

**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

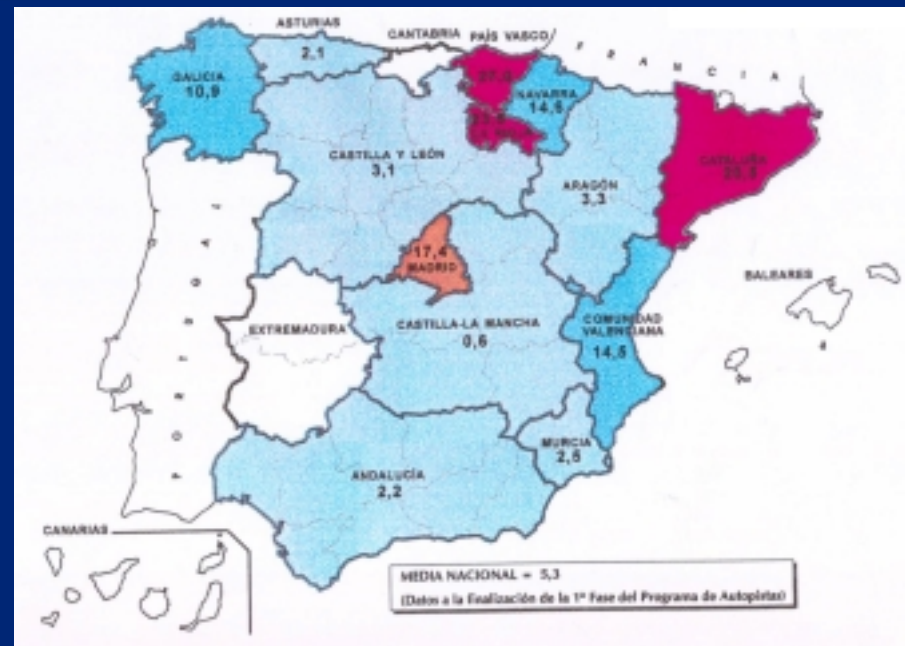
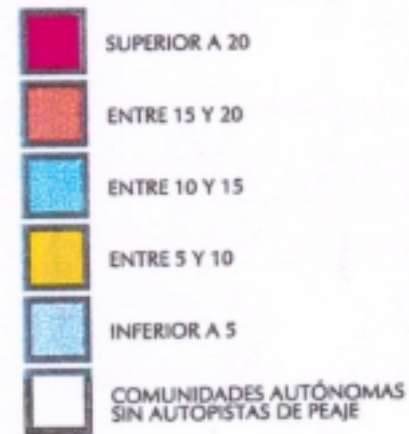
SOLUCIONES:

- 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



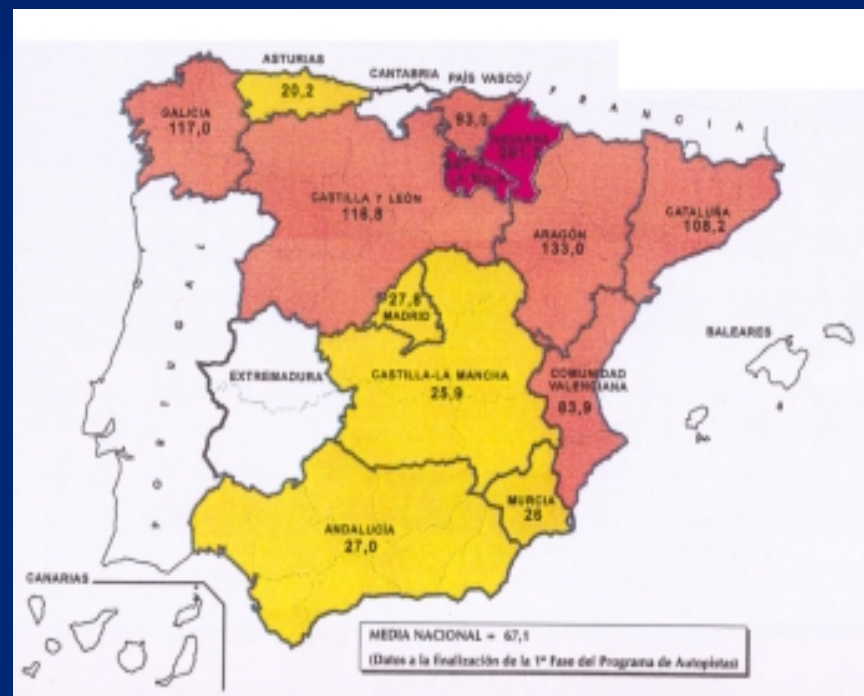
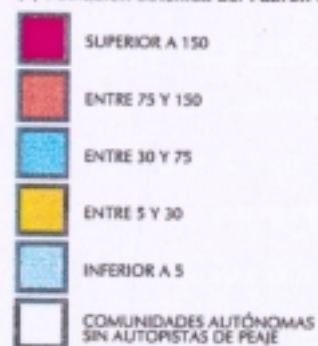
AUTOPISTAS DE PEAJE

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**