



A LA MESA DEL CONGRESO

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos - En Comú Podem - En Marea, a iniciativa de la Diputada Yolanda Díaz Pérez y los Diputados Antón Gómez-Reino Varela y Rafael Mayoral Perales, al amparo del artículo 193 y siguientes del Reglamento del Congreso, presenta la siguiente **Proposición no de Ley** relativa a la recuperación para lo público de las autopistas de peaje, para su debate en Pleno

Madrid, a 19 de diciembre de 2017.

Yolanda Díaz Pérez
Diputada de En Marea
Portavoz GC UP-ECP-En Marea

Antón Gómez-Reino Varela
Diputado de En Marea

Irene Montero Gil
Portavoz GC UP-ECP-EM

Rafael Mayoral Perales
Diputado GC UP-ECP-EM

Pablo Iglesias Turrión
Presidente GC UP-ECP-EM

Exposición de motivos

Estamos en un momento decisivo para resolver la anomalía que supone la existencia de autopistas de peaje explotadas por empresas privadas, esto es, tramos privatizados en la red estatal de carreteras, explotados por grandes grupos del lobby bancario/constructor, que convierten en negocio privado lo que debería ser una infraestructura pública de transporte por carretera.

A partir de 2018 se abre la posibilidad de terminar con esta anomalía privatizadora por dos motivos fundamentales.

El primero es que entre 2018 y 2021 terminan de forma escalonada los plazos de concesión de la gran mayoría de autopistas de peaje de competencia estatal y por lo tanto, si no se realizan ampliaciones de los mismos, retornarán al sector público de forma automática y sin coste adicional.

El segundo, es que ante el fracaso y la quiebra de las últimas autopistas en entrar en funcionamiento -conocidas popularmente como las Radiales- el Estado se ha visto obligado a rescatarlas, con dinero público en beneficio de intereses privados, y por lo tanto ya son de plena propiedad pública.

Entre 2018 y 2021 vence el plazo de concesión de 9 tramos muy importantes de autopistas de peaje (en la AP-7, la AP-4, la AP-2, la AP-6 y a AP-1) que en conjunto suman más de 1000 km.

Por otro lado, los 9 tramos quebrados y rescatados suman más de 600 km de autopista, de tal forma que entre ambas equivalen al 70% del total de los kilómetros de autopistas con peaje de competencia estatal.

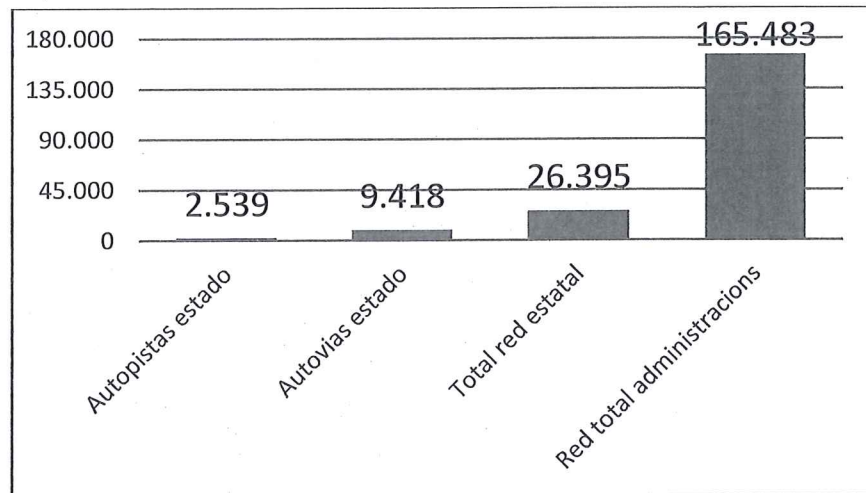
Fuera de estos dos grupos solo quedan dos autopistas de peaje que superan los 100 km de recorrido: la AP-68, Bilbao-Zaragoza, que finaliza su período concesional en 2026 y la AP-9, Ferrol- frontera portuguesa, que tiene la misma fecha inicial de concesión que la AP-68 (en 1973) pero que sucesivas ampliaciones del plazo hacen que este se extienda hasta 2048.

En síntesis, el 70% de los tramos de autopistas de peaje de competencia estatal ya están en el sector público o lo van a estar de forma gradual en los próximos cuatro años. Esto significa que sin coste adicional y a medida que vayan caducando las concesiones, el Estado puede acabar con la anomalía de que una parte de las infraestructuras de transporte por carretera sean un negocio privado con elevados costes para la ciudadanía.

A finales de 2016 la red de carreteras de alta capacidad de competencia estatal estaba formada por 12.000 km, de los que 2.549 son autopistas con peaje y los 9.460 restantes son autopistas o carreteras multicarril.

Esto significa que las autopistas con peaje solo son el 21% de los kilómetros de la red estatal de alta capacidad, porcentaje que se reduce al 1,5% del total de la red de carreteras de España, que en sus diferentes modos y ámbitos competenciales alcanza los 165.000 km.

RED DE CARRETERAS EN ESPAÑA



Fuente: elaboración propia con datos Ministerio de Fomento

Las autopistas de peaje son, por lo tanto, una anomalía en la red de carreteras que se corresponde con decisiones tomadas básicamente en dos períodos determinados y que ahora estamos en condiciones de resolver de forma definitiva y además hacerlo con un coste muy bajo, cuando no directamente cero.

Una posibilidad factible y barata para acabar con el negocio privado de las infraestructuras de transporte por carretera, rematando con una excepción que rompe con el principio lógico de gestión integrada de la red.

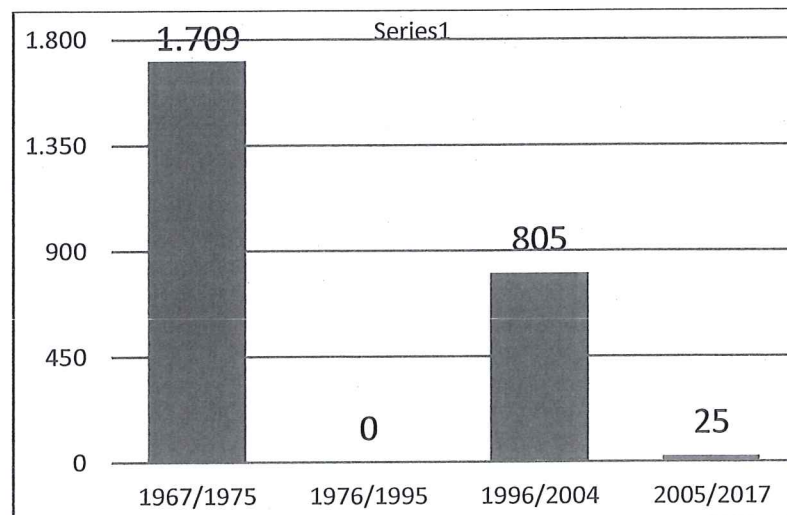
Sin embargo, esta recuperación para lo público de un negocio privado, que discrimina territorios y usuarios, está sometida a una doble amenaza: la presión de las grandes empresas de la construcción y de los bancos para seguir con el negocio y la voluntad explicitada por el Partido Popular de ceder a esta presión.

Una doble amenaza que se concreta en el anuncio del gobierno de su intención de volver a privatizar la gestión de las radiales. Y en la posibilidad que se prorroguen las concesiones que irán venciendo entre 2018 y 2021, utilizando la coartada de nuevas obras y peajes blandos.

Es por lo tanto urgente articular una respuesta colectiva para impedir que la estafa de las autopistas de peaje se prolonguen en el tiempo. Porque esta forma de gestionar las infraestructuras es una anomalía también temporal, porque una buena parte de ellas se corresponden con la explotación de concesiones realizadas antes de 1977, esto es, son concesiones previas a la recuperación de la democracia.

Es en pleno Franquismo, entre 1967 y 1975, cuando se utiliza por primera vez esta fórmula de explotación de tramos de autopista con peaje a través de concesiones para la financiación de la construcción de las autopistas, con todos los problemas de legitimidad social que ello implica.

KILOMETROS DE AUTOPISTAS CON PEAJE POR AÑO DE CONCESIÓN



Fuente: elaboración propia con datos Ministerio de Fomento

Una legitimidad igualmente cuestionable en las autopistas de segunda generación, que son las que se construyen por iniciativa privada por concesiones realizadas entre 1999 y 2004. Son las denominadas autopistas radiales, impulsadas en el segundo gobierno de Aznar, al calor de la burbuja especulativa, con estimaciones de tráfico sobrevaloradas y que han terminado en quiebra.

Esta es sin duda una reflexión importante. Las autopistas de peaje en España se corresponden en lo fundamental con dos períodos concretos de una historia.

Las de primera generación se construyen en la dictadura franquista con concesiones entre 1967 y 1975, con periodos iniciales de entre 25 y 39 años pero que 50 años después siguen en vigor gracias a oportunas prórrogas del período concesional. El récord lo tiene la AP-9, que tiene fecha de concesión el 18 de agosto de 1973 pero, después de sucesivas prórrogas, estará en vigor hasta 2048, esto es, 75 años de período concesional.

Desde 1976 hasta el año 1.995 pasaron 20 años sin que prácticamente se realizaran nuevas concesiones, hasta que en 1996 llegó Aznar a la Presidencia de Gobierno y Álvarez Cascos al Ministerio de Fomento y se volvió al modelo de la privatización de la red de carreteras. Así, entre el final de 1999 y 2004 se adjudicaron 9 concesiones para la explotación de autopistas de peaje entre Madrid-Toledo, Ocaña-La Roda, Cartagena-Vera, las cuatro radiales de Madrid, la circunvalación de Alicante y la Autovía al aeropuerto de Barajas.

Esta segunda generación de autopistas de peaje ha sido un enorme fracaso, generado por las grandes empresas constructoras y los bancos pero con la complicidad del gobierno de Aznar.

Una complicidad culpable con el lobby bancario/constructor en el que aparecen los nombres de las personas, de las empresas constructoras y de los bancos que son los responsables de buena parte del inflado de la burbuja de la construcción, en este caso en forma de obra pública en infraestructuras.

En la operación de las radiales esta ACS (Florentino Pérez), OHL (Villar Mir), Sacyr (Del Rivero) y entidades como Caja Madrid, Unicaja, Cajamurcia o Cajamar.

La planificación y la construcción de estas autopistas fue un auténtico desastre: mala planificación, sobrecostes en las expropiaciones -de las que se beneficiaron entre otras la familia Franco o los herederos de Serrano Suñer-, previsiones infladas de tráfico, reducidos fondos propios y por lo tanto elevado apalancamiento.

Un despropósito absoluto que sin embargo contaba con una red de protección pública: la responsabilidad patrimonial de la Administración, por lo que, en caso de quiebra el Estado se hace responsable del coste del rescate.

Este aval público, la garantía de que el Estado asumirá el coste, es en realidad la clave que explica la barbaridad del modelo elegido y la aberrante gestión privada del proyecto, en el que estaban, como se vio, la flor y nata de las empresas especulativas del sector.

C.DIP B4145 20/12/2017 12:32



La anomalía de las autopistas con peaje como negocio privado de los grandes grupos de la construcción y de la banca, que rompen con el carácter público, universal e integrado de la red de carreteras, se pone de evidencia cuando se analiza lo que sucedió en los diferentes periodos de nuestra historia reciente.

Porque como se dijo, las autopistas de peaje de competencia del gobierno central se hicieron en la dictadura de Franco y en los gobiernos de Aznar, pero en las últimas décadas también se ha construido miles de kilómetros de vías de alta capacidad libres de peajes.

Desde 1976 se han puesto en servicio más de 14.000 kilómetros de autovías y carreteras multicarril que articulan el territorio del estado, proporcionando movilidad a empresas y ciudadanía, pero son de propiedad pública y sin peajes.

Una amplia red, de carácter público, que cubre el conjunto del territorio, en una red articulada, que tiene una lógica integrada de gestión que sin embargo rompe la presencia de las autopistas de peaje.

Un ejemplo lo pone de evidencia. Un coche o un camión puede cubrir los 600 kilómetros que van desde Ferrol hasta Madrid (hasta Adanero en realidad) si pagar ningún peaje, pero si quiere ir a Vigo tiene que pagar 46 euros ida y vuelta. ¿Cuál es la lógica de esta situación? Ninguna, o mejor dicho una: el negocio de las grandes empresas que rentabilizan tramos de carretera que deberían ser de propiedad pública.

En cualquier caso, el rescate de las 9 autopistas de nueva generación, las de Aznar, y el final de la concesión de la mayoría de las autopistas de peaje de primera generación, las del dictador Franco, abre la oportunidad histórica de acabar con la anomalía del negocio privado en la red de carreteras de alta capacidad.

En el primer caso, las 9 autopistas que ha tenido que asumir el Estado, pagando varios miles de millones de euros en aplicación de la responsabilidad patrimonial de la Administración, no deberían volver a ser privatizadas. Sería un escándalo: rescatar con dinero público empresas quebradas por la irresponsabilidad empresarial de bancos y constructoras para una vez recuperadas volver a entregarlas a las mismas empresas u otras compañías similares.

Los cerca de 600 km de autopistas que ya son propiedad del Estado deben seguir siendo públicas, porque ya las hemos pagado. La voluntad del PP de volver a privatizarlas, después del fracaso absoluto cuando no la corresponsabilidad en la estafa del gobierno Aznar, es inaceptable. No tiene ninguna lógica económica, al menos desde el interés público.

En el segundo caso, se trata de ir asumiendo la titularidad de la explotación a medida que se vayan terminando los plazos de las concesiones, que se concreta entre el final de 2018 y agosto de 2021.

En menos de cuatro años más de 1.000 km de autopistas de peaje de competencia estatal terminarán su período concesional y, por lo tanto, volverán a manos públicas, no solo su propiedad si no su gestión.

Ante esta situación, las empresas propietarias están en plena campaña de presión al gobierno para conseguir, otra vez, prorrogas de las concesiones a cambio de compromisos de obras y de peajes blindados, al tiempo que argumentan que el Estado no puede asumir el coste de explotación por la necesidad de reducir el gasto público y controlar el déficit.

La línea de actuación es clara: estamos ante la oportunidad de acabar con la anomalía de los peajes, con la privatización de parte de las infraestructuras de transporte terrestre, definiendo una red pública que debe ser gestionada de forma única, acabando con los agravios tanto a los territorios como a las usuarias y usuarios, con las tarifas abusivas y la mala gestión de las grandes empresas del sector, dando por terminado un modelo de negocio que nace en el franquismo y tiene su remedo en el *neoliberalismo de amiguetes* de Aznar.

Por todo ello se formula la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

El Congreso insta al Gobierno a:

1. Mantener en el sector público las 9 autopistas quebradas y rescatadas con dinero público, renunciando de forma explícita a volver a privatizarlas, dando marcha atrás en los pasos que ya ha dado para volver a adjudicárselas al sector privado, esto es, paralizando de inmediato el procedimiento de licitación de dos contratos de servicios para la realización de algunas de las actividades preparatorias necesarias para volver a privatizar esas vías, publicado en el BOE del 4 de octubre de 2017. Estas 9 autopistas son:

- la R-2 Madrid-Guadalajara
- la R-3 Madrid-Arganda
- la R-4 Madrid-Ocaña
- la R-5 Madrid-Navalcarnero
- el Eje Aeropuerto (M-12)
- la autopista Madrid- Toledo (AP-41)
- la autopista Ocaña-La Roda (AP-36)
- la autopista Cartagena- Vera de la AP-7
- la Circunvalación de Alicante

2. No ampliar los periodos de ninguna concesión de las actuales autopistas de peaje a medida que vayan alcanzando el final del período concesional en los próximos años, de tal forma que su explotación se realice de forma directa por el sector público, empezando por las que terminan entre 2018 y 2021:

- la AP-6 Villalba-Adanero el 29/1/2018
- la AP-1 Burgos-Armiñán el 30/11/2018
- la AP-7 Tarragona-Valencia el 31/12/2019
- la AP-7 Valencia-Alicante el 31/12/2019
- la AP-4 Sevilla-Cádiz el 31/12/2019
- la AP-7 Montmeló-La Jonquera el 31/8/2021
- la AP-7 Barcelona-Tarragona el 31/8/2021
- la AP-7 Montmeló-El Papiol el 31/8/2021
- y la AP-2 Zaragoza-Mediterráneo el 31/8/2021