

# El expolio de las autopistas

LES QUITARON SUS TIERRAS POR 3 EUROS EL METRO PARA EL NEGOCIO DE LAS RADIALES. AHORA HAY QUE PAGARLES 20 VECES MÁS, Y LAS CONCESIONARIAS ESTÁN QUEBRADAS

AGUSTÍN BERTINCHES, 150 AÑOS DE CATASTRO



Este jubilado madrileño guarda mapas de las tierras de su familia que se encuentran hasta hoy. En la imagen, señala hacia los tres herederos que se repartieron en la confluencia de la M-50 y la Radial 2 de Madrid. Herencia, la concesionaria del peaje que se va al fondo está en proceso de expropiación desde septiembre pasado.



Entre 2001 y 2004, a 5.000 españoles les expropiaron tierras para construir diez autopistas de peaje, valorando el metro cuadrado a entre 90 céntimos y tres euros y obligándoles a pleitear durante un decenio. La Justicia les ha ido reconociendo justiprecios 30 veces superiores de media. Pero las concesionarias de las autopistas han suspendido pagos, dejando 4.000 millones de deuda. Mill se los deben aún a gente como los protagonistas de esta historia.

• Juan José Fernández • Fotos: Eva Peñuela

**E**n 1906, cuando el agricultor Mateo Moral hula tras arrojarse una bomba a Alfonso XIII y la reina Victoria Eugenia, atravesó los llanos de Alatorre y los hornos madrileños de Albar y Deganzo camino de Torreón. Allí se pegaría un tiro tras nazar al guardar jurado que lo había prendido. La anécdota permanece viva en la familia del jubilado madrileño Agustín Bertinches, porque sus abuelos le contaron a sus padres, y estos a él, que agud magnificidad frustrado cruzó sus tierras.

Son planicies arcillosas, cerealistas. Como ocho años después, aún a la pálida claridad del invierno incluyen el verde intenso de los brotes de cebada. Bertinches, de 73 años, mira las horras a lo lejos. Aún le quedan algunos miles de metros, que tiene arrendados a un agricultor local. Interrumpe los rítmicos trazo del arado una andia riva de autopista, y de repente las luces y carretes azules de un peaje. El asfalto cubre ahora tres hectáreas que fueron suyas. Confluyen aquí la M-50, autopista pública, y la Radial 2, autopista privada en ruina. Esta es una de las zonas cero de la burbuja española del asfalto.

Han pasado ya doce años desde que a Bertinches le llegó por correo certificado una carta de la Di-





UNA PARTE DE LAS TIERRAS QUE ESTE FARMACÉUTICO TIENE EN BARCELONA, A TITRO DE PIEDRA DE LA TERMINAL 4 DEL AEROPUERTO MADRIDENO, QUEDÓ JUNTO A LA FAMILIA DE TERRENO QUE EXPROPIARON A SU FAMILIA PARA UNA AUTOPISTA DEL EJE EUROPEO. Y NO PUEDE CONSTITUIR. EN LA FICSA COLINDANTE CON LA SUJA SE LEVANTARÁN EDIFICIOS NUEVOS.

AVANCE DEL PLAN DE TIERRAS CONCEJALDAS

## UNA SENTENCIA CLAVE

UNA AUTOPISTA que se constituye para acceder a una gran vial, ¿era o no era ciudad? El magistrado de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo Joaquín Huellín se lo planteó el 17 de noviembre de 2008 en una sentencia clave para los muy numerosos pleitos de las expropiaciones para las autopistas de peaje.

Si la vía crece ciudad, el terreno debe ser valorado como urbanizable, reflejó el juez, ponente de la sentencia. Para Huellín, todas las tierras mediterráneas incluidas en el interior del anillo que forma la M-50 "crecen



Joaquín Huellín

→ **mas de regadío** -explica-. En 2004 ya costaban 10 euros el metro<sup>2</sup>. Hoy unos terrenos vecinos a los suyos, y también los expropiados, una vez recalificados valen 90 euros el metro. Ahora se explica. Llaneras que no le expropiaron el ancho habitual de una autopista, sino más: una franja de 150 metros.

### DESPOPOSITOS

Las diez autopistas de peaje que han ido declarando su ruina desde septiembre tienen en común haberse pasado los días y las noches

"No puedes ser que los estudios de demanda de tráfico fueran tan malos", dice la ex secretaria general de Infraestructuras

veadas, sin el suficiente tráfico como para ser rentables.

El Estado "también coboró en la rina de los reales" -dice un ejecutivo de una gran concesionaria que, dado lo impopular del asunto, prefirió no dar su nombre-, porque *compraba con nosotros potenciando vías públicas de trazoado para-alelo*. Es lo que la diputada Immaculada Rodríguez Piñero -que fue secretaria general de Infraestructuras en el Ministerio de Fomento de José Blanco, entre 2009 y 2011- califica de "jaleo escandaloso de coordinación" en la etapa de Alvarez-Cascos, cuando se licitaron las autopistas de peaje "y a la vez y en la misma zona se hacían autovías públicas de acceso a Madrid, crecía la red de Cercanías y se amplió la de Metro".

Aunque, dice Rodríguez Piñero, el verdadero origen de la burbuja del asfalto está "en la combinación de la Ley del Suelo de Aznar con el Plan de Infraestructuras de Alvarez-Cascos (cuando fue ministro de Fomento: 2000-2004), cuyo diseño reúne todos los ingredientes del despropósito". Pero no solo fue el exceso tráfico. También los justiprecios y retenciones de terrenos expropiados. Las leyes del Suelo de 1997 y 1998, al ampliar la consideración de urbanizable a todos los terrenos que no tuvieran una consideración concreta, supusieron que un terreno debía ser valorado por su expectativa urbanística. Esa doctrina ceba sentencias judiciales que han caldo como mazazos sobre las concesionarias. "Pero no pueden decir que no lo so-

laron", arguye Monserrat Rodríguez, ferroviaria de Aljara a cuyos padres, Pedro y Petra, les expropiaron "unos 20 fanegados" (66.000 metros cuadrados) para construir la M-50. Las tierras dadas a un agricultor "a rentar para irlo y cobrarse". Se las tasaron a un euro el metro. "Cuando aquí mismo un constructor estaba comprando muchos terrenos y llegó a pagar sesenta y tantos". Diez años después y sentencias firmes no les han servido a Monste y sus tres hermanos para cobrar lo que les deben. Sus padres fallecieron recientemente sin llegar a ver concluido el pleito. "¿Cómo no les da vergüenza a entidades tan poderosas tener así a familias con cientos de hectáreas?", dice Monste.

Las concesionarias se empeñaron en valorar muy por debajo, rozando la levedad. Había que presentar al Estado planes de negocio habilitados, y para esos las expropiaciones debían ser baratas. Redactaban esos planes de negocio unas concesionarias en las que, por acuerdo del Gobierno, las entidades que iban a financiar -Santander, Bankia, Caja Castilla-La Mancha, BBVA, Spinito Santo...- debían formar parte también del capital. Y las tasadoras dependían di-



reclamante de esos bancos y cajas. "Resalta llamativo que hicieron tanto sus previsiones de riesgo, y también que quienes monitoriaron a los no fueron arquitectos, sino ingenieros agrónomos", relata el abogado madrileño Manuel Serrano Conde.

Había pues una inclinación a considerar todos los terrenos como férricos no urbanizables. Incluidos los de la familia de Serrano, afectada por vía doble en el espello de las autopistas: por un lado, es dueña de valiosos terrenos en la localidad madrileña de Alcobendas; carencia hectáreas les fueron expropiadas a tres euros el metro para la R-2 y la M-50 cuando crecía, en la lujosa urbanización La Moraleja, se pagaba a 100 euros. Por otro lado, la familia regenta el bufete Serrano Alberca-Condé, que lleva la defensa de dos centenares de expropiados, y que ha

propinado contundentes golpes a las concesionarias. El patarca de la familia, el abogado José Manuel Serrano Alberca, doctor en Derecho Administrativo y ex secretario general adjunto del Congreso, no puede evitar tomarse como causa personal estos casos. "No era mi intención engañar" -dice desentranado una intención delictiva en las concesionarias- "pero sí sacar ventajas al precio más barato posible. Actuaban con prepotencia".

Para el abogado Serrano Alberca, las autopistas han quebrado porque "calcularon mal el tráfico que iban a tener, aceleraron a ciegas y calcularon mal el coste de las expropiaciones. Nunca hubo tasación objetiva". Desde el Congreso Immaculada Rodríguez Piñero comenta: "No puede ser que los estudios de demanda y previsión de tráfico que hicieron fueran de

tan mala calidad, tan deficientes de la realidad". La ministra de Fomento, Ana Pastor, medita cómo rescatar las autopistas arruinadas, y como responder a la responsabilidad patrimonial que en este desastre tiene la Administración. De forma oficiosa, un alto cargo de Fomento asegura que si rescaban a las concesionarias, "en todo caso será restituyendo el coste de las expropiaciones".

### TORMENTAS PERFECTAS

Marcelino Ramos, de 52 años, padre de un hijo, miembro de los Chivito, familia de Parmacelios del Jarana de toda la vida, acaba de pasar dos años de paro, en los que le hableran vendido muy bien bonos de las tierras que le quitaron. Dhan "dos fanegados 6.000 metros cuadrados", aclara haciendo la traducción madrileña de la vieja medida de superficie. Ha logrado cobrar dos tercios del justiprecio que le ha reconocido la justicia. Al lado mismo se consuntó preguntando el metro a 50 euros. Marcelino es un paradigma de la crisis, víctima de varias de las tormentas perfectas de estos años. Trabajó cinco meses para la Inma alemana Heila, de componentes de automovil. "Un buen empleo", recuerda. Pero se llevaron la fábrica a China y la metieron en un ERE. Además, sus suegros han perdido los ahorros en predentes. Y encima, la burbuja del asfalto.

En contraste con Marcelino Ramos, el jubilado Agustín Beñiriches se considera afortunado. Le deben aún mucho dinero, pues, pasados diez años sin cobrar, la ley obliga a rescatar tierras. Pero al menos ha recuperado algo. "Si no lloro o recoloro y cojerme un buen abogado, me joden la jabiación", cuenta.

Marcelino habla de sus tierras en 2014, pero con la mente puesta en su niñez, cuando su madre iba a lavar al río Jarana -"¿A qué sabes lo que pesa un cesto de ropa mojada?".- y su padre Tomás trabajaba en la sierra y la trilla con una hermia y hasta la extermación en el verano mesotario. Le temblaba la voz cuando relata que, de noche, agitado, debía quedarse en sus campos. Dormía al raso, sobre el montón de trigo, para evitar que le robaran. "¿Cogerlo? lo leche como para que vengan unos listos a llevarse las tierras que tanto suido?".

► [fernando.alvarez@quaprensa.es](mailto:fernando.alvarez@quaprensa.es)