

DESCIFRANDO RESCATES Y PEAJES
Germà Bel
(Publicado en *La Vanguardia*, 8 de abril de 2014)

Algunas noticias recientes sobre autopistas de peaje han suscitado gran expectación, y no poca confusión. Procede descifrar las noticias y sus potenciales conexiones, para entender mejor el curso del futuro. Primero, parece acercarse el desenlace del proceloso pero previsible (de hecho, desde que se otorgaron las concesiones) rescate de la mayoría de las autopistas impulsadas por los gobiernos de Aznar: cinco en Madrid (entre ellas las famosas radiales), tres en Alicante y Murcia, y una en la Mancha. Parece que la operación se va a saldar con la asunción por el Estado de gran parte del coste de las expropiaciones de Madrid, más de 1.000 millones. Además, con la asunción de unos 2.400 millones de deuda existente con entidades bancarias. Esta deuda se financiaría con bonos a 30 años y con un interés reducido. Con esta operación se constituirá un grupo estatal que integrará y operará las nueve concesiones.

Segundo, el Ministerio de Fomento ha anunciado que no prorrogará la concesión de la autopista de peaje AP7, entre Alicante y Tarragona, que finaliza al acabar 2019. Sorprende que se haya extendido la creencia de que la AP7 quedará libre de peaje a partir de 2020, quizás inducida por una declaración equívoca del subdelegado gubernamental en Castellón. Tanto es así que el Consejero de Territorio y Sostenibilidad ha instado al gobierno central a anunciar también la supresión del peaje en la AP7 entre Tarragona y la Jonquera a partir de 2021, al finalizar la concesión. Pero el gobierno central se ha limitado a anunciar que no prorrogará la concesión de la AP7 Sur, y que su gestión y explotación revertirá al Estado. ¿Quiere decir esto que se suprimirá el peaje? Pues no. De hecho, en España han vencido ya concesiones de autopistas, como la Bilbao-Behovia, ahora de titularidad foral (Vizcaya y Guipúzcoa), y que sigue sujeta a peaje.

Pongamos en conexión ambas cuestiones. De seguir los patrones de la Historia, podemos deducir que el gobierno central prevé que la sociedad estatal creada para el actual rescate integre a partir de 2020 la concesión de la AP7-Sur (¿quizás también la de la AP7-Norte desde 2021?). Esto permitiría obtener fondos para financiar las autopistas insolventes, pero preservando peajes en la AP7 muy superiores a los que exigiría el mero mantenimiento y reinversión en la misma. Este tipo de operaciones (financiar el rescate de autopistas insolventes con ingresos de las solventes) ya se hizo con la Sevilla-Cádiz y con la Zaragoza-Mediterráneo. Así, el coste de la operación acabaría recayendo en los usuarios de la AP7. Sería una mala solución, tanto desde el punto de vista de la eficiencia como de la equidad. Ambos principios se satisfarían mucho mejor si se lograran recursos adicionales con la generalización de peajes en la red de autopistas libres, y con la aplicación de tasas de congestión en los accesos a Madrid. Pero estos son asuntos tabú para el gobierno central, como lo es en general considerar los principios de eficiencia y equidad en las políticas públicas que aprueba y aplica. La cosa dará que hablar.