



9. VIABILIDAD ECONÓMICA DE ALTERNATIVAS Y MEDIDAS





9.- VIABILIDAD ECONÓMICA DE LAS ALTERNATIVAS Y MEDIDAS

En este apartado se analiza la viabilidad económica de las diferentes alternativas planteadas, así como los problemas que pueden aparecer para la financiación de las mismas.

La **alternativa 0**, es decir, la no modificación de la actual red de carreteras de La Rioja, supondría, en términos generales, el mantenimiento de la actual red de carreteras autonómica, tanto en lo que se refiere a su configuración como a sus características geométricas.

Los recursos presupuestarios para la conservación de las características mínimas de la red en este periodo, serán únicamente los destinados a operaciones de conservación ordinaria y vialidad invernal, y de conservación y rehabilitación del firme en los tramos actuales. Las cantidades necesarias por lo tanto, serían las previstas en el siguiente cuadro, partiendo de la premisa de que en los próximos doce años será preciso “remozar” la totalidad de la red de carreteras:

Tabla 9.1. Inversiones programa de Conservación Ordinaria y Seguridad Vial (*precios base 2008*)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Refuerzos y renovación del firme	3.513	3.513	3.513	3.513	3.513	3.513
Seguridad vial	2.062	2.145	2.230	2.320	2.412	2.509
Conservación ordinaria y vialidad invernal	3.164	3.291	3.423	3.559	3.702	3.850
Total Programa (X 10³ €)	8.739	8.948	9.166	9.392	9.627	9.872

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL
Refuerzos y renovación del firme	3.513	3.513	3.513	3.513	3.513	3.513	
Seguridad vial	2.609	2.713	2.822	2.935	3.052	3.174	
Conservación ordinaria y vialidad invernal	4.004	4.164	4.331	4.504	4.684	4.871	
Total Programa (X 10³ €)	10.126	10.390	10.666	10.952	11.249	11.559	120.685

Como se puede observar, se obtienen cantidades muy similares a las destinadas a operaciones de conservación para la anualidad de 2010 del actual Plan, por lo que se trata de una inversión “asumible” por el Gobierno de La Rioja, aunque deba prolongarse varias anualidades más (hasta 2021) si se quiere evitar el deterioro total en buena parte de los tramos de carreteras.



La **alternativa 1** recoge las propuestas del vigente Plan Regional de Carreteras (vigente), conforme a la programación de inversiones aprobada en su momento. La actual programación se extiende hasta el año 2011, según la siguiente tabla:

Tabla 9.2. Programación vigente del Plan Regional de Carreteras

	2010	2011
Programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos y ensanches y mejoras de la Red Autonómica de La Rioja		
Red regional básica	3.697	4.241
Red comarcal	8.502	2.395
Red local	8.679	2.395
Total Programa (X 10³ €)	20.878	9.031
Programa de actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria, seguridad vial, de la Red Autonómica de La Rioja		
En medio urbano	721	
Conservación Ordinaria y Seguridad Vial	2.524	1.503
Refuerzos	5.010	1.503
Total Programa (X 10³ €)	8.255	3.005
Programa de actuaciones preparatorias para el desarrollo del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autonómica de La Rioja		
Redacción de Proyectos		
Expropiaciones		
Total Programa (X 10³ €)		
TOTAL PLAN (X 10³ €)	29.134	12.036

La financiación en este caso estaría garantizada hasta el año 2011. Sin embargo, no es probable que durante el periodo restante (2010 – 2011) se finalicen la totalidad de las actuaciones que se encuentran pendientes de ejecución, puesto que los costes de construcción en los últimos años han sufrido desviaciones importantes que no fueron tenidas en cuenta en la programación inicial. En síntesis, se puede aventurar que quedarán pendientes de ejecución las obras de mayor dificultad técnica y la casi totalidad de las variantes de población, además, la inversión en operaciones de conservación se ha demostrado muy inferior a la necesaria.

La **alternativa 2** recoge las propuestas de la actualización efectuada del Plan Regional de Carreteras, habiéndose llevado a cabo una revisión de necesidades y costes, y habiéndose extendido la programación hasta el año 2021, conforme al siguiente cuadro:



PROPUESTA DE INVERSIÓN ANUAL (precios base 2008)												
2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL

ACTUACIONES PARA LA CONSTRUCCIÓN, ACONDICIONAMIENTO Y ENSANCHES Y MEJORAS

Acondicionamientos, ensanches y mejoras	8.215	10.915	11.427	11.427	11.427	11.427	11.427	11.427	11.427	11.427	11.427	11.427	
Nuevas carreteras	0	0	0	1.043	1.043	1.043	2.085	2.085	2.085	0	0	0	
Variantes	8.453	6.250	5.750	8.000	8.000	8.000	8.000	11.500	11.500	15.000	15.000	14.980	
Autovías	0	0	0	2.669	2.669	2.669	2.669	2.669	5.338	5.338	5.338	5.338	
Total Programa (X 10³ €)	16.668	17.165	17.177	23.139	23.139	23.139	24.181	27.681	30.350	31.765	31.765	31.745	297.914

ACTUACIONES EN MEDIO URBANO, DE CONSERVACIÓN ORDINARIA Y DE SEGURIDAD VIAL

Actuaciones en medio urbano	1.190	1.190	1.190	1.190	1.190	1.190	1.190	1.190	1.190	1.190	1.190	1.190	
Refuerzos y renovación del firme	3.513	3.513	3.513	3.513	3.513	3.513	3.513	3.513	3.513	3.513	3.513	3.513	
Seguridad vial	2.062	2.144	2.230	2.319	2.412	2.508	2.608	2.712	2.820	2.933	3.050	3.172	
Conservación ordinaria y vialidad invernal	3.164	3.291	3.423	3.560	3.702	3.850	4.004	4.164	4.331	4.504	4.684	4.871	
Medidas en autopista AP-68	2.950	3.069	3.193	3.322	3.456	3.596	3.741	3.892	4.050	4.213	4.384	4.516	
Total Programa (X 10³ €)	12.879	13.207	13.549	13.904	14.273	14.657	15.056	15.471	15.904	16.353	16.821	17.262	179.336

ACTUACIONES PREPARATORIAS Y COMPLEMENTARIAS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN

Estudios, proyectos y seguimiento ambiental	917	944	945	1.273	1.273	1.273	1.330	1.522	1.669	1.747	1.747	1.746	
Expropiaciones y reposición de servicios	1.417	1.459	1.460	1.967	1.967	1.967	2.055	2.353	2.580	2.700	2.700	2.698	
Total Programa (X 10³ €)	2.334	2.403	2.405	3.240	3.240	3.240	3.385	3.875	4.249	4.447	4.447	4.444	41.709

TOTAL INVERSIÓN (X 10³ €)	31.881	32.775	33.131	40.283	40.652	41.036	42.622	47.027	50.503	52.565	53.033	53.451	518.959
---	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------------



Las cantidades iniciales consignadas (2010) resultan ligeramente superiores a las previstas en el Plan vigente, por lo que no se varía sustancialmente el actual marco de estabilidad presupuestaria.

La programación de las inversiones realizada contempla la utilización de fondos propios del Gobierno de La Rioja de manera predominante, pero también la utilización de fondos privados habiéndose consignado para el subprograma de autovías las cantidades destinadas a compensar los costes del posible concesionario o colaborador privado, a partir de la puesta en servicio de las infraestructuras.

A continuación se hace una breve descripción de las diferentes formas de financiación externa utilizables, describiéndose brevemente sus ventajas e inconvenientes y su posible aplicación en función del tipo de actuación:

- **Fondos propios** de la Comunidad Autónoma de La Rioja. Será la principal fuente de financiación, debiendo soportar la mayor parte de la inversión a lo largo de los años de vigencia del Plan Regional de Carreteras. Estos fondos pueden provenir de partidas presupuestarias (financiación presupuestaria clásica) o bien otras fórmulas de financiación pública que puedan ser gestionadas por el sector privado.

La financiación mediante el sistema habitual de pago de las anualidades durante el año de ejecución, parece la más adecuada para la realización de obras de ampliación de carreteras, reposición del firme, actuaciones puntuales o de conservación... El reducido importe de la mayoría de estas obras, así como el elevado número de condicionantes externos para la ejecución de los trabajos, que deben realizarse con la carretera en servicio, limitan en gran medida la participación de la iniciativa privada.

Como alternativa al anterior, se podría utilizar el sistema de pago aplazado (método alemán), que permite diferir el pago a un número limitado de anualidades. No obstante, este método no presenta ventajas claras con respecto al sistema habitual, puesto que aunque el pago efectivo se retrasa, el cómputo presupuestario a efectos de déficit se realiza el año en el que se contrae la obligación, y lleva asociada una compensación al contratista por gastos financieros.



Más interesante resulta recurrir a inversiones realizadas por la iniciativa privada, que serían recuperadas mediante el pago fraccionado de los costes por parte de la Administración durante el periodo de funcionamiento de la infraestructura (concesiones con peaje en sombra). Este sistema es eficaz y además tiene la ventaja de que no carga excesivamente el presupuesto de las administraciones públicas, aunque condiciona la capacidad inversora de ejercicios futuros. La utilización de este método de financiación resulta especialmente interesante en las obras de mayor envergadura, en las que un elevado número de usuarios pueda hacer atractiva la inversión y el riesgo que ésta conlleva, es decir en las variantes de las carreteras con mayor tráfico y autovías.

- **Sistemas de Financiación Privada** a través de concesiones con peajes duros (para nuevas infraestructuras) o blandos para infraestructuras ya amortizadas y con una necesidad tan sólo de ser conservadas en sus condiciones óptimas de servicio. Su campo de aplicación es reducido en la red de carreteras autonómica y únicamente sería aplicable allí donde existe un itinerario alternativo razonable, como por ejemplo, la variante este de Calahorra.

- **Sistemas de Financiación Mixta** de Colaboración Público-Privada, de manera que la Comunidad Autónoma de La Rioja haga una serie de aportaciones fijas o variables en función de la calidad del servicio, que complemente los rendimientos provenientes de la explotación de la infraestructura o de sus obras accesorias. La financiación por este sistema se utilizaría preferentemente en obras de elevado presupuesto y dificultad, que por su baja utilización no resultan atractivas a la iniciativa privada, como pueden ser las variantes en carreteras con menor tráfico.

- **Financiación mediante Sociedades de Inversión**, empresas públicas cuya finalidad sería agilizar y dar una mayor eficiencia a las actuaciones en proyectos de carreteras, y por otro dar entrada a la inversión privada para la financiación de la obra pública, a través de la constitución de sociedades mixtas o compartiendo concesiones, pudiéndose acelerar la puesta en servicio de determinadas infraestructuras al poder hacer uso de recursos adicionales que se adelantan.