ABCandalucíaGranada

El metro de Granada se aproxima a la salida

La próxima adjudicación de su explotación marca la recta final para la puesta en marcha del que pudo ser el primer metropolitano de Andalucía



Obras en el último tramo terminado del metro de Granada

DIEGO MÁRQUEZ – 30/08/2016

El metro de Granada, que está previsto que esté en funcionamiento a finales de año, pudo ser el primero que echara a andar en Andalucía pero lo impidieron las **polémicas entre las administraciones local y autonómica, y la crisis económica.**

De menor envergadura que los de Sevilla y Málaga, será finalmente el último que eche a andar en Andalucía en un momento en que las soluciones de transporte público para áreas metropolitanas de ciudades medianas ya no pasan por el metro. Es decir, hoy, a diferencia de hace quince años, los urbanistas no lo proyectarían sino que optarían por mejorar lo que hay empezando por los autobuses.

El metropolitano de Granada, que cuenta con cofinanciación de Fondos Feder, tiene un trazado de **15,9 kilómetros de longitud**, que constará de veintitrés paradas y tres estaciones subterráneas.

Uno de los cambios más significativos del proyecto en sus inicios fue el**soterramiento por el camino de Ronda**, una de las arterias clave de Granada. Una obra subterránea no tarda menos de 50 meses, frente a los 30 de una similar en superficie. Comporta además una mayor probabilidad de que aparezcan problemas geotécnicos, hallazgos de restos arqueológicos y servicios afectados. Todo eso lo ha padecido Granada.

En Sevilla y en Málaga se trabajó con un modelo en el que las empresas adjudicatarias asumieron la obra y la explotación comercial, con financiación en la que participó el Estado y los ayuntamientos. En Granada, las obras las han ejecutado por tramos distintas empresas, y la explotación será gestionada por la Agencia de Obra Pública en la que recientemente se ha integrado la sociedad Metro de Granada SA. Dependiente de la **Consejería de Fomento y Vivienda**, contará con adjudicatarias que darán el servicio de operación, y otros como el mantenimiento o la vigilancia.

Los trabajos que ahora concluyen están sujetos a convenios firmados con los municipios por los que transcurrirá el tranvía –**Albolote, Maracena, Granada y Armilla.** La Junta se hace cargo de obras que mejoran sus entornos urbanos.

En este punto siempre hubo escollos con el Ayuntamiento de la ciudad de la Alhambra. En 2003, el proyecto preparado previamente con el PSOE ya empieza a cambiar a raíz de las **mejoras que introduce el PP ante la incomprensión de la Junta de Andalucía.**

Tras las polémicas venían las reconciliaciones con proyectos que perdurarán en la ciudad como la **recuperación del entorno del campus universitario de Fuentenueva**, acordado en 2010 con el cambio de trazado en esa zona de la estación de tren. El sobrecoste se estimaba en más de 20 millones de euros.

La crisis económica ya hacía estragos, con las obras totalmente paradas en 2011. Se acumulaban impagos con las empresas algunas de las cuales no podían subsistir ampliando así los retrasos con periodos en los que **Granada estaba levantada en sus principales arterias pero con las máquinas inactivas.**

En 2012, se formaliza un préstamo de 260 millones del **Banco Europeo de Inversiones** con un plazo veinticinco años y otros cinco de carencia. Marcó un antes y un después en las obras permitiendo a los ayuntamientos pagar en más tiempo sus deudas.

En Granada, el metro paga además los intercambiadores de la lanzadera puesta en marcha por el Ayuntamiento para descongestionar el centro de Granada de autobuses. Según consta en la **adenda firmada en 2014 para actualizar el convenio de colaboración con la Junta de Andalucía**, «el Ayuntamiento de Granada ejecutará la implantación de los intercambiadores Norte y Sur de la LAC potenciando su intermodalidad con los servicios públicos que dan servicio al ciudadano: el metro y resto de autobuses urbanos y metropolitanos».

CIRCULACIÓN PARCIAL

Los cambios políticos dentro de la Junta de Andalucía han afectado también al devenir incierto del metro de Granada que tenía previsto echar a andar hace un año en un 45 por ciento de su trazado. Esta fórmula habría permitido que los vagones entraran ya en la ciudad hasta la estación de Caleta además de beneficiar a los municipios del cinturón norte. Era lo **planificado antes de que Susana Díaz rompiera el bipartito quitando las competencias en Fomento a IU.**

En cuanto a su explotación comercial, **ni Francisco Cuenca, el actual alcalde socialista al que la Junta aseguró la lealtad que no guardó al anterior, ha visto los números**. El ingreso medio previsto por viajero es de 0,89 euros que costará el billete. Pero ese no es el precio real. Cuesta más. Es lo que se denomina tarifa técnica de la que deriva un déficit que deberán abonar entre la Junta y los ayuntamientos.

Se estima a partir de diferencia entre el precio del billete repercutido al usuario y la tarifa técnica multiplicada por el número de viajeros reales. **Las estimaciones de demanda son de 11,08 millones de usuarios para el primer año, que va ascendiendo a 12,61 millones en el segundo ejercicio, y 13,5 millones en la tercera anualidad.** Expertos consultados por ABC que estas cifras lleguen a cumplirse y prevén que el déficit se dispare.

En cualquier caso, la adjudicataria de la explotación del metro no tendrá nada que asumir respecto de su déficit. La unión de empresas «no hace adelanto alguno ni participa en el proceso de liquidación del sistema tarifario y de su compensación mediante subvención de explotación, proceso que controla directamente la Agencia de Obra Pública», aclaran fuentes oficiales de Fomento con base al **plan económico financiero del metro de Granada.**

El contrato tiene un **importe máximo de 33,56 millones de euros para un periodo máximo de 6 años, incluidos prórrogas**, por lo que la aportación anual que recibirá el operador por la prestación del servicio, siempre que cumpla los parámetros comprometidos, asciende a **4,88 millones de euros al año.**

La explotación a través de una adjudicataria se decide tras la salida de IU del Gobierno andaluz. **Un informe memoria de mayo de 2014, cuando Elena Cortés aún era consejera de Fomento, se decantaba por ahorrar con un modelo de gestión directa** a través de la sociedad pública Metro de Granada pues implicaría «un ahorro económico notable para la administración». La decisión final de la Junta cuando el PSOE recupera las competencias ha sido tachada de privatización encubierta incluso por el PP.

FORMACIÓN DEL PERSONAL

Así mismo, surgen dudas sobre si la Junta cumplirá el último plazo para poner en marcha el metro. El periodo de selección, formación y contratación del personal es de unos seis meses, pero la última fase se solapa con las pruebas en blanco, esto es, el test final previo a la puesta en servicio, mediante la **simulación de marcha comercial sin pasajeros que tendría que hacerse antes de final de año.**

De acuerdo a los pliegos de la licitación, **la adjudicataria podrá contratar de manera directa hasta el 10 por ciento de la plantilla que estará formada por 112 trabajadores** al objeto de incorporar personal especializado en otras explotaciones ferroviarias.

La oposición recela de las **contrataciones por enchufe** que se puedan derivar de esta fórmula. Las fuentes consultadas en la Junta aluden a que el control del déficit y las limitaciones de contratación pública impedían la gestión directa sin adjudicación del servicio de operación. En esa explicación justifican también que desecharan la idea de haber puesto en marcha el metro entre Albolote y Granada hace un año, como querían sus antiguos socios de IU.