El Estado financió a 30 años sólo la cuarta parte de la línea 1 del metro

- El convenio de 2005 firmado con la Junta recogía una aportación de 218 millones sin abordar los sobrecostes
- El alcalde de Sevilla se compromete a acompañar a Fomento para exigir al Gobierno que invierta en la línea 3

ELENA MARTOS
SEVILLA

La inminente presentación del proyecto de la línea 3 del metro de Sevilla devuelve la actualidad al debate sobre la financiación de esta infraestructura que todavía sigue en el aire. La Junta exigirá al Estado la parte que le corresponde por ley para licitar los primeros contratos antes de que termine la legislatura y en eso tendrá a su lado al alcalde, el socialista Antonio Muñoz, que asumió ayer el compromiso. Sin embargo nadie ha desvelado aún cuál es esa parte.

Si la referencia fuera el convenio para la línea 1 acordado entre las administraciones central y andaluza en 2005, la aportación no sería tan generosa como cabría esperar. Aquel documento, que firmaron la que exministra de Fomento, Magdalena Álvarez, y los exconsejeros Concepción Gutiérrez y José Antonio Griñán; recogía una inversión de 218 millones de euros de los 461,2 en los que se adjudicó la obra del trazado y la construcción de las cocheras y estaciones. No llegó ni al 50 por ciento de ese primer presupuesto.

Otro de los detalles de aquel acuerdo fue que no recogía ni una cláusula sobre posibles sobrecostes que se pudieran producir durante la ejecución de un proyecto de esta envergadura y ahí está la clave: los sucesivos retrasos en las obras y la mala gestión duplicaron el precio que se elevó hasta los 890 millones de euros, con lo que finalmente el Estado sólo aportó una cuarta parte del total, muy por debajo del 33 por ciento que ha abonado en otros casos similares.

La única propuesta de financiación de la línea 3 fue en 2018 para un acuerdo a tres bandas entre la Junta, el Gobierno y el Ayuntamiento

El tercer punto que también llama la atención del documento de 2005 es que la aportación se calculó como si de una hipoteca se tratara, abonándola en un plazo de treinta años, el mismo que dura la concesión administrativa a la empresa que lo gestiona y en cuyo accionariado está la Junta. Eso quiere decir que el Gobierno sigue a día de hoy pagando las 'letras' de la inversión que hizo en el metro de Sevilla y seguirá con estas anualidades a la par de las que le toque de la línea 3, pues la deuda tiene vigencia hasta 2035.

La negociación no debió de ser muy dura por parte del Ejecutivo andaluz en vista de lo poco que se cubrió las espaldas, pero sí lo fue por el otro lado. Para empezar a poner dinero, los ministerio de Hacienda y Fomento pusieron como exigencia que la Junta acreditara la ejecución de inversiones por valor de 114,6 millones de euros y el pago de 35,7 millones con cargo a sus recursos presupuestarios. Cumplidos ambos requisitos el Ministerio ingresó en las cuentas de la empresa adjudicataria 20,8 millones, que fue la primera 'letra'. Para la segunda y la tercera también debía subir el importe del presupuesto que asumían las consejerías advirtiendo textualmente que «si en cualquiera de los ejercicios durante la vigencia del presente convenio la Junta acreditara el pago al adjudicatario de una cantidad acumulada inferior a la prevista en el presente convenio, se reducirá proporcionalmente la aportación de la Administración General del Estado».

El futuro convenio de colaboración que se espera firmar este mismo año tiene un mal precedente. Otra de las referencias puede ser el convenio que se firmó a tres bandas entre la Junta, el Gobierno y el Ayuntamiento para que cada administración aporte un 33 por ciento del coste del tramo norte, cuyo valor se desvelará mañana en la presentación oficial que tiene prevista la Consejería de Fomento.

Por el momento retomar la ampliación del metro de Sevilla ha supuesto un desembolso de más de cuatro millones de euros para la actualización de los proyectos. El dinero lo ha puesto la administración andaluza que había consignado también otros cuatro millones en sus cuenta de 2022 que fueron rechazadas en el Parlamento el pasado noviembre.

PUNTOS DEL ACUERDO

Presupuesto

El Estado aportó 218 millones para la línea 1 del metro de los 461 totales que costaba la ejecución de la infraestructura. En ese importe no se incluyó la compra de los trenes del metro.

Plazos a pagar

Se estableció un plazo de treinta años para pagar esos 218 millones. De hecho, las anualidades duran hasta 2035, con lo que se solapará el abono de la línea 1 con la línea 3.

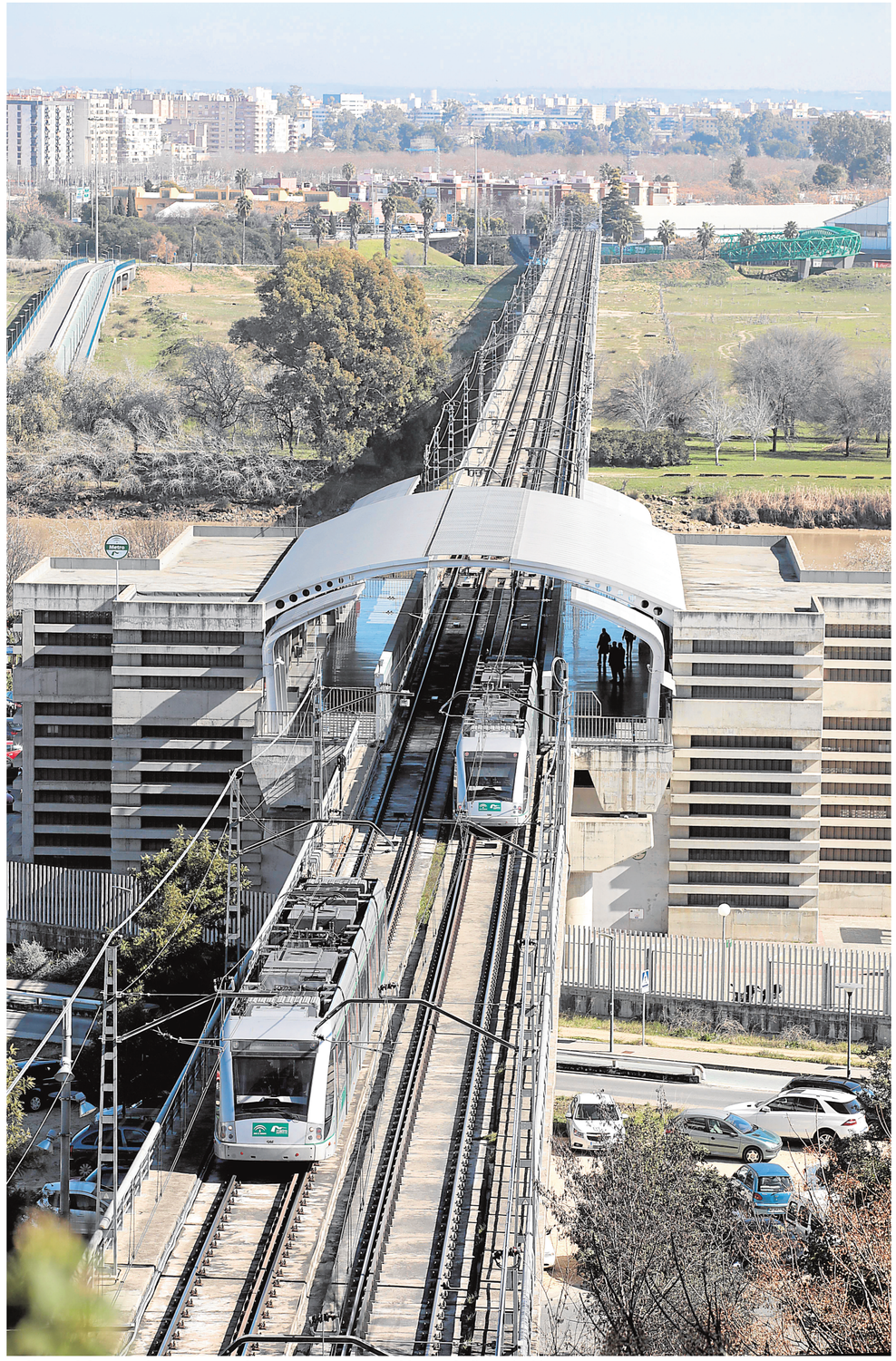
Criterio

La Junta pidió al Gobierno que financiara el 100% del trazado que discurría por el casco urbano de Sevilla y el 33% del que llevaba al Aljarafe y Montequinto con arreglo a una ley estatal de 1975 para la construcción del metro.

ADRIANO

Mal negocio

El convenio que firmó la Junta de Andalucía con el Gobierno en 2005, que jamás se dio a conocer entonces, era muy lesivo para los intereses de los sevillanos. El Estado sólo pagó la mitad de la línea 1 del metro sin incluir los sobrecostes, lo que rebajó su aportación final a un escueto 25 por ciento. ¡Y además lo financió a 30 años! Todavía sigue pagando, excusa perfecta para no pagar la línea 3. Mal negocio para Sevilla.



La línea 1 del metro sigue arrastrando problemas de financiación // RAÚL DOBLADO

La ley estatal de 1975, todavía en vigor, dice que el Gobierno debe asumir toda la inversión

- Ese fue el criterio para el trazado de la línea 1 que discurría por el término de Sevilla

E. M.
SEVILLA

El proyecto de construcción de la red de metro de Sevilla es más antiguo que la propia Junta de Andalucía. Se aprobó antes de que se creara el sistema de autonomías y es por eso que está regulado por una ley estatal, la del 31 de octubre de 1975, que nunca ha sido derogada. Lo recuerda el ingeniero de Caminos José Luis de Justo, presidente de la Real Academia Sevillana de Ciencias y catedrático emérito de la Universidad de Sevilla.

«Sobre la vigencia de esa ley habló mucho el profesor Manuel Clavero. Se redactó para la construcción del metro de Sevilla y fue aprobada en las Cortes. Nunca se ha derogado y eso se ha comprobado después», asegura en declaraciones a ABC. «Yo entiendo que las leyes son leyes y si no se derogan tienen validez, pero no es culpa del Estado que Sevilla sea la única ciudad de su tamaño sin una red de metro. La Junta es la principal culpable, porque se enfrascó en construir metros en ciudades mucho más pequeñas como Granada y Málaga y para esta última llegó a desarrollar varias líneas olvidándose de Sevilla», lamenta.

El problema, bajo su punto de vista, es que «todo el mundo asumió que esta ciudad ya recibió más de lo que le correspondía durante la Expo 92, pero aquellas infraestructuras no fueron exclusivas de Sevilla, por ejemplo el AVE beneficiaba a Córdoba y a todos los territorios por los que pasa hasta llegar a Madrid, y con las autopistas ocurre lo mismo, conectan varias provincias, además de la nuestra. Sin embargo, a raiz de la Exposición Universal, Sevilla no ha recibido absolutamente nada», asegura.

El ingeniero de Caminos José Luis de Justo// ROCÍO RUZ

Sobre esta nueva oportunidad que surge ahora para reflotar la infraestructura, el profesor De Justo reconoce el esfuerzo del equipo actual de la Consejería de Fomento para actualizar los proyectos que habían quedado obsoletos, pero sin una licitación «seguirán siendo sólo promesas y de eso ya hemos tenido bastante». «Yo las llevo escuchando desde hace más de veinte años, por eso no puedo ser optimista», dice.

Se hizo efectiva en 2005

José Luis de Justo no es el único que saca a colación la oportunidad de la vigencia de esa norma de 1975. De hecho fue uno de los criterios que se tuvo en cuenta para calcular la aportación estatal en el convenio de 2005 de financiación de la línea 1, aunque en la práctica no tuviera apenas efecto. Sobre el papel se menciona que la ley se circunscribe exclusivamente al término municipal de la capital, donde el Gobierno asumía el 100% de la infraestructura, que fue presupuestada en 461 millones de euros. Para este trazado, que va desde la estación de Blas Infante hasta las cocheras, el Ejecutivo andaluz recibió 176 millones de euros. Los otros dos extremos: el de Dos Hermanas, que discurre a través de Montequinto, y el del Aljarafe, que llega hasta Mairena, fueron financiados al 33%, lo que suponía un montante de 42 millones. En esa cuenta no está incluido el material móvil ni los trenes, tampoco el sobrecoste que se generó por los retrasos de la obra y la mala gestión durante la ejecución, elevando la factura total a 890 millones.

Por tanto, si se hiciera también valer la norma para la línea 3, que discurre en su totalidad por el casco urbano de la ciudad, el importe debería recaer casi de forma íntegra sobre el Ejecutivo central. En este caso tampoco se incluiría la compra de los vehículos que debe asumir otra administración.