



Universidad
Zaragoza

Trabajo Fin de Grado

Análisis de subvenciones públicas durante la
crisis económica española del 2008.
El caso de las concesionarias de peaje
sombra en España.

Analysis of public subsidies during the
Spanish economic crisis of 2008.
The case of shadow toll dealers in Spain.

Autor

Felipe Perea Barreira

Directores

José Basilio Acerete Gil
María del Mar Gasca Galán

Facultad de Economía y Empresa
2019/2020

RESUMEN: En el contexto de la pasada crisis económica española (2008 – 2014), este trabajo tiene como objetivo, analizar las subvenciones de carácter público concedidas a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje en España. A su vez, se estudia la relación entre esas subvenciones y los beneficios y los dividendos repartidos de las sociedades que las reciben.

Para ello, se utiliza una muestra de 24 sociedades concesionarias de peaje sombra y el período del estudio es de 2008 a 2014. Una vez contextualizado el momento histórico y el sector estudiado, y expuestos los resultados, reparto de dividendos y subvenciones concedidas, se analiza la relación entre sí, individualmente y por Comunidades Autónomas.

La conclusión del estudio es la misma tanto a nivel individual de las concesionarias, como por Comunidades Autónomas. En una época de recesión económica, la gestión de los recursos públicos debe ser más eficiente que nunca y los importes de las subvenciones concedidas por la Administración durante la crisis fueron excesivos en comparación con el rendimiento que tuvieron las concesionarias.

ABSTRACT: In the context of the last Economic crisis in Spain (2008 – 2014), this work aims, to analyze these public subsidies granted to toll road concession companies in Spain. In turn, the relationship between these subsidies and the profits and dividends distributed from the companies that receive them is studied.

To do so, a sample of 24 shadow toll concessionaires is used and the period of study is from 2008 to 2014. Once the historical moment and the sector studied have been contextualized, and the results, distribution of dividends and subsidies granted are presented, the relationship among them is analyzed individually and by the Autonomous Communities.

The conclusion of this study is the same both, individually by concessionaires and by Autonomous Communities. At a time of economic recession, the management of public resources must be more efficient than ever, and the amounts of subsidies granted by the Administration during the crisis were excessive compared to the performance of the concessionaires.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	4
CONTEXTUALIZACIÓN	5
Crisis económica española del 2008.....	5
Colaboraciones público-privadas.....	6
El sector del Peaje Sombra en España.....	8
Regulación del peaje en sombra en España	9
Normas de Contabilidad Aplicadas a las Concesiones con Peaje Sombra	11
DESARROLLO	12
Descripción de la muestra.....	12
Período de estudio.....	13
Resultados y dividendos repartidos por concesionarias	14
Subvenciones recibidas por concesionarias	22
Relación Resultados – Subvenciones	24
Relación Dividendos - Subvenciones	26
Análisis por Comunidades Autónomas	27
CONCLUSIONES	31
BIBLIOGRAFÍA	33
ANEXOS	34

INTRODUCCIÓN

Después de varios años de crecimiento económico ininterrumpidos, en el año 2008, empezó lo que se ha denominado la crisis económica española que se enmarcó en una crisis económica mundial y duró hasta el año 2014. Debido a dicha crisis, la economía española entró en recesión, lo que derivó en graves problemas sociales como elevados índices de desempleo.

A partir de 2003, debido a la primera regulación estatal del peaje sombra y sus beneficios contables, las adjudicaciones empezaron a hacerse de manera más frecuente alcanzando sus máximos en los años previos a la crisis.

En 2007, mientras que, en muchas Comunidades Autónomas, el peaje sombra superaba a la gestión directa de la Administración; el gobierno central empezó a otorgar concesiones de mantenimiento bajo peaje sombra dentro del denominado Plan de Adecuación de Autovías.

Durante los años que duró la crisis, las administraciones públicas tuvieron un papel importante en la consecución de las actividades de las autovías de peaje en sombra con sus ayudas en forma de subvenciones.

El presente trabajo tiene que objetivo, analizar la eficiencia de subvenciones por parte de las administraciones públicas hacia las concesionarias de autovías de peaje sombra, a la vez que estudia la relación de ésta con los resultados económicos de las compañías estudiadas. Este sector resulta interesante, dado que las sociedades que pertenecen a él desarrollan colaboraciones público-privadas (CPP), por lo que es habitual que reciban fondos desde el gobierno, pero que se enfrentaba por primera vez en una coyuntura económica tan delicada.

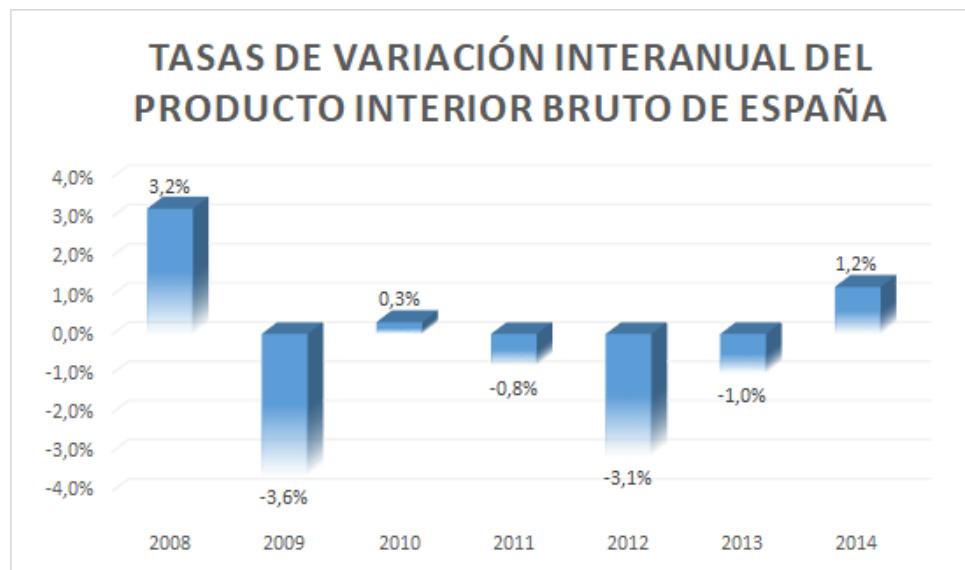
CONTEXTUALIZACIÓN

Crisis económica española del 2008

La crisis económica en España empezó realmente en Estados Unidos, donde, desde hacía algunos años, los bancos empezaron a conceder hipotecas sin ninguna clase de control, de modo que sus valores eran muy superiores a los de los bienes hipotecados. Dichos créditos se conocieron como *hedge funds*. El principal objetivo de los fondos de inversión que gestionaban los fondos mencionados era la especulación en bolsa y, como carecían de supervisión, llenaron de “basura financiera” su propio mercado primero y luego el extranjero, sobre todo el europeo.

En España, la crisis financiera internacional se encargó de pinchar la burbuja inmobiliaria que se había generado desde mediados de los años 90. En el 2010, dos años después de declarada la crisis, se generó otro proceso especulativo, en este caso, contra la deuda pública española (Fernández, 2016).

A nivel económico, España entró en recesión oficialmente cuando, en 2009, su PIB¹ disminuyó por primera vez en quince años. En el siguiente gráfico, se puede observar cómo hubo una leve recuperación en 2010, pero que solo en 2014 el crecimiento fue más considerable, dando por terminada la crisis.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE), 2020

¹ El Producto Interior Bruto (PIB) refleja el valor de los bienes y servicios finales producidos por unidades residentes en un territorio y en un período de tiempo.

A nivel social, esta crisis tuvo consecuencias gravísimas en el mercado laboral. La tasa de paro², que en los años anteriores se mantenía estable en torno al 8%, superó el 20% en el 2010 y alcanzó su culmen en el primer trimestre del 2013 alcanzando un 26.94%.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE), 2020

Colaboraciones público-privadas

Una vez realizada una aproximación histórica y económica del contexto en el que se encontraba España entre el 2008 y el 2014, conviene conocer el entorno en el que se encuentran las compañías concesionarias de autovías de peaje sombra españolas y sus principales características. Por lo tanto, se va a describir qué son las colaboraciones público-privadas, sus principales características y la evolución histórica del peaje sombra en España hasta el año 2008. Además, se comentará la composición y características del sector de las autovías de peaje sombra.

Aunque no haya una definición aceptada internacionalmente, el Banco Mundial, en su guía “Public-Private Partnerships Reference Guide” (2014) define una Colaboración Público-Privada como “un contrato de largo plazo entre una parte privada y una entidad gubernamental, para proveer un activo o servicio público, en el cual la parte privada asume un riesgo significativo y la responsabilidad de la administración y la remuneración está enlazada con el desempeño”.

² La Tasa de Paro es el cociente entre el número de parados y el de activos. Normalmente expresado en porcentaje.

En esencia, se trata de una relación contractual entre un ente público y otro privado para desarrollar un determinado trabajo público y, además, tiene dos características fundamentales:

1. La transferencia de riesgos a la parte privada. La definición de riesgo significativo puede ser muy ambigua y de difícil precisión, por lo que se hace importante matizar este término. Se entiende por riesgo significativo, la mayoría de ellos o los más relevantes (que generen más impacto). Son los socios privados quienes adquieren dichos riesgos.
2. Relación contractual a largo plazo. Esta característica está directamente ligada a la eficiencia estas formas de contratación en el caso de infraestructuras. Unida a la característica anterior de transferencia de riesgos, en un principio, las desviaciones por falta de gestión adecuada deberían ser asumidas, íntegramente, por la parte privada.

España cuenta con gran tradición en el recurso a la financiación privada en infraestructuras. A mediados del siglo XIX, encontramos un precedente histórico del marco legislativo, que regulaba el recurso a la financiación y/o gestión privada de infraestructuras públicas: La Instrucción de Obras Públicas de 10 de octubre de 1845.

Desde entonces, sucesivas leyes fueron promulgadas con el fin de incentivar la inversión de recursos financieros desde la iniciativa privada en la construcción y operación de infraestructuras públicas.

En la primera década del siglo XXI, España se convirtió en uno de los mercados más activos en cuanto a CPPs en áreas como el transporte (carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos, etc), equipamientos sociales (hospitales, centros educativos, centros penitenciarios, etc), energía y agua.

A modo de ejemplo, en el período de 1998 a 2008, se adjudicaron casi 50 proyectos de carreteras, con una inversión superior a 20.000 millones de euros, 13 hospitales, 10 edificios sociales, 12 concesiones ferroviarias, 13 puertos deportivos, 19 puertos comerciales y existían 10 concesionarias del servicio de agua en grandes ciudades (Rebollo, 2009).

El sector del Peaje Sombra en España

El concepto de peaje en sombra se ideó en el Reino Unido a finales de los años 80, cuando adoptaron una serie de reformas para lograr una mayor eficiencia en la provisión de infraestructuras públicas, pero en España, las primeras concesiones en régimen de peaje sombra datan de 1998.

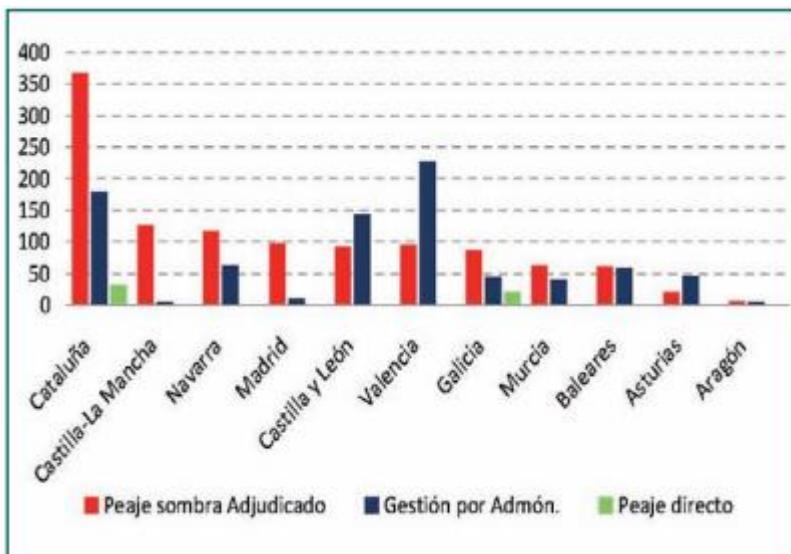
Una concesión de peaje en sombra es CPP, en la que la Administración transfiere a una concesionaria privada el proyecto, construcción, conservación y explotación de la carretera durante un plazo fijado, de modo que la remuneración al concesionario no provenga de los usuarios, sino de la Administración correspondiente que subvenciona los usuarios.

Las primeras administraciones que desarrollaron el peaje en sombra en España fueron las comunidades de Madrid (M-45 y M-501) y de Murcia (C415). Para ello, primero ampliaron el amparo legal y después licitaron las correspondientes concesiones, que fueron adjudicadas en 1998 y 1999.

El concepto de concesión que manejaba el Ministerio de Fomento estaba muy ligado al peaje directo, por lo que, descartó inicialmente la aplicación del peaje sombra. No fue hasta el año 2003, que se incluyó de forma explícita dicha figura, como se tratará con más detalle posteriormente.

A partir del 2002 el sistema de peaje sombra empezó a consolidarse en España. El grueso de las adjudicaciones ocurrió entre 2005 y 2007, ambos inclusive. En total, la longitud de vías de gran capacidad adjudicadas por las CCAA en el año 2009 ascendía 1.130 km. Destacaba Cataluña con 368 km repartido en 6 contratos, la que más, y Aragón con solamente 5,2 km, la que menos.

Entre los años 1998 y 2008, en las CCAA que otorgaron concesiones de carreteras, el peaje sombra supera a la gestión directa por la administración. De hecho, durante ese período, Castilla-La Mancha y Madrid prácticamente todas sus concesiones era de peaje en sombra, mientras que Cataluña y Galicia fueron las únicas utilizaron los tres sistemas contemplados para la financiación de carreteras.



Fuente: Revista de Obras Públicas nº 3.506. Año 157 enero 2010

El Ministerio de Fomento desarrolló el denominado Plan de Adecuación de Autovías de Primera Generación. Este plan pretende acondicionar a los estándares de calidad de las de nueva construcción las primeras autovías que se construyeron en España.

El citado plan, empezó a otorgar en 2007 la concesión de importantes tramos de su Red de Carreteras de modo que hasta el 2009 ya había otorgado en concesión el mantenimiento de 989km. En el anexo 1 se puede observar un mapa de España en el que se especifican las vías de gran capacidad con peaje sombra en 2009 (Vassallo, et. al., 2010).

Regulación del peaje en sombra en España

En España, el peaje en sombra aparece regulado por primera vez en la legislación estatal en la Ley de Concesiones³ a la modernización, conservación y explotación de carreteras mediante la modalidad de peaje en la sombra y a las denominadas autovías de primera generación en la Red del Estado, que fueron construidas a finales de los años 80 y necesitaban reformarse y adaptarse a las nuevas normativas.

Sin embargo, con anterioridad a dicha ley, algunas comunidades autónomas ya habían comenzado a trabajar con esa modalidad de financiación de carreteras en su legislación específica. Son los casos, por ejemplo, de la Comunidad de Madrid o la Región de Murcia, ambas desde el año 1997.

³ Ley 13/2003, de 23 de mayo, Reguladora del Contrato de Concesión de Obras Públicas

La Ley de Concesiones se incorporó al Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (TRLCAP). Y es, únicamente allí, en su artículo 225, donde se introduce la posibilidad de la aplicación del peaje en sombra, al establecer que:

“El concesionario será retribuido directamente mediante el precio que abone el usuario o la Administración por la utilización de la obra, por los rendimientos procedentes de la explotación de la zona comercial y, en su caso, con las aportaciones de la propia Administración de acuerdo con lo previsto en esta Ley, debiendo respetarse el principio de asunción de riesgo por el concesionario”.

El principio de asunción de riesgo por parte del concesionario diferencia el contrato de concesión de peaje en sombra de lo que sería uno de construcción y explotación con pago aplazado por la Administración. Eso establece el fundamento, en Contabilidad Nacional, para su tratamiento. De esa manera, la infraestructura construida no figurará en el balance de la Administración, sino en el del concesionario.

Como en el resto de la Ley de Concesiones no se vuelve a mencionar la modalidad de retribución del concesionario, se entiende que las normas a aplicarse son las mismas para peaje real y para peaje en sombra, de modo que, aspectos como el objeto del contrato, las actuaciones preparatorias del mismo, el proceso de adjudicación, derechos y obligaciones, equilibrio económico o ayudas y subvenciones son iguales para ambos tipos de concesiones.

Cuando España entró en crisis, en algunas Comunidades Autónomas ya habían desarrollado determinados proyectos de nuevas autovías en modalidad de peaje en sombra.

En aquel contexto, esa modalidad tenía como principales ventajas el poder hacer viable la realización de determinados proyectos para la Administración que probablemente no se harían y la reducción en los períodos de construcción y puesta en servicio de la infraestructura.

En el caso de los peajes en sombra, la reducción del período de construcción y puesta en servicio era especialmente importante en proyectos de alta rentabilidad socioeconómica, en los que se justificaba el mayor coste financiero (Cañas, et al., 2006).

Normas de Contabilidad Aplicadas a las Concesiones con Peaje Sombra

El Eurostat, Oficina Europea de Estadística, en su Decisión sobre el Tratamiento de las Asociaciones Público-Privadas, de 11 de febrero de 2004, determina las reglas a aplicar para determinar la viabilidad de un proyecto de peaje en sombra.

La contabilización de las inversiones correspondientes, se llevan a cabo en función del análisis de tres tipos de riesgos:

1. El riesgo de construcción: Comprende los retrasos en la ejecución, consecuencia del incumplimiento de estándares señalados, costes adicionales de construcción, entre otros.
2. El riesgo de demanda: Se entiende como el derivado de los cambios en la demanda de los servicios que se ofrecen por el concesionario. Pueden darse por factores independientes de su actuación, como los ciclos económicos o nuevas tendencias de mercado. La Administración podría asumir ese riesgo, asegurando el pago al concesionario independientemente del nivel de demanda.
3. El riesgo de disponibilidad: Se refiere a las consecuencias para el concesionario de no proveer adecuadamente los servicios detallados en el contrato en la cantidad o calidad acordada.

Se deduce de los criterios del Eurostat que, para que la infraestructura figure en el balance de la concesionaria (y no en el de la Administración), es necesario que exista una evidencia significativa de que la concesionaria asume la mayor parte del riesgo de construcción, además de, la mayor parte, o bien del riesgo de demanda, o bien, del riesgo de disponibilidad.

Tratándose de una concesión de peaje en sombra, por un lado, la concesionaria debe asumir tanto el riesgo de construcción, como, al menos, el riesgo de demanda o el riesgo de disponibilidad, en su mayor parte, para que la nueva infraestructura pueda figurar en su balance.

Por otro lado, los frecuentes pagos de la Administración a la concesionaria (peajes en sombra), se tratarían como producción de mercado para la sociedad concesionaria y como un gasto para la Administración.

Si al final del período de concesión, el activo construido se entrega a la Administración, se computará como formación bruta de capital fijo de la Administración, compensada por una transferencia de capital por el valor residual de dicho activo.

En todo ese proceso, la Administración no tendría incidencias en su capacidad o necesidad de financiación, beneficiándose así de esta relación al contar con infraestructuras sin afectar su déficit público (Cañas, et al., 2006).

Delante de todo lo descrito anteriormente, se observa que, cuando llega la crisis en España, el sector del peaje sombra estaba en expansión y crecimiento desde sus comienzos en España, en 1998, pero sobre todo desde su regulación estatal en 2003.

DESARROLLO

En este apartado, se procede a realizar la parte analítica del trabajo. Partiendo de las bases expuestas anteriormente, se hace un estudio detallado, analizando como está compuesta la muestra y el período que se analiza.

Posteriormente, se estudiarán sus resultados, reparto de dividendos y las subvenciones recibidas, primeramente, de manera individual en cada una de las compañías de la muestra y, luego, por Comunidades Autónomas.

Y finalmente, se comparará las subvenciones concedidas con los resultados de las concesionarias y los dividendos repartidos.

Descripción de la muestra

En el estudio, se analizarán 24 concesionarias de peaje sombra, repartidas en 10 comunidades autónomas, como aparecen en la tabla siguiente.

ACCESOS DE IBIZA SA	BALEARES
CEDINSA ARO CONC.DE LA GENERALITAT CATALUNYA SAU	CATALUÑA
AUTOVIA DE LA MANCHA SA, CONCESIONARIA DE LA JCCM	CASTILLA-LA MANCHA
AUTOVIA DE LOS PINARES SA	CASTILLA Y LEÓN
AUTOVIA DEL BARBANZA CXG SA	GALICIA
AUTOVIA DEL CAMINO SA	NAVARRA
CONCESIONES MADRID SA	MADRID
EIX DIAGONAL CONCESSIONARIA DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA SA	CATALUÑA
CEDINSA EIX LLOB CONC. GENERALITAT CATALUNYA SAU	CATALUÑA
EUROGLOSSA 45 CONCESSIONARIA DE LA COM DE MADRID SAU	MADRID
IBISAN SOCIEDAD CONCESIONARIA, S.A.	BALEARES
MADRID 4072 SOCIEDAD CONCESIONARIA, S.A.	MADRID
AUTOVIA DEL NOROESTE CONCESSIONARIA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA S.A.U.	MURCIA
CARRETERA PALMA-MANACOR CONCESSIONARIA DEL CONSELL INSULAR DE MALLORCA S.A.	BALEARES
RUTA DE LOS PANTANOS, S.A.	MADRID
AUTOVIA DEL PIRINEO, S.A.	NAVARRA
REUS ALCOVER CONCESSIONARIA DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA SA	CATALUÑA
AUTOESTRADA DO SALNES, SOCIEDADE CONCESIONARIA DA XUNTA DE GALICIA SA	GALICIA
CONCESIONARIA SANTIAGO BRION, SA	GALICIA
CEDINSA TER CONC.DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA SA	CATALUÑA
AUTOPISTATRADOS 45, S.A.	MADRID
AUTOVIA DEL TURIA CONCESSIONARIA G.V., S.A.	VALENCIA
VIASTUR, CONCESSIONARIA DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS, S.A.	ASTURIAS
AUTOVIA DE LOS VIÑEDOS S.A.	CASTILLA-LA MANCHA

Fuente: *Elaboración propia*

Cataluña y la comunidad de Madrid son las comunidades con mayor participación, con cinco concesionarias cada una, seguidas por Baleares y Galicia con tres. Castilla La Mancha y Navarra tienen dos y Castilla y León, Murcia, Comunidad Valenciana y Asturias cuentan con solamente una concesionaria.

Período de estudio

El período del análisis comprende desde el año 2008 hasta el 2014. El punto de partida está marcado por el año en el que la crisis llega a España y es, a partir de entonces, cuando sus efectos empiezan a darse a notar.

Respecto a éste, posee ciertas excepciones. En los casos de Barbanza, Noroeste, Autónoma de Murcia, Pirineo, Reus Alcover, Santiago Brion y Autovía del Turia los datos empiezan a analizarse en el 2009, mientras que en los casos de Eix Diagonal y Ter, los datos empiezan en el 2011.

El último año de estudio será el 2014, dado que fue ese año en que, oficialmente, la crisis se dio por terminada y, a partir de entonces, las concesionarias empiezan a recuperarse.

Resultados y dividendos repartidos por concesionarias

A continuación, por orden alfabético, se procede a exponer y analizar los resultados de explotación, resultados del ejercicio y distribución de dividendos de las compañías de la muestra.

Todos los datos a continuación fueron extraídos íntegramente de las cuentas anuales de cada una de las compañías concesionarias correspondientes.

Todos los valores a continuación están expresados en euros.

1. ACCESOS DE IBIZA S.A.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación	1.201.835,00	1.620.515,00	1.724.301,00	1.563.463,00	1.622.754,00	1.596.090,00	2.173.356,00
Rdo Ejercicio	64.999,00	236.917,00	188.831,00	151.239,00	192.687,00	132.858,00	487.186,00
Dividendos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración propia

Accesos Ibiza empieza en el 2008 con resultados de explotación negativo, pero a partir del año 2009 ya lo tiene positivos. En el año 2014 alcanza su máximo al superar los 2 millones de euros de resultado de explotación. Los resultados del ejercicio presentan una evolución similar. Aunque entre el 2008 y el 2010 presente números negativos, a partir del 2011 revierte esa tendencia y se recupera. La compañía no repartió dividendos durante el período de estudio.

2. CEDINSA ARO CONC.DE LA GENERALITAT CATALUNYA SAU

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación	-233.788,00	136.906,06	1.308.459,37	927.037,44	1.355.703,46	1.489.889,75	2.077.644,97
Rdo Ejercicio	-946.339,00	-1.129.593,11	-371.776,97	2.215,57	343.977,12	218.683,69	468.010,66
Dividendos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración propia

Cedinsa Aro presentó resultados de explotación estables y positivos durante la mayor parte de la crisis económica. En el último año de la crisis, mostró un incremento importante pasando de 1.5 millones de euros a 2.1 millones de euros, algo que no se había producido en los años anteriores, en los que presentaba subidas y bajas de un año a otro en sus resultados. Aunque sean números inferiores, los resultados del ejercicio presentan una evolución similar a los resultados de explotación. En cuanto a dividendos, Aro no repartió ninguno durante el período estudiado.

3. AUTOVIA DE LA MANCHA SA

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación	8.371.992,00	9.120.285,98	10.100.769,00	9.332.418,88	9.065.295,51	7.989.318,55	9.342.210,64
Rdo Ejercicio	1.890.000,00	1.890.000,00	1.890.000,00	1.890.000,00	1.890.000,00	1.890.000,00	1.890.000,00
Dividendos	0,00	1.701.000,00	1.701.000,00	1.701.000,00	1.701.000,00	1.701.000,00	1.701.000,00

Fuente: Elaboración propia

La Autovía de la Mancha tuvo resultados muy positivos durante el período en el que se desarrolló la pasada crisis económica en España. Salvo en el año 2013, en el que tuvo 7.9 millones de euros de resultado de explotación, en todos los demás ejercicios estudiados superó los 9 millones de euros. Sus resultados del ejercicio no podían ser más estables. Obtiene 1.89 millones de euros en todos los ejercicios estudiados. Salvo en el ejercicio 2008, en todos los demás repartió dividendos por importe de 1.7 millones de euros cada año.

4. AUTOVIA DE LOS PINARES SA

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación	220.000,00	793.000,00	946.000,00	1.448.820,00	1.055.076,04	1.283.773,28	1.482.010,67
Rdo Ejercicio	-484.000,00	-1.406.000,00	-1.358.000,00	-605.680,00	-960.487,91	538.683,47	1.267.227,04
Dividendos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración propia

La Autovía de los Pinares mostró resultados de explotación positivos durante todos los años de estudio. Cabe destacar que, salvo en el ejercicio 2012, en todos los demás años aumentó su resultado de explotación con respecto al año anterior. Sin embargo, en cuanto a resultado del ejercicio, presentó números negativos hasta el ejercicio 2012. En los ejercicios 2013 y 2014 ya mostró recuperación y obtuvo beneficios. Durante todo el período estudiado, no repartió dividendos.

5. AUTOVIA DEL BARBANZA CXG SA

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación		205.689,79	79.355,49	767.304,94	911.745,42	2.747.058,62	2.485.807,24
Rdo Ejercicio		-1.764.194,17	-1.494.770,26	-2.590.700,57	-2.405.061,70	1.309.558,16	428.300,20
Dividendos		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración propia

La autovía del Barbanza muestra resultados de explotación positivos, en su caso, desde el año 2009 hasta el 2014, sin embargo, sus resultados del ejercicio presentan números negativos hasta el 2012, alcanzando su ápice en el 2011 con 2.5 millones de euros en pérdidas. En los años 2013 y 2014 se recupera y obtiene resultados positivos.

Durante todo el ciclo de este estudio, no repartió dividendos a sus accionistas.

6. AUTOVIA DEL CAMINO SA

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación	13.341.564,00	14.278.945,00	17.063.029,00	17.827.528,00	16.848.883,00	16.476.262,00	18.682.925,00
Rdo Ejercicio	4.127.464,00	6.133.189,00	762.543,00	6.230.858,00	2.814.392,00	3.215.781,00	15.962.096,00
Dividendos	0,00	0,00	37.487.047,00	8.519.572,00	8.914.920,00	4.224.605,00	4.468.107,00

Fuente: Elaboración propia

La autovía del camino obtuvo resultados muy positivos durante los años de estudio, incluso creciendo en algunos años. Además, reparte dividendos a partir del 2010, años en el que se aprueba además una distribución extraordinaria de dividendos por 29.6 millones de euros. Como ya había aprobado repartir 7.8 millones de euros, el total aprobado a repartir en dicho ejercicio fue de 37.4 millones de euros.

7. CONCESIONES MADRID SA

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación	17.850.595,40	19.904.128,60	18.733.784,58	20.140.855,45	16.125.000,00	20.189.000,00	23.935.000,00
Rdo Ejercicio	10.344.441,65	11.297.917,30	10.346.029,14	11.227.580,18	5.454.000,00	6.652.000,00	31.708.000,00
Dividendos	0,00	0,00	0,00	7.053.690,00	4.167.000,00	4.766.000,00	17.294.000,00

Fuente: Elaboración propia

Concesiones Madrid presenta resultados positivos en todos los años analizados. En todos los ejercicios, el resultado del ejercicio es inferior al de explotación, excepto en el año 2014, en el que el resultado del ejercicio supera al de explotación en casi 8 millones de euros. La concesionaria empieza a repartir dividendos a partir del año 2011.

8. EIX DIAGONAL CONCESSIONARIA DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA SA

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación				933.949,28	9.097.468,73	11.038.906,48	12.647.346,98
Rdo Ejercicio				-61.832,04	-5.010.159,49	-3.850.232,91	-3.654.331,30
Dividendos				0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración propia

Eix Diagonal presenta resultados de explotación positivos y crecientes a lo largo del período de estudio, sin embargo, los resultados del ejercicio presentan pérdidas. La compañía no repartió dividendos.

9. CEDINSA EIX LLOB CONC. GENERALITAT CATALUNYA SAL

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación	5.803.414,00	5.712.257,00	6.057.434,00	6.550.786,00	6.072.063,00	7.165.122,00	8.903.896,00
Rdo Ejercicio	1.370.431,00	566.079,00	210.165,00	2.087.638,00	1.620.988,00	2.500.379,00	3.819.689,00
Dividendos	0,00	0,00	0,00	0,00	3.000.000,00	3.900.000,00	2.974.000,00

Fuente: Elaboración propia

Eix Llobregat presenta beneficios tanto en lo que respecta al resultado de explotación, como al del ejercicio durante todos los años de la crisis. Además, reparte dividendos a partir de 2012.

10. EUROGLOSA 45 CONCESIONARIA DE LA COM DE MADRID SAL

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación	7.577.692,00	7.430.744,00	7.478.486,00	7.199.526,00	7.451.105,00	5.086.150,00	8.418.862,00
Rdo Ejercicio	4.341.363,00	4.245.966,00	4.462.042,00	4.443.303,00	4.704.382,00	3.090.849,00	5.386.685,00
Dividendos	2.063.573,00	2.689.701,00	2.651.542,00	2.737.973,00	2.730.477,00	2.834.909,00	2.189.495,00

Fuente: Elaboración propia

Euroglosa 45 muestra números muy positivos durante todos los años de estudio. Ambos resultados, mostraron estabilidad hasta el 2012, pasaron por un pequeño bache en 2013, pero se recuperaron en 2014, alcanzando su máximo durante el tiempo analizado. Reparte dividendos todos los años, pero curiosamente, en su año de menores resultados fue cuando repartió mayores dividendos.

11. IBISAN SOCIEDAD CONCESIONARIA, S.A.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación	1.509.934,00	2.422.375,00	3.399.112,00	5.005.034,00	5.841.254,00	5.405.134,00	5.910.021,00
Rdo Ejercicio	-899.242,00	-225.930,00	-459.822,00	2.011.008,00	3.090.268,00	2.268.426,00	2.544.820,00
Dividendos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración propia

Ibisan mostró resultados de explotación positivos en todos los años de este análisis, sin embargo, no obtuvo beneficios en el resultado del ejercicio hasta el 2011. Sus mayores pérdidas fueron en el 2008, mientras que sus mejores beneficios se dieron en el 2012.

En ningún caso repartió dividendos entre sus accionistas.

12. MADRID 4072 SOCIEDAD CONCESIONARIA, S.A.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación	638.321,44	1.668.468,60	1.397.626,96	1.510.651,42	1.675.257,02	1.689.129,91	1.581.246,87
Rdo Ejercicio	-478.200,69	140.727,19	352.050,56	20.509,45	-172.553,79	-421.963,50	345.564,99
Dividendos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración propia

Salvo en 2008, Madrid 4072 mostró resultados de explotación estables en torno 1,5 millones de euros en cada ejercicio. Sin embargo, en lo que se refiere a resultados del ejercicio varió considerablemente según el año, mostrando beneficios en 2009, 2010, 2011 y 2014 y pérdidas en 2008, 2012 y 2013.

No repartió dividendos en ninguno de los ejercicios de este análisis.

13. AUTOVIA DEL NOROESTE CONCESIONARIA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA S.A.U.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación		4.097.516,02	3.846.990,85	5.242.526,75	5.494.163,52	6.362.661,66	6.362.661,66
Rdo Ejercicio		1.669.011,59	1.730.100,27	1.452.782,12	3.012.982,20	3.602.275,61	3.602.275,61
Dividendos		0,00	0,00	1.000.000,00	3.500.000,00	2.870.000,00	2.870.000,00

Fuente: Elaboración propia

La Autovía del Noroeste presentó números bastante estables en los años de este estudio.

Siempre mostró beneficios en ambos resultados y desde 2011 repartió dividendos por al menos 1 millón de euros.

14. CARRETERA PALMA-MANACOR CONCESIONARIA DEL CONSELL INSULAR DE MALLORCA S.A.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación	2.304.390,74	1.520.756,49	1.036.689,63	3.060.377,96	2.854.096,86	3.554.303,91	2.903.321,90
Rdo Ejercicio	1.315.306,43	378.484,29	262.039,94	1.203.303,21	1.244.699,70	1.620.855,38	1.317.836,89
Dividendos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración propia

La carretera Palma-Manacor presentó números considerablemente más bajos en los ejercicios 2009 y 2010, pero siempre obtuvo beneficios en ambos resultados y nunca repartió dividendos.

15. RUTA DE LOS PANTANOS, S.A.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación	6.230.812,06	5.832.764,51	5.874.380,00	6.127.874,60	5.881.000,00	6.855.000,00	7.692.000,00
Rdo Ejercicio	2.958.210,44	2.843.782,55	2.238.970,00	2.264.248,98	2.143.000,00	2.781.000,00	3.661.000,00
Dividendos	0,00	0,00	1.604.706,31	1.614.820,00	1.566.000,00	1.821.000,00	2.174.000,00

Fuente: Elaboración propia

Aunque los resultados del ejercicio de la Ruta de los Pantanos fuesen siempre inferiores a los de explotación, ambas fueron positivas durante la crisis.

A partir de 2010 repartió dividendos a sus socios, siempre por más de 1,5 millones de euros.

16. AUTOVIA DEL PIRINEO, S.A.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación		-4.911,46	3.158.497,85	9.299.463,46	4.265.778,86	4.167.000,00	-19.351.000,00
Rdo Ejercicio		0,00	0,00	0,00	-401.707,37	-234.000,00	-25.438.000,00
Dividendos		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración propia

La Autovía del Pirineo muestra pérdidas en su resultado de explotación en los años 2009 y 2014, mientras que los resultados del ejercicio son nulos hasta el 2011 y negativos desde entonces, por lo que, lógicamente, no reparte dividendos.

17. REUS ALCOVER CONCESSIONARIA DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA SA

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación		1.143.287,89	1.007.953,27	1.213.177,14	1.020.417,96	1.271.663,32	1.350.070,16
Rdo Ejercicio		-186.793,30	-189.134,25	-4.262,61	-318.524,06	-197.907,28	-124.470,13
Dividendos		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración propia

Reus Alcover mostró resultados de explotación positivos, sin embargo, sus resultados del ejercicio son pérdidas durante todos los años de la crisis, por lo que no ha podido repartir dividendos en ese período.

18. AUTOESTRADA DO SALNES, SOCIEDADE CONCESIONARIA DA XUNTA DE GALICIA SA

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación	108.280,00	225.394,00	184.554,00	-26.238,00	-39.139,00	-3.694,00	77.889,00
Rdo Ejercicio	-106.223,00	-217.891,00	-466.615,00	-529.218,00	-561.066,00	-605.777,00	-1.031.300,00
Dividendos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración propia

Si bien es cierto que la crisis coincidió con los primeros años de operatividad de la Autoestrada do Salnes, ésta mostró una tendencia muy negativa durante esos años. Empezó con resultados de explotación positivos, pero durante los años 2011, 2012 y 2013 fueron negativos. En el 2014, volvió a subir y mostrarse positivo. En lo que se refiere al resultado de explotación, siempre fue negativo, llegando a superar el millón de euros en pérdidas en 2014, casi el doble que en 2013.

Como esperado, no repartió dividendos durante todos esos años.

19. CONCESIONARIA SANTIAGO BRION, SA

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación		1.778.710,00	1.945.620,00	1.955.555,00	2.044.885,00	2.078.566,00	2.124.369,00
Rdo Ejercicio		-28.280,00	-53.380,00	-111.225,00	-124.256,00	-158.973,00	-229.335,00
Dividendos		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración propia

Santiago Brión empezó su actividad en 2008 y a partir de 2009 obtuvo siempre resultados de explotación positivos, mientras que sus resultados del ejercicio fueron siempre negativos durante los años del análisis. Como esperado, la concesionaria no repartió dividendos durante ese tiempo.

20. CEDINSA TER CONC.DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA AS

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación				5.331.387,00	4.641.450,00	5.115.407,00	3.900.833,00
Rdo Ejercicio				-308.278,00	-919.975,00	-758.103,00	1.246.987,00
Dividendos				0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración propia

El período estudiado de Ter, empieza en el ejercicio 2011, debido a que la explotación de la totalidad de los tramos sujetos al contrato de concesión comenzó el 31 de julio de dicho año.

Ter muestra resultados de explotación positivos en el período estudiado, mientras que solamente en 2014 logra beneficios en cuanto a resultado del ejercicio. Durante todo ese tiempo, no reparte dividendos entre sus accionistas.

21. AUTOPISTATRADOS 45, S.A.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación	17.310.604,00	17.184.623,00	16.686.088,00	10.890.436,00	15.696.194,00	16.949.848,00	18.026.184,00
Rdo Ejercicio	9.454.732,00	12.040.317,00	11.536.716,00	5.334.148,00	9.259.124,00	10.994.693,00	14.123.954,00
Dividendos	5.438.434,00	7.273.609,00	7.021.808,00	3.920.524,00	5.883.012,00	6.549.297,00	8.113.928,00

Fuente: Elaboración propia

Trados 45 mostró ciertas dificultades en los años de la crisis, en destaque para el año 2011, el año de menores resultados y reparto de dividendos. En el 2014 ya mostraba recuperación superando todos los números de 2008 analizados.

22. AUTOVIA DEL TURIA CONCESIONARIA G.V., S.A.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación		3.054.683,74	3.209.399,54	4.320.804,52	4.350.491,59	4.790.259,23	3.805.371,65
Rdo Ejercicio		1.118.648,54	875.875,98	-1.554.043,55	336.035,67	1.930.381,45	965.094,94
Dividendos		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración propia

Durante los años de la crisis económica, la Autovía del Turia obtuvo siempre resultados de explotación positivos. Lo mismo para el resultado del ejercicio, salvo en el año 2011, cuando presentó pérdidas.

En ninguno de los años de este estudio repartió dividendos.

23. VIASTUR, CONCESIONARIA DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS, S.A.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación	-656.762,09	-372.160,44	234.445,80	2.275.355,15	2.033.714,26	1.960.017,67	1.516.137,03
Rdo Ejercicio	-1.257.973,68	-1.728.597,79	1.405.053,61	2.090.035,77	-174.593,34	1.816.268,16	-1.086.153,36
Dividendos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración propia

En cuanto al resultado de explotación, Viastur empezó la crisis con dificultades, dado que presentó números rojos en 2008 y 2009. En los siguientes años, mostró recuperación, al tener siempre valores positivos.

La situación fue diferente en lo que se refiere al resultado del ejercicio, mostrándose muy inestable. Empieza en pérdidas los dos primeros años y en los dos siguientes beneficios (igual que el resultado de explotación). Sin embargo, tiene pérdidas en 2012, beneficios en 2013 y vuelve a tener pérdidas en 2014.

Durante los años de este análisis, la concesionaria no repartió dividendos a sus socios.

24. AUTOVIA DE LOS VIÑEDOS S.A.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rdo Explotación	6.032.300,00	6.112.400,00	6.808.100,00	7.398.000,00	5.918.100,00	6.411.000,00	7.532.000,00
Rdo Ejercicio	1.773.900,00	1.979.000,00	2.034.500,00	2.099.900,00	-18.200,00	732.000,00	1.004.000,00
Dividendos	0,00	0,00	5.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración propia

La autovía de los Viñedos se mantuvo estable en sus resultados de explotación durante la crisis, con números positivos siempre alrededor de los 6 millones de euros.

En cuanto al resultado del ejercicio, solo tuvo pérdidas en el año 2012 y en cuanto al reparto de dividendos a sus socios, solo ocurrió en el año 2010 y por importe de 5 millones de euros.

Subvenciones recibidas por concesionarias

En el apartado anterior, ya se ha mencionado algunas informaciones sobre las subvenciones recibidas por las concesionarias analizadas.

A continuación, se procederá a estudiarlas con más detenimiento.

Entre las empresas concesionarias estudiadas, veinticuatro en total, ocho recibieron algún tipo de ayuda de subvenciones durante la crisis. A continuación, se presenta el listado de las concesionarias, el importe de las subvenciones percibidas y los motivos de éstas:

COMUNIDAD	CONCESIONARIA	SUBVENCIÓN PERCIBIDA	MOTIVO
BALEARES		4.488.846,38 €	
	ACCESOS IBIZA	4.488.846,38 €	Exceso de obra realizada respecto al proyecto original.
MADRID		3.797.159,00 €	
	EUROGLOSA 45	3.797.159,00 €	Pagos realizados por la Sociedad por expropiaciones.
GALICIA		18.833.893,00 €	
	SALNES	10.673.563,00 €	Incremento en los gastos de inversión previstos inicialmente.
	SANTIAGO-BRION	8.160.330,00 €	Coste imputable a la Administración de la ejecución de la obra y gastos de conservación y explotación con motivo de las obras del proyecto.
CATALUÑA		126.306.924,00 €	
	ARO	20.230.000,00 €	Incremento de costes de construcción y las modificaciones al contrato de concesión inicialmente aprobado.
	EIX DIAG	17.280.000,00 €	Costes adicionales para el acondicionamiento de la infraestructura no contemplados en el contrato de concesión inicial.
	EIX LLOB	27.922.924,00 €	Incremento de costes de construcción y las modificaciones al contrato de concesión aprobado inicialmente.
	TER	60.874.000,00 €	Incremento de costes de construcción y las modificaciones al contrato de concesión aprobado inicialmente.

Fuente: Elaboración propia

Accesos Ibiza recibió, en el año 2009, una subvención del Govern de les Illes Balears en concepto de exceso de obra realizada respecto al proyecto original por importe de 4.488.846,38 euros.

Con fecha 5 de octubre de 2009 la Sociedad Concesionaria Euroglosa 45 firmó con la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid un acta en relación con el restablecimiento del equilibrio económico-financiero de la concesión como consecuencia de los pagos realizados por la Sociedad por expropiaciones. El importe acordado a abonar por la Comunidad de Madrid por dicho reequilibrio es de 3.797.159,00 euros, sin embargo, la concesionaria no cobró dicha ayuda durante el período estudiado.

En 2008, la Xunta de Galicia ordenó dos subvenciones.

Una a la concesionaria Salnes como consecuencia del incremento en los gastos de inversión previstos inicialmente, por valor de 10.673.563,00 euros.

Y otra a Santiago-Brion por la que se restablece el equilibrio económico-financiero del contrato de concesión. El importe global de la subvención se divide en subvención de capital, que asciende a 6.901.562,00 euros y corresponde al coste imputable a la Administración de la ejecución de la obra; y en subvención de explotación, que suma 1.258.768,00 euros y tiene como objeto subvencionar los gastos de conservación y explotación con motivo de las obras del proyecto antes mencionado, de modo que dicha subvención asciende a un total de 8.160.330,00 euros.

Ambas subvenciones fueron cobradas el 5 de enero de 2009.

Cataluña concedió cuatro subvenciones durante los años de la crisis.

En el caso de Cedinsa ARO, el 23 de diciembre de 2008, el Govern de la Generalitat de Catalunya aprobó el expediente de modificación del contrato de concesión de obra pública, relativo a la construcción y explotación del proyecto relativo al objeto social de la Sociedad, y según el cual se decidía a pagar a la Sociedad un importe de 20,23 millones de euros, en concepto de reequilibrio económico-financiero del proyecto. Dicho importe se deriva del incremento de costes de construcción y las modificaciones al contrato de concesión inicialmente aprobado y se pagó durante el transcurso del ejercicio 2009.

Con fecha 11 de noviembre de 2013, Govern de la Generalitat de Catalunya comunicó a la Sociedad Eix Diagonal una propuesta de reequilibrio concesional para compensar los

costes adicionales para el acondicionamiento de la infraestructura no contemplados en el contrato de concesión inicial, por importe de 17,28 millones de euros.

En cuanto a la concesionaria Eix Llobregat, el 23 de diciembre de 2008, el Govern de la Generalitat de Catalunya aprobó el expediente de modificación del contrato de concesión de obra pública, relativo a la construcción y explotación del proyecto relativo al objeto social de la sociedad, y según el cual se decide pagarle un importe de 27.922.924 euros correspondiente al reequilibrio económico-financiero aprobado por la Administración. Dicho importe se deriva del incremento de costes de construcción y las modificaciones al contrato de concesión aprobado inicialmente y sus posteriores modificaciones.

Y, por último, debido a modificaciones posteriores al proyecto inicial, la inversión en infraestructura de la Concesionaria TER ascendió a 269,3 millones de euros, en vez de 209,4 millones de euros. Por lo que, en 2009, como consecuencia del reequilibrio económico-financiero de la concesión, la Administración de la Generalitat de Catalunya acordó aportar a la financiación un importe neto de 60,874 millones de euros, no sujeto a actualizaciones y que, según el Plan Económico-Financiero, se abonaría a lo largo de la vigencia de la concesión. De ese modo, la concesionaria cobró 2,064 millones de euros cada año hasta 2014.

Relación Resultados – Subvenciones

Una vez analizados los resultados y el reparto de dividendos de todas las concesionarias de la muestra y las subvenciones que recibieron durante el período que comprende de 2008 a 2014, por separado, ahora, se procede al análisis conjunto en el que se relacionan las magnitudes, empezando por la relación entre el resultado y luego los dividendos con las subvenciones.

CONCESIONARIA	SUBVENCIÓN PERCIBIDA	RESULTADO EJERCICIO 2008	RESULTADO EJERCICIO 2009	RESULTADO EJERCICIO 2010	RESULTADO EJERCICIO 2011	RESULTADO EJERCICIO 2012	RESULTADO EJERCICIO 2013	RESULTADO EJERCICIO 2014	RESULTADO EJERCICIO ACUMULADO	PORCENTAJE SUBVENCIÓN / RESULTADO ACUMULADO
ACCESOS IBIZA	4.488,8	-946,3	-1.129,6	-371,8	2,2	344,0	218,7	468,0	-1.414,8	317%
ARO	20.230,0	65,0	236,9	188,8	151,2	192,7	132,9	487,2	1.454,7	1391%
EIX DIAG	17.280,0	-	-	-	-61,8	-5.010,2	-3.850,2	-3.654,3	-12.576,6	137%
EIX LLOB	27.922,9	1.370,4	566,1	210,2	2.087,6	1.621,0	2.500,4	3.819,7	12.175,4	229%
EUROGLOSA 45	3.797,2	4.341,4	4.246,0	4.462,0	4.443,3	4.704,4	3.090,8	5.386,7	30.674,6	12%
SALNES	10.673,6	-106,2	-217,9	-466,6	-529,2	-561,1	-605,8	-1.031,3	-3.518,1	303%
SANTIAGO-BRION	8.160,3	-	-28,3	-53,4	-111,2	-124,3	-159,0	-229,3	-705,4	1157%
TER	60.874,0	-	-	-	-308,3	-920,0	-758,1	1.247,0	-739,4	8233%

Fuente: Elaboración propia. Importes en Miles de Euros.

Accesos Ibiza tuvo pérdidas en 2008 y, aunque su resultado de explotación mejoró en 2009, siguió teniendo pérdidas en su resultado del ejercicio. En ese mismo año, recibe una subvención de 4,4 millones de euros, que le ayudan a mejorar su posición.

En 2010 sigue teniendo pérdidas en el resultado del ejercicio, pero muy inferiores a las de 2009, y a partir de 2011 se recupera y obtiene beneficios

El resultado acumulado durante los años de crisis es negativo, pese a que la subvención recibida fuera el triple de éste.

A Cedinsa Aro se le concedió una subvención de 20,23 millones de euros en 2008 (un importe más que diez veces superior a su resultado acumulado), lo que le ayudó a pasar por los años de crisis sin mayores problemas, pues obtuvo beneficios en todos los años de estudio.

El período de estudio de la concesionaria Eix Diagonal empieza en 2011 y hasta el 2014 presenta resultados de explotación positivos, pero resultados del ejercicio negativos, por lo que la subvención de 17,28 millones de euros que recibe en 2013 le ayudó a mejorar sus resultados en el período postcrisis.

La concesionaria Eix Llobregat recibe una subvención en 2008 de 27,9 millones de euros, que le ayudaron a mantener sus resultados siempre positivos durante la crisis. El importe recibido fue más que el doble de sus resultados acumulados.

Euroglosa 45 firmó una subvención en 2009, pero no llegó a cobrarla durante el período de este estudio. De todas formas, aunque tuvo una bajada de sus resultados en 2013, se recuperó en 2014 y obtuvo beneficios durante todos los años la crisis. Dicha subvención representa un 12% del resultado que acumuló entre 2008 y 2014.

La concesionaria gallega Salnes cobró en 2009 una subvención por más de 10 millones de euros, pero eso no le impidió tener pérdidas durante la crisis. Dichas pérdidas fueron tres veces inferiores a la subvención que se le concedió.

La otra concesionaria gallega que recibió subvenciones fue Santiago-Brion. A pesar de cobrar una ayuda en 2009 por más de 8 millones de euros, tuvo pérdidas durante todos los años de la crisis. Este caso es aún más extremo que el anterior, porque sus pérdidas fueron 10 veces inferiores a la subvención recibida.

La concesionaria catalana Ter, al igual que Eix Diagonal, su período de estudio empieza en 2011, ya que fue cuando empezó la explotación de todos los tramos concedidos, pero

ya en 2009, se le concede una subvención de 60 millones de euros pagadero a lo largo de la vigencia de la concesión, lo que significó que, desde que se le concedió la subvención hasta 2014, cobró 2 millones de euros cada año. Pese a esto, solamente en 2014 logra tener beneficios.

En el caso de esta concesionaria, el importe de la subvención son un increíble 8233% sobre sus resultados acumulados entre 2011 y 2014.

La que se observa en la relación entre los resultados durante la crisis y las subvenciones es que, salvo en un caso (Euroglosa 45), el importe subvencionado está muy por encima de los resultados.

En un caso supera el doble; en dos, el triple; en otros dos son 10 veces mayor.

En caso más extremo es el de Ter, en el que su resultado acumulado representa únicamente el 1,2% del total de la subvención.

En el caso de las CPP's, es común que la parte privada reciba fondos de la parte pública, por lo parece razonable que reciban ayuda por parte de la Administración en momentos de crisis.

Sin embargo, lo que se observa es que, durante la crisis, además de las cuotas habituales que transfiere la Administración por la concesión de la vía, se transfirieron una serie de fondos que estuvieron muy por encima de los rendimientos de las concesionarias.

Relación Dividendos - Subvenciones

Dentro de la muestra estudiada, apenas dos concesionarias fueron subvencionadas y a la vez repartieron dividendos durante la crisis.

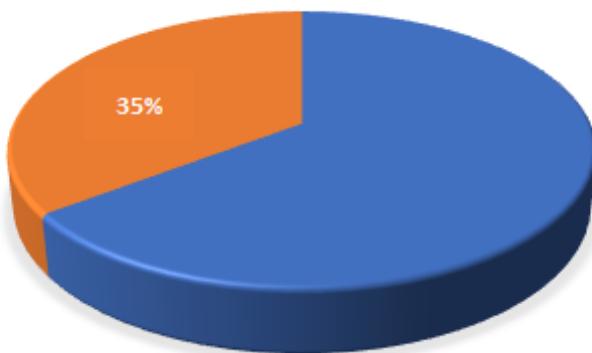
Por un lado, Euroglosa 45, firma un acuerdo de subvención (que no llega a cobrar durante la crisis) por un importe de 3.797.159,00 euros y reparte dividendos a sus socios durante todos los años entre 2008 y 2014, ambos inclusive. En total reparte casi 18 millones de euros. En este caso, la subvención concedida representa un 21% de los dividendos totales recibidos, por lo que queda claro que la concesionaria no necesitaba la subvención.

CONCESIONARIA	IMPORTE SUBVENCIÓN	DIVIDENDOS REPARTIDOS 2008-2014	PORCENTAJE SUBVENCIÓN / DIVIDENDOS
EUROGLOSA 45	3.797.159,00 €	17.897.670,00 €	21%

Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, a la concesionaria Eix Llobregat se le concede una subvención en 2008 por un importe de 27.922.924 euros, pero no es hasta cuatro años después cuando empieza a repartir dividendos. En 2012, 2013 y 2014 reparte casi 10 millones de euros a sus accionistas. La subvención acordada tiene un importe muy superior a los dividendos repartidos. Los dividendos repartidos, representan un 35% de la subvención, por lo que se podría decir que la cuantía de la subvención fue excesiva.

PARTICIPACIÓN DE LOS DIVIDENDOS REPARTIDOS SOBRE EL RESULTADO ACUMULADO ENTRE 2008 Y 2014 DE EIX LLOBREGAT

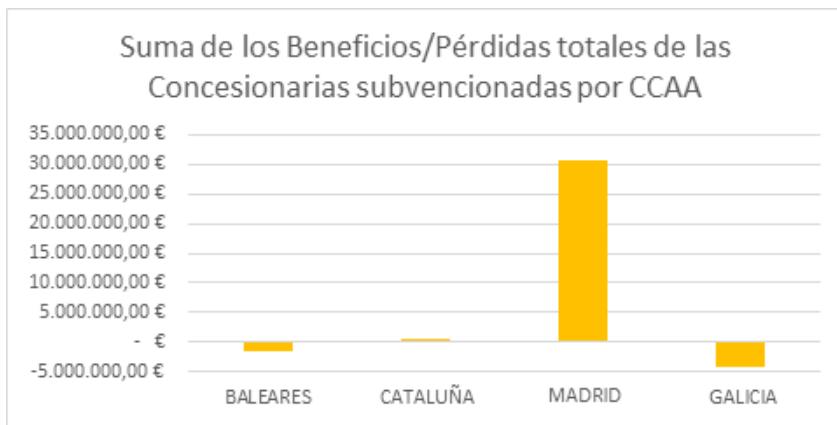


Fuente: Elaboración propia

Análisis por Comunidades Autónomas

En esa parte del análisis, nos centraremos en las Comunidades Autónomas que han concedido subvenciones a las empresas concesionarias de la muestra. En total, fueron cuatro Comunidades, Baleares, Cataluña, Madrid y Galicia.

En primer lugar, se presenta a continuación la suma de los beneficios o pérdidas que las concesionarias subvencionadas tuvieron entre 2008 y 2014. En Madrid y Baleares, apenas una concesionaria recibió ayudas, por lo que el resultado obtenido aquí es la suma de sus resultados de ejercicio de los años de estudio. En el caso de Galicia, tenemos dos concesionarias que fueron subvencionadas durante la crisis y en Cataluña fueron cuatro. El resultado mostrado es la suma de todos los resultados del ejercicio de todas las concesionarias subvencionadas en esa Comunidad.



Fuente: Elaboración propia

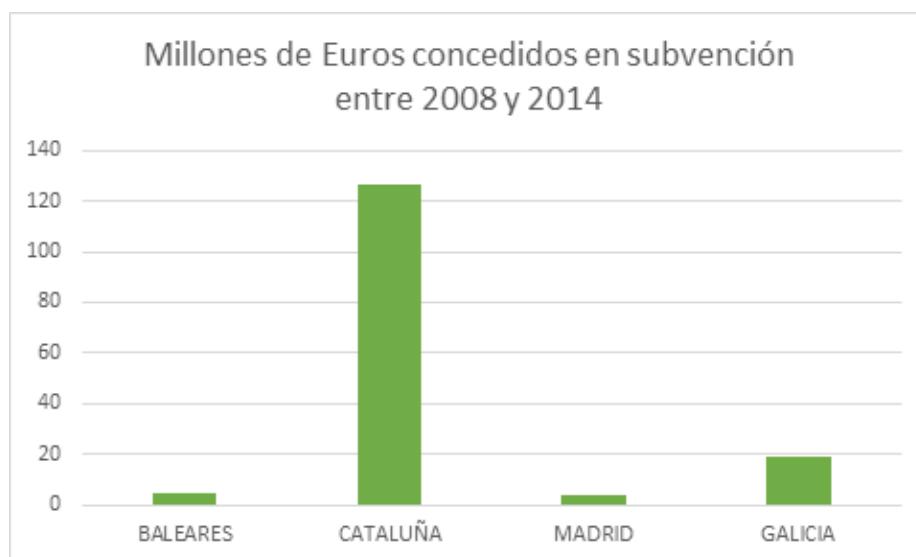
La Comunidad Balear está representada únicamente por Accesos de Ibiza. Dicha empresa presenta una pérdida acumulada entre 2008 y 2014 de 1,4 millones de euros.

La única concesionaria madrileña de nuestra muestra que fue subvencionada durante la crisis fue Euroglosa 45, que presentó un beneficio acumulado de más de 30 millones de euros.

En Galicia, las dos concesionarias subvencionadas durante la crisis (Salnes y Santiago-Brion) sumaron un resultado acumulado de menos 4,2 millones de euros.

Y por último Cataluña. Eix Diagonal y Eix Llobregat suman resultados similares, pero en sentido contrario. Mientras Eix Diagonal presenta 12 millones en pérdidas, Eix Llobregat los presente en beneficios. Sumándoles los resultados de Aro y Ter, el acumulado es de 314 mil euros.

En segundo lugar, se expone las subvenciones acumuladas de cada CCAA a las concesionarias de este estudio.



Fuente: Elaboración propia

Cataluña es la que más repartió subvenciones durante la crisis. De hecho, sumando todas las subvenciones de este estudio, el importe de la comunidad catalana compone el 82% del total con más de 126 millones de euros.

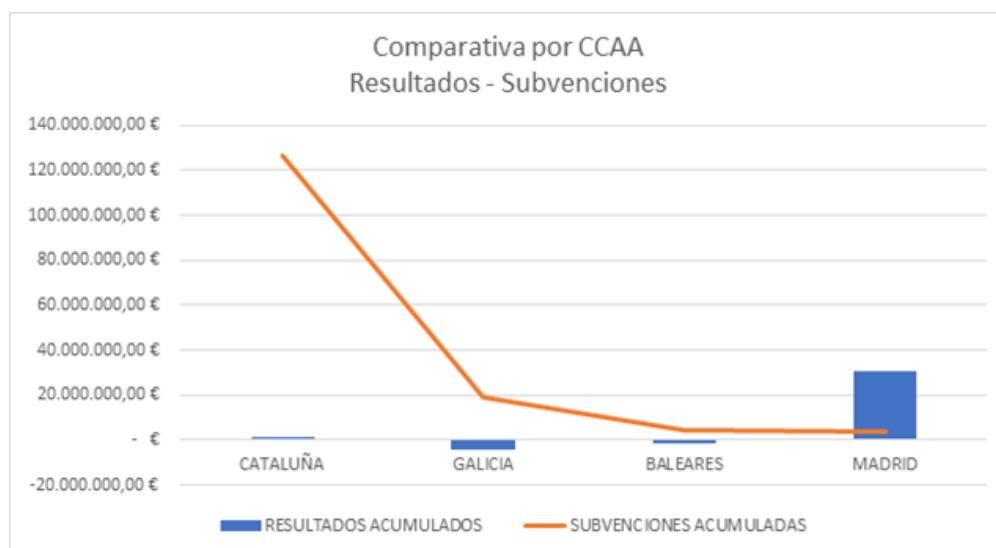
Si bien es cierto que los reparte entre cuatro concesionarias, Aro y Eix Llobregat no tuvieron pérdidas durante la crisis, por lo que se podría haber reconsiderado el dar o no la subvención o al menos el importe destinado a esas compañías.



Fuente: Elaboración propia

Galicia es la segunda comunidad que más repartió subvenciones entre la muestra de nuestro estudio. Repartida entre dos concesionarias que tuvieron pérdidas durante la crisis, la comunidad gallega concedió casi 19 millones de euros en subvenciones durante la crisis.

Madrid y Baleares rondaron los 4 millones de euros en subvenciones para las concesionarias de la muestra de este estudio.



Fuente: Elaboración propia

En tercer y último lugar, se comparan los dos resultados obtenidos anteriormente.

Al presentarlos en la misma gráfica, se aprecia que, para Madrid y Barcelona, a mayores beneficios, menores subvenciones.

Además, para Galicia y Baleares se cumple que, a mayores pérdidas, mayores subvenciones.

Si bien es cierto que las Comunidades Autónomas tienen la ventaja de no comprometer su endeudamiento al usar el método de peaje sombra para concesiones, las transferencias de fondos, además de las cuotas que ya paga en lugar del usuario, son un gasto extra no contemplado inicialmente.

Además, en relación con los resultados acumulados logrados por las concesionarias subvencionadas en cada Comunidad Autónoma, se observa que, salvo en el caso de Madrid, las subvenciones son muy superiores.

En Cataluña se repartieron más de 120 millones de euros en subvenciones entre cuatro concesionarias que, juntas, obtuvieron poco más de 300 mil euros en beneficios. Ese importe corresponde a solo 0,25% del importe de las subvenciones.

En la comunidad gallega, las dos concesionarias subvencionadas tuvieron resultados negativos todos los años de la crisis y acumularon más de cuatro millones en pérdidas entre las dos. Sin embargo, sumaron casi 19 millones en subvenciones.

En Baleares la situación es similar. La única concesionaria subvencionada acumuló pérdidas por casi 1,5 millones de euros durante la crisis y la subvención que se le concedió fue de 5 millones.

En cuanto a Comunidades, se observa lo mismo que a nivel individual de las concesionarias. Durante la crisis, los gobiernos autonómicos concedieron una serie de fondos que estuvieron muy por encima de los rendimientos acumulados de las concesionarias de su comunidad.

CONCLUSIONES

En líneas generales, los datos analizados permiten concluir que la mayoría de las empresas concesionarias que recibieron subvenciones durante la crisis estaba atravesando dificultades para lograr beneficios.

Por un lado, de las ocho concesionarias subvencionadas de la muestra, tres tuvieron beneficios todos los años de la crisis, siendo dos en Cataluña y una en Madrid.

Cabe destacar el caso de Eix Llobregat, que fue la única concesionaria subvencionada de este estudio que repartió dividendos durante la crisis.

Por otro lado, cinco de ellas tuvieron pérdidas en al menos uno de los ejercicios, siendo que tres tuvieron pérdidas en todos los años.

Accesos Ibiza, que empezó la crisis con pérdidas, logró recuperarse y obtener beneficios a partir de 2011, terminando la crisis con una tendencia positiva después de recibir su subvención en 2009.

Ter, fue la otra concesionaria que logró terminar la crisis con beneficios tras tener pérdidas y recibir una ayuda el mismo año que Accesos Ibiza.

Por último, en cuanto al análisis por comunidades, Cataluña fue la región que más concedió subvenciones a las concesionarias, con mucha diferencia. Del total de subvenciones concedidas, el 82% se dio en la comunidad condal, seguida de Galicia, con un 12%, y por último Madrid y Baleares con 3% cada una.

Sumando los resultados de ejercicio de las concesionarias subvencionadas durante todos los años de la crisis, las de Cataluña y Madrid tuvieron beneficios, mientras que las gallegas y las baleares tuvieron pérdidas.

Entre las que tuvieron ganancias, se observa que Cataluña tuvo menos beneficios que Madrid y, sin embargo, repartió más subvenciones.

Entre las que presentaron pérdidas, Galicia tuvo más pérdidas que Baleares y además repartió un importe más alto en subvenciones.

Entre los años 2003 y 2007, las concesiones de peaje sombra se volvieron cada vez más frecuentes. Cuando vino la crisis en 2008, las dificultades económicas generalizadas afectaron a todos los sectores de la economía.

Entre las 24 concesionarias estudiadas en este trabajo, un tercio de ellas recibieron fondos adicionales a las cuotas que paga la Administración en lugar del usuario.

Entre las ocho concesionarias subvencionadas, cinco mostraron pérdidas al sumar sus resultados de ejercicio de 2008 a 2014, ambos inclusive.

El principio de colaboración en las CPP's es un aspecto básico para que la relación entre la Administración pública y las empresas privadas funcione. En el caso de las concesionarias de peaje en sombra, la concesionaria es la que realiza la inversión inicial, mientras que la Administración paga cuotas cada cierto período de tiempo mientras dure la concesión (25-30 años). De ese modo, la Administración no necesita hacer una gran inversión, sino que va pagando "a plazos" el coste de la infraestructura, mientras que la empresa privada firma un contrato a largo plazo con ciertas garantías por parte de la Administración.

En ese contexto, parece razonable que reciban ayuda por parte de la Administración en momentos de crisis.

Sin embargo, lo que se ha observado fue que, durante la crisis los fondos adicionales de la Administración hacia las concesionarias estuvieron muy por encima de los rendimientos de éstas.

En el análisis individual por concesionarias, a excepción de una, las otras siete recibieron subvenciones superiores a su resultado acumulado durante todos los años de crisis, tanto si tuvieron pérdidas como beneficios.

En el estudio por provincias, salvo Madrid, las otras tres comunidades que subvencionaron sus concesionarias lo hicieron por importes superiores a los resultados acumulados de todas sus concesionarias juntas. Destaca el caso de Cataluña, que, aunque sus concesionarias mostraron beneficio, ese importe corresponde solo a un 0,25% del total subvencionado a dichas empresas.

En años de recesión económica, la gestión de los recursos públicos se vuelve aún más capital, si cabe. En ese sentido, las ayudas concedidas por la Administración Pública durante ese período de crisis fueron excesivas si comparamos con los resultados ofrecidos por las concesionarias ayudadas.

Le corresponde a la Administración plantearse si es eficiente el uso de esa modalidad de concesión para gestionar sus vías. En otras palabras, si el gasto de las cuotas por uso más

los fondos adicionales, no contemplados inicialmente, compensan no comprometer el endeudamiento al no tener que hacer toda la inversión de una vez, sino durante la validez del contrato de peaje sombra.

BIBLIOGRAFÍA

BOE. (24 de mayo de 2003). *Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas*. Obtenido de:
<https://www.boe.es/buscar/pdf/2003/BOE-A-2003-10463-consolidado.pdf>

Cañas Fuentes, M.; Sánchez Soliño, A.; Vassallo Magro, J.M.; y, Castromán Pollero, Á. (2006). Modernización y conservación de carreteras mediante concesiones de peaje sombra. *Estudios de construcción y transportes*, 104, 87-102.

Fernández, D (2016). “La crisis económica española: una gran operación especulativa con graves consecuencias”, *Estudios Internacionales*, 183, 119-151.

Rebollo Fuente (coord.) (2009). *Experiencia española en Concesiones y Asociaciones Público-Privadas para el desarrollo de infraestructuras públicas: marco general*. Banco Iberoamericano de Desarrollo: Madrid.

Vasallo, J; Pérez, P (2010). “Diez años de peaje sombra en España”, *Revista de Obras Públicas*, 3.506, 19-30.

ANEXOS

Anexo 1: Concesiones de vías de gran capacidad de peaje sombra en España (2009).



Fuente: Revista de Obras Públicas nº 3.506. Año 157 enero 2010

Anexo 2: Tasa de Paro por trimestre de 2007 a 2016.

Resultados por comunidades autónomas		Tasas de paro por distintos grupos de edad, sexo y comunidad autónoma																				
		Unidades: Tasas																				
		Total	2016T4	2016T3	2016T2	2016T1	2015T4	2015T3	2015T2	2015T1	2014T4	2014T3	2014T2	2014T1	2013T4	2013T3	2013T2	2013T1	2012T4	2012T3	2012T2	2012T1
Ambos sexos																						
Total	Nacional	18.63	18.91	20.00	21.00	20.90	21.18	22.37	23.78	23.70	23.67	24.47	25.93	25.73	25.65	26.06	26.94	25.77	24.79	24.40	24.19	
Ambos sexos																						
Total	Nacional	2011T4	2011T3	2011T2	2011T1	2010T4	2010T3	2010T2	2010T1	2009T4	2009T3	2009T2	2009T1	2008T4	2008T3	2008T2	2008T1	2007T4	2007T3	2007T2	2007T1	
22.56	21.28	20.64	21.08	20.11	19.59	19.89	19.84	18.66	17.75	17.77	17.24	13.79	11.23	10.36	9.60	8.57	8.01	7.93	8.42			

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE), 2020

Contabilidad Nacional Anual de España. Revisión Estadística 2019

<< Índice de tablas

Producto interior bruto a precios de mercado y sus componentes

Precios corrientes

Tabla 2. Tasas de variación interanuales

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Demanda										
Gasto en consumo final										
Gasto en consumo final de los hogares	7,4	4,5	-2,0	1,8	-0,3	-2,6	-1,8	1,3	3,0	2,4
Gasto en consumo final de las ISIFSH	6,8	2,8	-4,5	2,3	-0,2	-2,0	1,8	2,8	2,8	2,9
Gasto en consumo final de las AAFFP	11,6	4,1	-2,3	5,0	-0,7	2,4	-0,4	2,0	5,2	2,1
Gasto en consumo final de las AAFP	9,3	9,7	5,7	0,3	-0,6	-6,3	-1,5	-0,1	3,6	1,1
Formación bruta de capital	6,7	-3,6	-21,1	-4,0	-8,5	-13,1	-7,6	5,2	10,8	2,0
Formación bruta de capital fijo	6,6	-3,8	-20,0	-5,4	-8,9	-10,3	-7,2	3,5	5,8	3,1
Activos fijos materiales	6,1	-4,9	-21,9	-7,5	-10,6	-12,7	-8,8	3,4	5,9	2,5
Viviendas y otros edificios y construcciones	4,6	-5,7	-20,5	-11,9	-14,9	-16,0	-13,2	2,7	2,6	2,4
Máquinaria, bienes de equipo y sistemas de armamento	9,7	-3,0	-26,3	6,1	-0,2	-6,2	-0,9	4,1	10,1	2,5
Recursos biológicos cultivados	84,6	24,1	7,5	-17,4	-3,5	0,7	2,8	21,8	40,6	8,7
Productos de la propiedad intelectual	12,1	8,1	-0,9	10,8	2,7	3,8	0,6	4,0	5,4	5,4
Variación de existencias	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Adquisiciones menos cesiones de objetos valiosos	-80,5	616,4	-14,7	-1,8	12,1	18,0	-24,2	-17,9	20,3	1,3
Exportaciones de bienes y servicios	10,3	1,7	-13,3	12,9	3,2	3,7	2,8	4,9	4,1	4,1
Exportaciones de bienes	12,4	1,2	-14,9	16,6	13,8	3,8	5,1	1,5	4,5	2,6
Exportaciones de servicios	5,9	3,0	-9,8	5,4	10,7	2,0	0,5	5,8	5,7	7,7
Gasto de los hogares no residentes en el territorio económico	4,0	0,5	-7,8	3,9	9,2	1,7	0,5	4,2	4,5	10,5
Importaciones de bienes y servicios	10,0	-1,4	-24,0	13,1	7,6	-2,6	-2,2	5,9	5,1	1,0
Importaciones de bienes	11,2	-1,4	-26,6	16,2	9,0	-2,6	-1,5	4,9	3,9	0,1
Importaciones de servicios	4,4	-1,5	-11,1	0,2	0,4	-2,7	-6,2	11,3	11,4	5,6
Gasto de los hogares residentes en el resto del mundo	8,2	-3,4	-12,1	4,3	-2,3	4,0	4,2	10,4	13,1	5,2
PRODUCTO INTERIOR BRUTO A PRECIOS DE MERCADO	7,1	3,2	-3,6	0,3	-0,8	-3,1	-1,0	1,2	4,4	3,4
Oferta										
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca										
Industria	11,4	-2,6	-7,8	7,7	-3,2	-1,6	7,8	-2,2	12,6	6,8
de los cuales: industria manufacturera	5,1	3,7	-9,9	1,4	0,3	-4,4	-0,7	0,6	3,9	2,2
Construcción	3,6	15	-12,0	-1,3	0,0	-6,2	-0,4	2,2	4,3	3,1
Servicios	3,9	2,2	-6,9	-18,6	-16,0	-14,8	-14,2	-0,9	5,9	5,2
Comercio, transporte y hostelería	9,4	6,9	10	-0,1	1,3	-1,9	-1,1	1,1	3,7	3,3
Información y comunicaciones	6,3	4,8	-1,7	0,8	1,4	-1,9	-2,0	1,1	5,5	4,5
Actividades financieras y de seguros	5,2	2,7	0,3	-3,8	-3,0	-2,9	-2,3	-1,9	15	2,4
Actividades inmobiliarias	15,6	8,2	6,0	-25,2	-5,9	2,8	-13,9	9,3	0,1	2,8
Actividades profesionales, científicas y técnicas y otras	16,4	6,8	-2,1	12,4	6,4	1,9	2,5	-0,9	-1,3	2,3
Administración pública, educación y sanidad	11,8	7,5	-1,7	2,4	2,9	-4,0	0,3	5,2	8,5	3,6
Actividades artísticas, recreativas y otros servicios	8,7	9,7	5,6	0,8	-0,1	-4,1	0,2	-0,3	3,0	2,5
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	7,3	8,5	3,1	3,7	1,8	-1,9	-1,3	1,2	7,3	2,6
PRODUCTO INTERIOR BRUTO A PRECIOS DE MERCADO	-0,2	-18,2	-22,7	29,7	4,2	-0,9	6,2	4,9	7,5	4,1
Rentas	7,1	3,2	-3,6	0,3	-0,8	-3,1	-1,0	1,2	4,4	3,4
Remuneración de los asalariados	7,8	7,0	-2,6	-0,6	-2,6	-6,2	-2,9	1,3	4,1	2,2
Excedente de explotación bruto / Renta neta bruta	8,6	3,7	-1,5	1,7	-12	-0,8	0,1	3,8	4,9	4,9
Impuestos menos subvenciones sobre la producción y las importaciones	-1,4	-17,6	-21,6	23,9	-3,5	5,3	7,3	8,6	8,6	2,0
PRODUCTO INTERIOR BRUTO A PRECIOS DE MERCADO	7,1	3,2	-3,6	0,3	-0,8	-3,1	-1,0	1,2	4,4	3,4

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE), 2020