

Diez ofertas aspiran a hacer el túnel del metro bajo la Alameda más barato

Plantean rebajas en el presupuesto de entre un 45% y un 32% También reducen el plazo de obra

Miguel Ferrary

Mucho más barato y en menos tiempo. Las diez ofertas presentadas para construir el túnel del metro bajo la Alameda proponen importantes rebajas en el coste de la actuación y en el plazo de ejecución, lo que supondrá un sustancioso ahorro para la Consejería de Fomento y asegurar que entre en servicio antes de finales de 2017.



Las propuestas presentadas al concurso oscilan con rebajas del coste de la obra de entre 20 millones y 13,5 millones de euros sobre el precio previsto por la Consejería de Fomento de 44,6 millones de euros. Esto suponen reducir el coste de la obra entre un 45% y un 32% sobre las previsiones iniciales.

Nueve de las ofertas presentadas al concurso son uniones de varias constructoras, salvo Ortiz Construcciones, que ejecuta el tramo justo anterior (Renfe-Guadalmedina) y que acude en solitario a este concurso de obra. Curiosamente, esta empresa mantiene un tenso pulso con la Consejería de Fomento por la exigencia de más dinero para terminar la obra de ese tramo, que acumula más tres años de retraso, pese a que la Junta le ha reconocido un incremento del presupuesto de 17 millones de euros que considera insuficiente.

Atendiendo a la oferta económica, y a falta de conocer la propuesta técnica, la opción más barata es la defendida por las empresas Aldesa, Coalvi y Magtel, que proponen ejecutar los 295 metros de túnel bajo el Guadalmedina y la Alameda por 24,2 millones de euros.

Por contra, la más cara es la defendida por las constructoras Jicar, Jocón, Prinur y Sacyr, ofreciendo 30,1 millones de euros por esa obra, aunque sigue suponiendo una reducción de 13,5 millones de euros respecto al precio inicial.

Además del ahorro económico, la mayoría de las ofertas proponen reducir el tiempo de ejecución, una parte clave del contrato ya que la Consejería de Fomento tiene la obligación de poner en marcha el tramo antes de final de 2017 para evitar más

sobrecostes. Seis de las propuestas rebajan el plazo por debajo de los 30 meses, con la unión temporal de Aldesa, Coalvi y Magtel ofreciendo 26 meses, la opción más rápida. Otras dos ofertas se ciñen a los 33 meses contemplados en el pliego del contrato y que supondría la entrega de la obra para finales de 2017, rayando el plazo máximo disponible por Fomento para terminar el metro de Málaga.

El tramo bajo la Alameda tendrá una longitud de 295 metros, que se desarrollará íntegramente de forma subterránea y consta de una única estación, denominada Atarazanas, ubicada en la intersección entre la calle Torregorda y la Alameda Principal. La obra incluye la peatonalización del lateral norte de la Alameda, bajo el que se construirá el túnel.

Este tramo, pese a ser muy corto, contempla varias dificultades técnicas en su ejecución, como construir el túnel bajo el cauce del Guadalmedina y que obligaría a desmontar parte del puente de Tetuán. También hay que excavar la galería bajo la Alameda, preservando los ficus y trabajando en un terreno de relleno con escasa consistencia. Además, se corre el riesgo de encontrar restos arqueológicos y barcos varados.