

# Infraestructuras, Fondos Europeos y financiación privada

.....  
 José María Piñero Campos  
 Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos  
 Ministerio de Medio Ambiente  
 .....

## RESUMEN

Superadas las limitaciones que el gobierno hubo de imponer en materia de inversiones para asegurar el cumplimiento de los acuerdos de Maastricht, en los últimos años se ha producido una normalización de la actividad en las inversiones en infraestructuras con participación creciente de la iniciativa privada en la financiación de las mismas. En los próximos años España se enfrenta a un reto singular pues hasta el 2006 dispondrá de fondos comunitarios destinados al logro de la convergencia real con Europa, esto es, situarse en condiciones adecuadas de competitividad con el resto de los países comunitarios. Las inversiones previstas alcanzarán los 19 billones de pesetas de los que 2,8 billones corresponderán a proyectos financiados por la iniciativa privada y, de ellos, alrededor de 1,7 billones estarían aún por identificar. La determinación de proyectos rentables, necesarios, además, desde los puntos de vista político y social, requerirá un gran esfuerzo de imaginación y la adopción, por parte de la administración, de medidas favorables, contables y fiscales, capaces de ampliar el espectro de proyectos que merezcan abordarse.

## ABSTRACT

After overcoming the limitations that the Government were forced to set in terms of investment in order to meet the Maastricht agreements, new laws have recently been introduced regarding investment in infrastructure with the growing participation of private initiatives in the financing of the same. In forthcoming years Spain will face a particular challenge as up to the year 2006 it will receive community funds in order to obtain real convergence with Europe, and to set the country in a suitable position to compete with the other community countries. The established investments are to the value of 19 billion pesetas, 2.8 billion of which corresponding to projects financed by private initiative and, of these, around 1.7 billion has yet to be found. The establishment of profitable and necessary projects, from both a political and social point of view, requires a great deal of imagination and the application by the Administration of favorable, accountable and tax measures in order to broaden the scope of projects which deserve to be taken on.

## 1. INTRODUCCIÓN

Hace aproximadamente dos años la Revista de Obras Públicas me solicitó un artículo sobre los Fondos Europeos y su incidencia en la Obras Públicas en España. Traté en dicho artículo

de establecer una especie de guía rápida para profesionales de las Obras Públicas de lo que eran los Fondos europeos y como, quizás sin ellos mismos saberlo, su existencia estaba posibilitando la realización de gran parte de su actividad. Aprovechando la ocasión del número monográfico dedicado a las

.....  
 Comentarios a este artículo, que deberán ser remitidos a la Redacción de la ROP antes del 30 de octubre de 2000.

Recibido en ROP: junio de 2000

Obras Públicas y la Economía intentará dar un nuevo paso en la misma dirección tratando de explicar como se combinan las nuevas fórmulas de financiación privada de infraestructuras con los Fondos europeos, de modo que se optimice su utilización conjunta.

En el presente artículo, comenzaré, en el apartado 2, por plantear lo que se entiende por financiación privada de infraestructuras, para pasar, en el apartado 3, a exponer el impulso proporcionado por la Unión Europea a dicha financiación privada. En el apartado 4 se exponen las fórmulas de financiación privada de infraestructuras desarrolladas actualmente, para desarrollar, en los apartados 5 y 6, los casos concretos de la combinación de Fondos europeos y la financiación privada de infraestructuras correspondientes a Sociedades Estatales, con especial hincapié en el Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) y la Sociedades de aguas. Finalmente, la combinación del sistema de concesión con los Fondos europeos merece un último apartado antes de llegar a las conclusiones.

## **2. LA FINANCIACIÓN PRIVADA DE INFRAESTRUCTURAS**

Paralelamente a la utilización de los Fondos Europeos, se plantea como una interesante posibilidad la utilización de la llamada financiación privada de infraestructuras. Antes de empezar habría que poner de manifiesto que bajo la denominación de financiación privada de infraestructuras se agrupan una serie de fórmulas que no responden exactamente a dicha denominación si no es entendida en un modo amplio. Por ello, otras denominaciones como financiación extrapresupuestaria de inversiones o fórmulas de financiación de infraestructuras sin repercusión en el déficit público quizás pudieran resultar más ajustadas a la realidad. En cualquier caso, cuando en lo sucesivo se haga referencia a financiación privada de infraestructuras, se estará aludiendo a un concepto amplio que incluya, quizás de manera más apropiada, a las otras denominaciones.

La financiación privada de infraestructuras se ha puesto de moda en gran parte debido a los esfuerzos que los distintos países miembros de la Unión Europea han tenido que realizar para acceder a la Unión Económica y Monetaria. Dichos esfuerzos se concretaron en la realización de los llamados Programas de Convergencia que incluían, entre otros, unos objetivos de disminución del déficit público que limitaban extraordinariamente el gasto público. En la actualidad, los Programas de Convergencia han dado paso al Pacto de Estabilidad, que supone el mantenimiento continuado de la disciplina presupuestaria.

Cuando hoy día se habla de limitar el gasto público se sabe que ello significa casi inexorablemente reducir las inversiones, ya que el resto de gastos encuadrados en los Presupuestos

Generales del Estado resultan prácticamente ineludibles. Prácticamente nadie se plantea reducir las pensiones, las prestaciones de desempleo, el gasto sanitario, el gasto en educación, las transferencias a Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales, etc., etc. Lo mismo se podría decir del gasto de personal una vez reducido el poder adquisitivo de los funcionarios o los gastos corrientes apurados al máximo tras sucesivos recortes. En este contexto las inversiones resultan el único concepto donde existe un cierto margen para la reducción de los gastos

El problema es que las inversiones son un factor importante para el desarrollo y la ausencia o disminución de las mismas implicará una ralentización del mismo. Como consecuencia, el Plan de Convergencia nominal establecido para cumplir las condiciones necesarias para acceder a la U.E.M puede conllevar una disminución del desarrollo de las regiones y países menos desarrollados de la Unión Europea y, por tanto, una disminución de la Convergencia, pero en este caso de la Convergencia real que, por lo menos a nuestros efectos, es mucho más importante que la nominal.

Romper este círculo vicioso de la convergencia nominal y la convergencia real exige continuar invirtiendo sin incrementar el déficit público. La financiación privada de infraestructuras o, de modo más general, las fórmulas de financiación de infraestructuras sin repercusión en déficit resultan las únicas alternativas válidas para romper dicho círculo.

## **3. LA UNIÓN EUROPEA Y LA FINANCIACIÓN PRIVADA DE INFRAESTRUCTURAS**

### **3.1 LOS PROYECTOS GENERADORES DE INGRESOS**

De cara al nuevo período de Programación 2.000-2.006 la Unión Europea ha apostado de manera decidida por el incremento de las fórmulas de financiación privada de infraestructuras. Dicha apuesta se manifiesta a través de la nueva regulación, con relación a los Fondos de Cohesión, de los llamados proyectos generadores de ingresos. La nueva regulación mantiene la toma en consideración de los ingresos generados a efectos de reducir la tasa de financiación del proyecto, pero, mientras en la regulación anterior los ingresos generados se reducían del coste elegible, en la nueva es la ayuda, directamente, la que se calcula teniendo en cuenta los ingresos generados. Este cambio es de singular importancia ya que permite que la ayuda cubra totalmente el coste del proyecto no cubierto por los ingresos, mientras que en el caso anterior existía un porcentaje del coste elegible (una vez deducidos los ingresos) que no era ni financiable por el Fondo ni cubierto por los ingresos, lo que complicaba enormemente el esquema de financiación de este tipo de proyectos.

Además de la mejora anteriormente expresada, se da un impulso político considerable a este tipo de proyectos al com-

prometerse la Comisión en el texto del reglamento a apoyar los esfuerzos que los Estados miembros beneficiarios del Fondo realicen para potenciar al máximo el efecto multiplicador del mismo mediante el recurso a fuentes de financiación privadas.

### **3.2 EL PRINCIPIO “QUIEN CONTAMINA PAGA”**

Los nuevos Reglamentos de los Fondos Europeos prevén la posibilidad de que se reduzca la tasa de ayuda del Fondo a fin de tener en cuenta la aplicación del principio de que quien contamina paga. Es evidente que, como dicho principio hace repercutir una parte, al menos, del coste que supone la contaminación en los agentes que la hayan producido, dicha repercusión debe entenderse en el sentido de una disminución de la tasa de ayuda, aún en el caso de que la mencionada repercusión no se materialice en la práctica. Este concepto de manera indirecta, pero muy efectiva, va a incidir en la financiación privada de infraestructuras ya que es evidente que si una parte del proyecto va a tener que ser financiado por los agentes contaminadores, la mejor manera de gestionar este tipo de proyectos va a consistir en el diseño de sistemas de asociación público-privadas para su financiación.

Sin embargo, la puesta en marcha inmediata y sin excepciones de una reglamentación del tenor expuesto anteriormente provocaría importantes problemas para la financiación de proyectos medioambientales. Es por ello que la Comisión, a través de una declaración, ha matizado la aplicación del principio “el que contamina paga” mediante los siguientes criterios a tener en cuenta:

Se promoverá, mediante la modulación de los porcentajes de intervención, un sistema en virtud del cual los costes medioambientales relacionados con el tratamiento de la contaminación, o también de las acciones preventivas corran a cargo de los responsables de la contaminación.

- ▼ La aplicación del principio de quien contamina paga deberá ser compatible con los objetivos de la cohesión económica y social.
- ▼ Su desarrollo será gradual y afectará a la gama de sectores de infraestructura que abarca la financiación comunitaria.
- ▼ Deberá tenerse en cuenta la aceptación social de las cargas.
- ▼ Deberán tenerse en cuenta las disposiciones del Tratado relativas al uso cuidadoso de los recursos, especialmente del agua y la energía.

Dichos criterios se han plasmado en unas orientaciones de la Comisión que establecen lo siguiente:

Para el caso de los sectores donde existe una regulación o directiva europea que obliga a aplicar el principio “quien contamina paga”, lo que por el momento sólo se aplica a los pro-

yectos de infraestructura de recogida y tratamiento de residuos:

- ▼ Sólo se aplicarán las tasas máximas de ayuda de los distintos fondos europeos cuando se haya establecido un sistema de tarifas basado en el consumo real y que cubra como mínimo los costes de explotación, mantenimiento y una buena parte de los costes de reposición al final de la vida útil de la infraestructura a financiar. Hay que tener en cuenta que para el caso de los residuos, esta disposición significa que será necesario pagar por kilo o Tonelada de basura a recoger o tratar, lo cual sólo parece accesible, por el momento en España, para el caso de los ayuntamientos que envíen sus residuos a un centro de tratamiento o reciclaje
- ▼ Existirá la posibilidad de obtener las tasas máximas de cofinanciación si, aunque no se cumplan las condiciones expresadas anteriormente, se presenta un calendario para su cumplimiento que presente una serie de hitos que puedan ser objeto de verificación por la Comisión
- ▼ En el caso de que exista una tarifa que no esté basada en el consumo real o que no cubra nada más que los costes de explotación y mantenimiento, la tasa de cofinanciación se reducirá hasta un valor que en España se fija en un 50 %
- ▼ No se financiará ningún proyecto por parte de la Unión Europea que no cubra por lo menos, sus costes de explotación y mantenimiento mediante tarifas

Para el caso de sectores en los que no existe todavía una regulación que obligue a la aplicación del principio quien contamina paga, lo que sería el caso de las infraestructuras hidráulicas y de transportes, lo único que se exige, por el momento, es que exista algún tipo de tarifa y que los ingresos que proporciona dicha tarifa no sobrepasen los costes de explotación, mantenimiento y reposición.

Resulta interesante detenerse, aunque sólo sea momentáneamente, en el primer punto de las orientaciones relativas al sector de los residuos. Puede sorprender que se obligue, a través de la vía de aplicar la tasa de cofinanciación máxima, a recuperar mediante tarifas una parte de los costes de reposición al final de la vida útil. Dichas tarifas podrían aplicarse a la amortización de la inversión inicial lo que redundaría, según lo expuesto al hablar de los proyectos generadores de ingresos, a disminuir la tasa de cofinanciación los proyectos. Sin embargo, se “permite” la aplicación de las mismas a la reposición final de las nuevas infraestructuras, mientras que los Fondos europeos financian la inversión inicial.

El sentido de lo expuesto no es otro que financiar por una primera e irreplicable vez las infraestructuras, incentivando a la creación de un sistema de financiación estable que posibilite su renovación indefinida. La combinación inteligente de Fondos Europeos y tarifas nos puede proporcionar una oportuni-

dad, quizás única, de asegurar de modo estable la dotación de infraestructuras.

#### **4 FÓRMULAS DE FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DESARROLLADAS ACTUALMENTE**

##### **Sociedades públicas**

En este momento existe ya el Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) creado específicamente para la construcción y explotación de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa. Dicha Sociedad espera poder recibir un canon por el uso de la mencionada línea por parte de su posible explotador (RENFE). Dicho canon deberá cubrir los costes de explotación y mantenimiento del GIF más una parte de la inversión de modo que el mismo suponga el 50 % de la actividad anual del GIF, requisito establecido por el Sistema integrado de cuentas SEC-95 para que las inversiones de una Empresa Pública no computen en el déficit.

En el campo de las Obras Hidráulicas se creó a finales de 1997 la Empresa Aguas de la Cuenca del Ebro S.A. (ACESA). Durante 1998 se crearon: Aguas de la Cuenca del Sur S.A.(ACUSUR), Aguas de la Cuenca del Júcar S.A. e Hidroguardiana S.A. y en 1.999 se han creado otras cinco empresas similares: Aguas del Guadalquivir S.A., Aguas de la Cuenca del Duero S.A. y Aguas de la Cuenca del Segura S.A. Canal de Navarra S.A. y Canal Segarra-Garrigues S.A. Todas ellas, salvo las dos últimas que se dedicarán de manera exclusiva a la realización de sus respectivos canales, están destinadas a realizar obras hidráulicas de todo tipo, tanto para aumentar la cantidad del recurso agua como para mejorar su calidad. En todos los casos se espera recibir también recursos procedentes de las tarifas del agua a aplicar a regantes o consumidores del agua en general.

Finalmente, está prevista la creación de sociedades para la conservación de carreteras. En este caso parecería difícil obtener recursos de la venta del servicio, si no fuera porque, en general, está previsto que se combine dicha actividad con la explotación de autopistas de peaje, de modo que se cumpla el requisito ya mencionado del 50% de ingresos procedentes de la venta para que no exista repercusión sobre el déficit.

##### **Concesión**

La concesión de Autopistas de peaje cuenta ya con una larga tradición en España. Sin embargo, se han realizado cambios normativos que posibilitan una revitalización de esta ya vieja fórmula de financiación. Asimismo, se ha abierto la posibilidad de proceder a realizar concesiones en campos como el de las obras hidráulicas donde anteriormente no existía dicha posibilidad, salvo en el caso de las desaladoras.

Las fórmulas de Peaje en la Sombra no han sido por el momento desarrolladas en la Administración Central pero son objeto de creciente interés por un buen número de administraciones autónomas (Madrid, Murcia, Comunidad Valenciana, etc.)

##### **Abono total**

La fórmula de abono total del precio a la finalización de la obra aplicada a las infraestructuras ha sido desarrollada para los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente en 1.997 y 1.998 mediante la licitación de obra por un volumen aproximado de 150.000 millones de pesetas cada año.

##### **Fondos Europeos**

El recurso a los Fondos europeos es utilizado sistemáticamente en los Presupuestos de todas las Administraciones públicas. Resulta, sin embargo, de extraordinario interés estudiar la posibilidad de combinar este recurso con el resto de fórmulas de financiación de infraestructuras ya que esto permite incrementar el efecto multiplicador de dichos fondos, así como hacer viable alguna de las fórmulas que de otro modo serían difíciles de poner en marcha.

#### **5. EL ENTE GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (GIF) Y SU FINANCIACIÓN MEDIANTE FONDOS EUROPEOS**

El GIF se creó por la ley de Medidas de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para 1.997 y es un organismo cuya misión consiste en la construcción y administración de las infraestructuras que le adjudique el Gobierno.

Para la combinación de la financiación del GIF con los fondos europeos hay que atenerse a la regulación de los mismos. En concreto lo que se ha establecido es que el GIF se financie a través de las contribuciones del Fondo de Cohesión, ya que la mayoría de los tramos del primer proyecto desarrollado (Madrid-Barcelona-frontera) están en regiones fuera del llamado Objetivo 1 de los Fondos Estructurales, por lo que su financiación por dichos Fondos sería prácticamente imposible.

Hasta el momento actual la Reglamentación del Fondo de Cohesión exigía, para los proyectos generadores de ingresos, que se dedujera del coste total de la obra el valor actualizado neto de dichos ingresos, financiando el Fondo de Cohesión hasta el 85 % del resultado de dicha operación. El Valor actualizado Neto se calcula como resultado de restar del Valor Actualizado de los ingresos el coste también actualizado de los gastos de explotación y mantenimiento.

En el momento actual y con los datos disponibles procedentes de un estudio preliminar efectuado en el Ministerio de Fomento, se ha evaluado el Valor Actualizado neto de los ingresos del GIF en un 15 % de la inversión total, por lo que la



ayuda del Fondo de Cohesión para los primeros tramos de la Línea Madrid-Barcelona se ha establecido en el 85 % del coste total de la obra, o sea en el 72,25 % del coste total. Es evidente que el 15 % del 85% (12,75 %) que no procede del Fondo de Cohesión ni del canon a satisfacer por RENFE tendrá que ser aportado por las Administraciones Públicas y, mas concretamente en este caso, por el Estado.

En el momento actual se ha aprobado la financiación de la infraestructura de todos los tramos entre Madrid y Lleida con un coste total estimado de 277.848 millones de pesetas y una ayuda a proporcionar por el Fondo de Cohesión de 182.827. Durante el año 2.000 se espera obtener la financiación correspondiente a los suministros y montaje de la superestructura entre Madrid y Lleida y la infraestructura de nuevos tramos desde Lleida hasta la frontera y, probablemente se comenzará con la financiación de algunos tramos de la línea Madrid-Valladolid.

## **6. LAS SOCIEDADES ESTATALES Y SU FINANCIACIÓN MEDIANTE FONDOS EUROPEOS**

La Ley de Medidas de Acompañamiento a los Presupuestos Generales del Estado para 1.997 establecía la posibilidad de la creación de Sociedades Estatales para la realización de inversiones públicas. Dichas Sociedades se preveían en dos campos: la Conservación de Carreteras y las Obras Hidráulicas.

La característica específica más importante de dichas Sociedades consiste en que sus relaciones con la Administración tienen que regularse por Convenios. Dichos Convenios deben regular al menos los siguiente aspectos:

- ▼ El Régimen de Construcción y Explotación
- ▼ La Dirección, el Control, la Inspección y la Recepción de las Obras
- ▼ Las aportaciones económicas que deberá realizar la Administración
- ▼ Las Garantías que deberán aportarse

Se establece, asimismo, que las Sociedades Estatales que se creen deberán aplicar las normas de Contratación Pública contenidas en la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

Hasta el momento presente no se han materializado Sociedades Estatales de Conservación de Carreteras y, sin embargo, ya existen nueve empresas de construcción de Obras Hidráulicas. El esquema de financiación de estas Sociedades se basa en la distinción de tres tipos básicos de proyectos para los que se contemplan tres esquemas de financiación distintos:

### **Proyectos de regadíos**

Se prevé que dichos proyectos se financien con el siguiente esquema

- ▼ 50 % de aportación del Estado
- ▼ 50 % de aportación de los regantes beneficiados

En casos excepcionales en que los regantes no puedan aportar ningún tipo de financiación existe la posibilidad de que el Estado aporte el 100 % de financiación de la obra.

### **Proyectos de abastecimientos**

Se prevé el siguiente esquema:

- ▼ 50 % de financiación por parte de la población abastecida mediante repercusión en la tarifa del agua
- ▼ 50 % de aportación del Fondo de Cohesión

En casos de obras de abastecimiento situadas en regiones secas la financiación del Fondo de Cohesión podría llegar al 75 % y, excepcionalmente, al 85 %. En este último caso, ni siquiera sería necesaria la repercusión del 15 % restante en tarifas y podría ser aportado por el Estado.

### **Proyectos medioambientales**

Se prevé el siguiente esquema de financiación:

- ▼ 15 % de aportación del Estado
- ▼ 85 % de aportación del Fondo de Cohesión

Como se puede observar el Fondo de Cohesión puede aportar un volumen de financiación de una extraordinaria importancia para la viabilidad de la realización de inversiones por parte de las nuevas Sociedades Estatales a establecer en el dominio de las Obras Hidráulicas.

## **7. LA CONCESIÓN Y SU FINANCIACIÓN MEDIANTE FONDOS EUROPEOS**

En el campo del transporte la fórmula de financiación mediante concesión de la construcción y explotación es una fórmula que ya es clásica en España y que en el momento actual parece obligado recuperar y potenciar.

En el campo de las Obras Hidráulicas, aunque ya existía el precedente de la aplicación del sistema de concesión a la construcción de estaciones desaladoras de agua de mar, la ampliación de dicho sistema de contratación a la realización de Obras Hidráulicas con carácter general no se establece hasta la Ley de Medidas de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para 1997. La posibilidad de cobrar una tarifa por el consumo de agua de una manera relativamente sencilla y normalmente asumida por la población es la base sobre la que parece que la concesión es viable en el campo de las Obras Hidráulicas.

Acogiéndose a la posibilidad establecida en la Ley de poder proporcionar subvenciones a las empresas concesionarias, se ha previsto un fuerte apoyo por parte de los Fondos europeos y en especial del Fondo de Cohesión para este tipo de contratos. Hay que significar, sin embargo, que no parece que la fórmula de la concesión de Obras Hidráulicas vaya a tener una fuerte difusión en los próximos años en el campo del abastecimiento, el saneamiento y la depuración. Ello es debido a que los sistemas de abastecimiento son normalmente sistemas muy complejos donde las nuevas obras a realizar no suelen constituir la aportación de recursos nuevos completamente independientes de los preexistentes, por lo que resulta muy difícil su tarificación separada.

En el caso del saneamiento y la depuración, el problema estriba en el agravio comparativo que puede suponer para ciertas poblaciones tener que financiar sus instalaciones de saneamiento y depuración frente a otras que han visto como eran realizadas las suyas "gratis et amore". El problema todavía se complica si se tiene en cuenta que son precisamente las últimas que dispongan de dichas instalaciones las que tengan que verse gravadas por las mismas.

El problema de la financiación del Fondo de Cohesión estriba en que la regulación del Fondo de Cohesión establece que sólo se puede financiar mediante este Fondo el 85 % de la diferencia entre el Coste de la Obra y el Valor Actualizado Neto

de los peajes o tarifas. Ello significa que existe un 15 % de dicha diferencia que tiene que ser aportado por alguna Administración Pública ya que si no existiría un "agujero" en la financiación del proyecto.

Como se ha expresado anteriormente, este problema ha sido superado en la nueva regulación del Fondo para el próximo período 2000-2006. Según dicha nueva regulación, el Fondo de Cohesión podría financiar la totalidad de la diferencia entre el Coste total de la obra y el Valor Actualizado Neto de las tarifas o peajes con tal de que dicha diferencia no fuera superior al 85 % del Coste total de la obra.

Sin embargo, de cara al futuro, mantener un esquema conservador de aplicar a los proyectos de concesión la tasa de cofinanciación máxima que permiten los Fondos europeos sería una visión reducida y timorata de nuestras posibilidades de financiación. Debemos considerar que estamos ante una oportunidad histórica de tener a nuestra disposición un volumen considerable de Fondos que probablemente no podremos repetir en el futuro. Asimismo, debemos recordar la aplicación del principio "quien contamina paga" y la posibilidad de conjugar los proyectos generadores de ingresos mediante la obtención de tarifas y la financiación mediante fondos. Como resultado de todo ello, el sistema concesional parece el sistema óptimo para que después de una evaluación cuidada y rigurosa de los posibles ingresos ligados a cada una de las infraestructuras, se combine su obtención con los Fondos Europeos, pero en lugar de utilizar un enfoque maximalista de la tasa de cofinanciación, tratando de reducir la misma al mínimo imprescindible que haga posible su realización.

## **8. CONCLUSIONES**

▼ España, ha dispuesto y dispondrá de un importante volumen de Fondos Europeos a su disposición que le va a permitir dar un fuerte impulso a la realización y modernización de sus infraestructuras.

▼ Asimismo, nos hemos dotado en los últimos años de un buen número de fórmulas de financiación privada de infraestructuras que permitirán multiplicar nuestra capacidad de actuación.

▼ Finalmente, la conjugación de ambos sistemas, financiación mediante Fondos Europeos y fórmulas privadas de financiación debe establecerse sobre nuevas bases que impliquen la optimización de los recursos a utilizar de modo que dentro de un panorama de mantenimiento de una estricta disciplina presupuestaria se pueda realizar un avance, probablemente sin precedentes, en la dotación de un sistema de infraestructuras que refuerce la competitividad y las posibilidades de convergencia real. ■