

230 millones al año... durante 35 años

Ayuntamiento. Las arcas municipales tendrán que pagar un canon fijo de 80 millones de euros anuales por la reforma y mantenimiento de la M-30. Y a eso se sumará una cifra variable que puede alcanzar los 150 millones. Total: 230

FERNANDO MAS

Entre las decenas de folios de los pliegos de condiciones que marcan las reglas por las que se regirá la adjudicación del 20% de Madrid Calle 30 —empresa encargada de la remodelación y posterior gestión de la M-30—, emergen datos relevantes. El primero, que el Ayuntamiento pagará, sí o sí, 80 millones de euros al año a la sociedad mixta. Además, abonaría una cantidad variable.

Esos 80 millones conforman lo que en el pliego se presenta bajo la denominación *Componente Básico* de la remuneración total. Pero, y es aquí donde se encuentra lo llamativo, los honorarios se complementan con un *Componente Adicional*. ¿Cuánto? No se sabe con exactitud, porque son las sociedades aspirantes al 20% de la empresa las que harán sus ofertas respectivas. Será la que pida menos la que, casi con total seguridad, ganará el concurso.

El Ayuntamiento tiene una idea de por dónde irán los tiros. Un cálculo que surge de estimar que esos 80 millones de euros supondrán, al final, el 30% o el 35% de los ingresos anuales de Madrid Calle 30.

La información se ofrece desde la Concejalía de Hacienda, donde entienden como válido el razonamiento de que la cantidad variable —la propuesta, requerida, planteada por las empresas— estará alrededor de los 150 millones de euros.

En caso de que sea menor, lógicamente los 80 millones del tramo fijo del canon se convertirán en un porcentaje mayor del total.

En el escenario más previsible, ¿qué significa esto? Que de las arcas municipales saldrán todos los años alrededor de 230 millones de euros para costear la reforma de la M-30 y su mantenimiento.

El pago tiene un límite temporal: 35 años. Incluso menor (20 años) si el Ayuntamiento decide recuperar el control íntegro de Madrid Calle 30 o, por otro medios, como las ampliaciones de capital, el traspaso de la sociedad a manos privadas.

En un ejercicio simple —aunque sujeto a que se precise la cantidad variable del canon— se puede estimar que la M-30 requerirá, como mínimo, un desembolso de 8.050 millones de euros, casi 1,5 billones de pesetas.

Los túneles se convertirán en los puntos más sensibles de una M-30 remodelada. Así se desprende de la lectura del pliego que determina las prescripciones técnicas que debe cumplir la adjudicataria del 20% de Madrid Calle 30. Se dedican 16 folios al capítulo relativo a la Gestión de la Seguridad en túneles. En ellos, datos relevantes: bien la empresa, bien el Ayuntamiento ejercerán como «autoridad administrativa» (o en su lugar designarán a alguien), con el poder de suspender

Esto, claro, sin contar que el canon —tanto la cantidad fija como la variable— se actualizará año a año en función de la variación del IPC.

Hay matices: el pago íntegro del *Componente Adicional* está sujeto «al grado de cumplimiento o desviación, por parte de la sociedad de economía mixta, de los parámetros técnico-funcionales y estándares de calidad» establecidos en el pliego que fija las condiciones técnicas.

Es un dato trascendente, ya que el incumplimiento de las normas fijadas en los pliegos —y son decenas— puede implicar la reducción del canon variable.

Madrid Calle 30 podría dejar de cobrar, en el peor de los casos, hasta un 60% menos de lo acordado.

UN RESPONSABLE DE SEGURIDAD EN CADA TÚNEL

o restringir el funcionamiento de los subterráneos. Además, nombrará al correspondiente gestor del túnel que, a su vez, y esto tiene mucha importancia, designará a un responsable de seguridad de cada uno de los túneles de la M-30.

Hay que recordar que la autovía se enterrará a lo largo del río (6 kilómetros), que un *by-pass* conectará la carretera de Valencia y

la M-30 (a la altura de Legazpi), y que otro paso inferior absorberá todo el tráfico que transcurre ahora por la Avenida de la Ilustración. Esta persona «deberá ser independiente en todos los asuntos relacionados con la seguridad y no deberá recibir, en relación con estos asuntos, ninguna instrucción de sus superiores». Podrá, sin duda, cerrar la circulación siempre que se registre

En el pliego donde estipulan las cláusulas administrativas se establece qué grado de sanción se aplicará a una infracción grave o a una leve. En el primero de los casos, las multas oscilarán entre los 50.000 y los 750.000 euros. Para el segundo, la horquilla se fija en un mínimo de 3.000 euros y un máximo de 50.000.

Hay un tope: «Las penalidades aplicadas a la sociedad de economía mixta en los términos antes indicados, y sumadas en su caso a las multas coercitivas (...) no podrán exceder, en cada año, del importe alzado de seis millones de euros».

Advierte, eso sí, que si esa cantidad se supera, el sobrante se podrá sumar a las multas que se puedan imponer el ejercicio siguiente.

una incidencia que lo haga conveniente.

Pero es que, además, se habla en el pliego de la creación de un centro de control, de vigilancia, exclusivo para los túneles desde el que se controlará la *vida* en el interior de los pasos a través de un circuito cerrado de televisión. Se instalarán detectores de tráfico que permitirán conocer los niveles de circulación permanentemente. Se diseñarán planes de autoprotección y emergencia y se realizarán simulacros de accidente.

Que la oferta económica predomina sobre la técnica es evidente al observar cómo se va a valorar cada una de ellas a la hora de la adjudicación: 600 puntos la primera, 400 la segunda. Pero hay un ingrediente más que indica que aquella sociedad —o grupo de sociedades con un máximo de tres— que opte al concurso y pida menos dinero a cambio del servicio será la ganadora. ¿Por qué? «Al menor VAN (menor Valor Actualizado Neto) de todos los ofertados se le adjudicará 450 puntos» de los 600 previstos. Y el Valor Actualizado Neto no es más que el tramo variable del canon.

En el aspecto técnico, lo que más se tendrá en cuenta (con 250 puntos sobre 400) serán los «planes generales» de seguridad y salud, calidad, medio ambiente.

Desde el Gobierno municipal se han hartado de decir que la nueva sociedad asume todo el riesgo de la operación. Es el caso de las desviaciones de presupuesto, por ejemplo. Dice el pliego que la sociedad deberá «correr con los eventuales sobrecostes en los que se incurra». Pero para entender que es un riesgo controlado, una vez más se debe recordar que el 80% estará bajo el control del Ayuntamiento.

¿Para qué, entonces, se crea esta empresa? Básicamente, para que la deuda que genere la reforma de la M-30 no compute como tal en las cuentas del Ayuntamiento.

Por eso se insiste en que se cumplan los parámetros marcados por Eurostat, organismo europeo que a la larga será el que decida si esa inversión se puede o no desgajar del resto de las finanzas municipales.

El abono del canon, por último, se hará en *Pagos Mensuales* —una duodécima parte del *Componente Básico* y una duodécima del *Componente Adicional*— y Liquidaciones Semestrales del tramo variable.