

23 de junio de 2016

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Respeto al centro capital...ABC, 23 de junio

Fomento cree que las autopistas en quiebra están abocadas a la liquidación.... ABC, 23 de junio

# RESPECTO AL CENTRO CAPITAL

POR MIGUEL DE ORIOL

El arquitecto y urbanista reflexiona sobre la intención del Ayuntamiento de reordenar el entorno de la Plaza de España y la Plaza de Oriente, y explica el proyecto que desarrolló para enterrar el tráfico de la Gran Vía en 2010



**S**orprendido por la anunciada convocatoria de un concurso urbanístico que involucra tanto a la Plaza de España como a la Plaza de Oriente con comunicaciones rodadas subterráneas, y peatonales de superficie, recuerdo proyectos cercanos en lugar y tiempo cuyos conceptos creo pertinentes.

La inversión convenientemente complementada con las plazas de aparcamiento subterráneo se reduciría en su cuantía y equiparía a nuestro centro con los de las metrópolis estelares europeas.

1. Madrid es la única de las grandes ciudades europeas que ha dejado profanar circulatoriamente su centro. Sus estrellas, tanto administrativas como culturales, han huido hacia el extrarradio tras semejantes desmanes.

La Gran Vía, cuyo período glorioso -1910/1980- ha quedado arrinconado en el recuerdo -usada, abusada y ofendida- como atajo rodado entre el oeste (su parque y las universidades), el corazón urbano -Cibeles- y el este. El Paseo de la Castellana y el del Prado han sufrido a su vez de presión desmedida semejante al cumplir como conexión entre el Norte-Calvo Sotelo y Neptuno, hacia el Sur.

Todo ello resulta incongruente cuando los lazos circunvalatorios de la capital (M-30, M-40, M-45) permiten la penetración y acceso a cualquiera de sus puntos gravitatorios, desde tan fluidos anillos circulatorios.

2. Madrid atiende a su centro con menos del 30% de plazas de aparcamiento que sirven a las áreas semejantes de París, Londres, Milán... Estas resultan así primorosamente atendidas con respeto reverencial a la andancia histórica de sus ciudadanos peripatéticos.

3. Dada la esmerada técnica tuneladora actual, nos pareció conveniente (2010), sumergir el tramo, Plaza de España-Cibeles, para dar paso, oculto a la vista, al flujo automovilístico y facilitar las plazas de aparcamiento complementarias; reservando así la superficie a la intemperie para el «ciudadano de a pie», ajardinada y vestida con esculturas en adecuado ámbito silencioso.

4. Con el mismo criterio tratamos la Castellana y el Prado, entre Castelar y Neptuno, inmersa su circulación a cielo abierto, debidamente puentado por los sobrepasos peatonales, enlazando con ritmo veneciano sus amplios paseos laterales.

5. Tal Cruz Axial (Oeste-Este; Norte-Sur) metropolitana renovada, al contar



Proyecto de Miguel de Oriol para la Gran Vía (2010)

con el sistema circunvalatorio mencionado, harían de Madrid la indiscutible capital meridional coloquiante de Europa.

Todo ello fue desarrollado en proyecto asesorado por ingenieros municipales de sobresalientes presente e historia.

Pasó el tiempo, desde 2010, y hoy surge la comentada noticia, con tratamiento técnico pendiente de un concurso, en

otro espacio urbano afín e inmediato al descrito. Espacio ya estudiado y tratado con singular destreza en brillante propuesta por los expertos municipales en la anterior legislatura municipal y que hoy se esconde en los rincones ocultos de internet. Pero, y esto es grave, castran aquel proyecto (el inmediatamente anterior)

al reducir en el 80% su presupuesto y omitir parte esencial de sus conceptos.

En cualquier caso, el Madrid oficial parece darse cuenta de que su veterano corazón urbano ha pasado de una admirada dignidad a un decadente entorno físicamente corrompido y mancillado que exige su puesta al día.

cían las planicies esculturales frente a Palacio y ajardinadas en la Plaza de España y todo ello con un sistema de conexiones subterráneas con los aparcamientos ya existentes. Se liberaba así parte del nivel, cota 0,00, en beneficio del viandante, objetivo estelar de aquel proyecto.

Lo que parece que se va a proponer en estas fechas es la constricción del anterior sueño municipal, reduciendo tanto su programa como su brillantez comunicatoria hasta reducirlo sustancialmente en sus efectos positivos, a costa de su valiente presupuesto anterior: su cuantía se reduce en un 80%, utopía característica de proyectos ilusorios que traten de seducir a los ciudadanos con mentiras ¿piadosas?

Dadas las sobresalientes características de nuestra capital, (clima, aislamiento en el despoblado páramo castellano, frecuentación turística, museos y ambientes culturales) pienso que ésta merece toda la inversión técnica, funcional y urbana que la hagan más rentable, garantizando, de este modo, su futuro universal.

Madrid será, sin duda, única si añadimos a su sistema circunvalador ya existente el descrito tratamiento de su cruz axial.

El mundo del futuro se humaniza a medida que la relación coloquial entre sus habitantes se intensifica, bien en su ritmo de conexión rodado como en la parsimonia de su andancia.

Las edificaciones, bien servidas a ambos niveles rodados y peatonales, serán codiciadas por un mercado internacional, reconvirtiendo su centro en el protagonista cordial de Europa. Reaparecerán los promotores empresariales, triunfadores como motores del futuro en sustitución de la invasión actual de la muchedumbre descualificada.

El poder político -sea cual sea el partido que gobierna- desahucia las sugerencias propuestas por la profesionalidad ciudadana correctoras de su dogmatismo lento y blindado contra cualquier inteligencia añadida. Si alguno

de los partidos, teóricamente liberales, enmascararan su codicia usurpadora, expropiadora, con fraseología al uso, controla los tiempos y retrasa las licencias para dejar clara constancia de su poder.

El «Club Gobernante» en estos últimos años, preteniendo hacerse cargo decisivo de todo patrimonio civil,

acaparar así el poder; infrutilizando la creatividad ciudadana que fue siempre la chispa creativa y enriquecedora de la convivencia. En resumen, creo que la publicación de este escrito cuyo destinatario real es el Ayuntamiento urge, dado el calendario municipal anunciado, para que el proyecto convocado sea realista y no alicortado.

**Proyecto**  
La capital será  
única si  
añadimos a su  
sistema  
circunvalador el  
tratamiento de  
su cruz axial



Los foros económicos de ABC

# Fomento cree que las autopistas en quiebra están abocadas a la liquidación

► La patronal de la construcción cifra en 5.000 millones las indemnizaciones que debe asumir el Estado

LUIS M. ONTOSO  
MADRID

**E**n materia de obra pública, con vistas al próxima legislatura, hay varios mensajes que gozan de cierta unanimidad. Frente a la imagen recurrente de la España de los aeropuertos fantasma y las estaciones de tren desiertas, nuestro país se encuentra por debajo de la media europea en las llamadas «infraestructuras sociales» (centros educativos y sanitarios y equipamiento para los servicios de agua, energía y medioambientales, entre otros).

El reto —y está es otra posición compartida— es conjugar la construcción de los proyectos necesarios con la perspectiva de varios años de restricciones presupuestarias, una dificultad que ofrece prácticamente como única vía de escape la financiación por parte de las empresas privadas.

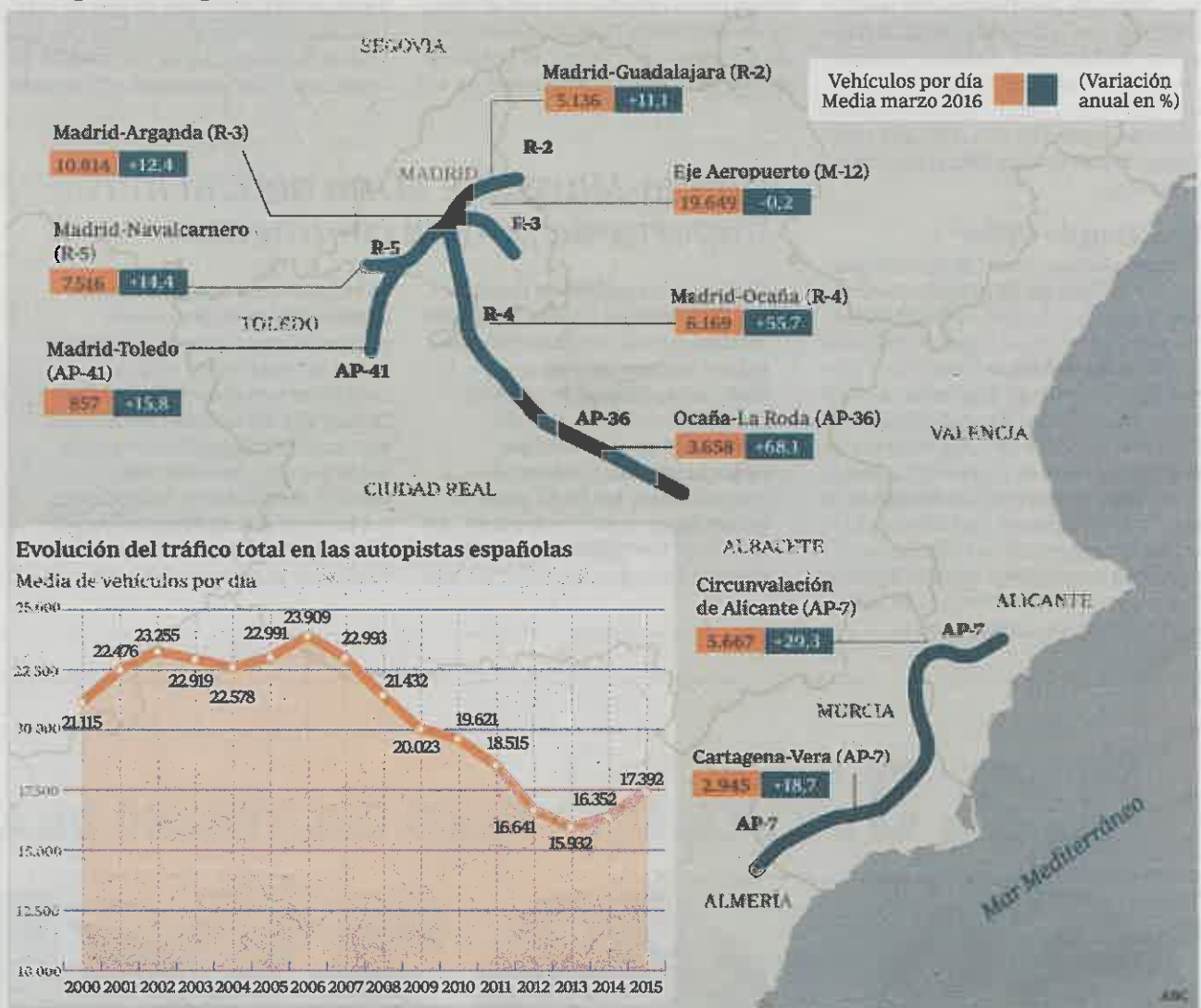
Pero el sistema concesional español tiene una china en el zapato que amenaza, además, con imponer una fuerte carga a las arcas públicas: las nueve autopistas en quiebra. El Gobierno considera que, tras la fallida constitución del «banco malo» de las vías de pago, queda escaso margen para alcanzar un acuerdo. Tal es así que el secretario de Estado de Infraestructuras en funciones, Julio Gómez-Pomar, reconoció ayer en el Foro ABC de Infraestructuras, patrocinado por Acciona, que resulta «previsible» que estas sociedades concesionarias «vayan a liquidaciones en firme y de ahí a la resolución de los contratos».

Gómez-Pomar mostró su deseo de que «hubiera un acuerdo de última hora», pese a que no ocultó su pesimismo. «El transcurso de tiempo nos aboca a este escenario (de la liquidación)», subrayó, tras recordar que el tribunal que deberá pronunciarse sobre los procesos concursales ya ha comenzado a dictar «los autos de liquidación».

## Indemnización millonaria

Y aquí viene la parte más problemática para el Erario: una vez que arranquen las resoluciones de los contratos, el Estado asumirá la titularidad de estas carreteras, que previsiblemente «se integrarán en alguna de las sociedades del grupo Fomento», y deberá abonar en un plazo de tres meses indemniza-

## Autopistas en quiebra



## Las carreteras inviables

### ¿Cuáles son las autopistas sin rentabilidad?

En concreto son ocho las sociedades concesionarias inmersas en procesos concursales (representativas de nueve autopistas, R-2, R-3, R-4, R-5, la AP-41, el eje del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, la AP-36, la circunvalación de Alicante y la AP-7, entre Cartagena y Vera).

### ¿Cuáles son las vías de pago que son rentables?

Autopistas como la AP-7, que cubre prácticamente el noreste español (entre Barcelona hasta La Junquera, Alicante y Valencia) y la AP-2, que enlaza Zaragoza con la anterior vía de alta capacidad, son una buena muestra de

carreteras de pago rentables en nuestro país.

### ¿Por qué fracasaron estas carreteras?

La caída del tráfico se sumó a las expropiaciones de terrenos —cuyo coste, en buena medida, aún no se ha abonado—, la posterior construcción posterior de vías gratuitas paralelas y el incumplimiento de los planes de ampliación.

### ¿Por qué el Estado deberá indemnizar a las firmas?

Los contratos incluyen la «responsabilidad patrimonial administrativa», por el que el Estado debe indemnizarlas si se resuelve antes la concesión.

ciones a las empresas en virtud de la cláusula de Responsabilidad Patrimonial de la Administración (RPA), un apartado que se incluyó en los pliegos de adjudicación de las obras.

Gómez-Pomar no determinó el importe de estas compensaciones. Sí lo hizo el presidente de la patronal de las principales firmas de construcción (Seopan), Julián Núñez, que «teniendo en cuenta la legislación española» estimó en 5.000 millones de euros la factura total; es decir, cinco décimas del PIB español. En cualquier caso, se trata de una decisión que le corresponde al juez, quien tendrá que evaluar por separado cada proceso concursal. Mientras tanto, el Gobierno confía en rebajar la cuantía hasta los 1.500 millones.

El debate sobre los motivos del fracaso es extenso. El director de Acciona Concesiones, Juan José Clavería, argumentó que sin «la losa de la M-50» —las concesionarias tuvieron que financiar un tramo de esta carretera de más de 20 kilómetros para optar a la concesión de las radiales— y «con pla-