

# El Plan Red de Carreteras se desmorona

El controvertido programa de inversiones adjudicado por el Gobierno de Marcelino Iglesias puede acabar en la cuneta sin ni siquiera haber empezado los trabajos de mejora y conservación de las principales carreteras autonómicas, encomendados a ocho contratistas para los próximos 38 años por un importe de 5.144 millones de euros. El PP siempre se ha opuesto a lo que entendía como una grave hipoteca, censurada incluso por la Intervención General de la DGA, y ha logrado encauzar su objetivo por el momento: negocia la rescisión con cinco de las ocho adjudicatarias, mientras solo una de las empresas ha iniciado las labores preparatorias de mantenimiento. No obstante, el coste de romper los contratos será millonario para el erario público

## ■ JORGE ALONSO

El consejero de Obras Públicas, Rafael Fernández de Alarcón, se marcó como una de sus principales metas al llegar al Pignatelli tumbar el Plan de Carreteras, tal y como reconoció en su primera comparecencia monográfica en las Cortes de Aragón. Lo intentó con la revisión de los proyectos de mejora de la red viaria estructurante, pero ninguno registró deficiencias



Algunas carreteras aragonesas presentan un estado bastante deficiente.

técnicas como para echar atrás ni uno solo de los contratos. Luego suspendió de forma unilateral los trabajos de vialidad invernal, casi al mismo tiempo que instaba a las adjudicatarias a asumir desde el 1 de enero las labores de conservación ordinaria de las vías asignadas en los contratos, que suman 2.420 kilómetros y concentran el 75% del tráfico de la red autonómica. Nada funcionó, salvo la imposibilidad de las empresas de

encontrar financiación en unas condiciones que no hagan ruinoso el negocio. Y con esa losa, de la que responsabilizan directamente al Gobierno de Luisa Fernanda Rudi por sus "continuas declaraciones" en contra, cinco de las ocho contratistas solicitaron la suspensión temporal de los contratos para sentarse a negociar con la DGA.

Fuentes conocedoras de las negociaciones dieron por hecho

## LA CONSERVACIÓN DE LAS CARRETERAS, LA GRAN PAGANA

El problema que surge con todo el embrollo del Plan Red va mucho más allá del balance de las cuentas públicas y lo ha denunciado tanto Izquierda Unida como UGT: el mantenimiento y conservación de las carreteras autonómicas sufren en la actualidad una sustancial degradación como consecuencia del recorte de personal. Tanto el secretario de la Federación de Servicios Públicos de UGT-Aragón, Daniel Alastuey, como el diputado de IU Miguel Aso criticaron que el anterior Gobierno PSOE-PAR diera un tijeretazo a las partidas y que el actual, del PP-PAR, haya amortizado plazas de la plantilla de Conservación que ya dejaron vacantes sus antecesores con vistas a la puesta en servicio del Plan Red. Aso evidenció la incongruencia de reducir operarios de Carreteras y, al mismo tiempo, pretender rescindir los contratos con las empresas que debían asumir la mejora y mantenimiento de la mitad de la red autonómica.

Los representantes de UGT en Carreteras evidencian con números la realidad de los hechos: la plantilla teórica para mantener la red autonómica se compone de 448 operarios, el anterior Gobierno pactó reducirla a 440 porque solo se harían cargo de las carreteras no incluidas en el plan Red, pero solo hay trabajando 387 funcionarios repartidos por los 22 parques. El PP amortizó en otoño 61 plazas de la Dirección General de Carreteras aduciendo que llevaban meses sin cubrir, a las que suman otros 19 puestos que siguen vacantes a este alturas. *"Desde que el anterior Gobierno planteó el Plan Red en 2007, la inversión ha sido decreciente. Y sin presupuestos ni suficiente plantilla se pone en peligro la seguridad"*, sentenció Daniel Alastuey.

La Consejería de Obras Públicas niega la mayor argumentando que en los presupuestos de 2012 se han incrementado las partidas y asegura que las tareas están garantizadas por las propias cuadrillas de la Dirección General de Carreteras, que tienen el orden de continuar con los trabajos mientras no se resuelva el litigio con las adjudicatarias del Plan Red.

En su comparecencia en las Cortes para explicar el presupuesto de su departamento, el consejero Rafael Fernández de Alarcón detalló que Carreteras absorbe el 52% de los fondos, con un crecimiento de más del 5,2% con el objetivo de mejorar la conservación y explotación de la red viaria de la Comunidad. De hecho, a este capítulo se destinarán este año más de 17 millones. También se dedicarán dos millones al acondicionamiento de travesías o a la realización de variantes en aquellas poblaciones donde son más peligrosas, 18 millones a proyectos de carreteras ya en marcha y 150.000 euros a la revisión del Plan General de Carreteras.

Como contrapunto a las cifras está la realidad descrita por el presidente del comité de empresa del personal de Carreteras, José Luis Lara, quien aseguró a **Siglo XXI de Aragón** el "contrasentido" de pretender eliminar el Plan Red y no disponer de los medios necesarios para mantener las vías. *"Le pongo un simple ejemplo, tardamos dos meses en reponer cualquier señal porque ni siquiera hay stock en los talleres"*, dijo.

José Luis Lara también evidenció que la falta de personal provoca que en el parque de Villanueva de Gállego, uno de los más grandes y mejor dotados, solo haya un trabajador. *"Y los equipos de bacheo le ponen mucha voluntad, dejando de un lado la seguridad, porque la falta de personal hace que trabajen sin compañeros de señalización"*, concluyó.



Deformaciones en el firme de la A-220, que une Cariñena con La Almunia.



Degradación de un paso inferior de la A-1204, que comunica Ejea y Luesia.



Señalización en mal estado en la A-1209, en Gurrea de Gállego.

Fotos: José Luis Lara



Algunos de los carteles anunciadores del PLAN RED solo duraron una horas.

que el Plan Red acabará en "agua de borrajas" por la radical oposición del PP. "No se puede sostener un proyecto de colaboración público privada de semejante calado cuando el cliente, la Administración autonómica, lo rechaza de plano. Y da igual que los contratos los dejara adjudicados el anterior gabinete del PSOE-PAR, porque se han convertido en algo inviable. Otra cosa es que las obras hubieran comenzado, porque entonces serían palabras mayores", señalaron antes de advertir de que las rescisiones tendrán un coste abultado, especialmente en tiempos de crisis.

Varios contratistas cuantifican en un mínimo de cinco millones

Además, la DGA tiene encima de la mesa una reclamación de 20 millones de euros por una de las empresas que aún no se ha sentado a negociar y que ha exigido por escrito a la DGA la rescisión del contrato. En este último caso, la Unión Temporal de Empresas (UTE) liderada por Rover Alcisa adoptó la decisión tras comprobar que la Dirección General de Carreteras le echaba atrás los proyectos constructivos, no por defectos formales y deficiencias, sino por haber incluido modificaciones "regladas" y justificadas desde el punto de vista técnico y jurídico que, a juicio de la DGA, suponen un claro incumplimiento del pliego de condiciones. "Lo

ques, ha hecho posible que cinco de las contratistas se hayan sentado con el consejero de Obras Públicas y en estos momentos se dispongan a negociar la rescisión. Tres de ellas, lideradas por la constructora nacional Altec y la zaragozana Mariano López Navarro, fueron las primeras en exigir la rescisión y una indemnización millonaria a la DGA por entender que su "conducta" les estaba imposibilitando encontrar financiación para acometer las obras iniciales de mejora incluidas en el Plan Red, valoradas en 635 millones de euros. Lo hicieron por escrito el pasado mes de noviembre y la DGA rechazó de plano su petición, aunque ahora las partes optan por el diálogo y la negociación tras el giro dado por la Administración.

Obras Públicas también debe negociar el futuro de otro de los contratos, suspendido por el anterior equipo socialista como consecuencia de las afecciones técnicas y legales de dos de las carreteras incluidas, las que comunican con San Juan de la Peña y llevan a Francia por el puerto del Portalet. La única UTE que sigue adelante, liderada por OHL, asume uno de los tres sectores en los que se dividió la provincia de Huesca, que suma 221 kilómetros repartidos entre los Monegros, la Hoya de Huesca y el Bajo Cinca. La adjudicataria ha asumido la conservación y en breve debe comenzar la renovación a lo largo de 76 kilómetros, cuyas obras se deben acometer en un plazo máximo de 30 meses.

Fuentes del sector de la obra pública confirman que los problemas del Plan Red se reducen exclusivamente a su financiación. Las ocho adjudicatarias, en todos los casos uniones temporales de empresas, tienen que captar 635 millones de euros para ejecutar en dos años las obras de modernización y mejora del Plan Red, pero las entidades financieras no están dando precisamente facilidades. A este coste se uniría los de mantenimiento y conservación de las carreteras de su competencia durante 38 años, lo que dispara la factura final hasta los 5.144 millones, IVA incluido.

## VARIOS CONTRATISTAS CUANTIFICAN EN 5 MILLONES EL DINERO A PERCIBIR COMO INDEMNIZACIÓN

de euros el dinero que, a su juicio, deberían percibir como indemnización por parte del lucro cesante y por los gastos ya generados en la redacción de los proyectos de obra y en los trámites y gestiones desarrollados, que se empezaron a acumular desde que el anterior consejero de Obras Públicas, Alfonso Vicente, firmara los contratos a finales de marzo de 2011.

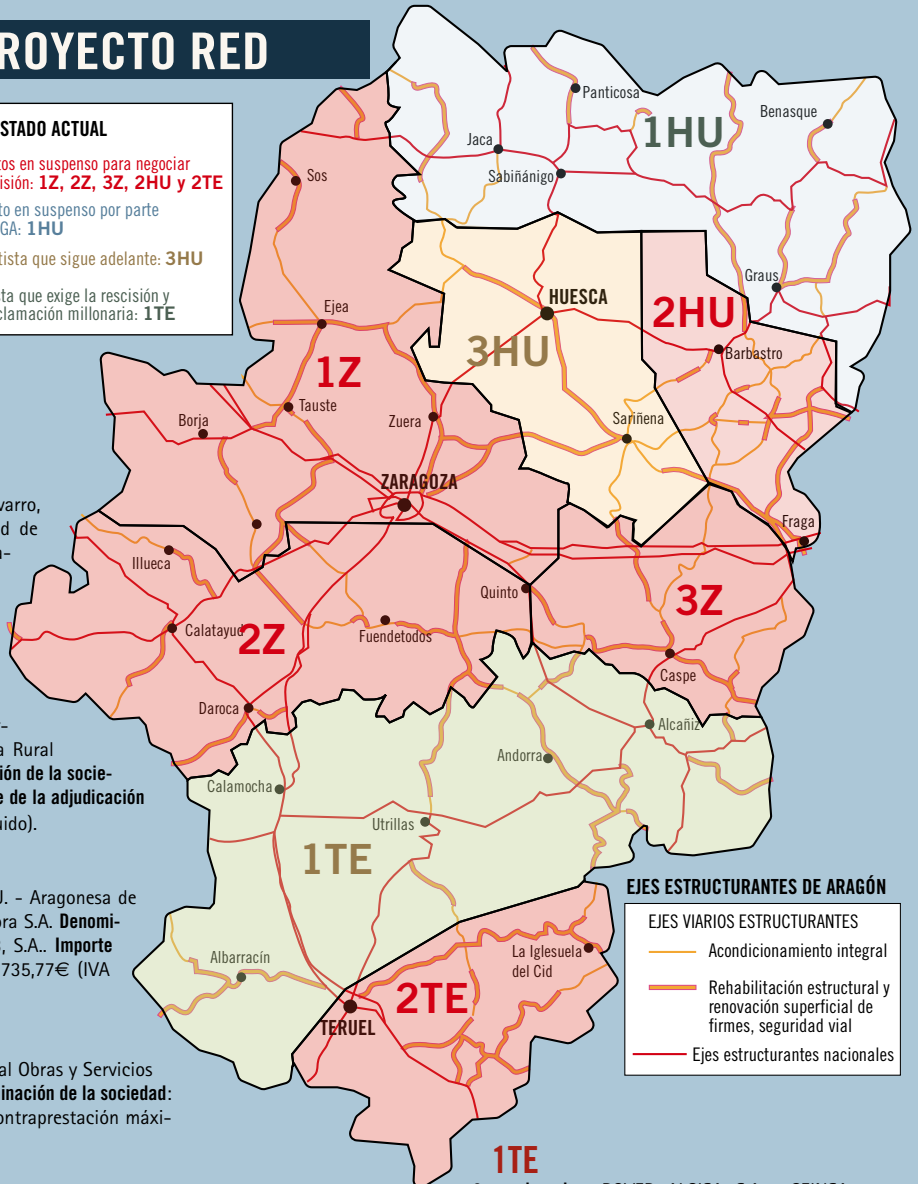
que no explica la Consejería de Obras Públicas es que la empresa lo único que hizo es ajustar los parámetros del diseño a la normativa vigente para no incumplirla", indicaron fuentes del sector.

El evidente cambio de actitud que ha tenido la Consejería de Obras Públicas, que ha rebajado el tono de crítica al Plan Red hasta el punto de orillar los ata-

## SECTORES DEL PROYECTO RED

**ESTADO ACTUAL**

- Contratos en suspenso para negociar su rescisión: **1Z, 2Z, 3Z, 2HU y 2TE**
- Contrato en suspenso por parte de la DGA: **1HU**
- Contratista que sigue adelante: **3HU**
- Contratista que exige la rescisión y una reclamación millonaria: **1TE**



### 1Z

**Concesionarios:** Construcciones Mariano López Navarro, S.A. - ALTEC Infraestructuras, S.A. - Transfer Sociedad de Marcas Viales, S.L. **Denominación de la sociedad:** Maraltrans, Sociedad Concesionaria del Sector 1Z de la Red Estructurante de Carreteras de Aragón, S.A. **Importe de la adjudicación** (contraprestación máxima): 625.687.684,83€ (IVA excluido).

### 2Z

**Concesionarios:** ALTEC, Empresa de Construcción y Servicios, S.A. - Torrecámara y Cia de Obras, S.A. - Caja Rural de Aragón, Sociedad Cooperativa de Crédito. **Denominación de la sociedad:** Sociedad Aragonesa Concesionaria 2Z, S.A. **Importe de la adjudicación** (contraprestación máxima): 489.258.612,95€ (IVA excluido).

### 3Z

**Concesionarios:** Sorigué S.A.U. - Hormigones Giral S.A.U. - Aragonesa de Caminos y Canales S.L.U. - Pasaval Empresa Constructora S.A. **Denominación de la sociedad:** Concesionaria Proyecto RED Z-3, S.A. **Importe de la adjudicación** (contraprestación máxima): 496.945.735,77€ (IVA excluido).

### 1HU

**Concesionarios:** IMESAPI S.A. - API Movilidad S.A. - Vidal Obras y Servicios S.A. - Topografía e Ingeniería de Obras Salas S.L. **Denominación de la sociedad:** Carreteras Pirenaicas, S.A. **Importe de la adjudicación** (contraprestación máxima): 682.021.970,28€ (IVA excluido).

### 2HU

**Concesionarios:** Marco Obra Pública S.A. - Vialex Constructora Aragonesa S.A.U. - ACSA Obras e Infraestructuras S.A.U. - Sorigué-ACSA Conservación de Infraestructuras S.A.U. - Hormigones del Pirineo S.A. **Denominación de la sociedad:** Sociedad Aragonesa Concesionaria 2Z, S.A. **Importe de la adjudicación** (contraprestación máxima): 589.271.168,45€ (IVA excluido).

### 3HU

**Concesionarios:** Obrascón Huarte Lain S.A. - Asfaltos y Construcciones EL-SAN - IDECON S.A.U. - SUMELZO S.A. **Denominación de la sociedad:** Sector Huesca Tres, S.A. **Importe de la adjudicación** (contraprestación máxima): 488.072.431,53€ (IVA excluido).

### EJES ESTRUCTURANTES DE ARAGÓN

**EJES VIARIOS ESTRUCTURANTES**

- Acondicionamiento integral
- Rehabilitación estructural y renovación superficial de firmes, seguridad vial
- Ejes estructurantes nacionales

### 1TE

**Concesionarios:** ROVER ALCISA S.A. - CEINSA Contratas e Ingeniería S.A. **Denominación de la sociedad:** Concesionaria Teruel Norte, S.A. **Importe de la adjudicación** (contraprestación máxima): 478.997.990,95€ (IVA excluido).

### 2TE

**Concesionarios:** EMIPESA S.A. - Río valle Construcción y Obra Pública S.L. - Aragonesa de Proyectos y Obras S.L. - Turiving SA - Postigo Obras y Servicios S.A. - Caja Rural de Teruel S.C.C.- Excavaciones salvador Guallar S.A. - Asistencia Técnica Invernal S.A. **Denominación de la sociedad:** Sociedad Concesionaria Turolesense, 2TE S.A. **Importe de la adjudicación** (contraprestación máxima): 510.292.911,63€ (IVA excluido).

### SECTORES, KILÓMETROS Y TIPOS DE ACTUACIÓN

SECTOR	LONGITUD TOTAL ACTUAL	LONGITUD TOTAL FUTURA	ZONA ACONDICIONAMIENTO	ZONA REHABILITACIÓN	ZONA RENOVACIÓN
1HU	343,09	343,00	97,78	112,41	132,81
2HU	282,50	278,29	124,77	37,03	116,50
3HU	221,57	220,85	96,13	48,59	76,00
1Z	399,61	399,71	104,45	233,77	61,12
2Z	317,20	312,74	112,19	138,39	62,47
3Z	242,26	237,74	112,54	62,76	62,51
1TE	351,50	348,80	53,54	295,25	0,00
2TE	286,28	279,49	50,23	94,14	135,12
<b>TOTAL</b>	<b>2.444,00</b>	<b>2.420,63</b>	<b>751,64</b>	<b>1.022,33</b>	<b>646,52</b>



Deterioro del firme en la A-127, entre Gallur y Tauste.



Sucesión de parches de asfalto en la calzada de la A-1303, en Pozuelo de Aragón.

Las propias contratistas reconocieron que las condiciones de financiación ofertadas por las entidades financieras para optar al concurso de la DGA, recogidas en cartas de compromiso y cuya presentación era preceptiva, han cambiado de forma sustancial. Entonces, bancos y cajas estaban dispuestos a prestar el dinero con un diferencial del 2,8% sobre el euríbor, "pero ahora, con la actitud demostrada por el Gobierno de Rudi contra el plan Red, se curan en salud y elevan ese diferencial 4% y la contrata se convierte automáticamente en inviable", señalaron. Con otras palabras, los bancos se llevarían casi por com-

pleto el beneficio de la contrata y el riesgo de perder dinero ante la mínima incidencia en la explotación sería demasiado alto.

Las grandes constructoras difieren en el análisis que hacen las adjudicatarias, compartiendo la tesis del problema de la financiación del Plan Red. "Las mismas condiciones las están exigiendo los bancos para cualquier operación en el sector inmobiliario y de la obra pública, por lo que este problema no se puede achacar únicamente a la actitud de la DGA. El dinero no fluye y las entidades financieras no quieren correr más riesgos de los necesarios", aseguraron.

De hecho, tan solo una de las grandes firmas del país, OHL, se llegó a presentar al concurso, ya que el resto entendían que las contratas de carreteras del Gobierno aragonés suponían un negocio cuestionable con un beneficio previsto "por debajo de los dos dígitos", especialmente si se alargaba durante cuatro décadas en las que podían registrarse todo tipo de incidencias que afectarían a los costes de mantenimiento. "Con un beneficio previsto entre el 7% y el 8%, no hay apenas margen para imprevistos, como se ha confirmado antes incluso de que empiecen las obras al haberse endurecido las condiciones del crédito", sentenció un ejecutivo de una de las grandes constructoras nacionales que no concurrió al concurso.

Fuentes socialistas aseguraron que llegaron a recibir "presiones" por parte de la Asociación de Empresas Constructoras de Ámbito Nacional de España, Seopan, para incrementar el porcentaje de beneficio. "Nos negamos. Nos dijeron que estábamos locos y nuestro modelo de colaboración público privada sirvió de ejemplo para el resto de España", explicaron.

El actual consejero de Obras Públicas, Rafael Fernández de Alarcón, sostiene, al igual que otros miembros del Gobierno aragonés y del PP, que la figura de la colaboración público y privada es positiva, pero no en los términos del Plan Red. Así, remarcan que hipoteca las arcas autonómicas durante cuatro décadas, ya que obliga a un pago que oscila entre los 97 y los 147 millones de euros al año. Fernández de Alarcón incidió en que el plan ni es "serio" ni está bien fundamentado, además de ser "insostenible y no financiable" y haberse encarecido con una "maraña" de asistencias técnicas.

Lo más grave para el PP y para los dos grupos de la oposición que siempre han cuestionado este "programa de privatización" de las carreteras aragonesas, CHA e IU, es el hecho de que la inversión en tres de los ocho sectores del Plan Red compute como deuda. Los conservadores lo advirtieron en las Cortes antes de que se adjudicaran los contratos, pero el Ejecutivo PSOE-PAR siguió adelante

pese a que era consciente de que la misma aseveración se la habían transmitido desde el Banco de España, la Intervención General del Estado (IGAE) y el Instituto Nacional de Estadística (INE). Los socialistas siempre negaron que estos organismos les aperebieran y que, como mucho, podían existir dudas sobre uno de los ocho contratos.

La confirmación llegó más tarde, el pasado mes de julio, cuando la presidenta Rudi hizo público en su discurso de investidura que la oficina estadística de la UE (Eurostat) constataba que tres de los ocho sectores debían computar como deuda, lo que suponía un déficit adicional de 200 millones de euros para las arcas autonómicas. La notificación llegó un mes antes al ex consejero de Economía Alberto Larraz mediante una carta remitida por el Instituto Nacional de Estadística: *"Como podrás ver, los expertos de Eurostat coinciden con la opinión del grupo de trabajo nacional (INE, IGAE y Banco de España) en que los activos de tres de los contratos deberán asignarse al sector de las administraciones públicas, dado que el gasto que se va a realizar no constituye una parte importante con respecto al valor inicial de los activos. Por otro lado, los correspondientes a los otros cinco estarán en los balances de las sociedades no financieras. El registro contable de los primeros tendrá efecto sobre el déficit y la*



El abandono se percibe también en la A-220, que une Cariñena y Villanueva de Huerva.

*deuda de la Comunidad de Aragón mientras que el registro de los últimos, no".*

La DGA negocia la rescisión de dos de los contratos que computan como deuda (que corresponden a sendos sectores de Zaragoza y Teruel) y el tercero tiene como titular a la UTE que reclama

la ruptura del contrato a la DGA y una indemnización de 20 millones de euros. La situación evidencia que se tendrá que cargar con las consecuencias, ya sea por la vía de computar la deuda o por la de compensar a las empresas. Un sacrificio adicional para las maltrechas arcas públicas. ■

## el detalle



### El coste de oportunidad

**JORGE ALONSO**

*"Negociar en el tiempo de descuento no creo que sea un ejemplo de la eficiencia de la que tanto habla el Gobierno de Luisa Fernanda Rudi".* Esta es la opinión que me transmitió hace solo unos días un ejecutivo de una gran constructora de este país, compartida en círculos técnicos tras medio año de gestión de los populares en el Pignatelli. Nadie discute la preparación del consejero de Obras Públicas, ingeniero de Caminos, pero sí la gestión de su

firme oposición al Plan Red de Carreteras. Ni la intermediación del decano del Colegio de Ingenieros de Caminos de Aragón, José Enrique Ocejo, sirvió para acercar posturas hace solo unas semanas en la reunión convocada en el torreón de la DGA con todas las empresas.

Era evidente que las empresas no iban a renunciar sin más a unos contratos adjudicados por un periodo de 38 años, por lo que hubiera sido más lógico sentarse a negociar en agosto lo que ahora se pretende hacer en el tiempo de descuento. Todo tiene un coste de oportunidad. Y más preocupante es cuando afecta al dinero público y se trata de una cuestión que tiene muchos ceros,