

## ECONOMÍA

“El objetivo es que el pago a través de los PGE sea el mínimo posible”, señalaba José María Piñero, director general de Seittsa, sociedad pública que asumirá la titularidad provisional de todas las vías en quiebra en enero de 2018. De lo que se trata es de amortiguar el impacto en el défi-

cit de las indemnizaciones que tendrá que afrontar el Estado, en función de la Responsabilidad Patrimonial de la Administración (RPA). Por eso, Fomento pisa el acelerador para devolver al sector privado, lo antes posible, las nueve autopistas que van camino de la liquidación.

**Fomento quiere cerrar el proceso en el primer semestre de 2018 para minimizar el impacto que tendrá el coste del rescate sobre el déficit**

## Operación exprés para recolocar las autopistas quebradas

■ Ana Sánchez Arjona

El Ministerio de Fomento trabaja ya en un plan exprés para volver a recolocar las autopistas de peaje quebradas entre empresas privadas. El Gobierno sabe y ha admitido que el rescate de las nueve vías de peaje en quiebra tendrá un impacto importante en el déficit público por el valor de la RPA, es decir, de la Responsabilidad Patrimonial de la Administración por lo que ha puesto en marcha una operación que pretende minimizarlo, en la medida de lo posible. El proceso de asumir, de revertir esas infraestructuras se acelerará al máximo de tal manera que plazo de todo esta operación de relicitación debería de estar concluido en el primer semestre de 2018, tras unos meses de gestión por parte de la sociedad estatal Seittsa.

El Boletín Oficial del Estado publicó el pasado mes de agosto el convenio firmado entre Fomento y Seittsa por el que esta sociedad pública asumirá la titularidad de todas las vías en quiebra el 15 de enero de 2018, a excepción de la autopista Madrid-Toledo, que pasará a manos públicas el 1 de abril del mismo año.

Los expertos no descartan que, incluso, Fomento se plantee adjudicar las autopistas quebradas “antes de su liquidación, en el caso de que no hayan revertido a tiempo todos los activos por demoras en los juzgados. Todo esto con el objetivo de restar a la RPA total la cantidad captada en el concurso”, señalan fuentes consultadas.

El importe de la RPA será fijado por el Gobierno de acuerdo a una fórmula que consta en las concesiones. La Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (AIReF) lo ha cifrado en 2.200 millones; el Tribunal de Cuentas lo elevó a 3.500 millones y la patronal de grandes constructoras Seopan lo estima en 5.500 millones de euros mientras que el departamento que dirige Íñigo de la Serna ha señalado que será muy inferior a todas esas cantidades.

“El impacto en el déficit se va a producir, queramos o no aunque puede ser mayor o menor. Me explico. En aquellos supuestos en que se ha producido ya la apertura de la liquidación, la legislación vigente obliga a resolver el contrato de concesión y con ello se activa necesariamente, la llamada RPA”, asegura uno de los expertos consultados para añadir que, lo que se ha intentado hasta ahora es evitar la liquidación para evitar con ello activar la RPA “porque juega la regulación comunitaria de la contabilidad pública y del pacto de estabilidad, que actúa como un derecho subterráneo de la contratación pública de extraordinaria importancia. Dicha cantidad computa como déficit público”.

El Ejecutivo da por hecho que las actuales concesionarias no estarán



José María Piñero, director general de Seittsa.

conformes con la RPA fijada por lo que el conflicto amenaza con alargarse. De tal manera que las concesionarias actuales primero tendrían que interponer un recurso de reposición y posteriormente, si siguen sin estar conformes, acudir a la justicia ordinaria. En ese momento, la cuantía que deba pagar el Estado por la reversión de los activos quedará en manos de un juez por lo que el déficit generado por la quiebra las autopistas

**Seittsa encargará y realizará varios estudios y proyecciones en los próximos meses para contemplar los distintos escenarios sobre la venta de las carreteras**

podría ser mayor al previsto inicialmente. El otro frente que queda abierto es el de la compensación

económica por la expropiación de los terrenos.

El calendario que maneja Seittsa para este proceso, que colea desde el arranque de la pasada legislatura, señala el primer trimestre de 2018 para la recepción de estas autopistas quebradas.

**Integración de activos**

Pero el momento de la integración de estos activos en una empresa nacional de autopistas, creada bajo

el paraguas de Seittsa, no depende tanto del Gobierno como de la Justicia. Cinco de las concesiones cuentan ya con un auto de liquidación firmado, tras lo que el juez debe dar el visto bueno al plan de liquidación y activar la consecuente reversión a la Administración. Fomento dice estar colaborando con la administración concursal para acelerar los pasos.

El director general de Seittsa, José María Piñero, confirmaba el pasado mes de julio en unas jornadas sobre infraestructuras celebradas en Santander que la entidad está “poniendo todos sus esfuerzos” en dar salida a estas vías una vez que los jueces ordenen la liquidación de las actuales concesiones.

Fomento quiere licitar las nueve autopistas en un solo paquete o lote. Y ante la posibilidad de que llegue 2018 y ese paquete no esté completo, todo parece indicar que pondrá en marcha el concurso, incluso lo adjudicará antes de tener las carreteras bajo su control. “Sería la misma operación que cuando se relicitan concesiones, por tiempo limitado, ante de que venzan para anticipar los ingresos”, explican las fuentes.

**Fomento calcula que las nueve autovías facturarán unos 100 millones de euros en el año 2018 debido a la previsión de aumento de tráfico**

Seittsa encargará y realizará varios estudios y proyecciones en los próximos meses para contemplar los distintos escenarios sobre la venta de las carreteras. “El objetivo es que el pago a través de los Presupuestos Generales del Estado sea el mínimo posible”, señaló el director general de la empresa pública, en la jornada de Santander

Los expertos coinciden en señalar que existe un gran interés entre empresas y fondos de inversión por analizar las nuevas concesiones una vez que hayan sido saneadas y su volumen de deuda quede reducido a cero. “Estamos en un momento en el que hay una importante liquidez en el mercado y cualquier inversión con buenos fundamentos y bien estructurada puede ser una buena oportunidad”.

“Hay ciertas conversaciones con los propietarios de la deuda de estas autopistas que podrían llegar a algún acuerdo que podría materializarse para algún caso concreto, aunque es difícil”, explicó Piñero durante intervención en la Universidad Menéndez Pelayo.

Los equipos de trabajo de Fomento calculan que las nueve autovías facturarán unos 100 millones de euros en el año 2018 debido a la previsión de aumento de tráfico. En los seis primeros meses del año acumulan ya un alza media del 12,7%. En esta línea, el Ejecutivo asegura que la explotación de las carreteras de peaje ya es rentable y cada vez serán más atractivas. “Se compensará parte del déficit pero no todo, seguirá arrojando un saldo negativo”, explicaron fuentes del ministerio de Fomento.

Confían en que la oferta atraerá el interés de muchas empresas privadas y que el concurso exprés no quedará, en ningún caso, desierto. Un punto que el sector privado no ha tardado en confirmar ya que Abertis, que tiene una de las radiales en liquidación, ya ha mostrado su interés en hacerse con todas las carreteras. “No existe el riesgo de construcción de las carreteras, que actualmente ascendería a unos 6.000 millones, y por eso será muy atractivas. Aunque sí que estará el de explotación”.

### 1.100 millones de peaje en juego hasta 2021

■ No se sabe a ciencia cierta si es por voluntad propia o por presión, lo cierto es que el Ministerio de Fomento se plantea la eliminación de los peajes de varias autopistas en los próximos cuatro años, entre los cuales no está ninguna de las autovías quebradas. “Lo que no se contempla a corto plazo”, declaró de la Serna en diciembre de 2016, “es prorrogar los plazos concesionales de ninguna de estas autopistas ni de ninguna otra autopista de peaje en régimen de concesión administrativa”. “La previsión”, añadió, “es que cuando llegue a su término, cuando llegue el momento de la



Garita de control en la autopista madrileña R-4.

reversión y estas pasen a la Administración General del Estado, es cuando la Administración General del Estado tendrá que decidir la forma de explotación de las mismas a partir de ese momento”. Lo cierto es que, a día de hoy, el objetivo del Gobierno es definir

como se gestionarán en el marco de un gran acuerdo nacional de infraestructuras con el PSOE y el resto de partidos, pendiente de abordar hace ya tiempo. Se trataría de pactar una medida que supondría la supresión total de los peajes en toda la red estatal cuya aplicación tendría un

impacto cercano a los 1.400 millones de euros al año en las arcas públicas, de acuerdo con las estimaciones realizadas por la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (Seopan). Varios partidos políticos y colectivos ciudadanos rechazan la prórroga y aseguran que las carreteras de peaje están de sobra amortizadas. Por eso piden nacionalizarlas y hacerlas públicas. La concesión de 1.031 kilómetros de carreteras de peaje vence entre 2018 y 2021. Las empresas recibieron la gestión hace 50 años, a finales de los años 60.