

Fomento aprueba un sobrecoste de 3,2 millones para la autovía Veriña-Lloreda

Desbloquea el modificado y dice estar «a la espera» de que la constructora lo acepte. La obra empezó en 2017 y solo está ejecutada al 3,79%

Momento crucial en las obras para desdoblar la **GJ- 10** entre **Lloreda** y **Veriña**, una duplicación de calzada que prolonga la ronda y fue diseñada como primera pieza de los nuevos accesos a **El Musel**. Ese es el papel que le concedía el convenio suscrito entre el **Ministerio de Fomento**, el **Principado** y el **Ayuntamiento** a finales de 2005. Siguiendo el plan, tras la sequía inversora de la crisis, el ministerio adjudicó los trabajos en enero de 2017 a las empresas Sando y Copisa. El contrato estipulaba que cobrarían 27,3 millones a cambio de entregar los 3,46 kilómetros de nueva autovía antes de 39 meses.

Las constructoras empezaron el 2 de junio, imprimieron brío a las obras, pero en enero de 2018 las maquinarias tropezaron con lo que es la pesadilla de toda infraestructura en terreno urbano. Había tuberías y tendidos que el proyecto constructivo no contemplaba. O se habían instalado después de que se aprobase aquel diseño, o en su día las empresas responsables de esos servicios no habían comunicado bien su posición. Tocaba parar y redefinir los trabajos.

Concurso evitado, en principio

Las negociaciones con las empresas afectadas y la tramitación del modificado han sido especialmente largas. Finalmente, el mes pasado aprobó y cerró el modificado económico, que incrementa en 3,26 millones el presupuesto de la obra.

El suplemento queda así por debajo del 10% del precio de licitación.

Una vez aprobado el modificado el ministerio reconoce estar «a la espera de la reanudación de los trabajos por parte de la adjudicataria». Toca que Sando y Copisa muevan ficha, asumiendo el nuevo presupuesto o deslizándose por el camino de la rescisión del contrato, con el consiguiente embrollo administrativo.

Seis meses casi sin trabajo

Los últimos movimientos de la adjudicataria no son halagüeños. Para mitigar los perjuicios de la tramitación del modificado, el ministerio solo decretó una suspensión temporal parcial de las obras, entre diciembre de 2018 y marzo de 2019. «Tal suspensión no afectaba a la parte de la obra no implicada por la modificación, que podía haberse ido ejecutando», recuerda Fomento.

A pesar de ello, las adjudicatarias han ido reduciendo el ritmo de avance hasta dejarlo en prácticamente nada. En el último semestre la inversión ejecutada decayó un 79,1%, hasta quedar en apenas 77.186 euros de unidades de obra certificada. Una inspección ayer en horario laboral no fue capaz de localizar un solo operario o máquina en la zona.

Esa atonía, unida a las complicaciones del modificado, tiene a los tajos con un bajo nivel de ejecución. Desde que se firmó el acta de replanteo, el 2 de junio de 2017, apenas se han certificado unidades de obra por valor de 1,2 millones. Es decir, solo se ha materializado un 3,79% del presupuesto de obra vigente.

La realidad está así confirmando los negros augurios del informe que hizo el equipo de **José Luis Ábalos**. Al llegar al departamento chequeó la realidad de las obras que tenía en **Asturias** y las promesas del Gobierno de **Mariano Rajoy**. El estudio indica que en lo tocante al desdoblamiento de Lloreda-Veriña se ve «de forma latente la poca conexión entre lo anunciado y la realidad» y mostraba escasa confianza en que los trabajos concluyesen en septiembre de 2020, como se había llegado a decir.