# Dinero público para rescatar autopistas de gestión privada..

Escrito por PUSETE75 - 13/12/2016 13:25

"El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, confirmó ayer que el Estado se tendrá que hacer cargo definitivamente de las autopistas de peaje que se encuentran en quiebra, lo que podría suponer un desembolso de entre 4.500 y 5.500 millones de euros.

Se trata de las cuatro radiales de acceso a Madrid -gestionadas por un consorcio compuesto por Abertis, ACS, Sacyr y Bankia-, la M-12 de acceso al Aeropuerto de Barajas, la AP-41 Madrid-Toledo, la circunvalación de Alicante y, por último, la vía que une Cartagena con la localidad almeriense de Vera. Los sobrecostes en el proceso de construcción y la escasez de tráfico han devenido en negocios ruinosos que han provocado fuertes pérdidas en los consorcios concesionarios de esas autopistas.En definitiva, se trata de la nacionalización de negocios que no son rentables.

Pero aunque todo este proceso ha sido la crónica de un final anunciado, el resultado, oneroso para las arcas del Estado y por lo tanto para los ciudadanos, merece una reflexión. Porque es difícil explicar a los contribuyentes que las inversiones privadas se queden en el ámbito privado si se obtienen beneficios y devenguen en quebrantos públicos cuando generan pérdidas.

En primer lugar, este caso llama irremediablemente a la responsabilidad de la Administración a la hora de planificar las infraestructuras. La mayor parte de las autopistas que ahora están en quiebra se planificaron y construyeron antes de la crisis, en pleno boom económico.

Los ingresos por tráfico de vehículos proyectados entonces fueron muy superiores a los reales: en algunos casos sólo ha circulado el 16% del volumen previsto. Y los gastos de las expropiaciones tampoco se hicieron adecuadamente, con desviaciones superiores al 600%. Ello se ha traducido en el negocio ruinoso que ahora hay que tratar de enderezar con dinero público.

Es cierto que este despropósito se debe, en principio, a una mala planificación económica, pero el agujero ocasionado por esta mala gestión es muy importante, por lo que consideramos imprescindible que desde la Administración se abra una investigación para saber qué ha pasado realmente con estas concesiones y delimitar las correspondientes responsabilidades.

Después, hay que tratar de minimizar los daños. El Gobierno había prometido que el rescate de las autopistas deficitarias no costaría un euro a los contribuyentes.

De hecho, propuso un plan a las empresas y a sus acreedores por el que el Estado se haría con la explotación de las infraestructuras a cambio de una quita del 50% de la deuda y el pago de las cantidades pendientes a 30 años, que se sufragarían con los ingresos de los peajes.

Pero este convenio fue denunciado por algunos acreedores y, posteriormente, tumbado por los tribunales.De la Serna afirmó ayer que Fomento continúa "intentando negociar con los bancos" acreedores un posible acuerdo pero reconoció que eso era prácticamente imposible. Al Gobierno, pues, no le queda más que tomar la propiedad de esas autopistas y analizar su futuro por razones estrictamente económicas desde el punto de vista del interés general.

Puede continuar con su explotación -aunque sería difícil de explicar a los ciudadanos tener que seguir pagando por el uso de un servicio nacionalizado-, eliminar los peajes y convertirlas en autovías convencionales o cerrarlas definitivamente. El rescate de las autopistas es otro ejemplo de aquella etapa de despilfarro económico que no debe volver a repetirse."

http://www.elmundo.es/opinion/2016/12/13/584ef26246163fc94b8b466d.html

==========

# Re: Dinero público para rescatar autopistas de gestión privada..

Escrito por BCE - 13/12/2016 13:28

_____

PUSETE75 escribió:
"El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, confirmó ayer que el Estado se tendrá que hacer cargo definitivamente de las autopistas de peaje que se encuentran en quiebra, lo que podría suponer un desembolso de entre 4.500 y 5.500 millones de euros.

Se trata de las cuatro radiales de acceso a Madrid -gestionadas por un consorcio compuesto por Abertis, ACS, Sacyr y Bankia-, la M-12 de acceso al Aeropuerto de Barajas, la AP-41 Madrid-Toledo, la circunvalación de Alicante y, por último, la vía que une Cartagena con la localidad almeriense de Vera. Los sobrecostes en el proceso de construcción y la escasez de tráfico han devenido en negocios ruinosos que han provocado fuertes pérdidas en los consorcios concesionarios de esas autopistas.En definitiva, se trata de la nacionalización de negocios que no son rentables.

Pero aunque todo este proceso ha sido la crónica de un final anunciado, el resultado, oneroso para las arcas del Estado y por lo tanto para los ciudadanos, merece una reflexión. Porque es difícil explicar a los contribuyentes que las inversiones privadas se queden en el ámbito privado si se obtienen beneficios y devenguen en quebrantos públicos cuando generan pérdidas.

En primer lugar, este caso llama irremediablemente a la responsabilidad de la Administración a la hora de planificar las infraestructuras. La mayor parte de las autopistas que ahora están en quiebra se planificaron y construyeron antes de la crisis, en pleno boom económico.

Los ingresos por tráfico de vehículos proyectados entonces fueron muy superiores a los reales: en algunos casos sólo ha circulado el 16% del volumen previsto. Y los gastos de las expropiaciones tampoco se hicieron adecuadamente, con desviaciones superiores al 600%. Ello se ha traducido en el negocio ruinoso que ahora hay que tratar de enderezar con dinero público.

Es cierto que este despropósito se debe, en principio, a una mala planificación económica, pero el agujero ocasionado por esta mala gestión es muy importante, por lo que consideramos imprescindible que desde la Administración se abra una investigación para saber qué ha pasado realmente con estas concesiones y delimitar las correspondientes responsabilidades.

Después, hay que tratar de minimizar los daños. El Gobierno había prometido que el rescate de las autopistas deficitarias no costaría un euro a los contribuyentes.

De hecho, propuso un plan a las empresas y a sus acreedores por el que el Estado se haría con la explotación de las infraestructuras a cambio de una quita del 50% de la deuda y el pago de las cantidades pendientes a 30 años, que se sufragarían con los ingresos de los peajes.

Pero este convenio fue denunciado por algunos acreedores y, posteriormente, tumbado por los tribunales.De la Serna afirmó ayer que Fomento continúa "intentando negociar con los bancos" acreedores un posible acuerdo pero reconoció que eso era prácticamente imposible. Al Gobierno, pues, no le queda más que tomar la propiedad de esas autopistas y analizar su futuro por razones estrictamente económicas desde el punto de vista del interés general.

Puede continuar con su explotación -aunque sería difícil de explicar a los ciudadanos tener que seguir pagando por el uso de un servicio nacionalizado-, eliminar los peajes y convertirlas en autovías convencionales o cerrarlas definitivamente. El rescate de las autopistas es otro ejemplo de aquella etapa de despilfarro económico que no debe volver a repetirse."

http://www.elmundo.es/opinion/2016/12/13/584ef26246163fc94b8b466d.html

Mientras las promesas y el programa político sean papel mojado, seguiremos viviendo en una supuesta democracia falsa. Es de vergüenza lo que puede decir y prometer un político para luego pasarselo por el forro.
Solo por estas cosas se deberían invalidar los votos recibidos.

==========

## Re: Dinero público para rescatar autopistas de gestión privada..

Escrito por PUSETE75 - 13/12/2016 14:01

_____

BCE escribió:
PUSETE75 escribió:
"El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, confirmó ayer que el Estado se tendrá que hacer cargo definitivamente de las autopistas de peaje que se encuentran en quiebra, lo que podría suponer un desembolso de entre 4.500 y 5.500 millones de euros.

Se trata de las cuatro radiales de acceso a Madrid -gestionadas por un consorcio compuesto por Abertis, ACS, Sacyr y Bankia-, la M-12 de acceso al Aeropuerto de Barajas, la AP-41 Madrid-Toledo, la circunvalación de Alicante y, por último, la vía que une Cartagena con la localidad almeriense de Vera. Los sobrecostes en el proceso de construcción y la escasez de tráfico han devenido en negocios ruinosos que han provocado fuertes pérdidas en los consorcios concesionarios de esas autopistas.En definitiva, se trata de la nacionalización de negocios que no son rentables.

Pero aunque todo este proceso ha sido la crónica de un final anunciado, el resultado, oneroso para las arcas del Estado y por lo tanto para los ciudadanos, merece una reflexión. Porque es difícil explicar a los contribuyentes que las inversiones privadas se queden en el ámbito privado si se obtienen beneficios y devenguen en quebrantos públicos cuando generan pérdidas.

En primer lugar, este caso llama irremediablemente a la responsabilidad de la Administración a la hora de planificar las infraestructuras. La mayor parte de las autopistas que ahora están en quiebra se planificaron y construyeron antes de la crisis, en pleno boom económico.

Los ingresos por tráfico de vehículos proyectados entonces fueron muy superiores a los reales: en algunos casos sólo ha circulado el 16% del volumen previsto. Y los gastos de las expropiaciones tampoco se hicieron adecuadamente, con desviaciones superiores al 600%. Ello se ha traducido en el negocio ruinoso que ahora hay que tratar de enderezar con dinero público.

Es cierto que este despropósito se debe, en principio, a una mala planificación económica, pero el agujero ocasionado por esta mala gestión es muy importante, por lo que consideramos imprescindible que desde la Administración se abra una investigación para saber qué ha pasado realmente con estas concesiones y delimitar las correspondientes responsabilidades.

Después, hay que tratar de minimizar los daños. El Gobierno había prometido que el rescate de las autopistas deficitarias no costaría un euro a los contribuyentes.

De hecho, propuso un plan a las empresas y a sus acreedores por el que el Estado se haría con la explotación de las infraestructuras a cambio de una quita del 50% de la deuda y el pago de las cantidades pendientes a 30 años, que se sufragarían con los ingresos de los peajes.

Pero este convenio fue denunciado por algunos acreedores y, posteriormente, tumbado por los tribunales.De la Serna afirmó ayer que Fomento continúa "intentando negociar con los bancos" acreedores un posible acuerdo pero reconoció que eso era prácticamente imposible. Al Gobierno, pues, no le queda más que tomar la propiedad de esas autopistas y analizar su futuro por razones estrictamente económicas desde el punto de vista del interés general.

Puede continuar con su explotación -aunque sería difícil de explicar a los ciudadanos tener que seguir pagando por el uso de un servicio nacionalizado-, eliminar los peajes y convertirlas en autovías convencionales o cerrarlas definitivamente. El rescate de las autopistas es otro ejemplo de aquella etapa de despilfarro económico que no debe volver a repetirse."

http://www.elmundo.es/opinion/2016/12/13/584ef26246163fc94b8b466d.html

Mientras las promesas y el programa político sean papel mojado, seguiremos viviendo en una supuesta democracia falsa. Es de vergüenza lo que puede decir y prometer un político para luego pasarselo por el forro.
Solo por estas cosas se deberían invalidar los votos recibidos.

Encima lo de nacionalizar carreteras me suena a Venzuela y todo eso,,,verdad? En fin, el tiempo pone a cada uno en su sitio y  todo está más que claro de unos años para acá,,,también estamos en nuestro derecho de ignorantes de dejarnos engañar y de inconscientes de seguir permitiéndolo,.,,,

==========

## Re: Dinero público para rescatar autopistas de gestión privada..

Escrito por gaiterois - 13/12/2016 19:49

_____

PUSETE75 escribió:
"El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, confirmó ayer que el Estado se tendrá que hacer cargo definitivamente de las autopistas de peaje que se encuentran en quiebra, lo que podría suponer un desembolso de entre 4.500 y 5.500 millones de euros.

Se trata de las cuatro radiales de acceso a Madrid -gestionadas por un consorcio compuesto por Abertis, ACS, Sacyr y Bankia-, la M-12 de acceso al Aeropuerto de Barajas, la AP-41 Madrid-Toledo, la circunvalación de Alicante y, por último, la vía que une Cartagena con la localidad almeriense de Vera. Los sobrecostes en el proceso de construcción y la escasez de tráfico han devenido en negocios ruinosos que han provocado fuertes pérdidas en los consorcios concesionarios de esas autopistas.En definitiva, se trata de la nacionalización de negocios que no son rentables.

Pero aunque todo este proceso ha sido la crónica de un final anunciado, el resultado, oneroso para las arcas del Estado y por lo tanto para los ciudadanos, merece una reflexión. Porque es difícil explicar a los contribuyentes que las inversiones privadas se queden en el ámbito privado si se obtienen beneficios y devenguen en quebrantos públicos cuando generan pérdidas.

En primer lugar, este caso llama irremediablemente a la responsabilidad de la Administración a la hora de planificar las infraestructuras. La mayor parte de las autopistas que ahora están en quiebra se planificaron y construyeron antes de la crisis, en pleno boom económico.

Los ingresos por tráfico de vehículos proyectados entonces fueron muy superiores a los reales: en algunos casos sólo ha circulado el 16% del volumen previsto. Y los gastos de las expropiaciones tampoco se hicieron adecuadamente, con desviaciones superiores al 600%. Ello se ha traducido en el negocio ruinoso que ahora hay que tratar de enderezar con dinero público.

Es cierto que este despropósito se debe, en principio, a una mala planificación económica, pero el agujero ocasionado por esta mala gestión es muy importante, por lo que consideramos imprescindible que desde la Administración se abra una investigación para saber qué ha pasado realmente con estas concesiones y delimitar las correspondientes responsabilidades.

Después, hay que tratar de minimizar los daños. El Gobierno había prometido que el rescate de las autopistas deficitarias no costaría un euro a los contribuyentes.

De hecho, propuso un plan a las empresas y a sus acreedores por el que el Estado se haría con la explotación de las infraestructuras a cambio de una quita del 50% de la deuda y el pago de las cantidades pendientes a 30 años, que se sufragarían con los ingresos de los peajes.

Pero este convenio fue denunciado por algunos acreedores y, posteriormente, tumbado por los tribunales.De la Serna afirmó ayer que Fomento continúa "intentando negociar con los bancos" acreedores un posible acuerdo pero reconoció que eso era prácticamente imposible. Al Gobierno, pues, no le queda más que tomar la propiedad de esas autopistas y analizar su futuro por razones estrictamente económicas desde el punto de vista del interés general.

Puede continuar con su explotación -aunque sería difícil de explicar a los ciudadanos tener que seguir pagando por el uso de un servicio nacionalizado-, eliminar los peajes y convertirlas en autovías convencionales o cerrarlas definitivamente. El rescate de las autopistas es otro ejemplo de aquella etapa de despilfarro económico que no debe volver a repetirse."

http://www.elmundo.es/opinion/2016/12/13/584ef26246163fc94b8b466d.html

Vaya deja vú:
...El Gobierno había prometido que el rescate de las autopistas deficitarias no costaría un euro a los contribuyentes ...

Calcado al rescate de las cajas...no recuperaremos un duro de este rescate...

Si fueran responsables los políticos de las obras que autorizan, en este país el número de políticos sería escaso...será una utopía??

Salu2

==========

## Re: Dinero público para rescatar autopistas de gestión privada..

Escrito por larpeiro - 13/12/2016 21:53

_____

Lo de tener que pagar peaje por una autopista, autovia estatal tiene mucha miga, lo que no habrán comentado sera que si algún día vuelven a ser rentables, las privatizaran no se sabe si para enriquecer a algún amiguete o para recuperar algo de lo dilapidado.

s2

==========

## Re: Dinero público para rescatar autopistas de gestión privada..

Escrito por morpheo81 - 14/12/2016 09:11

_____

Eso de que no cotará un duro me suena ya...otra mentira más de este gobierno de las que ya nos tiene bien acostumbrado ya que suelen ser la norma. Ya sabemos que no hay dinero para lo público pero si para los negocios privados de algunos, todo depende de en que círculos te muevas.

==========