



8.- EVALUACIÓN ECONÓMICO FINANCIERA





8.- EVALUACIÓN ECONÓMICO FINANCIERA

8.1.- Recursos necesarios

En el apartado anterior se han resumido las actuaciones en la red de carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma de La Rioja. La inversión necesaria para materializar dichas actuaciones utilizando precios del año 2008 asciende a 488.487×10^3 € distribuidos según los siguientes conceptos:

-	Ensanches y mejoras de la red	133.400 x 10 ³ €
	. Red básica	14.959 x 10 ³ €
	. Red comarca	44.741 x 10 ³ €
	. Red Local	73.700 x 10 ³ €
-	Nueva Carretera	9.383 x 10 ³ €
	. Red comarcal	4.330 x 10 ³ €
	. Red Local	5.053 x 10 ³ €
-	Variantes	120.433 x 10 ³ €
	. Red básica	62.704 x 10 ³ €
	. Red comarcal	57.729 x 10 ³ €
-	Autovías	160.151 x 10 ³ €
	. Red básica	146.171 x 10 ³ €
	. Red comarcal	13.980 x 10 ³ €
-	Actuaciones en medio urbano	14.276 x 10 ³ €
	. Red básica	2.526 x 10 ³ €
	. Red comarcal	4.579 x 10 ³ €
	. Red Local	7.171 x 10 ³ €
-	Refuerzo	30.266 x 10 ³ €
	. Red básica	11.356 x 10 ³ €
	. Red comarcal	9.923 x 10 ³ €



. Red Local	8.987 x 10 ³ €
- Conservación de firme	11.888 x 10 ³ €
. Red básica	4.123 x 10 ³ €
. Red comarcal	3.557 x 10 ³ €
. Red Local	4.208 x 10 ³ €
- Actuaciones puntuales	2.225 x 10 ³ €

Con carácter anual será necesario destinar 5.226 x 10³ € a operaciones de seguridad vial, conservación ordinaria y vialidad invernal, según se muestra

- Seguridad vial	2.062 x 10 ³ €
- Conservación ordinaria y vialidad invernal	3.164 x 10 ³ €

Estas cantidades deberán incrementarse progresivamente con el fin de adecuar la inversión al incremento de tráfico previsible, que puede estimarse en una primera aproximación en un 4%, y que producirá en consecuencia un deterioro progresivo en la red de carreteras.

Se ha previsto también el coste de las medidas destinadas a facilitar el uso de la autopista AP-68 en los desplazamientos regionales, consignando la parte asumida por la Comunidad Autónoma, conforme a lo convenido entre la Administración General del Estado, la sociedad concesionaria y la propia Comunidad Autónoma de La Rioja para el periodo 2010 – 2027.

Por último será preciso destinar un 5,5 % de la inversión en obra nueva para la redacción de estudios y proyectos, control y vigilancia de obras y seguimiento ambiental. También se estima necesaria una cantidad aproximada del 8,5% de la inversión en concepto de expropiaciones y reposición de servicios.



8.2.- Financiación

Los recursos necesarios que figuran en el punto anterior, suponen un importante esfuerzo económico, si se tiene en cuenta la capacidad inversora actual de la comunidad autónoma. Independientemente del plazo de ejecución del Plan, el cumplimiento de los objetivos de estabilidad presupuestaria, hace necesaria la utilización de fondos adicionales que no provengan exclusivamente del Gobierno de La Rioja.

A continuación se hace una breve descripción de las diferentes formas de financiación 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.