

[Autopistas: las constructoras siempre ganan](#)

Enviado por pabloelorduy el Mar, 04/15/2014 - 08:00

Foto portada:



Autoría foto portada:

David Fernández

Sección principal:

[Panorama](#)

Secciones secundarias:

[Global](#)

Cuerpo:

“Ya no somos el viejo país atrasado que se queja, sino un país moderno y próspero”, clamaba José María Aznar en 2003 durante la inauguración de la Radial 2, una de las cuatro autopistas de peaje que rodean Madrid y una de las nueve que hoy se encuentran en quiebra o al borde de la misma, con **deudas de 4.600 millones de euros**. 2003 fue también el año en que la Empresa Nacional de Autopistas (ENA), nacida de la **nacionalización de tres autopistas de peaje de Galicia, Asturias y Navarra**, rescatadas en 1984 después de su quiebra, volvió, una vez saneadas las cuentas, a manos privadas.

Hoy, 30 años después de la primera quiebra, once después de la privatización de ENA, la historia se repite. Como ya ocurrió en 1984, el Gobierno rescatará las autopistas en bancarrota, esta vez tras hacerles una quita del 50% de la deuda.

El resto, unos 2.400 millones de euros que las empresas concesionarias aún deben a los bancos tras la quita, serán asumidos por el Estado a través de un **‘banco malo’ de autopistas, una nueva ENA**, que pagará a las entidades financieras a través de bonos a 30 años. Lo que, según el Gobierno, no supondrá ningún gasto para las arcas públicas es, según el economista José Manuel Naredo, “pan para hoy y hambre para mañana”, ya que, “en vez de poner ya el dinero del presupuesto,

precisamente por las exigencias de recortar el déficit, **lo que se hace es endeudarse hacia el futuro a base de avalar deudas por parte del Estado**". Y esto sin contar con los sobrecostes de las expropiaciones, que se estimaron en 400 millones de euros y alcanzan ya los 2.300 millones.

En esta ocasión, las autopistas están concentradas en la Comunidad de Madrid y en la zona de Murcia y Alicante, nuevas vías de peaje que formaron parte de la **gran segunda tanda de construcción de carreteras**, según explica el ingeniero de caminos y experto en planificación y gestión de infraestructuras José Manuel Vassallo. Son las radiales 2, 3, 4 y 5, la autopista Eje Aeropuerto, la AP-41, que une Madrid y Toledo, la AP-36, entre Ocaña y La Roda, o la AP-7, desde su inicio en Alicante hasta Vera, pasando por Cartagena, además de la circunvalación de Alicante.

Todas ellas, adjudicadas entre 1998 y 2004, forman parte del boom de las autopistas. Al calor del boom inmobiliario, cuando en España se estaban construyendo más viviendas que en Francia y Alemania juntas, los kilómetros de autopistas se multiplicaban a un ritmo que parecía guardar poca relación con la demanda de uso de las mismas, y el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 anunciaba la creación de otros 6.000 kilómetros que se sumarían a los 9.000 ya existentes, convirtiendo al Estado español en el país europeo con mayor número de vías rápidas. Estas autopistas están marcadas por **una de las grandes deficiencias de la Administración a la hora de planear infraestructuras: la previsión del tráfico**.

"En general, las sobreestimaciones han existido siempre, sobre todo en los primeros años", explica Vassallo. "Pero, a diferencia de las primeras, que tenían una escasa competencia, en el caso de las últimas, como **las radiales a Madrid, las vías principales estaban ya construidas**". Y así, de los cien mil vehículos al día que Álvarez-Cascos vaticinaba que la Radial 2 iba a tener de media, esta vía, en su mejor momento, allá por 2007, superó por poco la décima parte para seguir bajando hasta los poco más de 4.500 coches diarios actuales. Cifras parecidas han tenido el resto de vías de pago que se han construido en Madrid; la de Madrid-Toledo, que ya en su primer año registraba un tráfico un 80% menor del esperado; o la de Ocaña-La Roda, que en 2013 apenas superaba los 2.800 vehículos al día. **A partir de 2013, el Gobierno aumentó una de sus líneas de ayuda a las autopistas**, las cuentas de compensación, que pasaron de garantizar un 49% a un 80% de los ingresos previstos pero no alcanzados por las concesionarias.

Una legislación a medida

"El modelo español [de concesión de obra pública] es un modelo donde **ha primado mucho el reequilibrio económico financiero**", explica Vassallo. Desde que en 1972 se aprobó la [Ley 8/1972, de 'Construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión'](#), en la que se recogían varios reales decretos por los que se hicieron las primeras concesiones de autopistas en el Estado español, la legislación ha ido encaminada a **minimizar el riesgo para las empresas**.

En el año 2003 se aprobó la [Ley 13/2003, del 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas](#), para adaptar la legislación a la normativa de la Unión Europea, una normativa, según señala Vassallo, **"más orientada a que haya una adecuada transferencia de riesgos, a preservar mucho la competencia y limitar la renegociación"**.

El concepto de 'riesgo' por parte de la empresa concesionaria era uno de los más repetidos en la normativa europea, riesgo a no sacar los beneficios esperados que la empresa concesionaria tendría que asumir. **En la traducción al sistema español, ese concepto de 'riesgo' se vería suavizado con el de 'equilibrio económico'**, por el que el Estado compensa a la empresa concesionaria cuando no saca el rendimiento esperado de la explotación de la infraestructura. "En muchos casos, esa compensación económica viene a través de un incremento de plazos, de un cambio en las tarifas, etc. Eso, así, parece razonable, **el problema es cuando no hay transparencia sobre lo que ocurre**", comenta Vassallo. Según aparece citado en su estudio [La intervención de la Administración ante las dificultades financieras de las sociedades concesionarias de autopistas de peaje](#), publicado en 2011 por el Instituto de Estudios Fiscales, **en 14 autopistas se han producido renegociaciones de plazos**, en algunas de ellas, como la de Valencia-Alicante, hasta en tres ocasiones, ampliando el plazo de concesión de los 27 años iniciales hasta los 47 años. En el sistema español, el Estado compensa a la concesionaria cuando ésta no saca el

rendimiento esperado

A este principio de 'equilibrio económico', en la legislación española se le une otro concepto, el de **'responsabilidad patrimonial', que en muchos casos alcanza casi la totalidad de la inversión realizada** por las concesionarias en la infraestructura. Según el texto original de las distintas concesiones, publicadas en el Boletín Oficial del Estado, la responsabilidad patrimonial de la Administración de las nueve vías que a día de hoy se pretenden rescatar alcanzaba los 3.502 millones de euros, y en la mayoría de los casos **ya se preveía que una parte de esta responsabilidad patrimonial fuera destinada al pago de expropiaciones** de terrenos destinados a la construcción de estas carreteras. Fue el caso de la Circunvalación de Alicante, en cuya construcción la concesionaria, Ciralsa, formada en un 50% por **ACS y la mitad restante repartida entre Abertis y Global Vía**, empresa resultante de la fusión de las concesionarias de Fomento Construcciones y Contratas (FCC) y Bankia, invirtió 445 millones de euros, respaldados, según dictó el [Real Decreto 282/2004](#), de 13 de febrero, con una responsabilidad patrimonial de la Administración que ascendía a 398,6 millones de euros si la concesionaria quebraba y, por lo tanto, no podía explotar la infraestructura durante los 36 años de plazo de la concesión. Incluidos en ese monto, ya se contemplaban casi 89 millones de euros destinados al pago de expropiaciones de terrenos.

Menos riesgo aún corría la aventura en el sector de las autopistas de Ferrovial y Sacyr cuando se lanzaron a construir la Radial 4, [adjudicada en el año 2000](#) por el entonces ministro de Fomento Francisco Álvarez Cascos. La infraestructura, en la que la concesionaria, Autopistas Madrid Sur, invirtió 553 millones de euros, estaba también bien respaldada, en su caso por una responsabilidad patrimonial de la Administración que iba más allá del importe de la construcción, 559,6 millones de euros, por si le iban mal los negocios antes de que pasaran los 65 años de plazo de concesión de la vía.

En los papeles de Bárcenas

"Las familias de poder en este país son las mismas desde hace años. Y esas familias van buscando nuevos nichos de negocio, construyeron vivienda, luego presas, luego vivienda de nuevo, luego otra vez infraestructuras, compraron empresas energéticas... **El capital español ha quedado en muy pocas manos y va mutando ligado al poder**", explica un miembro de Basurama, colectivo que, a través del proyecto [6000km.org](#) documenta desde 2006 el consumo de territorio.

Por eso quizá no sorprende volver a encontrar a estas familias en las anotaciones de los papeles de Bárcenas. Como el **pago que realizó Manuel Contreras, de 120.000 euros, el mismo día que el Consejo de Ministros adjudicaba la obra de la AP-41** a la concesión de la que formaba parte su empresa, Azvi. O el realizado, según los apuntes, por José Luis Sánchez Domínguez, presidente de Sando, otra de las adjudicatarias de la AP-41, dos días después de la concesión, según la querrela presentada por Ecologistas en Acción, la Asociación Libre de Abogados e Izquierda Unida. Según los papeles de Bárcenas, el presidente de Azvi ingresó 120.000 euros el mismo día que recibió la adjudicación

No son las únicas. Los presidentes de las **macroempresas de infraestructuras Sacyr, OHL, FCC y Ploder**, concesionarias de varias de las autopistas ahora en quiebra, también aparecen, a partir de 2004, como **donantes del PP** según los papeles del extesorero. El propio Luis Bárcenas tiene cierta experiencia con las autopistas. En el año 2002, **el extesorero del Partido Popular pasó a estar en nómina de Autopistas del Atlántico**, una de las vías gestionadas por ENA, poco antes de que dejara de ser una empresa pública para pasar a formar parte de los activos de Sacyr a cambio de 1.586 millones de euros.

"Según hemos podido ver ahora en sede judicial, en todos los supuestos las autopistas tenían informes técnicos desfavorables por parte de los técnicos de los ministerios porque entendían que no había demanda suficiente. A pesar de eso, **todas se contrataron, obviamente para seguir manteniendo este sistema de financiación irregular del Partido Popular**", explica Enrique Santiago, abogado de IU en la querrela Bárcenas. La concesión de la Autopista Madrid-Toledo forma parte de la querrela popular. El resto, al haber pasado diez o más años, habrían prescrito. Por lo pronto, según confirma Santiago, la concesión de la autopista no está siendo una vía prioritaria de

investigación.

Recuadro:

40 AÑOS LEGISLANDO DEL LADO DE LAS EMPRESAS

[Ley 8/1972, de 10 de mayo](#) // La ley de conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión reunía en una normativa los reales decretos aprobados, desde 1967, para la aprobación de concesiones de autopistas de peaje.

[Ley 13/2003, de 23 de mayo](#) // La adaptación a la normativa europea se aprovechó para cambiar algunos detalles en la normativa de concesiones de autopistas, como la derogación del artículo 26 b., sobre la responsabilidad con los expropiados, o el límite en 75 años.

[Ley 17/2012, de 27 de diciembre](#) // Como respuesta a la campaña [#novullpagar](#), el Gobierno añadió un nuevo artículo a la ley de concesiones, el 29, con el que se endurecen y facilitan las sanciones a los que no paguen los peajes de las autopistas.

[Ley 1/2014, de 24 de enero](#) // Como respuesta a la sentencia del Tribunal Supremo de 17 de diciembre de 2013, en la que se confirma la responsabilidad de la Administración en el pago de las expropiaciones, se añade el artículo 17 para incluir esta disposición, señalando que este monte se descontará de la responsabilidad patrimonial de la Administración.

Autopistas: las constructoras siempre ganan

Publicado en Periódico Diagonal (<https://www.diagonalperiodico.net>)



Pie de foto:

El tráfico en la radial 5 se limitó entre enero y septiembre de 2013 a 6.957 vehículos diarios.

Temáticos:

[Número 220](#)
[infraestructuras](#)
[autopistas](#)

Nombres propios:

[Francisco Álvarez-Cascos](#)
[Bárceñas](#)
[OHL](#)
[Sacyr](#)
[Abertis](#)
[ACS](#)

Artículos relacionados:

[La adición española por infraestructuras de transportes](#)
[Un año de caso Bárceñas](#)

Edición impresa:

Licencia:

[CC-by-SA](#)

Posición Media:

Cuerpo del artículo

Compartir:

Tipo Artículo:

Normal

Autoría foto:

[Álvaro Minguito](#)

Audio relacionado:

Más negocio para las constructoras

Info de la autoria:

Autopistas: las constructoras siempre ganan

Publicado en Periódico Diagonal (<https://www.diagonalperiodico.net>)

Redacción

Autoría:

[Ter García](#)

[Gladys Martínez López](#)

Tipo de artículo:

[Normal](#)