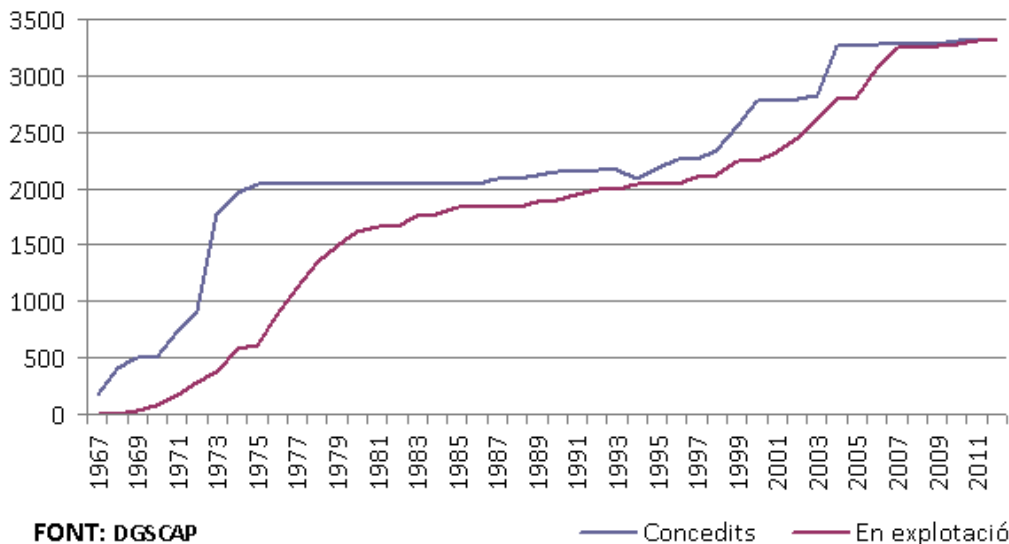


Autopistes de peatge: el desfici del canvi de mil·lenni

El desenvolupament de la xarxa viària d'alta capacitat i de peatge a Espanya es remunta a finals de la dècada dels seixanta, quan es van atorgar les primeres concessions per a la seva construcció i explotació.

Aquest primer impuls concessional va acabar l'any 1975 amb 2.042 quilòmetres concedits que van anar entrant en funcionament de manera gradual. Primer, l'autopista del Maresme, més tard la Barcelona-la Jonquera, i la Sevilla-Cadis i un petit tram a la província de Màlaga. Uns anys més tard s'obrien a la circulació una part de l'eix mediterrani i de l'Ebre, la Villalba-Adanero (túnel del Guadarrama) i la Bilbao-Behovia, completant-se un primer mapa caracteritzat per uns trams que, d'alguna manera, tenien expectatives d'uns volums de trànsit prou importants per sustentar les concessions.

Les concessions d'autopistes de peatge a Espanya.
Km de via



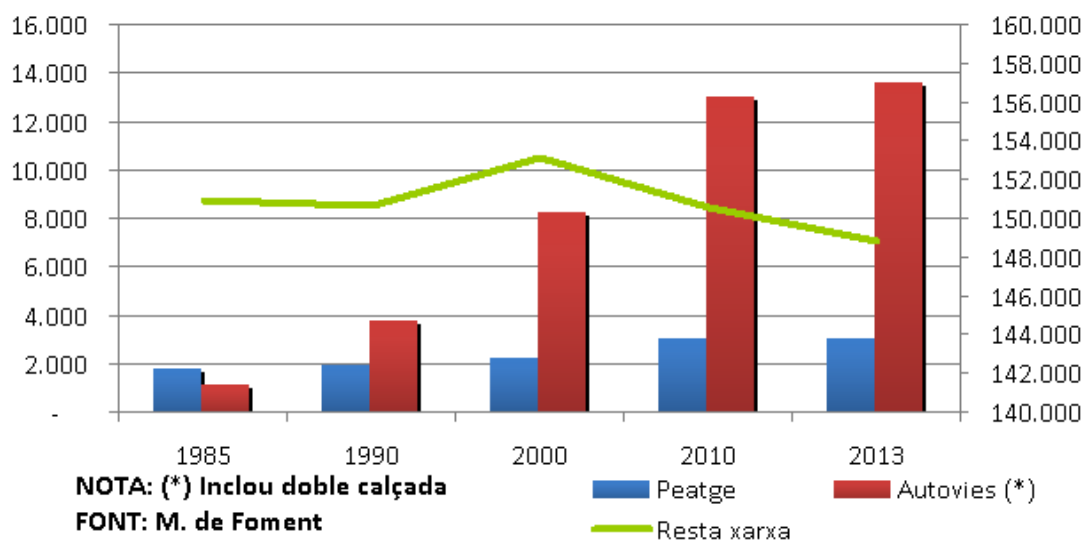
Aquest model de generació d'infraestructures viàries va quedar totalment aturat a partir del 1975 i fins a l'any 1986 quan, tímidament, es van començar a adjudicar noves concessions encara que a un ritme molt més moderat que en anys precedents. De fet, fins a l'any 1997, és a dir, en més d'un decenni, només es van concedir 214

quilòmetres de noves autopistes, és a dir, poc més del 10% del total concedit històricament.

Les causes de l'alentiment d'aquest procés són clares. En primera instància, les dificultats econòmiques del país durant la transició i fins a l'entrada a la Unió Europea l'any 1986 no només van incidir en el resultat d'explotació de la major part de concessions, sinó que dibuixaven un panorama econòmic que, de facto, impossibilitava la continuïtat del model a curt termini per manca de viabilitat teòrica de les concessions. En segon lloc, el gir radical en la política pública de construcció de carreteres a partir de finals dels noranta optant pel model d'autovies lliures de peatge suposava un impediment major per continuar licitant concessions de pagament.

La transformació de la xarxa viària a Espanya: 1985-2013

Quilòmetres segons tipus de via



Tot i això, malgrat l'extensió sistemàtica de les autovies lliures, a partir del 1997 el país va viure una revifalla de la concessió de vies de peatge. En efecte, entre el 1997 i el 2005 es concediren 1.001 quilòmetres més de vies de pagament que donaven resposta, en termes generals, a itineraris pràcticament coberts en aquell moment per vies gratuïtes d'alta capacitat. Sens dubte, una opció molt arriscada i només sostenible, tampoc amb certesa, si els fluxos de trànsit continuaven augmentant a ritmes espectaculars. La crisi es va encarregar de desmentir fins i tot els pronòstics més conservadors i va confirmar que la llavor sembrada tenia un gran risc de no germinar.

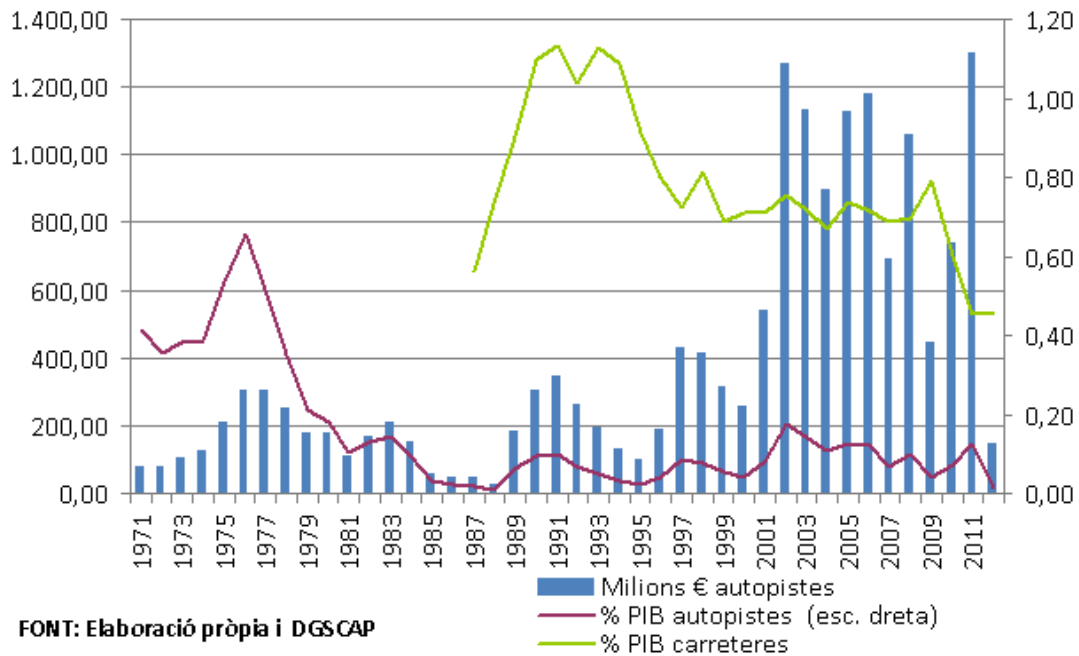
La dimensió econòmica de les autopistes de peatge

La inversió en autopistes de peatge ha suposat una canalització de recursos notable al llarg de tots aquests anys, malgrat que en termes relatius respecte al PIB les xifres són modestes llevat de la primera època, quan la inversió en grans infraestructures viàries es concentra en aquest tipus de vies. En efecte, en aquells moments la inversió va arribar a xifres superiors al 0,60 del PIB, molt lluny de les registrades als anys vuitanta i primers dels noranta. En qualsevol cas, el relleu de la política de concessions a partir del 1997 va suposar una certa recuperació de la importància relativa de les inversions que es va tornar a situar, en termes generals, per sobre el 0,10 del PIB. La inversió en autopistes de peatge va ser molt inferior a la realitzada en la resta de la xarxa viària, que va tenir màxims històrics superiors a l'1% del PIB a principis dels noranta.

La xifra d'inversions en autopistes fa referència a un conjunt de conceptes només una part dels quals correspon a l'execució de l'obra física. Segons dades de la Delegació del Govern a les Societats Concessionàries d'Autopistes de Peatge, aquesta partida ha representat un 76,7% de la xifra donada com a inversió total acumulada en el període 1967-2012. Al costat d'aquesta xifra, la segona magnitud en importància ha correspost a les quantitats destinades a expropiacions, en total més de 2.300 milions d'euros al llarg del període, equivalents al 14,2% de la xifra global atribuïda a aquesta inversió.

Inversions en autopistes de peatge i carreteres 1971-2012

Milions d'€ i % s/PIB

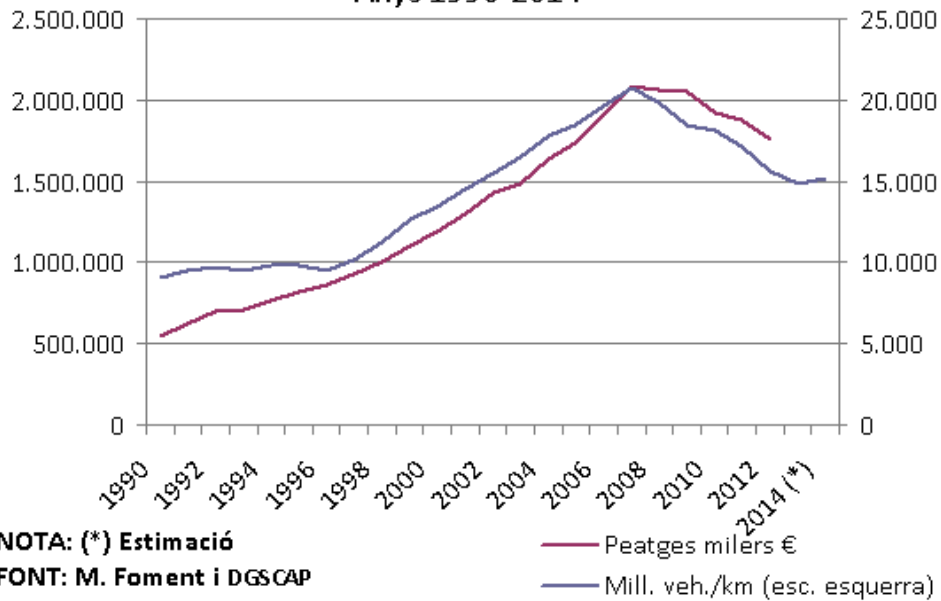


FONT: Elaboració pròpia i DGSCAP

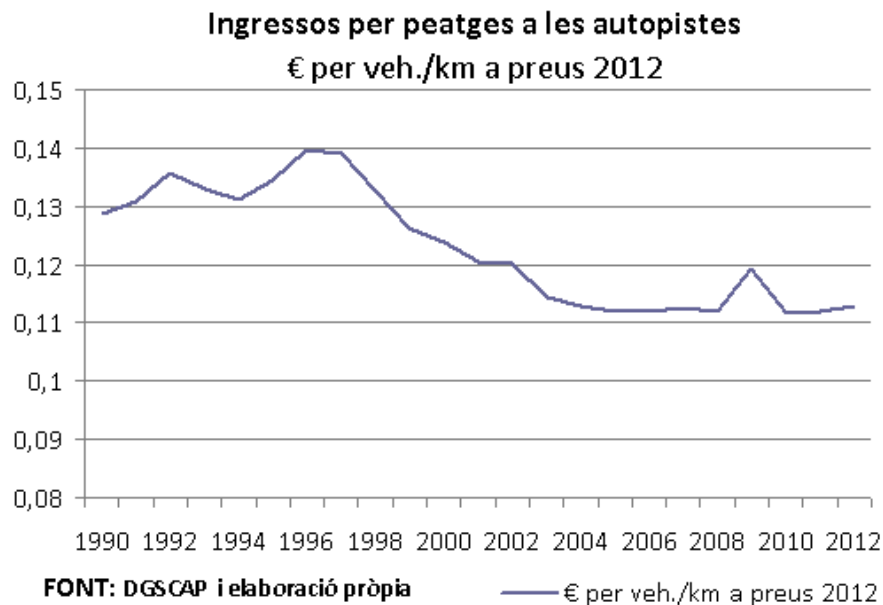
El sector de les autopistes ha progressat sensiblement al llarg d'aquests anys. A mesura que s'anaven construint infraestructures i a remolc de l'increment del parc automobilístic, el turisme, la mobilitat ciutadana i de l'economia i el transport en general, el volum de trànsit a les vies de peatge ha anat creixent sense interrupció fins a l'arribada de la crisi. Les xifres són clares, l'any 2007 el volum total de trànsit a les autopistes arriba al seu màxim històric amb 20.734 milions de vehicles-quilòmetre. A partir d'aquest any, la davallada és continuada fins a l'any 2013, en què s'arriba a 14.884 milions de vehicles-quilòmetre, nivell molt similar al de l'any 2001. No obstant això, el trànsit s'ha recuperat lleugerament els primers mesos del 2014, un 1,9% en l'acumulat de gener-agost.

Trànsit i ingressos per peatge a les autopistes

Anys 1990-2014

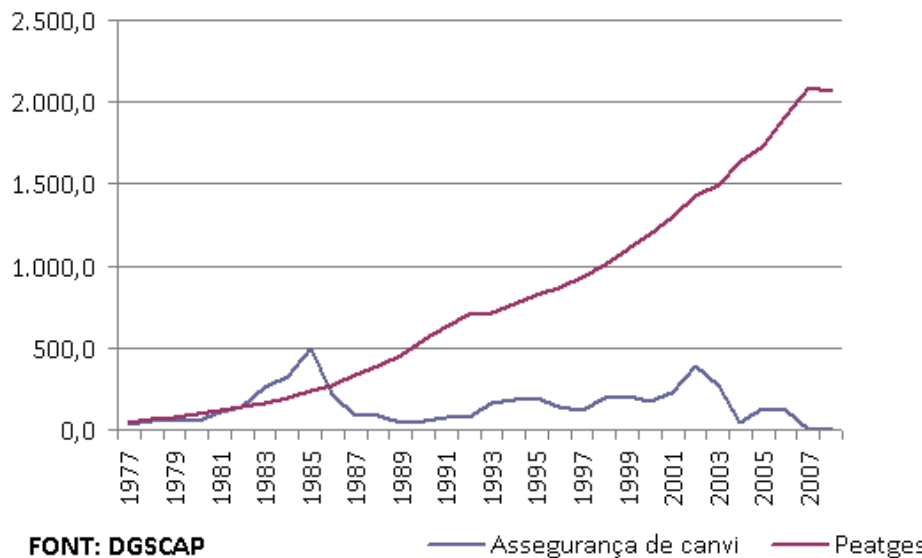


L'auge i el declivi del trànsit s'han reflectit, lògicament, en els ingressos de les concessionàries i els seus resultats. En termes d'ingressos, el paral·lelisme és total, assolint-se un màxim superior als 2.090 milions d'euros l'any 2007 i, a partir d'aleshores, un declivi progressiu amb una caiguda de la facturació propera al 20% respecte els màxims. L'evolució tarifària no ha incidit sensiblement en aquestes xifres, ja que, segons les dades de la Delegació del Govern a les Societats Concessionàries d'Autopistes de Peatge, l'ingrés mitjà per vehicle i quilòmetre s'ha mantingut pràcticament estable els darrers anys, lleugerament per sobre els cèntims d'euro, considerant preus constants els de 2012.



De tota manera, al llarg dels anys, els ingressos per operacions de les autopistes de peatge, és a dir els derivats del trànsit o de l'explotació de serveis complementaris, s'han vist complementats fins a l'any 2008 per les transferències públiques a compte de l'anomenada assegurança de canvi, que cobria les concessionàries dels eventuais riscos de fluctuació de la moneda. Les quantitats rebudes han estat molt importants en períodes d'inestabilitat canviària com els anys anteriors a l'entrada a la UE i, més tard, abans de la implantació de l'euro. En alguns casos, les indemnitzacions rebudes van superar els ingressos per peatges i durant molts anys els cobraments per aquest concepte van suposar entre el 15 i el 25% dels ingressos ordinaris per peatges. L'any 2008 s'acaben aquestes indemnitzacions, ja que tot el deute assegurat havia estat retornat.

Transferències públiques per assegurança de canvi
Milions d'euros corrents

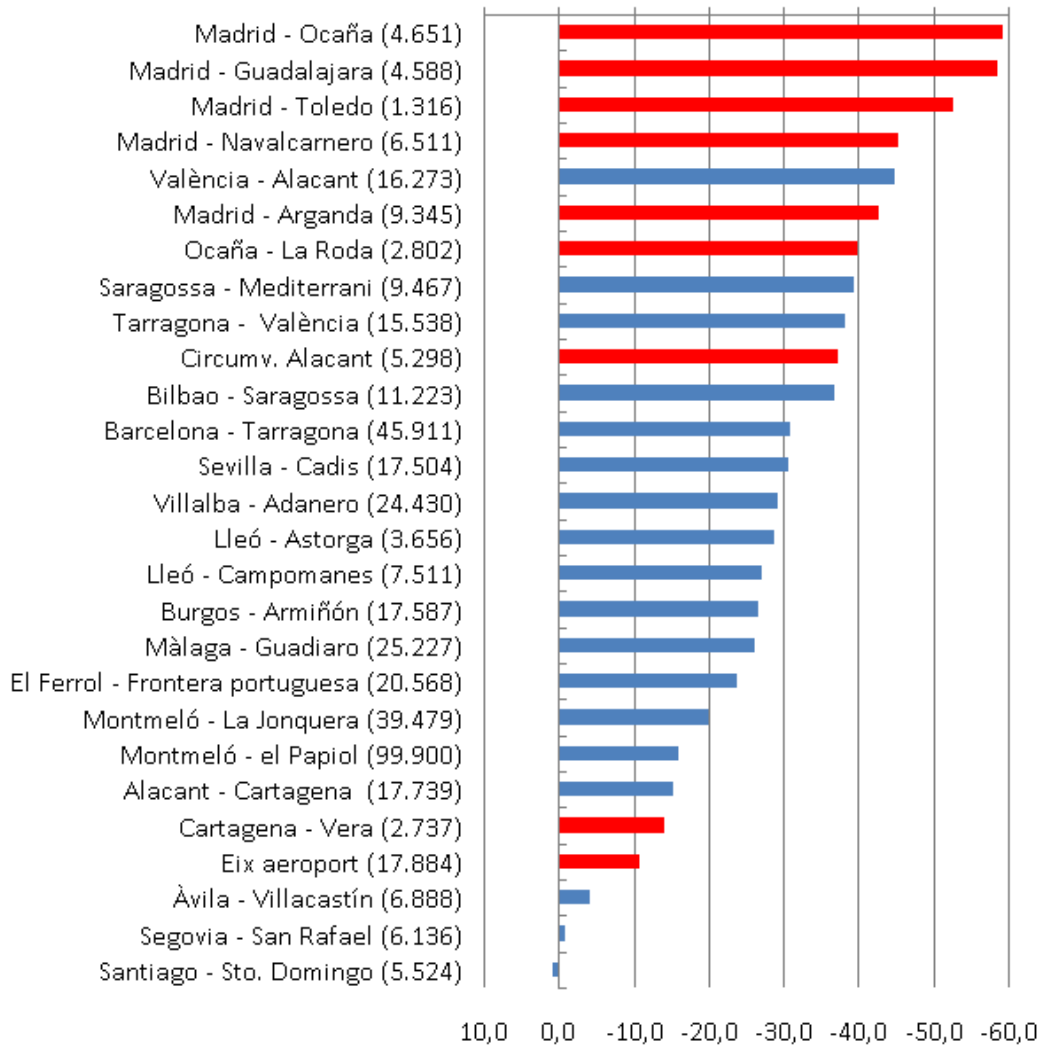


Les conseqüències de la crisi sobre les societats concessionàries d'autopistes

En les línies anteriors s'ha posat de manifest el fort impacte de la crisi econòmica sobre el trànsit a les autopistes de peatge i, en conseqüència, sobre els ingressos i els resultats de les empreses concessionàries. Les conseqüències no han estat de la mateixa intensitat per als diferents operadors del sector, ja que d'una banda les disminucions de trànsit han estat molt variables segons trams d'autopista i concessions, i de l'altra, sobretot, la situació de partida no era la mateixa per a moltes societats, en especial les de nova creació.

IMD a les autopistes de concessió estatal

% variació 2007-2013 (eix invers)



NOTA: En vermell autopistes en rescat. Entre parèntesi IMD 2013

FONT: Ministeri de Foment

En aquest sentit, les conseqüències més greus les han experimentades un conjunt de concessionàries que han entrat en concurs de creditors i que, actualment, tenen el futur pendent de com es resolgui el pla de rescat propiciat pel Ministeri de Foment. De fet, són nou les autopistes que han entrat en aquest pla de rescat i vuit les concessionàries que les gestionen. En concret, les vies afectades són les autopistes d'accés a Madrid, les anomenades radials, i també altres trams com la continuació cap al Mediterrani d'alguna d'aquestes obres (l'AP-36 Ocaña-Roda) o la circumval·lació d'Alacant i el tram de l'AP-7 entre Cartagena i Vera.

Set d'aquestes autopistes es compten entre les que han experimentat davallades més intenses del trànsit amb el fet afegit que algunes d'elles no han aconseguit històricament volums de trànsit consistents amb els volums d'inversió. Així, el cas de la Madrid-Toledo és paradigmàtic, amb una IMD de 1.316 vehicles per dia l'any 2013. En una línia similar, també caldria afegir-hi Ocaña-La Roda, amb una IMD al voltant dels 2.800 vehicles per dia.

Les altres dues autopistes rescatades, la Cartagena-Vera i l'Eix de l'aeroport de Madrid, en canvi, han experimentat caigudes de trànsit més moderades. Tot i així, no han evitat l'enfonsament econòmic per la insuficiència del trànsit, atesa la magnitud de les inversions realitzades. De fet aquestes dues vies, juntament amb la Circumval·lació d'Alacant, presenten un rati d'inversió per vehicle-quilòmetre totalment forassenyat, superior als sis milions d'euros, atenent al trànsit de 2012. Dit d'una altra manera, cada vehicle que circulés per aquestes autopistes hauria de recórrer uns 100 milions de quilòmetres per recuperar la inversió en termes d'ingressos per peatges, atès que el peatge mitjà en aquestes dues vies supera lleugerament els sis cèntims per quilòmetre.

En conjunt, l'any 2012, els resultats operatius d'aquestes companyies van ser negatius per un import de 408,4 milions d'euros i el deute acumulat a final d'any pujava a 2.122,8 milions, xifra desorbitant que de facto complica molt la resolució del conflicte. A títol d'il·lustració cal tenir en compte que els ingressos per peatges del 2012 de totes aquestes autopistes, 72 milions d'euros, representen únicament el 3,4% del deute.

Dit d'un altra manera, amortitzar aquest deute amb aquest nivell d'ingressos exigiria gairebé 30 anys, i això si les concessionàries no tinguessin cap despesa.

Davant d'aquesta situació, el pla de rescat preparat pel Ministeri de Foment apunta a la creació d'una empresa pública d'autopistes que continuaria amb l'explotació d'aquestes concessions després d'haver pactat una reconversió del deute, intentant, d'una banda, una condonació parcial de part dels creditors i d'altra, una reconversió a partir d'una emissió de bons a 30 anys. Amb tot, en aquests moments, aquest Pla és encara al jutjat pendent de resolució i també d'acord formal amb els creditors.

En qualsevol cas, doncs, aquest episodi és una mostra més de la planificació d'infraestructures al nostre país. Amb tota certesa, una anàlisi cost-benefici

mínimament raonable i la recerca de l'interès general haguessin desaconsellat d'entrada la licitació d'aquestes concessions. La realitat, un cop més, ha desafiat el sentit comú i no precisament amb un cost menyspreable per al contribuent.

DADES BÀSIQUES DE LES SOCIETATS CONCESSIONÀRIES D'AUTOPISTES DE PEATGE							
Any 2012							
	Longitud	Personal	Peatges milers €	Resultat operacions milers €	IMD (veh./dia)	Trànsit (milions veh./km)	Deute mitjà milers €
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 vermell, societats en rescat							
FONT: Delegació del Govern a les Societats Concessionàries d'Autopistes de Peatge							

CONCESSIONS I ACCIONISTES DE LES SOCIETATS CONCESSIONÀRIES ANY 2012		
Concessionària	Trams	Accionistes
Accesos de Madrid	R3, R5 M50, A6-M409	Diversos (7)
ACEGA	Santiago-Alto Sto. Domingo	Tacel Inversiones (1)
ACESA	El Papiol-Montmeló-la Jonquera,	Abertis
	Barcelona-Tarragona,	
	Saragossa-Mediterrani	
AP-1 Europistas	Burgos-Armiñón	Itinere Inf. SA
AUCALSA	Campomanes-Lleó	Ena Infraestructuras SA
AUCAT	Castelldefels-Ei 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	Lleó-Astorga	Iberpistas (Abertis)
AUMAR	Tarragona-Alacant-Sevilla-Cadis	Abertis
AUSDL	Màlaga-Estepona-Guadiaro	Cintra/Unicaja
AUSUR	Alacant-Cartagena	Diversos (6)
AUTEMA	Terrassa-Manresa	ACESA, Inv. Autopistas Cataluña.
Autoestradas Galicia	A Coruña-Carballo,	Ena Infraestructuras SA
	Puxeiros-Val Miñor	
AVASA	Bilbao-Saragossa	Iberpistas (Abertis)
BIDEGI	Ermua-Behovia	Diputac. Foral Guipuzcoa
CIRALSA	Circumval·lació Alacant	Aumar, Globalvía, ACS
Eje Aeropuerto	Eix aeroport de Madrid	OHL
GUADALCESA	Màlaga-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	Túnels de Vallvidrera	GISA, Generalitat Catalunya
Túnel de Sóller	Túnel de Sóller	Globalvía, Altres
Túnel del Cadí	Túnel del Cadí	ACESA, GISA, Generalitat Cat.
NOTA: En vermell, societats en rescat		
(1) Participada per Itinere, Ena Inf., Globalvía (FCC, Caja Madrid) i 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 Vallhermoso, Caja Madrid		
FONT: Delegació del Govern a les Societats Concessionàries d'Autopistes de Peatge		