

SOM ELS MILLORS?

Les carreteres aporten una contribució essencial al benestar dels ciutadans i la seua qualitat és una responsabilitat superior dels governs. En l'esperit dels usuaris, les carreteres han de ser accessibles sense peatge directe o cost suplementari, estan generalment considerades com uns béns públics, i és el govern qui té la majoria de les vegades l'encàrrec del finançament.

Les restriccions pressupostàries de la Diputació inciten el nostre president, Alfonso, a recórrer a mecanismes de finançament extrapressupostari amb l'esperança d'augmentar els recursos disponibles per a les infraestructures de la xarxa de carreteres provincial. En el discurs polític d'Alfonso es tradueix el finançament extrapressupostari per col·laboració publicoprivada.

La col·laboració publicoprivada pot permetre l'accés a noves fonts de préstec i d'inversions (bancs particulars, fons de pensió, etc.) però aquest finançament haurà de ser reembossat i haurà de revelar-se rendible. El sector privat no funciona per filantropia: exigirà beneficis satisfactoris per la inversió realitzada. Encara que aqueixos objectius siguen legítims, la justificació de tal finançament és la reducció dels costos, l'estabilitat financera, la introducció de l'eficàcia, la innovació en la gestió i permetre, sobretot, terminis més curts de realització.

En la seua declaració de 1999, els ministres del CEMT van reconèixer que el finançament extrapressupostari podia aportar un complement al finançament tradicional gràcies a l'enginyeria financera i a un procés més eficaç de realització de la infraestructura, però ha d'utilitzar-se amb atenció i en un marc apropiat. El dit finançament té els seus límits i és objecte de disposicions molt complexes. Per aquesta raó, s'adapta més a projectes que l'envergadura i les condicions són previsibles, i on serà fàcil aplicar un peatge: ponts, túnels, trams d'autopista... i no per a una xarxa de carreteres.

Donat l'eco ampli que va obtindre a Europa el **Públic-Private Partnerships**, comprovem amb sorpresa que en la immensa majoria dels països, només un percentatge xicotet de les inversions en infraestructures de transport és realitzat per **PPPs**. Per exemple, al Regne Unit, generalment considerat com a pioner en la privatització de les inversions en infraestructures, més de 85 % dels capitals públics són utilitzats pels anomenats recursos públics tradicionals.

Per què el president Rus ha triat aquesta opció per a cobrir el necessitat finançament de la xarxa de carreteres d'aquesta la seua Diputació?

El president prepara un concurs perquè un consultor *independent* done Assistència Tècnica a l'Àrea de carreteres per a la realització d'un estudi tècnic, econòmic i financer per a la modernització, conservació i explotació en règim de concessió de la xarxa de carreteres de la Diputació. Per un muntant d'aproximadament cinc-cents mil euros, abans de finalitzar enguany arreglara de pressa i corrents el Consultor adjudicatari els treballs, assajos, mesuraments i resultats, justificant la finalitat de la concessió. El consultor farà una valoració justificada, per a cada carretera, dels costos de redacció de projectes tècnics, construcció, expropiacions, impacte ambiental, prevenció de seguretat i salut, control de qualitat, despeses generals, benefici industrial, inversions a realitzar, explotació i manteniment. Haurà de contemplar com a termini estimat de la concessió el de 30/35 anys. Finalment el consultor adjudicatari determinarà un model economicofinancer per a la concessió.

El consultor adjudicatari proposarà els funcionaris que van a la concessió?

El consultor adjudicatari assignarà les noves tasques als funcionaris que es queden en carreteres?

On ens portes, Alfonso?