

8 y 9 de enero de 2017

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Dos bus-VAO nuevos para la A2 y la A5 en primavera...ABC, 9 de enero

Adiós al Taller de Artillería ...EL PAÍS, 9 de enero

Las ignoradas mujeres que impulsaron la arquitectura...EL PAÍS, 9 de enero

El desafío de evaluar un servicio público...EL MUNDO, 8 de enero

Sacyr reclamará hasta 5.386 millones por sobrecostos del canal de Panamá...EL PAÍS, 9 de enero

Proyecto contra los atascos

Dos bus-VAO nuevos para la A2 y la A5 en primavera

► Fomento y Comunidad trabajan en un plan para hacer 20 kilómetros de carril preferente que reduciría en un 14% las retenciones y costaría 4.800 millones

SARA MEDIALDEA
MADRID

Los carriles bus-VAO de la A2 y la A5 son prioritarios para el Ministerio de Fomento, y una necesidad «inmediata y acuciante» para la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid. No serían como los de la A6 -el actual momento presupuestario lo desaconseja- pero aportarían soluciones en carriles preferentes para el transporte público, de forma que se

mejore la velocidad comercial de este servicio y se beneficie a millones de viajeros. Ya hay estudios concretos hechos para la A2, como el que ABC publica bajo estas líneas.

El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, lo dejó claro tras su primer encuentro con la presidenta regional Cristina Cifuentes: aunque no hay previsión presupuestaria para estos proyectos, sí existe intención de «estudiar las necesidades» con «implicación de otros agentes». De la Serna calcula que para el primer trimestre del año 2017 ya estarán hechos los estudios de ac-

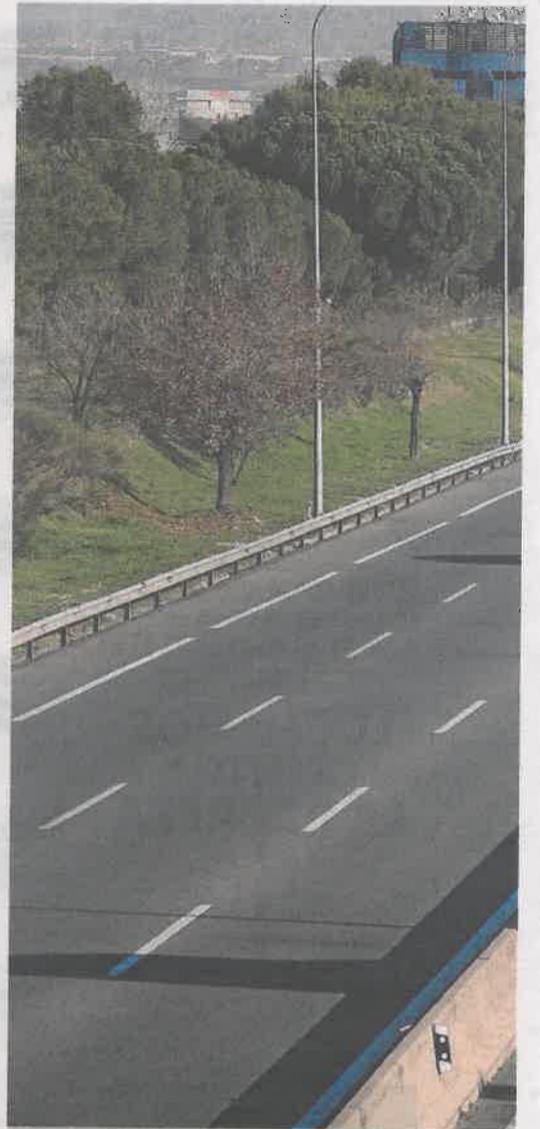
tuaciones en bus-VAO para la A2 y la A5, los objetivos prioritarios.

Dado que los presupuestos son restringidos, afirma el ministro, lo importante es «no equivocarse el tiro» y acertar con la solución finalmente elegida. Para ello, la necesidad de contención económica y de eficiencia se alían con las nuevas tecnologías, asegura el presidente de Asintra, Rafael Barbadillo, que ve posibles «soluciones sencillas» y menos caras que el modelo de plataforma reservada que se utilizó en el bus-VAO de la carretera de La Coruña.

28 millones de viajes

En el proyecto con que trabaja esta empresa para la A2, se aportan algunos datos relevantes: la demanda anual de pasajeros que utilizan autobuses con entrada o salida en esta autovía es de 28 millones de personas. Circulan por ella, en los accesos a Madrid, cuatro líneas de la EMT, once interurbanas y doce de largo recorrido. Cada día laborable se producen 2.369 expediciones.

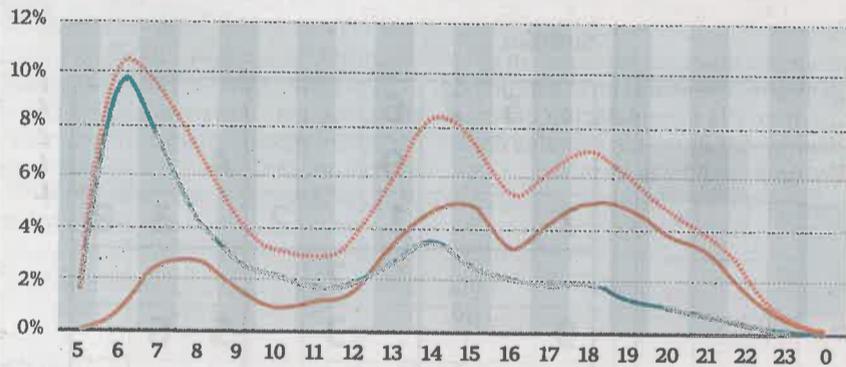
Del total de viajes que se realizan al día por este acceso, 385.000, 279.271 son hacia o desde Madrid. 12.991 se hacen en autobús urbano, 44.455 en interurbano, 10.398 en autobús discrecional, 30.138 en Metro, 46.330 en tren, y 201.441 en automóvil privado. Y los principales problemas con que se encuentran cuando transitan por la A2 son que comparten la misma vía con el resto de vehículos, de manera que se ven afectados por el tráfico y padecen retenciones en el acceso. La única manera, indica el informe, de au-



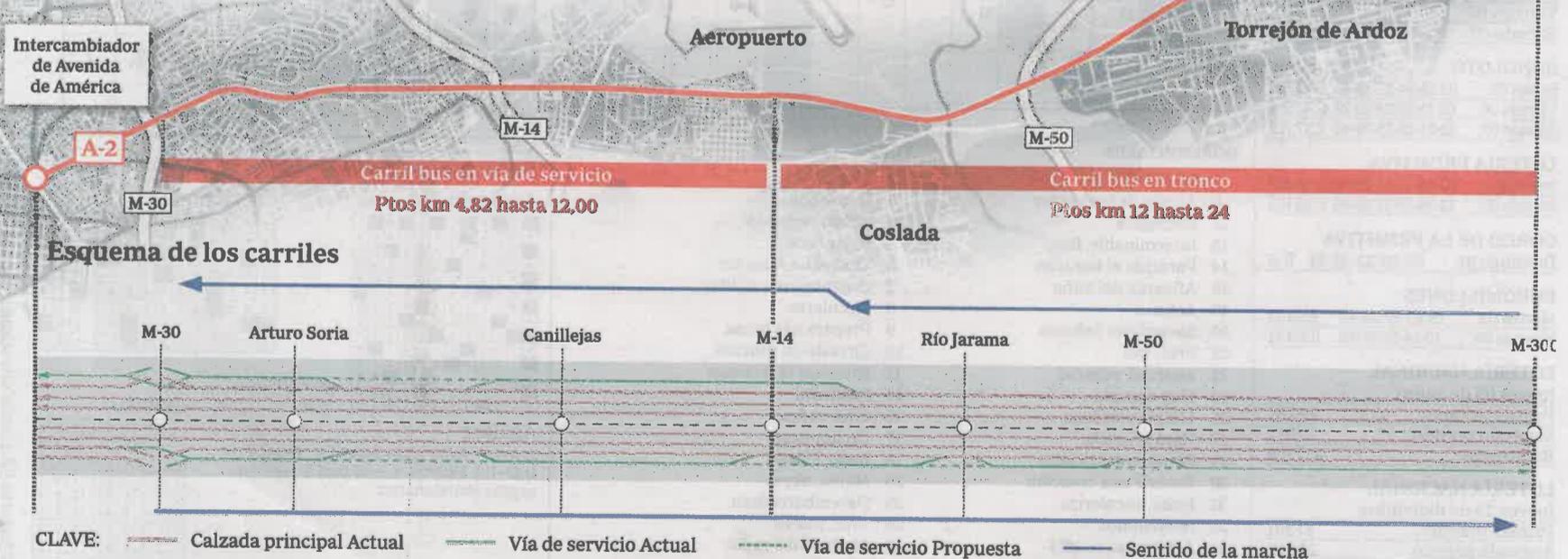
La carretera de Barcelona (sobre estas líneas) es una de las que soporta mayores retenciones a primera hora de la mañana y a última de la tarde; el nuevo bus-VAO podría entrar en funcionamiento solo en esas franjas horarias

Distribución de la demanda a lo largo del día

En porcentaje por franjas horarias — Entrada a Madrid — Salida — Total



Recorrido de la A-2 con el futuro Bus VAO



Fuente: Think & Move Madrid



JAIMÉ GARCÍA

Carretera de Barcelona

La idea es adaptar la vía de servicio y calzadas, y crear un aparcamiento disuasorio junto a Canillejas

Los objetivos son ahorrar tiempo a los viajeros, un menor coste para los operadores, un aumento de la recaudación al captar nuevos usuarios que facilitará la financiación a las autoridades del transporte, y un efecto benéfico para el conjunto del tráfico.

Este modelo que proponen supondría la construcción de una plataforma sólo de entrada, de 19,150 kilómetros de longitud, y que funcionara de 5 a 10 de la mañana y de 16 a 20 de la tarde. La inversión prevista rondaría los 4,8 millones de euros, a los que habría que sumar 2,4 millones más por el mantenimiento a 10 años.

Esta operación beneficiaría a un total de 7,8 millones de viajeros, a los que habría que sumar los 1,5 millones de nuevos viajeros que se piensan conseguir. Esta plataforma se traduciría, según los redactores del proyecto, en una reducción de las horas de ocupación de la vía pública del 14,2 por ciento. La recaudación subirá un 5,5 por ciento y eliminará de la atmósfera 2.563 toneladas de dióxido de carbono.

Desplazar calzada

La propuesta podría ser desarrollada mediante un convenio entre administraciones, como se hizo en el bus-VAO de la A6, en que participaron el Ministerio de Fomento, la Comunidad de Madrid, y el Ayuntamiento, con la DGT.

Para solucionar el problema de falta de espacio para ensanchar la vía de servicio, especialmente en la entrada a Madrid, de Ciudad Pegaso al Barrio del Aeropuerto, y entre Conde de Orgaz y Arturo Soria, se propone resolver el problema con la fórmula de desplazar el resto de la calzada hacia la margen derecha, en sentido salida.

Además, se propone reducir temporalmente la capacidad del tronco de la autovía durante determinados periodos horarios en dirección entrada, en el tramo enlace M-300-ramal a vía de servicio Ciudad Pegaso. Aunque la inversión inicial se calcula en 4,80 millones, calculan que la recuperación se produciría en un plazo inferior a los 5 años.

mentar la velocidad de los autobuses es implantar medidas que segreguen la circulación de éstos y del resto de automóviles.

Pero ¿cómo hacerlo de forma viable? Buscando soluciones de inversión baja. ¿Y eficaz? Para ello debe ser posible que se adapte a las circunstancias, pudiendo cambiarse según franjas horarias, y utilizarse tanto por autobuses como por otros vehículos. Se plantea además la colaboración público-privada para la puesta en marcha del proyecto.

En el informe elaborado para la A2, se destaca que las horas de mayor intensidad de ocupación de la calzada son de 7 a 9 de la mañana y de 4 a 8 por la tarde en sentido entrada a Madrid, mientras que de salida los picos se pro-

ducen entre 7 y 10 y de 16 a 20 horas. Los viernes en horario vespertino es cuando más se complica el tráfico.

Unas 27 paradas

La A2 cuenta en la actualidad con tres carriles de entrada a Madrid, y un cuarto como vía de servicio en determinados tramos, y lo mismo ocurre de salida. Hay 27 paradas en ambos recorridos, 14 de entrada y 13 de salida. A la hora de plantear un bus-VAO en esta autovía, es necesario pensar en algunos condicionantes, como la estrechez de los arcones en el tramo Arturo Soria-Canillejas, y también en el tramo sobre el río Jarama.

En el proyecto para mejorar la accesibilidad del transporte público en la A2, se propone adaptar las vías de

servicio o las calzadas, crear un aparcamiento disuasorio en la avenida de Logroño, y la remodelación del nudo Eisenhower entre los ramales de conexión de la A2 y la M-14.

Concretamente, lo que se plantea es un carril-bus sobre la vía de servicio de entrada a Madrid desde el punto kilométrico 12 al 4,850. Y otro situado en el tronco de la autovía entre los puntos kilométricos 24 y 12. En las zonas más estrechas, proponen desplazar la calzada hacia la margen derecha -sentido salida-, y utilizar la plataforma en el tronco según las horas, para un tipo de vehículos o de otros.

Por lo que se refiere al sentido de salida de Madrid, el carril-bus se propone situarlo en la vía de servicio, entre los puntos kilométricos 4,850 al 24.

1.500 m² EN VENTA EN MONCLOA · MADRID
CON LICENCIA DE RESIDENCIA DE ESTUDIANTES

Otros posibles usos: residencial, oficinas, local comercial, hotelero...

T. 617 05 00 38 - 91 781 86 46

MADRID



Trabajos de demolición del edificio del Taller de Precisión de Artillería, el pasado sábado. / SANTI BURGOS

El origen del barrio de Chamberí

“Resulta insólito que para construir viviendas en una ciudad en la que sobran, haya que destruir 100 años de historia”, dice María Ángeles Nieto, de Ecologistas en Acción. Construido tras las derrotas españolas en Cuba y Filipinas, el Taller de Precisión de Artillería (TPA) se creó para mejorar el armamento del país. “Se trata del primer edificio de investigación militar de España, donde se construyó el primer avión militar, y es, además, el segundo edificio del país construido en hormigón armado, así como un inmueble con unas características arquitectónicas muy interesantes, de estilo neomudéjar”, señala Nieto. “El TPA fue el origen del barrio de Chamberí, ya que cuando se levantó estaba rodeado de campo”, concluye.

La demolición del edificio del siglo XIX para construir viviendas sigue adelante entre críticas y tras muchos escollos

Adiós al Taller de Artillería

MIGUEL ÁNGEL MEDINA, Madrid
Una tensión política que dividió al Ayuntamiento de Ahora Madrid. Una denuncia por prevaricación. Una dicotomía entre la protección del Patrimonio y la inversión de 355 familias. Un derribo que se autoriza, se para y vuelve a comenzar. Y hasta un hallazgo sorprendente en su sótano que pudo cambiar el plan. El proyecto para demoler el Taller de Precisión de Artillería (TPA) y construir en su lugar una urbanización ha dado tantos giros como el guión de una buena serie televisiva. El PSOE hará un último intento de pararlo hoy, pero la suerte del edificio de 1899 parece echada: tras la última decisión judicial, las máquinas trabajan para derribarlo en su totalidad.

La historia arranca en noviembre de 2014, cuando el Ministerio de Defensa vende el solar a la cooperativa Residencial Maravillas por 111 millones de euros. Los cooperativistas prevén construir en su lugar una urbanización de viviendas. Cada uno de los socios aporta más de 100.000 euros.

En noviembre de 2015, el Plan Parcial Interior para permitir la operación urbanística llega al pleno del Ayuntamiento, donde Ahora Madrid se rompe: seis de sus concejales votan en contra, junto con el PSOE. Votan a favor el PP, Ciudadanos y el resto de Ahora Madrid. Los ediles contrarios al derribo apuestan por conservar el inmueble histórico.

“Madrid ha tenido muchos edificios que, una vez recuperados, se han puesto en valor y se han aprovechado para uso de los vecinos, como el Matadero, que hoy es un gran centro cultural”, explican desde la asociación Madrid,

Ciudadanía y Patrimonio (MCyP), que defiende realizar un proyecto similar en el taller de artillería.

En julio de 2016, una denuncia de Ecologistas en Acción presentada ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid logra que la Fiscalía de Medio Ambiente paralice de nuevo el plan e inicie una investigación por presunta prevaricación urbanística. Los ecologistas alegan entonces que el edificio tiene remitida protección según el Plan General de Ordenación Urbana de 1997, por lo que no se puede derribar.

En septiembre, la Comisión Local de Patrimonio Histórico de

Madrid, dependiente del Gobierno regional, determina que no hay ningún elemento que merezca protección, por lo que el proyecto se pone de nuevo en marcha. Solo un mes más tarde, MCyP halla los planos de un refugio antiaéreo de la Guerra Civil construido bajo el edificio, lo que vuelve a congelar el plan. Según la Ley de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, estas instalaciones gozan de protección y no se pueden demoler.

El siguiente paso del culebrón llega en noviembre, cuando la Comisión Local de Patrimonio dictamina que hay que realizar un estudio arqueológico sobre el refugio antiaéreo. Sin embargo, da vía libre para que el resto del proyecto siga adelante, conservando únicamente la parte bajo rasante.

En diciembre de 2016 se precipitan los acontecimientos: el día 7, el Ayuntamiento da vía libre al derribo con la oposición de Ganemos (miembro de Ahora Madrid) y del PSOE. El 15 de diciembre, las excavadoras comienzan la demolición. Un día después se produce una manifestación improvisada

de concejales del PSOE, una concejal de Ahora Madrid y vecinos de la zona para protestar por la pérdida del patrimonio. El 29 de diciembre, una nueva denuncia de Ecologistas en Acción logra que el tribunal Superior emita un auto paralizando cautelarmente el derribo. El tribunal vuelve a autorizar las obras al día siguiente. En estos momentos, la demolición continúa. La concejal del PSOE Mercedes González señala que tratarán hoy de hacer un último intento de parar las obras con una votación en la Junta de Chamberí, pero admite que la demolición va muy rápido y que ya es casi imposible salvar el edificio.

El Consistorio explica que la licencia de obras “es un acto reglado” y que no se puede oponer a concederla una vez que se aprobó el plan. La Comunidad no ha respondido a este periódico sobre si se va a derribar también el refugio de la Guerra Civil. Los cooperativistas, por su parte, esperan tener sus viviendas acabadas en 2019. Mientras, una parte de la historia de la ciudad desaparece bajo las grúas.

Pónganos sobre la pista

Envíenos sus propuestas, temas y documentos para indagar a: investigacion@elpais.es

EL PAÍS

CULTURA

Un libro reúne los mejores discursos de Obama

CARLES GELI, **Barcelona**
Barack Obama, 44º presidente de los Estados Unidos, dará mañana su discurso de despedida a la nación en su ciudad natal, Chicago, donde también quedará depositada su Biblioteca Presidencial. Ahí probablemente repose también en breve algún ejemplar de *Un mundo mejor para nuestros hijos. Discursos 2009-2016*, selección de sus mejores alocuciones, que en España editará Duomo el día 16.

El volumen, de unas 250 páginas, recoge las 20 intervenciones más destacadas de Obama y permitirá comprobar si es cierto el elogio que se ha lanzado en más de una ocasión de que es "el mejor orador de su generación por su alta capacidad discursiva", como lo han calificado los analistas políticos de la BBC inglesa.

Los parlamentos demuestran (como él mismo avisó con el discurso que abrió su presidencia el 20 de enero de 2009 y que abre también el libro,) que le han tocado en suerte tiempos convulsos, tanto en casa como en el resto del mundo. Así, se recogen el que realizó en la ceremonia en memoria de las víctimas del tiroteo de Tucson (2011) hasta su postura sobre la victoria de Donald Trump, pasando por la dura convención del Partido Demócrata de hace apenas medio año. La década del terror global también queda reflejada con su postura tras la muerte de Bin Laden (2011) o sobre el Estado Islámico (2014).

Cargados de referencias estilísticas y políticas de sus modelos Lincoln, Luther King (están sus palabras en la inauguración de su monumento de 2011) y Washington, también se podrá, leyéndolos, ver la distancia entre lo que pretendía y lo que logró. Dos muestras: su discurso sobre la reforma de Wall Street (2009) o el de la cumbre sobre cambio climático de la ONU de hace tres años.



Fachada suroeste del Pórtico de Octavia, en Roma. / MARGARET L. WOODHULL

Las ignoradas mujeres que impulsaron la arquitectura

Un estudio analiza el papel de las artífices de edificios y planificaciones urbanas desde la Antigüedad hasta el siglo XIX

JAVIER ARROYO, **Granada**
Las palabras las carga el género, o el machismo. Patronazgo, patrocinio, patronato... El padre como responsable de la ayuda o del apoyo financiero. Y, sí, durante siglos el hombre asumió esa función como algo propio. La esfera cívica para el hombre, la doméstica para la mujer. No obstante, esa realidad se ha encontrado con frecuencia a mujeres que han luchado por quebrarla. Cándida Martínez, catedrática de Historia Antigua de la Universidad de Granada, ha codirigido el libro *Matronazgo y arquitectura*, en el que se repasa la historia de algunas de estas mujeres que, desde la Antigüedad hasta el siglo XIX, intervinieron en un ámbito tan masculino como el de la arquitectura y la planificación urbana. El volumen reu-

ne aportaciones de 13 investigadores y está publicado por Editorial Universidad de Granada en su colección *Feminae*. Felipe Serrano Estrella, de la Universidad de Jaén, es el otro autor.

El primer descubrimiento está en el título, *Matronazgo*, lo que Martínez define como "la acción cívica de mecenazgo ejercida por las mujeres; mujeres con capacidad económica, con la posibilidad de gestionar esos recursos, con buena formación cultural y con redes de poder, a lo que suman el deseo de perpetuar su memoria dejando su impronta en la ciudad". Así, mujeres con dinero y contactos que, no obstante, estaban alejadas de la toma de decisiones hasta hace bien poco.

Uno de los primeros ejemplos de impulsora de una ciudad es Oc-

Hitos a lo largo de la historia

Reina Apolonia. Impulsó el urbanismo de Pérgamo en el siglo III antes de Cristo.

Octavia, hermana del emperador Augusto. Mandó construir el Pórtico de Octavia en el Campo de Marte, el primer edificio público encargado por una mujer en Roma.

María de Médici. Responsable del Palacio de Luxemburgo en el París del siglo XVII.

Isabel de Braganza. Segunda esposa de Fernando VII fue la artífice del Museo del Prado.

tavia, hermana pequeña del emperador romano Augusto. Su empuje sirvió para construir el Pórtico de Octavia, junto con su hijo menor, en el año 27 antes de Cristo. Para la investigadora Margaret Woodhull, de la Universidad de Colorado (Denver), se trata de la primera construcción pública impulsada por una mujer en Roma en ocho siglos. Esta mirada científica contradice, por ejemplo, la visión masculina de la historia que aparece, sin ir más lejos en Wikipedia. Esta asigna su construcción al propio Augusto, que decidió dedicarla a su hermana menor. "El reconocimiento de las mujeres como parte de la memoria de las ciudades siempre ha sido un asunto complicado", reconoce Cándida Martínez.

El Pórtico de Octavia, situado en el Campo de Marte romano, fue un gran espacio con templo, biblioteca, pinacoteca... Su puesta en pie se incardinó en la gran reconstrucción de Roma, tras años de conflicto que habían dejado la ciudad en ruinas.

Matronazgo y arquitectura revisa casos similares. Fueron mujeres excelentes que decidieron, y pudieron, intervenir en la vida pública. Con la mirada actual parece sencillo pero, como recuerda Martínez, "la idea colectiva del feminismo no aparece hasta el siglo XIX", muchas centurias después. En España, por ejemplo, Cártama (Málaga) y Tíjola (Almería) tienen edificaciones romanas impulsadas por mujeres.

Con acciones individuales transcurren los siglos. Isabel de Farnesio, en el siglo XVIII, esposa de Felipe V, tuvo un papel relevante en la reforma de numerosos sitios reales. Uno de sus objetivos fue dotar de la debida magnificencia a esas residencias, entre ellas el Palacio del Buen Retiro.

El libro explica cómo la acción de estas mujeres sirvió para "construir y cambiar ciudades" en momentos en que, aparentemente, no les tocaba, cuenta Martínez. No solo mandaron construir de nueva planta, sino que se dedicaron a la reconstrucción, ornamentación o mejora de espacios ya levantados, entre ellos, monasterios, acueductos, palacios o mercados. Mujeres que consideraron que tenían algo que decir en el bien común, ese que hay fuera de la puerta de casa —o palacio— propio.

UNIVERSOS PARALELOS

Diego A. Manrique

Un año con David Bowie

La voluntad de control de su obra y su entorno fue constante en la vida del fallecido músico

Ya podemos proclamar que 2016 ha sido (¡de nuevo!) el año de David Bowie. Su *Blackstar* ha conseguido una rara unanimidad, encabezando las listas de fin de año, tanto en las revistas comerciales como en publicaciones esotéricas.

Cuando se destapa el tarro de las alabanzas, se multiplican los excesos. He leído incluso que, en *Blackstar*, Bowie fue tan audaz que ¡hasta se atrevió a trabajar con músicos de jazz! Se olvida que, en décadas pasadas, ya colaboró con Pat Metheny o Lester Bowie, por no hablar de su descubrimiento del pianista Mike Garson.

Asunto más peliagudo es la naturaleza de *Blackstar*, interpretado ahora como una especie de meditado testamento de la estrella. En realidad, según el recién estrenado documental *David Bowie: The Last Five Years*, el disco ya estaba empaquetado cuando supo que iba a morir. En ese momento andaba rodando el vídeo de *Lazarus*, donde se supone que se deslizan mensajes de ultratumba.

Veamos. Bowie no era precisamente un

cantautor confesional a lo Leonard Cohen: manipulaba su imagen con el mismo deleite con que utilizaba los más variados estilos musicales. Resulta concebible que jugara en las letras de *Blackstar* con el futuro impacto del conocimiento de su enfermedad, seguramente convencido de que podía superarla. Eso sí: mientras se desarrollaba la partida mortal, ni mu.

Según algunos amigos de Bowie, quería mantener abiertas sus opciones. Eso conecta con el runrún de que lo ocurrido el 10 de enero de 2016 fue un suicidio asistido. Tampoco debería sorprendernos. Si hubo una constante en la vida de Bowie, esa fue la voluntad de control. Control sobre su obra, su entorno, la percepción pública de su persona.

Antes de grabar el anterior disco, *The Next Day* (2013), obligó a los músicos a firmar contratos de confidencialidad, reforzados por serias amenazas legales. Oiga, eran viejos compañeros de giras, y uno pensaba que bastaba con los vínculos de la lealtad. Estaba vigilando el productor Tony Visconti, que en

estos asuntos ha funcionado como un verdadero *spin doctor*, racionando información y teledirigiendo a los medios.

Por favor: que no se vea recriminación en estas especulaciones. Cualquiera humano debería tener la posibilidad de guardarse sus secretos o elegir la forma de morir. Otro asunto es que aspiremos a saber más sobre la vida de los grandes artistas, para mejor entender su obra (esa es, claro, la explicación respetable para el impulso primario de acercarnos a las intimidades ajenas).

Así que uno lamenta que Francis Whately, el director de *The Last Five Years*, alegue "respeto por la privacidad" para justificar que no entrevistara a la viuda, los hijos, los íntimos o los empleados. Son labores enojosas que quedan para futuros biógrafos. No les envió la tarea: el primer libro que salió tras su fallecimiento (*On Bowie*) venía firmado por Rob Sheffield, un periodista musical, que trabaja para *Rolling Stone*; aunque residente en Nueva York, Sheffield nunca se atrevió a acercarse a David.



Detalle de un tramo de una de las autopistas radiales de peaje de acceso a Madrid. En concreto, la R-2, que comunica Madrid y Guadalajara. ALBERTO CUÉLLAR

El desafío de evaluar un servicio público

PP y C's han pactado crear un organismo que monitorice la inversión del dinero del Estado

BERTA GONZÁLEZ DE VEGA MÁLAGA

La exigencia de transparencia ya no está en lo más alto de las agendas políticas. Hay portal. Sabemos lo que ganan los altos cargos, la financiación de los partidos y los fondos de pensiones de los diputados, por ejemplo. Pero eso no es todo. Ahora llega el turno de la evaluación de políticas públicas. Según reza la introducción al Master de Evaluación de Políticas Públicas de la Universidad Complutense, «la evaluación de las intervenciones y las inversiones públicas es ya una exigencia de cualquier sociedad democrática».

¿Quién ha evaluado el rescate de las autopistas radiales? ¿Quién los cursos de formación para el empleo? ¿Se sabe qué hacen unas comunidades distintas a otras en Educación para copiar modelos? No. O, al menos, no con la suficiente relevancia ni transparencia, que va detrás de evaluación, aunque haya ido por delante en relevancia mediática.

Pero existe una Agencia de Evaluación y Calidad de las Políticas Públicas (Aeval), creada por los gobiernos socialistas de José Luis Rodríguez Zapatero tras un informe de expertos. Buceando en su web se puede llegar a informes, por ejemplo, sobre las trabas administrativas que se encuentran los emprendedores en los que aparecen críticas a la

descoordinación entre administraciones. Curiosamente, en el fallido acuerdo de Ciudadanos con el PSOE se potenciaba con más recursos a este organismo que depende de Hacienda y, en el pacto de investidura del partido de Albert Rivera con el PP, va directamente fuera.

En el punto 17 se dice que el organismo que la sustituya actuará de forma «independiente, profesional y efectiva». Se da por hecho pues que la Aeval no lo hace, aunque Ciudadanos no entra en esos juicios de valor y José Luis Aylón, el representante del PP que llevó esa parte, estaba de vacaciones estos días. El organismo nuevo puede, en opinión de Toni Roldán, diputado de Ciuda-

El nuevo organismo será «independiente y profesional», según el pacto PP-Ciudadanos

El partido de Rivera considera dar más funciones de evaluación a la Airef

danos que estuvo en la negociación del pacto, limitarse a que sea la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (Airef), dirigida por José Luis Escrivá, la que asuma más tareas de evaluación, dado el prestigio que acumula en su corta vida: «Sus informes los usamos mucho en la oposición», explica Francisco de la Torre, el inspector de Hacienda diputado nacional de la formación naranja.

Según Belén Miranda, profesora y experta en Evaluación de la Universidad de Valladolid, lo fundamental de esta labor es «generar información e indicadores relevantes que retroalimentan la política o el programa y ayudan a mejorar la calidad». O a descartarlo.

Según Roldán, la dificultad de que se dé esa crítica interna en la Administración es lo que les hace pensar que potenciar la Airef puede ser el camino. «En Empleo vamos a ver iniciativas pronto. No puede ser que con el paro que hay en España se sepa tan poco del perfil de los desempleados. Es ahí, en las políticas activas, donde es más lógico y urgente evaluar mejor».

Ester García es profesora del Instituto de Política y Gobernanza de la Universidad Carlos III: «El estado de desarrollo de la evaluación en España es medio-bajo». El ejemplo internacional más notorio sería el de EEUU: «Allí, la evaluación está fuertemente implantada en todos los niveles y tienen a grandes figuras de la evaluación. También sobresalen Canadá, Gran Bretaña, Francia y los países nórdicos». Los mismos sitios de los que habla Toni Roldán como referentes.

Esta experta cree que el papel de la Aeval está siendo digno con los límites presupuestarios y de plantilla —unos 40 trabajadores— que existen: «No se ha mantenido la apuesta política por los recortes pero, también, por la falta de la voluntad política». La que se va a poner a prueba en los siguientes me-

UN ORGANISMO INDEPENDIENTE QUE CONTROLE EL GASTO PÚBLICO

En Reino Unido existe la Alianza de los Contribuyentes, una asociación dedicada a exigir que el gasto público sea eficaz. Su última petición fue que el Gobierno cortara el gasto en consultorías externas. También existen organismos como el NICE, encargado de establecer el coste de la eficacia de los tratamientos médicos y aprobarlos, formado por expertos independientes que no son cuestionados. «Aunque parezca increíble, evaluadores y diseñadores de políticas no se conocen», explica Ester García, profesora del Instituto de Política y Gobernanza de la Universidad Carlos III, que lamenta que no se utilicen los resultados de las evaluaciones. Sin embargo, Belén Miranda, de la Universidad de Valladolid, que ha estado en comités de la Comisión Europea sobre fondos estructurales, confía en las exigencias que impone Bruselas y apunta a que, en los informes, «siempre hay que hacer referencia a las lecciones aprendidas de periodos de programación anteriores». De hecho, en el documento que dio luz verde a la Aeval se explicaba que su impulso original nació de exigencias europeas. Precisamente, el diputado de Ciudadanos Toni Roldán explica que, en el acuerdo, también se hace referencia a un plan estratégico de infraestructuras mejor evaluado que hasta ahora: «No podemos despilfarrar y estar en manos del 'lobby' de las constructoras». Por eso, cree que un organismo independiente que estudie el coste del beneficio bien, «no cuesta tanto dinero y el retorno puede ser muy alto».

ses. Los enfrentamientos de Hacienda con la Airef han sido públicos, como recuerda Francisco de la Torre, con disputas sobre acceso a la información incluso en los tribunales. ¿Querrá Hacienda suprimir el organismo que depende del Ministerio y hacer otro más independiente? Dependerá de Cristóbal Montoro animar a que se cumpla el punto 17 del acuerdo.

«España tiene un problema grave en el sentido de que hay poca sociedad civil organizada en think tanks, independientes de los partidos, que critiquen las políticas públicas, salvo algunos blogueros con mérito», explica Roldán, formado en la London School of Economics.

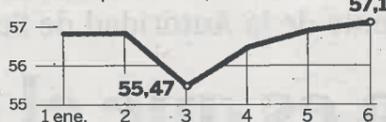
Habrà que ver lo que aguanta el papel y lo que asume la realidad. En el documento que alumbró la Aeval se decía que «La Ley 56/2003, de 16 de diciembre, de Empleo, atribuye al Sistema Nacional de Empleo el establecimiento de objetivos concretos y coordinados a través del programa anual de trabajo del Sistema Nacional de Empleo, que permitan evaluar los resultados y eficacia de las políticas de empleo y definir indicadores comparables».

Nadie se imaginaba que acabaríamos rescatando unas autopistas de peaje. Han pasado 10 años de la creación de la Aeval y su muerte parece decretada, no así el afán por evaluar. Buen propósito de 2017.

ECONOMÍA Y NEGOCIOS

PRECIO DEL PETRÓLEO

En dólares por 'barril brent'



» COMIENZO DE AÑO PLANO

La cotización del petróleo ha empezado 2017 sin grandes oscilaciones. 2016 acabó con el barril *brent*, referencia del crudo europeo, ligeramente por debajo de los 57 dólares. El viernes se pagaba a 57,1.

Sacyr reclamará hasta 5.386 millones por sobrecostes del canal de Panamá

J. SÉRVULO GONZÁLEZ, Madrid

El consorcio de empresas encargado de la construcción de la ampliación del canal de Panamá, liderado por Sacyr, ha elevado hasta 5.673 millones dólares (5.386 millones de

euros) el dinero que está dispuesto a reclamar por los sobrecostes y retrasos de la obra, según figura en el informe de auditoría de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), la entidad pública encargada de la explota-

ción de la infraestructura. Fuentes de la constructora española explican que esa es la cantidad máxima que el consorcio podría demandar, aunque advierten que todavía no han decidido cuánto exigirán finalmente.

Grupos Unidos por el Canal (GUPC) —el consorcio de empresas encargado de la construcción de las obras del tercer juego de esclusas, formado por la española Sacyr, la italiana Impregilo y la belga Jan de Nul— entregó la infraestructura del nuevo canal de Panamá el pasado 26 de junio, pero las reclamaciones por sobrecostes no dejan de crecer.

El consorcio se ha reservado el derecho de interponer reclamaciones por un importe total de 5.673,57 millones de dólares (unos 5.386 millones de euros), según figura en las cuentas anuales de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), firmadas el pasado 15 de diciembre. De prosperar las reclamaciones, la desviación presupuestaria de las obras de ampliación del canal podrían casi triplicar el precio de licitación.

El informe financiero del organismo público panameño, encargado de la gestión y explotación del canal, explica que el 10 de diciembre de 2016, GUPC comunicó al tribunal de arbitraje la existencia de dos nuevas solicitudes de arbitraje presentadas el pasado 8 de diciembre ante la Corte Internacional de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional (CCI). La ACP estima que la cuantía conjunta de las dos nuevas solicitudes ante la corte internacional asciende a 4.989,8 millones de dólares. "Como consecuencia de estas solicitudes, el monto reclamado por GUPC aumentó de 3.227 millones de dólares a 5.673,5 millones de dólares", explica la Autoridad del Canal.

Fuentes de Sacyr, que encabeza el consorcio con una participación del 41,6%, explican que el contrato de adjudicación fijaba una fecha límite, una vez puesto en funcionamiento el canal para fijar la cuantía máxima que se podía reclamar en el futuro. Por eso, GUPC ha presentado sus pretensiones máximas por los sobrecostes y retrasos para no perder derechos futuros.

El grueso de las desviaciones se deben a la calidad del basalto, fallas inesperadas en los terrenos sobre los que se desarrollaron los trabajos, huelgas y cambios normativos. También hay desencuentros por las garantías concedidas por GUPC a la Autoridad del Canal.

En realidad, el consorcio ya ha presentado reclamaciones a la ACP pero estas aún están en una fase previa y aún no han sido re-



El buque taiwanés YM Unity cruza por una esclusa del canal de Panamá en diciembre. / ALEJANDRO BOLÍVAR (EFE)

La Autoridad alude a los avales prestados por el consorcio

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP), la sociedad que gestiona y explota la infraestructura, recuerda a las empresas que forman el consorcio Grupo Unidos por el Canal (GUPC), que cuenta con garantías que puede ejecutar si no está conforme con el resultado del contrato.

Se trataría de una advertencia velada al consorcio ante el aumento de las reclamaciones

sueltas por la Junta de Resolución de Conflictos.

Las obras para la construcción del tercer juego de esclusas del canal de Panamá fueron adjudicadas en 2009 a GUPC por 3.118 millones de dólares, unos 2.960 millones de euros al cambio actual.

por los sobrecostes millonarios. La Junta de Resolución (DAB) ha dictado varias decisiones reconociendo desviaciones en favor de la GUPC. La ACP amenaza por recurrir a la instancia arbitral.

La ACP destaca en sus cuentas anuales que "el contratista deberá hacer sus mejores esfuerzos para completar cualquier trabajo pendiente y ejecutar los trabajos necesarios para

El proyecto suponía un reto para el consorcio, que esperaba obtener grandes réditos con la obra y el prestigio que obtendría al finalizarla. Pero las desavenencias entre las partes, los retrasos y los sobrecostes hacen dudar de la rentabilidad del proyecto una vez

subsancar los defectos y/o daños registrados, en un tiempo razonable [...] el 31 de diciembre de 2016 o la fecha más cercana a ésta que sea posible".

Además, recuerda que mantiene una garantía de responsabilidad solidaria emitida por Sacyr, Impregilo, Jan de Nul y Cusa, que le fueron presentadas como parte de los requisitos para hacerse con el contrato. Estas garantías, explica ACP, obligan a las empresas a asumir la responsabilidad conjunta y solidaria de garantizar el cumplimiento de todas las obligaciones asumidas en el contrato de obra.

finalizado. Las obras, incluso, fueron paralizadas en 2013 por discrepancias entre las partes sobre la cuantía de los sobrecostes.

Unos meses antes de la entrega de la mayor obra de ingeniería del siglo XXI, el presidente de Sacyr, Manuel Manrique, situaba

Ingresos de la explotación

La Autoridad del Canal de Panamá ganó 1.160 millones de dólares (1.101 millones de euros), durante el ejercicio fiscal terminado el 30 de septiembre.

Cae la facturación. La ACP ha reducido su facturación un 4% hasta los 2.483 millones de dólares, a pesar de que la ampliación del canal de Panamá entró en funcionamiento a finales del pasado junio.

Peaje barcos. Los ingresos procedentes de los peajes de los barcos al transitar por el canal, el grueso de la facturación de la entidad, ascendieron a 1.933 millones de dólares, un 3% menos. Los otros ingresos procedentes del tránsito por el canal también se redujeron un 3,5% durante el año pasado.

Activos. Durante el año pasado se capitalizaron costes para el tercer juego de esclusas por 5.679,8 millones de dólares en 507 activos materiales.

las reclamaciones del consorcio por retrasos y sobrecostes registrados durante la construcción de esta obra en unos 3.600 millones de dólares. El primer ejecutivo de la constructora española, que ha liderado el proyecto, advertía que esta cifra podría incrementarse a pesar de haberse inaugurado el nuevo juego de esclusas que permite. "En lo que va del periodo fiscal de 2017, GUPC ha presentado reclamaciones por un monto total de 16.392 balboas [16.392 dólares]", explica la ACP. El proyecto ha provocado más de una docena de expedientes de reclamaciones entre ambas partes.

Proceso de demandas

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP), la entidad pública panameña encargada de la gestión de la infraestructura, explica en sus cuentas anuales, que actualmente tiene un "pasivo contingente" resultante de reclamaciones en firme de GUPC que asciende a 3.227,721 millones de dólares.

En el contrato de adjudicación de las obras se detalla cuál era el proceso para resolver las discrepancias entre las compañías adjudicatarias y la ACP. En primer lugar, las reclamaciones deben notificarse a este organismo público panameño. En caso de que este las rechace, las quejas deberán presentarse ante la DAB (Dispute Adjudication Board o Junta de Resolución de Disputas), formada por un representante de cada una de las partes y un tercero de consenso. En última instancia, las reclamaciones podrán dirigirse al Tribunal Internacional de Arbitraje del CCI, con sede en Miami.