

Prepara la licitación de dos tramos con participación de la Seitt

Fomento estudia dar entrada a capital público en el 'plan renove' de autovías

El Ministerio de Fomento baraja una novedosa fórmula para hacer más atractivos los próximos contratos de concesión de las autovías de primera generación. Se trata de participar en la financiación de los proyectos a través de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre (Seitt). El primer tramo de la A-3 y el tercero de la A-4 serán los próximos en ponerse en juego con un presupuesto que rondará los 300 millones en cada caso.

JAVIER F. MAGARIÑO
RAQUEL DÍAZ GUIJARRO *Madrid*

El sector de la construcción espera que el ministro José Blanco presente en unas semanas el plan extraordinario de inversión, dotado con 15.000 millones, con el que pretende animar la contratación pública hasta el final de la legislatura. Al parecer no habrá un listado de actuaciones sino disposición para inyectar recursos en aquellos proyectos con menos escollos –informes de impacto ambiental, expropiaciones, etcétera– para salir a concurso.

Entre estos últimos figuran varios tramos del *plan renove* de autovías, con el que se trata de remodelar y mantener las principales carreteras nacionales con la aportación de capital privado. Consciente de las dificultades que atraviesan constructoras y bancos, el Gobierno prepara novedades que pretenden hacer más asequibles estas concesiones.

Fuentes solventes argumentan que el principal giro es la entrada de la empresa pública Seitt, dependiente de Fomento, en la financiación. Un hecho con el que se reduciría el grado de implicación de los constructoras a la hora de aportar fondos propios. Fuentes del sector explican que las contratistas buscan rendimiento a corto plazo y que este llega a través de unas obras de remodelación con márgenes estrechos. Eso supone que, a mayor capital propio comprometido, menor espacio para el beneficio a corto.

En el actual contexto la banca comercial no está dispuesta a aportar la mayor parte de la financiación, por lo que la Seitt se haría cargo de una porción para aliviar la presión sobre unos y otros. El esquema que baraja Fomento deja en



Centenares de coches salen de Madrid, dirección Valencia, por la autovía A-3. EFE

Relevos en puestos clave de la Administración

La satisfacción en el sector constructor por la gestión que está llevando a cabo el ministro de Fomento, José Blanco, es casi unánime. Sin embargo, habrá un relevo en un despacho importante del ministerio que ha suscitado ciertos temores. Se trata de la marcha –probablemente a la ingeniería pública Ineco– del hasta ahora secretario general de la Di-

rección General de Carreteras, Alfredo González. Al parecer le sustituye en unos días una abogada –su nombre no ha trascendido– de la confianza de la secretaria general de Infraestructuras, Inmaculada Rodríguez-Piñero. “González gestionaba el presupuesto de licitación, por lo que si la persona que le sustituye no tiene la suficiente experiencia,

las empresas tememos que pueda haber retrasos en la puesta en marcha de proyectos”, subrayan distintas fuentes.

Otro cambio que afecta a las constructoras se está fraguando en el Ministerio de Medio Ambiente. El hasta ahora subdirector general de Programación Presupuestaria de la Dirección General de Agua, Juan Mangas, será

relevado de sus funciones a partir del mes de febrero por Marisol Giral, que ya desempeñó esta función en una etapa anterior. En esta ocasión, la continuidad parece garantizada. Desde la Administración restan importancia al cambio de caras, ya que “a veces, si llevas mucho tiempo haciendo lo mismo, cometes vicios que perjudican tu labor”.

El nuevo reparto de riesgos gusta a las constructoras mientras el diseño del modelo ya sólo espera el pláacet de Bruselas

manos del BEI alrededor del 33% de la financiación, la banca privada se repartiría otro 33%, y el tercio restante debe ser soportado por la Seitt y la concesionaria de cada tramo de autovía. El modelo parece gustar a las empresas, tanto por el escaso capital propio a aportar, como por el cobro por disponibilidad y no en función de la demanda. La última palabra la tiene Bruselas, donde se examinan los riesgos que asume cada parte.

El programa de acondicionamiento de las autovías de primera generación re-

partió un primer lote de diez tramos (999 kilómetros) en 2007 por 3.350 millones. Otros seis quedaron aparcados (523 kilómetros con un presupuesto de licitación de unos 1.500 millones).

Ahora Fomento ultima la licitación de dos trazados: el primero, incluido en la A-3, cubre la distancia entre Madrid y el límite con Cuenca; el segundo está enmarcado en la autovía A-4. Otros cuatro concursos que afectan a la A-6 y la A-5 tendrán que esperar aún para salir a concurso.