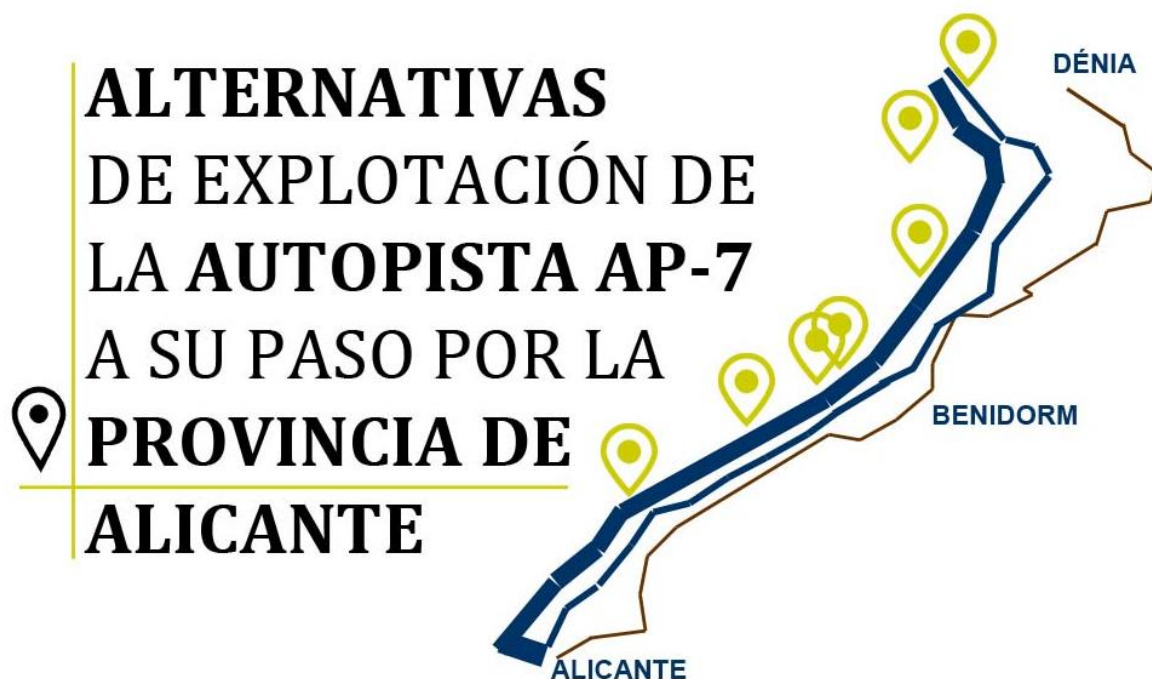


RESUMEN EJECUTIVO



DIRECCIÓN

Joaquín Melgarejo Moreno, Director de proyectos de INECA

Armando Ortuño Padilla, Profesor del Dpto. de Ingeniería Civil, UA

EQUIPO DE TRABAJO

Vicente Mateu Valero, Ingeniero Técnico de Obras Públicas

Jairo Casares Blanco, Ingeniero Técnico de Obras Públicas

Abril 2018

El objetivo de este estudio ha sido valorar de forma preliminar las diferentes alternativas de explotación de la Autopista AP-7 a su paso por la provincia de Alicante dado que el próximo 31 de diciembre de 2019 finaliza la concesión administrativa a la empresa AUMAR en el tramo Alicante-Tarragona. Para ello, se han analizado distintas alternativas de explotación así como sus ventajas e inconvenientes desde los puntos de vista de gestión del tráfico, financiero, económico y de aceptación social.

Para el análisis de las alternativas de explotación se ha estudiado el comportamiento del tráfico durante los últimos años en esta infraestructura y su nivel de servicio, es decir, la calidad que ofrece al usuario, obteniendo como resultado que la circulación en el tramo estudiado es libre y fluida. Además, se ha puesto de relieve la importancia de la colaboración público-privada en materia de construcción y explotación de autopistas, donde la concesión aparece como una fórmula habitual de aplicación en el ámbito internacional.

A partir de esta información, se han estudiado las tres alternativas más representativas del conjunto de las posibles:

- **Concesión con tarifa actual:** se plantea una nueva concesión con las mismas tarifas que en la actualidad a cambio de que la empresa concesionaria provea una serie de compensaciones en obras. No se prevé transferencia de tráfico alguna puesto que no cambian las condiciones actuales.
- **Reducción de tarifas (40%-60%) y ventajas para residentes:** se prevé la reducción de las tarifas actuales del peaje sin eliminarlas totalmente, a lo que se sumarán ventajas económicas para los residentes. Como en el caso anterior, serían factibles obras complementarias debido a que la reducción de las tarifas sería compensada en buena medida con un aumento de tráfico procedente de la N-332. En este caso, se plantea una gestión de las labores de conservación y explotación de la autopista bien mediante una concesión administrativa, bien mediante gestión pública o directa.
El límite de reducción de las tarifas se ha establecido en aquel que garantice un nivel de servicio estable a alta velocidad en la AP-7 (nivel de servicio "B"), fijando esa reducción tarifaria en un 40%-60% tras estimar la transferencia de tráfico desde la N-332 hacia la AP-7 provocada por esa disminución de tarifas.
- **Liberalización:** se prevé la eliminación del peaje de la autopista, alternativa en que el Estado debería soportar todos los costes de mantenimiento y conservación de la AP-7 puesto que los usuarios no abonarían tarifa alguna directa por circular. La transferencia de tráfico desde la N-332 hacia la Autopista sería claramente superior al caso anterior.



El periodo escogido ha sido 2020-2030 ya que plazos más largos conllevarían una gran incertidumbre en las estimaciones de tráfico en un entorno muy cambiante como el actual. Sin embargo, no se puede olvidar que los contratos concesionales se suelen extender a plazos de unos 30 años.

Bajo estas hipótesis y consideraciones, se han comparado los ingresos y costes de mantenimiento y externos para cada alternativa tal y como recoge el CUADRO 1.

De estos resultados se desprende que en las dos alternativas de concesión – con tarifa actual o con reducción de tarifas un 40%-60% y ventajas para residentes – se generan suficientes excedentes para compensar los costes externos, ejecutar obras prioritarias en la N-332 y aplicar medidas compensatorias para residentes como tramos intermedios sin peaje, bonificaciones superiores para usuarios frecuentes o una tarifa plana. La definición concreta de estas mejoras vendría dada por los resultados del estudio económico-financiero que debe realizarse previo a la licitación de la concesión. En consecuencia, con ambas alternativas se conseguiría la autosuficiencia económica y ambiental.

Desde el punto de la gestión del tráfico, la alternativa de “Concesión con tarifa actual” mantendría un nivel de servicio “A” en la AP-7 en 2030, mientras que en la N-332 las obras complementarias como variantes (Altea o Gata de Gorgos) mejorarían los problemas de congestión en un escaso corto-medio plazo. En todo caso, esta alternativa es ineficiente desde el punto de vista de aprovechamiento de los recursos disponibles, es decir, sostener un nivel de servicio “A” en una Autopista y un nivel de servicio “E” en un itinerario paralelo (N-332) indica una asignación de tráfico descompensada y que infrutiliza recursos ociosos (exceso de capacidad en la AP-7) a costa de sobrecargar otros (N-332).

Además, la transferencia hacia la Autopista favorece una reducción global de los costes externos por la mayor eficiencia de la Autopista en términos de emisiones de gases de efecto invernadero y accidentalidad.

Así, el resultado comparativo entre ambas alternativas concesionales es netamente favorable a la alternativa de reducción de tarifas un 40%-60% y ventajas para residentes puesto que favorece un cierto reequilibrio de tráficos y reduce costes externos globales.

Por su parte, la alternativa de “Liberalización” supondría la generación de un déficit superior a los 300 M€ en el conjunto del periodo 2020-2030 correspondiente a los costes de conservación y mantenimiento (214 M€ del total) y externos de la AP-7 sin contraprestación en forma de ingresos directos por parte de los usuarios. Por tanto, esta alternativa no lograría la autosuficiencia desde los puntos de vista económico y ambiental ya que con la recaudación impositiva (hidrocarburos, circulación y matriculación) no se logra internalizar completamente estos costes, lo que, a su vez, se alejaría de las recomendaciones de la Comisión Europea recogidas en el Libro Blanco del Transporte de 2011 y en su documento de estrategia de bajas emisiones en movilidad de 2016, entre otros.



Finalmente, se ha tenido en cuenta la posible aceptación social de las diferentes alternativas. En ese sentido, es evidente que la supresión total del peaje sería la opción más valorada inicialmente. Sin embargo, los problemas que generaría esta decisión a largo plazo, como el consecuente descenso en el nivel de servicio en la AP-7 o la dificultad de consignar presupuestariamente las obras necesarias para paliar los problemas de congestión que reaparecerán en la Nacional en el largo plazo, pueden hacer disminuir esa favorable percepción social.

Por el contrario, la alternativa de “Reducción de tarifas un 40%-60% y ventajas para residentes” podría mejorar su valoración por la sociedad en tanto en cuanto se expliciten las actuaciones que se vayan a llevar a cabo tanto en el seno de la propia autopista -reducción del peaje, mejoras adicionales para residentes- como fuera de ella en forma de variantes, enlaces, etc. quedando estas actuaciones recogidas en el pliego de la licitación.

En todo caso, cabe resaltar que estas alternativas no son las únicas posibles y serán necesarios estudios más precisos que profundicen en las estimaciones de estos impactos socioeconómicos y ambientales. Así mismo, y en aras a que se adopte la mejor fórmula de explotación entre las posibles, se sugiere la apertura de un debate entre los diferentes agentes sociales implicados acerca de los efectos que tendrá la adopción de cualquiera de las alternativas analizadas.



CUADRO 1: SÍNTESIS EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS EXPLOTACIÓN DE LA AP-7 EN EL TRAMO ONDARA-SAN JUAN EN EL PERIODO 2020-2030

RESUMEN DE RESULTADOS	TRÁFICO (IMD) Y NIVEL DE SERVICIO	TRÁFICO (IMD) Y NIVEL DE SERVICIO	TRÁFICO (IMD) Y NIVEL DE SERVICIO	TRÁFICO (IMD) Y NIVEL DE SERVICIO	INGRESOS POR PEAJE (2020 A 2030)	COSTES MANTENIMIENTO Y EXTERNOS (2020 A 2030)	INVERSIONES EN LA N-332 Y VARIANTES	BALANCE ECONÓMICO		ACEPTACIÓN O RECHAZO SOCIAL
	AP-7 (2016)	AP-7 (2030)	N-332 (2016)	N-332 (2030)				CONCESIÓN	SOCIAL	
ALTERNATIVA										
CONCESIÓN CON TARIFA ACTUAL	18.105 (A)	21.019 (A)	25.012 (E)	28.751 (E)	652 M€	262,6 M€	* €	** €	POSITIVO***	◦ Rechazo generalizado de la alternativa.
REDUCCIÓN DE TARIFAS 40%-60% Y VENTAJAS RESIDENTES	18.105 (A)	28.168 (B)	25.012 (E)	23.478 (D)*****	437 M€	288 M€ (168 M€ de mantenimiento)	* €	** €	POSITIVO***	◦ Reticencias iniciales pero podría ser aceptada si se incorporan obras en N-332 (variantes y enlaces) y mejoras para residentes.
LIBERALIZACIÓN	18.105 (A)	38.892 (C)	25.012 (E)	15.570 (D)	0 €	326 M€ (214 M€ de mantenimiento)	**** €	0 €	NEGATIVO: -326 M€ (214 M€ de mantenimiento)	◦ Aceptación social inicial. ◦ Controversia a medio y largo plazo por complicaciones presupuestarias para obras en N-332 y otras mejoras.

* Las inversiones que se podrían acometer serían las estipuladas en el pliego de la licitación de la concesión, y podrían referirse a variantes (Altea o Gata de Gorgos), nuevos enlaces a la Autopista o subvenciones para residentes, por ejemplo, en forma de tramos interiores exentos de peaje o tarifa plana.

** Los resultados de la concesionaria quedan supeditados a las obras y mejoras comprometidas en el pliego de licitación anteriormente citadas.

*** Los resultados sociales serían positivos ya que los ingresos superarían holgadamente los costes de mantenimiento y externos, por lo que podrían ejecutarse inversiones adicionales.

**** Las inversiones en obras adicionales serían más complicadas porque se incurriría en un déficit ya que el Ministerio de Fomento tendría que soportar los costes de mantenimiento (214 M€) sin contraprestaciones en forma de peajes directos

***** El nivel de servicio D es consecuencia de las actuaciones a realizar en variantes y enlaces, además de las mejoras para residentes que acarrearán una mayor transferencia hacia la AP-7.



ALTERNATIVAS DE EXPLOTACIÓN DE LA AUTOPISTA AP-7 A SU PASO POR LA PROVINCIA DE ALICANTE. Resumen ejecutivo

ineca

Instituto Estudios
Económicos
Provincia Alicante