

ANÁLISE XURÍDICA E VALORACIÓN ECONÓMICA DO ESTADO DA AUTOESTRADA DO ATLÁNTICO (AP-9)



Carlos Aymerich Cano

José Antonio Blanco Moa

Universidade da Coruña

Índice

INTRODUCCIÓN E ANTECEDENTES	4
ESTRUTURA E CONTIDO DO PARECER.....	8
PARTE I. ANÁLISE XURÍDICA DAS MODIFICACIÓNS INTRODUCIDAS NA CONCESIÓN DA AUTOESTRADA DO ATLÁNTICO (AP-9)	10
1. Modificacións contractuais e Dereito comunitario	10
1.1. Xurisprudencia europea sobre as modificacións contractuais	10
1.2. A Sentenza TXUE do 18 de setembro de 2019.....	11
1.3. Sobre os efectos que as modificacións contrarias ao Dereito comunitario producen sobre a concesión orixinaria.....	14
2. As modificacións da concesión da AP-9 á luz do Dereito comunitario.....	16
2.1. A existencia dun procedemento de infracción incoado contra o Reino de España pola prórroga da concesión AP-9.....	16
2.2. A prórroga da concesión da AP-9 como modificación contractual ilegal	17
2.3. Consecuencias xurídicas da declaración de nulidade da concesión.....	19
PARTE II. VALORACIÓN ECONÓMICA DA AUTOESTRADA AP-9.....	22
1. Criterio de valor razoábel ou valor de mercado.....	22
2. Criterio seguindo o Acordo do Consello de Ministros do 26 de abril de 2019, de interpretación de determinados contratos de concesión de autoestradas, en canto ao método para calcular a Responsabilidade Patrimonial da Administración, publicado na Resolución de 7 de Maio de 2019 da Delegación do Goberno nas Sociedades Concesionarias de Autoestradas Nacionais de Portaxe	27
3. Criterio de valor contábel ou en libros	30
4. Criterio de valor actual de beneficios futuros.....	31
CONCLUSIÓNS.....	35
ANEXO I.....	38
1. Cuestións formuladas	38
2. Análise dos impactos en imposto de sociedades e IVE.....	39

a) Imposto de sociedades	39
b) IVE.....	41
3. Análise das bonificacións e portaxes na sombra.....	44
4. Análise dos custos de conservación e mantemento da autoestrada.....	47

INTRODUCCIÓN E ANTECEDENTES

A Autoestrada do Atlántico (AP-9) é unha vía que atravesa Galiza de norte a sul, desde Ferrol até Tui, na fronteira con Portugal, conectando algunhas das principais cidades do país como A Coruña, Santiago de Compostela, Pontevedra ou Vigo. É, sen dúbida, unha infraestrutura estratéxica.

Os inicios desta autoestrada remóntanse a 1973 coa publicación da Orde do 11 de maio de 1973, que aproba o prego de cláusulas que debe rexer a construción, conservación e explotación da Autoestrada do Atlántico¹. Nel se indica que esta autoestrada rexeráse particularmente pola Lei 8/1972, do 10 de maio, de Autoestradas en Réxime de Concesión, norma aínda vixente; polas prescricións contidas nos pregos particulares reitores da concesión e polo Prego de Cláusulas Xerais para a Construción, Conservación e Explotación de Autoestradas en Réxime de Concesión². O artigo 21 desta disposición establecía que "*a duración da concesión non poderá en ningún caso ser superior a corenta e cinco anos*".

Mediante o Decreto 1955/1973, do 17 de agosto, adxudicouse a concesión desta autoestrada para a súa construción, conservación e explotación aos bancos Americano, Pastor, do Noroeste, de Bilbao, Atlántico e a Unión Industrial Bancaria. O acto de adxudicación fixou como data para a abertura ao tráfico do último tramo previsto (Fene – Guísamo) o 30 de decembro de 1982 e como prazo concesional trinta e nove anos, contados desde o 18 de agosto de 1973, data de publicación do Decreto.

Porén, ben logo as condicións iniciais foron modificadas. En 1977, apenas un ano despois do comezo das obras, o Real Decreto 2609/1977, do 23 de setembro³, modificou os prazos de entrega ao uso público de determinados tramos da autoestrada do Atlántico e prorrogou o período de concesión. A nova data de vencemento da concesión pasou a ser o 20 de novembro de 2013.

En 1978, mediante a Orde do 1 de decembro, apróbbase o Regulamento Provisional de Servizo da autoestrada⁴. No entanto, o 27 de abril de 1979, inaugúrouse o primeiro tramo (A Barcala – Santiago Norte) da AP-9. Mesmo así, nese mesmo ano de 1979 a

¹ BOE do 12 de maio de 1973.

² BOE do 16 de febreiro de 1973.

³ BOE do 18 de outubro de 1977.

⁴ BOE do 31 de xaneiro de 1979.

abertura ao tráfico volveu ser adiada nalgúns tramos mediante o Real Decreto 3055/1979, do 21 de decembro⁵, que tamén suspendeu temporalmente a construción doutros.

O 23 de xaneiro de 1980 inaugurouse o tramo Guísamo – Cecebre. Nese mesmo ano, mediante o Real Decreto 2697/1980, do 21 de novembro⁶, modificáronse determinados termos da concesión, en especial os relativos ás portaxes. Mentres, o 7 de febreiro de 1981 abriuse ao tráfico o tramo de Pontevedra Sul – Vigo, unha semana após da inauguración da ponte de Rande. Pola súa vez, a través do Real Decreto 2004/1982, do 24 de xullo⁷, prorrogouse novamente a suspensión temporal da construción de determinados tramos que establecera o Real Decreto 3055/1979.

En 1984, os investidores neste proxecto atravesaban grandes dificultades económicas, polo que cederon as súas accións á Administración. A participación pública realizouse a través da Empresa Nacional de Autoestradas (ENA), naquel momento de propiedade pública. O 11 de maio dese mesmo ano inaugurouse o tramo A Barcala – A Coruña.

Ao ano seguinte, o Real Decreto 399/1985, do 6 de marzo, modificou novamente os termos da concesión en relación coa construción e explotación do tramo Santiago norte – Santiago sul, retrasando a data de abertura ao tráfico deste tramo que finalmente se produciu o 15 de novembro de 1988. Nese mesmo ano de 1985 modificáronse aínda outros puntos da concesión mediante o Real Decreto 1725/1985, do 18 de setembro⁸, aínda que os mesmos non presentan maior relevancia para os efectos tratados neste estudo. Novas modificacións dos termos concesionais foron introducidas a través do Real Decreto 1683/1986, do 1 de agosto⁹ – para o tramo Pontevedra norte – Pontevedra sul - e máis co Real Decreto 1553/1989, do 15 de decembro¹⁰ - referido aos tramos Fene – Guísamo e Rande – Puxeiros.

Entretanto, o 30 de novembro de 1990 inaugurábase o tramo Santiago Sur – Padrón, o 18 de novembro de 1991 o tramo Padrón – Caldas de Reis, o 25 de marzo de

⁵ BOE do 22 de xaneiro de 1980.

⁶ BOE do 17 de decembro de 1980.

⁷ BOE do 20 de agosto de 1982.

⁸ BOE do 26 de setembro de 1985.

⁹ BOE do 9 de agosto de 1986.

¹⁰ BOE do 21 de decembro de 1989.

1992 o tramo Pontevedra norte – Pontevedra sul e o 21 de novembro dese mesmo ano o tramo Caldas de Reis – Pontevedra norte.

Pola súa banda, o Real Decreto 1809/1994, do 5 de agosto¹¹, entre outras medidas, eliminou a portaxe para o tramo comprendido entre a ligazón de Puxeiros e a conexión co segundo cinto de Vigo para os usuarios con percorridos totalmente internos a estes. Alén do anterior, o artigo 4 prorrogou o prazo de concesión até o día 18 de agosto do ano 2023, acrecentando dez anos máis o prazo concesional.

O 23 de xuño de 1997 abriuse ao tráfico o tramo Guísamo – Miño; o 29 de decembro de 1998 o subtramo Miño – Cabanas; o 24 de maio de 1999 o subtramo Cabanas – Fene (ambos os dous dentro do tramo Miño – Fene) e, ese mesmo día, tamén se inauguraba o tramo Teis – Intercambiador de Rebullón.

No ano 2000 esta concesión volveu experimentar cambios de importancia. O primeiro deles introduciuse a través do Real Decreto 165/2000, do 4 de febreiro¹². Nel fixébase unha táboa de portaxes para os tramos existentes entre Pontevedra e Vigo, compensando a Administración á sociedade concesionaria polas perdas sufridas debido á fixación do prezo. Aínda máis importantes foron os cambios introducidos a través do Real Decreto 173/2000, do 4 de febreiro¹³, que aproba o convenio sobre a construción, conservación e explotación do tramo de autoestrada “acceso norte a Ferrol por Fene, Neda e Narón” e a súa integración na concesión da autoestrada do Atlántico e se fixou o 18 de agosto de 2048 como data final do prazo da concesión, polo que se aumentou este prazo en 25 anos. Por último, preparouse o terreno para a privatización da concesión ao seu suprimir do artigo 2 do Real Decreto 302/1984, do 25 de xaneiro, a esixencia de que o capital da sociedade concesionaria debese ser en todo momento exclusivamente estatal.

Mesmo contando, de forma suprendente, cun informe favorábel do Consello de Estado, este RD 172/2000 incorreu nunha flagrante ilegalidade ao incumprir abertamente o disposto no artigo 25.2 da Lei 8/1972, de Autoestradas en Réxime de Concesión, segundo o cal as obras de ampliación das autoestradas en réxime de concesión, sempre de carácter excepcional, só podería ser adxudicadas previo concurso. O goberno decidiu adxudicarllas directamente á concesionaria.

¹¹ BOE do 7 de setembro de 1994.

¹² BOE do 5 de febreiro de 2000.

¹³ BOE do 5 de febreiro e 2000.

A ilegalidade foi camuflada, posteriormente, por medio da disposición derogatoria da Lei 13/2003, do 23 de maio, reguladora do Contrato de Concesión de Obra Pública¹⁴ que suprimiu, sen explicación ningunha, o referido artigo 25.2 da Lei de Autoestradas.

A privatización produciuse finalmente en 2003, cando un grupo empresarial encabezado por Sacyr Vallermosto adquiriu a sociedade estatal ENA, que era a matriz da empresa concesionaria da autoestrada do Atlántico. Nese mesmo ano, o 17 de novembro, inaugurouse o tramo Intercambiador de Rebullón – Fronteira Portuguesa e o 15 de decembro o tramo do Acceso Norte a Ferrol por Fene, Neda e Narón (Tronco).

En 2009 cambiou o control da concesionaria como consecuencia da OPA lanzada por Pear Acquisition Corporation (sociedade controlada por Citi Infrastructure Partners) a Itínere.

Posteriormente, por medio do Real Decreto 1733/2011, do 18 de novembro¹⁵, aprobouse a ampliación da autoestrada na zona da circunvalación de Santiago e na ponte de Rande. Para compensar a Audasa polo investimento realizado nestas obras e na súa posterior conservación e explotación, estableceuse un incremento extraordinario das tarifas en todos os tramos da autoestrada con pago directo polos usuarios do 1 por cento anual acumulativo durante vinte anos, alén do IPC. Este aumento deberíase aplicar a partir do 1 de xaneiro do ano seguinte ao de finalización das obras de ampliación de capacidade. Ademais, tamén se detalla no convenio aprobado polo Real Decreto 1733/2011 que a compensación a Audasa polo investimento realizado e os maiores gastos de conservación entenderase alcanzada no momento no que o valor capitalizado das variacións anuais dos fluxos de caixa resulte nulo a unha taxa do 8 por cento, momento a partir do cal cesarán os incrementos extraordinarios de tarifas citados. Para este cálculo considérase unha elasticidade do tráfico ao incremento de tarifas do 8 por cento e un incremento do custo anual de conservación do 1,4 por cento do custo das obras para o primeiro ano, e nos anos sucesivos de acordo coa evolución do IPC.

¹⁴ BOE do 24 de maio de 2003.

¹⁵ BOE do 24 de novembro de 2011.

A inauguración destas obras produciuse o 30 de decembro de 2017. Finalmente, a subida de portaxes produciuse o 30 de outubro de 2018, mediante o Real Decreto 1359/2018, do 29 de outubro¹⁶.

En 2015 Citi Infrastructure Partners traspasou os seus activos en Itínere ao fondo de investimento estadounidense Corsair Capital, que exercitou a súa participación a través da sociedade vehículo Arecibo Servizos e Xestións. Posteriormente, en 2018, Globalvia e o fondo de investimento neerlandés APG adquiriron unha parte do Grupo Itínere cada un, valorando ambos o total das accións do grupo en 1.300 millóns de euros.

Por último débese destacar que na actualidade existe un procedemento de infracción aberto pola Comisión Europea pola prórroga da concesión, por infracción das obrigas que resultan para o Reino de España da Directiva 93/37/CEE.

ESTRUTURA E CONTIDO DO PARECER

Este parecer consta de dúas partes ben diferenciadas. A primeira aborda unha análise xurídica, á luz do Dereito e da UE e do Dereito español, das consecuencias decorrentes das modificacións substanciais introducidas no contrato de concesión desde a súa adxudicación en 1973. En concreto, examínase se as modificacións introducidas poden ser cualificadas como substanciais para, en caso afirmativo e na medida en que foron introducidas sen licitación, determinar cais poden ser as consecuencias xurídicas.

Unha segunda parte trata da valoración da concesión, tomando como data de referencia de setembro de 2024. Para iso utilizaranse catro métodos de valoración distintos:

- Valor razoable ou de mercado.
- Valoración seguindo o Acordo do Consello de Ministros do 26 de abril de 2019, de interpretación de determinados contratos de concesión de autoestradas, en canto ao método para calcular a Responsabilidade Patrimonial da Administración, publicado na Resolución de 7 de Maio de 2019 da Delegación do Goberno nas Sociedades Concesionarias de Autoestradas Nacionais de Portaxe.
- Valor contable ou en libros.

¹⁶ BOE do 30 de outubro de 2018.

- Valor actual de beneficios futuros.

Destes catro considérase que o máis axeitado é o primeiro no caso de que exista unha valoración axeitada do activo (a concesión) realizada por un ou uns terceiros no mercado e aceptada como valoración válida pola propia empresa.

Igualmente, débese destacar que para a realización do presente estudo non se contou con información interna e/ou confidencial non pública nin por parte da concesionaria nin por parte da Administración. Polo tanto, a realización dos cálculos baséase toda ela en documentos de acceso público que resulta posible cotexar, tal e como é o caso das contas anuais e informes de auditoría que figuran na páxina web da CNMV, así como as notas de prensa publicadas pola empresa ou por partes vinculadas na súa venda.

PARTE I. ANÁLISE XURÍDICA DAS MODIFICACIÓNS INTRODUCIDAS NA CONCESIÓN DA AUTOESTRADA DO ATLÁNTICO (AP-9)

1. Modificacións contractuais e Dereito comunitario

1.1. Xurisprudencia europea sobre as modificacións contractuais

Aínda que as primeiras Directivas comunitarias de contratación públicas apenas regulaban a adxudicación e formalización dos contratos¹⁷, sen conteren referencia ningunha á execución e á terminación do contrato, cóubolle ao Tribunal de Xustiza da UE afirmar que as incidencias do contrato durante a súa execución tamén inciden nos principios reitores da contratación pública, transparencia e igualdade de tratamento.

Foi así que o tribunal europeo iniciou coa Sentenza do 29 de abril de 2004¹⁸ (completada posteriormente coas ditadas, entre outros, nos asuntos *Pressetext*¹⁹, *Autoestrada A-6*²⁰ ou *AVE Madrid-Barcelona*²¹) unha liña xurisprudencial que anticipou a regulación positiva da modificación contractual agora recollida expresamente nas Directivas de contratos e concesións de 2014

Os elementos máis importantes desta doutrina do TXUE respecto da modificación dos contratos son os que a seguir, en apertada síntese, se enuncian:

- En canto que excepción aos principios de igualdade de tratamento e transparencia, a posibilidade de modificar o contrato é unha excepción que debe ser interpretada restritivamente.
- Por viren expresamente recoñecidos nos Tratados, estes principios teñen alcance xeral, sendo de aplicación mesmo para os contratos non incluídos no ámbito de aplicación das Directivas europeas de contratos e concesións.
- Só é admisíbel unha modificación substancial dun contrato ou concesión cando tal posibilidade estea expresamente prevista no contrato inicial ou cando obedeza a

¹⁷ Na consideración de que a execución do contrato, fase na que se inclúen as eventuais modificacións, é unha fase *ad intra* sen incidencia sobre os dereitos dos licitadores que non resultaran adxudicatarios ou sobre a transparencia e a igualdade de tratamento, principios reitores do Dereito comunitario da contratación pública.

¹⁸ As. T-191/96, *Succhi di Frutta*.

¹⁹ Sentenza de 19 de maio de 2005, as. C-454/06.

²⁰ Sentenza de 22 de abril de 2010, as. C 423/07.

²¹ Sentenza de 31 de xaneiro de 2013, as. T-540/10.

circunstancias sobrevindas que non puidesen ter sido previstas por un administrador dilixente.

- Por modificación substancial debe entenderse aquela que introduza condicións que, de figuraren no contrato inicial, terían provocado a concorrencia de novos licitadores, a presentación de propostas distintas ou a selección dunha proposta diferente da que resultase escollida.

- No primeiro caso, a modificación debe estar prevista de forma pormenorizada, non sendo suficientes as simples remisións á normativa interna dos Estados membros. E, en todo caso, o valor estimado do contrato debe incluír o importe destas modificacións. No segundo suposto, debe lembrarse que as circunstancias imprevistas teñen que ser obxectivas no sentido de alleas á actuación da entidade adjudicadora (ou sexa, imprevisibilidade non simples imprevisión) e a posibilidade de modificación debe estar prevista no clausulado do contrato de forma clara e precisa (valor máximo, modalidades, procedemento, ...) e debe ser tomada en conta para o cálculo do valor estimado do contrato.

- Cando non concorra ningunha das anteriores condicións, se a entidade adjudicadora segue considerando preciso introducir algunha modificación, debe resolver o contrato inicial e proceder a unha nova licitación.

- En consecuencia, unha modificación contractual realizada fora dos supostos indicados, debe ser considerada como unha adjudicación directa irregular dun novo contrato.

1.2. A Sentenza TXUE do 18 de setembro de 2019

No caso concreto das concesións de obra pública para a construción e explotación de autoestradas, a doutrina que vimos de reseñar é aplicada na Sentenza do 18 de setembro de 2019²², resolutoria do recurso por incumprimento formulado pola Comisión contra a República Italiana en relación coa modificación substancial do contrato de concesión de obra pública celebrado o 23 de outubro de 1969 entre a Empresa Nacional Autónoma das Estradas (ANAS), poder adjudicador, e a Sociedade Autoestrada Tirrenaica (SAT), concesionaria, para a construción da autoestrada entre Livorno e Civitavecchia (237 km) cun prazo orixinal de 30 anos a contar do comezo da explotación.

²² As. C-526/17, *Autoestrada Tirrenaica*.

Partindo deste contrato inicial, a ANAS foi introducindo sucesivas modificacións:

- En 1987, unha addenda estableceu que o prazo concesional de 30 anos debe ser contado desde a abertura ao tráfico da totalidade da autoestrada.
- En 1999 por medio dun novo contrato incluíuse na concesión un novo treito (Livorno – Cecina) de 36,6 km. Fixouse como novo prazo de expiración da concesión o 31 de outubro de 2028.
- En 2009, a través do denominado Acordo Único, adíuse novamente a finalización da concesión debido ás sucesivas suspensións das obras, fixéndose como novo termo final da concesión o día 31 de decembro de 2046.

No proceso, iniciado a través dunha acción por incumprimento previa tramitación do procedemento do artigo 258 TFUE, a Comisión da UE alegou que a prórroga do prazo dunha concesión é unha modificación substancial que require unha nova licitación. Alén do máis, o feito de que no momento no que se adxudicara a concesión orixinaria (1969) non existisen aínda normas europeas reguladoras da contratación pública non é óbice – argumenta a Comisión - para apreciar o incumprimento porque a legalidade dunha modificación debe apreciarse á luz das normas vixentes no momento en que ela se acorda e non no de formalización do contrato inicial.

Pola súa parte, o TXUE realiza algunhas consideracións de interese:

- Acerca de que a prórroga do prazo constitúa unha modificación substancial da concesión:

A este respecto, as alíneas 58 e 59 da sentenza declaran:

“Procede lembrar respecto diso que, segundo a xurisprudencia do Tribunal de Xustiza, o principio de igualdade de tratamento e a obriga de transparencia que del decorre se opoñen a que, con posterioridade á adxudicación dun contrato de concesión de obras públicas, o poder adxudicador da concesión e o concesionario modifiquen as estipulacións do contrato de concesión dun modo tal que estas pasen a presentar características substancialmente diferentes das do contrato inicial. Así acontece cando as modificacións previstas teñan por efecto ben que se amplíe en grande medida o contrato de concesión de obras públicas incluíndo nel elementos non previstos, ben que se altere o equilibrio económico do

devandito contrato en favor do concesionario, ou cando esas modificacións poidan cuestionar a adxudicación da concesión de obras públicas no sentido de que, de se teren incluído na documentación que rexeu o procedemento inicial de adxudicación da concesión, tivese sido outra a oferta seleccionada ou tivesen participado outros licitadores (véxase, neste sentido, a sentenza do 7 de setembro de 2016, Finn Frogne, C-549/14, EU:C:2016:634, alínea 28 e xurisprudencia citada).

“Deste xeito, en principio, unha modificación substancial dun contrato de concesión de obras públicas require un novo procedemento de adxudicación do contrato así modificado (véxase, neste sentido, a sentenza do 7 de setembro de 2016, Finn Frogne, C-549/14, EU:C:2016:634, alínea 30 e xurisprudencia citada)”.

- Acerca da aplicación da Directiva 2004/18, de contratación pública, a unha concesión adxudicada antes da súa entrada en vigor.

A este respecto, esclarece a alínea 60 da sentenza:

“Para ese efecto, ha de precisarse que, de conformidade coa xurisprudencia do Tribunal de Xustiza, a lexislación da Unión aplicable é a vixente no momento desa modificación (véxase, neste sentido, a sentenza do 11 de xullo de 2013, Comisión/Países Baixos, C-576/10, EU:C:2013:510, apartado 54). Por tanto, desde este punto de vista, o feito de que a celebración do contrato de concesión inicial sexa anterior á adopción da normativa da Unión na materia é irrelevante”.

- Finalmente, sobre a vulneración da Directiva 2004/18, de contratación pública.

Conclúe a sentenza nas súas alíneas 76 e 77 que:

“Esta prórroga de dezoito anos e dous meses da duración inicial da concesión constitúe, por conseguinte, conforme os principios lembrados na alínea 58 anterior, unha modificación substancial das condicións da concesión existente.

Por conseguinte, o artigo 4, alínea 1, do Acordo Único de 2009, na medida en que prorroga do 31 de outubro de 2028 ao 31 de decembro de 2046 a concesión relativa ao tramo da autoestrada A 12 que une Livorno a Chacina,

incumpre a obrigación de igualdade de tratamento establecida no artigo 2 da Directiva 2004/18 e a obriga de publicar un anuncio de licitación, establecida no artigo 58 desa Directiva”.

En conclusión, en ausencia de previsión nese sentido no contrato orixinal, prorrogar 18 anos unha concesión que tiña 30 anos como prazo inicial constitúe, para o TXUE, unha modificación substancial que non se pode introducir sen unha licitación previa. A introdución desa modificación sen licitación equivale á unha adxudicación directa irregular dun novo contrato á concesionaria, en violación dos principios reitores (igualdade de tratamento e transparencia) e das normas comunitarias reguladoras dos contratos e concesións públicas.

1.3. Sobre os efectos que as modificacións contrarias ao Dereito comunitario producen sobre a concesión orixinaria

O que non esclarecen estas sentenzas son os efectos que esa declaración de incumprimento do Dereito comunitario que elas conteñen produce sobre a concesión inicial.

A cuestión, porén, xa fora resolvida pola importante Sentenza do TXUE de 18 de xullo de 2007²³ na que o alto tribunal europeo declarou a obriga dos Estados membros de resolver ou anular, de acordo coas normas do seu Dereito interno, os contratos adxudicados en infracción do Dereito comunitario.

Con efecto, seguindo o xa apuntado nas súas Conclusións polo Avogado Xeral, a alínea 29 desa Sentenza declara que a infracción derivada do incumprimento das Directivas de contratación pública (no asunto en causa, a Directiva 92/50/CE, reguladora da adxudicación de contratos públicos de servizos) subsiste entanto perdure a execución dos contratos celebrados en infracción desa normativa, de modo que só a súa terminación – resolvéndoos ou anulándoos – pon fin ao incumprimento.

Pouco despois, nese mesmo ano de 2007, a Directiva 2007/66/CE²⁴ confirmou o criterio do tribunal ao establecer no seu artigo 2 *quinquies* a obriga de declarar a ineficacia dos contratos xa perfeccionados cando non se teña publicado previamente un anuncio de licitación no DOCE ou cando se celebren sen respectar o prazo de

²³ As. C-503/04, Comisión contra a República Federal da Alemaña.

²⁴ Que reformou a Directiva 665/89/CE, sobre vías de recurso nos procedementos de adxudicación de contratos públicos.

suspensión entre a adxudicación e a formalización ou, tamén, desde a interposición dun recurso contra a adxudicación.

Alén do máis, as Directivas vixentes de contratos e concesións públicas de 2014 establecen a obriga dos Estados membros de “rescindir” – ou sexa, de resolver ou anular, segundo os casos – os contratos, entre outros supostos,

“... cando o contrato non debese ter sido adxudicado ao contratista á vista da existencia dun incumprimento grave das obrigas establecidas nos Tratados e na presente Directiva, declarado polo Tribunal de Xustiza da Unión Europea nun procedemento conforme ao artigo 258 do Tratado de Funcionamento da Unión Europea”²⁵.

En conclusión, esta obriga dos Estados membros de pór fin – anulando ou resolvendo – aos contratos celebrados en infracción do Dereito comunitario (categoría dentro da que hai que incluír as modificacións substanciais introducidas sen licitación previa), debe cumprirse aplicando as normas internas de cada Estado membro de conformidade cos principios de autonomía institucional e procedimental (isto é, polas autoridades competentes e a través dos procedementos que o Dereito interno de cada Estado membro determinar) e tamén de efecto útil.

O único matiz que a xurisprudencia do TXUE introduce é que as normas de Dereito interno que deben ser aplicadas son aquelas que estivesen en vigor no momento en que o contrato foi adxudicado (ou modificado) en infracción do Dereito comunitario.

Sirva como colofón o dato de que no asunto da Autoestrada Livorno – Civitavecchia, existindo xa un incumprimento declarado na Sentenza, xa analisada, do TXUE de 18 de setembro de 2019, a Comisión incoou en 2021 un novo procedemento de incumprimento contra a República Italiana precisamente por non ter adoptado medidas para executar esa declaración – anulando as prórrogas contrarias ao Dereito comunitario – cando xa decorreran máis de dous anos desde que aquela sentenza fora ditada²⁶

²⁵ Artigo 73 da Directiva 2014/24/UE (contratos públicos) e, en termos substancialmente idénticos, o artigo 44 da Directiva 2014/23/UE (concesións).

²⁶ “Today, the Commission decided to send a letter of formal notice to Italy and Spain to ensure the correct implementation of EU rules on public procurement and concession contracts. Italy and Spain have extended the duration of motorway concessions without prior launch of tender procedures. According to EU law, the extension of a concession contract is equivalent to a new concession, which can be awarded only by launching a competitive tender procedure. The Italian case was already object of a judgment issued in September 2019 (Case C 526/17), whereby the Court of Justice of the European Union found that, by

2. As modificacións da concesión da AP-9 á luz do Dereito comunitario

2.1. A existencia dun procedemento de infracción incoado contra o Reino de España pola prórroga da concesión AP-9

Aínda que o goberno español teña se recusado a informar sobre ela e continúe escondendo o seu contido, é coñecida a existencia dun procedemento por incumprimento dos regulados no artigo 258 TFUE incoado contra o Reino de España en relación coa prórroga da concesión da AP-9, grazas á información facilitada polos servizos da Comisión²⁷.

Resulta desta información que o procedemento incoado pola Comisión non é pola posíbel existencia dunha axuda de Estado ilegal²⁸ senón pola infracción da Directiva 93/37/CEE, sobre coordinación da adxudicación dos contratos públicos de obras como consecuencia das prórrogas do prazo concesional da AP-9²⁹.

Con estas referencias, as únicas prórrogas introducidas desde a entrada en vigor da Directiva 93/37/CEE³⁰ foron as introducidas polo Real Decreto 1809/1994, do 5 de agosto, que incrementou en 10 anos o prazo concesional inicial e máis polo Real Decreto 173/2000, do 4 de febreiro, que fixou o 18 de agosto de 2048 como data final da concesión (un incremento de 25 anos).

extending the duration of the motorway concession to the 'Società Autostrada Tirrenica p.A.' without first launching a tender procedure, Italy has breached Directive 2004/18/EC on public procurement. Two years after that Court finding, it appears that Italy has not yet taken measures to ensure a timely implementation of the judgment" (Nota de prensa da Comisión sobre os procedementos de infracción incoados en setembro de 2021, accesíbel en

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/inf_21_4681).

²⁷ Véxase a nota en https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/inf_21_4681.

²⁸ Problemática examinada no informe IPRO 2/2021, do 30 de setembro de 2021, da Comisión Galega da Competencia sobre “*Posición da CGC desde a perspectiva da competencia sobre as compensacións percibidas pola concesionaria da Autoestrada do Atlántico (AP-9) como consecuencia das obras de ampliación de capacidade de diversos tramos da autoestrada*” e a súa incidencia no funcionamento competitivo do mercado” (accesíbel en <https://competencia.gal>).

²⁹ Segundo a referida nota da Comisión de 23 de setembro de 2021, “*Spain has extended the duration of the AP-9 motorway concession without first launching a public tender procedure. The Commission, therefore, considers that also Spain has failed to fulfil its obligations under EU public procurement rules, especially under Directive 93/37/EEC*”.

³⁰ Ao se tratar dunha codificación da Directiva 71/305/CEE e das súas modificacións posteriores, o prazo de transposición das obrigas establecidas nesa Directiva de 1993 é, curiosamente, anterior á súa publicación: tal e como lembrou a XCCA na Recomendación de 21 de outubro de 1994, o seu contido debería ter sido incorporado ao ordenamento español antes do 1 de marzo de 1992, de acordo co disposto no artigo 3.2 da Directiva 89/440/CEE e no artigo 36 da Directiva 93/37/CEE.

2.2. A prórroga da concesión da AP-9 como modificación contractual ilegal

O Decreto 1955/1973, do 17 de agosto, de adxudicación da concesión da AP-9 fixou como prazo da concesión 39 anos, contados desde o 18 de agosto de 1973, data de publicación do Decreto no BOE. Nesa altura, a Lei 8/1972, de Autoestradas, establecía como prazo máximo destas concesións o de 50 anos (artigo 30.1), prazo que o artigo 21 do Prego de Cláusulas Xerais para a Construción, Conservación e Explotación de Autoestradas en Réxime de Concesión reduciu a 45 anos.

Non existe no contrato concesional inicial ningunha previsión pormenorizada de modificación dos seus termos, no sentido esixido pola xurisprudencia do TXUE para as modificacións contractuais, alén dunha remisión xenérica á normativa contractual e concesional en vigor.

As prórrogas do prazo concesional acordadas en 1994 e 2000 non obedecen á circunstancias imprevisíbeis para o órgano de contratación, senón que son unha forma de compensar á concesionaria por eliminacións ou reducións de portaxes ou pola ampliación das obras da autoestrada, de acordo coas previsións xerais establecidas nos artigos 24 (para a modificación das tarifas ou outras condicións do servizo), 25 (para as obras de ampliación da autoestrada) e 25 bis (introducido pola Lei 13/1996, do 30 de setembro e que prevé que a compensación ao concesionario nos supostos contemplados nos artigos precedentes poida consistir, total ou parcialmente, nun alargamento do prazo concesional, garantindo en todo caso o mantemento do equilibrio económico-financieiro da concesión), todos eles da Lei 8/1972, de Autoestradas en Réxime de Concesión.

Da análise dos RRDD que introducen estas prórrogas resulta que as mesmas foron introducidas sen contaren con unha análise previa do seu impacto sobre o equilibrio económico-financieiro da concesión que ficou, claramente, alterado en beneficio da concesionaria. Idéntica carencia é advertíbel no Real Decreto 1733/2011, do 18 de novembro, obxecto de exame, como xa foi dito, pola Comisión Galega da Competencia en 2021.

Precisamente nese informe contense unha referencia a unha Decisión da Comisión da UE en relación coa compensación recoñecida polo goberno polaco á empresa concesionaria dunha autoestrada³¹ perfectamente trasladábel á AP-9:

³¹ Decisión (UE) 2018/556, do 25 de agosto.

“A Comisión reconece, así mesmo, que unha compensación que somente restaura os efectos do cambio lexislativo non constitúe unha axuda estatal como tal. Con todo, considera que unha compensación que exceda do que normalmente é necesario para restaurar os efectos do cambio lexislativo outorga unha vantaxe selectiva á empresa”.

Por outras palabras, que unha compensación excesiva á concesionaria que altere no seu favor o equilibrio económico-financeiro inicial da concesión, supón unha axuda de Estado ilegal. Aínda que, como xa foi indicado, non é esta a perspectiva deste informe, a referencia resulta útil para caracterizar esas prórrogas excesivas como “modificacións substanciais” no sentido da xurisprudencia do TXUE, isto é, aquelas que de teren sido coñecidas no momento da licitación terían provocado a presentación de máis propostas ou a selección dunha proposta distinta da que resultou adxudicataria.

E semella claro que incrementar en 36 anos un prazo inicial de 39 (ou sexa, un aumento do 92,3%) debe ser considerado como unha modificación substancial, máxime se eses incrementos foron acordados sen valoración algunha do seu impacto sobre o equilibrio económico da concesión. Repárese en que no caso da Autoestrada Tirrenaica, xa exposto, o TXUE considerou que unha prórroga do 60% do prazo concesional inicial (alargamento de 18 anos sobre os 30 iniciais) constituía unha modificación substancial. Con máis motivo, daquela, cabería outorgar esta cualificación á prórroga da AP-9.

En conclusión pois, prorrogar deste xeito o contrato de concesión da AP-9 supuxo unha modificación substancial que, para ser introducida, debería ter levado a resolver o contrato inicial para convocar, posteriormente, unha nova licitación. Facelo directamente e sen licitación previa, tal e como fixo a Administración española en 1994 e 2000, supón unha adxudicación directa ilegal dun contrato incluído no ámbito de aplicación da Directiva 93/37/CEE³² en aberta infracción das súas disposicións e dos principios de Dereito orixinario – transparencia e igualdade de tratamento - aplicábeis ao conxunto dos contratos públicos.

³² O artigo 3 da Directiva 93/37/CEE dispón expresamente a aplicación aos contratos de concesión de obras públicas de importe igual ou superior a 5.000.000 ecus, das regras de publicidade definidas nos seus artigos 11 e 15.

2.3. Consecuencias xurídicas da declaración de nulidade da concesión

De acordo coa doutrina do TXUE supra examinada, as consecuencias xurídicas da modificación ilegal dun contrato serán as que resulten da normativa interna do Estado membro vixente no momento en que esa modificación foi introducida.

No caso da prórroga acordada polo Real Decreto 165/2000, do 4 de febreiro, nesa altura a normativa contractual pública en vigor no ordenamento español era a Lei 13/1995, de 18 de maio, de Contratos das Administracións Públicas. A regulación do réxime de invalidez dos actos administrativos era a contida na Lei 30/1992, do 26 de novembro, de Réxime Xurídico das Administracións Públicas e do Procedemento Administrativo Común.

Se a adxudicación directa e sen publicidade dun contrato que debería ter sido obxecto de licitación é cualificada como omisión total é absoluta do procedemento legalmente establecido, trataríase daquela dun vicio de nulidade de pleno dereito dos regulados no artigo 62.1.e) da Lei 30/1992.

De acordo co artigo 63 da Lei 13/1995, son causas de nulidade de Dereito Administrativo do acto de adxudicación dos contratos,

“a) As indicadas no artigo 62.1 da Lei Réxime Xurídico das Administracións Públicas e do Procedemento Administrativo Común”.

E de acordo co disposto no artigo 65 da referida LCAP, a nulidade pode ser declarada de oficio polo propio órgano de contratación, previo informe do Consello de Estado, de conformidade coa revisión de oficio regulada, con carácter xeral, na lexislación de procedemento administrativo.

Canto aos seus efectos, o artigo 66.1 LCAP prevé que a declaración de nulidade do acto de adxudicación do contrato conleva a nulidade do propio contrato,

“que entrará en fase de liquidación, debendo restituírense as partes reciprocamente as cousas que tivesen recibido en virtude do mesmo e, se isto non fose posíbel, devolverase o seu valor”.

Acrecenta aínda este precepto que *“a parte que resultar culpábel deberá indemnizar á contraria dos danos e prexuízos que experimentase”*, precisión que debe interpretarse de acordo coa xurisprudencia da Sala do Contencioso-Administrativo do

Tribunal Supremo que, a través da Sentenza nº 444/2022, do 8 de abril de 2022, senta a doutrina casacional de que nos supostos de declaración da nulidade dun contrato público, a obriga de indemnizar os danos e prexuízos experimentados polo adxudicatario non inclúe a obriga de indemnizar o lucro cesante.

Con efecto, esta sentenza establece a seguinte doutrina casacional:

“O artigo 35 da Lei 30/2007, de 30 de outubro, de Contratos do Sector Público, debe interpretarse no sentido de que nos supostos en que se declare a nulidade do acto de adxudicación dun contrato administrativo, a obriga de indemnizar os prexuízos que sofrese o adxudicatario non comporta que se inclúa no quantum indemnizatorio os prexuízos derivados en concepto de lucro cesante”.

En relación coa plena aplicabilidade desta exclusión do lucro cesante ao caso da AP-9 cabe facer as seguintes consideracións:

- A identidade literal entre os artigos 35 da LCSP de 2007, ao que se refire a sentenza, 66 da LCAP de 1995 e 42.1 da LCSP vixente de 2017³³.
- Que a *ratio decidendi* da sentenza segue a ser plenamente aplicábel a contratos declarados nulos baixo a vixencia da LCAP de 1995 ou a actual LCSP de 2017. O fallo fundaméntase en dous argumentos esenciais: dun lado, a imposibilidade de equiparar os efectos da nulidade dun contrato aos do incumprimento do mesmo. Do outro, que non se poden estender aos supostos de responsabilidade contractual as normas da responsabilidade extracontractual da Administración que, como regra xeral, si inclúen o lucro cesante dentro da indemnización. En palabras do Tribunal Supremo español,

“... cabe significar que o artigo 1106 do Código Civil reserva a indemnización por lucro cesante aos supostos de resolución do contrato por incumprimento, de modo que non cabe recoñecer, no caso axuizado o dereito

³³ Dispón o artigo 35.1 da LCSP de 2007 que *“a declaración de nulidade dos actos preparatorios do contrato ou da adxudicación, cando sexa firme, levará en todo caso consigo a do mesmo contrato, que entrará en fase de liquidación, debendo restituírense as partes reciprocamente as cousas que tivesen recibido en virtude do mesmo e, se isto non fose posíbel, devolverase o seu valor. A parte que resultar culpábel deberá indemnizar á contraria dos danos e prexuízos que experimentase”.*

*da mercantil HIDRAQUA, GESTIÓN INTEGRAL DE AGUAS DE LEVANTE S.A. a percibir indemnización por lucro cesante como se o contrato de concesión da xestión dos servizos municipais de auga potábel, que tiña unha duración prevista de 25 anos, tivese sido executado integramente cando en realidade só foi executado parcialmente. Por iso, non compartimos os argumentos da parte recorrida, que sustenta que non é preciso que o artigo 35 da Lei 30/2007, do 30 de outubro, de Contratos do Sector Público, inclúa expresamente o lucro cesante como concepto indemnizábel, pois a mención aos danos e prexuízos xa o inclúe como expresión do principio xeral de reparación integral, posto que, partindo do feito de que non estamos axuizando un suposto de responsabilidade patrimonial da Administración, entendemos que, tal como mantivo a sentenza do Xulgado do Contencioso-Administrativo numero 6 de Valencia con base na aplicación da doutrina xurisprudencial deste Tribunal Supremo, **non cabe o recoñecemento de indemnización do lucro cesante por canto iso suporía de facto manter os efectos económicos do contrato administrativo en beneficio do adxudicatario á marxe da declaración de nulidade decretada**".*

De resto, tal e como resulta do propio teor literal do artigo 258 TFUE, non é preciso agardar a que, como consecuencia dunha acción de incumprimento formulada pola Comisión da UE, o TXUE decrete que a prórroga da concesión das AP-9 é contraria ao Dereito comunitario. O goberno español pode aterse ao ditame razoado da Comisión e, tras asumir a ilegalidade da prórroga, resgatar a concesión como medio de pór fin á infracción do Dereito europeo.

De feito, o artigo 44 da Directiva 2014/24/UE, relativa á adxudicación dos contratos de concesión, permite expresamente que os poderes adxudicadores podan pór fin a unha concesión durante o seu período de vixencia tanto no suposto en que “*unha modificación da concesión supoña unha nova adxudicación*” canto tamén no caso en que o TXUE declare, “*nun procedemento conforme co artigo 258 do TFUE*”, que un Estado membro incumpriu o Dereito comunitario por ter “*adxudicado unha concesión sen se axustar ás obrigas que lle impoñen os Tratados ou a presente Directiva*”.

PARTE II. VALORACIÓN ECONÓMICA DA AUTOESTRADA AP-9

1. Criterio de valor razoábel ou valor de mercado

O primeiro método de valoración que pode ser utilizado neste caso é o de valor razoábel ou de mercado. Este defínese no Plan Xeral Contable (Real Decreto 1514/2007, de 16 de novembro) como

“o prezo que se recibiría pola venda dun activo ou se pagaría para transferir ou cancelar un pasivo mediante unha transacción ordenada entre participantes no mercado na data de valoración. O valor razoable determinarase sen practicar ningunha dedución polos custos de transacción en que puidese incorrerse por causa de venda ou disposición por outros medios. Non terá en ningún caso o carácter de valor razoable o que sexa resultado dunha transacción forzada, urxente ou como consecuencia dunha situación de liquidación involuntaria”.

Para calcular o valor de mercado para a AP-9 débese partir dos seguintes datos:

- Audasa é a sociedade concesionaria da AP-9.
- Audasa é unha sociedade que pertence 100 % ao Grupo Itínere³⁴.
- En 2018 Globalvia adquiriu unha parte do Grupo Itínere, valorándose o total das accións do grupo en 1.300 millóns de euros. Esta transacción non consta que fose forzada, urxente ou como consecuencia dunha situación de liquidación involuntaria. A nota de prensa emitida por Globalvia foi a seguinte³⁵:

Globalvia: nuevo accionista de Itínere

17-10-2018

Globalvia adquiere las participaciones de Abanca y Kutxabank en el capital social de Itínere. **Globalvia**, en el marco del contrato firmado el pasado 27 de julio, **ha adquirido las participaciones de Kutxabank y Abanca en Itínere convirtiéndose así en accionista de la plataforma española de infraestructuras que gestiona 609 kilómetros de autopistas de peaje** repartidos en 7 concesiones situadas en la zona noroeste de España.

El origen de esta transacción está en el acuerdo alcanzado el pasado 27 de julio, entre Globalvia, **Sacyr**, Abanca y Kutxabank para la compra conjunta e indivisible de las acciones de las tres compañías en Itínere, representativas del 55,6% del capital. La operación fijó un valor de 1.300 millones de euros para el 100% del capital social y se determinó una indemnización de cien millones de euros para aquella parte que lo incumpliese.

³⁴ Isto é recoñecido polo propio Grupo Itínere na súa web: <https://www.grupoitinere.com/portfolio-item/01-audasa/>, data de consulta 5 de agosto de 2024.

³⁵ A mesma atópase na súa páxina web en: <https://www.globalvia.com/es/noticia/globalvia-nuevo-accionista-de-itinere/>, data de consulta 5 de agosto de 2024.

- Nas mesmas datas, o fondo de investimento neerlandés APG tamén adquiriu unha porcentaxe de participación do Grupo Itínere outorgándolle novamente unha valoración de 1.300 millóns de euros ao 100% das accións do grupo. A nota de prensa emitida por APG foi a seguinte³⁶:

APG and Corsair acquire majority of the interests in Spanish toll road operator Itínere

APG and funds managed by Corsair Infrastructure Partners (“Corsair”) have agreed to acquire and have exercised rights to reach a 59.2% majority of the interests in Itínere Infraestructuras S.A. (“Itínere”) at a € 1,300 million (on a 100% basis) equity valuation. Itínere is a major Spanish infrastructure management company that operates five toll road concessions, all fully operational, in Northern Spain.

Earlier today, agreements have been signed and rights have been exercised to acquire these stakes from Gateway Infrastructure Investments, L.P., a fund managed by Corsair, and certain minority shareholders. APG and Corsair now intend to facilitate a solution for the remaining minority shareholders. APG and Corsair expect to close the different transactions by the end of 2018, once the necessary anti-trust and regulatory approvals (as applicable) have been granted.

Ron Boots, Head of European Infrastructure at APG: “We are continuously looking for attractive infrastructure investments across Europe that help us realize stable and long-term returns for our pension fund clients and their participants. The 552 kilometers of toll roads that Itínere manages are vital infrastructure and fully operational. Therefore, we are very pleased with today’s agreement to acquire a majority of the interests in the company together with Corsair.”

³⁶ A mesma atópase na súa páxina web en: <https://apg.nl/en/publication/apg-and-corsair-acquire-majority-of-the-interests-in-spanish-toll-road-operator-itinere/>, data de consulta 5 de agosto de 2024.

Hari Rajan, Head of Corsair Infrastructure Partners: “We are pleased to be partnering with APG and the investors in our funds to take Itínere into a new phase of its evolution. Itínere is a unique company with a highly attractive network of roads, strong management and talented team of employees, and it has been an important part of Corsair’s infrastructure portfolio. We’re thrilled to support the company alongside APG as it capitalizes on new opportunities in the Spanish market moving forward.”
 Deutsche Bank acted as exclusive financial advisor to APG.

- Existen noticias de prensa que apuntan a que en xullo de 2024 Globalvia vendeu a súa participación en Itínere á propia APG³⁷. Porén, non existen datos das cifras desta venda nin consta o recoñecemento explícito da operación por parte de ningunha das dúas compañías. Ademais, na web do Grupo Itínere sigue figurando como accionista Globalvia³⁸ e na páxina de Globalvia séguese indicando que a AP-9 (ben como o resto de autoestradas xestionadas por Itínere) son activos da compañía³⁹. Polo tanto, a efectos desta valoración non se asumirá que existe a venda que a prensa apuntaba en xullo de 2024.

Partindo destes datos, atopámonos con que existe xa un valor de mercado do Grupo Itínere fixado en 1.300 millóns de euros en xullo de 2018. En cambio, dentro deste Grupo existen máis activos ca AP-9, polo que debe valorarse a porcentaxe do Grupo Itínere que supuña este activo.

Ao respecto, a carteira de activos do Grupo Itínere tanto naquel momento como na actualidade era a seguinte:

Táboa 1. Carteira de activos do Grupo Itínere

Autopista	Sociedade concesionaria	KMs	Finalización concesión
AP-9	Audasa	219,6	2048
AP-66	Aucalsa	77,8	2050
AP-15 (participada só nun 50 %)	Audenasas	112,6	2029
AG-55	Autoestradas	32,6	2045

³⁷ <https://www.economista.es/infraestructuras-servicios/noticias/12889208/06/24/globalvia-acuerda-la-venta-a-apg-de-su-40-en-el-grupo-de-autopistas-itinere.html>, data de consulta 5 de agosto de 2024.

³⁸ <https://www.grupoitinere.com/acerca-de-itinere/nuestros-accionistas/>, data de consulta 5 de agosto de 2024.

³⁹ <https://www.globalvia.com/es/inicio/movilidad/concesion/ap-9-audasa/>, data de consulta 5 de agosto de 2024.

AG-57	Autoestradas	25	2045
AP-53 (participada só nun 18,36 %)	Acega	56,7	2074
AP-8 (tramo El Gallo-Urgoiti-Ermua)	Gebisa / Gesbisa	33,2	2026

Fonte: Elaboración propia a partir de datos do Grupo Itínere⁴⁰

Nas memorias anuais dos tres últimos exercicios do Grupo Itínere (que son as únicas que se atopan dispoñibles) obsérvase como, case sen cambios, as concesións xestionadas por Audasa (AP – 9), Aucalsa, Audenasa, Autoestradas de Galicia e Gebisa / Gesbisa, compoñen case a totalidade da cifra de negocios consolidada do grupo Itínere, sendo a principal partida a de Audasa, que supón en torno ao 63% do total.

Táboa 2. Aportación á cifra de negocio consolidada dos activos do Grupo Itínere (en millóns de euros)

Empresa	2021	2022	2023
Total Grupo Itínere	239,2	270,6	303,5
Audasa	150,3	171,8	192,6
Aucalsa	37,9	41,8	47
Audenasa	26	29	31,6
Autoestradas de Galicia	15,2	16,3	18,4
Gebisa / Gesbisa	9,36	11,25	13,27
% de aportación ao total de Audasa	62,83%	63,49%	63,46%
% de aportación ao total de Aucalsa	15,84%	15,45%	15,49%
% de aportación ao total de Audenasa	10,87%	10,72%	10,41%
% de aportación ao total de Autoestradas de Galicia	6,35%	6,02%	6,06%
% de aportación ao total de Gebisa / Gesbisa	3,91%	4,16%	4,37%
Total	99,82%	99,83%	99,79%

Fonte: Elaboración propia a partir das memorias anuais do Grupo Itínere

Dada a estabilidade das porcentaxes e do tipo de negocio de ingresos recorrentes que se trata, e debido a que non se conta con datos dos exercicios anteriores, realizarase a asunción de que o crecemento a futuro da cifra de negocios, así como os datos dos exercicios 2018, 2019 e 2020, aumentará de xeito constante como o fíxo nos tres últimos exercicios. Isto é, no caso de Audasa a un 13,21 % anual, Aucalsa a un 11,37 %, Audenasa a un 10,25 %, Autoestradas de Galicia a un 10,06 %, Gebisa / Gesbisa a un 19,07 % e o

⁴⁰ <https://www.grupoitinere.com/concesiones/>, data de consulta 5 de agosto de 2024.

resto de negocios, que supoñen menos do 1% da cifra de negocios, aumentará ao mesmo ritmo que a medida da cifra de negocios do Grupo, isto é, a un 12,64 %.

Do mesmo xeito, as concesións en propiedade de Itínere contan con vencementos distintos, o que tamén condiciona a súa valoración. En 2018 a duración restante a cada concesión resultaba a seguinte:

- AP-9: 31 anos
- AP-66: 33 anos
- AP-15: 12 anos
- AG-55: 28 anos
- AG-57: 28 anos
- AP-53: 57 anos
- AP-8: 9 anos

Xa que logo, débese ter en conta que Audasa producirá unha cifra de negocios até o ano 2048, Aucalsa até o 2050, Audenasa até o 2029, Autoestradas de Galicia até o 2045, Acega até o 2074 (se ben se atopa nunha contribución inferior ao 1% do total da cifra de negocios do Grupo) e Gebisa / Gesbisa até o 2026.

Igualmente, a taxa de desconto utilizada para as cifras de negocio que se estiman a futuro é do 8 % debido a que é a utilizada para a compensación do investimento realizado no Real Decreto 1733/2011, de 18 de novembro, polo que se aproba o Convenio entre a Administración Xeral do Estado e Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedade Anónima, polo que se modifican determinados termos da concesión para a construción, conservación e explotación da Autoestrada do Atlántico AP-9, para a ampliación de capacidade de diversos tramos de tal autoestrada.

Partindo destes datos, Audasa e, polo tanto, a autoestrada AP-9, aportará o 74,93% dos fluxos de caixa futuros de Itínere até que finalicen todas as concesións que ten en carteira. Polo tanto, se o valor de mercado total do Grupo en 2018 era de 1.300 millóns de euros, Audasa supón o 74,93 % dese valor de mercado o que significa que o seu valor naquel momento era de 974,09 millóns de euros. Esta cifra actualizada segundo o IPC supón 1.163,06 millóns de euros a data actual.

En cambio, débese ter en conta que a duración da concesión diminuíu e neste momento restan só 24 anos (o ano 2024 non se computa polo avanzado do mesmo). Se

empregamos un factor de corrección do prezo constante (resultado de dividir o valor total da concesión entre os anos restantes) o resultado é que **o valor de mercado da autoestrada do Atlántico AP-9 a data actual é de 900,43 millóns de euros.**

Finalmente, cabe sinalar que alternativamente á taxa de desconto sinalada do 8% tamén resulta razoable a utilización da mesma taxa de desconto da que Audasa fai uso. Esta aparece no apartado 5.c) da memoria das súas últimas contas anuais (correspondentes ao exercicio económico 2023) descrita do seguinte xeito:

Al cierre del ejercicio 2023 la Sociedad no ha identificado la existencia de indicios de deterioro de su activo intangible, acuerdo de concesión. No obstante lo anterior, dada la naturaleza del negocio desarrollado por la Sociedad, ésta calcula anualmente el valor recuperable de su activo concesional, entendido como el mayor entre el valor razonable, menos los costes de venta y su valor en uso, y verifica que este sea superior a su valor contable a la fecha de análisis. Para la determinación de dicho valor en uso se han estimado las entradas y salidas futuras de efectivo derivadas de la utilización continuada del activo, es decir, los flujos de la operación del mismo que la Sociedad espera obtener del acuerdo de concesión en dicha fecha, descontados a una tasa (coste de capital medio ponderado – WACC) que en el ejercicio 2023 se sitúa en el **6,33%** (6,08% al 31 de diciembre de 2022).

Polo tanto, se se toma ese 6,33 % como taxa de desconto, seguindo os mesmos criterios de cálculo descritos, **o valor de mercado da autoestrada do Atlántico AP-9 a data actual acada a cantidade de 904,76 millóns de euros.**

2. Criterio seguindo o Acordo do Consello de Ministros do 26 de abril de 2019, de interpretación de determinados contratos de concesión de autoestradas, en canto ao método para calcular a Responsabilidade Patrimonial da Administración, publicado na Resolución de 7 de Maio de 2019 da Delegación do Goberno nas Sociedades Concesionarias de Autoestradas Nacionais de Portaxe

O Acordo do Consello de Ministros do 26 de abril de 2019, de interpretación de determinados contratos de concesión de autoestradas, en canto ao método para calcular a Responsabilidade Patrimonial da Administración, publicado na Resolución de 7 de Maio de 2019 da Delegación do Goberno nas Sociedades Concesionarias de Autoestradas Nacionais de Portaxe establececeu unha metodoloxía concreta de cálculo para a responsabilidade patrimonial a pagar no caso da resolución de contrato de determinadas autoestradas.

Entre elas non se atopaba a AP-9, mais igualmente a metodoloxía resulta trasladábel posto que os supostos de cálculo son similares. Concretamente este acordo indicaba:

“Unha vez resolvidos os contratos de concesión, a RPA determinarase no expediente de liquidación dos devanditos contratos.

O concesionario ten dereito, en concepto de RPA, ao «valor patrimonial dos investimentos realizados na autoestrada en razón de [...] expropiación de terreos [...] obras de construción (e) [...] bens inmobles incorporados que sexan necesarios para a explotación».

Dese «valor patrimonial dos investimentos» debe deducirse «a cota de amortización que en función do número de anos corresponda».

O «valor patrimonial» que resulte non pode superar «os límites máximos que en canto á responsabilidade patrimonial se establezan no Real Decreto de adxudicación». A referencia a «os límites máximos» (en plural) expresa que se aplicarán dous, un límite para as expropiacións e outro para as obras.

Unha vez determinado o «valor patrimonial dos investimentos», ao «importe global» da RPA debe descontarse, conforme ao artigo 17.2 da Lei de Autoestradas, o das «indemnizacións de toda índole» debidas polo concesionario como beneficiario da expropiación, e de cuxo pago se tivo que facer cargo o Estado «en virtude de resolución xudicial»”.

Para o cálculo seguindo esta metodoloxía, as limitacións existentes que se atoparon son as seguintes:

- Para o cálculo do valor patrimonial dos investimentos non se tivo acceso ao orzamento de execución por contrata que se indica como valor de referencia no Acordo, polo que se tomaron os datos que ao respecto se indican nas contas anuais da sociedade concesionaria (Audasa) correspondentes ao exercicio económico 2023.
- Tampouco se tivo acceso aos expedientes de expropiación, polo que para as partidas correspondentes a este elemento como aquelas posibles indemnizacións correspondentes volverase a tomar o indicado ao respecto nas contas anuais da concesionaria.

Partido disto, os elementos das contas anuais aos que se debe prestar atención atópanse no activo non corrente; que figura do seguinte xeito nas contas anuais de 2023 da concesionaria:

ACTIVO	Notas	2023
ACTIVO NO CORRIENTE		1.534.987.114,37
Inmovilizado intangible	5	1.435.209.983,85
Acuerdo de concesión, activo regulado		976.171.678,38
<i>Acuerdo de concesión</i>		229.685.649,76
<i>Inversión en autopista (previa a la adaptación sectorial 2010)</i>	5 (d)	1.490.532.944,84
<i>Amortización acumulada (previa a la adaptación sectorial 2010)</i>	5 (d)	(261.750.474,36)
<i>Amortización acumulada</i>		(482.296.441,86)
Acuerdo de concesión, activación financiera		459.022.097,80
Anticipos por acuerdo de concesión, activo regulado		-
Otro inmovilizado intangible		16.207,67
Inmovilizado material	6	835.143,40
Terrenos y construcciones		1.507.398,32
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		2.359.998,34
Amortización acumulada		(3.032.253,26)
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	7 y 17	97.612.541,18
Créditos a empresas		97.612.541,18
Inversiones financieras a largo plazo	7	71.638,33
Instrumentos de patrimonio		305,00
Créditos a terceros		7.876,07
Otros activos financieros		63.457,26
Activos por impuesto diferido	16	1.257.807,61

Dentro destas partidas, á que se lle debe prestar atención principalmente é á de “*inversión en autopista (previa a la adaptación sectorial 2010)*” así como á amortización acumulada que leva asociada. Esta partida aparece definida na nota 5.d) da memoria do seguinte xeito:

(d) Valoración contable del Acuerdo de Concesión, Activo Regulado (Disposición transitoria única de la Orden EHA/3362/2010)

En virtud de lo establecido en la Disposición transitoria única de la Orden EHA/3362/2010, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas, con fecha 1 de enero de 2010 la Sociedad reclasificó los elementos patrimoniales correspondientes a la inversión en autopista por su valor neto contable a 31 de diciembre de 2009. A solicitud de la Delegación del Gobierno en Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, se incluye a continuación el detalle correspondiente a la inversión en autopista que formaba parte del inmovilizado material de acuerdo con lo establecido en la anterior normativa contable de aplicación (Orden del Ministerio de Economía y Hacienda de 10 de diciembre de 1998), cuyo valor neto contable constituye el importe al que se valoró la rúbrica Acuerdo de Concesión, Activo regulado del inmovilizado intangible:

Miles de euros	Saldo al 1/01/10 (*)
Estudios y proyectos	18.653
Expropiación y reposición de servicios	182.845
Ejecución de obras	738.636
Inmovilizado de explotación	35.366
Costes financieros netos	105.825
Gastos de administración	10.693
Dirección y control de obras	35.030
Coste	1.127.048
Actualizaciones y revalorizaciones legales	363.484
Total coste	1.490.532
Amortización acumulada	(261.750)
Inversión en autopista (OM EHA de 10-12-98) / Coste acuerdo de concesión- Activo regulado (OM EHA/3362/2010)	1.228.782

(*) Fecha de primera aplicación de las normas contenidas en la Orden EHA/3362/2010. Considera los ajustes realizados hasta el ejercicio 2023.

É dicir, é nesta partida e non da de inmovilizado material onde se recollen as obras efectuadas, así como as expropiacións.

Igualmente, débense eliminar da suma as cantidades correspondente á partida “actualizaciones y revalorizaciones legales” posto que as mesmas non aparecen contempladas nos criterios de cálculo do Acordo do Consello de Ministros do 26 de abril de 2019. Polo tanto, de calcularse seguindo estes criterios, a partida correspondente para a responsabilidade patrimonial, e polo tanto a valoración do activo, alcanzaría a **cifra de 865,3 millóns de euros.**

3. Criterio de valor contábel ou en libros

Outro método de cálculo utilizábel é o do valor contábel ou en libros. Este defínese no Plan Xeral Contable (Real Decreto 1514/2007, de 16 de novembro) como o importe neto polo que un activo ou un pasivo se atopa rexistrado en balance unha vez deducida, no caso dos activos, a súa amortización acumulada e calquera corrección valorativa por deterioro acumulado que se rexistrou.

Neste caso, as partidas nas que nos debemos fixar son as do inmovilizado intanxíbel, sinaladas antes:

ACTIVO NO CORRIENTE		1.534.987.114,37
Inmovilizado intangible	5	1.435.209.983,85
Acuerdo de concesión, activo regulado		976.171.678,38
<i>Acuerdo de concesión</i>		229.685.649,76
<i>Inversión en autopista (previa a la adaptación sectorial 2010)</i>	5 (d)	1.490.532.944,84
<i>Amortización acumulada (previa a la adaptación sectorial 2010)</i>	5 (d)	(261.750.474,36)
<i>Amortización acumulada</i>		(482.296.441,86)
Acuerdo de concesión, activación financiera		459.022.097,80
Anticipos por acuerdo de concesión, activo regulado		-
Otro inmovilizado intangible		16.207,67

Daquí débese minorar aínda o importe da partida “*otro inmovilizado intangible*”, xa que é allea ao valor da concesión, ao describirse na memoria anual da empresa do seguinte xeito:

(iii) Otro inmovilizado intangible

Otro inmovilizado intangible incluye concesiones administrativas y aplicaciones informáticas, y se valora a su precio de adquisición, minorado por la amortización acumulada y por las posibles pérdidas por deterioro de valor.

Los citados activos intangibles tienen una vida útil definida y son amortizados sistemáticamente a lo largo de sus vidas útiles estimadas, que abarcan periodos comprendidos entre los 4 y los 10 años. Su recuperabilidad se analiza cuando se producen eventos o cambios que indican que el valor neto contable pudiera no ser recuperable. Los métodos y periodos de amortización aplicados son revisados al cierre del ejercicio, y siempre que fuera procedente, ajustados de forma prospectiva.

Polo tanto, o valor contable ou en libros da **autoestrada do Atlántico AP-9 a data actual é de 1.435.193.776,18 €**

4. Criterio de valor actual de beneficios futuros

O último método de cálculo que se utilizará consisten en descontar beneficios futuros. Para estimar estes beneficios futuros -cuestión que se pode realizar dada a relativa estabilidade deste tipo de negocios- teranse en conta os datos históricos da actividade. Ao respecto débese sinalar que se analizaron as contas anuais ofrecidas na páxina da CNMV desde o ano 1992 (con carácter previo non están dispoñíbeis en aberto) até a actualidade. Destas contas resulta un crecemento estábel da cifra de negocios e que os beneficios da sociedade concesionaria representan tamén unha cifra relativamente estábel desta cifra de negocios.

Ano	Importe neto da cifra de negocios	Beneficios	Beneficios/importe neto cifra negocios
1992	28.724.910,00 €	0,00 €	-
1993	36.459.781,00 €	0,00 €	-
1994	39.757.292,00 €	0,00 € ⁴¹	-
1995	43.340.622,00 €	176.776,00 €	0%
1996	46.872.900,00 €	484.855,00 €	1%
1997	51.264.055,00 €	1.854.512,00 €	4%
1998	59.527.308,00 €	1.493.068,00 €	3%
1999	72.543.995,00 €	26.913.223,00 €	37%
2000	77.406.896,16 €	30.625.784,42 €	40%
2001	85.323.629,90 €	31.727.924,76 €	37%
2002	92.407.194,42 €	34.040.424,75 €	37%
2003	101.267.727,12 €	33.803.036,86 €	33%
2004	118.291.039,73 €	37.330.465,33 €	32%
2005	126.647.449,76 €	41.182.217,55 €	33%
2006	137.880.360,41 €	51.022.210,57 €	37%
2007	152.877.595,45 €	56.469.851,16 €	37%
2008	155.229.505,31 €	62.083.437,38 €	40%
2009	156.271.327,41 €	61.079.736,21 €	39%
2010	144.949.004,65 €	68.009.621,76 €	47%
2011	153.843.985,75 €	52.589.178,69 €	34%
2012	132.354.172,55 €	30.901.967,24 €	23%
2013	125.218.327,35 €	29.355.387,68 €	23%
2014	127.749.507,07 €	28.517.593,75 €	22%
2015	134.245.991,49 €	44.668.861,96 €	33%
2016	138.621.531,96 €	45.054.671,13 €	33%
2017	140.754.592,44 €	44.012.793,49 €	31%
2018	144.119.138,14 €	40.739.885,88 €	28%
2019	153.407.276,26 €	42.278.751,43 €	28%
2020	127.898.134,70 €	33.692.685,51 €	26%
2021	150.256.194,21 €	50.726.369,78 €	34%
2022	171.819.369,54 €	66.098.958,06 €	38%
2023	192.560.955,68 €	82.575.939,90 €	43%

Fonte: Elaboración propia a partir das contas anuais de Audasa

Deste cadro apréciase como o importe neto da cifra de negocios de Audasa tendeu a medrar ano a ano, se ben se viu resentido tanto pola crise financeira (especialmente nos exercicios 2010 a 2013) e pola pandemia de COVID-19. Non se pode descartar que

⁴¹ Nestes tres anos de beneficios 0 recibíronse subvencións públicas para que non se obtivesen perdas.

eventos semellantes poidan suceder nos anos restantes de concesión e, en especial, o primeiro deles, debido ao carácter cíclico das crises económicas.

En cambio, as cifras si deben ser axustadas eliminando os primeiros anos da táboa, posto que neles existiron diversos problemas na concesión, tal e como se describía nos antecedentes. Así, foi a través do Real Decreto 165/2000, de 4 de febreiro, que se incluíu unha táboa de prezos que constituirían as portaxes para os treitos existentes entre Pontevedra e Vigo, compensando a Administración á sociedade concesionaria polas perdas sufridas debido á fixación de prezo. Nese mesmo ano, a través do Real Decreto 173/2000, de 4 de febreiro, aprobouse o convenio sobre a construción, conservación e explotación do tramo de autoestrada “acceso norte a Ferrol por Fene, Neda e Narón” e a súa integración na concesión da autoestrada do Atlántico. Polo tanto, a efectos deste cálculo tómanse os datos do ano 2000 en diante.

Tendo en conta iso, obsérvase que desde o ano 2000 o importe neto da cifra de negocios medrou de media a un 4,51 % anual. Pola súa parte, os beneficios da empresa supuxeron de media un 33,69 % do importe neto da cifra de negocios. Partindo dun crecemento constante do importe neto da cifra de negocios ao 4,51 % anual a evolución futura desta sería a seguinte:

Ano	Importe neto da cifra de negocios
2024	201.242.130,76 €
2025	210.314.676,98 €
2026	219.796.238,42 €
2027	229.705.254,61 €
2028	240.060.996,37 €
2029	250.883.603,33 €
2030	262.194.123,05 €
2031	274.014.551,95 €
2032	286.367.878,15 €
2033	299.278.126,12 €
2034	312.770.403,42 €
2035	326.870.949,51 €
2036	341.607.186,83 €
2037	357.007.774,07 €
2038	373.102.661,94 €
2039	389.923.151,43 €
2040	407.501.954,63 €

2041	425.873.258,41 €
2042	445.072.790,86 €
2043	465.137.890,80 €
2044	486.107.580,38 €
2045	508.022.640,98 €
2046	530.925.692,51 €
2047	554.861.276,30 €
2048	365.987.274,71 € ⁴²

Fonte: Elaboración propia

Partindo da premisa de que de media os beneficios supoñen un 33,69 % do importe neto da cifra de negocios a evolución futura estimada destes é a seguinte:

Ano	Beneficios
2024	67.798.473,85 €
2025	70.855.014,67 €
2026	74.049.352,72 €
2027	77.387.700,28 €
2028	80.876.549,68 €
2029	84.522.685,96 €
2030	88.333.200,05 €
2031	92.315.502,55 €
2032	96.477.338,15 €
2033	100.826.800,69 €
2034	105.372.348,91 €
2035	110.122.822,89 €
2036	115.087.461,24 €
2037	120.275.919,08 €
2038	125.698.286,81 €
2039	131.365.109,72 €
2040	137.287.408,52 €
2041	143.476.700,76 €
2042	149.945.023,24 €
2043	156.704.955,41 €
2044	163.769.643,83 €
2045	171.152.827,75 €
2046	178.868.865,81 €
2047	186.932.763,99 €
2048	123.301.112,85 €

Fonte: Elaboración propia

⁴² Débese ter en conta que, seguindo o Real Decreto 173/2000, en 2048 a concesión remata o 18 de agosto, polo que se axustou o dato ao respecto.

Estas cifras deben traerse ao momento de tempo actual, polo que é necesario realizar un desconto de fluxos. Ao respecto, como se indicaba en apartados anteriores, usaranse dúas taxas de desconto distintas. Por un lado, tomarase a taxa de desconto do 8 % debido a que é a utilizada para a compensación do investimento realizado no Real Decreto 1733/2011, de 18 de novembro. Mentres, nun segundo cálculo, tomarase a taxa de desconto utilizada pola concesionaria na súa contabilidade, que é do 6,33 %. Entre ambas enténdese que a primeira é máis correcta por figura nunha disposición normativa.

Así pois, cunha **taxa de desconto do 8 % o valor a data actual dos beneficios futuros da autoestrada AP-9 é de 1.077.374.141,04 €**. Pola súa parte, se se utiliza unha **taxa de desconto do 6,33 % o valor actual dos beneficios futuros da autoestrada AP-9 é de 1.290.063.251,68 €**.

CONCLUSIÓNS

Prorrogar un 92,3% (de 39 a 75 anos) o prazo inicial da concesión da AP-9 constitúe unha modificación substancial que só pode ser introducida a través dunha nova licitación. Facelo directamente e sen licitación previa, tal e como fixo a Administración española en 1994 e 2000, supón unha adxudicación directa ilegal dun contrato incluído no ámbito de aplicación da Directiva 93/37/CEE en aberta infracción das súas disposicións e dos principios de Dereito orixinario – transparencia e igualdade de tratamento - aplicábeis ao conxunto dos contratos públicos.

De acordo coa xurisprudencia do TXUE, as consecuencias xurídicas da modificación ilegal dun contrato serán as que resulten da normativa interna do Estado membro en vigor no momento en que esa modificación foi introducida. No caso da prórroga da AP-9 acordada polo Real Decreto 165/2000, do 4 de febreiro, a normativa contractual pública en vigor no ordenamento español era a Lei 13/1995, de 18 de maio, de Contratos das Administracións Públicas. A regulación do réxime de invalidez dos actos administrativos era a contida na Lei 30/1992, do 26 de novembro, de Réxime Xurídico das Administracións Públicas e do Procedemento Administrativo Común.

Á luz desa normativa, a modificación substancial da concesión da AP-9 constitúe un vicio de nulidade de pleno de dereito, que pode ser declarada de oficio polo propio

órgano de contratación, e que segundo dispón o artigo 66.1 da Lei de Contratos das Administracións Públicas de 1995, provoca a nulidade do contrato que

“... entrará en fase de liquidación, debendo restituírense as partes reciprocamente as cousas que tivesen recibido en virtude do mesmo e, se isto non fose posíbel, devolverase o seu valor”.

Acrecenta aínda este precepto que *“a parte que resultar culpábel deberá indemnizar á contraria dos danos e prexuízos que experimentase”*, precisión que debe interpretarse de acordo coa xurisprudencia da Sala do Contencioso-Administrativo do Tribunal Supremo que, a través da Sentenza nº 444/2022, do 8 de abril de 2022, senta a doutrina casacional de que nos supostos de declaración da nulidade dun contrato público, a obriga de indemnizar os danos e prexuízos experimentados polo adxudicatario non inclúe a obriga de indemnizar o lucro cesante.

Para fixar o valor actual da autoestrada do Atlántico AP-9 utilizáronse catro métodos distintos. Estes foron o de valor razoable ou de mercado, o fixado no Acordo do Consello de Ministros do 26 de abril de 2019, de interpretación de determinados contratos de concesión de autoestradas, en canto ao método para calcular a Responsabilidade Patrimonial da Administración, publicado na Resolución de 7 de Maio de 2019 da Delegación do Goberno nas Sociedades Concesionarias de Autoestradas Nacionais de Portaxe, o de valor contable ou en libros e o de valor actual de beneficios futuros.

A pesar das limitacións do estudo descritas ao longo do mesmo resultou posible efectuar a valoración por calquera dos catro métodos indicados. O resultado destas valoracións é o seguinte:

- **Valor razoable ou de mercado:** Utilizando unha taxa de desconto do 8% o valor da autoestrada é de **900,43 millóns de euros**. Utilizando unha taxa de desconto do 6,33% o valor de mercado ascende a **904,76 millóns de euros**. Considérase que é máis correcta a utilización da taxa do 8% por estar fixada por unha disposición normativa.
- **Valoración seguindo o Acordo do Consello de Ministros do 26 de abril de 2019, de interpretación de determinados contratos de concesión de autoestradas, en canto ao método para calcular a Responsabilidade Patrimonial da Administración, publicado na Resolución de 7 de Maio de**

2019 da Delegación do Goberno nas Sociedades Concesionarias de Autoestradas Nacionais de Portaxe: Seguindo os criterios indicados nesta norma se se calculase unha responsabilidade patrimonial de acordo con ela a partida alcanzaría a cifra de **865,3 millóns de euros.**

- **Valor contable ou en libros:** Utilizando este método o valor a data actual da autoestrada do atlántico é de **1.435.193.776,18 €.**
- **Valor actual de beneficios futuros:** Con esta metodoloxía o valor da autoestrada, se se utiliza unha taxa de desconto do 8% é de **1.077.374.141,04 € millóns de euros.** Utilizando unha taxa de desconto do 6,33% o valor de mercado ascende a **1.290.063.251,68 millóns de euros.** Considérase que é máis correcta a utilización da taxa do 8% por estar fixada por unha disposición normativa.

De entre os métodos descritos considérase aconsellábel utilizar o de valor razoábel ou de mercado, por ser precisamente o que un terceiro estivo disposto a pagar polo activo hai tan só seis anos.

Este é o noso parecer, que sometemos a calquera outro mellor fundado

A Coruña, na data da sinatura dixital

ANEXO I

1. Cuestións formuladas

Á vista do borrador do informe titulado “Análise xurídica e valoración económica do estado da Autoestrada do Atlántico (AP-9)” redactado polos asinantes do presente, realizáronse determinadas cuestións que serán obxecto deste complemento de informe que se engade como Anexo I ao anterior. Estas foron as seguintes:

1. A canto se estima que ascenden as cantidades que o Estado deixaría de ingresar por imposto de sociedades e IVE até 2048 así como o que leva ingresado por estas partidas desde que está rexistrado?
2. A canto se estima que ascenden os gastos que supoñen para o Estado as compensacións por bonificacións, portaxes na sombra, etc. até 2048?
3. A canto se estima que ascenden os custos anuais que tería o mantemento e conservación da autoestrada, en caso de xestión directa?

Nos seguintes apartados daráselle resposta a tales cuestións na mesma orde na que se formulan.

2. Análise dos impactos en imposto de sociedades e IVE

a) Imposto de sociedades

Con respecto ao imposto de sociedades os datos históricos que reflicte a contabilidade da empresa desde 1992⁴³ até a actualidade son os seguintes:

Ano	Resultado antes de impostos	Imposto sobre beneficios
1992	0,00 €	0,00 €
1993	90.469,19 €	90.469,19 €
1994	119.190,20 €	119.190,20 €
1995	430.044,01 €	253.264,11 €
1996	733.724,63 €	248.859,79 €
1997	1.877.333,28 €	22.783,95 €
1998	2.195.263,28 €	702.164,75 €
1999	39.980.311,30 €	13.066.546,90 €
2000	41.601.918,92 €	10.976.134,72 €
2001	46.067.435,60 €	14.339.510,84 €
2002	52.369.884,21 €	18.329.459,46 €
2003	52.004.672,09 €	18.201.635,23 €
2004	57.431.485,13 €	20.101.019,80 €
2005	63.357.257,77 €	22.175.040,22 €
2006	78.794.668,87 €	27.578.134,10 €
2007	83.649.349,26 €	27.186.038,51 €
2008	88.690.624,83 €	26.607.187,45 €
2009	87.256.766,01 €	26.177.029,80 €
2010	95.174.337,30 €	28.552.301,19 €
2011	75.127.398,13 €	22.538.219,44 €
2012	44.145.667,49 €	13.243.700,25 €
2013	41.936.268,12 €	12.580.880,44 €
2014	41.018.623,34 €	12.305.587,00 €
2015	62.040.086,06 €	17.371.224,10 €
2016	60.072.894,84 €	15.018.223,71 €
2017	58.683.724,66 €	14.670.931,17 €
2018	54.319.847,84 €	13.579.961,84 €
2019	56.338.066,20 €	14.059.314,77 €
2020	44.981.888,97 €	11.289.203,46 €
2021	67.635.159,71 €	16.908.789,93 €
2022	88.044.108,96 €	21.945.150,90 €
2023	110.145.199,73 €	27.569.259,83 €
TOTAL INGRESADO 1992-2023		467.807.217,06 €

⁴³ Non foi posíbel obter as contas anuais de Audasa anteriores a 1992 ano, aínda que consta que a empresa nesas datas sufriu problemas económicos, polo que non resulta probábel que se recadasen cifras significativas.

Fonte: Elaboración propia a partir das contas anuais de Audasa

Polo tanto, seguindo a contabilidade da concesionaria, o que historicamente se ingresou por este tributo desde 1992 até 2023 (último ano do que existen contas anuais á data de redacción destas liñas) ascende á cantidade de **467.807.217,06 €**.

Pola súa parte, a estimación do que se ingresaría no futuro por esta partida até 2048 resúmese na seguinte táboa:

Ano	Resultado antes de impostos	Imposto sobre beneficios
2024	90.397.965,14 €	22.599.491,28 €
2025	94.473.352,90 €	23.618.338,22 €
2026	98.732.470,30 €	24.683.117,57 €
2027	103.183.600,37 €	25.795.900,09 €
2028	107.835.399,57 €	26.958.849,89 €
2029	112.696.914,62 €	28.174.228,65 €
2030	117.777.600,07 €	29.444.400,02 €
2031	123.087.336,74 €	30.771.834,18 €
2032	128.636.450,87 €	32.159.112,72 €
2033	134.435.734,25 €	33.608.933,56 €
2034	140.496.465,22 €	35.124.116,30 €
2035	146.830.430,52 €	36.707.607,63 €
2036	153.449.948,32 €	38.362.487,08 €
2037	160.367.892,11 €	40.091.973,03 €
2038	167.597.715,74 €	41.899.428,94 €
2039	175.153.479,62 €	43.788.369,91 €
2040	183.049.878,02 €	45.762.469,51 €
2041	191.302.267,68 €	47.825.566,92 €
2042	199.926.697,66 €	49.981.674,41 €
2043	208.939.940,55 €	52.234.985,14 €
2044	218.359.525,11 €	54.589.881,28 €
2045	228.203.770,33 €	57.050.942,58 €
2046	238.491.821,07 €	59.622.955,27 €
2047	249.243.685,31 €	62.310.921,33 €
2048	164.401.483,80 €	41.100.370,95 €
PREVISIÓN DE INGRESOS 2024-2048		984.267.956,47 €
PREVISIÓN DE INGRESOS 2024-2048 DESCONTADA A DATA DE 2023		415.867.943,26 €

Fonte: Elaboración propia

Para a realización deste cálculo partiuse da previsión de beneficios que se realizara no informe que o presente texto complementa e da que alí se detalla o seu cálculo. Alén do máis, o tipo impositivo contemplado foi do 25 %, posto que desde que este é o tipo impositivo estándar na normativa sobre o imposto de sociedades veu sendo tamén o tipo efectivo ao que tributou a empresa nos últimos anos. Polo tanto, partindo destas premisas o que se ingresaría por imposto de sociedades entre os anos 2024 e 2048 ascendería a cantidade de **984.267.956,47 €**. Se trouxermos esta cantidade ao momento actual utilizando unha taxa de desconto do 6,63 % (a que utiliza a concesionaria na súa contabilidade para valorar a concesión) ascendería a **415.867.943,26 €**. Se a taxa de desconto fose do 8 % (a utilizada para a compensación do investimento realizado no Real Decreto 1733/2011, de 18 de novembro) a cifra sería de **359.124.713,68 €**.

b) IVE

O cálculo do IVE inclúe maior dificultade que o do Imposto de Sociedades, xa que este non se indica de forma directa na contabilidade da empresa. Polo tanto, o que se realizou foi unha estimación partindo da cifra de negocios da concesionaria e asumindo que o tipo efectivo aplicable foi o tipo xeral vixente en cada momento. Con estas premisas, tomando os datos de facturación de Audasa das súas contas anuais, realizouse a seguinte táboa resumo:

Ano	Importe neto da cifra de negocios	Importe neto cifra da negocios sen portaxes en sombra	IVE TOTAL	IVE (sen portaxes en sombra)
1992	28.724.910,00 €	28.724.910,00 €	4.308.736,50 €	4.308.736,50 €
1993	36.459.781,00 €	36.459.781,00 €	5.833.564,96 €	5.833.564,96 €
1994	39.757.292,00 €	39.757.292,00 €	6.361.166,72 €	6.361.166,72 €
1995	43.340.622,00 €	43.340.622,00 €	7.801.311,96 €	7.801.311,96 €
1996	46.872.900,00 €	46.872.900,00 €	8.437.122,00 €	8.437.122,00 €
1997	51.264.055,00 €	51.264.055,00 €	9.227.529,90 €	9.227.529,90 €
1998	59.527.308,00 €	59.527.308,00 €	10.714.915,44 €	10.714.915,44 €
1999	72.543.995,00 €	72.543.995,00 €	13.057.919,10 €	13.057.919,10 €
2000	77.406.896,16 €	72.811.896,16 €	13.933.241,31 €	13.106.141,31 €

2001	85.323.629,90 €	79.780.629,90 €	15.358.253,38 €	14.360.513,38 €
2002	92.407.194,42 €	86.397.194,42 €	16.633.295,00 €	15.551.495,00 €
2003	101.267.727,12 €	94.677.727,12 €	18.228.190,88 €	17.041.990,88 €
2004	118.291.039,73 €	110.635.039,73 €	21.292.387,15 €	19.914.307,15 €
2005	126.647.449,76 €	118.452.449,76 €	22.796.540,96 €	21.321.440,96 €
2006	137.880.360,41 €	124.541.360,41 €	24.818.464,87 €	22.417.444,87 €
2007	152.877.595,45 €	134.898.595,45 €	27.517.967,18 €	24.281.747,18 €
2008	155.229.505,31 €	136.911.505,31 €	27.941.310,96 €	24.644.070,96 €
2009	156.271.327,41 €	137.427.327,41 €	28.128.838,93 €	24.736.918,93 €
2010	144.949.004,65 €	126.254.004,65 €	26.090.820,84 €	22.725.720,84 €
2011	153.843.985,75 €	135.895.985,75 €	27.691.917,44 €	24.461.277,44 €
2012	132.354.172,55 €	118.011.172,55 €	27.794.376,24 €	24.782.346,24 €
2013	125.218.327,35 €	115.165.327,35 €	26.295.848,74 €	24.184.718,74 €
2014	127.749.507,07 €	117.302.507,07 €	26.827.396,48 €	24.633.526,48 €
2015	134.245.991,49 €	123.527.991,49 €	28.191.658,21 €	25.940.878,21 €
2016	138.621.531,96 €	127.908.531,96 €	29.110.521,71 €	26.860.791,71 €
2017	140.754.592,44 €	132.428.592,44 €	29.558.464,41 €	27.810.004,41 €
2018	144.119.138,14 €	138.160.138,14 €	30.265.019,01 €	29.013.629,01 €
2019	153.407.276,26 €	147.320.276,26 €	32.215.528,01 €	30.937.258,01 €
2020	127.898.134,70 €	106.872.134,70 €	26.858.608,29 €	22.443.148,29 €
2021	150.256.194,21 €	125.466.194,21 €	31.553.800,78 €	26.347.900,78 €
2022	171.819.369,54 €	125.565.369,54 €	36.082.067,60 €	26.368.727,60 €
2023	192.560.955,68 €	134.001.955,68 €	40.437.800,69 €	28.140.410,69 €
TOTAL INGRESADO 1992-2023			701.364.585,66 €	627.768.675,66 €

Fonte: Elaboración propia a partir das contas anuais de Audasa

Nesta táboa diferénciase segundo se teñan en conta ou non as portaxes na sombra. O motivo desta diferenciación é que e no caso dos ingresos da concesionaria por portaxes en sombra quen paga o IVE é o propio Estado, polo que tal IVE é neutro para o Estado (aínda que soportado por distintos departamentos, é o Estado o que o paga e o que o

cobra). Polo tanto, sen ter en conta as portaxes en sombra e as bonificacións o IVE que se estima ingresado no período 1992 – 2023 ascende á cantidade de **701.364.585,66 €**. Mentres, se non se teñen en conta as referidas portaxes esta cantidade significaría un total de **627.768.675,66 €**.

Canto á estimación dos ingresos futuros por IVE débese partir, como se fixo no caso do imposto de sociedades, das previsións realizadas no corpo do informe. Concretamente, das previsións de cifra de negocios da concesionaria. Partindo destas, así como das portaxes en sombra e bonificacións a futuro (que se analizan con maior detemento no seguinte punto) elaborouse o seguinte cadro resumo:

Ano	Importe neto da cifra de negocios	Importe neto cifra da negocios sen portaxes en sombra	IVE TOTAL	IVE (sen portaxes en sombra)
2024	201.242.130,76 €	140.833.064,21 €	42.260.847,46 €	29.574.943,48 €
2025	210.314.676,98 €	147.790.266,41 €	44.166.082,17 €	31.035.955,95 €
2026	219.796.238,42 €	154.888.813,33 €	46.157.210,07 €	32.526.650,80 €
2027	229.705.254,61 €	168.202.772,93 €	48.238.103,47 €	35.322.582,32 €
2028	240.060.996,37 €	175.023.459,12 €	50.412.809,24 €	36.754.926,42 €
2029	250.883.603,33 €	182.086.255,10 €	52.685.556,70 €	38.238.113,57 €
2030	262.194.123,05 €	189.397.343,85 €	55.060.765,84 €	39.773.442,21 €
2031	274.014.551,95 €	196.962.860,30 €	57.543.055,91 €	41.362.200,66 €
2032	286.367.878,15 €	204.788.866,90 €	60.137.254,41 €	43.005.662,05 €
2033	299.278.126,12 €	212.881.326,64 €	62.848.406,49 €	44.705.078,59 €
2034	312.770.403,42 €	221.246.073,16 €	65.681.784,72 €	46.461.675,36 €
2035	326.870.949,51 €	229.888.777,89 €	68.642.899,40 €	48.276.643,36 €
2036	341.607.186,83 €	238.814.913,83 €	71.737.509,23 €	50.151.131,90 €
2037	357.007.774,07 €	248.029.715,74 €	74.971.632,55 €	52.086.240,30 €
2038	373.102.661,94 €	257.538.136,42 €	78.351.559,01 €	54.083.008,65 €
2039	389.923.151,43 €	267.344.798,89 €	81.883.861,80 €	56.142.407,77 €
2040	407.501.954,63 €	277.453.943,91 €	85.575.410,47 €	58.265.328,22 €
2041	425.873.258,41 €	287.869.372,64 €	89.433.384,27 €	60.452.568,25 €
2042	445.072.790,86 €	298.594.384,06 €	93.465.286,08 €	62.704.820,65 €
2043	465.137.890,80 €	309.631.706,56 €	97.678.957,07 €	65.022.658,38 €
2044	486.107.580,38 €	320.983.423,46 €	102.082.591,88 €	67.406.518,93 €
2045	508.022.640,98 €	332.650.891,79 €	106.684.754,61 €	69.856.687,28 €
2046	530.925.692,51 €	344.634.653,94 €	111.494.395,43 €	72.373.277,33 €
2047	554.861.276,30 €	356.934.341,53 €	116.520.868,02 €	74.956.211,72 €
2048	365.987.274,71 €	155.659.903,90 €	76.857.327,69 €	32.688.579,82 €
PREVISIÓN DE INGRESOS 2024-2048			1.840.572.313,97 €	1.243.227.313,97 €
PREVISIÓN DE INGRESOS 2024-2048 DESCONTADA A DATA DE 2023			777.669.350,70 €	537.457.308,02 €

Fonte: *Elaboración propia*

Para a realización deste cálculo tamén se partiu da previsión de que o tipo impositivo aplicable continuará no 21 %, ao ser este o actual. Polo tanto, partindo de todo isto, o que se ingresaría por IVE entre os anos 2024 e 2048 ascendería a cantidade de **1.840.572.313,97 €**, que se reduciría a **1.243.227.313,97 €** en caso de excluír do cálculo as portaxes na sombra e bonificacións por ser o Estado tanto o pagador como o cobrador dese IVE. Traídas ao momento de tempo actual utilizando unha taxa de desconto do 6,63% ascenderían a **777.669.350,70 €** de se computaren as portaxes na sombra e a **537.457.308,02 €** de se eliminaren aquelas portaxes do cálculo. Mentres, se a taxa de desconto a utilizar fose do 8 % a cifra sería de **671.560.016,68 €** no primeiro suposto (contemplando portaxes na sombra) e de **465.886.407,95 €** no segundo suposto (excluindo estas portaxes na sombra). Dentro destes cálculos entendemos que a opción máis correcta é a consistente en eliminar as portaxes na sombra a efectos do cálculo do IVE.

3. Análise das bonificacións e portaxes na sombra

No relativo ás bonificacións e portaxes na sombra, partindo dos datos das contas anuais da concesionaria, as cantidades pagadas entre os exercicios 1992 e 2023 resúmense no seguinte cadro:

Ano	RD 165/2000	RD 633/2006 e RD 803/2017	RD 681/2021	RD 20/2022	TOTAL	Porcentaxe da cifra de negocios de portaxes en sombra
1992	- €	- €	- €	- €	- €	0,00%
1993	- €	- €	- €	- €	- €	0,00%
1994	- €	- €	- €	- €	- €	0,00%
1995	- €	- €	- €	- €	- €	0,00%
1996	- €	- €	- €	- €	- €	0,00%
1997	- €	- €	- €	- €	- €	0,00%
1998	- €	- €	- €	- €	- €	0,00%
1999	- €	- €	- €	- €	- €	0,00%
2000	4.595.000,00 €	- €	- €	- €	4.595.000,00 €	5,94%
2001	5.543.000,00 €	- €	- €	- €	5.543.000,00 €	6,50%
2002	6.010.000,00 €	- €	- €	- €	6.010.000,00 €	6,50%
2003	6.590.000,00 €	- €	- €	- €	6.590.000,00 €	6,51%
2004	7.656.000,00 €	- €	- €	- €	7.656.000,00 €	6,47%
2005	8.195.000,00 €	- €	- €	- €	8.195.000,00 €	6,47%
2006	8.932.000,00 €	4.407.000,00 €	- €	- €	13.339.000,00 €	9,67%
2007	9.922.000,00 €	8.057.000,00 €	- €	- €	17.979.000,00 €	11,76%
2008	10.097.000,00 €	8.221.000,00 €	- €	- €	18.318.000,00 €	11,80%
2009	9.962.000,00 €	8.882.000,00 €	- €	- €	18.844.000,00 €	12,06%
2010	9.809.000,00 €	8.886.000,00 €	- €	- €	18.695.000,00 €	12,90%
2011	9.240.000,00 €	8.708.000,00 €	- €	- €	17.948.000,00 €	11,67%
2012	4.925.000,00 €	9.418.000,00 €	- €	- €	14.343.000,00 €	10,84%
2013	- €	10.053.000,00 €	- €	- €	10.053.000,00 €	8,03%
2014	- €	10.447.000,00 €	- €	- €	10.447.000,00 €	8,18%
2015	- €	10.718.000,00 €	- €	- €	10.718.000,00 €	7,98%
2016	- €	10.713.000,00 €	- €	- €	10.713.000,00 €	7,73%
2017	- €	8.326.000,00 €	- €	- €	8.326.000,00 €	5,92%
2018	- €	5.959.000,00 €	- €	- €	5.959.000,00 €	4,13%
2019	- €	6.087.000,00 €	- €	- €	6.087.000,00 €	3,97%
2020	- €	21.026.000,00 €	- €	- €	21.026.000,00 €	16,44%
2021	- €	10.796.000,00 €	13.994.000,00 €	- €	24.790.000,00 €	16,50%
2022	- €	11.511.000,00 €	34.743.000,00 €	- €	46.254.000,00 €	26,92%
2023	- €	12.625.000,00 €	36.719.000,00 €	9.215.000,00 €	58.559.000,00 €	30,41%
TOTAL					370.987.000,00 €	

Fonte: Elaboración propia a partir das contas anuais de Audasa

Neste cadro móstranse as partidas recibidas ao amparo de cada norma, así como o porcentaxe a cifra anual de negocios que en cada exercicio significaron estas partidas. Da súa análise obsérvase que historicamente Audasa recibiu entre os anos 1992 e 2023 unha cantidade de **370.987.000 €** en bonificacións e portaxes en sombra. Destas destacan os anos posteriores ao COVID onde estas portaxes en sombra aumentaron de xeito significativo e chegaron a supor até o 30 % da facturación da empresa no último exercicio.

Canto á estimación de portaxes e compensacións futuras, débese comezar sinalando que este tipo de estimacións, tendo en conta a evolución histórica, son

difícilmente previsíbeis, posto que se aprecian relevantes cambios normativos no período analizado (1992-2023). Tendo en conta esta premisa, tal previsión foi realizada xa polo Consello de Estado no seu ditame 587/2021, de 15 de xullo, sobre o Proxecto de Real Decreto polo que se modifican certos termos da concesión administrativa para a construción, conservación e explotación da Autopista do Atlántico AP-9 (proxecto aprobado pouco despois como Real Decreto 681/2021, de 27 de xullo).

Neste ditame o Consello de Estado manifestaba:

Esta modificación terá un enorme impacto nos orzamentos e no déficit público que se prolongará durante máis de vinte anos. Como sinalou o Ministerio de Facenda no seu informe, a formulación de xestión da AP-9 inclúe medidas de exoneración de portaxes nunha maioría do seu percorrido (189,5km dos 220 totais) e o saldo final das compensacións para abonar ata 2048 ascende, segundo as estimacións realizadas, a 2.394 millóns de euros.

Engadindo que:

habería que engadir as compensacións polas bonificacións derivadas do Real Decreto 633/2006, do 19 de maio, que supoñen uns compromisos de 428 millóns de euros para o período 2021-2048

A maiores disto, debe terse en conta o disposto no Real Decreto-lei 20/2022, do 27 de decembro, de medidas de resposta ás consecuencias económicas e sociais da Guerra de Ucraína e de apoio á reconstrución da illa da Palma e a outras situacións de vulnerabilidade. No artigo 51 desta norma indícase:

1. Nas autoestradas de portaxe de titularidade da Administración Xeral do Estado, a revisión ordinaria das tarifas que corresponda aplicar en 2023 conforme ao artigo 77 da Lei 14/2000, do 29 de decembro será asumida polo Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana na medida necesaria para que os usuarios só soporten unha suba máxima de tarifas do 4%.

2. A Delegación do Goberno nas Sociedades Concesionarias de Autoestradas Nacionais de Portaxe calculará de oficio a porcentaxe de subida das tarifas e a súa distribución entre a parte soportada polos usuarios e o que corresponde asumir ao Ministerio de

Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana e elevará a correspondente proposta ao titular do Ministerio, para a súa aprobación por orde ministerial antes do 1 de xaneiro de 2023.

3. A partir de 2024 reducirase progresivamente a porcentaxe asumida polo Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana conforme aos apartados primeiro e segundo deste artigo. O importe da redución fixarase motivadamente, por orde ministerial, a proposta da Delegación do Goberno nas Sociedades Concesionarias de Autoestradas Nacionais de Portaxe, antes do 1 de xaneiro de cada ano. Como máximo, o 31 de decembro de 2026 deberá quedar suprimida esta subvención.

Estas compensación no exercicio 2023 ascenderon a un total de 9.215.000 euros. Dado que a porcentaxe asumida polo Ministerio se actualiza á baixa de xeito anual a través dunha orde ministerial publicada o 1 de xaneiro de cada ano non se pode saber de forma precisa canto suporá. Con todo, para o caso de que tal compensación se realice até o ano 2026 estimamos que pode supor unha cantidade en torno aos 22,5 millóns de euros.

Partindo de todo isto, as compensacións, bonificacións e portaxes na sombra futuras que o Estado pagaría á concesionaria ascendería á cantidade de **2.844,5 millóns de euros**.

4. Análise dos custos de conservación e mantemento da autoestrada

Para coñecer os custos de conservación e mantemento existentes na autoestrada debémonos dirixir á conta de perdas e ganancias de Audasa do último ano depositado (2023) e, dentro desta, ás contas que compoñen o resultado de explotación. Esta é a seguinte:

	Notas	2023	2022
Importe neto de la cifra de negocios	18	192.560.955,68	171.819.369,54
Ingresos de peaje		192.560.955,68	171.819.369,54
Aprovisionamientos		(484.855,51)	(217.525,70)
Otros ingresos de explotación		3.287.805,48	1.693.920,71
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		3.287.805,48	1.693.920,71
Gastos de personal	20	(11.192.994,14)	(10.956.459,35)
Sueldos, salarios y asimilados		(8.346.462,85)	(8.322.456,08)
Cargas sociales		(2.846.531,29)	(2.634.003,27)
Otros gastos de explotación		(25.059.360,51)	(22.362.523,05)
Servicios exteriores		(18.176.186,09)	(16.913.712,57)
Tributos		(480.522,06)	(469.045,98)
Dotación a la provisión por actuaciones de reposición y gran reparación	12	(6.402.652,36)	(4.979.764,50)
Amortización del inmovilizado	5 y 6	(40.178.511,51)	(40.685.348,74)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	11	2.677.311,60	2.677.311,60
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		(92.586,98)	21.519,72
Otros resultados		(4.445,27)	83.616,59
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN		121.513.318,84	102.073.881,32

Fonte: Contas anuais Audasa

Aquí debemos prestar atención, especialmente á partida chamada “*Dotación a la provisión por actuaciones de reposición y gran reparación*”. Sobre esta, a nota 12 da memoria das contas anuais 2023 de Audasa indica:

12. PROVISIONES POR ACTUACIONES SOBRE LA INFRAESTRUCTURA

Tal y como se menciona en la nota 4 (I), la Sociedad está sujeta al cumplimiento de ciertas obligaciones contractuales, las cuales se reconocen y valoran de acuerdo con la mejor estimación del desembolso necesario para cancelar la obligación presente en la fecha del balance. Para ello, la Sociedad ha determinado aquellas actuaciones futuras que deberá llevar a cabo al objeto de mantener su infraestructura en un adecuado estado de uso para la prestación de los servicios y actividades que constituyen el objeto del acuerdo de concesión.

El movimiento de la provisión por actuaciones de reposición y gran reparación a largo y corto plazo, durante el ejercicio 2023, es el siguiente:

Miles de euros	2023	
	Largo plazo	Corto plazo
Saldo al 1 de enero	21.091	4.174
Dotaciones del periodo	6.402	-
Actualización financiera (nota 19)	903	-
Aplicaciones del periodo	-	(2.547)
Traspaso	(5.678)	5.678
Saldo al 31 de diciembre	22.718	7.305

Las aplicaciones de la provisión realizadas por la Sociedad durante el ejercicio 2023 corresponden fundamentalmente a acciones de reposición de firmes, actuaciones en taludes, estructuras y diversas instalaciones.

Fonte: Contas anuais Audasa

É dicir, esta partida recolle os custos que se prevén no mantemento da autoestrada.

Trataremos agora o resto de partidas de gasto para observar se se debe imputar algunha cantidade máis. Estas son:

- “*Aprovisionamientos*”: Nas contas anuais non indica que é o que se inclúe dentro desta partida. En cambio, tendo en conta o funcionamento habitual deste tipo de contas, é probable que o incluído sexan gastos como o custo dos tickets entregados nas portaxes da autoestrada, que non teñen nada a ver co mantemento e conservación da estrada.
- “*Gastos de personal*”: Neste caso, se acudimos á nota da memoria número 20 simplemente se indica que a empresa conta cun persoal de 234 persoas. Destes 3 son directivos, 20 técnicos, 21 administrativos e 191 pertencen a “outro persoal” sen especificar. En cambio, se se acode ao convenio colectivo da empresa⁴⁴ apréciase como dentro do persoal existen figuras de persoal de mantemento. Non se conta con datos fiables de que parte do persoal realiza tarefas de mantemento, sendo unha nota de prensa da empresa do ano 2019⁴⁵, que cifra a este persoal nun 48 % do total, a distribución máis recente que se coñece. Supondo que este dato se mantivese até a actualidade, tomarase un 48% dos gastos de persoal como cifra aproximada deste tipo de gasto a efectos de custos de mantemento. Esa cifra, como se indica, é aproximada posto que se descoñece o detalle das nóminas, e se ben as condicións mínimas de convenio deste grupo son, en liña xeral, superiores ás do persoal de portaxe, tamén é certo que son inferiores á maior parte do persoal técnico e administrativo e aos do persoal de dirección, polo que sen contar con datos ao respecto non resulta posíbel realizar un cálculo máis preciso. Tendo en conta estes condicionantes, polo tanto, o importe que se debe imputar desta partida a custos de mantemento e conservación ascende a 5.372.637,19 €.

⁴⁴ Resolución de 23 de febreiro de 2021, da Dirección Xeral de Relacións Laborais, pola que se dispón a inscrición no rexistro e a publicación do convenio colectivo da empresa Autoestradas do Atlántico, Concesionaria Española, S.A. para os anos 2021, 2022, 2023 e 2024. DOG Núm. 95, de 24 de maio de 2021.

⁴⁵ Pódese atopar en liña en <https://www.audasa.es/279-profesionais-coidan-diariamente-da-ap-9/>, data de consulta 18 de setembro de 2024. Nela dise “*Autopistas del Atlántico SA (Audasa) cuenta con un plantel integrado por 209 profesionales, a los que hay que sumar los 70 de las empresas subcontratadas, como los 34 técnicos de Valoriza. Todos garantizan la seguridad y el buen mantenimiento del vial. El 8% son profesionales de gestión y atención al cliente; el 44% de atención a los servicios y cabinas de pago; y el 48% de obras y mantenimiento. El plantel profesional de Audasa sitúa a la concesionaria gallega entre las 3 autopistas más seguras de España (entre las que alcanzan niveles diarios de tráfico entre 20.000 y 30.000 vehículos) con un índice de 0,11 en accidentes mortales, un 42% por debajo de la media española*”.

- “*Servicios exteriores*”: Na contabilidade da empresa indícase que dentro desta partida se inclúen cuestións como as comisións por vendas a crédito das tarxetas ou os Vía T, polo que este custo non garda relación co mantemento da autoestrada.
- “*Tributos*”: Aínda que na contabilidade da empresa non se especifica de que tributos se tratan, tendo en conta o que esta partida contábel recolle tampouco parece estar relacionada cos custos de mantemento.
- “*Amortización del inmovilizado*”: Esta partida recolle a perda de valor do inmovilizado da empresa. Dentro do mesmo, céntrase especialmente no acordo de concesión que cada ano perde valor ao estar máis próximo o seu vencemento. Non é unha partida que signifique unha saída de caixa e tampouco recolle custos de mantemento.
- “*Deterioro y resultados por enajenación del inmovilizado*”: Trátanse aquí perdas debido a unha venda ou a algún perda de valor do inmovilizado da empresa. Novamente non garda relación cos custos de mantemento da autoestrada.
- “*Otros resultados*”: Non se concreta na contabilidade o que inclúe esta partida. Porén, non resulta probábel que garde relación cos custos de conservación e mantemento e a súa cantidade (4.445,27 €) é pouco significativa. Polo tanto, non se terán en conta.

En conclusión, tendo en conta o anterior, conclúese que os custos aproximados de conservación e mantemento ascenderon no último exercicio contable á cantidade de **11.775.289,55 €**.