



Ángel Garrido y Pedro Sánchez, ayer en Moncloa. / EUROPA PRESS

Sánchez y Garrido negocian alternativas en las entradas a la capital por la A-1 y la A-2

JUAN JOSÉ MATEO, Madrid

En medio de la guerra, una tregua. El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, y el de la Comunidad, Ángel Garrido, dieron ayer un paso clave para intentar desbloquear la construcción de dos alternativas en las entradas a Madrid por la A-1 (norte) y la A-2 (este), que viven instaladas en un continuo atasco. Además, Garrido reclamó a Sánchez una reforma del sistema de financiación autonómica y le propuso que elimine los límites para recibir dinero del fondo de competitividad.

El enfrentamiento entre los dos líderes, reflejado en las continuas críticas de Garrido a Sánchez, no impidió ayer que su reunión en La Moncloa quedara marcada por dos anuncios: el informe de impacto ambiental de la variante de la A-1, paralizado desde hace meses, es positivo, por lo que las obras podrán empezar en 2019; y hay voluntad firme para que el Ejecutivo central, el regional y el municipal firmen un convenio para financiar a partes iguales la construcción de un carril bus-VAO en la entrada a Madrid por la A-2 (13 millones cada una).

“Se ha desbloqueado una parte de la variante de la A-1”, celebró Garrido durante una rueda

de prensa en La Moncloa. “El informe preceptivo de impacto ambiental es positivo y, por lo tanto, en enero debería darse el pistoletazo de salida para ese proyecto”, continuó. “Si no hay demora, a lo largo de la próxima legislatura podríamos ver completada esa obra tan importante para esta zona de Madrid”, añadió sobre un proyecto muy complejo, que incluye múltiples expropiaciones y debe contar con la complicidad de los alcaldes de Alcobendas o San Sebastián de los Reyes. “En cuanto al bus-VAO en la A-2, el presidente me ha dicho que aún no está cerrada la redacción del convenio, pero ha reiterado que es un asunto importante. Quere-

6.000 millones para los trenes de cercanías

El ministro de Fomento, José Luis Ábalos, y la Consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, Rosalía Gonzalo, se reunirán el lunes para detallar cómo se invierten los 6.000 millones de euros que el Gobierno de la nación tiene previsto invertir en la red de trenes de cercanías de la región hasta 2025.

El anterior Gobierno, encabezado por Mariano Rajoy (PP), había comprometido una inversión de 5.089 millones de euros hasta 2025. A ellos se añaden ahora los 1.000 que Ábalos anunció en septiembre, y que se invertirán en los dos próximos años.

mos dar solución a esta entrada a Madrid”.

El Gobierno de Sánchez, por su parte, confirmó en un comunicado los avances en la variante de la A-1; explicitó que “está previsto realizar el proyecto” de la A-2, aunque no fijó ningún plazo; y añadió que a principios de año también podrían estar listas las conexiones de la M-50 con los municipios de Rivas-Vaciamadrid y Boadilla.

Un pasado cordial

Entre 2003 y 2009, Sánchez y Garrido coincidieron como concejales del Ayuntamiento de Madrid. La buena sintonía que construyeron entonces ha saltado por los aires desde que ambos lograron la presidencia. Garrido ha encontrado en Sánchez su diana favorita para convencer a la dirección nacional del PP de que él debe ser el candidato del partido en las elecciones autonómicas de mayo de 2019: desde septiembre ha criticado constantemente al presidente del Gobierno por haber llegado al poder con el apoyo de los partidos independentistas; por no dotar a la Comunidad de fondos para acoger a menores extranjeros no acompañados; o por no mantener el ritmo de inversiones en cercanías e infraestructuras previsto por el anterior Ejecutivo.

“Débil”, “letal”, “irresponsable”, “pasivo”. Esos son los calificativos que le ha dedicado en estos meses Garrido al Gobierno de Sánchez, especialmente por haber desistido de renovar el sistema de financiación autonómica —pendiente desde 2014—.

“Es un asunto capital”, dijo Garrido. “Queremos un nuevo modelo”, indicó. “Le he hecho una propuesta muy específica que tiene que ver con el fondo de competitividad, que permite que autonomías con una elevada capacidad fiscal puedan recibir un fondo que premia la buena gestión”, explicó. “En este momento, ese fondo tiene un tope que impide que cada año recibamos en torno a 500 o 600 millones”, ejemplificó sobre las cuatro décimas en las que la región supera el límite a partir del que se deja de recibir fondos (1,1 frente a 1,06). “Sería cambiar un artículo de la ley de financiación. Es algo que no perjudica al resto. En competitividad no puede haber un tope”.

Tras la reunión, Sánchez tomó un avión rumbo a Cuba.

Constructoras y fondos rechazan el plan privado de carreteras de Ábalos

Creen insuficiente la rentabilidad, pese a la supresión del riesgo expropiatorio

J. Mesones MADRID.

Las constructoras españolas y los fondos de inversión que preveían participar en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), diseñado por el anterior Gobierno, han recibido con frialdad el nuevo modelo de colaboración público-privada que quiere poner en marcha el Ministerio de Fomento. Tanto que todas las firmas consultadas rechazan presentarse a las licitaciones si la rentabilidad prevista, el bono del Tesoro a 10 años más 200 puntos básicos que marca el desarrollo normativo de la Ley de Desindexación de la economía española, no mejora sustancialmente. Al nivel actual, supondría un retorno del 3,4 por ciento, muy lejos del 9,75 por ciento al que se financian hoy en los mercados de capitales.

El nuevo modelo que ha perfilado el departamento que dirige José Luis Ábalos contempla contratos de obra, conservación y explotación de carreteras por un periodo de alrededor de 10 años —los tres o cuatro primeros para la fase de construcción— bajo una fórmula de pago por disponibilidad, de manera que el Estado paga a las concesionarias por mantener y operar la vía en óptimas condiciones. Además, incluye un indicador de demanda (tráfico). El PIC anterior fijaba un plazo de hasta 30 años. Con el recorte del periodo de concesión Fomento busca evitar “hipotecar el gasto público” futuro. El exministro Íñigo de la Serna pretendía aprobar una orden ministerial que mejorara considerablemente —aunque no lo cuantificó— la rentabilidad que establece la ley para garantizar así el apetito de los inversores.

La reducción del plazo de concesión y la limitación de la rentabilidad va en contra de la estrategia de los fondos, que priorizan inversiones a más largo plazo y con retornos próximos al doble dígito. Para compensarlo, Fomento ofrece una contrapartida nada desdeñable: eliminar el riesgo de expropiación más allá de los costes previstos. Una medida que constructoras y fondos elogian pero que consideran insuficiente. Desde Fomento, fuentes oficiales hacen hincapié en el esfuerzo realizado para “encauzar el PIC porque ni los proyectos estaban maduros ni la fórmula era admitida” por Hacienda y los abogados del Estado y señalan que “consideramos que la fórmula ahora sí es viable, genera seguridad y puede dar beneficios”.



El ministro de Fomento, José Luis Ábalos. ELISA SENRA

Nuevo modelo público-privado de carreteras

CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO

- Pago por disponibilidad
- Indicador de tráfico
- Sin riesgo de expropiaciones
- Rentabilidad del bono del Tesoro a 10 años más 200 puntos básicos
- Financiación a través del Plan Juncker
- Duración de 10 años, de los 3-4 de obra y 6-7 de concesión
- Proyectos de corredores transeuropeos

INVERSIÓN INICIAL

1.200–1.300 millones de euros

Fuente: elaboración propia.

elEconomista

“Es irrealizable”, apunta, por el contrario, el presidente de una constructora que pide guardar el anonimato y para quien “un PIC a diez años es extremadamente corto”.

“Por mucho que le quites el riesgo de las expropiaciones, son solo un 1-2 por ciento del proyecto”, advierte, al tiempo que considera que “no vamos a poder encontrar financia-

ción”. “Es un planteamiento para hacerlo dentro de la Ley de Desindexación, pero va a ser muy complicado que nos interese”, señala el responsable de otra firma. Por ello, abogan por hacer un decreto ley que modifique la normativa y puedan así mejorar las condiciones de los contratos. Porque, según recuerdan, no solo afecta al PIC, sino a otros programas que ahora están paralizados, como el plan de depuradoras de Castilla-La Mancha.

Más cerca del doble dígito

La hoja de ruta del Ministerio es adjudicar proyectos por más de 1.200 millones en el primer semestre de 2019. Para antes, prepara dos tandas de licitaciones de obras por casi 1.700 millones con cargo a los Presupuestos. En total, por tanto, pla-

nea sacar concursos de carreteras por unos 3.000 millones.

Julían Núñez, presidente de Seopan, valora positivamente esta última iniciativa, que “permitirá recuperar la actividad de la Dirección General de Carreteras tras seis meses sin apenas licitaciones”. Ahora bien, incide en que “a medio y largo plazo, el modelo concesional —ausente de la contratación pública desde 2012— es el que va a garantizar la sostenibilidad de nuestras inversiones en infraestructuras viarias”. En relación al nuevo modelo híbrido concesional que sustituirá al PIC, prefiere ser prudente por ahora: “se conocen algunos detalles como la reconsideración de la no transferencia del riesgo de expropiaciones a la parte privada, pero es preciso disponer de toda la información para realizar un juicio de valor sobre su viabilidad”.

Por su parte, Jaime Lamo de Espinosa, presidente de Anci, la patronal de las constructoras no cotizadas, elogia la puesta en marcha de un nuevo PIC, pero alerta de que “la rentabilidad no parece suficiente para compensar el acortamiento del plazo de la concesión, máxime si se tiene en cuenta la acumulación de riesgos al concesionario”, que incluyen disponibilidad y demanda.

Reclama que el pliego tenga en cuenta “el principio de proporcionalidad” y que el plan no se concentre en macroproyectos para que “no se limite la competencia”.

Más críticos se muestran los fondos de infraestructuras. “No voy a entrar con una rentabilidad al 3 por ciento, es ridículo”, zanja el máximo responsable de uno de los fondos que había formado consorcio con una de las grandes constructoras españolas. A su juicio, el retorno “debe estar en un dígito alto o

Pretende adjudicar contratos por más de 1.200 millones en el primer semestre de 2019

doble bajo”. “Para eso meto el dinero en el bono americano y sin riesgo”, abunda.

Mientras, desde otro de los fondos, su director considera que con la rentabilidad ofrecida “pagas el coste de la deuda si llega y poco más, porque los bancos están cobrando euríbor más 175-225 puntos básicos y hay que hacer una cobertura”. “Enfrentaríamos el riesgo del bono, más el de construcción, el de operación, el de mantenimiento y además el de tráfico; es muy complicado que genere interés”, apostilla.

Para el PIC, ACS se había aliado con DIF, Acciona con John Laing, Sacyr con Aberdeen, OHL con Marguerite, Ferrovial con Meridiam, Copasa con Infrared, Aldesa con 3i, Comsa con Mirova, y Azvi con Macquarie, entre otros.

Se han reformado 51.000 m²

La Gran Vía, recorrida euro a euro

Casi 300 días después, y con detalles aún por pulir, la avenida madrileña por excelencia tendrá hoy su presentación oficial. La ampliación de las aceras es la gran apuesta de un proyecto que ha costado alrededor de 9,3 millones

J. V. Echagüe - Madrid

La Gran Vía de las grandes aceras, de las calzadas reducidas, de los semáforos «retro», de los perales chinos, de los bancos de madera modulares y, cómo no, de Madrid Central, se estrena oficialmente hoy, desafiando a una de las fechas que más tránsito de personas y vehículos soporta a lo largo de todo el año: el «Black Friday». En un día en el que las etiquetas de los precios son vistas con lupa, repasamos los costes de unos trabajos que comenzaron el pasado 9 de marzo y que han terminado—o al menos así debería

ser— en las últimas horas, para fortuna sobre todo de los comerciantes—que aseguran haber sufrido pérdidas de hasta un 40%—y vecinos que los han sufrido durante 287 días.

El presupuesto final ascendió a 9,3 millones de euros, impuestos incluidos. Así, los 1,3 kilómetros y los 51.000 m² a reformar han costado alrededor de 182 euros el metro cuadrado. Los firmes y pavimentos, con 2,2 millones, y el alumbrado público, con 1,02, han sido las principales apuestas de un proyecto que tendrá su verdadero examen a partir de las restricciones al tráfico a partir del próximo 30 de noviembre.

La amplitud de las aceras y la reducción de los carriles son los elementos más distintivos de la nueva Gran Vía



826.905
95 SEMÁFOROS

Los semáforos esféricos y de aire «retro» han sido tanto alabados como criticados. Y entre las críticas, no han sido tanto por razones estéticas como por el hecho de que no se trate de dispositivos inclusivos e igualitarios, como los que se instalaron con motivo del WorldPride 2017 y que finalmente se han quedado en varios distritos de la capital. Contando con la obra civil y la implantación, el coste total de la semaforización supera los 826.000 euros.

23.570

105 PERALES CHINOS

Es una de las grandes novedades: los perales chinos, conocidos científicamente como *Pyrus Calleryana*. De origen asiático, se trata de una especie muy resistente ante enfermedades o plagas, pero más vulnerable al temporal. El Ayuntamiento informó de la plantación de 89, si bien están presupuestados 105, a un precio de 224 euros el ejemplar. No serán los únicos: están previstos más de 20 árboles de especies más autóctonas en las plazas de Callao, Metrópolis y Red de San Luis. En total, serán 106.000 euros empleados en jardinería.

2.254.758,90

AMPLIAR LAS ACERAS ENTRE 2,6 Y 3,4 METROS

Si hay un eslogan del Ayuntamiento en torno a la nueva Gran Vía, sería: «El peatón gana espacio». Y así es: 5.400 m² más de aceras, que se han visto ampliadas entre 2,6 y 3,4 metros. Se trata de los trabajos que más problemas han causado—especialmente entre los comerciantes de la zona— y también los que más han abarcado del total del presupuesto: un 34,65%, hasta los 2,2 millones de euros. Por contra, reducir las calzadas, que pasan a tener dos carriles por sentido— uno para vehículos privados y otro para transporte público—, ha resultado bastante más económico: menos de 200.000 euros.

Madrid



10.090

33 APARCABICIS

Los ciclistas tendrán que conformarse finalmente con un ciclo-carril –y portanto con los riesgos que entraña convivir con los coches–, en lugar del carril bici completo que varias asociaciones reclamaban a un Consistorio que ha hecho de las dos ruedas una de las banderas de su legislación. Lo que no faltarán a los aventurados usuarios que se adentren en la avenida son aparcabicis. En principio, están presupuestados un total de 70, a un coste de 114,15 cada uno, lo que conllevará un gasto total superior a los 10.000 euros.

Bicis en farolas y macetas de ceniceros

Horas antes de la inauguración, todavía se estaban ultimando los detalles de la nueva avenida. De hecho, los operarios se empleaban contrarreloj para finalizar las labores de adoquinado, posiblemente las que han absorbido más tiempo en todo el proceso. Este era uno de los muchos detalles que llamaban la atención tanto de los viandantes como de los comerciantes de la zona en los momentos previos al estreno. También destacaba el hecho de que no hubiera todavía rastro de los 33 aparcabicis prometidos –y presupuestados– por el Consistorio, de forma que eran visibles las bicicletas encadenadas a las farolas. Además, los nuevos maceteros, como los que se encuentran situados frente al Casino de Gran Vía, eran utilizados como improvisados ceniceros.

26.400

33 BANCOS DE MADERA

Esperanza Aguirre ha sido una de las madrileñas que, durante estos días, ha estrenado uno de los 33 bancos de madera modulares –permiten al viandante acomodarse en perpendicular o incluso recostado– repartidos a lo largo de la avenida. Cada uno de ellos ha costado alrededor de 800 euros. A éstos hay que añadir 110 bancos de granito, valoradas cada uno entre 476 y 579 euros. Éstos harían las veces también de bolardos de seguridad, ya que impedirían a cualquier vehículo abordar la acera.

13.500

3 FUENTES DE GRANITO

Sí, los viandantes podrán refrescar –sobre todo en verano, cuando la sombra escasea ante la amplitud de la avenida– gracias a uno de los elementos que hasta ahora permanecían inéditos en la Gran Vía: fuentes de agua potable. En total habrá tres, serán de granito, contarán con los criterios de accesibilidad y cada unidad está valorada en 4.500 euros. Es uno de los elementos estrella del renovado mobiliario urbano, cuya reforma total ha tenido un coste superior a los 830.000 euros, siendo así la cuarta partida más costosa.

1.023.000

228 FAROLAS LED

El alumbrado público es el segundo apartado más costoso de todo el presupuesto: 1,02 millones, lo que supone un 15,73% del total. El elemento más destacado es la implantación de 228 farolas LED de última generación, que tendrán un diseño también específico para la ocasión y que, según el Ayuntamiento, permitirán un notable ahorro energético. Con todo, las luces LED que podrían verse reducidas en la Gran Vía son las de las pantallas de los escaparates: la ordenanza de contaminación lumínica establece su cierre a las 22:00 horas.

31.500

70 PAPELERAS

Quizá por aquello de las numerosas quejas contra la suciedad de la capital –a las que habría que añadir las protestas de los vecinos durante las obras de la Gran Vía, que protestaron por la acumulación de desperdicios en la zona–, el Ayuntamiento ha decidido reforzar el mobiliario urbano también con vistas a atajar el problema. En total, se instalan 70 papeleras, al precio de 450 euros la unidad, y cuyo coste total estará en torno a los 31.500 euros. El tiempo dirá si los madrileños hacen uso de ellas.