

# ACS y Ferrovial hacen tándem para lograr la gestión de la M-30

## Todas las grandes constructoras salvo OHL presentan ofertas

Dos sorpresas en el concurso para lograr la gestión y la privatización parcial de la M-30. Las dos grandes de la construcción, ACS y Ferrovial, se han aliado en el último momento para tener más posibilidades. Mientras, OHL, que ultimaba acuerdos con otros socios, no se ha presentado porque tiene dudas.

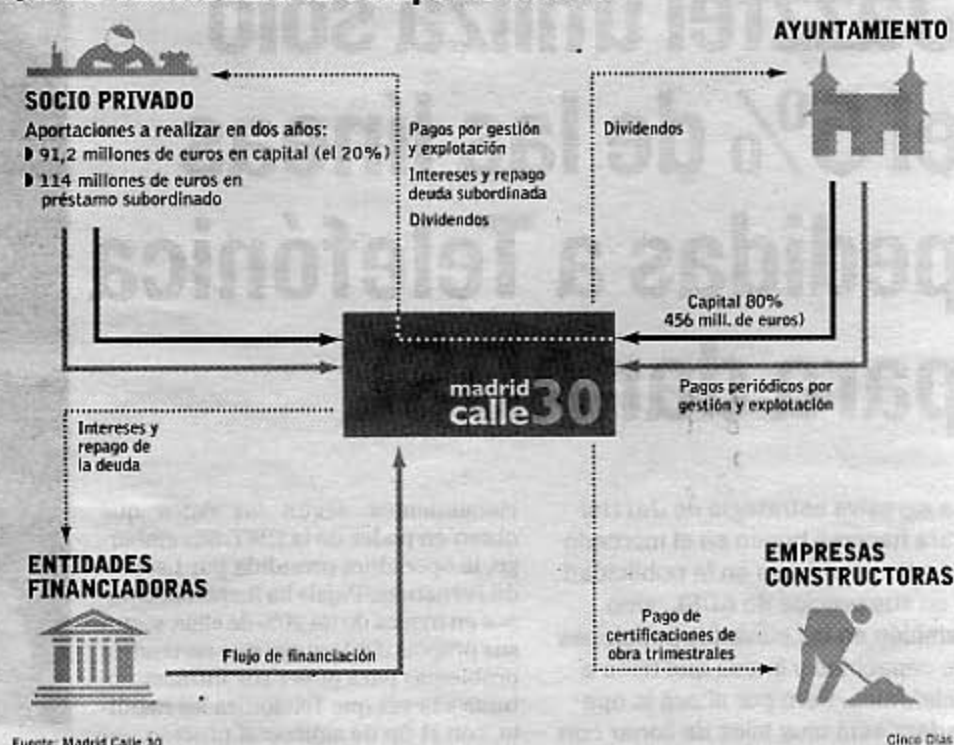
SUSANA R. ARENES Madrid

El socio privado del Ayuntamiento en Madrid Calle 30, la sociedad creada para financiar la reforma faraónica de la circunvalación M-30, será una de las grandes. Así lo quería desde el principio el alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón. Tras finalizar ayer el plazo para presentar ofertas se abre la puja para hacerse con el 20% de la sociedad y con la gestión de la vía durante 35 años a cambio de un canon. Parten con ventaja la dos primeras constructoras del país, la presidida por Florentino Pérez, ACS, y la controlada por la familia Del Pino, Ferrovial.

A última hora decidieron presentarse en un consorcio al 50%, lo que ha sorprendido en el sector. Ferrovial acude con su filial Ferrovial Servicios y ACS con Dragados y su filial de conservación de carreteras API.

Aliadas ganan posibilidades. Por un lado, Ferrovial es la actual gestora de la M-30 en virtud de un contrato previo con el Ministerio de Fomento, antes de que cediese el control de la autovía al Gobierno local. Aunque no tiene nada que ver con el que ahora plantea Ruiz-Gallardón —la primera iniciativa público-privada de este tipo—, el grupo atesora ya la experiencia de gestionar esta peculiar vía urbana. Por otro lado, el grupo que preside Florentino Pérez tiene fuerte presencia en obras licitadas por el ayuntamiento.

### Cómo funcionará la compañía mixta



### LAS CIFRAS

60%

puntúa la oferta económica en la propuesta de las constructoras. Gallardón optará por la más barata.

2.500

millones de deuda tendrá la sociedad Madrid Calle 30 sólo en la primera fase.

20

años es el plazo fijado para que el Ayuntamiento o la empresa ejerzan una opción de compraventa del 20% de la sociedad.

Su rival FCC, tercera constructora, también va con socio, como se esperaba. Acude con la gestora de infraestructuras Abertis (controlada por ACS y La Caixa), aunque ésta sólo controla el 20% del consorcio.

#### "Proyecto poco definido"

Mientras, la constructora que controla la familia Entrecanales, Acciona, presentó oferta en solitario y Sacyr

Vallehermoso lo hizo con su filial de autopistas Itinere.

OHL, por su parte, se cayó a última hora. A pesar de que había negociado con una empresa estadounidense especializada en mantenimiento de carreteras y con varias cajas para lograr apoyo financiero. "Al final no tenía excesivo interés para nosotros el proyecto. Era poner mucho dinero en algo poco definido y nosotros

queremos otro tipo de contratos", explican fuentes de la constructora que controla Juan Miguel Villar Mir.

No hay ofertas de las empresas medianas. Gallardón ya puso el filtro de antemano. La condición de tener un mínimo de 500 millones de facturación, y si se agrupaban que al menos una lo tuviera, las ha dejado fuera. Jaime Lamo de Espinosa, presidente de la patronal, ANCI, ya denunció la semana pasada en la asamblea general las condiciones "extraordinariamente restrictivas" del ayuntamiento, que sólo les adjudica el 4% de los contratos importantes.

En menos de tres semanas se dirimirán el ganador o los ganadores en lo que será una subasta a la baja en toda regla, ya que la oferta económica pesa el 60% en la propuesta total. La próxima semana se conocerá el pago anual que ha propuesto cada contrincante para mantener la M-30 y sacar también su margen, una tarea difícil en el primer concurso de este tipo.

## Deuda polémica y casi 300 millones de canon

El primer proyecto de colaboración público-privada que inaugura el equipo de Alberto Ruiz-Gallardón no ha estado exento de polémica política. El concejal de Hacienda, Juan Bravo, puso en pie esta fórmula (importada del Reino Unido) para financiar las obras de la M-30 en la que el socio privado financia en parte y, a pesar de hacerse sólo con el 20% de Madrid Calle 30, afronta todo el riesgo. Pero

al final la oficina estadística de la UE, Eurostat, ha vetado el principal objetivo: que el ayuntamiento pudiera traspasar a la sociedad mixta la deuda del proyecto, 2.500 millones (sólo en esta fase). La UE "no ha hecho un análisis completo" del modelo, se queja Bravo, que hace semana y media recibió una escueta carta de Eurostat en la que le comunicaba que Madrid Calle 30 se consideraba sociedad pú-

blica. La principal razón, protestan en el entorno del alcalde, ha sido la falta de apoyo del Ministerio de Economía, de distinto color político. Eurostat se ha fiado del informe del Banco de España y del INE, "que no entran a valorar la transferencia del riesgo al socio privado", apunta Bravo.

Al socio o socios privados no les afecta. Sí es crucial el canon que recibirán al año por gestionar la vía. Fuentes

concedoras del concurso cifran el pago en una cantidad inferior pero cercana a los 300 millones anuales, 10.500 millones en 35 años de contrato. El adjudicatario se conocerá este mes para que en septiembre tome las riendas. El ganador lo es por partida doble ya que todas las grandes constructoras han logrado un tramo de las obras para soterrar parte de la M-30, que cuesta 4.000 millones.