

Los expropiados por la AP-41 ya han empezado a cobrar del Estado

► El Supremo ha desestimado el recurso que pretendía que el proceso se alargara «otros ocho años». Se calcula que la administración debe abonar más de 120 millones de euros

JUAN ANTONIO PÉREZ
TOLEDO

Los más de 1.000 expropiados por la AP-41, la autopista Madrid-Toledo, ya están cobrando del Estado, o lo harán en las próximas semanas, las indemnizaciones de una tierras que les quitaron en el otoño de 2004. Lo ha confirmado a ABC el abogado Fausto Sánchez Cano, quien representa a cientos de afectados. Dicha indemnización llega propiciada por la última sentencia del Tribunal Supremo, fechada el 17 de diciembre, y ha acelerado en unos meses la previsión que los afectados tenían de cobrar. De hecho, en una información publicada por este periódico a finales de noviembre, el abogado Sánchez Cano preveía que el Estado pagaría «entre marzo y junio».

Otra de las novedades fundamentales que trae la sentencia del Supremo es que no solo tienen asegurado el cobro aquellos propietarios cuya cuantía a recibir es menor a 600.000 euros –como ya adelantaba ABC en noviembre–, sino que ahora también es inminente el pago a los expropiados cuya cantidad es mayor a la dicha. En total, calcula el abogado, el Estado abonará de media 14 euros por metro cuadrado expropiado. Lo que si se tiene en cuenta que para hacer la autopista se utilizaron 58 kilómetros por 150 metros de ancho, da una cantidad a pagar de casi 122 millones de euros –121,8–.

En realidad, la sentencia del Supremo viene a ratificar lo que en su día dictó el Tribunal Superior de Justicia de Castilla-La Mancha. Es decir, que el Estado es el responsable subsidiario en el pago del justiprecio a los expropiados de la AP-41, después de que la concesionaria de la autopista se declarase en concurso de acreedores. Y una cosa más importante: el Supremo sienta doctrina «de aplicación general» a todas las fincas expropiadas por la construcción de las autopistas radiales de Madrid, que también se encuentran en concurso. Entre ellas, la R-4, que circula entre Madrid y Ocaña.

Explica Sánchez Cano que el abogado del Estado había presentado ante el Supremo un recurso de carácter excepcional llamado «en interés de la ley». Y eso, ¿qué significa? Pues una petición para que el tribunal abriera una pieza separada en el procedimiento, lo cual conllevaría volver a empezar y alargar el proceso «unos siete u

ocho años más». Sin embargo, el Supremo ha desestimado esta opción, al entender «que no puede haber un expediente de expropiación sin el pago del justiprecio». Y en base a ello da dos meses a la administración para que pague a los expropiados –a contar desde el 17 de diciembre cuando salió la sentencia–.

Cuenta también el abogado que «en aquellos casos que superen los 600.000 euros el abogado del Estado pueda interponer recurso de casación ante el Supremo, pero si lo hace estaría actuando fraudulentamente». Traducción: que de nada le serviría porque «sabe que lo va a perder y encima estaría obligado a pagar las costas». Si bien en el improbable caso de que recurriera, estos afectados podrían ver retrasados el cobro hasta un año.

¿Por qué tanto dinero?

En resumen, el Estado tendrá que desembolsar más de 120 millones de euros solo en la AP-41, sin contar las radiales. Pero, ¿por qué tanto dinero en indemnizaciones? Para Sánchez Cano hay tres claves. Primera, «que la ley marca que el ancho expropiado para construir una autopista debe ser en-

«El negocio estaba en la construcción de las autopistas»

Es la historia de siempre. Algo con lo que ahora todo el mundo se lleva las manos a la cabeza y, sin embargo, en pleno «boom» inmobiliario, nadie denunció. «Tanto el Estado como la concesionaria sabían que ni a 40 años esta autopista iba a ser rentable. Como ha pasado con tantos aeropuertos y estaciones del AVE». Son palabras de Fausto Sánchez Cano, abogado que representa a cientos de expropiados por la AP-41. Y entonces, ¿por qué se llevó a cabo? «Porque el negocio estaba en su construcción», comenta a modo de sentencia, para a continuación explicarlo: «Vamos a ver, la idea de estas autopistas nació a partir del



La AP-41, el 29 de diciembre de 2006, día de su inauguración-

A.P.H.

año 2000, en plena burbuja inmobiliaria. Las concesionarias de estas autopistas son empresas instrumentales, ya que siempre están formadas por las grandes constructoras. Es decir, que se facturan a sí mismas y por eso han tenido un sobrecoste desorbitado». Pone como ejemplo que el ancho expropiado para hacer todas las autopistas de peaje ha sido «tres veces el permitido por la ley». De los 45-55 metros que esta marca a los 150 consentidos por el ministerio de Fomento, en lo que Sánchez Cano considera un «escándalo» que se autorizara. «Esto lo hacían para especular con los terrenos», añade en una frase que resulta conocida en los últimos años. Sin embargo, «se les ha 'chafado' el negocio» por las indemnizaciones que ahora se ven condenados a pagar.

tre 45 y 55 metros y, sin embargo, en todas estas, incluida la AP-41, ha sido de 150 metros». Algo que, por cierto, se hizo «porque la administración lo permitió», ya que en la M-45, que es propiedad de la Comunidad de Madrid, el ancho es conforme a la ley.

Segunda. «Las concesionarias preveían pagar uno o dos euros por metro expropiado», dice. De hecho, en otra información publicada por este periódico a mediados de octubre, Alberto De Lucas, abogado que también tiene clientes afectados por la AP-41, afirmó que la primera oferta de la concesionaria era «irrisoria»: pagar 1,10 euros por metro cuadrado de seco y 1,65 por el de olivar. Pero la realidad es que el justiprecio fijado en 2007 por el Jurado Provincial de Expropiación Forzosa ha sido muy superior a esas cifras que plantearon.

Y tercera. Los tribunales han declarado «la nulidad de la expropiación». Sin embargo, la autopista no se puede derribar. ¿Qué hacer entonces? Pues fijar una indemnización adicional que asciende al 25 por ciento del total que se le debe pagar a cada propietario.