

Venderá la gestión de aeropuertos

El PP hará caja con la concesión generalizada de las infraestructuras

Los primeros contactos entre empresas y el entorno del PP apuntan a un cambio de modelo en la explotación de infraestructuras. Se aparcan privatizaciones por la falta de liquidez y se apuesta por la concesión generalizada. Los concursos de Barajas y El Prat se ampliarán con la inclusión de nuevas terminales, se definirán corredores de carga ferroviaria para su adjudicación a operadores privados y se implantará la tarificación en autovías libres de peaje.



Un avión realiza una operación de despegue en el aeropuerto de Madrid-Barajas.. El PP hará caja con la concesión generalizada de las infraestructuras -

A. Ruiz del Árbol / J. F. Magariño - 19/12/2011 - 07:00

El nuevo Gobierno de Mariano Rajoy se enfrenta a la disyuntiva de continuar o modificar los procesos en marcha relacionados con la gestión de las más importantes infraestructuras del país. La profundidad de la crisis y el escaso éxito en las iniciativas de privatización van a promover, según fuentes empresariales, una profunda revisión.

Las iniciativas afectadas serían la de las concesiones de los dos mayores aeropuertos, Barajas y El Prat, así como la privatización del gestor aeroportuario Aena. También está en revisión el plan de Renfe con la creación de cinco empresas para privatizar la división de carga por ferrocarril. Y, por último, se aprecia en la tarificación de las redes de autovías una clara opción para generar ingresos, pese a la dura oposición del sector del transporte por carretera.

El esperado cambio de rumbo tiene dos objetivos principales: ganar eficiencia en el uso de unas infraestructuras recientemente renovadas -pero que se consideran infrautilizadas- y hacer caja para aliviar los problemas económicos que soporta el país. En este contexto, es la propia iniciativa empresarial la que se ofrece al Gobierno para generalizar el modelo concesional.

Nuevas reglas del juego en Aena

El caso más claro ya en revisión, pese a que el proceso continúa abierto, es el de Barajas y El Prat. Las empresas interesadas dan por congelado el concurso de concesión, aunque tienen la certidumbre de que el PP los volverá a sacar al mercado. La opinión entre los implicados es que el próximo ministro de Fomento promoverá un nuevo concurso en el que Madrid y Barcelona estarán acompañados de otros activos menores. Respecto a El Prat, se apunta a un paquete de aeropuertos catalanes en el que se incluiría a Gerona y a terminales deficitarias como Reus y Sabadell. Más dudas hay sobre Barajas, con un área de influencia

distinta. Al parecer, la baza que se jugaría es que la terminal madrileña se adjudique junto a aeropuertos gallegos. En la actualidad hay abierto un fuerte debate sobre el protagonismo de Santiago en detrimento de La Coruña y Vigo.

Respecto al modelo de concesión aeroportuaria, las empresas están reclamando sensibilidad al PP para que flexibilice las condiciones de pago. Se trataría de fragmentar el canon inicial que exige la Administración en dos o tres plazos a la vista de las dificultades para obtener financiación bancaria.

La concesión de los aeropuertos en paquetes, tal y como se hizo en México, implicaría la cancelación del actual proceso en marcha y la formulación de una nueva licitación.

Explotación de la carga por corredores ferroviarios

Patronales y expertos del PP han estudiado una alternativa para concesionar servicios de carga ferroviaria en España. El proceso se organizaría en concursos de explotación de tráficos en los principales corredores que se definirían previamente. Se elegiría a más de un concesionario por corredor. Los promotores ven la oportunidad de cambiar la tendencia a la baja del transporte de carga por tren en España en base a la utilización de las líneas convencionales que quedan vacías por el nacimiento de la red AVE. Entienden que el modelo de liberalización de carga puesto en marcha en 2005 ha fracasado: los operadores privados solo han conseguido el 2,5% de cuota de mercado y Renfe mantiene la mayor parte del pastel con una facturación de 300 millones y pérdidas por 60 millones. El modelo matizaría la política diseñada por la actual dirección de Renfe: segregar su división de carga en cinco empresas y vender a privados el 45% del capital.

El precio de implantar la discutida Euroviñeta

Afrontar la implantación de la Euroviñeta, tasa por la que se gravaría el tráfico pesado, y abandonar el peaje en sombra en autovías para adoptar el peaje explícito son dos de las líneas de actuación que el próximo Gobierno del PP va a considerar.

En España existen 3.300 kilómetros de autopistas de peaje operados por manos privadas, frente a los 15.600 kilómetros de vías de alta capacidad sin tarificar gestionados por distintas Administraciones. El cobro por kilómetro recorrido a vehículos de más de 3,5 toneladas, en aplicación de la Euroviñeta, reportaría unos ingresos de 3.000 millones el primer año y hasta de 62.000 millones a lo largo de los próximos 15 años, según cálculos de Aseta, patronal de las concesionarias de autopistas. Bajo su punto de vista, el sector privado debería correr con los gastos de implantación (unos 400 millones) y de operación (unos 160 millones al año) a cambio de concesiones por plazos de 15 años.