

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Fernando Navarro Fernández-Rodríguez, Diputado del Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta para la que se solicita respuesta por escrito referida a la situación de rescate de las Autopistas Radial 3 (R-3) Madrid-Arganda y Radial 5 (R-5) Madrid- Navalcarnero.

Congreso de los Diputados, 15 de diciembre de 2016

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Autopista Radial 3 o R-3 es una autopista de peaje que parte de la M23 (la prolongación de O'Donnell) a la altura de la M-40 y termina en Arganda del Rey, donde enlaza con la A-3. Tiene una longitud total de 29,4 km. Fue inaugurada el 16 de febrero de 2004 con el propósito de descongestionar las salidas de Madrid en dirección Este.

La Autopista Radial 5 o R-5 es una autopista de peaje que parte de la M-40, a la altura de Carabanchel, y finaliza en Navalcarnero, donde enlaza con la A-5. Tiene una longitud total de 31,5 Km. Fue inaugurada el 16 de febrero de 2004 con el propósito de mejorar las salidas de Madrid en dirección suroeste

La concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de las autopistas radiales R-3 y R-5 corresponde a la empresa concesionaria ACCESOS DE MADRID C.E.S.A., en colaboración empresarial de Abertis (35%), Bankia (20%), Desarrollo de Concesiones Viarias Uno, S.L., (ACS) (20%) y Sacyr (25%). El plazo de concesión de ambas autopistas concluye el 7 de octubre de 2049.

Las autopistas radiales R3 y la R5 están dotadas de todos los sistemas de cobro de peaje, entre los que cabe destacar el sistema de Telepeaje "VIA-T" que permite a los clientes efectuar el pago sin detenerse. También existen una serie de bonificaciones y descuentos para los usuarios habituales que utilizan el Telepeaje, si bien esta política de descuentos no ha logrado el incremento necesario de tráfico.

Desde su inauguración en febrero de 2004, las radiales R-3 y R-5 siempre han tenido unos tráficos más bajos de los previstos, sólo han sido capaces de acaparar el 30% del tráfico previsto y a lo largo de los 12 años que llevan operativas. Por donde tenían que haber circulado unos 70.000 vehículos diarios, lo han hecho 17.900 en 2015 y 16.000 en 2014, y la situación fue especialmente dantesca en los años de la crisis económica, lo que da una idea de la baja ocupación del servicio concesionado. El descenso del tráfico ha sido continuado en ambas autopistas desde el año 2007 hasta el año 2014, estando la reducción de tráfico en ese periodo en un 45%.

El desplome del tráfico que las autopistas registraron durante la crisis y los sobrecostes de expropiación que sus concesionarios soportaron para construirla constituyeron los principales motivos de la quiebra de estas autopistas radiales R-3 y R-5.

La sociedad concesionaria Accesos de Madrid C.E.S.A en los años transcurridos en explotación ha obtenido resultados negativos, con un máximo en el ejercicio 2012 de 29 millones de euros. En el ejercicio 2014, la sociedad concesionaria ha obtenido unos ingresos de peaje de 17,2 millones de euros con un resultado negativo antes de impuestos de 33,7 millones de euros.

La sociedad concesionaria Accesos de Madrid C.E.S.A presentó, junto con su matriz Alazor Inversiones, S.A., concurso de acreedores el 25 de septiembre de 2012 ante el Juzgado nº 6 de lo Mercantil de Madrid, al no poder asumir su deuda financiera. La solicitud fue aceptada y el concurso se declaró con fecha 23 de octubre de 2012.

En mayo de 2016, el Juzgado de lo Mercantil nº 6 de Madrid emitió auto en el que dictó la liquidación de las vías radiales R-3 y R-5 de Madrid, sin "efectos suspensivos", es decir, sin la posibilidad de quedar en suspenso en el caso de recurso ante la Audiencia Provincial por parte del Ministerio de Fomento o por parte de las empresas concesionarias. El juez da un plazo de cinco meses para ejecutar la liquidación de las radiales R-3 y R-5, dado que "ordena" a su sociedad concesionaria "dejar de cumplir el contrato concesional y el cese total de la actividad empresarial de la concursada a las 00.00 horas del día 1 de octubre de 2016". Asimismo, dice que deberá "poner a disposición de la Administración concedente (en este caso el Ministerio de Fomento) los bienes, derechos e infraestructuras a los que esté obligado contractualmente". Así, en el caso de que el Mº de Fomento no asuma la gestión de las mencionadas autopistas, las vías quedarían sin servicio en esa fecha.

Lo mismo ocurrió con el resto de las radiales de Madrid proyectadas durante el Gobierno de José María Aznar (R-2 y R-4), el Eje Aeropuerto; de la AP-41, que conecta Madrid y Toledo; la AP-36, que discurre entre Ocaña (Toledo) y La Roda (Albacete); la AP-7 entre Cartagena y Vera o la Circunvalación de Alicante.

Para solventar los problemas económicos que atravesaban estas carreteras, el Gobierno diseñó una solución que pasaba por la creación de una empresa pública que se hiciera cargo de ellas y la aplicación de una quita del 50% de la deuda total que asciende a unos 5.000 millones de euros (5.219 millones de euros en el año 2014 desglosados en 3.494 millones de euros correspondientes a deudas con concesionarias a largo plazo y 1.725 millones de euros correspondientes a deudas a corto plazo). Sin embargo, la solución del Gobierno para evitar la liquidación no fue compartida por todas las partes implicadas en el proceso, especialmente la banca acreedora extranjera y las empresas concesionarias no lograron cerrar un acuerdo respecto al plan de rescate que había diseñado el Ministerio de Fomento.

Además de asumir las vías y su gestión, la liquidación de las autopistas radiales R-3 y R-5 puede suponer al Estado atender la Responsabilidad Patrimonial de la Administración (RPA) ante las

empresas concesionarias, lo que asciende a una deuda de 900 millones de euros (923 millones en el año 2014).

Fomento recurrió esta decisión ante la Audiencia Provincial pero, ante la ausencia de respuesta de esta instancia judicial y la inminencia de la fecha de cierre, el Ministerio emprendió en septiembre de 2016 una negociación con la administración concursal de las autopistas para evitar 'in extremis' su clausura. En el marco de esta negociación, el Ministerio presentó una carta en la que se compromete a hacerse cargo de las dos vías de pago. No obstante, solicita un aplazamiento de nueve meses para asumirlas, argumentando la necesidad de garantizar "un traspaso ordenado y correcto", lo que aplazaría el pago de un 'rescate' próximo a los 600 millones de euros. Este aplazamiento está pendiente de aprobar por el juez. Este aplazamiento fue otorgado por el juez el 30 de septiembre de 2016, por lo que el Ministerio de Fomento realizará el rescate de las autopistas radiales R-3 y R5 el 1 de julio de 2017.

En consecuencia y conforme a lo anteriormente expuesto, se formulan las siguientes preguntas:

1. ¿Cuál es la posición exacta del Gobierno ante la situación de urgencia generada por el rescate planteado por la concesionaria de las radiales R3 Madrid-Arganda y R5 Madrid-Navalcarnero?
2. ¿Tiene previsto el Gobierno negociar de nuevo con la concesionaria de las radiales R3 Madrid-Arganda y R5 Madrid-Navalcarnero una solución que pasa por la creación de una empresa pública que se haga cargo de las mencionadas autopistas y la posible aplicación de una quita de la deuda total?
3. ¿Qué acciones excepcionales se van a tomar durante el periodo de la administración concursal hasta que el Gobierno asuma las vías y su gestión, para asegurar sin interrupción el mantenimiento, explotación y seguridad de la concesión?
4. ¿Qué medidas se han adoptado hasta la fecha para intentar mejorar la situación financiera de la concesionaria sin necesidad de rescatarla?
5. ¿Cuáles han sido las medidas tomadas hasta la fecha con el objetivo de fomentar el uso de las autopistas radiales R3 Madrid-Arganda y R5 Madrid-Navalcarnero?
6. ¿La concesionaria de las autopistas radiales R3 Madrid-Arganda y R5 Madrid-Navalcarnero ha cumplido con el contrato establecido durante el período de explotación? En caso contrario ¿qué medidas se han adoptado para el cumplimiento de dichas obligaciones?
7. ¿Se ha pedido algún informe que audite las previsiones de tráfico y de costes que se calcularon, equivocadamente, en su momento? ¿Y los de las cantidades reclamadas como Responsabilidad Patrimonial de la Administración?
8. ¿Ha renunciado la concesionaria de las radiales R3 Madrid-Arganda y R5 Madrid-Navalcarnero,

o alguna otra concesionaria de autopistas en quiebra hasta el momento, a la Responsabilidad Patrimonial de la Administración?

9. ¿Qué medidas se han adoptado hasta el momento para garantizar que estos problemas no se repitan en el futuro en otras concesiones?



Fernando Navarro Fernández-Rodríguez
Diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos