

■ LA MEJORA DE LAS COMUNICACIONES

# La rivalidad empresarial permite ahorrar al Ministerio 6.400 millones en seis carreteras

La Ronda Sur y las variantes de Molina, San Pedro y San Javier, junto con tres obras menores, fueron licitadas por más de 13.700 millones de pesetas y adjudicadas a mitad de precio

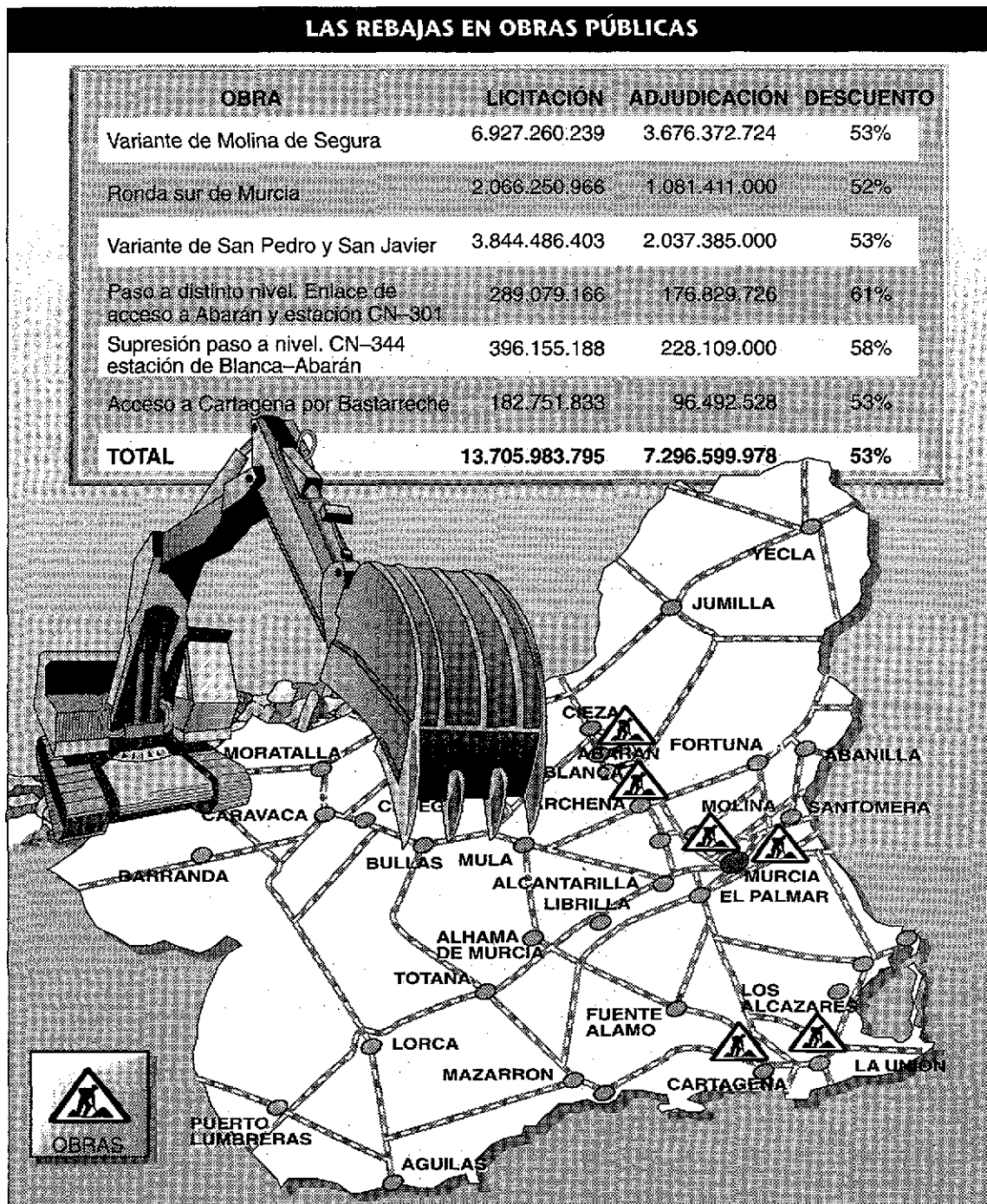
La enconada competencia suscitada entre las empresas constructoras le está resultando provechosa al ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). La recién iniciada circunvalación sur de Murcia no es la única que le ha salido a mitad de precio a la Administración, también las variantes de Molina de Segura, San Pedro y San Javier han sido rebajadas en un 47% sobre el precio de salida. Al final, seis carreteras licitadas a finales del año pasado costarán el 53% de lo inicialmente previsto, con un ahorro final de 6.400 millones de pesetas.

MARÍA CUCHILLO  
MURCIA

La primera impresión que puede producir al futuro usuario de las carreteras, y a los contribuyentes en general, supuestamente agradecidos por el buen uso que se hace de su dinero, es que la drástica reducción de los precios se plasmará en construcciones de peor calidad. El director provincial del MOPT, Sebastián García Tomás, rechazó categóricamente que se pudiera dar cualquier tipo de rebaja cualitativa en las obras, recordando que, las ofertas presentadas, y finalmente la seleccionada, se tienen que ajustar al proyecto redactado por los técnicos del Ministerio, quienes controlan el posterior cumplimiento de las condiciones exigidas. La calidad de los materiales, servicios y prestaciones, asegura, será la misma que si hubiera costado lo que marcaban las cifras de salida.

**El precio final**

Para buscar las razones de la bajada sistemática de los precios que se viene registrando desde meses atrás, García Tomás recurre a la competencia que existe entre las empresas constructoras, pese a que mantiene que no se ha reducido el montante de obra pública, sino que, al contrario, en el caso de Murcia ha ido aumentando de forma considerable desde hace cuatro años. De la misma forma que la Administración central ha conse-



Fuente MOPT

SÁNCHEZ MERINA/LA VERDAD

guido reducir a casi la mitad el coste de las obras, aunque al final acaba elevándose en el transcurso de las obras por los añadidos posteriores, también lo han hecho el resto de administraciones.

El Gobierno de la Nación no es el único que ahorra presupuesto. El director provincial asegura que esta circunstancia se repite en las actuaciones realizadas por la Administración autonómica y los ayuntamientos de la Región, por lo que la

misma tónica de reducción de costes se viene produciendo en la globalidad de las obras públicas.

**«No sobra nada»**

Seis carreteras que salieron a licitación el pasado año por la cantidad global de 13.706 millones de pesetas se adjudicaron finalmente por 7.296 millones de pesetas. La pregunta consiguiente es ¿a dónde va el dinero ahorrado?. «Nunca sobra nada», afirma García Tomás, quien

recuerda que estas partidas forman parte de los presupuestos generales del Estado, por lo que pueden ir a parar a cualquier punto del país.

Además, hay que tener en cuenta -añadió- que las aportaciones no previstas inicialmente en las obras, que suelen partir de reivindicaciones expresadas por los ayuntamientos en torno a nuevos accesos para sus municipios u otros elementos añadidos, acaban elevando el precio final de las obras.

## Más inversión por murciano que el promedio nacional

Por cada mil murcianos, el MOPT ha invertido en los últimos cuatro años una media de 96,3 millones de pesetas, mientras que el promedio nacional se cuantifica en 54,3 millones durante el mismo periodo 1989-92, en lo que la Administración central define como «esfuerzo inversor sin precedentes». También en cuanto a millones de pesetas gastadas por kilómetro cuadrado, los porcentajes duplican la media española, cifrada en 4,25, mientras que para la Región de Murcia es de 9,01 millones por kilómetro cuadrado. Prácticamente ejecutado el Primer Plan General de Carreteras, la construcción de nuevas autovías ha supuesto la creación de más de 218 kilómetros, concretados en Alicante-Murcia, Murcia-Cartagena y Murcia-Puerto Lumbreras. Esta longitud de vías de gran capacidad significa, sobre la longitud inicial del Plan, haber convertido más del 55% de esta red en autovías, es decir, más del doble que el promedio nacional, según la información oficial.

## El Plan Director de Infraestructuras completará la red de gran capacidad

Los responsables de la dirección provincial del ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) aseguran que el Plan Director de Infraestructuras (PDI), de reciente diseño por el ministro Borrell, «recoge las necesidades básicas de infraestructura para la Región de Murcia». En transporte terrestre, este programa estatal prevé la construcción de las autovías Murcia-Albacete y Cartagena-Alicante.

De estos proyectos ya se han licitado las variantes de Molina de Segura, San Javier y San Pedro, pero todavía no se ha establecido la fecha de ejecución de la totalidad de las obras. La delegación territorial define el PDI como «un plan estratégico e integral que parte del análisis de los déficits actuales y de sus causas y define objetivos a corto, medio y largo plazo, así como las actuaciones y recursos necesarios para alcanzarlos». También contempla actuaciones en el transporte por ferrocarril y en recursos hídricos a través del Plan Hidrológico Nacional.

### Constructoras locales

Tanto en las variante de Molina, San Pedro y San Javier como en el acceso a Cartagena por Bastarache, el ahorro fue del 47% sobre el precio de licitación. En el último caso, la construcción se adjudicó a la empresa Gerardo Hernández en baja temeraria, lo que significa que los 96,5 millones que finalmente costará es una cifra inferior en un 20% al resto de las opciones presentadas. La explicación que ofrece el director provincial del MOPT es que el hecho de ser una constructora de Cartagena posibilita la reducción del gasto. También fueron empresas locales las que consiguieron la variante de Molina y la supresión del paso a nivel de la Nacional 344 en la estación de Blanca-Abarán (Hormigones Martínez), así como el enlace de acceso a Abarán en la N-301 (Julio Galiana y Sato). En este último caso la bajada fue del 39%. Pero la mayor reducción (del 48%) ha sido la de la compañía Ferroviaria, que ejecutará la Ronda Sur de Murcia por 1.081 millones de pesetas, cuando se licitó por 2.066 millones./M. C.

### El cuatrienio prodigioso

En un informe elaborado por la dirección territorial del ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) se cuantifica la inversión realizada durante el periodo 1989-1992 en un volumen superior a los 100.000 millones de pesetas para la Región de Murcia. «Comparando la inversión de estos años con las medias anuales invertidas por el MOPT en el conjunto nacional se comprueba que las inversiones realizadas en Murcia por el MOPT, tanto por habitante como por kilómetro cuadrado son prácticamente el doble que la media nacional». No obstante, en el documento se matiza que «a mediados de la década de los ochenta Murcia, al igual que la mayor parte de España, padecía un déficit generalizado de dotación de infraestructuras como resultado de las bajas inversiones históricas». Como dato clarificador: la cantidad media aplicada en la Comunidad murciana en los últimos cuatro años ha sido de 9 millones de pesetas por kilómetro cuadrado y de más de 96 millones por cada mil habitantes./M. C.

### Todo para las autovías

El mayor gasto del MOPT en la Región de Murcia en los últimos años se ha aplicado a la ejecución de grandes carreteras. Desde los casi 6.000 millones de pesetas invertidos en el año 1988 hasta alcanzar la cifra máxima de 17.832 millones registrada en 1992, en los años intermedios las cifras fueron: 7.600 millones, 11.041 y 17.627 millones de pesetas, sucesivamente. Corresponde al periodo en que se han ido ejecutando las principales carreteras, como es el caso de las autovías que conectan Murcia con Alicante, Murcia con Cartagena, y la de Andalucía, entre otras. También las obras hidráulicas han pellicado gran parte de los presupuestos de Obras Públicas. Así, en el Plan de Defensa contra las Avenidas se han empleado, en el mismo periodo de tiempo, 3.250 millones de pesetas, 7.000, 6.000, 8.700 y 9.300 millones. El resto, hasta completar los más de 100.000 millones de pesetas, se han invertido en vivienda, puerto de Cartagena, Mancomunidad de Canales del Taibilla, costas y Sepes./M. C.