

2 de julio de 2018

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Especial Infraestructuras... EL MUNDO, 2 de julio

La justicia impide reducir en 19 millones el coste del metro ligero... EL PAÍS, 2 de julio

# E S P E

## INFRAESTRUCTURAS

TRAS AÑOS DE SEQUÍA EN LA INVERSIÓN, EL SECTOR ASISTE EXPECTANTE A LOS PRIMEROS PASOS DEL GOBIERNO DE PEDRO SÁNCHEZ, QUE SE HA COMPROMETIDO A MANTENER LOS PRESUPUESTOS, PERO PODRÍA DAR UN GIRO EN LOS PEAJES TRAS EL FIN DE LAS CONCESIONES

# C I A L

DEL 2  
AL 8 DE  
JULIO  
DE 2018

**ACTUA  
LIDAD  
ECONÓ  
MICA**



ILUSTRACIONES: GABRIEL SANZ



# CONTINUIDAD Y PRUDENCIA, PRIMEROS PASOS EN LA OBRA PÚBLICA

A PESAR DE LAS CRÍTICAS DE LA PATRONAL EN LOS ÚLTIMOS AÑOS, EL NUEVO EQUIPO DE FOMENTO SEÑALA QUE NO HABRÁ PARÓN EN LA INVERSIÓN, PERO LOS CRITERIOS SERÁN RIGUROSOS

POR **ROCÍO R. GARCÍA-ABADILLO**

**L**a llegada de Pedro Sánchez a La Moncloa tras la moción de censura al Gobierno del PP tendrá

consecuencias más allá del cambio de Ejecutivo, pero sigue siendo una incógnita el alcance de las mismas y cómo se van a resolver algunas cuestiones, como el tema de las infraestructuras. Mucho más cuando el nuevo Gabinete no va a contar con Presupuestos propios, sino que ha asumido como suyos –los aprobó definitivamente en el Congreso, para una vigencia de seis meses, el pasado jueves– los que elaboró Cristóbal Montoro.

Entre las enmiendas introducidas en esos Presupuestos, precisamente, destacan las que implican inversiones viarias y ferroviarias en Aragón. Un día antes, a una pregunta oral hecha en la sesión de control al Gobierno, el nuevo ministro de Fomento, José Luis Ábalos, mencionó las últimas licitaciones y adjudicaciones realizadas por el consejo de Adif y las puso como ejemplo de que «se está dando curso a lo programado». Asimismo, expresó la voluntad de que el cambio de Gobierno no afecte a los compromisos de inversión y de contratos.

Compromisos que, ya en el anterior Gobierno de Mariano Rajoy, no eran suficientes para la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (Seopan). La patronal lleva años denunciando la caída en inversión en infraestructuras en nuestro país,

lo que ha provocado un déficit de 114.000 millones de euros en instalaciones básicas.

Según Seopan, las mayores necesidades de inversión se dan en el transporte interurbano (más de 46.000 millones de euros), seguido de movilidad y accesibilidad urbana (más de 38.000 millones), ciclo integral del agua (12.000 millones), equipamiento sanitario y educativo (más de 10.500 millones), instalaciones de valorización y tratamiento de residuos (6.500 millones) y plataformas logísticas para mejorar la accesibilidad portuaria (700 millones).

Lo más urgente, para la patronal de las constructoras, tiene que ver con el tratamiento de residuos y el ciclo integral del agua, teniendo de plazo hasta 2020 y 2021,

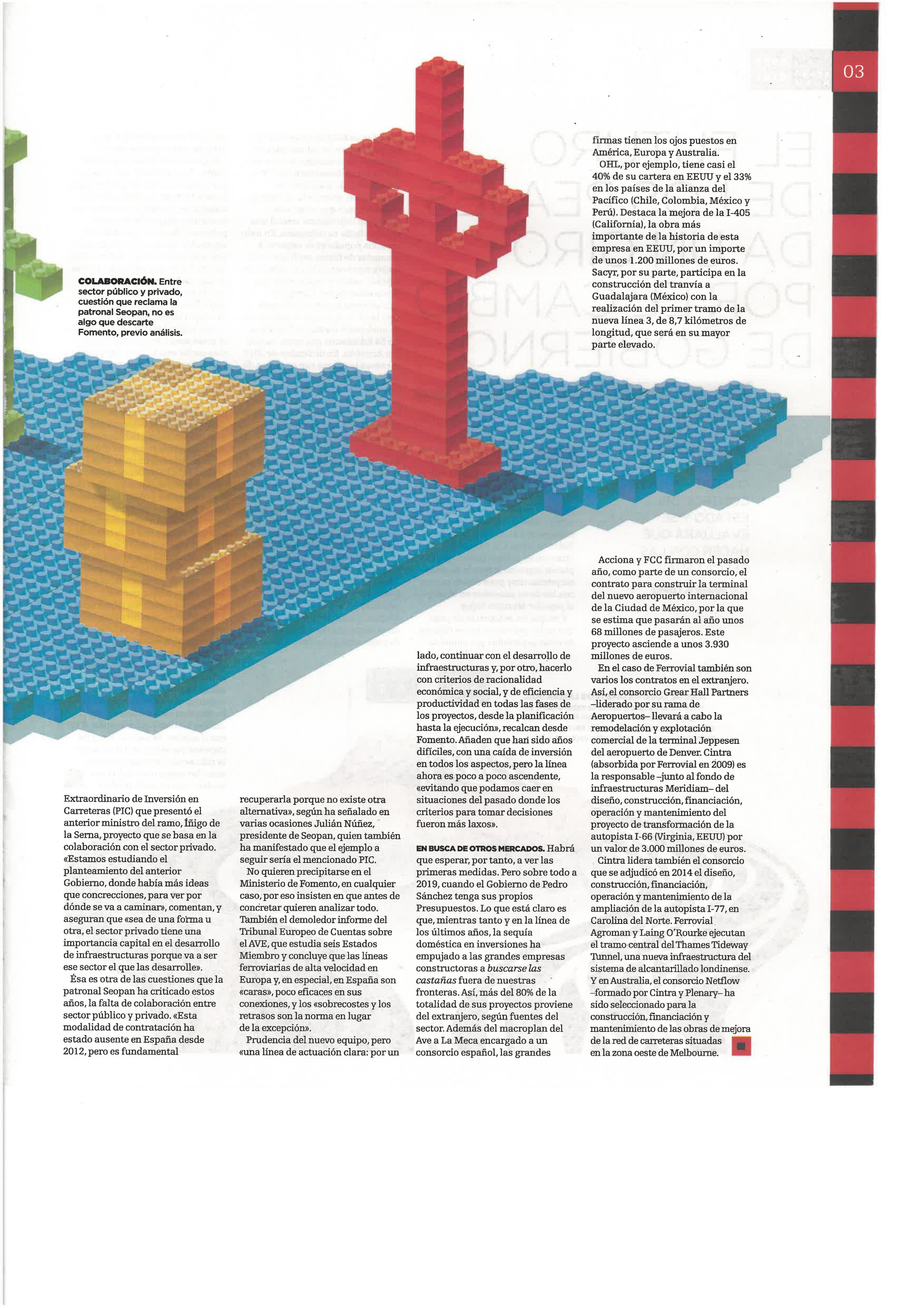
respectivamente, por las sanciones en curso de la Comisión Europea por incumplimiento de directivas.

**FASE DE ESTUDIO.** Sobre estas obras en concreto, fuentes del Ministerio de Fomento señalan que están marcados por lo que diga Medio Ambiente. No así en el resto de áreas señaladas, donde esas fuentes indican que están «en fase de estudiar y chequear cuál es la situación. Es nuestra responsabilidad que nuestro equipo analice lo que tenemos ante nosotros». Y aseguran que lo que dijo el ministro en la sesión de control la semana pasada es un planteamiento válido para todas las infraestructuras: «Se continúa con lo programado».

En este sentido, desde Fomento mencionan también el Plan







**COLABORACIÓN.** Entre sector público y privado, cuestión que reclama la patronal Seopan, no es algo que descarte Fomento, previo análisis.

firmas tienen los ojos puestos en América, Europa y Australia.

OHL, por ejemplo, tiene casi el 40% de su cartera en EEUU y el 33% en los países de la alianza del Pacífico (Chile, Colombia, México y Perú). Destaca la mejora de la I-405 (California), la obra más importante de la historia de esta empresa en EEUU, por un importe de unos 1.200 millones de euros. Sacyr, por su parte, participa en la construcción del tranvía a Guadalajara (México) con la realización del primer tramo de la nueva línea 3, de 8,7 kilómetros de longitud, que será en su mayor parte elevado.

lado, continuar con el desarrollo de infraestructuras y, por otro, hacerlo con criterios de racionalidad económica y social, y de eficiencia y productividad en todas las fases de los proyectos, desde la planificación hasta la ejecución», recalcan desde Fomento. Añaden que han sido años difíciles, con una caída de inversión en todos los aspectos, pero la línea ahora es poco a poco ascendente, «evitando que podamos caer en situaciones del pasado donde los criterios para tomar decisiones fueron más laxos».

**EN BUSCA DE OTROS MERCADOS.** Habrá que esperar, por tanto, a ver las primeras medidas. Pero sobre todo a 2019, cuando el Gobierno de Pedro Sánchez tenga sus propios Presupuestos. Lo que está claro es que, mientras tanto y en la línea de los últimos años, la sequía doméstica en inversiones ha empujado a las grandes empresas constructoras a *buscarse las castañas* fuera de nuestras fronteras. Así, más del 80% de la totalidad de sus proyectos proviene del extranjero, según fuentes del sector. Además del macroplan del Ave a La Meca encargado a un consorcio español, las grandes

Acciona y FCC firmaron el pasado año, como parte de un consorcio, el contrato para construir la terminal del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México, por la que se estima que pasarán al año unos 68 millones de pasajeros. Este proyecto asciende a unos 3.930 millones de euros.

En el caso de Ferrovial también son varios los contratos en el extranjero. Así, el consorcio Grear Hall Partners –liderado por su rama de Aeropuertos– llevará a cabo la remodelación y explotación comercial de la terminal Jeppesen del aeropuerto de Denver. Cintra (absorbida por Ferrovial en 2009) es la responsable –junto al fondo de infraestructuras Meridiam– del diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento del proyecto de transformación de la autopista I-66 (Virginia, EEUU) por un valor de 3.000 millones de euros.

Cintra lidera también el consorcio que se adjudicó en 2014 el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento de la ampliación de la autopista I-77, en Carolina del Norte. Ferrovial Agroman y Laing O'Rourke ejecutan el tramo central del Thames Tideway Tunnel, una nueva infraestructura del sistema de alcantarillado londinense. Y en Australia, el consorcio Netflow –formado por Cintra y Plenary– ha sido seleccionado para la construcción, financiación y mantenimiento de las obras de mejora de la red de carreteras situadas en la zona oeste de Melbourne.

Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC) que presentó el anterior ministro del ramo, Íñigo de la Serna, proyecto que se basa en la colaboración con el sector privado. «Estamos estudiando el planteamiento del anterior Gobierno, donde había más ideas que concreciones, para ver por dónde se va a caminar», comentan, y aseguran que «sea de una forma u otra, el sector privado tiene una importancia capital en el desarrollo de infraestructuras porque va a ser ese sector el que las desarrolle».

Ésa es otra de las cuestiones que la patronal Seopan ha criticado estos años, la falta de colaboración entre sector público y privado. «Esta modalidad de contratación ha estado ausente en España desde 2012, pero es fundamental

recuperarla porque no existe otra alternativa», según ha señalado en varias ocasiones Julián Núñez, presidente de Seopan, quien también ha manifestado que el ejemplo a seguir sería el mencionado PIC.

No quieren precipitarse en el Ministerio de Fomento, en cualquier caso, por eso insisten en que antes de concretar quieren analizar todo. También el demolidor informe del Tribunal Europeo de Cuentas sobre el AVE, que estudia seis Estados Miembro y concluye que las líneas ferroviarias de alta velocidad en Europa y, en especial, en España son «caras», poco eficaces en sus conexiones, y los «sobrecostes y los retrasos son la norma en lugar de la excepción».

Prudencia del nuevo equipo, pero «una línea de actuación clara: por un



# EL FUTURO DE LOS PEAJES DA UN GIRO POR EL CAMBIO DE GOBIERNO

LAS AUTOPISTAS DE PEAJE QUE TERMINAN SU CONCESIÓN QUEDARÁN BAJO CONTROL DEL ESTADO Y SE EVALUARÁ QUÉ HACER CON LAS RESCATADAS

POR RUBÉN G. LÓPEZ

**C**uando parecía que las dudas empezaban a disiparse, el devenir de las autopistas de peaje que dependen del

Estado vuelve a mostrarse incierto como consecuencia de la moción de censura que ha llevado al socialista Pedro Sánchez a la Moncloa. Entre otras cosas, porque parece que sus planes respecto al futuro de estas carreteras muy poco tienen que ver con los de su antecesor en el cargo, el popular Mariano Rajoy.

Y es que las autopistas de pago que en los próximos meses dejarán de estar explotadas por empresas

privadas se habían convertido en un quebradero de cabeza para su gobierno. Básicamente, porque la debilidad parlamentaria del PP le había obligado a apoyar, con matices, una propuesta de Unidos Podemos para que estas vías quedasen bajo control estatal una vez concluida su concesión. En todo caso, los populares se negaron a renunciar de forma explícita a una futura reprivatización de estas vías, dejando entrever cuáles eran sus intenciones reales al respecto.

La primera autopista afectada será la AP-1, en la que el próximo 30 de noviembre quedarán liberados los 84 kilómetros que unen Burgos con Armiñón. En diciembre de 2019 sucederá lo mismo con un tramo de la AP-4 y otro de la AP-7 que totalizan 458 kilómetros, mientras que en agosto de 2021 finalizarán las concesiones de dos tramos de la citada AP-7 y otro más de la AP-2, que suman 479 kilómetros.

**ÁBALOS SE POSICIONA.** El PSOE ya se manifestó en su día a favor de que estas autopistas pasaran a control estatal y eso es lo que ahora pretende hacer desde la Moncloa. Así lo ha manifestado el nuevo titular de Fomento, José Luis Ábalos, quien también ha dejado la puerta abierta a que sea el Estado el que siga cobrando los peajes.

Esta decisión chocaría de manera frontal con la postura de la patronal de las concesionarias, Seopan, que no solo aboga por el mantenimiento del actual modelo de pago, sino que además considera

que es el sector privado el que debería seguir gestionándolo.

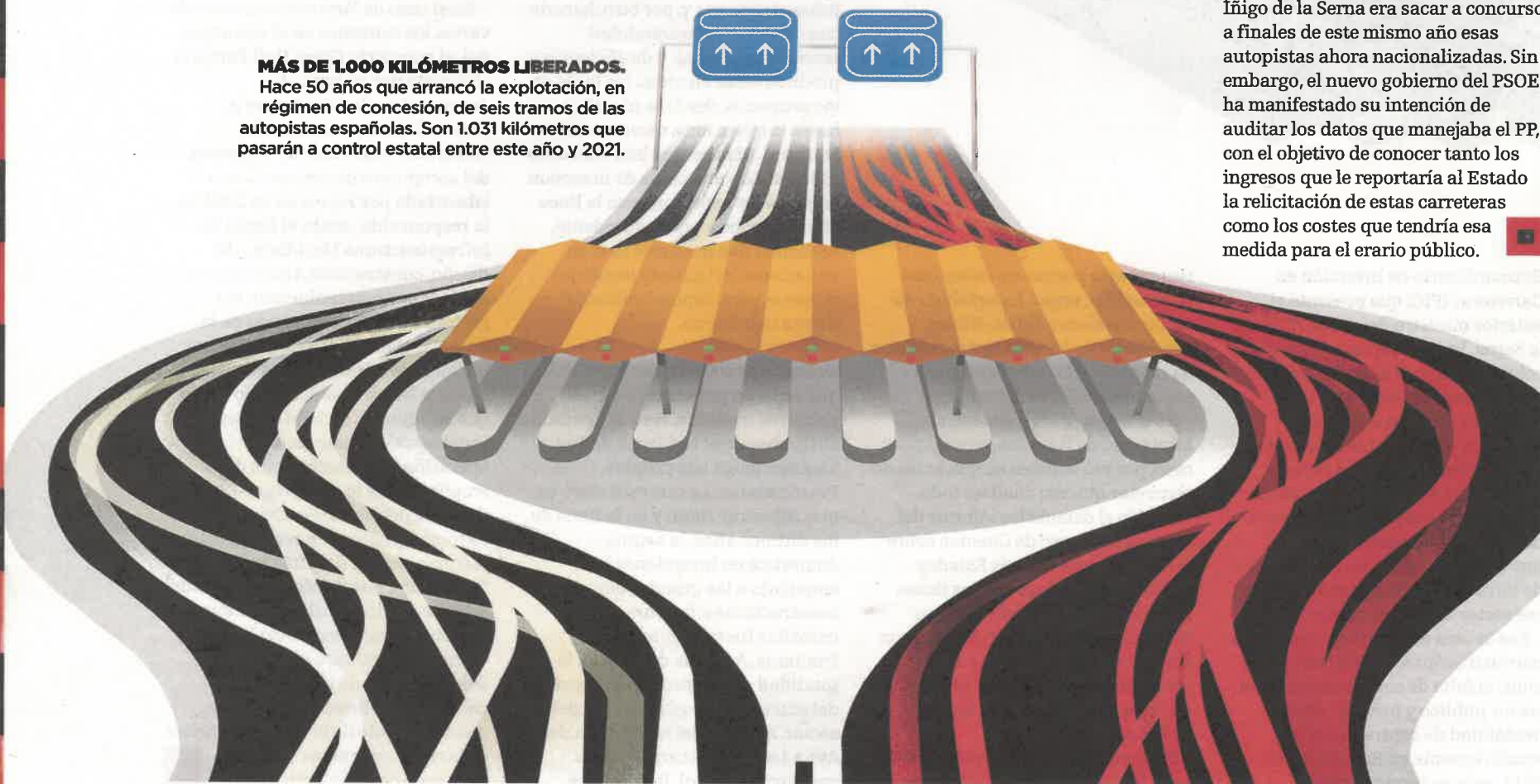
El presidente de Seopan, Julián Núñez, ha justificado esta postura por varias razones. En primer lugar, para evitar que "los 450 millones anuales que cuesta mantener estas autopistas salgan de las arcas públicas", de modo que todos los españoles asumen su conservación y no solo quienes las utilizan, como sucede "en la mayoría de los países de Europa". A eso añade que este uso de recursos necesariamente implicaría "una reducción de la inversión en gasto social".

Pero, según los cálculos de Ábalos, el coste anual de mantener estas vías oscila entre los 50.000 y los 68.000 euros por kilómetro. Teniendo en cuenta que sus decisiones solo afectarán a los tramos que se liberarán este año y el que viene (porque los de 2021 dependerán de la voluntad del próximo ejecutivo), hablamos de 552 kilómetros en los que el Estado tendría que invertir entre 27,6 millones y 37,5 millones al año.

Otro asunto en el que las cifras que maneja el sector público tampoco coinciden con las del privado son las vinculadas a las nueve autopistas que quebraron a raíz de la crisis. El anterior gobierno del PP estimó que el Estado tendría que asumir unas pérdidas de 1.800 millones de euros por el rescate de estas vías, pero los fondos de inversión que las gestionaban elevan esa cifra a unos 4.000 millones, más del doble, lo que augura una larga batalla judicial.

Divergencias económicas aparte, el propósito del gabinete que lideraba Íñigo de la Serna era sacar a concurso a finales de este mismo año esas autopistas ahora nacionalizadas. Sin embargo, el nuevo gobierno del PSOE ha manifestado su intención de auditar los datos que manejaba el PP, con el objetivo de conocer tanto los ingresos que le reportaría al Estado la relicitación de estas carreteras como los costes que tendría esa medida para el erario público.

**MÁS DE 1.000 KILÓMETROS LIBERADOS.** Hace 50 años que arrancó la explotación, en régimen de concesión, de seis tramos de las autopistas españolas. Son 1.031 kilómetros que pasarán a control estatal entre este año y 2021.





# EL SECTOR FERROVIARIO AGUARDA EL MOMENTO DE LIBERALIZARSE

LA INMINENTE ENTRADA DE COMPETIDORES EN EL TRÁNSITO DE VIAJEROS Y EL DESARROLLO DE LAS OBRAS PROYECTADAS SON LOS GRANDES RETOS

POR JAVIER EXPÓSITO

**E**spaña cuenta con la segunda red de alta velocidad más larga del mundo, sólo por detrás de China. Con una extensión de 3.240 kilómetros, según datos de Adif, la experiencia acumulada en 26 años (desde la inauguración de la línea Madrid-Sevilla) es la mejor carta de presentación de la Alta Velocidad Española (AVE).

La punta de lanza (en forma de tren ultrarrápido) de la infraestructura ferroviaria doméstica se completa con otras decenas de miles de kilómetros de vías, hasta superar los 15.000 en el conjunto del Estado. Y, cada año, se va ampliando el entramado férreo.

En la actualidad, en lo que a alta velocidad se refiere, el desarrollo de ejes como el del Corredor Norte-Noroeste, el Mediterráneo, la línea Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Murcia, el Corredor de Andalucía, el de Extremadura y el eje Mediterráneo-Cantábrico son algunas de las prioridades. Y entre los proyectos en construcción, destaca el de Barcelona Sagrera

Alta Velocitat, sociedad conformada por la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Barcelona, Renfe y Adif. Con una inversión estimada en 2.250 millones de euros, el plan desarrollará trazados ferroviarios, estaciones de tren y de metro, infraestructuras y la urbanización del ámbito de la Sagrera, Sant Andreu y Sant Martí, en la Ciudad Condal, entre otras. Según prospectó el anterior ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, las obras concluirán en 2020.

**COMPETENCIA.** Más allá de la ampliación y acondicionamiento de las infraestructuras, el reto inmediato que afronta el sector pasa por la liberalización del servicio de pasajeros. De hecho, a comienzos de este mes, el consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) aprobó el proyecto propuesto por la compañía Intermodalidad de Levante SA (Ilsa) para utilizar la infraestructura de Adif en el trayecto internacional entre Madrid y Montpellier. En la práctica, este hecho supone la entrada de un competidor para Renfe en el tramo que afecta al territorio español.

De confirmarse las previsiones, Ilsa (controlada por los socios de la aerolínea Air Nostrum) sería la primera competidora que conociera la empresa estatal. Renfe cuenta aún con dos semanas para presentar alegaciones al regulador, quien establece como requisito para la entrada de nuevos operadores que un 30% de los ingresos obtenidos en la conexión internacional provengan del tráfico entre ambas naciones y un 20% del trayecto se realice en suelo extranjero.

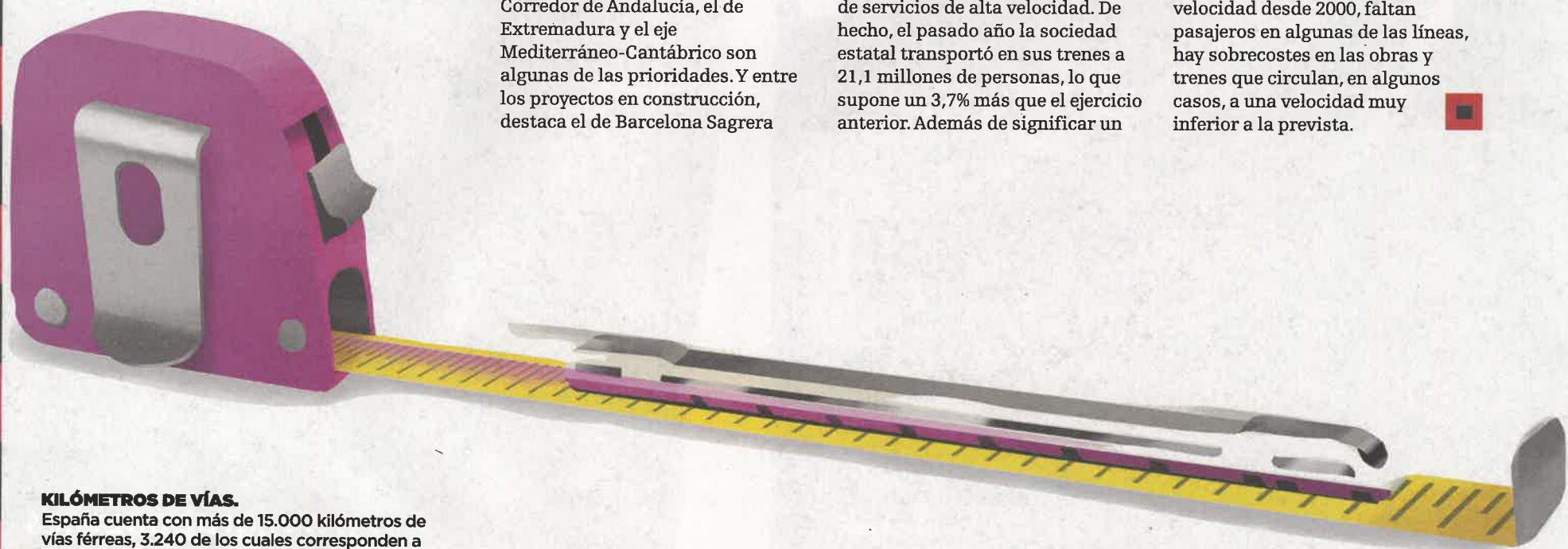
El negocio se antoja suculento para las empresas que pretenden acompañar a Renfe como operador de servicios de alta velocidad. De hecho, el pasado año la sociedad estatal transportó en sus trenes a 21,1 millones de personas, lo que supone un 3,7% más que el ejercicio anterior. Además de significar un

nuevo récord absoluto, la cifra redondea un lustro de crecimiento en el número de viajeros.

Estos datos se reflejaron también en las cuentas económicas de la compañía. Así, Renfe ganó 69,8 millones de euros durante 2017, guarismo que contrasta con las pérdidas de 35,86 millones del curso precedente. Más valor, si cabe, alcanzan estos números si se tiene en cuenta que fue la primera vez en la historia de la operadora que consiguió un beneficio neto sin extraordinarios.

Como en otros ámbitos, el *know how* español en materia ferroviaria también se ha internacionalizado. Y, entre los proyectos en el exterior, uno ha destacado por su ambición: levantar entre las ciudades de Medina y La Meca una vía férrea de 450 kilómetros de distancia, la superestructura asociada (electrificación, señalización...), fabricar 36 coches (ampliables a 56) y encargarse del mantenimiento durante, al menos, 12 años. Pese a los retrasos acumulados (la fecha de puesta en marcha se estima en septiembre de 2019), el mega acuerdo rubricado en octubre de 2011 supuso 6.736 millones de euros, el mayor contrato industrial firmado por España hasta la fecha. Hasta 12 empresas estuvieron implicadas: Talgo, Renfe, Copasa, OHL, Cobra, Indra, Adif, Imathia, Ineco, Inabensa, Consultrans y Dimetronic. Y junto a ellas, dos compañías locales (Al Shoula y Al Rosan) completaron el consorcio vencedor.

Si bien la industria ferroviaria nacional se ha hecho un hueco entre las mejores del planeta, la semana pasada recibió un *tirón de orejas* del Tribunal de Cuentas Europeo. El organismo reprochó a España que, pese a haber recibido el 47% de los fondos europeos destinados a alta velocidad desde 2000, faltan pasajeros en algunas de las líneas, hay sobrecostes en las obras y trenes que circulan, en algunos casos, a una velocidad muy inferior a la prevista.

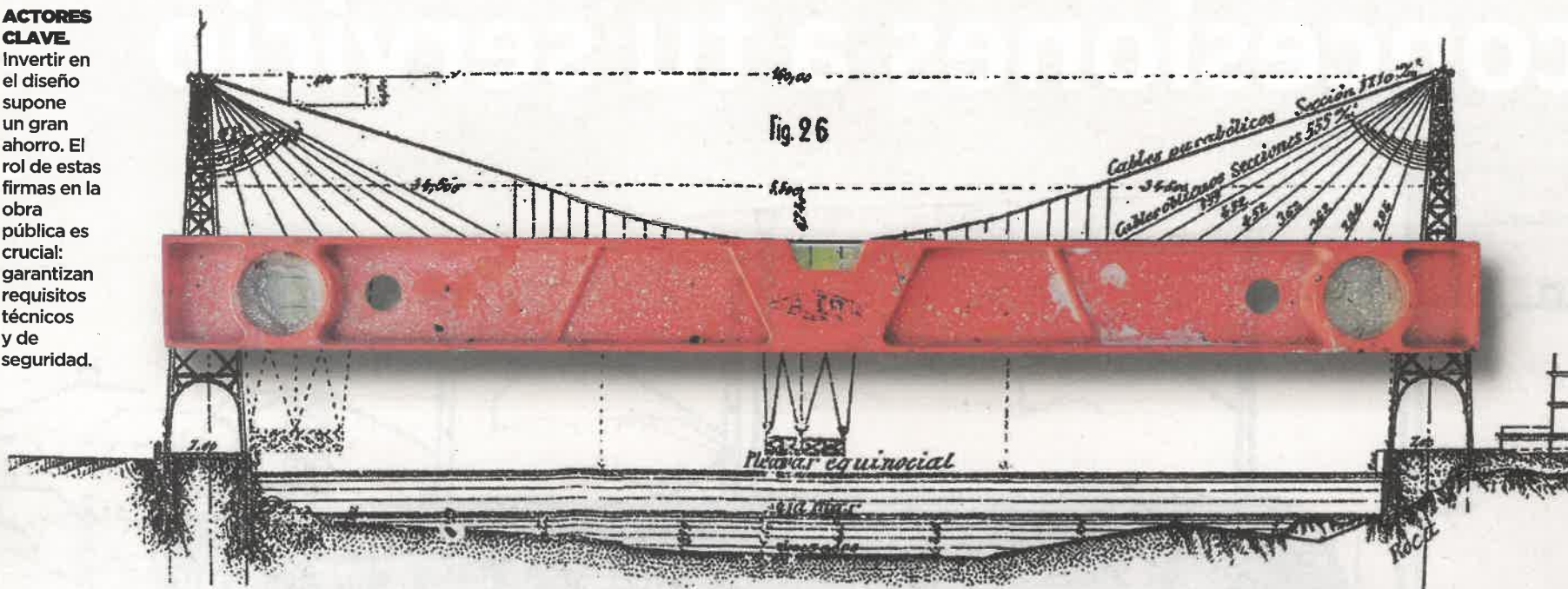


## KILÓMETROS DE VÍAS.

España cuenta con más de 15.000 kilómetros de vías férreas, 3.240 de los cuales corresponden a la infraestructura de alta velocidad.



**ACTORES CLAVE**  
Invertir en el diseño supone un gran ahorro. El rol de estas firmas en la obra pública es crucial: garantizan requisitos técnicos y de seguridad.



# LAS FIRMAS ESPAÑOLAS DE INGENIERÍA, UN 'KNOW HOW' EN LA SOMBRA

DISEÑAN LAS OBRAS, TUTELAN SU GESTIÓN Y LIDERAN SU MANTENIMIENTO. SIN EMBARGO, SU TRABAJO QUEDA ECLIPSADO POR LAS GRANDES CONSTRUCTOAS

POR **MACARENA P. LANZAS**

**H**

ay centenares de equipos de ingenieros españoles trabajando en todo el planeta: en el transporte público de

Lima o Quito; en los desiertos de Oriente Próximo; en las montañas del Cáucaso; en proyectos en la India; en Rumanía mejorando las infraestructuras hídricas... Este sector, integrado por más de 1.600 empresas, lleva décadas cerrando grandes contratos de EPC (Engineering, Procurement and Construction) fuera de nuestras fronteras, llegando a facturar incluso el 90% en el exterior.

Sener, Técnicas Reunidas, Duro Felguera, Eptisa, Ayesa, Elecnor... Sin embargo, a veces su *expertise* pasa desapercibido frente al de las grandes constructoras. «Tienen un papel fundamental en el ciclo de vida de los proyectos: planifican las obras, tutelan su gestión, las

diseñan, supervisan y dirigen su construcción, organizan su puesta en marcha y participan en su mantenimiento», explica José Luis Manzanares, presidente de Ayesa.

Una adecuada inversión en la fase de diseño puede rebajar un 20% el presupuesto final. «En la obra pública nuestro rol es crucial. Actuamos como garante de que se cumplen con los requisitos técnicos, de seguridad, medioambientales, de calidad y de funcionalidad», añade.

Esta firma nació en 1966 y se centró en obras civiles e hídricas. Con el tiempo incorporó disciplinas como la ingeniería industrial o la aeronáutica. Destaca por sus proyectos de AVE, autopistas o presas. Latinoamérica supone el 60% de sus ingresos. Allí son líderes en transporte aéreo, urbano y ferroviario.

Esta internacionalización ha sido casi obligada. La crisis acabó con parte del tejido empresarial del sector: con la caída de la obra pública, la mitad de las compañías cerraron. Si en 2009 había 3.000, ahora la cifra no llega a 2.000. Se pasó, así, de una facturación de 13.700 millones de euros en España a no superar los 9.000.

Una expansión beneficiada por el reconocimiento que tienen estas ingenierías. Destacan en transporte y, concretamente, en ferrocarriles de alta velocidad. Según datos de 2017 del Gobierno, están presentes en 50 proyectos ferroviarios de 90 países y gestionan el 40% de las principales concesiones de transportes.

«Aprovechamos la oportunidad que nos dio la modernización de las obras ferroviarias al apostar por las líneas de alta velocidad y crear una red de más de 3.200 kilómetros. También hay notables trabajos en centrales de ciclo combinado o renovables», alegan desde Eptisa. La multinacional de ingeniería, consultoría, tecnologías

de la información y desarrollo institucional suma 60 años y está en 45 países.

Por su parte, Elecnor, con más de 60 años de experiencia en operación y mantenimiento de infraestructuras estratégicas, está presente en 53 países. Su actuación (a través de su filial Elecnor Hawkeye) ante incidencias graves fue vital tras los huracanes en Puerto Rico y Florida.

En Australia han desarrollado cuatro instalaciones fotovoltaicas que suman 375 MWp. Bungala Solar (del consorcio inversor de Enel Green Power y Dutch Infrastructure), en el estado de South Australia, es el proyecto fotovoltaico en construcción más grande del país: la planta dispondrá de 437.000 paneles y producirá energía para abastecer a 39.000 hogares.

El futuro pasa por «innovar y ofrecer servicios superiores en calidad, que nos permitan estar en la primera línea y aporten un valor diferencial», afirman desde Sener. El grupo de ingeniería, tecnología y construcción cierra menos del 5% de sus contrataciones en España. Los metros de Dubái, Riad, Doha, Los Ángeles, Santiago de Chile, Madrid y Panamá son algunos de sus proyectos. Además, es un referente en aeroespacial, transporte, renovables, power oil & gas y naval.

Precisamente, el camino que emprenden muchas ingenierías. Desde 2011, Ayesa se ha transformado en un grupo tecnológico, lo que se traduce en proyectos de vanguardia, como la factoría digital de satélites o el almacenamiento y comercialización de energía producida en hogares. «Es un paso clave para ofrecer servicios que cubran las necesidades que están por llegar, como las relacionadas con la sostenibilidad y la resiliencia al cambio climático», concluyen desde Eptisa.



## » SE SUBASTAN LAS MENINAS

La subasta *online* de algunas de las esculturas de meninas que han inundado el centro de Madrid comenzó ayer, con un precio de salida de 3.000 euros. Los beneficios irán a distintas ONG.

## » MUERE UN CICLISTA EN CARRETERA

Un ciclista falleció ayer por la mañana en Algete tras colisionar con una furgoneta en el kilómetro 10 de la M-103, una carretera de un carril por sentido. El conductor resultó ileso.



Un tren del metro ligero, en la estación de Ciudad de la Imagen ayer. / SANTI BURGOS

# La justicia impide reducir en 19 millones el coste del metro ligero

ESTHER SÁNCHEZ, Madrid

El Metro Ligero Oeste —que va de Aravaca a Boadilla del Monte— seguirá costando a las arcas públicas este año 94 millones, sin que se produzca la rebaja de 19 millones anunciada

por el Gobierno regional en noviembre pasado. La empresa concesionaria recurrió la decisión del Ejecutivo regional de reducir el canon que recibe por viajero (peaje en la sombra) ante el Tribunal Superior de Justicia de Ma-

drid (TSJM). También solicitó la adopción de medidas cautelares que implicaban la suspensión de la decisión de la Comunidad hasta que no se dirima el contencioso. Los jueces han aceptado la suspensión cautelar de la rebaja.

Las dos líneas de Metro Ligero Oeste (MLO), que unen Aravaca y Boadilla del Monte con transbordo en Ciudad Jardín, inauguradas en julio de 2007 nunca han logrado alcanzar la demanda de viajeros prevista. La demanda real se ha quedado en el 30% del cálculo inicial. Los madrileños pagan un canon por viajero (un peaje en la sombra, como en la autovía M-45) a la concesionaria que financió las obras de la infraestructura a cambio de su explotación.

Al no cumplirse las expectativas de viajeros en 2012 (de los 22 millones previstos se alcanzaron solo siete), la empresa llegó a un acuerdo con la Comunidad y desde ese año percibe el canon no por los usuarios reales, sino por el 68% de la demanda que se estipuló en el contrato inicial. El año pasado, la Comunidad de Madrid pagó 94 millones de euros a MLO.

La concesión se extiende desde julio de 2006 hasta el mismo mes de 2036 y a 31 de diciembre de 2017 la región había abonado 668 millones por la infraestructura, según datos de la Comunidad. La inversión de la mercantil que construyó el metro fue de 513 millones iniciales más 80 mi-

llones que costaron los tranvías. En la actualidad son propietarios de la empresa el fondo británico de inversión Aberdeen Asset Management, la empresa OHL y Queenspoint (compuesta por la aseguradora Allianz Capital Partners y el fondo Bastion Infrastructure Group).

El año pasado, todavía con Cristina Cifuentes como presidenta, el Gobierno regional decidió acometer un reequilibrio económico financiero, bajando a la empresa el importe del canon establecido. La tarifa por viajero pasó así de 5,55 a 4,39 euros (un 20% menos), lo que

implicaba un ahorro para las arcas públicas de 19 millones de euros anuales. El Ejecutivo argumentó para adoptar la medida que, de otra forma, se estaría ante un "enriquecimiento injusto del concesionario en contra del interés general" debido a que al ser la demanda real muy inferior a la ofertada se está economizando en diferentes costes.

Desde 2008 hasta la actualidad la Comunidad ha dado su conformidad a varias disminuciones en frecuencias y horarios, lo que ha provocado que circulen menos trenes y una menor inversión en reposición y mantenimiento de equipos, además de en personal y gastos generales. "Era evidente que este menor servicio había venido provocando ahorros a la concesionaria", aseguró el subdirector general de Régimen Jurídico, José Ramón Irureta-Goyena Sánchez, en la comisión de endeudamiento en la Asamblea de Madrid de 18 de junio.

MLO mostró su disconformidad e interpuso alegaciones además de solicitar la petición de prueba, lo que provocó la suspensión temporal del expe-

## Una apuesta fallida por la movilidad de la zona oeste

El Metro Ligero Oeste (MLO) nació como la principal apuesta del PP para mejorar la movilidad en los municipios de Pozuelo de Alarcón y Boadilla del Monte. Los entonces alcaldes de las dos localidades, Jesús Sepúlveda y Antonio González Panero (el primero condenado por el caso Gürtel y el segundo a la espera de que se acabe de instruir su pieza separada por el mismo caso), lanzaron las campanas al vuelo. La consejera de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid era María Dolores de Cospedal.

Las expectativas para la infraestructura, que inauguró la presidenta Esperanza Aguirre en julio de 2007, eran enormes. Ahora la justicia investiga dentro del caso Púnica si hubo irregularidades en la adjudicación de la obra. La infraestructura nunca ha convencido a los viajeros. Uno de los problemas más repetidos por los usuarios es su lentitud. El MLO cuenta con dos líneas la ML2 (Aravaca-Colonia Jardín), de 8,7 kilómetros y 13 estaciones, y la ML3 (Colonia Jardín-Boadilla), 13,7 kilómetros y 16 paradas.

## Recorte del 20% del canon por viajero

**Concesión:** La empresa que ganó la adjudicación en 2006 se hizo cargo de las obras de la infraestructura y explotará la concesión hasta 2036.

**Reequilibrio:** La Comunidad de Madrid decidió el año pasado bajar el importe anual que paga a la mercantil un 20%. El canon (peaje en la sombra) que se abona por viajero pasó de 5,55 a 4,39 euros, lo que implicaba un ahorro para las arcas públicas de 19 millones anuales. La empresa recurrió la decisión ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) y pidió que se parara la aplicación como medida cautelar.

**Pagos:** A 31 de diciembre de 2017, la región había abonado 668 millones de euros por la infraestructura. La mercantil invirtió 513 millones en su construcción, más 80 millones que costaron los tranvías.

diente de reequilibrio. Cancellación que se levantó en diciembre pasado. MLO no se rindió e interpuso un recurso ante el TSJM contra la rebaja impuesta por la Comunidad de Madrid, que se admitió a trámite. En la demanda se solicitaba parar la disminución del canon hasta que no se solucionara el recurso presentado. El TSJM ha resuelto a favor de la MLO, decretando la adopción de la medida cautelar.

El diputado del PSOE Daniel Viondi considera el sistema empleado para financiar la construcción del medio de transporte "una condena para las cuentas públicas, donde solo gana el concesionario y perdemos todos los madrileños". Recuerda que "no lo utilizó casi nadie y tiene unos costes elevadísimos para todos". En cuanto al reequilibrio financiero iniciado por la Comunidad de Madrid, sostiene que es un "intento del Gobierno regional de lavarse la cara por este despilfarro, que ha encallado con la justicia a la primera".

El problema estriba, en su opinión, en que ni Ángel Garrido (actual presidente de la Comunidad de Madrid) ni su antecesora esta legislatura, Cristina Cifuentes, se han atrevido a afrontar la realidad. La infraestructura, añade el parlamentario, está condenada a ser un pozo sin fondo si no se intenta cerrar. Entre las soluciones que se han planteado, Ciudadanos propuso en marzo del año pasado la sustitución de la plataforma actual por una línea de trolebuses (autobuses eléctricos con carga por cable aéreo) u omnibuses, que irían a mayor velocidad que el metro ligero.