

LA FINANCIACIÓN PÚBLICO-PRIVADA DE LAS INFRAESTRUCTURAS. ANÁLISIS DE UN SUPUESTO ESPECÍFICO: LA AUTOVÍA SEGOVIA-VALLADOLID¹

Jesús Julio Carnero García

Secretario General de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León

- **Índice:** *I. La financiación público-privada de las infraestructuras. II. Un caso: la autovía Segovia- Valladolid. II.a. El porqué de la necesidad de esta autovía. II.b. Un record: los tiempos de planificación y construcción de la autovía. II.c. Descripción de las obras. II.d. Procedimiento de financiación extrapresupuestaria. Los peligros. II.e. Licitación y su resultado. II.f. La crisis económica y la viabilidad de estos procedimientos. III. Conclusión*

¹ Este artículo reproduce la ponencia que el autor presentó en el seminario sobre “Colaboración sector público privado en materia de infraestructuras” organizado por la EGAP los días 15 y 16 de febrero de 2010.

I. LA FINANCIACIÓN PÚBLICO-PRIVADA DE LAS INFRAESTRUCTURAS

No hay duda que la inversión en infraestructuras es una herramienta clave para el desarrollo social y económico de cualquier sociedad, repercute en el incremento de la productividad, del crecimiento económico y de la competitividad y, al mismo tiempo, proporciona sustanciales mejoras en la calidad de vida de la población.

Es un problema común de los gobiernos actuales el hecho de que la creciente demanda de infraestructuras y servicios por parte de la sociedad, no siempre va acompañada de los recursos públicos suficientes para financiarlas, lo que, unido a las exigencias del control presupuestario y del endeudamiento público ha determinado que cada vez resulte más complicado obtener recursos públicos para invertir en infraestructuras.

Ello ha obligado y obliga a buscar fórmulas alternativas de financiación que permitan la canalización de recursos procedentes del sector privado para sacar adelante proyectos que, por sí solos, los gobiernos no podrían asumir sin incrementar sensiblemente su nivel de endeudamiento.

Se trata en resumidas cuentas de lo que en este Seminario se está estudiando, es decir, de la colaboración o participación público-privada, lo que se ha dado en llamar modelo PPP (*Public-Private Partnership*) o P3, es decir, la participación del capital privado en la financiación de las infraestructuras públicas.

Sostenía Schopenhauer que "la verdad atraviesa tres fases. Durante la primera, se ridiculiza. Durante la segunda, recibe una oposición violenta. Durante la tercera, se la acepta como autoevidente"

Algo parecido ha sucedido con la participación privada en la financiación de las infraestructuras. Del recelo inicial a dicha participación, sustentado en afirmaciones tan arraigadas en la conciencia colectiva como inverosímiles del tipo "*las infraestructuras las tiene que pagar el Estado y no los contribuyentes*" (sin reparar en que todo lo que gasta el Estado es pagado con dinero de los contribuyentes) hemos pasado hoy a una verdad incuestionable: la necesidad de que el sector privado colabore con la Administración en la financiación de las infraestructuras públicas.

En este contexto, además del sistema tradicional de retribuir al contratista con abonos a cuenta (las certificaciones de obra) según un presupuesto cerrado y aprobado por la Administración¹, han ido apareciendo de forma paulatina nuevas fórmulas mixtas de financiación en las que se retribuye al ejecutor de

¹ Sin perjuicio de las revisiones de precios, cuando procedan.

las infraestructuras mediante una combinación de recursos públicos y privados.

La aparición de estas nuevas fórmulas no es casual, sino que es **consecuencia de las actuales circunstancias económicas y financieras**.

Su origen se remonta a los gobiernos conservadores en el Reino Unido y actualmente su utilización esta preconizada por la Comisión Europea, fundamentalmente para el campo de las infraestructuras, así lo recomienda en el Libro Blanco del Transporte del año 2001, y en 2003 el Consejo Europeo aprobó la Iniciativa de Crecimiento y Empleo en la Unión Europea, donde reconoce *"como uno de los objetivos prioritarios el recurso a estas innovadoras fórmulas de colaboración público-privada en la promoción de infraestructuras"*

Con carácter general **pueden ser definidos** como acuerdos o fórmulas de cooperación entre entes públicos y privados, en virtud de los cuales, a través de diferentes instrumentos, técnicas, alcance y plazos, se implica al sector privado en el diseño, construcción, mantenimiento, gestión y/o financiación de las infraestructuras, transfiriéndole riesgos y responsabilidades, pero manteniendo la Administración, potestades de control y regulación de la actuación de los entes privados intervinientes.

Podemos citar algunas de las modalidades más usuales en la financiación de infraestructuras:

- 1) El "sistema alemán".
- 2) El "peaje en sombra", o canon de demanda, y que es el utilizado en la Autovía Segovia – Valladolid como veremos.
- 3) El "leasing".
- 4) La **creación de empresas públicas y/o entes públicos** para la construcción y/o explotación de las carreteras.
- 5) La constitución de "fondos de titulización".
- 6) La **emisión de títulos de deuda** que se garantiza con cargo, bien a determinados impuestos indirectos, bien a los ingresos producidos por la explotación de las propias infraestructuras.
- 7) Otro mecanismo novedoso es el de las **aseguradoras "monoline"**.

Algunos de estos mecanismos y técnicas de financiación citados, de arraigo consolidado en el ámbito mercantil y financiero, venían tropezando con no pocas dificultades derivadas de su falta de regulación y previsión expresa hasta que han sido finalmente incorporados al ordenamiento jurídico administrativo mediante Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas, y que ahora se han mantenido en la nueva Ley 30/2007, de

30 de octubre, de Contratos del Sector Público (en adelante, LCSP), la cual, además, ha dejado en vigor todo el Capítulo IV del Texto Refundido de la Ley de Contratos del 2.000, relativo a la financiación privada del contrato de concesión de obra pública.

Se puede señalar que, los **proyectos** realizados al amparo de estos modelos, de los que hemos venido hablando, se benefician de todas las **ventajas de la gestión privada**, y gozan de la **protección que la Administración otorga a la iniciativa pública**.

Y son numerosas las **razones que justifican la utilización de las fórmulas de la colaboración público-privada**:

- Permiten incrementar el ritmo inversor, al adelantar las acciones en el tiempo.
- Permiten diferir los altos costes iniciales a lo largo de la vida de la infraestructura.
- El sector público trasfiere riesgos al sector privado, sobre todo aquéllos que éste puede gestionar mejor, minimizando los sobre costes de materialización de los mismos.
- Incentiva al sector privado a adelantar al máximo la ejecución de las infraestructuras ya que su retribución no se devenga hasta que el activo este disponible.
- Se derivan beneficios y ahorros para el sector público en las fases de construcción y explotación, reduciendo el volumen de costes durante la vida de la infraestructura y facilitando un eficiente mantenimiento posterior de la misma. Lo que genera una mayor eficiencia y rendimiento de los recursos invertidos.
- Genera economías externas derivadas de la anticipación de las actuaciones en infraestructuras, lo que contribuye al desarrollo económico y aumento de la competitividad.
- Facilita la no consolidación de deuda en los balances públicos a efectos del Sistema Europeo de Contabilidad (SEC 95).

Como se ve, adicionalmente a la posibilidad de facilitar la financiación fuera del balance de la Administración (que Eurostat lo compute como un activo privado), la mejora de la eficiencia derivada de las ventajas señaladas por la participación del sector privado, compensa el mayor coste asociado a la remuneración de los capitales invertidos por los inversores privados y los fondos aportados por las entidades financieras.

En definitiva se crea valor para la Administración ya que se ha constatado

la existencia de mayores costes para ésta en el modelo presupuestario tradicional por la materialización de los riesgos no traspasados al sector privado (desviaciones presupuestarias en la ejecución de obra, desviaciones de plazos, insuficiencia de fondos presupuestarios a lo largo de la vida para una adecuada conservación de la infraestructura).

Por tanto la utilización de la participación público-privada no debe estar basada solamente en la necesidad de mantener el Pacto de Estabilidad Presupuestario, sino fundamentalmente en la **mejora de la eficiencia económica y la creación de valor para la Administración** que este sistema posibilita. De hecho en el Reino Unido donde llevan más de una década con una utilización del procedimiento en todos los órdenes de los equipamientos (infraestructuras de transporte, sanitarias, educativas, de Justicia, militares, etc.), la motivación no deriva de restricciones presupuestarias, pues baste recordar que el Reino Unido no se ha incorporado a la tercera fase de la unión económica y monetaria y por lo tanto no ha firmado el Pacto de Estabilidad y crecimiento, sino a razones de eficiencia y de ahorro para la Administración.

II. UN CASO: LA AUTOVÍA SEGOVIA- VALLADOLID

II.A. EL PORQUÉ DE LA NECESIDAD DE ESTA AUTOVÍA

La conexión entre Segovia y Valladolid se realiza a través de la carretera autonómica CL-601 (113 Km.), siendo este el único caso en todo el territorio de nuestra Comunidad en el que dos capitales de provincia están conectadas por una carretera autonómica, por lo que era necesario desdoblarse dicha carretera dado que responde al objetivo del Gobierno Regional de conectar entre sí todas las capitales de provincia de la Comunidad mediante vías de gran capacidad.

Esta situación ha dado lugar a que la transformación en autovía de dicha conexión se haya considerado como un objetivo político prioritario en materia de infraestructuras.

La concreción de este objetivo político se señaló en el discurso de investidura del Presidente de la Comunidad de 1 de julio de 2003.

Es evidente su **importancia en el ámbito regional** dado que es uno de los ejes prioritarios de la Comunidad en cuanto que:

- Sirve de vía de comunicación a dos capitales de provincia: Valladolid y Segovia.
- Canaliza uno de los tráficos más importantes de la región, alcanzando

valores cercanos a los 8.000 vehículos diarios en las proximidades de ambas ciudades.

- Contribuye de forma decisiva a la vertebración y accesibilidad de una buena parte de nuestro territorio.

Y ello sin olvidar su **trascendencia dentro de las comunicaciones a escala nacional** por cuanto en ella se produce un interés claramente suprarregional dado que es:

- Eje de conexión Norte-Sur.
- nueva alternativa para conectar Madrid con los ejes Valladolid – León y Valladolid – Palencia – Santander.
- Descarga de tráfico tanto a la A-6, como a la A-62 entre Valladolid y Tordesillas.

II.B. UN RECORD: LOS TIEMPOS DE PLANIFICACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOVÍA

En cuanto eje estratégico de la red de carreteras de la Comunidad Autónoma, la CL-601 ha sido siempre objeto de un **tratamiento prioritario** por parte de la Junta de Castilla y León, y así ya tenían la configuración de autovía los 13 km más cercanos a Valladolid y los 7'5 kms. más cercanos a Segovia.

Al objeto de completar el resto del tramo como Autovía, ha sido preciso abordar íntegramente el proyecto, lo cual, gracias al **riguroso cumplimiento de los ajustados plazos** que inicialmente se establecieron para cada una de las fases de todo el proceso, se ha realizado en un tiempo record. Hablamos de, por ejemplo:

- Redacción de los Anteproyectos de 92 Km. de autovía en 8 meses.
- Tramitación de la Información Pública, resolución e informe de las alegaciones y superación del trámite de Declaración de Impacto Ambiental en 6 meses.
- Redacción de los Pliegos que han de regir la concesión y tramitación de la licitación llegando hasta la propuesta de la Mesa de Contratación en 6 meses.
- 4 años desde el inicio del proceso administrativo.
- poco más de 2 años desde el inicio de las obras. (26-7-06). Inauguración del último tramo el 19-9-08 (26 meses).

En resumidas cuentas a inicios de la pasada legislatura (2003) se tomó la decisión y se iniciaron los primeros trámites y en los primeros meses de la le-

gislatura presente ya estaba inaugurada en su totalidad la autovía (2008).

II.C. DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

Con el objetivo de facilitar una mejor explotación de la vía la ejecución se ha dividido en **dos tramos** de similar longitud con Cuellar como punto común:

- **Tramo Sur ➤ 49 km** desde la salida de Segovia, hasta Cuéllar.
Adjudicado al Consorcio formado por Sacyr S.A. – Itinere Infraestructuras S.A. – Construcciones y Contratas Lerma, S.L. – Rio de los Ausines, con un presupuesto de 103.306.729 euros y un plazo de 26 meses.
- **Tramo Norte ➤ 43 km** desde Cuéllar hasta las inmediaciones de Valladolid.
Adjudicado al Consorcio formado por Dragados Concesiones de Infraestructuras S.A. – Cyopsa Sisocia, S.A. – Caja Duero, con un presupuesto de 91.587.547 euros y un plazo de 24 meses.

La ejecución de estos dos tramos supone una inversión en obra nueva de 195 millones de euros.

El trazado discurre por el corredor de la CL-601 **aprovechando** al máximo posible la **infraestructura existente**. Este aprovechamiento se ha traducido fundamentalmente en convertir la calzada existente en una de las dos calzadas de la nueva autovía, en aquellos tramos donde el trazado existente cumple los requisitos técnicos de la ésta. Sólo ha sido necesario construir las dos calzadas de manera completa en los tramos correspondientes a las nuevas variantes de Portillo, Pinarejos y Roda de Eresma, sustituyéndose así las antiguas travesías.

Se ha tenido en cuenta la necesaria **permeabilidad** entre ambas márgenes contemplándose un total de 45 pasos transversales (superiores e inferiores), lo que atenuará al máximo el efecto barrera de la autovía.

La accesibilidad queda garantizada mediante los enlaces oportunos habiéndose diseñado un total de 26.

Los accesos a instalaciones, servicios y resto de propiedades públicas o privadas quedan garantizados mediante una **red de caminos paralelos** de 128,2 Km. y 21,6 Km. de **vías de servicio**.

En todo momento se ha procurado que la nueva vía de gran capacidad se traduzca en un **desarrollo sostenido** y compatible con el medio ambiente.

Se ha diseñado como una «**autovía de nueva generación**», con la utilización de un **asfalto poroso**, menos ruidoso que el convencional y que permite drenar el agua de lluvia hacia las cunetas y evitar el deslizamiento ('aquaplaning')

Se presta una especial atención a la **seguridad vial** contemplando la ejecución de cunetas tendidas que eviten los vuelcos en caso de salida de la vía, la separación de las dos calzadas por barreras metálicas que impiden la invasión del carril contrario y el uso de barreras de doble onda.

Se han establecido **dos centros de conservación y explotación**. Dichos centros cuentan con:

- sistemas informáticos para la gestión de la autovía con 19 cámaras distribuidas por toda la autovía con un alcance de ± 3 Km.
- terminales de los equipos de conteo, distribuidos por toda la autovía, con los que se realiza el control del tráfico, distinguiendo entre vehículos pesados y ligeros, a efectos del pago a la empresa concesionaria.

II.D. PROCEDIMIENTO DE FINANCIACIÓN EXTRAPRESUPUESTARIA. LOS PELIGROS

La cuantía de la inversión necesaria, así como la necesidad de proveer esta infraestructura en un espacio de tiempo no dilatado aconsejaba la utilización de algún procedimiento de financiación extrapresupuestaria.

El procedimiento seleccionado fue el de concesión mediante el procedimiento de "peaje en sombra", recogido en la Ley 13/2003, de 23 de mayo, Reguladora del Contrato de Concesión de Obra Pública.

En el caso concreto de la autovía Valladolid- Segovia, se hacía imprescindible, el diseñar un sistema, que permita anticipar la construcción y **no incrementar el endeudamiento** de la Comunidad Autónoma.

Para lo cual se ha diseñado un procedimiento que cumpla lo establecido por la Resolución de EUROSTAT nº18/2004, sobre el tratamiento contable de las asociaciones público-privadas.

EUROSTAT exige que para que una infraestructura no se compute como pública y, por tanto, no genere endeudamiento, es necesario que se cumplan las dos **condiciones** siguientes:

- a) Que el socio privado soporte la mayoría del riesgo de construcción.
- b) Que el socio privado soporte la mayoría de al menos uno de los riesgos siguientes: De demanda o de disponibilidad.

En el caso de la **ejecución de la obra de la autovía**, el concesionario asume los riesgos derivados de sobrecostes, de retraso en la terminación de la autovía, de no cumplimiento de los estándares especificados en el contrato, de deficiencias técnicas, no comenzando a cobrar hasta que no esté completamente abierta al tráfico la totalidad de la autovía.

El concesionario recibe como **contraprestación** a la construcción y conservación de la autovía, el pago por parte de la Junta de Castilla y León, de una tarifa, por cada vehículo y Kilómetro que recorra la misma.

Los usuarios **no pagan nada**, de hecho no existen cabinas de peaje, ni personal que cobre el mismo, lo que abarata enormemente los costes de explotación de la concesionaria.

Los vehículos que circulan por la autovía se cuentan mediante una espiras electromagnéticas embebidas en la calzada, que al paso de la masa metálica de un vehículo se activan y permiten contar el número de vehículos y su longitud, distinguiendo por tanto entre vehículos ligeros y vehículos pesados (aquellos que miden más de 5,5 metros).

El pago se realiza en función del número de usuarios de la autovía, con lo que existe una **clara transferencia al concesionario del riesgo de demanda**. Se ha previsto en el Pliego de Cláusulas Administrativas, una estructura de bandas de tráfico, de forma que la tarifa aplicable a los vehículos es decreciente a medida que aumenta el tráfico de la autovía, penalizando por ello una peor prestación del servicio por redundar el mayor tráfico en una menor velocidad media.

En la primera banda tarifaria (hasta 158 millones de vehículos ligeros/km/año y hasta 31 millones de vehículos/km/año) el concesionario cobraría por cada vehículo la tarifa ofertada, en la segunda banda de tráfico cobraría un 50 % (de 158 a 197'5), en la tercera banda un 25% (de 197'5 a 246) de la tarifa ofertada y en la cuarta banda no cobraría tarifa alguna por los vehículos que circularan.

Asimismo, se ha previsto un **mecanismo que prime o penalice la calidad del servicio ofrecido por la Sociedad concesionaria**, de forma que el incumplimiento de determinados parámetros técnicos se traduzca de forma automática en unos descuentos en los pagos a realizar por la Administración al concesionario por el paso de los vehículos por la autovía. Se trata de la **transferencia del riesgo de disponibilidad**.

Estos indicadores se refieren a:

- La **accidentalidad de la autovía**, un aumento de la misma en relación a la media de los tres años anteriores se penaliza con menor pago por la Administración, con descuentos de hasta el 5%. En sentido contrario, está primada la reducción de la accidentalidad con incrementos del plazo concesional (cumplimos así con el objetivo señalado en nuestra Estrategia de Seguridad Vial).
- La **regularidad superficial**, que tiene repercusión en la comodidad de

rodadura, y por tanto en la seguridad vial. La pérdida de una adecuada regularidad superficial, se penaliza con descuentos de la tarifa y a partir de cierto límite con la obligación de ejecutar las obras necesarias que lleven a la calzada a su estado primitivo de regularidad superficial.

Se establecen criterios de exigencia del IRI (Índice de Regularidad Internacional) característico, con medición cada 20 m. en lugar de cada hectómetro como exige la norma ministerial.

Otro indicador es el **coeficiente de rozamiento transversal**, como parámetro fundamental en la adherencia de rueda-pavimento, y por tanto decisivo para la seguridad vial de la autovía.

La **pérdida de capacidad de la autovía**, como consecuencia del cierre parcial de algún carril también supone la penalización al concesionario con descuento sobre la tarifa.

En definitiva, estos parámetros de medida y descuento en el pago por peor calidad en el servicio ofrecido, suponen como decíamos la transferencia al concesionario del denominado Riesgo de Disponibilidad.

Una vez que teníamos claro la necesidad de la utilización de un mecanismo de financiación extrapresupuestario y teniendo asimismo claro el procedimiento y mecanismos de transferencia de los riesgos de demanda y disponibilidad, como ha quedado explicitado anteriormente, había **dos peligros**: ¡Que no hubiera licitadores! ¡Que computara como endeudamiento!

Ese era nuestra gran preocupación, nuestro gran reto. Por ello hicimos un pliego que evitara estos dos peligros.

El Pliego no podía ser tan duro que no hubiera licitadores y para ello hicimos que la tarifa que señala el Pliego por vehículo y para cada uno de los tramos (0'0621 euros/km y 0'0712 euros/km) sea el resultado de un profundo estudio realizado por la Administración y que estaba plasmado en los Estudios de Tráfico, en los Estudios Económico-Financiero y en el propio Anteproyecto.

Asimismo y en relación a las expropiaciones se establecía la obligación del pago por parte del concesionario, pero todo aquello que superara los 5'5 millones de euros en el pago de las mismas daría lugar a establecer el equilibrio económico de la concesión. Así evitábamos el que un excesivo coste no controlado de las mismas diera al traste con la ejecución de las obras.

En cuanto al no endeudamiento, en el Pliego habíamos, como ha quedado explicado, puesto las bases para que hubiera la transferencia de Riesgos de demanda e incluso de disponibilidad. Las bases estaban establecidas, ahora ya solo faltaba que la IGAE se pronunciara en su debido momento.

En definitiva se trataba de plasmar en el pliego la filosofía que rige la colaboración público-privada, que no es otra que cada una de las partes gestione los riesgos para el que esta mejor preparada.

En este sentido el Pliego acotaba los casos de reequilibrio económico-financiero de la concesión, especificando los supuestos en que decisiones de la Administración que no modifican el contrato en sí, pero que pueden tener influencia indirecta importante en las cuentas de la concesión (doctrina del "Factum Principis").

II.E. LICITACIÓN Y SU RESULTADO

El objeto del contrato es: Redacción del Proyecto, construcción de la obra y conservación y explotación.

- Longitud de la autovía: **92 Km.**
- Periodo de concesión: **35 años** (desde la firma del contrato).
- Plazo de construcción de las obras: **Máximo 30 meses** (a ofertar por los licitadores)

Canon máximo establecido por vehículo y kilómetro:

- Desde Valladolid hasta Cuéllar: 0,0621 euros/Km.
- Desde Cuéllar a Segovia: 0,0712 euros/Km.

Al proceso concurren 8 y 7 grupos para cada uno de los tramos en los que se dividió la autovía, presentando ofertas con TIR (Tasa Interna de Retorno) para los inversores entre el 4,95% y el 9,4%, habiendo recaído la adjudicación con los siguientes parámetros:

	TRAMO NORTE	TRAMO SUR
TARIFA	0,0351 euros/veh.-Km.	0,0427 euros/veh.-km.
INVERSION INICIAL OBRA NUEVA	91,5 M. euros	103,3 M. euros
PAGOS DE LA ADMON. € DEL 2006, IVA INCLUIDO	146,9 M. euros	177,8 M. euros
TIR (TASA INTERNA DE RETORNO)	7'28%	8'74%

Fue puesta en servicio, como hemos dicho, en julio y septiembre del año 2008.

El contrato de concesión ha sido supervisado por la Intervención General de la Administración del Estado (I.G.A.E.), habiéndose informado favorablemente

a los efectos de no ser considerado como un activo público, y no computando como deuda pública, por estar suficientemente acreditado, la existencia de transferencia del riesgo al sector privado.

Por todo lo anterior, se considera cumplido satisfactoriamente el objetivo de materializar la construcción de la autovía Segovia – Valladolid, mediante la figura del contrato de Concesión de Obra Pública, felicitándonos de la oportunidad del momento de haberla acometido, justo antes del inicio de la crisis.

II.F. LA CRISIS ECONÓMICA Y LA VIABILIDAD DE ESTOS PROCEDIMIENTOS

Establecida la bondad de este procedimiento de participación Público-Privada, basado no solo en la necesidad de no aumentar el endeudamiento, sino sobre todo en un análisis riguroso de que el procedimiento en su conjunto, **crea valor para la administración**, frente a los métodos presupuestarios convencionales, es preciso resaltar que la crisis financiera actual ha complicado enormemente no solo la puesta en marcha de iniciativas de este tipo sino incluso la viabilidad de muchas de las concesiones otorgadas en años anteriores.

El **Ministerio de Fomento**, lanzó en el año 2007 un programa de conversión de las autovías de 1ª Generación, mediante el procedimiento de Peaje en Sombra y con pagos establecidos fundamentalmente por criterios de disponibilidad.

Es de sobra conocido por todos las dificultades con las que este programa se ha encontrado, que ha hecho que a día de hoy algunos de esos contratos no hayan ni siquiera comenzado, derivado del costoso cumplimiento de esos créditos por el excesivo número de parámetros que definían la disponibilidad, así como de la crisis económica.

Igualmente respecto de **autovías de Peaje Convencional**, fundamentalmente las que afectan a las radiales de Madrid, los accesos al aeropuerto de Barajas, la Madrid-Toledo, la Cartagena-Vera, etc., han visto disminuidos sustancialmente sus tráficos respecto de las previsiones, llegando a un incumplimiento sistemático de sus planes de negocios, poniendo en serio riesgo de quiebra muchas de estas concesiones, hasta tal punto que en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010, se incluyen disposiciones expresas para el reequilibrio económico-financiero de las concesiones de autopistas de peaje y para el reequilibrio económico-financiero de las concesiones de obras públicas para conservación y explotación de las autovías de 1ª Generación, estableciendo la posibilidad de recibir por parte del Estado préstamos participativos y actualmente en las Cortes se debate el Proyecto de Ley de Captación de Financiación en los mercados por los concesionarios de obras públicas, que trata de remediar estos problemas mediante diferentes fórmulas

como la cuenta de compensación .

Por lo que se refiere a la situación actual de la concesión de la **autovía Segovia-Valladolid**, no se está viendo ajena a esta situación general de dificultades. Si bien en el año de puesta en servicio el tráfico ha crecido en torno a un 12%, en un ambiente de descenso en los tráficos de todas las redes de carreteras, este tráfico se encuentra por debajo de las previsiones iniciales del concesionario (en torno al 70% del tráfico previsto), lo que está generando dificultades de tesorería en estos momentos de lanzamiento de la concesión (RUMP UP) por todo ello la Junta de Castilla y León está estudiando la posibilidad de la utilización de anticipos reintegrables, dado que para nosotros la concesión es viable y a buen seguro que ira a mejor y únicamente a los efectos de garantizar la viabilidad económica-financiera de la concesión (artículo 239).

III. CONCLUSIÓN

A la vista de lo expuesto debemos concluir que los sistemas de financiación de infraestructuras tienen necesariamente que sofisticarse cada vez más dadas las restricciones presupuestarias que sufren las Administraciones Públicas y el complicado momento de recesión económica en el que nos encontramos².

Indefectiblemente, con el importante bagaje de las experiencias del pasado, el futuro de las infraestructuras pasa necesariamente por una financiación a un plazo cada vez más largo en relación con su vida útil y con financiación directa privada, bien complementaria o total, para que no sea contabilizada como financiación pública con cargo a los presupuestos y para que exista un mayor control por parte del mercado de sus costes y riesgos. Para ello ha de contarse con un conjunto creciente de inversores privados a largo plazo que estén dispuestos a correr con los riesgos de la infraestructura en unas condiciones cada vez más razonables.

Utilizando este mecanismo de financiación extrapresupuestaria en esta autovía hemos cumplido, o así lo entendemos, con algo que señala la Exposición de Motivos de la Ley 13/2003, reguladora del contrato de concesión de obras públicas, esto es, "hemos hecho útil la institución" al recuperar los rasgos definidores de la figura centenaria de la concesión de obras públicas (contribución de los recursos privados a la creación de infraestructuras y equitativa retribu-

² Hace referencia al artículo del Diario Expansión de 2 de febrero de 2010 "Fomento sale en rescate de las autopistas de peaje"

ción del esfuerzo empresarial y con ello contribuimos al más rápido crecimiento económico).

Desde la Junta de Castilla y León estamos creando una **moderna y ambiciosa red de infraestructuras, integrada, rigurosamente planificada y pensada para satisfacer las necesidades de los ciudadanos de Castilla y León**, en el que **las vías de alta capacidad** para el transporte por carretera son **pieza fundamental** en la que se centra la mayor parte del esfuerzo humano y económico y todo ello con el fin de vertebrar y cohesionar de un modo definitivo Castilla y León.