

DESXIFRANT RESCATS I PEATGES

Germà Bel

(Publicat a *La Vanguardia*, 8 d'abril de 2014)

Algunes notícies recents sobre autopistes de peatge han suscitat gran expectació, i no poca confusió. Procedeix desxifrar les notícies i les seves potencials connexions, per entendre millor el curs del futur. Primer, sembla acostar-se el desenllaç del procel·lós però previsible (de fet, des que es van atorgar les concessions) rescat de la majoria de les autopistes impulsades pels governs d'Aznar: cinc a Madrid (entre elles les famoses radials), tres a Alacant i Múrcia, i una a la Manxa. Sembla que l'operació se saldarà amb l'assumpció per l'Estat de gran part del cost de les expropiacions de Madrid, més de 1.000 milions. A més, amb l'assumpció d'uns 2.400 milions de deute existent amb entitats bancàries. Aquest deute es finançarà amb bons a 30 anys i amb un interès reduït. Amb aquesta operació es constituirà un grup estatal que integrarà i operarà les nou concessions.

Segon, el Ministeri de Foment ha anunciat que no prorrogarà la concessió de l'autopista de peatge AP7, entre Alacant i Tarragona, que finalitza en acabar 2019. Sorprèn que s'hagi estès la creença que l'AP7 quedarà lliure de peatge a partir del 2020, potser induïda per una declaració equívoca del subdelegat governamental a Castelló. Tant és així que el conseller de Territori i Sostenibilitat ha instat al govern central a anunciar també la supressió del peatge a l'AP7 entre Tarragona i la Jonquera a partir de 2021, en finalitzar la concessió. Però el govern central s'ha limitat a anunciar que no prorrogarà la concessió de l'AP7 Sud, i que la seva gestió i explotació revertirà a l'Estat. ¿Vol dir això que se suprimirà el peatge? Doncs no. De fet, a Espanya han vençut ja concessions d'autopistes, com la Bilbao-Behovia, ara de titularitat foral (Biscaia i Guipúscoa), i que segueix subjecta a peatge.

Posem en connexió les dues qüestions. Si es segueixen els patrons de la Història, podem deduir que el govern central preveu que la societat estatal creada per a l'actual rescat integri a partir del 2020 la concessió de l'AP7-Sud (potser també la de l'AP7-Nord des 2021?). Això permetria obtenir fons per finançar les autopistes insolvents, però preservant peatges a l'AP7 molt superiors als que exigiria el mer manteniment i reinversió en la mateixa. Aquest tipus d'operacions (finançar el rescat d'autopistes insolvents amb ingressos de les solvents) ja es va fer amb la Sevilla-Cadis i amb la Saragossa-Mediterrani. Així, el cost de l'operació acabaria recaient en els usuaris de l'AP7. Seria una mala solució, tant des del punt de vista de l'eficiència com de l'equitat. Tots dos principis es satisfarien molt millor si s'aconseguissin recursos addicionals amb la generalització de peatges a la xarxa d'autopistes lliures, i amb l'aplicació de taxes de congestió en els accessos a Madrid. Però aquests són assumptes tabú per al govern central, com ho és en general considerar els principis d'eficiència i equitat en les polítiques públiques que aprova i aplica. La cosa donarà que parlar.