

Arranca la batalla por la M-30

El reloj del Ayuntamiento de Madrid marcará hoy la última hora para las compañías que quieren entrar en la privatización parcial del anillo, uno de los proyectos más ambiciosos de los últimos meses. Pese al revés de Bruselas, todas las grandes constructoras acudirán a la puja.

RUTH UGALDE, Madrid

La suerte está echada. O, mejor dicho, las ofertas. Hoy acaba el plazo para presentar las candidaturas por el veinte por ciento de Madrid Calle 30, la sociedad encargada de gestionar las reformas y posterior mantenimiento de la M-30, infraestructura que rodea la capital española y está inmersa en la mayor remodelación de su historia.

El Ayuntamiento de Madrid, actual propietario de la

entidad, dio el pistoletazo de salida el pasado 28 de abril, cuando aprobó el pliego de condiciones que deben cumplir las compañías interesadas en ganar el concurso.

El nombre del elegido no se conocerá hasta finales de mes de julio. Pero, casi con toda seguridad, será uno de los seis grandes grupos constructoros y de servicios que operan en España: ACS, Ferrovial, FCC, Acciona, Sacyr Vallehermoso y OHL.

Todos ellos han reconocido su interés por asociarse con el Gobierno municipal. Pero, además, los requisitos impuestos por el Ayuntamiento ciñen prácticamente a este selectivo grupo la posibilidad de entrar en el capital de Calle 30.

El primer escollo que deben salvar las empresas interesadas por la privatización parcial es haber cosechado unos ingresos mínimos de quinientos millones de euros

durante los últimos tres ejercicios. Una nota de corte que sólo aprueban los gigantes del sector y alguna concesionaria como Abertis.

De hecho, la compañía de autopistas, participada en un veinte por ciento por ACS, prevé presentarse a la puja con FCC. Otra gran constructora, OHL, podría hacerlo de la mano de su filial especializada en mantenimiento de carreteras Elsan-Pacsa y de una entidad financiera.

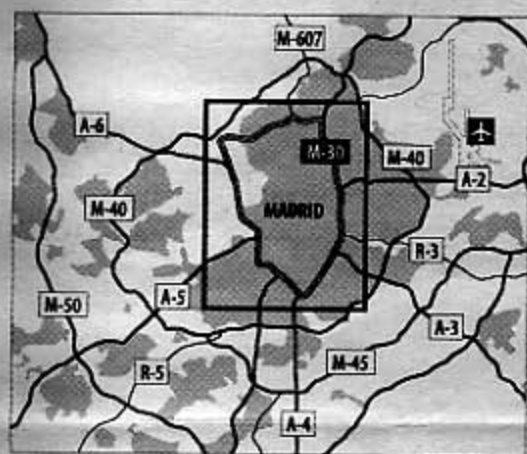
Sacyr Vallehermoso y Ferrovial, en cambio, han decidido acudir en solitario. Esta opción también ocupa el primer lugar en la lista de preferencias de ACS y Acciona que, no obstante, prefieren dejar una puerta abierta a cualquier posible alianza hasta el último minuto.

Entre las medianas, la catalana Comsa ha reconocido su interés por participar en la lucha. Un deseo que está condicionado a conseguir

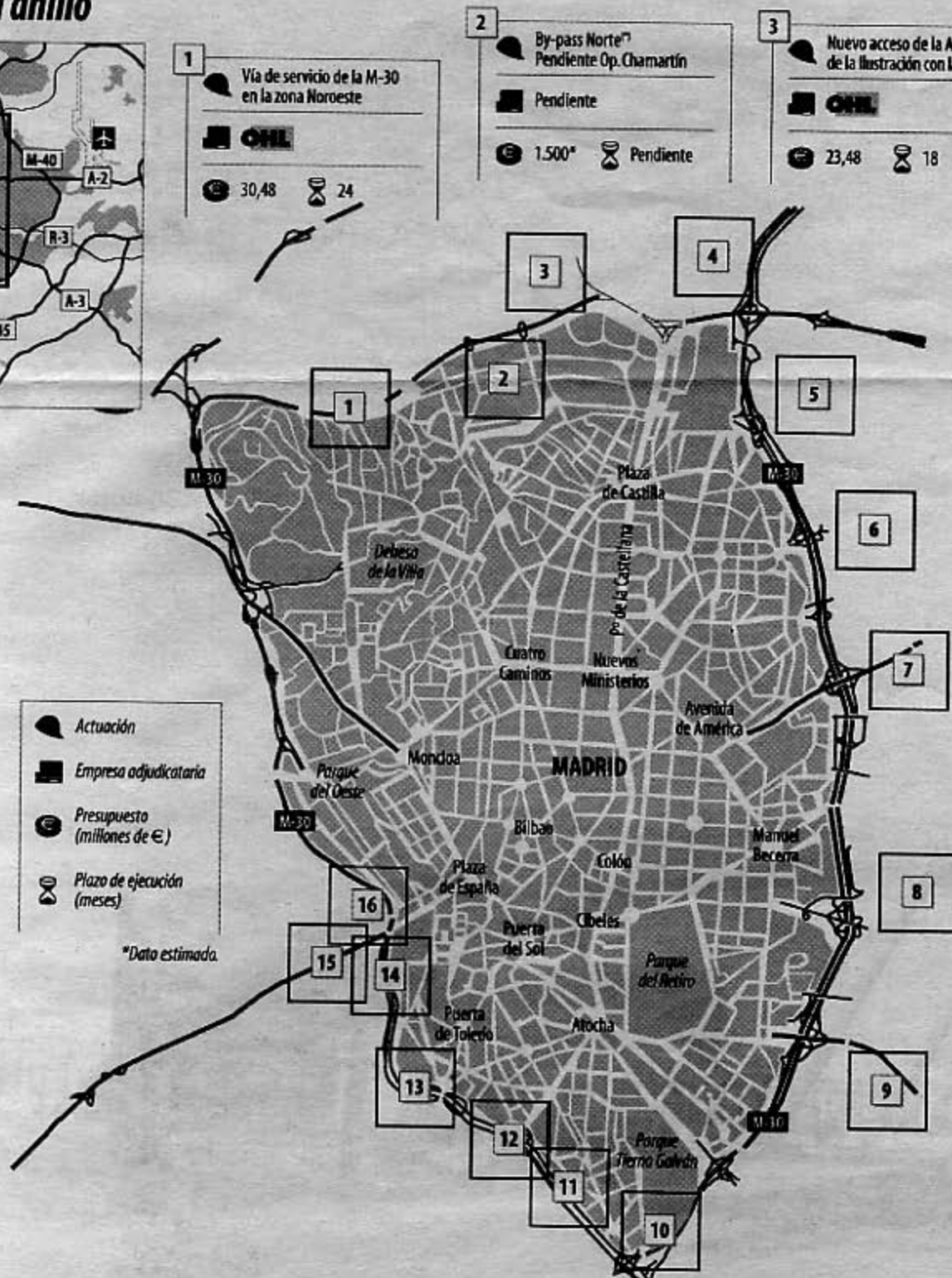
sellar un acuerdo con alguna gran compañía o con una entidad financiera; alternativa que han terminado desestimando competidores como Grupo San José y Aldesa.

El contrato del momento
Madrid Calle 30 se ha convertido en un nuevo escenario donde las grandes constructoras han trasladado su tradicional competencia, hasta el punto de que se considera uno de los proyectos

La remodelación del anillo



- 16** Soterramiento del nudo del Puente del Rey-Avenida de Portugal
ACS
€ 371,32 ⏱ 24
- 15** Soterramiento de la Avenida de Portugal entre el Paseo de Extremadura y la M-30
SV
€ 166,28 ⏱ 24
- 14** Soterramiento de la M-30 entre el Puente de Segovia y el Puente de San Isidro
ferrovial
€ 247,32 ⏱ 24
- 13** Soterramiento de la M-30 entre el Puente de San Isidro y el Puente de Praga
acciona
€ 227,83 ⏱ 24
- 12** Soterramiento de la M-30 entre el Puente de Praga y el Nudo Sur
FCC
€ 231,85 ⏱ 24



Actuación
Empresa adjudicataria
Presupuesto (millones de €)
Plazo de ejecución (meses)

**Dato estimado.*

11 Conexión calle Embajadores con la M-40
ACS
€ 133,14 ⏱ 18

10 By-pass Sur: calzada izquierda de la conexión del Pº de Santa María de la Cabeza con la A-3
ferrovial acciona
€ 331,45 ⏱ 30

By-pass Sur-Túnel Sur: calzada derecha de la conexión del Paseo de Santa María de la Cabeza con la A-3
ACS FCC
€ 410,29 ⏱ 30

4 Conexión de las rampas de los túneles de conexión del by-pass Norte con la A-1
ACS
€ 10,44 ⏱ No disponible

5 Remodelación del enlace entre la M-30 (Nudo de la Paloma) y la Avda. de Pío XII y la de Burgos
ICC
€ 49,99 ⏱ 24

6 Remodelación de la calle Costa Rica y la plaza José María Soler y sus enlaces con la M-30
FLORDER
€ 24,30 ⏱ 14

7 Remodelación del enlace de la M-30 con la Avenida de América
aldesa
€ 22,96 ⏱ 14,5

8 Mejora del enlace entre el Eje M-23 (O'Donnell) y la M-30.
ORSE
€ 16,49 ⏱ 18

9 Mejora del enlace de la M-30 con la A-3 (carretera de Valencia)
SyV
€ 170,72 ⏱ 24

1 Vía de servicio de la M-30 en la zona Noroeste
OHL
€ 30,48 ⏱ 24

2 By-pass NorteTM Pendiente Op. Chamartín
Pendiente
€ 1.500* ⏱ Pendiente

3 Nuevo acceso de la Avenida de la Ilustración con la M-607
OHL
€ 23,48 ⏱ 18

más apetecibles del momento.

Con una inversión de cuatro mil millones de euros para las obras de remodelación y un periodo de concesión de 35 años, el concurso ha despertado el interés del sector por los elevados niveles de rentabilidad que promete.

La innovadora fórmula diseñada con Calle 30 recoge tres vías de ingresos para el socio privado. Primero, los honorarios de gestión, una cantidad periódica que el Ayuntamiento pagará a la sociedad por el mantenimiento de la M-30. Segundo, el dividendo correspondiente a su participación del veinte por ciento. Tercero, los intereses del préstamo subordinado de cien millones de euros que asumirá la empresa elegida para entrar el capital de Calle 30.

En España, nunca se había puesto en marcha un proyecto de este tipo, utilizado en escuelas, cárceles y hospitales de Reino Unido. Sin embargo, el revolucionario sistema no ha conseguido cumplir todas las aspiraciones que el Ayuntamiento había depositado en él.

Proyecto polémico

La fórmula de financiación de Madrid Calle 30 fue diseñada por el equipo de Alberto Ruiz Gallardón, alcalde de la capital, con el objetivo de no tener que computar la deuda derivada de las obras

de remodelación de la M-30, que, de momento, asciende a de 2.500 millones de euros.

El consistorio confiaba en conseguir que Madrid Calle 30 fuera considerada una sociedad mixta, capaz de asumir su propia deuda, en vez de contabilizarla en las cuentas públicas.

Eurostat, la oficina estadística de la Unión Europea, es el organismo encargado de dar el visto bueno a este tipo de proyectos. Una luz verde que, finalmente, no ha encendido, tras decidir, hace siete días, que se trata de una entidad pública.

La semilla de la discordia ha sido el reparto de capital. Bruselas considera que el ochenta por ciento controlado por el Ayuntamiento conlleva que se trate de un ente público.

Consciente de este peligro, el consistorio había diseñado un modelo donde el socio privado asume la mayoría del riesgo y dicta el precio que debe cobrar Calle 30 por gestionar la circunvalación. Dos condiciones que consideraba suficientes para aprobar el examen de Eurostat, aunque no cumpliera el requisito del reparto de capital.

Precisamente, la gestión del riesgo y el precio son las variables que decidirán el nombre del ganador en la batalla por entrar en la sociedad. La propuesta de cada candidato incluye una oferta económica sobre el precio



Las obras de remodelación de la M-30 cuentan con un presupuesto total de 4.000 millones de euros.

que, en su opinión, debe cobrar Calle 30 al Ayuntamiento durante los próximos 35 años por hacerse cargo de la M-30.

De esta variable dependerá un sesenta por ciento la adjudicación. El otro cuarenta por ciento está condicionado a las propuestas técnicas y de calidad del servicio, donde radica el nivel de riesgo que está dispuesta a asumir cada compañía.

Mejorar la circulación

El 30 de marzo de 2004, cuando el pleno del Ayuntamiento de Madrid aprobó conceder a Madrid Calle 30 la gestión integral del principal anillo de tráfico de la capital, lo hizo con el objetivo de mejorar la circulación y reducir el índice de accidentes.

Dos objetivos que deberá garantizar, con unos estándares mínimos, el socio privado. Para conseguirlo, el primer paso es el *lifting* al que

se está sometiendo la M-30 y que concluirá en 2007. Una profunda remodelación que incluye renovar y mejorar los accesos a la vía, soterrar algunas áreas para conseguir zonas verdes y construir un gran número de túneles que inyectarán fluidez a la circulación.

El segundo paso radica en una correcta gestión durante todos los años de la concesión, que permita cumplir los niveles de calidad pactados. Éstos incluyen reducir la tasa de accidentes un 34,6 por ciento en la zona norte, un 46,4 por ciento en la zona este, un 48,1 por ciento en el oeste, y un 52,8 por ciento en el sur.

Además, la mejora de la infraestructura, unida a una buena gestión, estima un ahorro de combustible para los coches de 25 millones de litros al año, evitar 708 millones de horas de viaje en los próximos treinta años, y reducir los niveles de ruido en las zonas próximas al anillo.

Estas mejoras, según las previsiones del Ayuntamiento de Madrid, se traducirán en una disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero de 35.000 toneladas anuales en 2007. Cifra que se incrementará cada

Otra privatización en el horizonte

Las grandes constructoras entran hoy en la recta final para hacerse con el 20% de Madrid Calle 30. Pero todas son conscientes de que, si pierden, todavía puede haber una oportunidad para asociarse con el Ayuntamiento dentro de tres años. Juan Bravo, concejal de Hacienda del consistorio y uno de los padres del proyecto, ha reconocido que podría venderse un 31% adicional en la próxima legislatura. Es decir, cuando culminen las obras de remodelación, el Ayuntamiento haya absorbido la deuda de 2.500 millones de euros correspondiente y la sociedad sea una entidad consolidada. Esta operación convertiría a Calle 30 en una sociedad mayoritariamente privada. Además, el proyecto actual contempla una opción de compraventa cruzada del capital privado en 2025.

ejercicio, hasta alcanzar una reducción de 64.800 toneladas en 2037.

Además, el soterramiento de algunas zonas y la reforma de la vía permitirán contar con 31 hectáreas nuevas de zonas verdes y recuperar otras veinte.

El reto de la gestión

Los elevados índices de calidad impuestos por el Ayuntamiento a Calle 30 convierten el proyecto en un auténtico reto de gestión, donde el socio elegido deberá demostrar que, verdaderamente, ha dejado de ser únicamente una empresa constructora para convertirse en una compañía de servicios.

El aspecto más espinoso son los túneles, que multiplicarán su extensión con el nuevo diseño de la M-30. Bajo estas infraestructuras resulta más difícil garantizar, por ejemplo, el auxilio ante un accidente en ocho minutos.

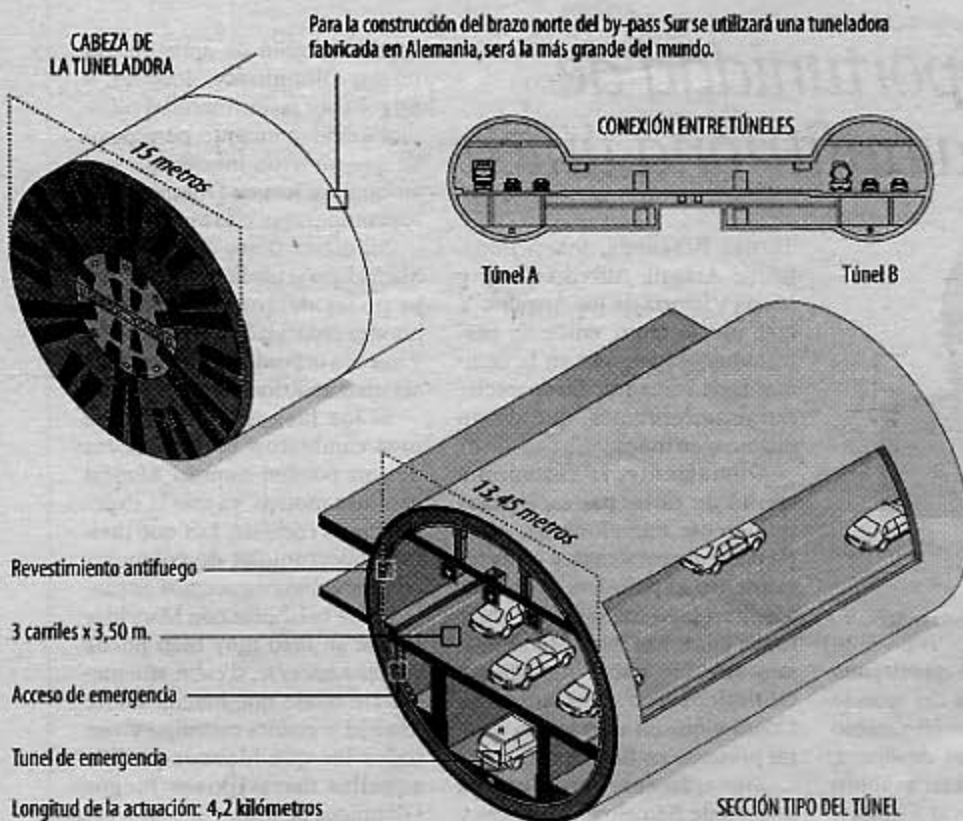
Retos como éste obligarán a las compañías a contar con avanzados sistemas de evaluación y gestión informática, que permitan rápidamente detectar accidentes y acudir en su ayuda.

El incumplimiento de estas promesas se traducirá en una reducción de los ingresos de Madrid Calle 30 y, consecuentemente, del socio privado. Periódicamente, el Ayuntamiento revisará el funcionamiento de la circunvalación y penalizará los fallos reduciendo de manera proporcional los pagos acordados.

Estas multas pueden ascender hasta el cincuenta por ciento del precio pactado, lo que convertiría el succulento bocado de Madrid Calle 30 en un amargo trago.

By-pass Sur

Dos túneles gemelos unidireccionales enlazarán el Paseo de Santa María de la Cabeza con la A-3.



Soterramiento de la M-30

Esta nueva infraestructura subterránea se enmarca dentro del proyecto oeste en el que la autopista transcurre por ambas márgenes del río Manzanares.

Longitud (proyecto oeste completo): 6 kms.

