

# La Xunta busca 2.500 millones para hacer cinco autovías y dos hospitales

La crisis obliga a ampliar el uso de una fórmula que hipoteca las arcas autonómicas con cargas cada vez más cuantiosas

Serafin Lorenzo

SANTIAGO/LA VOZ. Irrumpió en Galicia de la mano del Gobierno de Fraga como un mecanismo de inversión extrapresupuestaria que suscitaba reticencias políticas en la oposición pero permitía acelerar la ejecución de infraestructuras que el país necesitaba. Ocho años después, el uso de la fórmula legal que permite a la Xunta endeudarse con el sector privado para financiar obras públicas se ha generalizado en la construcción de autovías y se aplicará también a los futuros hospitales de Vigo y Pontevedra, y en las instalaciones previstas en el Plan de Residuos.

La factura ha crecido hasta el punto de que el Ejecutivo de Feijoo busca capital privado para proyectos que suman 2.496 millones de euros y que multiplicarán las hipotecas que soportan las arcas autonómicas. La partida más onerosa corresponde a infraestructuras viarias. La Xunta recurrirá a ese mecanismo, regulado por la Ley 13/2003, para ejecutar 1.512 de los 4.200 millones de inversión prevista en el Plan Move para completar la red viaria de la comunidad en el 2015. Entre las autovías previstas por el sistema concesional figuran la Brión-Noia (22,6 millones en obras), la de O Morrazo (70), la Nadela-Sarria (34,8), la Ourense-Celanova (72) y el vial de la Costa da Morte (216).

El caso de esta autovía que enlazará Carballo con Berdoias, y que ahora está en el centro del debate político por la denuncia del PSdeG de un supuesto so-



La autovía de O Salnés también fue construida recurriendo a la financiación privada | MÓNICA FERREIRÓS

## PROYECTOS DE OBRAS PÚBLICAS CON PARTICIPACIÓN PRIVADA

En millones de euros	
Hospital de Pontevedra	180
Hospital de Vigo	374
Plan de Xestión de Residuos Urbanos	430 (sobre una inversión de 502)
Plan Move (incluye cinco autovías)	1.512 (34% de los 4.200 previstos por la Xunta al 2014)



■ El sistema concesional obligó el año pasado a la Xunta a pagar 35 millones de euros en peajes en la sombra  
■ El bipartito cifró el año pasado en 233 millones la deuda acumulada por tres de las autovías en concesión: Santiago-Brión y los desdoblamientos de O Salnés y Barbanza

cesionarias, que incrementarán su participación en 100 millones sobre el borrador del plan que dejó el bipartito.

## Sanidad de Vigo y Pontevedra

Galicia ha decidido adoptar al modelo concesional en el ámbito sanitario, que ya aplican otras comunidades, pero tendrá que pagar un alto precio. Son los casos de los futuros hospitales de Pontevedra (180 millones) y Vigo (374). Las empresas a las que se les adjudiquen esos proyectos se ocuparán de financiar, construir y mantener los complejos. Pero, además, asumirán la gestión de servicios complementarios, como el aparcamiento, comedor o limpieza. En Vigo, la Xunta deberá pagar un canon de 71 millones durante 20 años, por lo que el desembolso final rebasará los 1.400 millones.

breprecio, permite evaluar el impacto de este sistema. Las obras costarán 216 millones, pero la factura final que deberá liquidar la Xunta superará los 900, ya que incluirá los gastos de explotación y de mantenimiento que realizará la empresa que resulte adjudicataria del proyecto.

La iniciativa privada también llevará el peso de la inversión

del Plan de Xestión de Residuos 2010-2020, que prevé la construcción en el sur de Galicia de un complejo de tratamiento complementario del de Cerceda, además de ocho nuevas plantas de compostaje y de la mejora de las condiciones de las instalaciones existentes. De los 502 millones de inversión, 400 correrán por cuenta de las empresas con-

## Las tres autovías en servicio adjudicadas por concesión suman una deuda de 233 millones en las cuentas gallegas

La extensión del sistema concesional como procedimiento que permite a las Administraciones licitar obra pública a través de inversión extrapresupuestaria ha reabierto el debate sobre las hipotecas millonarias de esta fórmula en época de crisis.

Las tres autovías adjudicadas por concesión y que están en servicio suman una deuda de 233 millones, casi la mitad de los 479 que figuraban en rojo en el balance contable que Touriño presentó a su salida del Gobierno. Son la Santiago-Brión y las de

O Salnés y Barbanza. El endeudamiento por esas infraestructuras se multiplicará cuando se abran al tráfico otras cinco autovías que la Xunta considera estratégicas y en las que utilizará el mismo sistema concesional.

## Peajes en la sombra

Además de amortizar la deuda con las adjudicatarias, este procedimiento aboca a la Administración a pagar cada año un peaje encubierto a la empresa que construye, explota y mantiene el vial. El importe varía en función

de los tráficos y la tarifa marcada en el contrato. Por las tres autovías en servicio, la Xunta pagará este año a las adjudicatarias 13 millones en peajes en la sombra, además del abono por la gratuidad selectiva de los tramos de la AP-9 de Rande y A Barcala, y del correspondiente al vial Dozón-Ourense (AG-53). Con la adopción del sistema concesional en esta última infraestructura, el bipartito asumió la fórmula que PSdeG y Bloque habían criticado en el fraguismo. Además, al anterior Gobierno le tocó cor-

tar la cinta de las tres autovías en servicio que la Xunta de Fraga había adjudicado por concesión, un procedimiento habitual en Fomento y el resto de las comunidades.

Su extensión al ámbito sanitario ha basculado hacia la privatización de servicios un debate que ahora vuelve a activarse en las infraestructuras, donde las dudas del Gobierno de Feijoo sobre si aplaza la autovía de la Costa da Morte subrayan el coste de un sistema que añade más lastre a las cuentas gallegas.

El Ejecutivo aduce que el límite de la deuda que establece Facenda garantiza la solvencia en el pago

El Gobierno gallego argumenta que el concesional es un sistema de adjudicación que las Administraciones llevan años empleando y argumenta en defensa de ese procedimiento que debe tener reflejo en la programación presupuestaria de cada ejercicio. En ese sentido, la Consellería de Facenda establece el tope máximo de endeudamiento, lo que garantiza la solvencia en la amortización de las cargas hipotecarias contraídas con las empresas y evitará, al mismo tiempo, la aparición de problemas en el futuro que pongan en peligro la liquidez de la caja autonómica.

El Ejecutivo quiere «optimizar» la fórmula con la inclusión en los contratos de concesión de nuevas obligaciones para las adjudicatarias de infraestructuras viarias. La que asuma la construcción de la autovía Brión-Noia, por ejemplo, tendrá que ocuparse también de mantener carreteras de titularidad autonómica que se encuentren en el entorno del vial.

## El cuarto modelo gallego para hacer obras públicas

La fórmula concesional es el cuarto modelo que la Xunta ha aplicado en los últimos años para financiar viales.

El primer sistema de reparto de costes con la empresa lo puso en práctica en la segunda fase de la autopista A Coruña-Carballo (AG-55). La Administración aportó el 85% de la inversión, y la empresa, el 15% restante. En la autopista Vigo-Baiona, el Gobierno de Fraga creó por vez primera en este ámbito una sociedad pública, participada al 50% con la Empresa Nacional de Autopistas (ENA), entonces propiedad del Estado. Las obras, por tanto, se financiaron con capital público.

Pero la actuación que marcó un hito en la financiación vial fue la AP-53, el único de España con dos titulares diferentes. Entre Santiago y Dozón, las dos cajas gallegas, Caja Madrid, cuatro constructoras y tres concesionarias aportaron 156 millones, la Xunta puso 60, y el Estado, un préstamo de otros 60. Ahora, Fomento exige el reintegro esa cantidad para transferir la autopista a la Xunta, que creó una sociedad pública para completar el trazado hasta la autovía A-52.