



Doña María Victoria Delicado Useros, Portavoz del Grupo Provincial Ganemos-IU en la Diputación de Albacete, al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, presenta para su aprobación la siguiente

**MOCIÓN SOLICITANDO EL FIN DE LOS PEAJES EN LA AUTOPISTA NACIONALIZADA AP-36 Y EN TODAS LAS AUTOPISTAS RESCATADAS POR EL ESTADO.**

Una de las consecuencias más amargas de la burbuja inmobiliaria ha sido encontrarse con construcciones, muchas veces demostradamente innecesarias, que no pueden pagarse. El drama de las hipotecas impagadas de viviendas habituales ha supuesto miles de desahucios provocados por la voracidad de los bancos y la injusticia de la legislación española. En el caso de la obra pública, el último capítulo, no el único, es el de las autopistas que no son rentables y no están aún pagadas, por lo que será el Estado quien tenga que hacerse cargo de las mismas e indemnizar a las constructoras.

El Ministerio de Fomento acaba de verse obligado por los tribunales a quedarse con la titularidad y la gestión de una tercera autopista de peaje del total de ocho actualmente en quiebra, la AP-36 Ocaña (Toledo)-La Roda (Albacete). Se trata de la tercera autopista que los tribunales obligan a asumir a Fomento, después de las radiales de Madrid, R-3 y R-5. Todas ellas son concesiones públicas, al igual que otros proyectos de infraestructuras. El Estado es el propietario de la infraestructura desde el comienzo y recupera su uso cuando termina el plazo de la concesión o, si como ahora ha sucedido, se constata que la explotación de la concesión no obtiene los ingresos suficientes para pagar sus deudas, fundamentalmente la deuda financiera contraída para la construcción de la citada obra.

El rescate de las autopistas en quiebra va a suponer una factura multimillonaria para los consumidores en virtud de la responsabilidad patrimonial de la administración (RPA), que contemplan unas leyes hechas en beneficio de las grandes empresas y no del interés general del Estado y de la ciudadanía. El nuevo ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, ya ha confirmado que esas infraestructuras, promovidas en la época de José María Aznar, a través de un consorcio con participación de Ferrovial (55%), Europistas -Sacyr- (40%), Kutxa (5%), etc., revertirán al Estado para que sigan funcionando suponiendo un coste que la patronal estima en unos 5.500 millones en concepto de compensación a los acreedores. La cifra final de estas indemnizaciones es lo que mantiene la disputa en los tribunales entre la Administración Pública y las empresas afectadas (además de las mencionadas, también están Acciona, ACS, Abertis, Cintra, Sacyr, FCC, Ferrovial, OHL o Globalvía).

Sobre la obligación de asumir el rescate no hay duda: para la resolución de una concesión, cuando el concesionario entra en liquidación por no poder hacer frente a su deuda, la ley de contratos del sector público establece que el Estado ha de pagar al concesionario (o a sus acreedores) "el importe de las inversiones realizadas por razón de la expropiación de terrenos, ejecución de obras de construcción y adquisición de bienes necesarios para la explotación de la obra objeto de la concesión" (art. 271 de la citada ley). Esto es lo que se conoce como RPA (responsabilidad patrimonial) que viene fijado en los pliegos de cada concesión.

En las radiales de Madrid, la AP-36 La Roda-Ocaña y las otras autopistas de peaje (hasta ocho) que están en quiebra se han producido dos razones que apuntan al desatinado error en la decisión de su construcción: el coste de las compensaciones expropiatorias a los afectados ha sido más alto de lo previsto y las estimaciones de tráfico que se hicieron al diseñar los proyectos eran demasiado optimistas y han resultado erróneos. En todo caso, el sistema es perverso: la empresa concesionaria apenas arriesga pues si todo sale bien se lucra con unos beneficios desmedidos a largo plazo y si la cosa va mal, el Estado (es decir los contribuyentes) paga los platos rotos.

El total de las autopistas que serán rescatadas son ocho: La R-2, la R-3, la R-4, la R-5, la M-12, la AP 36 (La Roda-Ocaña) y la AP-7 entre Cartagena y Vera. De todas ellas, la que afecta a más municipios de Castilla-La Mancha e incluye tramos en la provincia de Albacete es la AP-36 que transcurre entre La Roda (Albacete) y Ocaña (Toledo) con una longitud de 127 Km. La vía, que estaba en concurso de acreedores desde diciembre de 2012, soporta una deuda de unos 550 millones de euros, si bien está recuperando el tráfico. Al cierre de septiembre registraba unos 3.211 vehículos diarios, un 3,5% más que un año antes.

La Autopista AP-36 Ocaña-La Roda fue abierta al tráfico el 27 de julio de 2006, la concesionaria (de Ferrovial, Sacyr y Kutxa) entró en concurso voluntario de acreedores en diciembre de 2012 con 522 millones de deuda. En su momento se justificó su construcción por ser una alternativa, aunque fue de pago para llegar al Mediterráneo pues transcurre casi paralela a la A-3 y A-31. A mediados de diciembre de 2016, la Audiencia Provincial de Madrid dictó un auto que convierte en sentencia firme la liquidación de la AP-36. Tras apenas diez años de funcionamiento y arrastrar graves problemas que surgían de un mal planteamiento y estudio de viabilidad de dicha infraestructura privada, el Estado ha tenido que adquirir este bien debido a la cláusula que establece la Responsabilidad Patrimonial de la Administración Pública, por lo que la ciudadanía, a día de hoy, es la dueña de la misma.

Sin entrar en el fondo de la cuestión, que plantea tremendas dudas sobre la actuación con estas infraestructuras (desde el planteamiento inicial a las cláusulas que ahora obligan a rescatar a empresas quebradas), es algo incontestable que, a día de hoy, la antigua N-301 (Levante-Madrid) continúa con similares problemas a los que sufría hace una década y, por desgracia, mantiene su alto índice de siniestralidad. Por su parte, la A-3 (Valencia Madrid) tiene una saturación de tráfico importante que puede verse aliviado si una parte del tráfico proveniente de Alicante, Murcia y Albacete transcurre

por la A-36, en lugar de por la A-31 que acaba saturando la A-3 a partir de la Almarcha (Cuenca).

Planteamos, por tanto, que se libere de peaje esta autovía ya nacionalizada y todas aquellas en los que la sentencia sea firme para que a la ciudadanía no le hagan pagar dos veces por estas vía de comunicación (el peaje y el rescate). Una vez que el Estado se ha visto obligado a asumir estas autopistas de peaje, con el libre uso de las mismas al menos se ganará en seguridad y en un tráfico menos saturado en los accesos a Madrid y en otros tramos de las zonas afectadas por estas autopistas.

Por lo tanto, solicitamos a los grupos provinciales la aprobación de los siguientes:

### ACUERDOS

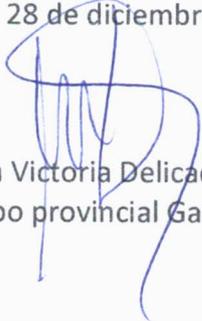
PRIMERO: Solicitar al Ministerio de Fomento que elimine los peajes por el uso de la AP-36 La Roda-Ocaña a toda la ciudadanía.

SEGUNDO: Pedir al gobierno regional, como firmante de los acuerdos de 2002 y 2005, que apruebe en las Cortes Regionales una petición formal al Ministerio en este mismo sentido, en aras de la mejora de la seguridad y desarrollo de las zonas de La Mancha por las que transita la autopista AP-36.

TERCERO: Solicitar al Ministerio de Fomento que elimine los peajes de todas aquellas autopistas en los que hay sentencia firme sobre la nacionalización de las mismas, como ya ocurre con las radiales de Madrid, R-3 y R-5.

CUARTO: Comunicar el presente acuerdo a los municipios de la provincia de Albacete, a la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y al Ministerio de Fomento.

En Albacete, a 28 de diciembre de 2016

Fdo.:   
Portavoz del grupo provincial Ganemos-IU