

## O FINANCIAMENTO PÚBLICO-PRIVADO DAS INFRAESTRUTURAS. ANÁLISE DUN SUPOSTO ESPECÍFICO: A AUTOVÍA SEGOVIA-VALLADOLID<sup>1</sup>

Jesús Julio Carnero García  
Secretario xeral da Consellería de Fomento da Xunta de Castilla y León

- **Índice:** *I. O financiamento público-privado das infraestruturas. II. Un caso: a autovía Segovia-Valladolid. II.1. O porqué da necesidade desta autovía. II.2. Un récord: os tempos de planificación e construción da autovía. II.3. Descrición das obras. II.4. Procedemento de financiamento extraorxamentario. Os perigos. II.5. Licitación e o seu resultado. II.6. A crise económica e a viabilidade destes procedementos. III. Conclusión*

<sup>1</sup> Este artigo reproduce o relatorio que o autor presentou no seminario sobre “Colaboración sector público privado en materia de infraestruturas” organizado pola EGAP, os días 15 e 16 de febreiro de 2010.



## I. O FINANCIAMENTO PÚBLICO-PRIVADO DAS INFRAESTRUTURAS

Non hai dúbida de que o investimento en infraestruturas é unha ferramenta clave para o desenvolvemento social e económico de calquera sociedade, repercute no incremento da produtividade, do crecemento económico e da competitividade e, asemade, proporciona substanciais melloras na calidade de vida da poboación.

É un problema común dos gobernos actuais o feito de que a crecente demanda de infraestruturas e servizos por parte da sociedade non sempre vai acompañada dos recursos públicos suficientes para financiarlas, o que, unido ás exixencias do control orzamentario e do endebedamento público, determinou que cada vez resulte máis complicado obter recursos públicos para investir en infraestruturas.

Iso obrigou e obriga a buscar fórmulas alternativas de financiamento que permitan a canalización de recursos procedentes do sector privado para sacar adiante proxectos que, por si sos, os gobernos non poderían asumir sen incrementar sensiblemente o seu nivel de endebedamento.

Trátase en resumidas contas do que neste seminario se está a estudar, é dicir, da colaboración ou participación público-privada, o que se deu en chamar modelo PPP (*public-private partnership*) ou P3, é dicir, a participación do capital privado no financiamento das infraestruturas públicas.

Sostiña Schopenhauer que "a verdade atravesada tres fases. Durante a primeira, ridiculízase. Durante a segunda, recibe unha oposición violenta. Durante a terceira, acéptase como autoevidente".

Algo parecido sucedeu coa participación privada no financiamento das infraestruturas. Do receo inicial a esa participación, sustentado en afirmacións tan arraigadas na conciencia colectiva como inverosímiles do tipo "*as infraestruturas tenas que pagar o Estado e non os contribuíntes*" (sen reparar en que todo o que gasta o Estado é pagado con cartos dos contribuíntes), pasamos hoxe a unha verdade incuestionable: a necesidade de que o sector privado colabore coa Administración no financiamento das infraestruturas públicas.

Neste contexto, ademais do sistema tradicional de lle retribuír ao contratista con aboamentos á conta (as certificacións de obra) segundo un orzamento pechado e aprobado pola Administración<sup>1</sup>, foron aparecendo de forma paulatina novas fórmulas mixtas de financiamento nas que se lle retribúe ao executor das infraestruturas mediante unha combinación de recursos públicos e privados.

<sup>1</sup> Sen prexuízo das revisións de prezos, cando procedan.

A aparición destas novas fórmulas non é casual, senón que é **consecuencia das actuais circunstancias económicas e financeiras.**

A súa orixe remóntase aos gobernos conservadores no Reino Unido e actualmente a súa utilización esta preconizada pola Comisión Europea, fundamentalmente para o eido das infraestruturas, así o recomenda no Libro Branco do Transporte do ano 2001; e en 2003 o Consello Europeo aprobou a Iniciativa de crecemento e emprego na Unión Europea, onde recoñece *"como un dos obxectivos prioritarios o recurso a estas innovadoras fórmulas de colaboración público-privada na promoción de infraestruturas"*.

Con carácter xeral, **poden ser definidos** como acordos ou fórmulas de cooperación entre entes públicos e privados, en virtude dos cales, a través de diferentes instrumentos, técnicas, alcance e prazos, se implica o sector privado no deseño, construción, mantemento, xestión e/ou financiamento das infraestruturas, transferíndolle riscos e responsabilidades, pero mantendo a Administración potestades de control e regulación da actuación dos entes privados intervinientes.

Podemos citar algunhas das modalidades máis usuais no financiamento de infraestruturas:

- 1) O "sistema alemán".
- 2) A "peaxe en sombra", ou canon de demanda, e que é o utilizado na autovía Segovia-Valladolid como veremos.
- 3) O "leasing".
- 4) A creación de empresas públicas e/ou entes públicos para a construción e/ou explotación das estradas.
- 5) A constitución de "fondos de titulización".
- 6) A emisión de títulos de débeda que se garante con cargo ou ben a determinados impostos indirectos ou ben aos ingresos producidos pola explotación das propias infraestruturas.
- 7) Outro mecanismo innovador é o das aseguradoras "monoline".

Algúns destes mecanismos e técnicas de financiamento citados, de arraigo consolidado no ámbito mercantil e financeiro, viñan tropezando con non poucas dificultades derivadas da súa falta de regulación e previsión expresa ata que foron finalmente incorporados ao ordenamento xurídico administrativo mediante a Lei 13/2003, do 23 de maio, reguladora do contrato de concesión de obras públicas, e que agora se mantiveron na nova Lei 30/2007, do 30 de outubro, de contratos do sector público (en diante, LCSP), a cal, ademais, deixou en vigor todo o capítulo IV do texto refundido da Lei de con-

tratos de 2000, relativo ao financiamento privado do contrato de concesión de obra pública.

Pódese sinalar que os proxectos realizados ao abeiro destes modelos dos que estamos a falar se benefician de todas as vantaxes da xestión privada e gozan da protección que a Administración lle outorga á iniciativa pública.

E son numerosas as razóns que xustifican a utilización das fórmulas da colaboración público-privada:

- Permiten incrementar o ritmo investidor ao adiantar as accións no tempo.
- Permiten diferir os altos custos iniciais ao longo da vida da infraestrutura.
- O sector público transfírelle riscos ao sector privado, sobre todo aqueles que este pode xestionar mellor, minimizando os sobrecostos de materialización destes.
- Incentiva o sector privado a adiantar ao máximo a execución das infraestruturas xa que a súa retribución non se devenga ata que o activo estea dispoñible.
- Derívanse beneficios e aforros para o sector público nas fases de construción e explotación, reducindo o volume de custos durante a vida da infraestrutura e facilitando un eficiente mantemento posterior desta, o que xera unha maior eficiencia e rendemento dos recursos investidos.
- Xera economías externas derivadas da anticipación das actuacións en infraestruturas, o que contribúe ao desenvolvemento económico e aumento da competitividade.
- Facilita a non consolidación de débeda nos balances públicos a efectos do Sistema Europeo de Contabilidade (SEC 95).

Como se ve, adicionalmente á posibilidade de facilitar o financiamento fóra do balance da Administración (que Eurostat o compute como un activo privado), a mellora da eficiencia derivada das vantaxes sinaladas pola participación do sector privado compensa o maior custo asociado á remuneración dos capitais investidos polos investidores privados e os fondos achegados polas entidades financeiras.

En definitiva, créase valor para a Administración, xa que se constatou a existencia de maiores custos para esta no modelo orzamentario tradicional pola materialización dos riscos non traspasados ao sector privado (desviacións orzamentarias na execución de obra, desviacións de prazos, insuficiencia de fondos orzamentarios ao longo da vida para unha adecuada conservación da

infraestrutura).

Polo tanto, a utilización da participación público-privada non debe estar baseada só na necesidade de manter o Pacto de Estabilidade Orzamentario, senón fundamentalmente na **mellora da eficiencia económica e a creación de valor para a Administración** que este sistema posibilita. De feito, no Reino Unido, onde levan máis dunha década cunha utilización do procedemento en todas as ordes dos equipamentos (infraestruturas de transporte, sanitarias, educativas, de xustiza, militares, etc.), a motivación non deriva de restricións orzamentarias, pois baste recordar que o Reino Unido non se incorporou á terceira fase da unión económica e monetaria e, daquela, non asinou o Pacto de Estabilidade e Crecemento, senón a razóns de eficiencia e de aforro para a Administración.

## II. UN CASO: A AUTOVÍA SEGOVIA-VALLADOLID

### II.1. O PORQUÉ DA NECESIDADE DESTA AUTOVÍA

A conexión entre Segovia e Valladolid realízase a través da estrada autonómica CL-601 (113 km), sendo este o único caso en todo o territorio da nosa comunidade no que dúas capitais de provincia están conectadas por unha estrada autonómica, polo que era necesario desdobrar esa estrada, dado que responde ao obxectivo do Goberno rexional de conectar entre si todas as capitais de provincia da comunidade mediante vías de gran capacidade.

Esta situación deu lugar a que a transformación en autovía desa conexión se considerase un obxectivo político prioritario en materia de infraestruturas.

A concreción deste obxectivo político sinalouse no discurso de investidura do presidente da comunidade do 1 de xullo de 2003.

É evidente a súa **importancia no ámbito rexional**, dado que é un dos eixes prioritarios da comunidade en canto que:

- Serve de vía de comunicación a dúas capitais de provincia: Valladolid e Segovia.
- Canaliza un dos tráfico máis importantes da rexión, alcanzando valores próximos aos 8.000 vehículos diarios nas proximidades de ambas cidades.
- Contribúe de forma decisiva á vertebración e accesibilidade dunha boa parte do noso territorio.

E iso sen esquecer a **súa transcendencia dentro das comunicacións a es-**

cala nacional por canto nela se produce un interese claramente suprarrexional, dado que é:

- Eixe de conexión norte-sur.
- Nova alternativa para conectar Madrid cos eixes Valladolid-León e Valladolid-Palencia-Santander.
- Descarga de tráfico tanto a A-6 como a A-62 entre Valladolid e Tordesillas.

## II.2. UN RÉCORD: OS TEMPOS DE PLANIFICACIÓN E CONSTRUCCIÓN DA AUTOVÍA

En canto eixe estratéxico da rede de estradas da comunidade autónoma, a CL-601 foi sempre obxecto dun **tratamento prioritario** por parte da Junta de Castilla y León, e así xa tiñan a configuración de autovía os 13 km máis próximos a Valladolid e os 7,5 km máis próximos a Segovia.

Co obxecto de completar o resto do tramo como autovía, foi preciso abordar integramente o proxecto, o cal, grazas ao **rigoroso cumprimento dos axustados prazos** que inicialmente se estableceron para cada unha das fases de todo o proceso, se realizou nun tempo récord. Falamos de, por exemplo:

- Redacción dos anteproxectos de 92 km de autovía en 8 meses.
- Tramitación da información pública, resolución e informe das alegacións e superación do trámite de declaración de impacto ambiental en 6 meses.
- Redacción dos pregos que deben rexer a concesión e tramitación da licitación chegando ata a proposta da mesa de contratación en 6 meses.
- 4 anos desde o inicio do proceso administrativo.
- Pouco máis de 2 anos desde o inicio das obras. (26-7-06). Inauguración do último tramo o 19-9-08 (26 meses).

En resumidas contas, a inicios da pasada lexislatura (2003) tomouse a decisión e iniciáronse os primeiros trámites e nos primeiros meses da lexislatura presente xa estaba inaugurada na súa totalidade a autovía (2008).

## II.3. DESCRICIÓN DAS OBRAS

Co obxectivo de facilitar unha mellor explotación da vía, a execución dividiuse en **2 tramos** de similar lonxitude con Cuéllar como punto común:

- **Tramo Sur ► 49 km** desde a saída de Segovia ata Cuéllar. Adxudicado ao consorcio formado por Sacyr, S.A. - Itinere Infraestructuras, S.A. - Construcciones y Contratas Lerma, S.L. - Río de los Ausines,

cun orzamento de 103.306.729 euros e un prazo de 26 meses.

- **Tramo Norte** ► 43 km desde Cuéllar ata as inmediacións de Valladolid. Adxudicado ao Consorcio formado por Dragados Concesiones de Infraestructuras, S.A. – Cyopsa Sisocia, S.A. – Caja Duero, cun orzamento de 91.587.547 euros e un prazo de 24 meses.

A execución destes dous tramos supón un investimento en obra nova de 195 millones de euros.

O trazado discorre polo corredor da CL-601 **aproveitando** ao máximo posible a **infraestrutura** existente. Este aproveitamento tradúcese fundamentalmente en converter a calzada existente nunha das dúas calzadas da nova autovía, naqueles tramos onde o trazado existente cumpre os requisitos técnicos desta. Só foi necesario construír as dúas calzadas de maneira completa nos tramos correspondentes ás novas variantes de Portillo, Pinarejos e Roda de Eresma, substituíndose así as antigas travesías.

Tívose en conta a necesaria **permeabilidade** entre ambas as marxes, prevéndose un total de 45 pasos transversais (superiores e inferiores), o que atenuará ao máximo o efecto barreira da autovía.

A **accesibilidade** queda garantida mediante os enlaces oportunos, deseñándose un total de 26.

Os accesos a instalacións, servizos e resto de propiedades públicas ou privadas quedan garantidos mediante unha **rede de camiños** paralelos de 128,2 km e 21,6 km de **vías de servizo**.

En todo momento, procurouse que a nova vía de gran capacidade se traduza nun **desenvolvemento sustentable** e compatible co medio ambiente.

Deseñouse como unha «**autovía de nova xeración**», coa utilización dun asfalto poroso, menos ruidoso que o convencional e que permite drenar a auga de chuvia cara ás cunetas e evitar o *escorregamento (aquaplaning)*.

Préstaselle unha especial atención á **seguridade viaria**, prevendo a execución de cunetas tendidas que eviten os envorcamentos en caso de saída da vía, a separación das dúas calzadas por barreiras metálicas que impiden a invasión do carril contrario e o uso de barreiras de dobre onda.

Establecéronse **2 centros de conservación e explotación**. Os ditos centros contan con:

- Sistemas informáticos para a xestión da autovía con 19 cámaras distribuídas por toda a autovía cun alcance de  $\pm 3$  km.
- Terminais dos equipos de conteo, distribuídos por toda a autovía, cos que se realiza o control do tráfico, distinguindo entre vehículos pesados



e lixeiros, a efectos do pagamento á empresa concesionaria.

#### II.4. PROCEDIMIENTO DE FINANCIAMIENTO EXTRAORZAMENTARIO. OS PERIGOS.

A contía do investimento necesario, así como a necesidade de prover esta infraestrutura nun espazo de tempo non dilatado, aconsellaban a utilización dalgún procedemento de financiamento orzamentario.

O procedemento seleccionado foi o de concesión mediante o procedemento de "peaxe en sombra", recollido na Lei 13/2003, do 23 de maio, reguladora do contrato de concesión de obra pública.

No caso concreto da autovía Valladolid-Segovia, facíase imprescindible deseñar un sistema que permitise anticipar a construción e **non incrementar o endebedamento** da comunidade autónoma.

Para iso, deseñouse un procedemento que cumpra o establecido pola Resolución de Eurostat n.º18/2004, sobre o tratamento contable das asociacións público-privadas.

Eurostat exige que para que unha infraestrutura non se compute como pública e, polo tanto, non xere endebedamento, é necesario que se cumpran as **dúas condicións** seguintes:

- a) Que o socio privado soporte a maioría do risco de construción.
- b) Que o socio privado soporte a maioría de polo menos un dos riscos seguintes: de demanda ou de dispoñibilidade.

No caso da **execución da obra da autovía**, o concesionario asume os riscos derivados de sobrecostos, de atraso na terminación da autovía, de non cumprimento dos estándares especificados no contrato, de deficiencias técnicas, non comezando a cobrar ata que non estea completamente aberta ao tráfico a totalidade da autovía.

O concesionario recibe como **contraprestación** á construción e conservación da autovía o pagamento por parte da Junta de Castilla y León dunha tarifa por cada vehículo e quilómetro que percorra esta.

Os **usuarios non pagan nada**; de feito, non existen cabinas de peaxe nin persoal que a cobre, o que abarata enormemente os custos de explotación da concesionaria.

Os vehículos que circulan pola autovía cóntanse mediante unha espiras electromagnéticas embebidas na calzada, que ao paso da masa metálica dun vehículo se activan e permiten contar o número de vehículos e a súa lonxitude, distinguindo polo tanto entre vehículos lixeiros e vehículos pesados (aqueles que miden máis de 5,5 metros).

O pagamento realízase en función do número de usuarios da autovía, co que existe unha clara **transferencia ao concesionario do risco de demanda**. Previuse no prego de cláusulas administrativas unha estrutura de bandas de tráfico, de forma que a tarifa aplicable aos vehículos é decrecente a medida que aumenta o tráfico da autovía, penalizando por iso unha peor prestación do servizo por redundar o maior tráfico nunha menor velocidade media.

Na primeira banda tarifaria (ata 158 millóns de vehículos/xeño/km/ano e ata 31 millóns de vehículos/km/ano) o concesionario cobraría por cada vehículo a tarifa ofertada, na segunda banda de tráfico cobraría un 50% (de 158 a 197,5), na terceira banda un 25% (de 197,5 a 246) da tarifa ofertada e na cuarta banda non cobraría ningunha tarifa polos vehículos que circulasen.

Así mesmo, previuse un **mecanismo que prime ou penalice a calidade do servizo ofrecido pola sociedade concesionaria**, de forma que o incumprimento de determinados parámetros técnicos se traduza de forma automática nuns descontos nos pagamentos a realizar pola Administración ao concesionario polo paso dos vehículos pola autovía. Trátase da **transferencia do risco de dispoñibilidade**.

Estes indicadores refírense a:

- A **accidentalidade da autovía**. Un aumento desta en relación coa media dos tres anos anteriores penalízase con menor pagamento pola Administración, con descontos de ata o 5%. En sentido contrario, está primada a redución da accidentalidade con incrementos do prazo concesional (cumprimos así co obxectivo sinalado na nosa Estratexia de Seguridade Viaria).
- A **regularidade superficial**, que ten repercusión na comodidade de rodadura e, polo tanto, na seguridade viaria. A perda dunha adecuada regularidade superficial penalízase con descontos da tarifa e a partir de certo límite coa obriga de executar as obras necesarias que leven a calzada ao seu estado primitivo de regularidade superficial.

Establécense criterios de existencia do IRI (índice de regularidade internacional) característico, con medición cada 20 m en lugar de cada hectómetro como exige a norma ministerial.

Outro indicador é o **coeficiente de rozamento transversal**, como parámetro fundamental na adherencia de roda-pavimento, e polo tanto decisivo para a seguridade viaria da autovía.

A **perda de capacidade da autovía**, como consecuencia do cerramento parcial dalgún carril, tamén supón a penalización ao concesionario con desconto sobre a tarifa.

En definitiva, estes parámetros de medida e desconto no pagamento por peor calidade no servizo ofrecido supoñen, como dicíamos, a transferencia ao concesionario do denominado risco de dispoñibilidade.

Unha vez que tiñamos clara a necesidade da utilización dun mecanismo de financiamento extraorxamentario e tendo así mesmo claros o procedemento e mecanismos de transferencia dos riscos de demanda e dispoñibilidade, como quedou explicitado anteriormente, había dous perigos: ¡Que non houberse licitadores! ¡Que computara como endebedamento!

Ese era a nosa gran preocupación, o noso gran reto. Por iso fixemos un prego que evitase estes dous perigos.

O prego non podía ser tan duro que non houberse licitadores e para iso fixemos que a tarifa que sinala o prego por vehículo e para cada un dos tramos (0,0621 km e 0,0712 km) sexa o resultado dun profundo estudo realizado pola Administración e que estaba plasmado nos estudos de tráfico, nos estudos económico-financeiros e no propio anteproxecto.

Así mesmo, e en relación coas expropiacións, establecíase a obriga do pagamento por parte do concesionario, pero todo aquilo que superase os 5,5 millóns de no pagamento destas daría lugar a establecer o equilibrio económico da concesión. Así, evitabamos que un excesivo custo non controlado delas dese ao traste coa execución das obras.

En canto ao non endebedamento, no prego puxeramos, como quedou explicado, as bases para que houberse a transferencia de riscos de demanda e mesmo de dispoñibilidade. As bases estaban establecidas; agora xa só faltaba que a IGAE se pronunciase no seu debido momento.

En definitiva, tratábase de plasmar no prego a filosofía que rexe a colaboración público-privada: que cada unha das partes xestione os riscos para os que está mellor preparada.

Neste sentido, o prego acoutaba os casos de reequilibrio económico-financeiro da concesión, especificando os supostos en que decisións da Administración que non modifican o contrato en si, pero que poden ter influencia indirecta importante nas contas da concesión (doutrina do "Factum Principis").

## II.5. LICITACIÓN E O SEU RESULTADO

O obxecto do contrato é: redacción do proxecto, construción da obra e conservación e explotación.

- Lonxitude da autovía: **92 km**.
- Período de concesión: **35 anos** (desde a sinatura do contrato).
- Prazo de construción das obras: **máximo 30 meses** (a ofertar polos

licitadores).

Canon máximo establecido por vehículo e quilómetro:

- Desde Valladolid ata Cuéllar: 0,0621 euros/km.
- Desde Cuéllar a Segovia: 0,0712 euros /km.

Ao proceso concorreron 8 e 7 grupos para cada un dos tramos nos que se dividiu a autovía, presentando ofertas con TIR (taxa interna de retorno) para os investidores entre o 4,95% e o 9,4%, e a adxudicación recaeu cos seguintes parámetros:

	TRAMO NORTE	TRAMO SUR
TARIFA	0,0351 euros/veh.-Km.	0,0427 euros/veh.-km.
INVESTIMENTO INICIAL OBRA NOVA	91,5 M. euros	103,3 M. euros
PAGAMENTOS DA ADMÓN. € DO 2006, IVE INCLUÍDO	146,9 M. euros	177,8 M. euros
TIR (TAXA INTERNA DE RETORNO)	7'28%	8'74%

Foi posta en servizo, como dixemos, en xullo e setembro do ano 2008.

O contrato de concesión foi supervisado pola Intervención Xeral da Administración do Estado (IXAE), e foi obxecto de informe favorable para os efectos de non ser considerado como un activo público, e non computou como débeda pública por estar suficientemente acreditada a existencia de transferencia do risco ao sector privado.

Por todo o anterior, considérase cumprido satisfactoriamente o obxectivo de materializar a construción da autovía Segovia-Valladolid, mediante a figura do contrato de concesión de obra pública, felicitándonos da oportunidade do momento de tela acometido xusto antes do inicio da crise.

## II.6. A CRISE ECONÓMICA E A VIABILIDADE DESTES PROCEDEMENTOS

Establecida a bondade deste procedemento de participación público-privada, baseado non só na necesidade de non aumentar o endebedamento, senón sobre todo nunha análise rigorosa de que o procedemento no seu conxunto **crea valor para a Administración** fronte aos métodos orzamentarios convencionais, cómpre resaltar que a crise financeira actual complicou enormemente non só a posta en marcha de iniciativas deste tipo, senón incluso a viabilidade de moitas das concesións outorgadas en anos anteriores.

O Ministerio de Fomento lanzou no ano 2007 un programa de conver-

sión das autovías de 1ª xeración, mediante o procedemento de peaxe en sombra e con pagamentos establecidos fundamentalmente por criterios de dispoñibilidade.

Son de sobra coñecidas por todos as dificultades coas que este programa se atopou, que fixo que actualmente algúns deses contratos nin sequera comezasen, debido ao custoso cumprimento deses créditos polo excesivo número de parámetros que definían a dispoñibilidade, así como á crise económica.

Igualmente, respecto de **autovías de peaxe convencional**, fundamentalmente as que afectan ás radiais de Madrid, os accesos ao aeroporto de Barajas, a Madrid-Toledo, a Cartagena-Vera, etc., viron diminuídos substancialmente os seus tráxicos respecto das previsións, chegando a un incumprimento sistemático dos seus plans de negocios, poñendo en serio risco de quebra moitas destas concesións, ata tal punto que na Lei de orzamentos xerais do Estado para o ano 2010 se inclúen disposicións expresas para o reequilibrio económico-financieiro das concesións de autoestradas de peaxe e para o reequilibrio económico-financieiro das concesións de obras públicas para conservación e explotación das autovías de 1ª xeración, establecendo a posibilidade de recibir por parte do Estado préstamos participativos e actualmente nas Cortes débatese o Proxecto de Lei de captación de financiamento nos mercados polos concesionarios de obras públicas que trata de remediar estes problemas mediante diferentes fórmulas, como a conta de compensación.

Polo que se refire á situación actual da concesión da **autovía Segovia-Valladolid**, non se está vendo allea a esta situación xeral de dificultades. Aínda que no ano de posta en servizo o tráfico medrou en torno a un 12%, nun ambiente de descenso nos tráxicos de todas as redes de estradas, este tráfico encóntrase por debaixo das previsións iniciais do concesionario (arredor do 70% do tráfico previsto), o que está a xerar dificultades de tesouraría nestes momentos de lanzamento da concesión (RUMP UP). Por todo iso, a Junta de Castilla y León está estudando a posibilidade de utilizar anticipos reintegrables, dado que para nós a concesión é viable e seguro que irá a mellor e unicamente para os efectos de garantir a viabilidade económico-financieira da concesión (artigo 239).

### III. CONCLUSIÓN

Á vista do exposto, debemos concluír que os sistemas de financiamento de infraestruturas teñen necesariamente que sofisticarse cada vez máis dadas as restricións orzamentarias que sofren as administracións públicas e o complica-

do momento de recesión económica no que nos encontramos<sup>2</sup>.

Indefectiblemente, coa importante bagaxe das experiencias do pasado, o futuro das infraestruturas pasa necesariamente por un financiamento a un prazo cada vez máis longo en relación con súa vida útil e con financiamento directo privado, ben complementario ou total, para que non sexa contabilizado como financiamento público con cargo aos orzamentos e para que exista un maior control por parte do mercado dos seus custos e riscos. Para iso débese contar cun conxunto crecente de investidores privados a longo prazo que estean dispostos a correr cos riscos da infraestrutura nunhas condicións cada vez máis razoables.

Utilizando este mecanismo de financiamento extraorxamentario nesta autovía, cumprimos, ou así o entendemos, con algo que sinala a exposición de motivos da Lei 13/2003, reguladora do contrato de concesión de obras públicas, isto é, "fixemos útil a institución" ao recuperar os trazos definidores da figura centenaria da concesión de obras públicas (contribución dos recursos privados á creación de infraestruturas e equitativa retribución do esforzo empresarial e con iso contribuímos ao máis rápido crecemento económico).

Desde a Junta de Castilla y León estamos creando unha **moderna e ambiciosa rede de infraestruturas, integrada, rigorosamente planificada e pensada para satisfacer as necesidades dos cidadáns de Castilla y León**, no que as **vías de alta capacidade** para o transporte por estrada son **peza fundamental** na que se centra a maior parte do esforzo humano e económico, e todo iso co fin de vertebrar e cohesionar dun modo definitivo Castilla y León.

---

<sup>2</sup> Fai referencia ao artigo do *Diario Expansión* do 2 de febreiro de 2010 "Fomento sale en rescate de las autopistas de peaje".