

«Jamás se nos ha ocurrido imponer peaje para circular por la M-30»

Juan Bravo — Concejal de Hacienda de Madrid y redactor del programa del PP

Responsable del recibo del IBI, del vado y el de vehículos, y de imaginar fórmulas que paguen los megaproyectos del alcalde, dice que Madrid tiene una «fiscalidad baja» y promete mantenerla así

POR SARA MEDIALDEA
FOTO DANIEL G. LÓPEZ

MADRID.

—Es especialista en inventar fórmulas económicas: Mintra, peaje en la sombra de la M-45, Madrid Calle 30...

—No se trata de inventar nada, sino de tratar de introducir en España, a través de la gestión del Ayuntamiento, fórmulas que están siendo operativas en otros países europeos. Mintra era una fórmula ya experimentada en Inglaterra; el peaje en la sombra era un ejemplo alemán; Madrid Calle 30 es una fórmula de cooperación pública-privada que en Inglaterra es

DEUDA

«Destinamos menos del 4 por ciento del presupuesto a pagar los intereses; en los 90, se llegó a dedicar el 13»

PROGRAMA

«Se comprometen un número espectacular de proyectos, pero no habrá nuevas infraestructuras»

SER

«El conjunto del sistema de parquímetros hoy supone un lastre presupuestario»

tá funcionando hace 6 años. Ahora lo han seguido otras comunidades, ayuntamientos y hasta el Estado, con el plan de infraestructuras de Fomento.

—Dígame cómo le explica a un madrileño que paga más por IBI, por vado y por el polideportivo, que no han subido los impuestos.

—No hemos dicho que no se haya producido una subida. Nuestro compromiso era que Madrid se mantuviera como una de las ciudades con una fiscalidad más baja. El sistema de financiación que tenemos no nos gusta, pero tenemos lo que tenemos. Los impuestos locales son muy rígidos; el que más visualización tiene para los ciudadanos, el de bienes inmuebles (IBI), es un tributo sobre el que no tenemos capacidad más que en el tipo, y éste se ha mantenido constante, salvo la actualización del IPC. ¿Qué ha evolucionado? La base imponible: cada diez años, la ley dice que hay que hacer una valoración catastral, y a partir de ella se produce una subida en la base del impuesto. Eso supone una subida en la cuota, que se va aplicando por décimas partes en un periodo de diez años. Es la causa de la subida del IBI; no está en manos de los ayuntamientos cambiarlo, y no es algo que sólo ocurra en Madrid.

—¿Y el resto de tributos?

—Hemos actualizado, no lo voy a negar, algunas tasas por la utilización de servicios, como polideportivos, y sobre todo los vados, pero ésta llevaba 15 años congelada. Si comparamos esa tasa con la que abonan los ciudadanos en Barcelona, Valencia o Málaga, seguimos pagando mucho menos.

—¿Promete que no habrá nuevas subidas?

—Vamos a reivindicar un nuevo modelo de financiación, que conlleva la posibilidad de reducir hasta en un 50 por ciento el IBI en función de la capacidad económica del tenedor de la vivienda, pero para eso hace falta modificar el marco legal.

—Eso se lo he oído también al PSOE. ¿Quién lo dijo primero?

—El Ayuntamiento de Madrid. La idea nace de una sugerencia de la Federación regional de asociaciones de vecinos. Su



El concejal mantiene que se pagan menos impuestos locales que en otras ciudades

presidente, Francisco Caño, cuando se suprimió la bonificación sobre viviendas en la base imponible, que era algo que teníamos que hacer por ley, apuntó esta idea. Lanzamos una propuesta al Ministerio de Economía y Hacienda: establecer un tipo diferencial en función del valor catastral de la vivienda, y al mismo tiempo unas bonificaciones de hasta el 50 por cien-

to, según la capacidad económica. Pensamos en pensionistas, parados, etcétera. Lo propusimos al Gobierno Central en el marco de las negociaciones de la Ley de Capitalidad, pero quedó aplazado, porque se había abierto la reforma de la ley de haciendas locales. Dos años después, seguimos sin dar pasos adelante.

—¿Intentarán establecer alguna

norma fiscal sobre las cifras? Ya lo intentaron, ¡ciativa se frustró.

—No hay un marco permita, en este momento recargo en el IBI en las cifras vacías. Allí donde aprobado un recargo Sevilla, no se está a Pero más allá de la legal que hay en esta: la convicción es que

que trabajar más en incentivar el alquiler, con garantías y mecanismos como la agencia de alquiler. Lo que hay que hacer definitivamente es modificar la Ley de Arrendamientos Urbanos, algo que propone el PSOE en su candidatura al Ayuntamiento, pero que, más que eso, debería hacerlo el Estado.

—¿Va a cobrarse peaje por circular por la M-30?

—Esa es una mentira más de las que elabora en su campaña el PSOE. Jamás se ha dicho que vayamos a cobrar un peaje por entrar en el centro de la ciudad. Fuimos los primeros en manifestarnos en contra de esa fórmula, a diferencia del PSOE, donde no hay un criterio fijo: Narbona dijo que era partidaria, y no lo ha desmentido. La obra que hemos hecho en la M-30 va a servir para liberar de coches el centro de la ciudad, pero no a través de fórmulas coactivas, sino con una vía que permita la distribución de tráfico de forma más eficaz. El modelo que hemos aprobado para financiar la obra en ningún caso prevé la posibilidad de establecer peajes o cobros para acceder al anillo, ni siquiera en el by-pass, que es alternativa a la trayectoria de la M-30. Jamás se nos ha ocurrido.

—¿La deuda nos ahoga? ¿Va a paralizar el Ayuntamiento?

—No, en ningún caso. Cuando

tomamos la decisión de endeudar al Ayuntamiento en unas cantidades importantes, teníamos la idea de seguir gobernando cuatro años más: si se está trabajando en un proyecto a ocho años, no se toman decisiones que te hagan imposible la gestión durante los cuatro siguientes. Madrid ha incrementado la población inmigrante en más de medio millón de personas, hemos asistido a un crecimiento de la ciudad sin precedentes: Sanchinarro, Las Tablas, Montecarmelo, Carabanchel, el Ensanche de Vallecas... Eso generaba una necesidad de

nuevas infraestructuras, y para ello hacían falta recursos, que no queríamos detraer del presupuesto ordinario. Cerramos el ejercicio con una deuda de 6.000 millones de euros. ¿Es mucho o poco?

—Dígame usted.

—Tenemos que ponerlo en relación con el coste que supone para el presupuesto ordinario esa deuda. ¿Cuál es el importe de los intereses que tenemos que pagar a los bancos anualmente? ¿qué recursos del presupuesto ordinario tengo que detraer para poder pagar esa deuda? Menos del 4 por ciento.

«De los 30 ediles que formamos hoy el grupo municipal, 27 estamos en la lista»

—¿Qué le parece la lista electoral al Ayuntamiento? ¿Ha «colado» Esperanza Aguirre a nueve personas, como se ha dicho?

—No sé si ha «colado» o no a alguien; lo cierto y verdadero es que de los 30 concejales que formamos ahora mismo el grupo municipal, 27 estamos en esa lista. Esta es una reflexión que rebate ese argumento de confrontación que se quiere transmitir, o de envío de «emisarios» al grupo municipal del Ayuntamiento de Madrid. Hemos funcionado estos cuatro años con la Comunidad de Madrid con diferencias en algunos casos, lógico por la puesta en marcha diaria de grandes proyectos, pero no va más allá de ese trabajo diario que genera tensiones. La lista electoral para el Ayuntamiento que tenemos sobre la mesa va a permitir seguir trabajando por la ciudad. De todas formas, el tema de las listas y el número que se ocupe en ellas para mí significa no poco, sino muy poco.

En los años 90, el Ayuntamiento de Madrid, con los tipos de interés de entonces, llegó a dedicar un 13 por ciento del presupuesto a pagar los intereses de la deuda. Tenemos una situación financiera que nos permite aprovechar ese coste de oportunidad, y entendemos que es asumible. Si no fuera así, las agencias de «rating» que nos auditan anualmente, nos hubieran penalizado por ello.

—Pero la deuda es a 30 años, los intereses pueden variar.

—A 30 años es la deuda que asume Madrid Calle 30, 2.500 millones de euros, de los que más del 65 por ciento los tenemos a interés fijo; no hay ningún riesgo en ese sentido.

—Es el redactor del programa electoral del Ayuntamiento. ¿Cuál va a ser la propuesta estrella?

—Todavía estamos trabajando, y está sin cerrar.

—¿A quince días de las elecciones?

—Aunque parezca mentira, es así, aunque hay epígrafes que ya están, como el de seguridad, el de equipamientos de distritos, el de mayores... Van a ser propuestas muy cercanas, muy pegadas al terreno. Hemos tenido en cuenta las propuestas de la FRAV y las asociaciones de vecinos de forma directa. Vamos a comprometer un número espectacular de

proyectos. Infraestructuras no va a haber: ni siquiera habrá en el programa electoral un epígrafe sobre ello.

—¿Habrá más parquímetros en zonas periféricas?

—No. Esto lo hemos dicho por activa y por pasiva. Sebastián compromete que retirará los parquímetros que tienen un afán recaudatorio; pero eso es tanto como decir que va a retirar los del centro de la ciudad, porque son los que producen beneficios. Con los datos del presupuesto de 2006 cerrados, tenemos un déficit de 5 millones de euros: en el centro de la ciudad tenemos 13 millones de beneficios, pero en la ampliación, hay una pérdida de 18 millones. Eso hace que el conjunto del sistema de parquímetros hoy sponga un lastre presupuestario.

—Pues menudo negocio

—¿Qué torpes somos? No. Cuando planteamos la ampliación, éramos conscientes de que eso suponía una pérdida de recursos para el Ayuntamiento de Madrid. Hoy se puede aparcar en la calles, donde antes no se podía, y eso generaba una situación insostenible para los barrios limítrofes. No tiene afán recaudatorio y no vamos a seguir ampliando. Otra cosa es que los vecinos de un barrio determinado nos pidan su implantación.



Ya existía la deportividad, pero no así.

Nueva Clase C. Agilidad Inteligente.

► Mercedes-Benz presenta una nueva manera de entender la deportividad. La nueva Clase C. Un coche que incluye de serie los últimos avances tecnológicos, como por ejemplo el sistema Agility Control, que adapta la suspensión a cualquier carretera y a cualquier tipo de conducción, ya sea deportiva o relajada. La carretera da la bienvenida a la nueva Clase C de Mercedes-Benz. La nueva Clase C, te da la bienvenida a ti. Súbetelo y compruébalo. Desde 32.900 €*.



Mercedes-Benz

* Clase C (156 cv). IVA, impuesto de matriculación y transporte incluidos. Consumo medio desde 6,1 hasta 9,7 (l/100 km) y emisiones de CO₂ desde 160 hasta 232 (g/km). Vehículo visualizado no corresponde con modelo ofertado.

COMERCIAL MERCEDES-BENZ, S.A.

Concesionario Oficial y Filial Mercedes-Benz

Alcalá, 728 / Mauricio Legendre, 17 / Embajadores, 132

Bravo Murillo, 36 / D. Ramón de la Cruz, 105

N-VI Km. 12,400. EL PLANTÍO / Polígono Europolla LAS ROZAS

N-IV Salida 17 Pol. Ind. Arroyo Culebro. RÍNTO

Tfno. 902 14 20 04 / www.madridmercedes-benz.es