

# EL RESCATE DE LAS AUTOPISTAS



Está de moda el tema del **rescate de las Autopistas**. Parece que las concesionarias de la Radiales de Madrid y otras están con graves problemas para hacer frente a sus compromisos. Problemas que, derivados de los excesivos gastos de construcción, y de los elevados gastos de expropiación de los terrenos, se transforman en la imposibilidad por parte de las concesionarias de hacer frente al pago de las deudas contraídas al no cumplirse las previsiones de tráfico realizadas en las fases de los proyectos y concursos de las mismas.

Como parte de las **infraestructuras construidas últimamente con una escasa utilización**, saltan ahora al terreno las autopistas de peaje, poniéndose por encima de aeropuertos, palacios de congresos, museos y centros de ciencias, o culturales, así como estaciones, y líneas de tranvía, etc, que ya han tenido en una época el dudoso honor de figurar en el machito de construcciones en la picota.

En efecto, **el tráfico** que soportan en la actualidad las radiales y otras autopistas de peaje es incluso inferior a las hipótesis más pesimistas realizadas, por lo que la generación de ingresos está reducida a mínimos, insuficientes para hacer frente a los gastos financieros.

La **Administración**, con una responsabilidad patrimonial, no puede menos que implicarse en una solución que resulte aceptable para las entidades financieras, empresas constructoras y concesionarias, y que busque minimizar los perjuicios para el contribuyente. De hecho, la doctrina pública del Ministerio de Fomento al respecto ha sido que cualquier solución que se aplique a las autopistas en quiebra, alternativa a su liquidación, garantizará el coste cero para el erario público.

Según las noticias recientemente publicadas, una de las **posibles soluciones pasaría por la realización de una quita del 50% y la titulación de la deuda con la edición de bonos a treinta años**, de forma que en ese período se pueda producir una recuperación del tráfico y la consiguiente generación de suficientes ingresos para hacer frente a las deudas contraídas, pero pasando estas autopistas rescatadas a ser gestionadas por el Estado mediante la creación de una empresa nacional de autopistas.

Según datos recientemente publicados por la prensa la **situación** era la siguiente:

## **"Autopista AP-41 (Madrid-Toledo).**

*Esta autopista, que se abrió en diciembre de 2006, fue la primera en declararse en quiebra en mayo de 2012 tras arrastrar una deuda de 530 millones de euros (380 millones a los bancos y 150 a los expropiados). Entre sus propietarios figuran empresas como Isolux, Comsa y Sando.*

## **Radial 4 (Madrid-Ocaña).**

*La autopista radial R-4 se declaró en concurso de acreedores en octubre de 2012, ya que las sociedades concesionarias no pudieron hacer frente a la deuda de 575 millones de euros. Las constructoras Cintra-Ferrovial y Sacyr y la antigua Caja Castilla-La Mancha están detrás de esta inversión. Su tráfico cayó un 16,4% (hasta 4.949 vehículos diarios) entre enero y septiembre de 2013.*

## **Radial 3 (Madrid-Arganda) y Radial 5 (Madrid-Navalcarnero).**

*La compañía Accesos de Madrid, que logró las concesiones de la R-3 y R-5 (participada por Abertis, Sacyr y ACS), declaró concurso voluntario de acreedores días después de hacerlo la R-4 para refinanciar la deuda de 666 millones contraída con los bancos.*

### **Radial 2 (Madrid-Guadalajara).**

*Henarsa, sociedad que ostenta la concesión de la R-2 madrileña, fue declarada en concurso voluntario de acreedores en septiembre de 2013 tras acumular una deuda financiera de al menos 450 millones de euros. Está participada por Abertis, ACS, Acciona y Globalvía. Es la autopista que más tráfico perdió en 2013, un 22,5%.*

### **Autopista AP-36 Ocaña-La Roda.**

*La empresa concesionaria —gestionada por Ferrovial, Sacyr y Kutxa— entró el concurso voluntario de acreedores en diciembre de 2012 —tras solicitarlo en octubre— al no poder hacer frente a un endeudamiento de 522 millones de euros que vencía a finales de ese año. En su momento se justificó su construcción por ser la alternativa de pago para llegar al Mediterráneo.*

### **Circunvalación de Alicante.**

*Se declaró en concurso de acreedores en el verano de 2013. La concesionaria Ciralsa reconocía así su situación de insolvencia al declarar un pasivo superior a los 400 millones de euros. Su tráfico en 2013 había disminuido un 7,3% (hasta los 5.293 tránsitos al día).*

*Autopista AP-7 Cartagena-Vera. La falta de tráfico —cayó un 3% solo en 2013— y la imposibilidad de atender el pago de intereses y los sobrecostes por obras y expropiaciones llevaron a Aucosta, la sociedad concesionaria —participada por Ploder, Globalvía (FCC y Bankia), Unicaja, BMN y CAM— a declararse en concurso de acreedores en febrero de 2013 con un endeudamiento total de unos 550 millones de euros.*

*Autopista AP-7 Alicante-Cartagena. Ausur, la sociedad que explota la infraestructura, aún no se ha declarado en concurso de acreedores pese a la importante deuda que mantiene con el consorcio bancario— Santander, BBVA, CaixaBank, Bankia, Sabadell y Popular— que le concedió un crédito de 210 millones de euros. Los bancos creen que la única solución pasa por la nacionalización, pero los accionistas de Ausur están intentando renegociar la deuda. La autopista alcanzó su tráfico máximo en 2007, con 20.410 vehículos, y ha ido perdiendo usuarios hasta rozar los 17.000.*

### **Autopista Eje Aeropuerto M-12.**

*Esta vía, de la que la constructora OHL (propiedad de la familia Villar Mir) es titular al 100%, ha sido declarada en concurso de acreedores en enero de este año, con una deuda de unos 550 millones de euros".*

De la forma más o menos acertada con la que se resuelva este problema resultarán **conclusiones que también serán aplicables a las distintas Concesiones**, de ahí su importancia particular y general, ya que muchos servicios y empresas, además de las de autopistas y las constructoras en gran parte, dependen de dinero público o de decisiones administrativas, entre los que podemos citar algunos como: centros de atención a ancianos, gestión aeroportuaria, gestión de diversos servicios públicos, guarderías, hospitales, saneamiento y limpieza en las ciudades, transporte multimodal de viajeros, etc .

Es por tanto decisiva para la buena aceptación por la sociedad el alcance de una solución adecuada.

MADRID, 1 de abril de 2014.

**Fernando Blasco Revilla**

**Comité de Infraestructuras**

**INSTITUTO DE LA INGENIERÍA DE ESPAÑA**