

Sense cap mena de dubte, la variant de la N-II i la decisió dels polítics locals i estatals de fer-la passar per la Vall de Sant Daniel és un dels temes que han aixecat més polseguera en els últims anys. L'estratègia de justificació de la decisió s'ha basat en dos pilars bàsics. Per una banda, s'ha presentat la variant per la Vall de Sant Daniel com l'única solució possible, i per l'altra, s'ha marginat la possibilitat de l'alliberament del tram de l'autopista considerant-la "una solució utòpica". El nostre estudi pretén, precisament, analitzar aquest últim punt. Intenta treure l'aigua clara sobre la problemàtica legal i financera del rescat del tram de l'autopista en el seu pas per Girona.

El possible rescat de l'autopista en el tram de Girona

JOSEP PLANAS / JOSEP VICENS

Davant la impossibilitat d'aconseguir una aplicació progressista, proposem una lectura conservadora de la legislació. No es tracta ja que l'Estat assumeix la prestació d'un servei de forma gratuïta a la població, sinó que l'Estat compensa una empresa privada (ACESA) a canvi que aquesta presti gratuïtament un determinat servei.

Alguns precedents

Els terminis de concessió d'una autopista no poden ser reduïts pel Govern, a excepció que aquest compensi econòmicament l'empresa concessionària. En canvi, allargar aquell termini depèn d'un simple decret publicat en el BOE.

La mateixa ACESA s'ha beneficiat ja d'una ampliació d'aquest tipus. El decret 165/67 de concessió d'explotació dels trams Barcelona-la Jonquera i Montgat-Mataró declarava com a data de cancel·lació de la concessió el 24-2-2004, 37 anys després de la constitució d'ACESA. El R.D. 126/84, que disposa l'absorció d'ACASA (Autopistas de Cataluña y Aragón, S.A.) per part d'ACESA, compensa aquesta darrera amb l'ampliació dels terminis de concessió de deu mesos de totes les autopistes que explota fins al 31-12-2004.

Un altre precedent de perllongament de la concessió el trobem en el decret de fusió d'AUMAR (Autopistas del Mare Nostrum) i "Bética de Autopistas", a canvi de la qual es perllongava la concessió en

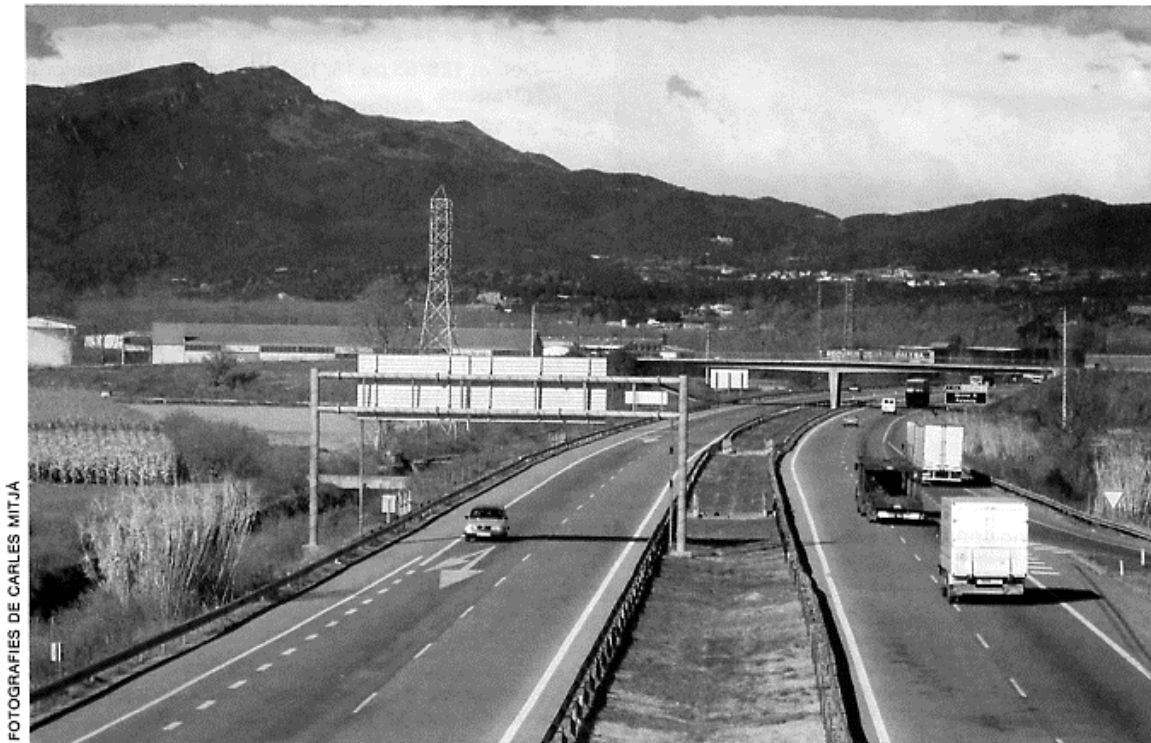
dos anys (fins al 2006). A més, a canvi d'aquesta operació l'Estat compensa la nova empresa amb 1.700 milions de ptes. Prèviament, el govern d'UCD havia concedit de pagar, a través del MOPU, una quantitat entre 18.000 i 19.000 milions durant el temps de durada de la concessió, a canvi d'alliberar el peatge a la badia de Cadis. (R.D. 826/82 de 30 d'abril. BOE de 1-5-82).

Tampoc no val com a argument contrari a aquesta proposta al·legar que seran els usuaris els qui pagaran de la seva butxaca la gratuïtat d'un tram a canvi de continuar pagant peatge per la utilització de la resta de l'autopista durant un any i escaig més. Malgrat que aquesta revertirà a l'Estat l'1-1-2005, enlloc no està legislat que la utilització de l'autopista serà gratuïta.

Fins ara, l'Estat ha hagut de recuperar la totalitat de les concessions de "Autopistas del Atlántico" i de AUCALSA (Autopista Concesionaria Astur-Leonesa), per evitar un endeutament que l'any 2002 hauria estat de 232.000 milions de ptes. En aquestes autopistes, ara en mans de l'Estat, es continua cobrant el peatge. (*El País*, 14-7-83).

ACESA és l'única concessionària rendible per al sector privat. Quan l'any 2005 revertirà a l'Estat, aquest tindrà dues opcions: explotar-la pel seu compte o concedir l'explotació a una empresa privada a canvi d'un cànon.

Explotar-la pel seu compte suposaria per a l'Estat unes despeses de personal, manteniment i infraestructura considerables. Malgrat no guanyar-hi tants



FOTOGRAFIES DE CARLES MITJA

L'autopista A-7 a l'alçada de Girona

diners, l'Estat preferirà percebre un cànon i confiar l'explotació a l'empresa que disposa des de farà 37 anys de l'experiència, personal i infraestructura adequats: ACESA.

Perllongar la concessió, doncs, no suposarà cap greuge per als usuaris. En lloc de pagar el peatge directament a l'Estat, ho faran a ACESA. Els usuaris, però, continuaran pagant en tots els casos el peatge més enllà del 31 de desembre del 2004.

Estem totalment convençuts que ACESA calibrarà de bon grat la possibilitat de perllongar més enllà del 2004 el termini d'una concessió tan rendible. És notori que ACESA és partidària de solucions d'aquest tipus. No fa encara sis mesos (primavera del 1988) es va oferir a construir gratuïtament un tram del segon cinturó de Barcelona a canvi d'una ampliació de la concessió de l'A-9 (Autopista Montgat-Mataró).

Una alternativa global

Més enllà de l'estudi econòmic que presentem, la proposta d'alternativa global comprèn un seguit d'actuacions que no poden contemplar-se de forma inconnexa o a mitges. Les actuacions que proposem, i que són dignes d'un estudi detingut per part de l'Administració (tant estatal com local), són les que segueixen:

-El MOPU construeix (i paga) el pont i els accessos de Fontajau.

-El MOPU i ACESA acorden posar troncals de peatge abans de Fornells i després de Medinyà, deixant lliure de pagament la circumval·lació de Girona.

-El Govern, a proposta del MOPU, perllonga la concessió de l'explotació de l'A-7 a favor d'ACESA per un període que compensi el cost actualitzat de construcció del tram alliberat i el peatge que es deixaria de percebre en una vintena de quilòmetres.

-El MOPU inverteix els 7.000 milions llargs que costaria la variant de Sant Daniel en la construcció de

a) Un pont sobre el Ter, ja previst en la variant Est, que connecti la carretera de Palamós amb la N-II i l'A-7 entre Celrà i Medinyà, cosa que evitaria els embussos al Pont Major i Sarrià.

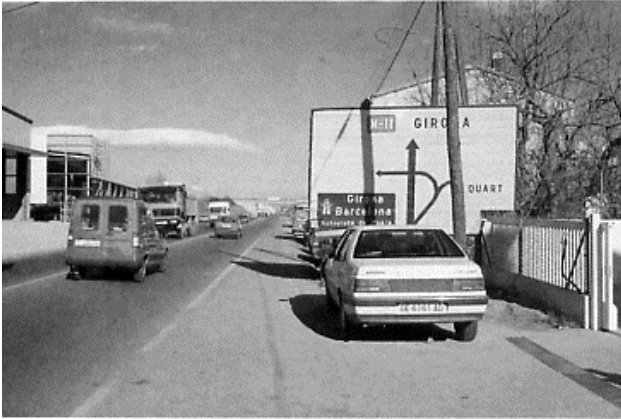
b) L'entramat de distribució del trànsit que ja preveu el Pla General d'Ordenació Urbana de Girona.

-La Generalitat de Catalunya declara Parc Natural el massís de les Gavarres.

Unes qüestions prèvies

L'estudi no contempla, per ara, la possible ampliació del tram alliberat en un carril més per a cada sentit de circulació. Hom pot esgrimir-ho com un condicionant econòmic en contra de la proposta. Adduim, abans que algú ho plantegi, algunes coses:

1. L'extrapolació del trànsit previst d'aquí al final de



L'accés a l'autopista per Girona Sud.

la concessió no contempla uns cabals de trànsit que s'acostin al màxim que pot assumir sense retencions ni perills l'actual traçat de l'A-7.

2. El trànsit declarat de pas pel centre de Girona gira entorn del 10% del trànsit global, segons xifres del mateix Ajuntament i del MOPU. Si als vehicles que utilitzen normalment el trajecte d'autopista s'afegeix aquest 10% el nombre total d'usuaris en poc fa variar l'estadística d'utilització. La intensitat mitjana diària de vehicles teòrics per dia no arribava als 19.000 per al recorregut Barcelona-la Jonquera. El tram Montmeló-el Papiol (B-30) enregistra un trànsit diari de 27.500 vehicles, i no per això es considera saturat.

Al mateix temps, una vegada un cotxe hagués entrat en el tram gratuït, no sortiria de l'autopista, sinó que seguiria fins al final del seu trajecte. Una persona que entrés a Fornells per estalviar-se el seu pas per Girona, amb tota probabilitat no sortiria a Medinyà, sinó que continuaria per l'autopista fins a Figueres o la Jonquera. En aquest sentit, ACESA no es podria queixar: la gratuïtat d'un tram faria augmentar la demanda de la resta del trajecte.

3. Si, hipotèticament, cap al final de la concessió l'A-7 no pot assumir el trànsit generat amb dos carrils per sentit de circulació entre Girona Nord i Girona Sud, no vindrà d'aquest 10% de trànsit addicional. I, en tot cas, ACESA haurà de fer al seu càrrec l'ampliació sense cap contraprestació per part de l'Estat, tal com preveuen les clàusules de la concessió d'exploració.

4. Si, per fer més còmoda i segura la circulació, l'Estat proposa a ACESA l'ampliació des del moment de l'alliberament del peatge, tampoc això no ha de suposar cap problema. Els costos de construcció d'un pont sobre el Ter, a Salt, i d'un altre a la Costa Roja, poden comptabilitzar-se a l'hora d'afegir al termini d'explotació de la concessió un o dos mesos, xifra aproximada als costos de la construcció proposada.

La trajectòria d'una concessió

—Decret de concessió: D. 165/67 de 26/1. (Montgat - Mataró i Barcelona - la Jonquera).

—Data de constitució d'ACESA: 24-2-67. La concessió finirà el 24-2-2004.

—Decret 128/68 de 18/1: Concessió tram Barcelona - Tarragona.

—31-12-75: ACESA pren participació en ACASA (Autopistas de Cataluña y Aragón, S.A.), que explota la concessió Salou - Saragossa, i "Autopista de Enlace, S.A.", que explota el tram el Papiol - Montmeló (B-30).

—8-3-79: ACESA absorbeix AECESA (Autopista de Enlace).

—Memòria 1979: El Govern insta ACESA perquè presenti un nou pla econòmic-financer per fer front a l'absorció d'AECESA.

—Memòria 1980: El Govern repeteix que "se ha producido una desviación significativa entre la revalorización prevista en el plan económico-financiero...".

—Memòria 1981: Per primera vegada, es produeix una disminució del trànsit global per les autopistes, de l'ordre del 2%, símptoma de la crisi econòmica i els alts preus de la gasolina.

—Memòria 1982: El Fons de Garantia de Dipòsits controla el 57,822% de les accions de la societat. El preu pagat pel Fons és de 23.172 milions de ptes.

—R.D. 126/84 de 25-1: Es produeix l'absorció d'ACASA. La concessió pel total d'autopistes concedides en règim de peatge a ACESA s'amplia fins al 31-12-2004.

—Febrer 1987: El Fons de Garantia de Dipòsits ven la seva participació a un preu del 141,5%: ACESA té tres accionistes majoritaris (Caixa de Barcelona-12,8%; Caixa de Pensions-12,4%; i Banc Hispano Americano 2,4%) i 100.000 nous petits accionistes. El preu cobrat pel Fons als nous accionistes és de 43.669 milions de ptes.

—15-10-87. ACESA fa una ampliació de capital, que per als accionistes suposa una acció nova totalment alliberada per cada cinc de velles. L'objectiu principal de les ampliacions de capital és evitar els efectes de les limitacions legals i contractuals de distribució de dividendes. La legislació d'autopistes estableix que els beneficis que superin el 10% del capital social no podran distribuir-se com a dividendes i hauran de destinar-se a un fons especial de reserves. A més, en el cas d'ACESA aquesta societat té el compromís de destinar els beneficis que superin el 15% del capital social a inversions de construcció i ampliació de la xarxa d'autopistes.

—17-10-88. La Caixa de Barcelona ven de cop un paquet de 200.000 accions d'ACESA. Això provoca una caiguda de cotització en un sol dia del 217 al 172%. Els petits accionistes perden el 40% del valor en borsa de les seves accions, però tot fa pensar en una jugada dels accionistes majoritaris: la Caixa de Pensions adquireix la majoria de les accions de què es desprèn la Caixa de Barcelona el dia abans de l'ampliació de capital. La combinació dels dos factors converteix des d'ara "La Caixa" en l'accionista majoritari d'ACESA.

—18-10-88. ACESA fa una nova ampliació de capital, amb els mateixos objectius que l'anterior, que suposarà una acció nova per cada quatre de velles. Amb aquesta ampliació i la de l'any passat, el capital

LA N-II i L'AUTOPISTA

social haurà passat de 40.211 milions a 80.421 milions, just el doble en dos anys.

Estructura dels trams d'autopista

Els diversos trams que explota ACESA han estat oberts al trànsit en les següents dates:

Montgat - Mataró	7/69
Barcelona - Girona Nord	Entre 11/69 i 6/71
Girona Nord - la Jonquera	Entre 12/74 i 6/76
Barcelona - Salou	Entre 1/72 i 8/74
B-30	7/77
Saragossa - Mediterrani	Entre 7/76 i 4/77

El quilometratge total i els costos de construcció en el seu moment són els que segueixen:

Trams globals	Km.	Inversió ¹
Barcelona - Salou	100	13.331
B-30	27	7.962
Montgat - Mataró	16	3.571
Barcelona - la Jonquera	150	21.913
Saragossa - Mediterrani ²	214	34.201
	507	80.978

Tram Barcelona - la Jonquera	Km.	Inversió ¹
Barcelona - Granollers	30	5.017
Granollers - Maçanet	41	5.272
Massanet - Girona Sud	20	2.844
Girona Sud - Girona Nord	9	1.275
Girona Nord - la Jonquera	50	7.473
	150	21.881

1. En milers de milions de ptes.

2. Absorció d'ACASA el 14-6-84.

La legislació aplicable

La legislació aplicable a qualsevol estudi referent a autopistes de peatge a l'Estat espanyol, i en concret al cas d'ACESA, és la següent:

—Llei de Contractes de l'Estat (Text refós, D. 923/65 de 8/4) i el seu corresponent reglament (D. 3354/67 de 28/12. BOE 31-1-68).

—O. de 27-7-66. Plec de Bases de la Concessió (A ACESA, BOE 30-7-66).

—D. 215/73 de 25/1. Clàusules de l'Adjudicació de la Concessió (A ACESA, BOE 16-2-73).

—Llei 51/74, de Carreteres, en tot allò que l'Autopista tingués concedit abans de la publicació de la Llei d'Autopistes. (BOE 21-12-74).

—Llei d'Autopistes (BOE 11-5-72).

—R.D. 1073/77, Reglament General de Carreteres (BOE 17-5-77).

—R.D. 2479/78, sobre la unificació d'ACESA i "Autopistas de Enlace, S.A." (BOE 23-10-78).

—Llei 25/88, de Carreteres (BOE 30-7-88). Malgrat derogar parcialment alguna de les disposicions anteriors, no afecta l'articulat en què s'ha basat aquest estudi.



L'accés a l'autopista per Girona Nord.

Condicions de compra o recuperació

Orden de 27 de julio de 1966. Ministerio de Obras Públicas. Pliego de cláusulas de explotación de las autopistas Barcelona - La Jonquera y Montgat - Mataró. (BOE 30/7/66).

TITULO VI.- De la extinción, suspensión y cesión de la concesión

La concesión terminará:

1. ...
2. Por incumplimiento de la concesionaria.
3. ...
4. Por mutuo acuerdo entre la concesionaria y la Administración.

a) El mutuo acuerdo entre la Administración y la concesionaria extingue la concesión en cualquier tipo, con arreglo a las condiciones del Convenio que se suscriba entre ambas partes.

b) El Gobierno autorizará expresamente esta particular forma de extinción, señalando el órgano u órganos que en nombre del Estado hayan de negociar el convenio.

5. Por rescate del servicio, hecho por la Administración.

a) El rescate del servicio hecho por la Administración es causa de extinción de la concesión. Se entiende por rescate la declaración unilateral del Poder Público, discrecionalmente adoptada, por la que termina la concesión, no obstante la buena gestión de su titular.

b) El acuerdo de rescate se adoptará por el Gobierno. En ningún caso dicho acuerdo podrá adoptarse hasta que transcurra un mínimo de quince años a partir de la puesta en servicio de la autopista.

6. ...
7. Por abandono, renuncia o expropiación forzosa.

Valoració econòmica

R.D. 3354/67 de 28/12. Reglamento General de Contratación para la aplicación de la Ley de Contratos del Estado, texto articulado aprobado por Decreto 923/65 de 8/4 (BOE 31/1/68).

Artículo 232: Si la Administración, antes de la conclusión del contrato, estimase conveniente para el interés general gestionar el servicio por sí o por medio de un ente público, podrá ordenar su rescate indemnizando al empresario el valor de las obras e instalaciones que no hayan de revertir a aquella, habida cuenta de su grado de amortización y los daños y perjuicios que se le irroguen, así como los beneficios futuros que deje aquél de percibir, atendiendo a los resultados de la explotación en el último quinquenio (Artículo 79 ICE) (El subratllat és nostre).

L'alliberament del peatge

Tota autopista té lliures de peatge, aproximadament, els 20 primers quilòmetres del seu recorregut. És el cas dels trams Saragossa - Alfajarín (A-2) o Barcelona - Montgat (A-9), per posar uns exemples.

El trajecte Barcelona-Girona Nord es va inaugurar 42 mesos més aviat respecte del trajecte Girona Nord-la Jonquera i, per tant, podria adduir-se que formen dues unitats diferents i els correspon, en conseqüència, la gratuïtat dels primers quilòmetres abans i després de Girona Nord. Malgrat això, acceptem com a vàlides les argumentacions que formen una sola unitat i el trajecte es troba al mig d'un únic recorregut. En favor d'aquesta interpretació es pot adduir que la concessió és per al trajecte global i no per a una fase, que l'empresa concessionària és la mateixa, etc.

Insistim que aquestes argumentacions no són del tot consistents. Al nostre entendre no resisteixen comparació, per exemple, amb l'autopista Madrid - Iruña, que substituirà la N-I i que només es troba construïda a partir de Burgos. El recorregut Burgos-Briviesca, malgrat que es troba al mig del trajecte original és gratuït.

Una interpretació més laxa de la legislació admetria també la possibilitat d'allunyar els troncals de peatge entre dues entrades, i fins i tot traslladar uns accessos uns quilòmetres més endavant. La nostra argumentació apunta en aquesta direcció.

L'alternativa física al desviament

Les barreres de peatge haurien d'estar situades l'una a l'altura de Fornells de la Selva, poc abans de la sortida/entrada de Girona Sud, i l'altra a Medinyà, poc després de la sortida de Girona Nord, on s'hauria traslladat des de Sarrià de Ter.

Sentit Barcelona - la Jonquera:

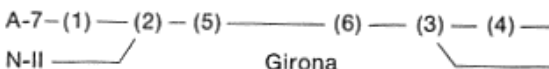
Vehicles que circulen per l'autopista: paguen el trajecte recorregut fins a la barrera de Fornells i segueixen fins a la barrera de Medinyà, on recolliran un nou tiquet fins a la sortida que els interessa.

Vehicles procedents de la N-II que volen circumval·lar Girona: Entren a l'autopista després de la barrera de Fornells i surten just abans de la barrera de peatge de Medinyà, reincorporant-se a la N-II.

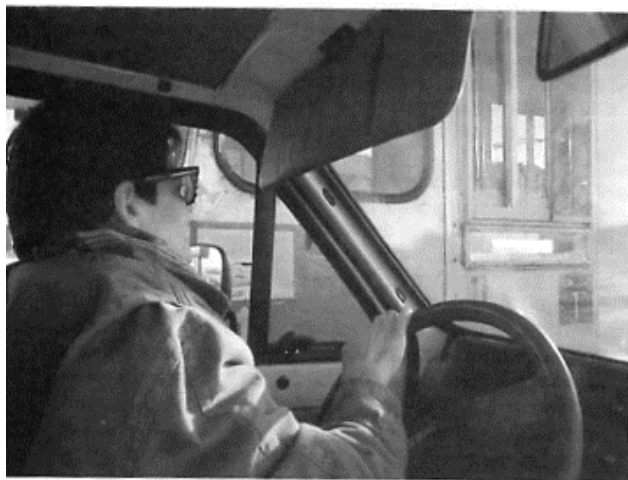
Sentit la Jonquera - Barcelona:

Vehicles que circulen per l'autopista i segueixen camí: El mateix procés descrit per al sentit anterior.

Vehicles procedents de la N-II que volen circumval·lar Girona: Entren a l'autopista a Medinyà i surten a Girona Sud, sense haver passat per cap barrera de peatge.



- (1) Barrera de peatge de Fornells de la Selva
 - (2) Entrada/sortida Fornells
 - (3) Entrada/sortida Medinyà
 - (4) Barrera de peatge de Medinyà
 - (5) Entrada/sortida Girona Sud (accessos N-141, Ctra. Sta. Coloma)
 - (6) Entrada/sortida Girona Nord (accessos C-255, C-150, C-152 les Planes)
- Distància entre (1) i (4): 18,700 km. (barreres de peatge)
Distància entre (2) i (3): 16,000 km. (recorregut alliberat de peatge)



Els tràmits del peatge a les proximitats de Girona.



Estudi econòmic de l'alliberament

D'acord amb l'article 232 de la Llei de Contractes de l'Estat, esmentat en l'apartat 2.2, la compensació per a l'alliberament del peatge contempla dos aspectes diferents:

1. Indemnització per l'immobilitzat (valor net, danys i perjudicis).
2. Beneficis que deixarà de percebre.

Indemnització d'obres i instal·lacions

La memòria d'ACESA de 1987 reflecteix un total de valor immobilitzat material de poc més de cent cinquanta-quatre mil milions de ptes. És molt aleatori precisar dintre d'aquest immobilitzat quina part correspon i quina altra no al trajecte que es proposa alliberar de pagament. És molt difícil de concretar, per exemple, quina porció de la biblioteca, o de l'edifici social de l'empresa, o de la maquinària, etc., té relació amb aquest recorregut.

El total d'immobilitzat material d'ACESA pels 507 km. totals de concessió és de 154.263 milions de ptes., una vegada aplicades les amortitzacions reglamentàries (Memòria d'ACESA, 1987). Podem calcular quin és el valor d'un quilòmetre i així avaluar l'immobilitzat corresponent al tram de 18,7 km. que es pretén alliberar.

Immobilitzat material a 31-12-87 ... 154.263.002.664,- ptes.
Immobilitzat material per 18,7 km. ... 5.689.779.386,- ptes.

Beneficis futurs sense percebre

El capítol dels beneficis que deixarà de percebre és el més difícil d'avaluar, perquè d'alguna manera es basa en qüestions econòmiques, de l'evolució financera, de la imatge de la companyia i del sistema econòmic (preus del petroli, tipus d'interès...).

Dit també d'una altra manera, ofereix la possibilitat d'un estira i arronsa entre l'Estat i la concessionària de manera que quedin ambdós satisfets amb la quantitat pactada: l'Estat acceptarà una quantitat no excessiva i la concessionària podrà vendre l'operació com un guany per als seus accionistes.

El màxim que podria demanar ACESA per a aquest apartat és la recuperació dels ingressos que per peatges deixaria de percebre en aquest tram.

Per realitzar aquest càlcul, el primer que cal fer és saber la quantitat de vehicles que anualment utilitzen o han utilitzat aquest tram d'autopista.

El trànsit parcial del total de vehicles anual que transiten en un o altre sentit entre les sortides Girona Nord i Girona Sud ha estat tret de les memòries d'ACESA.

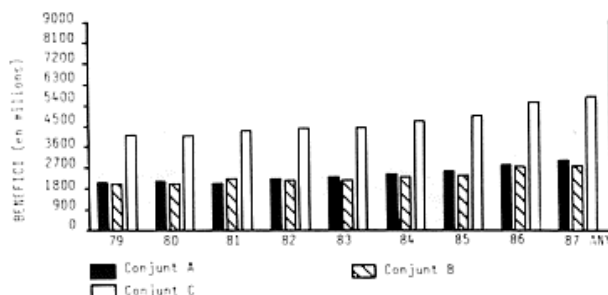
Per al trànsit en el sentit Girona Nord - Girona Sud hem comptabilitzat els vehicles diaris que han utilitzat l'autopista per qualsevol de les entrades compreses entre la frontera i Girona Nord i l'han deixada entre les sortides de Girona Sud i Granollers. Així hem obtingut la mitjana diària que ha transitat en aquell sentit. Per al total anual només ha calgut una senzilla multiplicació per 365.

De la mateixa manera, per al sentit Girona Sud - Girona Nord hem fet les mateixes operacions amb els vehicles entrats en qualsevol barrera entre Granollers i Girona Sud i han abandonat l'autopista per qualsevol sortida entre Girona Nord i la frontera francesa.

VEHICLES ANUALS QUE PASSEN PEL TRAJECTE COMPRES ENTRE LES SORTIDES GIRONA NORD / GIRONA SUD

Any	Dir. Barcelona	Dir. frontera	Total vehicles
1979	2.143.280	2.070.040	4.222.320
1980	2.125.760	2.014.445	4.140.205
1981	2.140.725	2.216.010	4.357.735
1982	2.257.160	2.183.065	4.440.225
1983	2.287.455	2.191.825	4.479.280
1984	2.407.175	2.318.845	4.726.020
1985	2.527.990	2.420.680	4.948.670
1986	2.811.230	2.712.680	5.523.910
1987	2.979.860	2.831.305	5.811.165

TRÀNSIT ANUAL PEL TRAJECTE A ALLIBERAR



CONJUNT A. Direcció Barcelona (Entrada entre Frontera/Girona Nord)

—Sortida entre Girona Sud/Granollers)

CONJUNT B. Direcció frontera (Entrada entre Granollers/Girona Sud)

—Sortida entre Girona Nord/Frontera)

—CONJUNT C. Total de vehicles en ambdós sentits.

El fet de prendre els vehicles entrats o sortits a Granollers i no a Barcelona obeeix al fet que per al trajecte Barcelona - Granollers i viceversa ja existeix una barrera de peatge específica, i en canvi el trajecte Granollers - frontera s'efectua sense cap barrera de peatge interposada.

Aquestes dades són necessàries per comptabilitzar les pèrdues possibles d'ACESA no pel que fa al còmput global de beneficis d'explotació, sinó pels possibles peatges perduts per aquells vehicles que passen ja normalment per trajecte a alliberar i als quals resultaria gratuït.

En base a les dades totals de vehicles que han passat per aquest tram es pot ajustar una recta que ens explicarà la seva evolució des del punt de vista lineal (representada matemàticament per l'equació $y = 4.474.898,15 + 64.201,26050 x$) i ens permetrà fer una extrapolació dels vehicles que hi passaran durant anys.

De les memòries de trànsit d'ACESA es desprèn que el 90% dels vehicles que circulen per autopista són vehicles lleugers, i la resta, vehicles pesants. Atès que ACESA té tres tipus de peatges (un per als vehicles lleugers i dos per als pesants, segons el

ECONOMIA

nombre d'eixos), hem aplicat al percentatge dels vehicles pesants la mitjana de les dues taxes. Els preus dels peatges a aplicar cada any s'han obtingut aplicant als preus vigents el 1988 una mitjana anual d'augment del 2,5%.

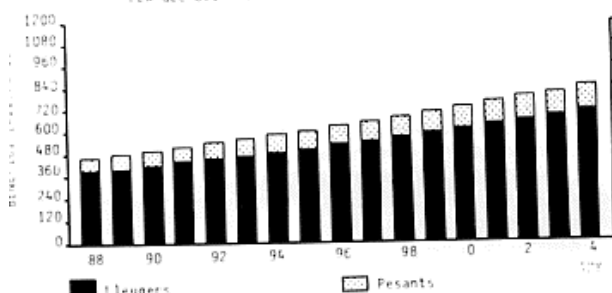
ANY	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1988	5.116.611	4.605.220	85	391.443.700	511.691	153	78.288.723	469.732.423	469.732.423
1989	5.181.112	4.663.001	87	405.681.087	518.111	157	81.343.427	487.024.514	450.948.624
1990	5.245.313	4.720.782	89	420.149.598	524.531	161	84.449.491	504.599.089	432.612.387
1991	5.309.515	4.778.563	92	439.627.796	530.951	165	87.606.915	527.234.711	418.535.912
1992	5.373.716	4.836.344	94	454.616.336	537.372	169	90.815.865	545.432.204	400.908.953
1993	5.437.917	4.894.125	96	469.836.000	543.791	173	94.075.843	563.911.843	383.788.925
1994	5.502.118	4.951.906	98	485.286.788	550.212	177	97.387.524	582.674.312	367.183.654
1995	5.566.320	5.009.688	101	505.978.488	556.632	182	101.307.024	607.285.512	354.345.263
1996	5.630.523	5.067.469	104	527.016.776	563.052	186	104.727.672	631.744.448	341.311.868
1997	5.694.722	5.125.250	106	543.276.500	569.472	191	108.769.152	652.045.652	326.185.164
1998	5.758.923	5.183.031	109	564.950.379	575.892	196	112.874.832	677.822.211	313.962.834
1999	5.823.125	5.240.812	112	586.970.944	582.312	201	117.044.712	704.015.656	301.940.248
2000	5.887.326	5.298.593	115	609.338.195	588.733	206	121.278.998	730.617.193	290.138.140
2001	5.951.527	5.356.374	118	632.052.132	595.153	211	125.577.283	757.629.315	278.587.727
2002	6.015.928	5.414.156	121	655.112.876	601.753	216	129.939.768	785.052.644	267.279.841
2003	6.079.930	5.471.937	124	678.520.188	607.993	221	134.366.453	812.886.641	256.255.771
2004	6.114.130	5.529.718	127	702.274.186	614.413	227	139.471.751	841.745.937	245.697.615

VALOR NET A 1-1-89 (al 8%) 5.493.506.349,-

- (1) Total de vehicles que transitaran en el trajecte a alliberar.
 (2) Vehicles lleugers (90% del total).
 (3) Peatge unitari que deixaran de pagar els vehicles lleugers.
 (4) Peatge total que deixaran de pagar els vehicles lleugers.
 (5) Vehicles pesants (10% del total).
 (6) Peatge mitjà unitari que no pagaran els vehicles pesants.
 (7) Peatge total que deixaran de pagar els vehicles pesants.
 (8) Peatge total que ACESA deixarà de percebre.
 (9) Valor actual net dels peatges deixats de percebre.

La quantitat a compensar en concepte dels ingressos que deixarà de percebre, segons les extrapolacions abans indicades, és de 5.493.506.349,- ptes.

PEATGES DEIXATS DE PERCEBRE FINS AL 2004



El Reial Decret 2479/78

Aquest reial decret, esmentat ja en diverses ocasions, donà unes compensacions econòmiques a ACESA per a l'alliberament de les vies laterals de la B-30. Aquesta disposició legal preveu, però, una contrapartida per part d'ACESA.

"Artículo cuarto.- "Autopistas, Concesionaria Española, S.A." abonará al Estado mil millones de pesetas anuales, durante cada uno de los últimos cinco años de duración de la concesión, sin perjuicio de aplicar a dicho pago y en el momento en que se produzcan, los mayores ingresos que sobre los previstos en el plan económico financiero consolidado

podrían obtenerse en la barrera troncal situada en el punto kilométrico nueve del actual itinerario Montmeló - Papiol".

El pagament d'aquests mil milions anuals, que podrien ser més si el peatge de la B-30 superés el previst, és calculat en diners de l'any 2004. Aquests milions, però, no són tants si es calcula en pessetes constants de principis de 1989.

ANY	VALOR COMPTABLE	VALOR REAL DE 1989
2000	1.000.000.000,-	397.113.759,-
2001	1.000.000.000,-	367.697.925,-
2002	1.000.000.000,-	340.461.041,-
2003	1.000.000.000,-	315.241.705,-
2004	1.000.000.000,-	219.890.468,-

VALOR REAL EN PTES. DE 1989 1.640.404.898,-

A l'hora de calcular la compensació global que rebria ACESA, l'Estat també pot argüir aquest decret i la seva possible amortització anticipada. D'aquesta manera, la xifra quedaria reduïda en més de mil cinc-cents milions a preu d'avui, cosa que faria més curt el període que cal allargar la concessió i a canvi alliberaria ACESA d'aquest pagament, amb la corresponent repercussió positiva en els comptes de resultats.

El preu de l'alliberament

El preu total de l'alliberament, sempre com a punt de partida per a la negociació i que possiblement

podria ser inferior segons l'habilitació negociadora dels representants de l'Estat, és la suma total dels factors a favor d'ACESA (immobilitzat material, beneficis que deixarà de percebre) i el deute que té amb l'Estat (el R.D. 2479/78).

Immobilitzat material (Ap. 3.2.1)	+ 5.689.779.386,-
Pèrdua de beneficis (Ap. 3.2.2)	+ 5.493.506.349,-
R.D. 2479/78 (Ap. 3.2.3)	- 1.640.404.898,-
	+ 9.542.880.842,-

Aquesta quantitat, en diners, sembla a primera vista desorbitada. No ho és tant. De fet, els beneficis que obtindrà ACESA durant el 1988 superaran àmpliament aquesta quantitat: només en el primer semestre ja ha comptabilitzat 7.843 milions (*El País*, 8-9-88).

Beneficis previstos en el futur

Per calcular el termini amb el qual caldria ampliar la concessió, cal estudiar els beneficis d'explotació previstos.

Nosaltres agafarem, per al càlcul dels beneficis possibles, la mitjana dels beneficis del període 1979-1987, prou representatiu. Volem fer esment, però, que en el termini 1979-1984 ACESA va percebre de l'Estat una compensació de 500 milions de pessetes anuals (que ACESA comptabilitza com a beneficis) en virtut de l'obertura del cinturó lateral a la B-30 que allibera el peatge a tots aquells qui es coneixen el recorregut.

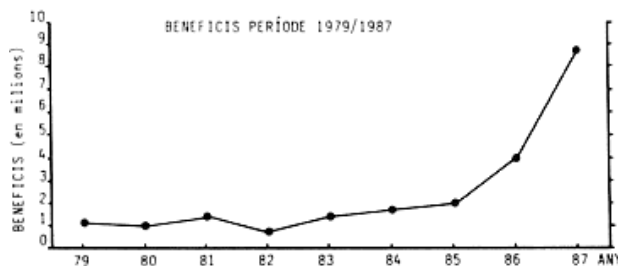
D'alguna manera, i cal recalcar-ho, l'alliberament del peatge en el cinturó lateral de la B-30 és una victòria dels usuaris del trajecte, especialment dels camioners. El boicot d'aquests a pagar peatge en una autopista construïda per a ser via de circumval·lació a Barcelona obligà l'Estat a prendre la decisió salomònica de mantenir el peatge en les vies centrals i fer gratuïtes les vies laterals.

BENEFICIS NETS (ABANS D'IMPOSTOS) EN EL PERÍODE 1979/1987

1979	1.199.937.021,- ptes. (*)
1980	1.064.447.117,- ptes. (*)
1981	1.459.649.604,- ptes. (*)
1982	751.947.471,- ptes. (*)
1983	1.417.601.273,- ptes. (*)
1984	1.709.455.029,- ptes. (*)
1985	2.060.000.000,- ptes.
1986	4.067.197.548,- ptes.
1987	8.694.813.533,- ptes.

(*) Compensació R.D. 2479/1987: 500 milions.

(**) El mateix R.D. preveu que ACESA retornarà a l'Estat 1.000 milions anuals en els darrers cinc anys de concessió.



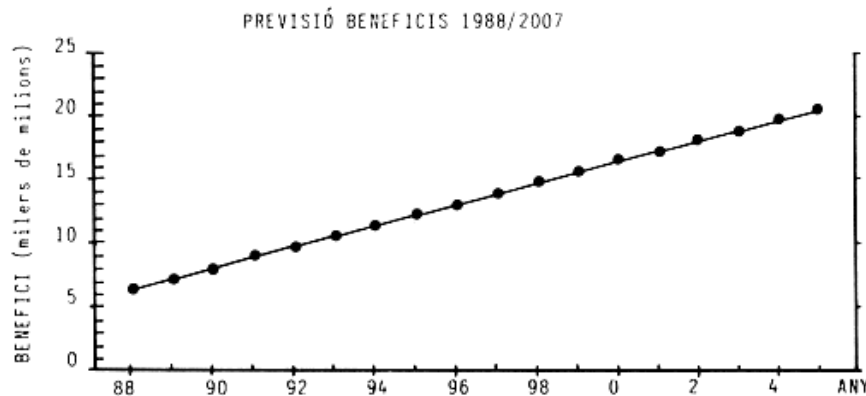
Entre Fornells i Medinyà hi ha una vintena de quilòmetres.

Si prenem els beneficis anuals dels darrers nou anys i ajustem una recta que ens explicarà l'evolució d'aquells des del punt de vista lineal (representada matemàticament per l'equació $y = 2.106.047.338 + 158,31 x$), podrem fer una extrapolació dels beneficis d'ACESA durant els propers anys.

BENEFICIS PREVISTOS	ACTUALITZACIÓ 1-1-89
1988	6.358.280.329
1989	7.204.713.096
1990	8.051.145.862
1991	8.897.578.629
1992	9.744.011.396
1993	10.590.440.000
1994	11.436.870.000
1995	12.283.300.000
1996	13.129.410.000
1997	13.976.170.000
1998	14.822.600.000
1999	15.669.040.000
2000	16.515.470.000
2001	17.361.900.000
2002	18.208.330.000
2003	19.054.770.000
2004	19.901.200.000
2005	20.747.630.000
2006	21.594.070.000
2007	22.440.500.000

→ 6.056.035.422

→ 5.836.206.655



Els beneficis previstos per a l'any 2005 i següents, després de la reversió de la concessió a l'Estat, superen els vint mil milions de ptes. Cal tenir present, però, que aquella seria la quantitat a compensar si la indemnització es pagués l'any 2005. En realitat, si aquesta quantitat s'ha de compensar a primers de 1989 o 1990, s'ha d'aplicar una taxa de descompte anual sobre la quantitat inicialment calculada.

Farem una actualització amb capitalització composta al 8% anual (a l'inici de 1989).

$$x = \frac{y}{(1 + 0,008)^{\text{elevat a } n}}$$

en la qual

x = valor en ptes. actuals.

y = valor en ptes. previstes l'any de revisió de la concessió (Inici de 1989).

n = diferència entre l'any de reversió i l'any de l'alliberament.

Per dir-ho en termes planers, si l'Estat decidís ampliar la concessió un any, els beneficis que obtindria ACESA representarien el 1989 6.056.035.422,- ptes. (actualització al 8% dels beneficis previstos a l'any 2005 que pugen a 20.747.630.000,- ptes).

Altrament, si l'Estat decidís ampliar la concessió un altre any, estaria donant a ACESA la possibilitat d'obtenir uns beneficis que en pessetes de 1989 serien 5.836.206.655,- ptes. (actualització al 8% dels beneficis previstos a l'any 2006, que pugen a 21.594.070.000,- ptes).

L'ampliació de la concessió

Allargar la concessió un any representaria facilitar a ACESA l'obtenció d'uns beneficis de 20.747.630.000,- ptes. Com ja s'ha dit poc abans, aquesta quantitat equival a 6.056.035.422,- ptes. de principi de 1989.

Allargar la concessió un altre any representaria per ACESA uns beneficis addicionals, de 21.594.070.000,- ptes., que descomptades es convertirien en 5.836.206.655,- ptes.

Per tant, l'alliberament del peatge en un tram de 18,7 km., podria arribar a costar a l'Estat 5.689.779.386,-

ptes. (en concepte de la compra física del tram) i 5.493.506.349,- ptes. (en concepte de compensació per la pèrdua d'ingressos en aquest tram).

A canvi, l'Estat cancel·laria el deute que té ACESA (R.D. 2479/87), que en pessetes de 1989 representen 1.640.404.898,- ptes. i perllongaria la concessió de què disposa ACESA per un termini de 20 mesos (exactament un any i 218 dies) sense cap desemborsament addicional per part de l'Estat.

Cal tenir present, però, que aquesta és la demanda màxima que pot plantejar ACESA. Per tant, "el problema financer complicadíssim" del qual parla el ministre s'hauria de fer "a la baixa" en funció d'aquestes dades econòmiques.

Josep Planas és ensenyant.
Josep Vicens és economista.