



## FORO INFRAESTRUCTURAS

### ‘Cómo maximizar el retorno del modelo de las autopistas de peaje’

#### Introducción

A través de este informe, Foro Infraestructuras pretende transmitir a las Entidades pertinentes sus recomendaciones para la mejor solución de la situación de las nueve autopistas españolas de peaje en quiebra.

Las autopistas que actualmente se encuentran en vía de liquidación y rescate son:

- Radiales 2, 3, 4 y 5 de Madrid
- Autopista eje Aeropuerto de Barajas
- Madrid-Toledo
- Ocaña-La Roda
- Cartagena-Vera
- Circunvalación de Alicante

El pasado mes de julio de 2017, el Ministerio de Fomento firmó un convenio con Seittsa (Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre) para que dirija el proceso de rescate y recontratación de las vías.

El proceso de asunción de las autopistas de peaje por Seittsa está ya en curso y se culminará a lo largo de este año. Se espera también que se proceda a la relícitación de las autopistas de peaje en el mismo periodo.

#### Momento de la relícitación

Foro Infraestructuras sugiere que, antes de proceder a la relícitación de las autopistas deficitarias, éstas se pongan en valor.

Antes de licitar un servicio público que ha sido deficitario, debería intentarse solucionar ese déficit de una manera integrada, de tal forma que se eviten los problemas que han conducido a esa situación.

Se recomienda una espera de dos/tres años aproximadamente, durante los cuales se tomarían las medidas necesarias para que las autopistas vuelvan a estar en activo. Una vez alcanzado este objetivo, se procedería a su relicitación.

Mientras tanto, las empresas centrarían su atención en el PIC (Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras) del Ministerio de Fomento, un programa que tiene el consenso e interés de todos los operadores del sector.

### **Obras adicionales y mantenimiento**

Sería conveniente estudiar la posibilidad de:

- Ampliar el trazado de alguna de las autopistas (fundamentalmente de las radiales de Madrid).
- Reorganizar y realizar las obras necesarias para facilitar los accesos a las radiales de Madrid.
- Configurar un modelo flexible de tarificación dependiendo del uso de vías alternativas y/o del momento del día.
- Mejorar las actividades de publicidad y marketing dirigidas al usuario final del servicio.

### **Composición**

Diversas infraestructuras van a revertir al estado a corto o medio plazo. En concreto la AP-1 (Burgos-Armiñón), la AP-7 (Tarragona-Alicante), la AP-4 (Sevilla-Cádiz), la AP-2 (Zaragoza-Mediterráneo) y otros dos tramos de la AP-7 entre La Jonquera y Barcelona.

Dependiendo del momento que se produjera la relicitación, sería conveniente incluir algunas de las autopistas revertidas en la misma.

## **¿Configuración de una sociedad filial?: Posible participación privada (sociedad mixta / Modelo AENA)**

Alternativamente a la relicitación directa de las autopistas de peaje por Seittsa se propone estudiar la configuración de una entidad con participación del sector privado.

En un primer momento, se constituiría una sociedad a la que se aportarían las infraestructuras. Esta sociedad podría financiarse para realizar nuevas obras o actuaciones. En un segundo momento, se podría dar entrada en esta sociedad a uno o varios socios privados mediante la privatización o licitación de una participación accionarial en la misma. Igualmente podría considerarse salir a Bolsa como forma para realizar esa entrada del socio privado (modelo AENA) o como complemento a la operación.

Esa sociedad estaría orientada al mercado. Es decir, cumpliría los criterios de Eurostat para no encuadrarse dentro del sector Administraciones Públicas. Se trataría de una corporación pública configurada como productor de mercado, cobrando precios económicamente significativos a los usuarios de las infraestructuras. Asimismo, cubriría, al menos, el 50% de sus costes con sus ingresos durante un periodo sostenido de tiempo.

Entendemos que es posible estructurar una sociedad con estas características mediante la explotación de las infraestructuras que le serían adjudicadas. En ese caso, una financiación de la misma no computaría como parte del endeudamiento público. Se trata de un modelo muy conocido en nuestro país, por ejemplo ha sido utilizado por las tres sociedades de infraestructuras vascas, Bidegi (Guipúzcoa), Interbiak (Vizcaya) y Arabat (Álava).

**Asociación Foro Infraestructuras**

Tel. +34 91 781 87 26

[info@foroinfraestructuras.com](mailto:info@foroinfraestructuras.com)