

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE FOMENTO

- 20035** *Real Decreto 1770/2010, de 23 de diciembre, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de los tramos: M-40-Arganda del Rey, de la autopista de peaje R-3, de Madrid a Arganda del Rey; M-40-Navalcarnero, de la autopista de peaje R-5, de Madrid a Navalcarnero, y de la M-50 entre la autopista A-6 y la carretera M-409, para compensar los sobrecostes por obras adicionales y expropiaciones, según lo establecido en la disposición adicional cuadragésima primera de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010.*

Accesos de Madrid, Concesionaria Española, S.A. (en adelante, Accesos de Madrid), es titular de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de los tramos: M-40-Arganda del Rey, de la autopista de peaje R-3, de Madrid a Arganda del Rey; M-40-Navalcarnero, de la autopista de peaje R-5, de Madrid a Navalcarnero, y de la M-50 entre la autopista A-6 y la carretera M-409. La citada concesión fue adjudicada mediante Real Decreto 1515/1999, de 24 de septiembre.

En la oferta que presentó el grupo licitador que resultó adjudicatario de la citada concesión (y que posteriormente formaría la sociedad Accesos de Madrid) se prevé que las expropiaciones necesarias para la construcción de la autopista supondrían un coste que en la realidad se ha incrementado considerablemente dado que en los justiprecios de los terrenos expropiados que se han venido estableciendo tanto por los Jurados provinciales de expropiación como por las sentencias de los Tribunales, se ha valorado el suelo muy por encima de las estimaciones que sirvieron de base al contrato de concesión. Esa circunstancia ha afectado significativamente el equilibrio económico financiero de la concesión.

El problema mencionado de sobrecoste no previsto de las expropiaciones en la construcción de autopistas de peaje no es exclusivo de la concesión de Accesos de Madrid sino que, en mayor o menor medida, ha afectado a varias concesiones de titularidad estatal adjudicadas en los últimos quince años, lo que ha provocado que las citadas sociedades interpusiesen ante la Administración reclamaciones para que se les compensase por el exceso de los costes reales respecto a los previstos, al considerar que los mismos no podían considerarse dentro del riesgo y ventura del negocio concesional al constituir un riesgo imprevisible que afecta gravemente su equilibrio económico financiero.

Con el fin de paliar la situación, y facilitar que las sociedades concesionarias pudiesen hacer frente a las obligaciones económicas que supone el abono del importe de las expropiaciones según fuesen cumpliéndose los plazos establecidos en los distintos expedientes abiertos al efecto, la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010, estableció en su disposición adicional cuadragésima primera «Reequilibrio económico financiero de las concesiones de autopistas de peaje», que el Estado otorgará un préstamo participativo por sobrecostes de expropiaciones a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje en las que concurren una serie de requisitos dentro de los límites de las dotaciones asignadas cada año en el presupuesto del Ministerio de Fomento. Para ello, en la misma ley se incluyó la partida presupuestaria 17.20.451N.834 «Préstamos participativos a sociedades concesionarias de autopistas de peaje por sobrecostes de expropiaciones».

La citada disposición adicional establece asimismo que a fin de compensar los sobrecostes de expropiaciones se modifiquen las concesiones permitiendo, conjunta o aisladamente, una ampliación de plazo concesional o el aumento escalonado de tarifas, a los solos efectos de generar ingresos adicionales directa y exclusivamente destinados a amortizar el principal y los intereses del préstamo participativo concedido. El importe máximo en concepto de préstamos participativos que puede otorgarse a una sociedad

concesionaria por expropiaciones se obtiene de detracer del importe total de las expropiaciones el importe que representa el 175 por 100 de la oferta realizada en su día por ese concepto y de sumar los intereses por retraso en el pago de justiprecios (siempre que dicho retraso no sea imputable a la sociedad concesionaria).

Accesos de Madrid, como sociedad incluida en el ámbito de aplicación de la mencionada disposición adicional cuadragésima primera según su apartado uno, es susceptible de acogerse a la medida establecida en la citada disposición adicional y solicitar préstamos participativos con objeto de afrontar los pagos que por expropiaciones deba ejecutar.

En ese sentido, en el segundo trimestre del año 2010, la citada sociedad concesionaria solicitó, a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, la concesión de un primer préstamo participativo, por valor de 37.471.142,22 euros, por los sobrecostes de las expropiaciones necesarias para la construcción de las autopistas de peaje R-3, de Madrid a Arganda del Rey, R-5, de Madrid a Navalcarnero y de la M-50 entre la autopista A-6 y la carretera M-409, abonados o con obligación de ello hasta la fecha. La solicitud se acompañaba de una relación completa e individualizada de las fincas y derechos expropiados, precisando su justiprecio, así como de la documentación justificativa del estado de tramitación de cada expediente de expropiación.

La Delegación del Gobierno, tras el análisis de la documentación aportada por Accesos de Madrid y la comprobación de que cumple los requisitos para que se le conceda el préstamo participativo, por resolución, de fecha 29 de julio de 2010, aprobó la relación de las fincas y derechos expropiados, en cumplimiento a lo establecido en la citada disposición adicional cuadragésima primera de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010.

Posteriormente, Accesos de Madrid solicitó otros dos préstamos participativos. La segunda solicitud, con fecha 14 de julio de 2010, por un importe de 66.647.976,88 euros y la tercera solicitud, con fecha 13 de octubre de 2010 por un importe de 25.824.595,39 euros. Es decir, el importe total solicitado por Accesos de Madrid durante este año 2010 ha sido de 129.943.714,49 euros.

Por otra parte, durante la ejecución de las obras, la Dirección General de Carreteras ordenó modificar el proyecto constructivo de la autopista, al objeto de incorporar distintas obras adicionales no previstas inicialmente por un importe de 146.948.553,75 euros, sin I.V.A.

Las mencionadas obras impuestas suponen una mayor inversión de la sociedad concesionaria que no estaba prevista en la oferta que la Administración aceptó como la adjudicataria y, en definitiva supone, una alteración del equilibrio económico financiero de la concesión que la Administración debe restablecer.

La Ley 26/2009 estableció en el apartado tres de su disposición adicional cuadragésima primera «Reequilibrio económico financiero de las concesiones de autopistas de peaje», que con carácter excepcional, podrán compensarse las obras adicionales ya ejecutadas al tiempo de la entrada en vigor de esa ley y no previstas en los proyectos iniciales. A tal efecto, se señalaba que el Ministerio de Fomento, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda, podrá proponer al Gobierno, en los tres meses siguientes a la entrada en vigor de esta ley (plazo ampliado a un año por el Real Decreto-ley 5/2010, de 31 de marzo), la finalización convencional de los procedimientos derivados de las reclamaciones ya presentadas por dicho concepto.

La citada disposición adicional establece asimismo que las medidas necesarias para restablecer el equilibrio económico financiero de la concesión alterado por la ejecución de las mencionadas obras adicionales consistirán preferentemente en un aumento de tarifas o del plazo concesional.

En consecuencia, con este real decreto se pretende reequilibrar económicamente la concesión afectada tanto por los sobrecostes de expropiaciones, hasta el importe de los préstamos participativos solicitados por la sociedad concesionaria dentro de los límites legales permitidos, como por las obras adicionales que ha tenido que soportar. Para ello, teniendo en cuenta los extremos mencionados y la situación actual de la concesión, se estima que la medida de reequilibrio que se considera más adecuada es un aumento de tarifas durante el plazo concesional.

Este real decreto se aprueba al amparo de la disposición adicional cuadragésima primera de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010, con audiencia y conformidad de la sociedad concesionaria, con renuncia expresa a entablar acciones contra el Estado, o el compromiso de desistir de las ya iniciadas, por razón del reequilibrio económico de la concesión, basadas tanto en el sobre coste de las expropiaciones como en la ejecución de obras adicionales.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, previo informe de la Vicepresidenta Segunda del Gobierno y Ministra de Economía y Hacienda y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 23 de diciembre de 2010,

DISPONGO:

Artículo 1. *Modificación de la concesión por incremento de tarifas.*

Se modifica la concesión otorgada por la Administración General del Estado mediante Real Decreto 1515/1999, de 24 de septiembre, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de los tramos: M-40-Arganda del Rey, de la autopista de peaje R-3, de Madrid a Arganda del Rey; M-40-Navalcarnero, de la autopista de peaje R-5, de Madrid a Navalcarnero, y de la M-50 entre la autopista A-6 y la carretera M-409, autorizándose la aplicación de un incremento extraordinario de tarifas.

Dicho incremento extraordinario de tarifas se estructura en un incremento único y concreto durante el año 2011 del 18 por 100, solamente aplicable sobre las tarifas valle, y un incremento escalonado de tarifas del 1,95 por 100 anual acumulativo desde 2011 hasta 2045 (ambos inclusive), aplicable a todas las tarifas. Tanto el incremento concreto como el escalonado anual de tarifas se aplicarán con las revisiones ordinarias y simultáneamente con la de estas últimas.

Artículo 2. *Determinación de la compensación.*

Los ingresos adicionales que obtenga Accesos de Madrid por el aumento extraordinario de tarifas se aplicarán inicialmente en exclusiva hasta completar la compensación del importe por obras adicionales reconocido, actualizado con el interés legal del dinero desde el 24 de noviembre de 2003 (fecha de presentación de la reclamación) hasta el 31 de diciembre de 2010 (fecha de referencia para el reequilibrio), capitalizado a una tasa del 6,5 por 100 anual.

Los ingresos adicionales que obtenga Accesos de Madrid por el aumento extraordinario de tarifas desde que concluya la compensación por obras adicionales se aplicarán a compensar el importe de la remuneración y amortización de los préstamos participativos otorgados por expropiaciones, según la disposición adicional cuadragésima primera de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010.

Habida cuenta que la medida de incremento extraordinario de tarifas va encaminada a proveer fondos exclusivamente para un fin específico, una vez alcanzada las citadas compensaciones, quedará eliminado su efecto en la tarifa aplicada, es decir, las tarifas a partir de ese momento serán las establecidas en el Real Decreto 1515/1999, de 24 de septiembre, con la actualización que corresponda.

Antes del 31 de enero de cada año, la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, en base a las cuentas provisionales de la sociedad concesionaria, determinará los ingresos adicionales generados por el aumento extraordinario de tarifas que establece esta modificación concesional. La forma de calcular estos ingresos adicionales será por diferencia entre los ingresos de peaje realmente obtenidos y aquellos que hubiera tenido la sociedad concesionaria si no se hubiesen incrementado las tarifas en los porcentajes establecidos en el artículo 1, teniéndose en cuenta en estos cálculos una elasticidad tráfico-tarifa del 7 por 100.

En los primeros diez días naturales del mes de julio de cada año, en base a las cuentas censuradas, la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje procederá a la determinación definitiva de los ingresos adicionales generados por la modificación concesional.

Artículo 3. Seguimiento y control.

Habida cuenta que la medida de incremento extraordinario de tarifas va encaminada a proveer fondos exclusivamente para compensar los sobrecostes por obras adicionales y para amortizar el principal y los intereses de los préstamos participativos, y que esa compensación se aplicará anualmente, deberá procederse a un seguimiento y control de dicha circunstancia. En este sentido, corresponderá a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje el citado seguimiento y control.

Se faculta a dicha Delegación del Gobierno para que, a la vista de la evolución de los ingresos obtenidos por la sociedad concesionaria, si la compensación se completa antes de la finalización del plazo concesional, pueda establecer con antelación suficiente una fecha final de la aplicación del incremento extraordinario de tarifas.

Artículo 4. Revisión.

Se faculta al Ministro de Fomento para, a propuesta de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, cada cinco años desde la fecha de entrada en vigor de esta disposición, revisar las previsiones de las variables básicas utilizadas para la definición de la compensación objeto de la modificación concesional que se contiene en este real decreto y, consecuentemente, introducir las correcciones que procedan en los parámetros de compensación.

Artículo 5. Plan económico financiero de la concesión.

El plan económico financiero que ha servido de base para la realización de los estudios de las modificaciones que el presente real decreto autoriza, será el vigente a partir de la entrada en vigor del mismo, sin que ello suponga alteración de las condiciones contractuales de la concesión no modificadas expresamente por este real decreto.

Artículo 6. Régimen jurídico de la concesión.

El régimen jurídico de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de los tramos: M-40-Arganda del Rey, de la autopista de peaje R-3, de Madrid a Arganda del Rey; M-40-Navalcarnero, de la autopista de peaje R-5, de Madrid a Navalcarnero, y de la M-50 entre la autopista A-6 y la carretera M-409, de la que es titular Accesos de Madrid, Concesionaria Española, S.A., será el vigente, con las modificaciones que se contienen en este real decreto.

Disposición adicional única. Medidas para el desarrollo de lo establecido en el presente real decreto.

Se faculta a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje para que dicte las instrucciones y adopte las medidas oportunas para el desarrollo de lo establecido en el presente real decreto.

Disposición final única. Entrada en vigor

Este real decreto producirá efectos desde el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 23 de diciembre de 2010.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,
JOSÉ BLANCO LÓPEZ