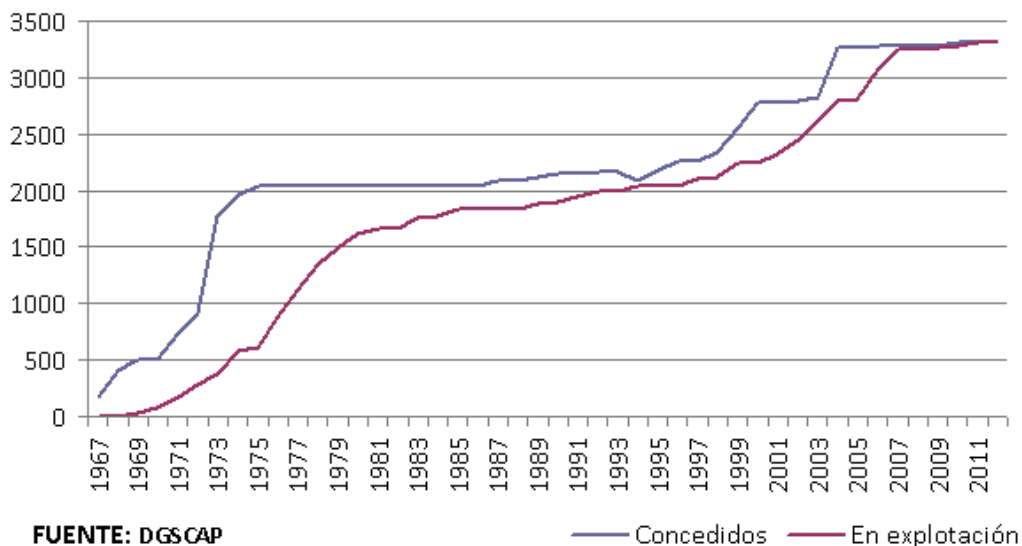


Autopistas de peaje: la desazón del cambio de milenio

El desarrollo de la red viaria de alta capacidad y de peaje en España se remonta a fines de la década de los sesenta, cuando se otorgaron las primeras concesiones para su construcción y explotación.

Este primer impulso concesional terminó en el año 1975 con 2.042 kilómetros concedidos que fueron entrando en funcionamiento de forma gradual. Primero, la autopista del Maresme, más tarde la Barcelona-La Jonquera, y la Sevilla-Cádiz y un pequeño tramo en la provincia de Málaga. Unos años después se abrían a la circulación una parte del eje mediterráneo y del Ebro, la Villalba-Adanero (túnel del Guadarrama) y la Bilbao-Behovia, completándose un primer mapa caracterizado por unos tramos que, de algún modo, tenían expectativas de unos volúmenes de tráfico suficientemente importantes para sustentar las concesiones.

Las concesiones de autopistas de peaje en España.
Km de vía



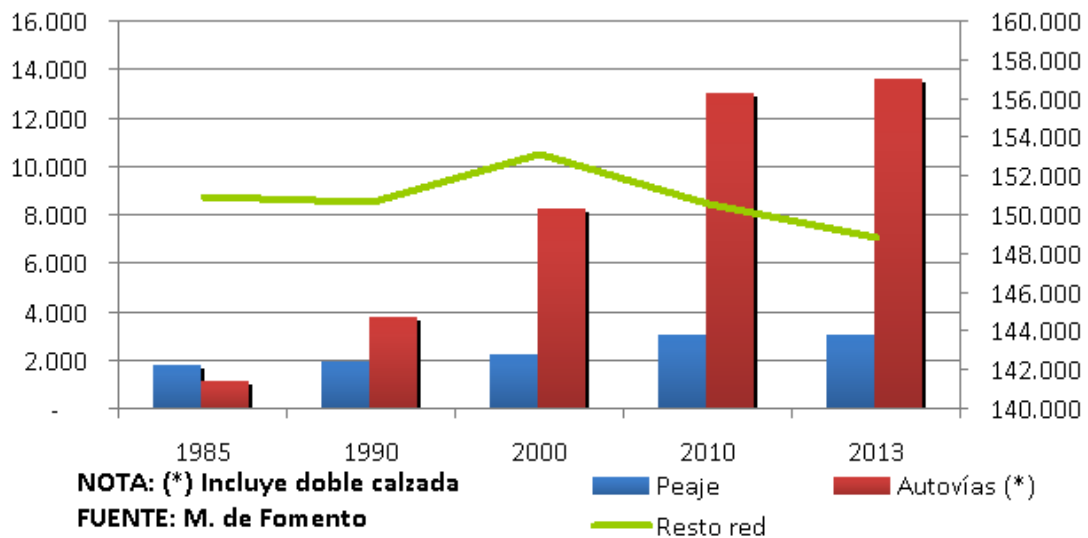
Este modelo de generación de infraestructuras viarias quedó totalmente parado a partir de 1975 y hasta el año 1986 cuando, tímidamente, se empezaron a adjudicar

nuevas concesiones aunque a un ritmo mucho más moderado que en años precedentes. Hasta 1997, es decir, en más de un decenio, sólo se concedieron 214 kilómetros de nuevas autopistas, o sea, poco más del 10% del total concedido históricamente.

Las causas de la ralentización de este proceso son claras. En primer término, las dificultades económicas del país durante la transición y hasta la entrada en la Unión Europea en 1986 no sólo incidieron en el resultado de explotación de la mayor parte de concesiones, sino que dibujaban un panorama económico que, de facto, imposibilitaba la continuidad del modelo a corto plazo por falta de viabilidad teórica de las concesiones. En segundo lugar, el giro radical en la política pública de construcción de carreteras a partir de fin de los noventa optando por el modelo de autovías libres de peaje suponía un impedimento mayor para continuar licitando concesiones de pago.

La transformación de la red vial en España: 1985-2013

Kilómetros según tipo de vía



Aún así, a pesar de la extensión sistemática de las autovías libres, a partir de 1997 el país vivió un resurgimiento de la concesión de vías de peaje. Entre 1997 y 2005 se concedieron 1.001 kilómetros más de vías de pago que respondías, en términos generales, a itinerarios prácticamente cubiertos en ese momento por vías gratuitas de alta capacidad. Sin duda, una opción muy arriesgada y sólo sostenible, tampoco con certeza, si los flujos de tráfico continuaban aumentando a ritmos espectaculares. La

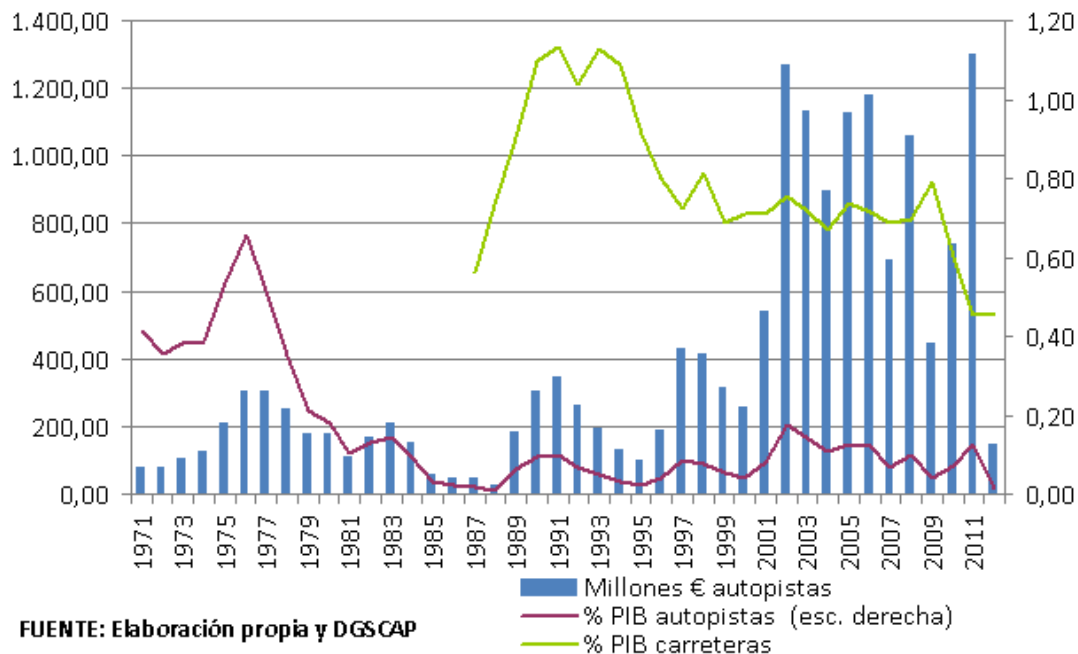
crisis se encargó de desmentir incluso los pronósticos más conservadores y confirmó que la semilla sembrada sufría un gran riesgo de no germinar.

La dimensión económica de las autopistas de peaje

La inversión en autopistas de peaje ha supuesto una canalización de recursos notable a lo largo de todos estos años, a pesar de que en términos relativos respecto al PIB las cifras son modestas salvo en la primera época, cuando la inversión en grandes infraestructuras viarias se concentra en este tipo de vías. En efecto, en aquellos momentos la inversión llegó a cifras superiores al 0,60 del PIB, muy alejadas de las registradas en los años ochenta y principios de los noventa. En cualquier caso, el relanzamiento de la política de concesiones a partir de 1997 supuso una cierta recuperación de la importancia relativa de las inversiones que se volvió a situar, en términos generales, por encima del 0,10 del PIB. La inversión en autopistas de peaje fue muy inferior a la realizada en el resto de la red viaria, que tuvo máximos históricos superiores al 1% del PIB a principios de los noventa.

La cifra de inversiones en autopistas se refiere a un conjunto de conceptos de los que sólo una parte corresponde a la ejecución de la obra física. Según datos de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje, esta partida ha representado un 76,7% de la cifra dada como inversión total acumulada en el período 1967-2012. Junto a esta cifra, la segunda magnitud en importancia correspondió a las cantidades destinadas a expropiaciones, en total más de 2.300 millones de euros a lo largo del período, equivalentes al 14,2% de la cifra global atribuida a esta inversión.

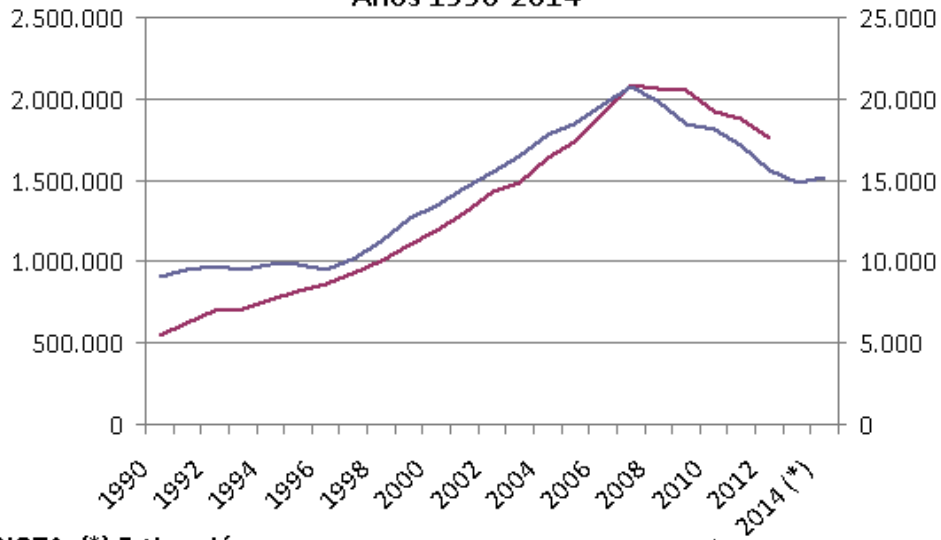
Inversiones en autopistas de peaje y carreteras 1971-2012
Millones de € y % s/PIB



El sector de las autopistas ha progresado sensiblemente a lo largo de estos años. A medida que se iban construyendo infraestructuras y a remolque del incremento del parque automovilístico, del turismo, de la movilidad ciudadana y de la economía y el transporte en general, el volumen de tráfico en las vías de peaje ha ido creciendo sin interrupción hasta a la llegada de la crisis. Las cifras son claras: en 2007 el volumen total de tráfico en las autopistas alcanza su máximo histórico con 20.734 millones de vehículos-kilómetro. A partir de este año, el descenso es continuo hasta el año 2013, en que se llega a 14.884 millones de vehículos-kilómetro, nivel muy similar al del año 2001. Sin embargo, el tráfico se ha recuperado ligeramente en los primeros meses de 2014, un 1,9% en el acumulado enero-agosto.

Tráfico e ingresos por peaje en las autopistas

Años 1990-2014



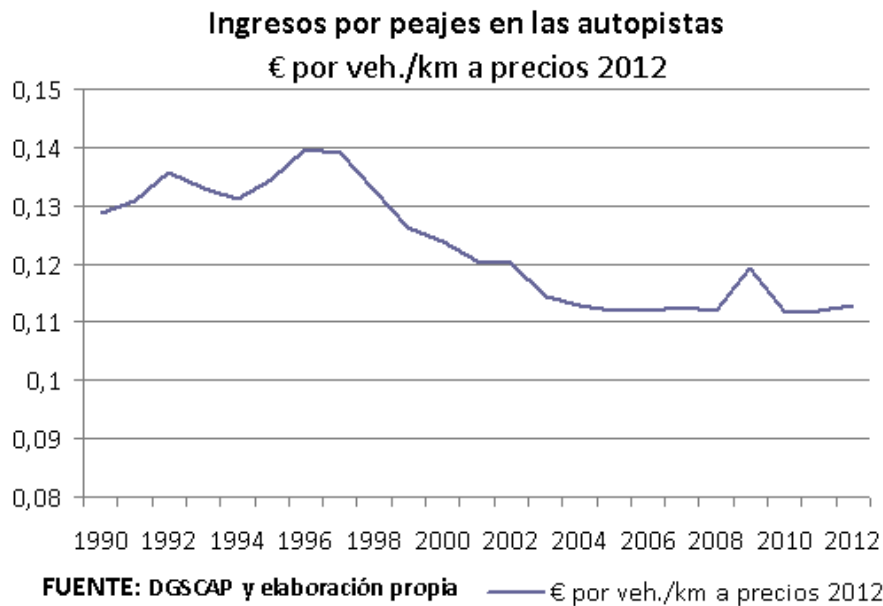
NOTA: (*) Estimación

FONT: M. Fomento y DGSCAP

— Peajes miles €

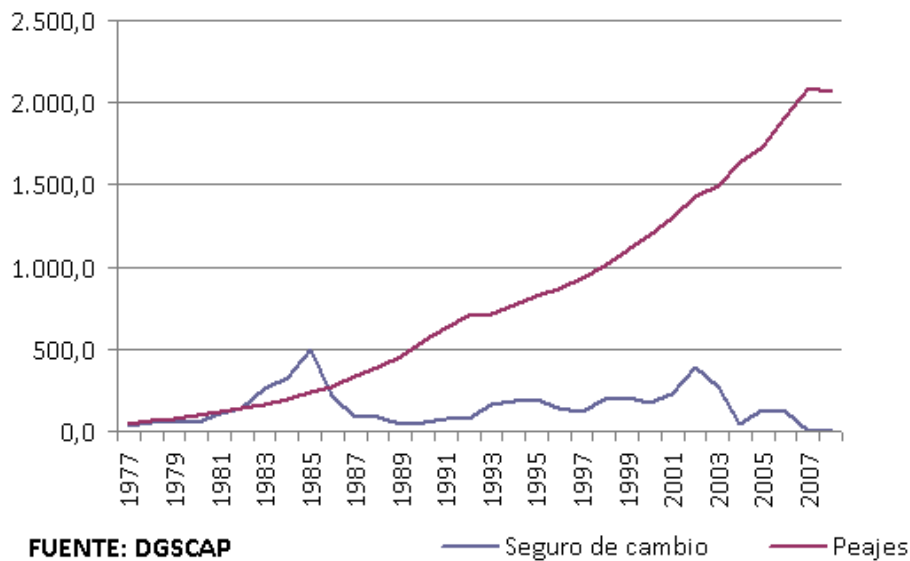
— Miil. veh./km (esc. Izquierda)

El auge y el declive del tráfico se han reflejado, lógicamente, en los ingresos de las concesionarias y sus resultados. En términos de ingresos, el paralelismo es total, lográndose un máximo superior a los 2.090 millones de euros en 2007 y, a partir de entonces, un declive progresivo con una caída de la facturación cercana al 20% respecto a los máximos. La evolución tarifaria no ha incidido sensiblemente en estas cifras, ya que, según los datos de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje, el ingreso medio por vehículo y kilómetro se ha mantenido prácticamente estable en los últimos años, ligeramente por encima de los céntimos de euro, considerando precios constantes los de 2012.



De todos modos, a lo largo de los años, los ingresos por operaciones de las autopistas de peaje, es decir los derivados del tráfico o de la explotación de servicios complementarios, se han visto complementados hasta el año 2008 por las transferencias públicas a cuenta del llamado seguro de cambio, que cubría las concesionarias de los eventuales riesgos de fluctuación de la moneda. Las cantidades recibidas han sido muy importantes en períodos de inestabilidad cambiaria como los años anteriores a la entrada en la UE y, más tarde, antes de la implantación del euro. En algunos casos, las indemnizaciones recibidas superaron los ingresos por peajes y durante muchos años los cobros por este concepto supusieron entre el 15 y el 25% de los ingresos ordinarios por peajes. En 2008 se terminan estas indemnizaciones, ya que toda la deuda asegurada había sido devuelta.

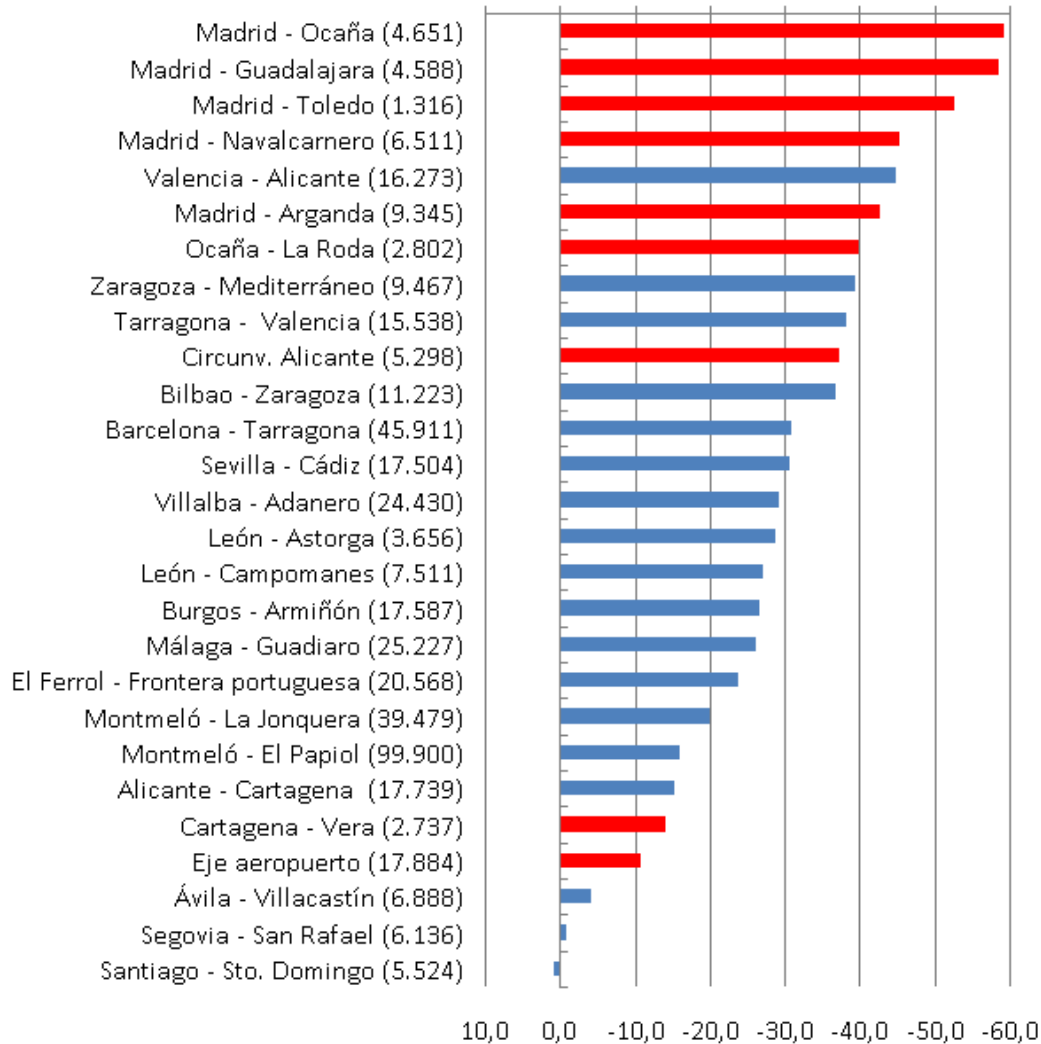
Transferencias públicas por seguro de cambio
Millones de euros corrientes



Las consecuencias de la crisis sobre las sociedades concesionarias de autopistas

En las líneas anteriores se ha puesto de manifiesto el fuerte impacto de la crisis económica sobre el tráfico en las autopistas de peaje y, en consecuencia, sobre los ingresos y los resultados de las empresas concesionarias. Las consecuencias no han sido de la misma intensidad para todos los operadores del sector, ya que por una parte las disminuciones de tráfico han sido muy variables según tramos de autopista y concesiones, y por otro, sobre todo, la situación de partida no era la misma para muchas sociedades, en especial las de nueva creación.

IMD en las autopistas de concesión estatal
 % variación 2007-2013 (eje inverso)



NOTA: En rojo, autopistas en rescate. Entre paréntesis IMD 2013
FUENTE: Ministerio de Fomento

En este sentido, las consecuencias más graves las han experimentadas un conjunto de concesionarias que han entrado en concurso de acreedores y que, actualmente, tienen el futuro pendiente de cómo se resuelva el plan de rescate propiciado por el Ministerio de Fomento. De hecho, son nueve las autopistas que han entrado en este plan de rescate y ocho las concesionarias que las gestionan. En concreto, las vías afectadas son las autopistas de acceso a Madrid, las llamadas radiales, así como otros tramos como la continuación hacia el Mediterráneo de alguna de estas obras (la AP-36 Ocaña-Rueda) o la circunvalación de Alicante y el tramo de la AP-7 entre Cartagena y Vera.

Siete de estas autopistas se cuentan entre las que han experimentado bajadas más intensas del tráfico con el agravante que algunas de ellas no han logrado históricamente volúmenes de tráfico consistentes con los volúmenes de inversión. Así, el caso de la Madrid-Toledo es paradigmático, con una IMD de 1.316 vehículos por día en el año 2013. En una línea similar, también habría que añadir Ocaña-La Roda, con una IMD en torno a los 2.800 vehículos por día.

Las otras dos autopistas rescatadas, la Cartagena-Vera y el Eje del aeropuerto de Madrid, en cambio, han experimentado caídas de tráfico más moderadas. Sin embargo, no han evitado el hundimiento económico por la insuficiencia del tráfico, dada la magnitud de las inversiones realizadas. De hecho estas dos vías, junto con la Circunvalación de Alicante, presentan un ratio de inversión por vehículo-kilómetro totalmente descabellado, superior a los seis millones de euros, atendiendo al tráfico de 2012. Dicho de otro modo, cada vehículo que circulara por estas autopistas debería recorrer unos 100 millones de kilómetros para recuperar la inversión en términos de ingresos por peajes, dado que el peaje medio en estas dos vías supera ligeramente los seis céntimos por kilómetro.

En conjunto, en 2012, los resultados operativos de estas compañías fueron negativos por importe de 408,4 millones de euros y la deuda acumulada a fin de año ascendía a 2.122,8 millones, cifra desorbitante que de facto complica mucho la resolución del conflicto. A título de ilustración debemos tener en cuenta que los ingresos por peajes de 2012 de todas estas autopistas, 72 millones de euros, representan únicamente el 3,4% de la deuda. Dicho de otro modo, amortizar esta deuda con este nivel de ingresos exigiría casi 30 años, y eso si las concesionarias no tuvieran ningún gasto.

Ante esta situación, el plan de rescate preparado por el Ministerio de Fomento apunta a la creación de una empresa pública de autopistas que continuaría con la explotación de estas concesiones después de haber pactado una reconversión de la deuda, intentando, por un lado, una condonación parcial de parte de los acreedores y por otro, una reconversión a partir de una emisión de bonos a 30 años. Con todo, en estos momentos, este Plan permanece todavía en el juzgado pendiente de resolución y también de acuerdo formal con los acreedores.

En cualquier caso, pues, este episodio es una muestra más de la planificación de infraestructuras en nuestro país. Con toda certeza, un análisis coste-beneficio mínimamente razonable y la búsqueda del interés general hubieran desaconsejado de entrada la licitación de estas concesiones. La realidad, una vez más, ha desafiado el sentido común y no precisamente con un coste despreciable para el contribuyente.

DATOS BÁSICOS DE LAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS DE AUTOPISTAS DE PEAJE							
Año 2012							
	Longitud	Personal	Peajes miles €	Resultado operaciones miles €	IMD (veh./día)	Tráfico (millones veh./km)	Deuda media miles €
Accesos de Madrid	91,5	122	18.938,60	-29.016,00	9.224	899,5	218.347
ACEGA	56,6	37	8.911,70	898,6	4.967	103,0	78.332
ACESA	534,9	937	426.945,00	936.687,00	31.447	5507,0	1.119.285
AP-1 Europistas	84,3	149	60.980,50	19.978,90	18.213	562,0	68.006
AUCALSA	86,8	86	35.557,50	-617,1	7.970	226,8	301.750
AUCAT	56,3	124	82.357,00	33.008,00	21.973	440,0	n.d
AUCOSTA	114	100	6.919,20	-39.230,10	2.820	116,2	5.082
AUDASA	218,9	270	132.354,20	44.145,70	21.822	1753,9	837.519
AUDENASA	112,6	129	37.566,30	14.735,80	17.715	730,2	n.d
AULESA	38	46	5.213,00	-2.141,00	3.570	55,4	312.340
AUMAR	467,6	488	250.688,00	98.297,00	16.096	2978,3	154.534
AUSOL	102,2	115	44.169,80	12.458,60	25.816	927,3	582.574
AUSUR	76,6	65	8.869,10	-9.878,20	16.931	474,7	314.164
AUTEMA	43,1	63	80.085,70	72.696,60	15.056	300,2	n.d
Autoestradas Galicia	57,8	66	13.826,80	4.333,40	9.645	205,1	n.d
AVASA	294,4	348	126.313,00	20.555,00	11.846	1276,6	466.492
BIDEGI	123,2	273	91.204,80	18.162,60	25.221	1136,7	n.d
CIRALSA	53,5	58	5.155,70	-103.409,70	5.710	69,4	397.462
Eje Aeropuerto	8,8	55	4.149,80	-3.734,70	18.299	63,2	106.306
GUADALCESA	24,5	32	8.626,60	-2.416,00	8.192	84,1	272.168
HENARSA	85,5	119	15.095,00	-21.132,00	5.928	351,7	1.243.731
IBERPISTAS+ Cast. de	120,4	252	97940	-53787	17511	771,7	1.284.792
INVICAT	66,5	263	102.996,00	46.047,00	49.690	1206,9	n.d
MADRID-TOLEDO	81	84	1.954,90	-8.731,70	931	40,2	741.895
MADRID-LEVANTE	177	73	13.175,90	-81.135,00	3.015	140,7	415.863
MADRID-Sur	99,1	89	13.744,60	-234.123,60	5.489	442,0	133.448
TABASA	16,7	92	37.343,00	-12.885,80	27.819	169,6	n.d
Túnel de Sóller	3	15	6.501,00	1.219,00	7.550	8,4	n.d
Túnel del Cadí	29,7	47	21.122,60	1.245,10	5.644	61,4	n.d
NOTA: En rojo sociedades en rescate							
FUENTE: Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje							

CONCESIONES Y ACCIONISTAS DE LAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS		
Año 2012		
Concesionaria	Tramos	Accionistas
Accesos de Madrid	R3, R5 M50, A6-M409	Varios (7)
ACEGA	Santiago-Alto Sto. Domingo	Tacel Inversiones (1)
ACESA	El Papiol-Montmeló-Ia Jonquera,	Abertis
	Barcelona-Tarragona,	
	Zaragoza-Mediterráneo	
AP-1 Europistas	Burgos-Armiñón	Itinere Inf. SA
AUCALSA	Campomanes-León	Ena Infraestructuras SA
AUCAT	Castelldefels-El Vendrell	ACESA
AUCOSTA	Cartagena-Vera	Autopista del Sureste (4)
AUDASA	El Ferrol-Frontera portuguesa	Ena Infraestructuras SA
AUDENASA	Tudela-Izurun	ENA, Corp. Publ. Emp. De Navarra
AULESA	León-Astorga	Iberpistas (Abertis)
AUMAR	Tarragona-Alicante-Sevilla-Cadis	Abertis
AUSOL	Málaga-Estepona-Guadiaro	Cintra/Unicaja
AUSUR	Alicante-Cartagena	Diversos (6)
AUTEMA	Terrassa-Manresa	ACESA, Inv. Autopistas Cataluña.
Autoestradas Galicia	A Coruña-Carballo,	Ena Infraestructuras SA
	Puxeiros-Val Miñor	
AVASA	Bilbao-Zaragoza	Iberpistas (Abertis)
BIDEGI	Ermua-Behovia	Diputac. Foral Guipuzcoa
CIRLSA	Circunvalación Alicante	Aumar, Globalvía, ACS
Eje Aeropuerto	Eje aeropuerto de Madrid	DHL
GUADALCESA	Málaga-Alto Pedrizas	Sacyr, Unicaja, Caixa Nova Inv.
HENARSA	R2 M40-Guadalajara, (M50 A1A2)	Infraestructuras Radiales SA (2)
IBERPISTAS+ Cast. de	Villalba-Adanero	Abertis
INVICAT	Maresme, BCN-Montmelo	Abertis
MADRID-TOLEDO	Madrid-Toledo	
MADRID-LEVANTE	Ocaña-Roda	Inv. Autopistas de Levante (5)
MADRID-Sur	R4 M50-Ocaña, M50 (M409 a2, M31	Inv. Autopistas del Sur (3)
TABASA	Túneles de Vallvidrera	GISA, Generalitat Catalunya
Túnel de Sóller	Túnel de Sóller	Globalvía, otros
Túnel del Cadí	Túnel del Cadí	ACESA, GISA, Generalitat Cat.
NOTA: En rojo sociedades en rescate		
(1) Participada por Itinere, Ena Inf., Globalvía (FCC, Caja Madrid) y NCG Banco		
(2) Grupo ACS, Acciona, Iberpistas, Avasa, Globalvía		
(3) Cintra Inf., Sacyr, CCM Corporación		
(4) Globalvía Inf. (FCC, Caja Madrid), Ploder Concesiones, Cam, Cajamar, Caja Rural, Unicaja		
(5) Cintra Inf., Sacyr, Gipuzkoa Donostia Kutxa, Budimex		
(6) Caja Murcia, Cajamar, Caja Rural, Infu Capital, Ploder Conc.		
(7) Iberpistas, Grupo ACS, Sacyr Vallfermoso, Caja Madrid		
FUENTE: Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje		