Fomento añade más fondos al largo rescate de las autopistas radiales

Enviado por ter el Mar, 12/13/2016 - 13:04
Antetítulo portada:
INFRAESTRUCTURAS
Foto portada:

Antetítulo (dentro):
Infraestructuras
Sección principal:
Global
Cuerpo:

Ya lo intentó en 2014, pero no fructificó. Ahora, cuando está a punto de acabar 2016 y el Partido Popular ha renovado en el Gobierno, el nuevo ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, ha anunciado que su cartera **se quedará con las ocho autopistas que siguen en quiebra,** con una deuda que suma 3.400 millones de euros. Para ello, el ministro ya ha adelantado que está en conversaciones con los bancos acreedores y que se plantea una quita de la deuda del 50% y el sufragio del resto de la deuda mediante bonos a treinta años.

Pero, se llegue a un acuerdo o no con los acreedores, De la Serna **da por hecho el rescate de estas vías**. Algo que no ha sido una sorpresa, "Ana Pastor estuvo mareando la perdiz aunque era obvio que no iban a llegar a un acuerdo con los bancos", explica Paco Segura, coordinador de Ecologistas en Acción.

“Las autopistas revertirán al Estado y el Estado decidirá cómo gestionarlas”, afirmó el ministro en Los Desayunos de TVE. El objetivo, según De la Serna, que las autopistas “sigan operativas y los ciudadanos puedan utilizarlas”. El rescate de las autopistas podría suponer la aplicación de la **Responsabilidad Patrimonial**, una figura que contempla la legislación española para concesiones de infraestructuras por la cual el Estado compensa a la concesionaria la inversión y que, en este caso, podría suponer un desembolso de cerca de **5.500 millones de euros**, según la patronal de las constructoras Seopán.

Pero no es el único desembolso que ha llevado a cabo el Estado para rescatar unas autovías que nunca han funcionado. El Ministerio ha inyectado los llamados créditos participativos, de entre 200 y 300 millones cada año, y unas cuentas de compensación, por las que el Estado "completa" el pago de los peajes en las autovías y que han llegado a suponer el abono del 80% de los ingresos estimados por las concesionarias, que nunca han sido alcanzados por la baja demanda de estas

carreteras. De este modo, previamente y antes del rescate anunciado, los contribuyentes, indica Paco Segura, ya hemos pagado miles de millones por estas autovías.

Como señala Segura, la cantidad de 5.000 millones coincide con la cifra de recortes que la Comisión Europea exige al Gobierno para cumplir con el objetivo de déficit en los próximos presupuestos generales. Algo que no es una novedad, comenta Segura, "cuando Zapatero anunció en 2010 un recorte de 15.500 millones para dos años se estaba gastando esa misma cantidad en infraestructuras".

Pese a la ruina que han supuesto las siete autopistas rescatadas, el PP continúa sin darse por aludido. La presidenta autonómica Cristina Cifuentes sigue defendiendo la construcción de la R-1, que costaría 120 millones de euros y pasaría por el norte de Madrid. Está previsto que la información pública se divulgue en febrero de 2017.

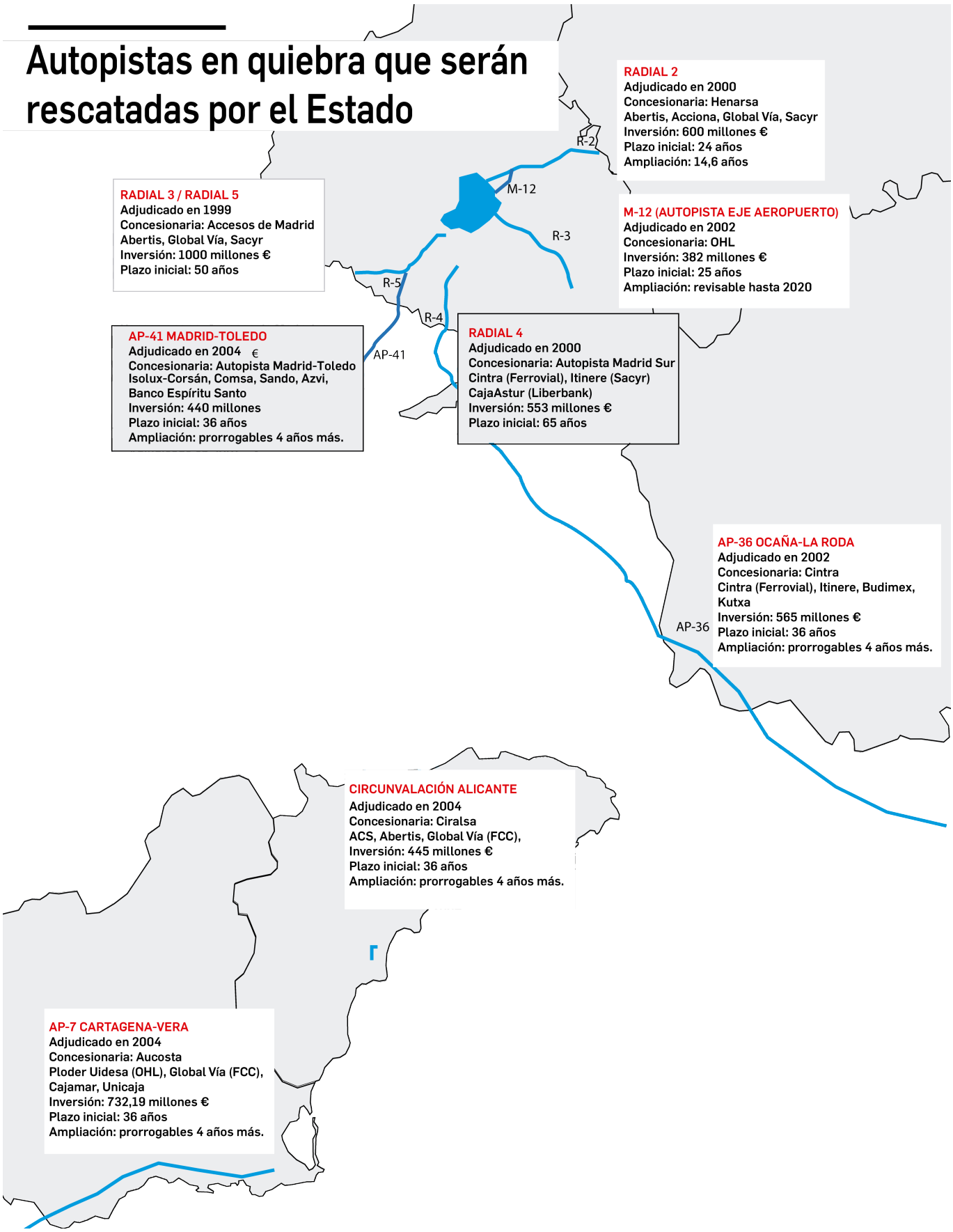
Leer más: Autopistas: las constructoras siempre ganan

Unas vías innecesarias e infrautilizadas

Las ocho autopistas ahora en quiebra fueron **adjudicadas entre los años 1999 y 2004** a las principales empresas del sector de la construcción: Abertis**,** Sacyr**,** Ferrovial**,** Acciona**,** OHL**,** ACS, entre otras. Forman parte del boom de las autopistas, que acompañó al boom inmobiliario, cuando en España se estaban construyendo más viviendas que en Francia y Alemania juntas. El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 ya anunciaba la **creación de 6.000 kilómetros más de autopistas** que se unirían a los 9.000 que ya existían, convirtiendo al Estado español en el país europeo con mayor número de vías rápidas, sin haber realizado estudios serios sobre **previsión de tráfico**.

En septiembre, ACS, Abertis y Sacyr se aseguraron la buena voluntad del Gobierno al aceptar un periodo de gracia para evitar el cierre inmediato de las radiales R3, R5 y AP7. Un alivio que no solucionaba el problema principal: la presión de la gran banca, acreedora de las constructoras, que comenzó una venta masiva de sus participaciones.

El caso del Sabadell, que en septiembre vendió el 90% de sus participaciones al fondo buitre Taconic. Bancaja, Ibercaja y Caixabank han aprovechado el año para reducir su exposición y vender a estos fondos oportunistas, que ven cómo sus opciones de beneficio aumentan tras el paso dado por Fomento.



De la Serna y las empresas

De la Serna ha llegado al Ministerio de Fomento después de pasar, como presidente, por la Federación Española de Municipios y Provincias. Antes fue alcalde de Santander durante cerca de

una década, años en los que dejó tras de sí un Plan General de Ordenación Urbana **anulado por el Tribunal Supremo** y con el que pretendía derribar varios barrios humildes de la capital cántabra, y grandes obras urbanas caracterizadas por las **bajas temerarias y los sobrecostes**.

Leer más: Íñigo de la Serna: un Plan General anulado y fobia a la participación ciudadana

Pie de foto:
La radial 5 fue concedida a Abertis, Global Vía y Sacyr.
Temáticos:
autopistas
infraestructuras
Nombres propios:
Iñigo de la Serna
Abertis
Acciona
OHL
ACS
FCC
Sacyr
Edición impresa:

Licencia:
CC-by-SA
Posición Media:
Cuerpo del artículo
Compartir:

Tipo Artículo:
Normal
Autoría foto:
Álvaro Minguito
Autoría:
Diagonal
Formato imagen portada:
sin foto
Tipo de artículo:
Normal