CINCO DIAS
MADRID

28/06/12

Prensa: Diaria
Tirada: 47.519 Ejemplares
Difusión: 31.337 Ejemplares

Cod: 59406651

Página: 3

Sección: EMPRESAS Valor: 6.499,00 € Área (cm2): 778,2 Ocupación: 77,19 % Documento: 1/1 Autor: Núm. Lectores: 84000



Autovía A-5, o carretera de Extremadura, en las cercanías de Madrid. EFE

El plan Carreteras de Madrid incluye 600 pórticos de peaje en autovías

Fomento contempla nacionalizar las radiales por un euro más la deuda

Fomento maneja un plan por el que la sociedad pública Seittsa se haría con el control de las autopistas madrileñas en riesgo de quiebra, asumiendo su deuda. A partir de ahí implantaría peaje en las autovías para generar ingresos y pagar tanto los intereses de las radiales como el mantenimiento de toda la red viaria.

JAVIER F. MAGARIÑO *Madrid*

Altos cargos de Fomento cuentan con un mapa de la Comunidad de Madrid con 600 puntos marcados en las autovías que parten de la capital hacia todos los rincones del país. Corresponden a otros tantos pórticos que podrían ser instalados en esas carreteras de alta capacidad, hoy de tránsito gratuito, si finalmente se apuesta por el peaje explícito en las carreteras de alta capacidad. A través de esos pórticos se controla quién utiliza la vía y cuántos kilómetros recorre, para después cargar la factura en una cuenta bancaria.

El mismo plan contempla la nacionalización de las autopistas de la región en riesgo de quiebra: las cuatro radiales, la AP-41 (Madrid-Toledo) y la M-12 (Eje Aeropuerto). Fomento utilizaría la sociedad pública Seittsa para hacerse con cada una de esas infraestructuras por un euro y la deuda que soportan.

La radial 2, operada por Ferrovial, tiene créditos por 421 millones; las radiales 3 y 5, en manos de Abertis, cuentan con 649 millones de deuda; de la radial 4, de Ferrovial y Sacyr, cuelgan otros 555 millones. Al margen de estas autopistas, la AP-41, participada por Isolux, Comsa y Azvi, ha ido a concurso de acreedores con 366 millones. Y la M-12 de OHL declara una deuda de 227 millones. Solo en estas carreteras madrileñas, el Estado tendría que cargar con 2.220 millones.

El actual riesgo de impago de los créditos, por la falta de ingresos de las autopistas, amenaza a toda la banca nacional y a las más destacadas entidades extranjeras. Fuentes solventes explican que las autopistas nacionalizadas, así como las autovías reconvertidas en peajes, se integrarían en una empresa denominada Carreteras de Madrid. De este modo, Fomento manejaría la caja generada tanto para pagar el mantenimiento de esas infraestructuras como para atender al servicio de la citada deuda. La intención del Gobierno sería sacar a concurso estos activos en cuanto fuera posible para hacer caja y soltar la deuda.

Una segunda alternativa con peso es que el Gobierno afronte el pago de la Responsabilidad Patrimonial de la Administración en cada una de las concesiones fallidas y se quede, del mismo modo, con su titularidad. Y en tercer lugar, hay defensores en Fomento que optan por gravar el combustible para mantener las carreteras. Sobre la nacionalización de infraestructuras existen antecedentes. La Empresa Nacional de Autopistas rescató a las concesionarias Audasa, Aucalsa y Audenasa en 1984. El Estado se comprometió a reintegrar a los accionistas el capital invertido, pero a fecha del vencimiento de las concesiones y en pesetas corrientes. El Estado pagó 1.700 millones de euros por las tres concesionarias y posteriormente las privatizó en 1.580 millones, evitando el descrédito del sistema concesional ante los inversores.

En Fomento aseguran que no hay decisión final, pero que es clave zanjar el problema antes de que a finales de julio se presente el plan de inversión en infraestructuras Pitvi, en el que tendrá un papel decisivo el capital privado. En todo caso, la decisión de vender autopistas al Estado dependerá de las concesionarias.

Al parecer, para la levantina AP-7, en sus tramos Cartagena-Vera, Alicante-Cartagena o en la circunvalación de Alicante, operados por Globalvía, Ploder o ACS, se analiza una solución basada en la integración en concesiones maduras y solventes, como lo es Aumar (Tarragona-Alicante) en manos de Abertis.

LAS CIFRAS

2.220

millones es la deuda que cuelga de las autopistas madrileñas en riesgo de quiebra.

1.700

millones fue lo que invirtió el Estado en los rescates de tres concesionarias en 1984.

Ferre y Cavero se reúnen hoy

En el sector de las infraestructuras cada vez hay más voces que piden a Fomento que frene a Esperanza Aguirre en su intención de implantar peajes en autovías regionales, como son la M-45 o la M-407.

Y no es que concesionarias y constructoras se opongan al pago por uso, sino que pretenden que Fomento y Comunidad de Madrid actúen al mismo tiempo y apostando por las mismas tecnologías de peaje.

En la jornada de hoy está previsto un encuentro de alto nivel entre el Secretario General de Infraestructuras, Gonzalo Ferre, y el consejero madrileño de Infraestructuras, Pablo Cavero. Además de tratar el asunto de la tarificación de autovías, Fomento y Comunidad de Madrid mantienen diferencias sobre el futuro proyecto de la Radial 1.

La presidenta Aguirre quiere lanzar el concurso antes de que finalice el año. Por su parte, el ministerio de Ana Pastor se sirve de una sentencia del Tribunal Supremo para defender que la Radial 1 es competencia del Gobierno central.

AYUDA PARA EVITAR LA QUIEBRA

COLABORACIÓN

El secretario de Estado de Infraestructuras, Rafael Catalá, declaró ayer ante el Senado que tanto la banca como los constructores y concesionarias de autopistas deben ayudar a sostener la decena de autopistas en riesgo de quiebra. Tal y como señaló ayer en una entrevista concedida a **CincoDías**, Catalá opina que la banca podría aceptar una quita en la deuda de las autopistas y, tanto los constructores como las concesionarias, asumir parte de la responsabilidad de un negocio fallido.

SIN FECHA

Rafael Catalá asegura que su ministerio está estudiando los peajes en autovías "para someterlos al Gobierno y que los valore" El análisis va desde el aspecto económico hasta el técnico, político y de rentabilidad social.

IMPLANTACIÓN

Catalá aboga por tarificar toda la red de alta capacidad si finalmente se decide implantar el cobro por uso en las autovías; de lo contrario, "puede generarse un efecto de orientación del tráfico a otras vías que no tienen peaje".

RENFE

La privatización de Renfe está en el aire. El número dos de Fomento declaró ayer en el Senado que la prioridad es garantizar la viabilidad y puesta en valor de la empresa: "Después se verá si tiene sentido incorporar socios que aporten conocimiento". Catalá no ve una privatización a corto plazo. "Quién va a querer comprar algo que recibe una subvención para explotación del servicio de 500 millones y tiene una deuda de 5.000 millones", comentó.

VIAJE EN BUS

Fomento estudia suprimir servicios ferroviarios de media distancia con escasa demanda. Una alternativa sería reforzar los servicios de autobús.