

La muerte anunciada de las concesiones de las autopistas de peaje

escrito por Ad_ministra | miércoles, 8 de junio de 2022

En la Revista de Obras Públicas (número 3635, marzo-abril de 2022) aparece un artículo muy interesante: [«Reversión al Estado de las concesiones de autopistas de peaje»](#), del que son autores José Manuel Vassallo, Catedrático de Transportes de la Universidad Politécnica de Madrid, y tres más.

Trata del proceso final de las operaciones de concesión de 17 tramos de autopistas de peaje, iniciado entre 1996 y 2006, otorgados a ocho empresas concesionarias, entre ellas las autopistas radiales de acceso a Madrid, en situación actual de liquidación –por fracaso– que se encuentran ahora en fase concursal (en lenguaje de la calle: de quiebra). Ante todo, es de agradecer a los autores del artículo que saquen a la luz del día tan espinoso tema, así como la claridad de su exposición, pues se trata de un asunto que se oculta con frecuencia a la opinión pública.

Lo que se dilucida en el artículo es la llamada «Responsabilidad Patrimonial de la Administración» (RPA) ante el fracaso representado por: a) sobrecostes en la expropiación de los terrenos (en julio de 2008 el Tribunal Supremo sentenció que los terrenos expropiados deberían valorarse como suelo urbanizable, lo que multiplicó aproximadamente por diez su coste), así como los sobrecostes en la construcción; b) bajos niveles de tráfico (un 15 por ciento aproximadamente del previsto en los proyectos); c) crisis financiera del año 2008.

Vassallo et. alt. presentan en un cuadro (pág. 123) la «RPA

reconocida de cada sociedad concesionaria». En síntesis (millones de euros):

RPA por sobrecostes de expropiaciones.(A)	327 M€
RPA por sobrecostes de obras (B)	2303 M€
Inversiones realizadas por el Estado (C)	276 M€
Indemnizaciones pagadas por el Estado (D)	644 M€
RPA reconocida (A+B-C-D)	1710 M€

«RPA reconocida de cada sociedad concesionaria»

En resumen, la cosa de las concesiones de las autopistas de peaje en régimen de concesión, dentro de la tan cacareada colaboración público-privada, le ha costado al Estado (es decir, a todos los españoles) la cantidad de (A+B+C+D) 3550 millones de euros.

□ Como dicen Vassallo et al. en las conclusiones del artículo:

«El concurso de las sociedades concesionarias de autopistas ha tenido consecuencias muy negativas para la reputación de nuestro país, que tardarán años en revertir. La credibilidad del modelo de concesión en España se ha visto seriamente dañado. Los ciudadanos desconfían de este tipo de contratos. Las entidades financieras, que han sufrido importantes pérdidas, han puesto en entredicho la eficacia del sistema legal español. Los accionistas han perdido todo el capital invertido. El erario público ha tenido que desembolsar un importe muy elevado en un momento difícil para la economía española».

No se puede decir más en menos palabras. Solo un par de apuntes. ¿No hubo nadie, en los estudios técnicos o en los financieros, que expusiese dudas razonables sobre el procedimiento? ¿No ha habido nadie responsable penalmente de tanto desastre? ¿Hasta dónde llegaba la codicia de tantos? ¿Pensaron los magistrados del Tribunal Supremo que su

consideración de declarar terrenos urbanizables a los expropiados para una autopista podría extenderse a los circundantes de un embalse o a los costeros en los que se realicen obras de protección, por ejemplo?

Final: no era difícil ver venir el desastre. Modestamente, nosotras criticamos el procedimiento en el siguiente artículo o spot: [¿Qué fue de los modelos de colaboración público-privada \(CPP\) para la construcción y explotación de obras públicas?](#) (12 de enero de 2017)