

**XVII CURSO
INTERNACIONAL DE
CARRETERAS**

PLANIFICACIÓN Y FINANCIACIÓN:

***Ley 13/2003 Reguladora del Contrato de concesión
de Obras Públicas***

DR. JUSTO BORRAJO

SEPTIEMBRE, 2003

PLANIFICACIÓN Y FINANCIACIÓN

- **Primero hay que establecer las necesidades y luego ver como se financian.**
- **Cualquier proyecto puede ser financieramente viable con aportaciones de la Administración y no estar justificado por demanda de tráfico.**
- **Financiar proyectos con aportaciones del Estado superiores al 50 por 100, es mantener el sector de la construcción sin contabilizar déficit: puede estar justificado, pero es una explotación egoísta del futuro.**

PLANIFICACIÓN Y FINANCIACIÓN

- La existencia de nuevos sistemas financieros aumenta la necesidad de coordinación y planificación: Autovías autonómicas o estatales planificadas en competencia con autopistas de peaje.
- La planificación, coordinación y control deben ser actividades no delegables de la Administración.

PLANIFICACIÓN Y FINANCIACIÓN

- Si la financiación se desvincula de la planificación se crean agravios comparativos:
 - Corredores con autopista de peaje y carretera convencional alternativa congestionada.
 - Corredores con autovías para tráficos inferiores a 8.000 vehículos/día.
 - Corredores con autopista de peaje y autovía alternativa
 - Propuestas conjuntas en un corredor de una autovía y una autopista de peaje.
- Deberían establecerse criterios claros e iguales para todos en una horizonte dado.

POSIBLES CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y FINANCIACIÓN

- La red estatal estará formada por carreteras convencionales, autovías , autopistas y autopistas de peaje.
- Cuando un itinerario supere los 8.000 vehículos/día se planificará una autovía o autopista libre.
- Cuando una autovía supere los 40.000 vehículos/día se planificará una autopista de peaje alternativa.
- En los corredores con autopista de peaje y carretera convencional congestionada, se planificará una autovía de gran capacidad y baja velocidad.

MODELO DE GESTIÓN DE GRAN CAPACIDAD

- **Sus principales características deberían ser:**
 - Homogéneo y armónico para todo el territorio.
 - Estable y viable económica y políticamente.
 - Calidad superior del itinerario con peaje frente al libre.
 - Gestión única y conjunta de toda la red.
 - Aplicación de criterios de sostenibilidad y optimización del uso de la red
 - Potenciar el transporte público
 - Carriles Bus-VAO
 - Peaje de congestión
 - Calidad de servicio con indicadores medibles
 - Peajes proporcionales a los recorridos.

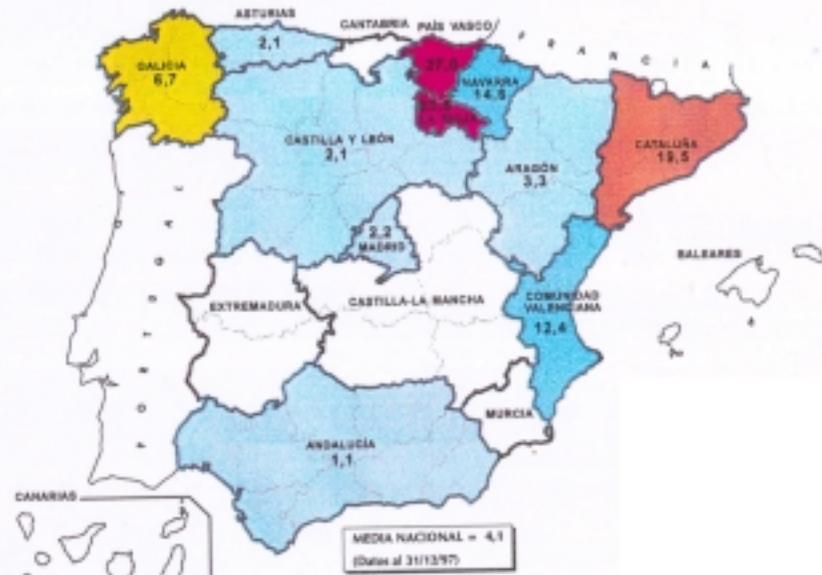
PRINCIPALES PROBLEMAS EN LA PLANIFICACIÓN DE AUTOPISTAS DE PEAJE

- EJE ALTERNATIVO CONGESTIONADO, SOBRE TODO POR VEHÍCULOS PESADOS.
- EXISTENCIA DE FUERTES PORCENTAJES DE VIAJES DE CORTO Y MEDIO RECORRIDO, DIFÍCILMENTE CAPTABLES POR LA AUTOPISTA

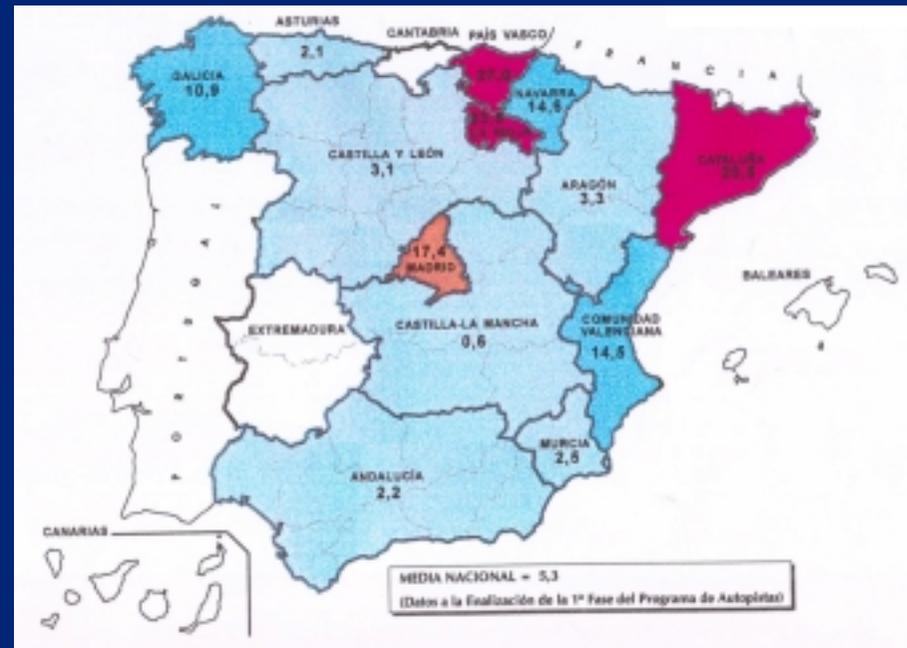
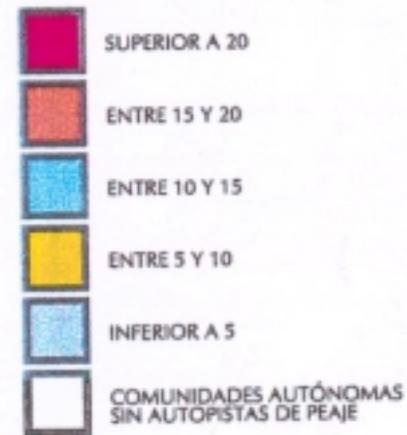
SOLUCIONES:

- TARIFAS DE PEAJE REDUCIDAS: 0,051-0.070-0,089 €/Km
- CONVERSIÓN DE LOS EJES ALTERNATIVOS EN VÍAS DE GRAN CAPACIDAD Y BAJA VELOCIDAD (GLORIETAS)

AUTOPISTAS DE PEAJE ÍNDICE DE SUPERFICIE (Km. por 1000 Km² y Comunidad Autónoma)

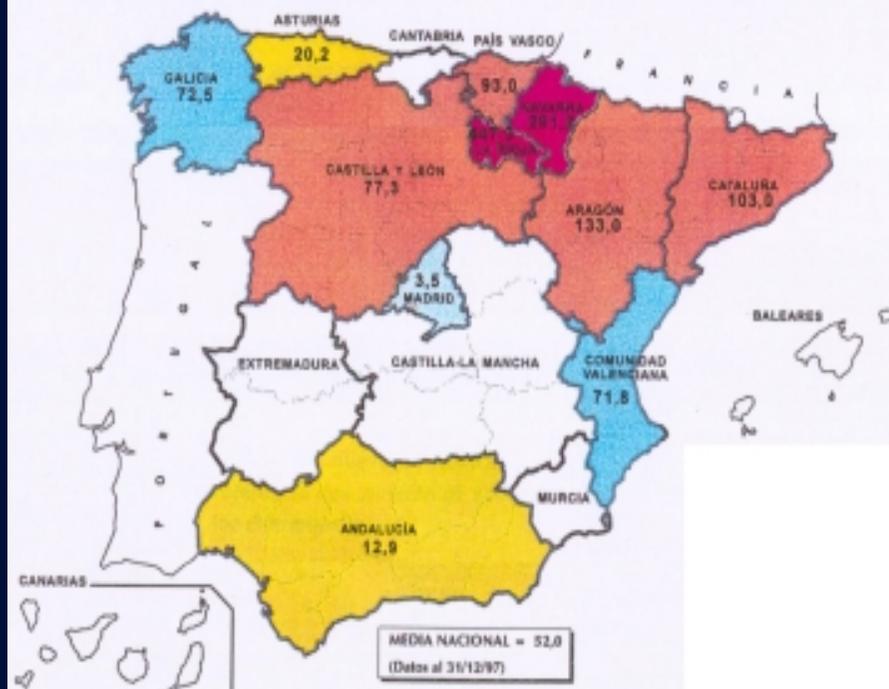


ÍNDICE DE SUPERFICIE



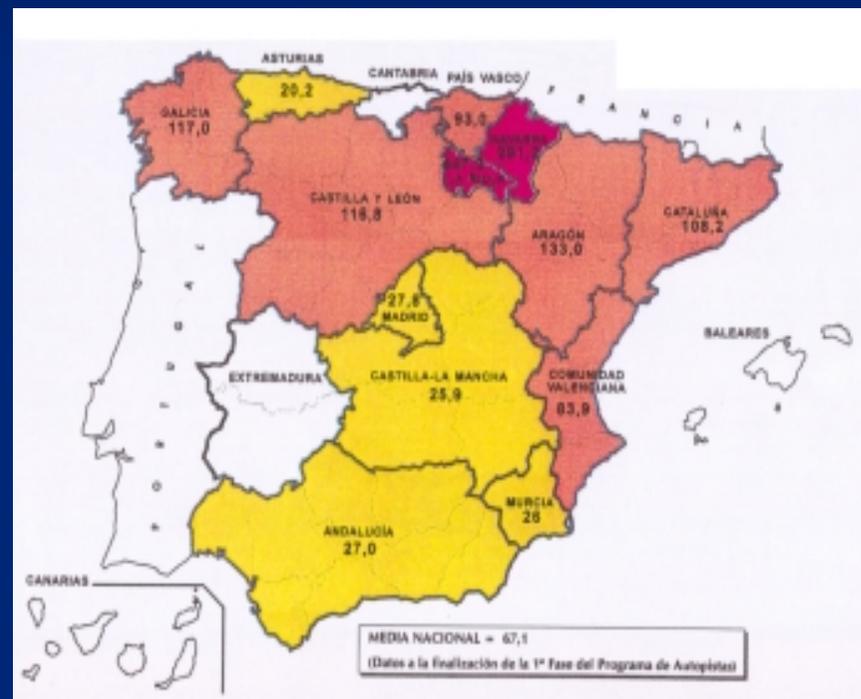
AUTOPISTAS DE PEAJE

ÍNDICE DE POBLACIÓN (Km. por millón de habitantes y Comunidad Autónoma) (*)



ÍNDICE DE POBLACIÓN

(*) Población obtenida del Padrón de 1/5/96



FINANCIACIÓN DE LAS CARRETERAS

1. PRESUPUESTARIA

- Presupuesto anual con impuestos generales
- Tasa por el uso de la infraestructura
- Impuesto sobre la gasolina

2. MIXTA

- Agencia de Carreteras
- Peajes con empresas mixtas
- Precios públicos
- Conciertos institucionales
- Gestión uso del suelo
- Préstamos participativos

3. PRIVADA

- Peajes con concesiones privadas
- Contribuciones colindantes

CUADRO 3.- PROGRAMA DE AUTOPISTAS DE PEAJE. 1ª FASE. INTERURBANO

AUTOPISTA	Longitud (Km)		Presupuestos (Mpts)			Aportación Estado (Mpts)	Situación (2003)	Conce- sión (Años)
	Programa	Real	Programa	PEC	Exprop.			
Santiago-Ourense	56,0	56,2	55.000	27.752	3.862	20.000	En servicio parcial	50
León-Astorga	47,3	38,0	22.790	16.720	939	4.400	En servicio	55
Ávila-Villacastín	22,9	23,7	9.207	11.171	820	Prórroga A-6	En servicio	32/37
Segovia-S.Rafael	29,0	25,3	11.737	13.460	1.087	Prórroga A-6	En servicio	32/37
Alicante-Cartagena	96,0	76,9	36.698	25.775	4.256	12.800	En servicio	50
Estepona-Guadiaro	22,1	22,2	22.193	35.910	2.235	16.500	En servicio	52
TOTAL INTERURBANO	273,3	242,3	157.625	130.788	13.199	53.700	En servicio	50-55

CUADRO 2.- PROGRAMA DE AUTOPISTAS DE PEAJE. 1ª FASE. URBANO

ACCESOS A MADRID	Longitud (Km)		Presupuestos (Mpts)			Aportación Estado (Mpts)	Situación (2003)	Conce-sión Años
	Programa	Real	Programa	PEC	Exprop			
R-2 M-40 a Guadalajara M-50. Tramo N-I –N-II Subtotal	45,2	59,7 17,1 76,8	41.270 (*)	50.895 22.434 73.329	2.151 2.376 4.527	-	En construcción	24
R-3 M-40 a Arganda R-5 M-40 a Navalcarnero M-50 Oeste Subtotal	38,8 23,5	32,1 30,2 22,4 84,7	20.800 14.700 (*)	34.577 37.069 31.760 103.406	2.317 1.892 2.062 6.271	-	En construcción	50
R-4 M-50 a Ocaña Eje Sureste(M-40 M-50) M-50. Tramo N-II-N-IV	60,7	53,9 5,1 29,2 88,2	21.700 (*)	41.935 7.292 49.986 99.213	3.692 1.357 6.872 11.921	-	En construcción	65
TOTAL { Radiales M.-50		168,2 --		181,0 68,7	98.470 ---	171.768 104.180	11.409 11.310	-

(*) La M-50 no figuraba en la 1ª fase de autopistas

CUADRO 1.- PROGRAMA DE AUTOPISTAS DE PEAJE. 1ª FASE. INTERURBANO Y URBANO

AUTOPISTA	Longitud (Km)	Presupuestos (Mpts)		Aportación Estado (Mpts)
		REAL	PEC	
TOTAL INTERURBANO	242,3	130.788	13.199	53.700
TOTAL URBANO	249,7	275.948	22.719	---

ORDEN MINISTERIAL DE 19 DE ABRIL DE 2000: RECONOCIDA URGENCIA E INTERÉS PÚBLICO

ACTUACIONES EN MATERIA DE AUTOPISTAS DE PEAJE

- **AUTOPISTAS DOS MARES: A-1/A-68**
- **AUTOPISTA DE LEVANTE: OCAÑA-LA RODA**
- **AUTOPISTA DEL MEDITERRÁNEO: CARTAGENA-VERA**
- **AUTOPISTA MADRID-TUDELA: MEDINACELI-SORIA-TUDELA**
- **AUTOPISTA DE ANDALUCÍA: TOLEDO-CIUDAD REAL-N-IV**
- **AUTOPISTA DE TOLEDO: MADRID-TOLEDO**
- **AUTOPISTA DE MÁLAGA: ALTO DE LAS PEDRIZAS-TORREMOLINOS**
- **AUTOPISTA DE ALICANTE: VILLENA-ALICANTE**



Necesidades de préstamos participativos (Capítulo 8 Presupuesto) en las Autopistas de peaje del Plan de Infraestructuras 2000/2007

AUTOPISTA Y obras asociadas	Previsiones Hacienda (MEUR)				Pliegos		
	Presup. Inver.	Aporta. 2004	Aporta. 2005	% Aport.	Presup. Inver.	Aport.	%Aport.
Parbayón-Zurita	217,70	125,0	-	57,42	344,34	125,0	36,30
Cartagena-Vera	520,57	200,0	-	38,42	536,03	200,0	37,31
Ocaña-La Roda	363,72	30,0	-	8,25	503,37	82,0	16,29
Circunv. Alicante	372,20	140,0	-	37,61	576,65	203,0	35,20
Madrid-Toledo	580,80	170,0	-	29,27	338,51	55,0	16,24
TOTAL	2.055,01	665,0	-	32,36	2.298,90	665,0	28,92
Acceso Málaga	497,42	-	220,0	44,22	-	-	-
Toledo-N-IV	1.113,43	-	599,0	53,79	-	-	-
Soria-Tudela	221,62	-	110,0	49,63	-	-	-
TOTAL	3.887,48	665,00	929,0	41,00			

**LEY 13/2003 REGULADORA DEL CONTRATO DE
CONCESIÓN DE OBRAS PÚBLICAS (B.O.E. 24.05.03)
(SE INSERTA EN LA LEY DE CONTRATOS DE LAS
ADMINISTRACIONES PÚBLICAS)**

Establece las condiciones en las cuales se van a producir aportaciones de capital privado a la obra pública: Concesiones para la construcción y explotación de obras públicas.

**El concesionario asume la construcción
conservación y modernización
explotación**

Se diversifican las fuentes de financiación

- abriendo la concesionaria al mercado de capitales**
- incluyendo actividades comerciales complementarias**

OBJETO

- **No sólo carreteras sino cualquier obra pública, salvo energía eléctrica, telecomunicaciones, gas e hidrocarburos, incluyan o no obligaciones de servicio público.**
- **Puede ser construcción, conservación y explotación o conservación, mejora y explotación de obras existentes.**
- **La conservación incluye la modernización.**
- **Pueden añadirse obras distintas a la principal si tienen una incidencia en la concesión.**
- **Los plazos: Máximo 40 años incluyendo construcción
Mínimo 20 años en modernización,
conservación y explotación**

PLANIFICACIÓN (art.6)

- Se podrán aprobar planes sectoriales que incluyan las obras a realizar por concesión.
- Los particulares también pueden proponer la construcción y explotación de una obra. Deberán aportar estudio de viabilidad.
- La propuesta puede incluir, además de una carretera, actividades de hostelería; estaciones de servicio; zonas de ocio; estacionamientos; locales comerciales y otros.

APORTACIONES FINANCIERAS

Pueden aportarse recursos públicos

- **aportaciones dinerarias**
- **aportaciones no dinerarias**
 - **obras terminadas**
 - **concesiones de dominio público en la zona de servicios.**
- **subvenciones**
- **préstamos reintegrables con o sin interés**
- **préstamos participativos**

Pueden provenir de

- **la administración concedente**
- **otras administraciones: Comunidades Autónomas y Entidades Locales**
- **otros organismos nacionales o internacionales**

OTRAS POSIBILIDADES CONTEMPLADAS EN LA LEY

- Peaje en sombra: El peaje lo abona la Administración y no el usuario
- Concesiones en cadena: A corto plazo con un valor residual que abona el nuevo adjudicatario
- Zonas complementarias de explotación comercial: Hoteles, restaurantes, estaciones de servicio, zonas de ocio, estacionamientos, locales comerciales, etc. Su explotación se realizará conjuntamente con la obra, formando parte de la concesión.

EL RIESGO EN LAS CONCESIONES

- Se deberá respetar el principio de asunción de riesgo por el concesionario, pero solo de aquellos que pueda gestionar de una manera eficiente.
- La Administración deberá restablecer el equilibrio económico del contrato:
 - Cuando modifique por interés público las condiciones de explotación
 - Cuando causas de fuerza mayor o actuaciones de la Administración determinen la ruptura sustancial de la economía de la concesión.
 - Cuando se produzcan los supuestos que se establezcan en el propio contrato para su revisión

EQUILIBRIO ECONÓMICO DE LA CONCESIÓN

- Se deberá restablecer tanto si se ha roto en perjuicio como a favor del concesionario
- Si la demanda supera la máxima prevista en el plan económico-financiero presentado por el concesionario se reducirá el peaje o se acortará el plazo. Si es inferior a la mínima se revisarán al alza.
- En casos de fuerza mayor o actuaciones de la Administración que rompan la economía de la concesión, se garantizarán los rendimientos mínimos acordados en el contrato.

DIVERSIFICACIÓN DE LAS FUENTES DE FINANCIACIÓN

- **La concesión se integrará en el tráfico mercantil, pudiendo ser objeto de cesión e hipoteca.**
- **Apertura de la concesionaria al mercado de capitales**
 - **Emisión de obligaciones, bonos o similares, con aval público si los intereses generales lo aconsejan**
 - **Titulización de los derechos de crédito vinculados a la explotación: Derechos de cobro de tarifas**
- **Créditos participativos: La participación del prestamista se producirá sobre los ingresos del concesionario**