

EL MUNDO / 25/10/2015

MANUEL JESÚS FLORENCIO

EL DELEGADO de la Junta de Andalucía, Juan Carlos Raffo, ha tratado de justificar la ausencia de inversiones para el Metro en los Presupuestos autonómicos de 2016 con el argumento de que el Gobierno debe tomar la iniciativa porque si el Estado no aporta dinero, «la Junta no puede ir a pulmón, como fue en la primera línea».

Raffo transmite que la Junta afrontó sin ayudas o en solitario los costes de la línea 1, un mensaje que puede obedecer a la demagogia política o al desconocimiento, porque no se corresponde con la realidad.

El 22 de diciembre de 2005, el Ejecutivo autonómico y el nacional firmaron un convenio regulador sobre la aportación financiera del Estado a la construcción de la primera línea del suburbano.

Este convenio tiene una vigencia de 30 años (desde el 1-1-2005 hasta el 31-12-2035) y en su virtud el Estado aportará una cantidad máxima y fija de 218.313.046 euros, de forma decreciente en el tiempo.

En el primer año, 2005, empezó aportando 20.801.620 euros; en 2006 y 2007, la ayuda fue de 17.082.400 euros en cada anualidad. En 2008 fue de algo más de 8 millones. Entre 2009 y 2014 ha sido superior a los 7 millones anuales. Desde este año a 2020 será superior a los 6 millones de euros por ejercicio. Entre 2021 y 2016 bajará a algo más de 5 millones/año. Luego habrá un periodo superior a los 4 millones anuales, hasta concluir en 2035 con 3.610.046 euros.

Cantidad superior

Estos 218,3 millones de euros del Estado a que se comprometió el Gobierno era inicialmente una cifra muy superior a la financiación a que se obligaba la Junta, que ascendía a 126.070.437 euros. ¿Qué ocurrió? Que por la cantidad de imprevistos y modificados de obras (casi medio centenar) del proyecto original, la Junta de Andalucía acabó pagando a las constructoras durante la ejecución de la obra un total de 376.476.275,90 euros, casi el triple.

A esta cifra hay que añadir la financiación de los costes de explotación de la línea 1 del Metro, que se calculó en mayo de 2013 bajo el supuesto de que supondrían 1.318 millones de euros desde la inauguración del servicio (prevista inicialmente para el verano de 2006; luego, para julio de 2008, y finalmente se produjo el 2 de abril de 2009, aunque con sólo diecisiete de las veintidós estaciones) hasta el año 2040.

Estos cálculos también se han revelado erróneos, ya que una posterior auditoría de la Cámara de Cuentas ha reflejado que en realidad la Junta acabará desembolsando 2.161 millones de euros, cifra que supone una desviación del 64% y que fue esgrimida por IU cuando estaba en el Gobierno andaluz para renegar para los restos de la colaboración económica del sector privado a la hora de financiar infraestructuras regionales.

Ayuntamientos morosos

Por ende, dado el carácter metropolitano que se dio a la línea 1 para no circunscribirla sólo a Sevilla y prolongarla hasta varios municipios de su alfoz, la Junta firmó en el año 2001 un convenio de colaboración financiera con otros ayuntamientos además del de Sevilla capital, entonces todos gobernados por regidores del PSOE: Dos Hermanas, San Juan de Aznalfarache y Mairena del Aljarafe.

Los ayuntamientos por cuyos términos discurre el Metro debían contribuir a paliar la diferencia entre el coste real del servicio de transporte y el precio digamos político (parcialmente subvencionado) que se abona en la compra del billete. Pues bien, la Junta podría cargar contra los ayuntamientos, algo que Raffo ha omitido, pues éstos sí que han dejado que el Gobierno andaluz afronte a pulmón el déficit tarifario al no aportar prácticamente nada a esta infraestructura que proclaman vital para sus ciudadanos.

Al finalizar el año 2014, el Ayuntamiento de Sevilla le debía a la Junta por este concepto 41,68 millones de euros; el de Dos Hermanas, 7,32 millones; el de Mairena del Aljarafe, 2,58 millones, y el de San Juan de Aznalfarache, 1,38 millones. En total, 52,96 millones de euros, por los que el Gobierno andaluz pleitea en los tribunales tras sufrir varios reveses jurídicos frente a los municipios por haber reclamado la cantidad previamente por un cauce indebido.

Proyectos básicos

El argumento de Raffo de que el Gobierno de la nación debe mover ficha primero consignando partidas en los Presupuestos Generales del Estado es indefendible si se tiene en cuenta que la Junta tiene transferidas las competencias sobre transportes en el Estatuto de Autonomía y que por eso mismo es la Administración que encargó la redacción de los proyectos básicos de las líneas 2, 3 y 4 del Metro sevillano, a un coste de 17 millones de euros.

Ya en plena crisis económica, en mayo de 2010, la entonces consejera de Obras Públicas, Rosa Aguilar, anunció en el Parlamento que en el año 2017 (¿?) estarían listos los tramos más importantes de las líneas 2, 3 y 4; que serían subterráneas salvo en tres puntos (cruce de la SE-30, isla de la Cartuja y cementerio) y que darían servicio a medio millón de personas, con estaciones a menos de 500 metros.

El coste, estimado en unos 3.000 millones de euros, no era un factor disuasorio para la consejera, que afirmó que ya existían partidas concretas para su construcción. Desde entonces han pasado cinco años y medio, los proyectos se archivaron en un cajón y las supuestas partidas se esfumaron para volver al clásico recurso de señalar a la Moncloa.

Para la Junta, el Metro de Sevilla siempre pasa por Madrid.