

**ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO FINANCIERA DE LA CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA PARA LA
CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA AUTOVÍA DA COSTA DA MORTE**

ÍNDICE

1. OBJETO	2
2. JUSTIFICACIÓN DEL RÉGIMEN DE PAGOS DISPUESTO	2
3. PLAN DE EXPLOTACIÓN	3
4. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA.....	3
5. CONCLUSIÓN	4

DOCUMENTO ANEXO 1: PLAN DE EXPLOTACIÓN DE LA AUTOVÍA DA COSTA DA MORTE.

DOCUMENTO ANEXO 2: ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA DE LA CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA AUTOVÍA DA COSTA DA MORTE.

1. OBJETO

El presente documento, estudio de viabilidad económico financiera de la Autovía da Costa da Morte, ha sido elaborado por la Dirección Xeral de Infraestruturas de la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas en cumplimiento de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de contratos del sector público.

Tiene por objeto dar conocimiento al público del régimen de utilización y explotación de la obra, forma de financiación y régimen de pagos que regirá en la concesión.

Así mismo, el presente estudio de viabilidad económico financiera pretende orientar a los futuros licitadores en la elaboración del Plan de Explotación y el estudio de viabilidad económico-financiera que presentarán en su oferta.

El presente estudio de viabilidad económico financiera se estructura en 3 partes:

- Justificación del régimen de pagos dispuesto
- Plan de Explotación
- Estudio de Viabilidad Económico-Financiera

A continuación se detalla cada uno de los aspectos citados.

2. JUSTIFICACIÓN DEL RÉGIMEN DE PAGOS DISPUESTO

El régimen elegido para los pagos a la sociedad concesionaria es el denominado como pago por disponibilidad.

Mediante este sistema, la sociedad concesionaria se encarga de la construcción y explotación de la obra pública a su riesgo y ventura, recibiendo como contraprestación una cantidad anual que se modifica en función de la calidad en el servicio prestado, evaluado a través de una serie de indicadores objetivos recogidos en la licitación.

De esta forma, se trasladan a la sociedad concesionaria íntegramente los riesgos de construcción y disponibilidad, de acuerdo a los criterios exigidos por Eurostat para la inclusión en el activo de la sociedad concesionaria de la inversión en la infraestructura.

Este sistema permite facilitar la financiación de la infraestructura, al dejar de asumir la sociedad concesionaria riesgos (como el de demanda) que resultan difícilmente cuantificables de forma precisa en una concesión de 25 años, y sobre los que la sociedad concesionaria tiene poca o nula capacidad de actuación.

3. PLAN DE EXPLOTACIÓN

El plan de explotación de la autovía objeto de concesión comprende, entre otras, la relación de medios que la sociedad concesionaria debe disponer durante toda la vida útil de la concesión para garantizar unos objetivos y niveles de calidad óptimos para la seguridad y el confort de los usuarios de la autovía objeto de concesión.

Se acompaña como Documento Anexo nº 1 el Plan de Explotación de la Autovía da Costa da Morte, que se estructura en los siguientes apartados:

- Medios y Organización de la Explotación. Se incluyen:
 - Los medios adscritos a la explotación de la autovía; especificando las dotaciones de personal, maquinaria y medios auxiliares necesarios para llevar a cabo el servicio de explotación, así como la organización de estos medios, y las funciones que realizarán las personas responsables del citado servicio.
 - La organización de los trabajos, describiendo los métodos organizativos y de gestión necesarios para la ejecución de los diferentes trabajos que se han de realizar para mantener en condiciones de uso óptimas los tramos de la autovía. Se distinguen dos grupos de tareas dentro de la explotación: conservación y mantenimiento (operaciones destinadas a mantener la autovía y su zona de dominio público en un nivel óptimo de servicio, garantizando la máxima seguridad de los usuarios, y en perfectas condiciones de funcionamiento, limpieza y acabado); y gestión (operaciones encaminadas a conocer en cada momento el estado de la autovía objeto de concesión y detectar las incidencias que se puedan producir).
 - La implantación de sistemas de gestión y control de tráfico (postes S.O.S., cámaras de televisión en circuito cerrado, paneles de mensajes variables).
- Un Plan de Gestión Ambiental, que recoge tanto la legislación ambiental de aplicación como la identificación y evaluación de aspectos medioambientales relacionados con las actividades de explotación, así como una programación de las actividades de gestión ambiental.
- Un Plan de Seguridad y Salud que analiza, estudia y desarrolla las medidas preventivas correspondientes a la fase de explotación de la autovía objeto de concesión.
- El presupuesto de todas las actividades incluidas en los apartados anteriores.

4. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA

El sistema de concesión objeto del presente concurso tiene por objeto la construcción y explotación de la Autovía da Costa da Morte, a cambio de la percepción de la Administración concedente de una cantidad anual fijada en su oferta, que se modifica en función de la calidad del servicio prestado a los usuarios de la infraestructura (disponibilidad) a través de una serie de indicadores de calidad objetivos recogidos en el pliego de cláusulas administrativas particulares de la concesión.

El modelo de financiación de este sistema es el conocido como financiación por proyecto, técnica financiera que consiste en que los prestamistas del proyecto de inversión utilizan los flujos de caja del mismo como fuente principal de devolución del préstamo y posteriormente los activos del proyecto como garantía colateral.

El análisis de la viabilidad financiera y de la rentabilidad del proyecto se ha realizado aplicando dicho modelo, estableciéndose el régimen tarifario de aplicación al presente concurso de concesión. Se ha supuesto una TIR nominal del proyecto antes de impuestos del 10 %, usual en este tipo de concesiones.

Se adjunta como Documento Anexo nº 2 el Estudio de Viabilidad Económico-Financiera realizado, que incluye la metodología empleada, las hipótesis de partida seguidas y los resultados obtenidos.

El canon anual que resulta del citado estudio es el siguiente:

CANON MÁXIMO EN EUROS DE 2010

	Canon inicial propuesto
Valor sin IVA	20.867.700,00
Valor con IVA	24.623.886,00

La estructura financiera está formada por recursos propios y ajenos a largo plazo y consistirá en un 30 % de capital social y un 70 % de financiación ajena. La estructura de la financiación ajena es la siguiente:

- Los intereses durante el período de construcción serán del 5,5 % e incluyen la financiación del IVA
- Los intereses durante el período de explotación serán del 5,5 %
- La amortización del préstamo es flexible, condicionada a que el ratio de cobertura del servicio de la deuda sea igual a 1,25.

La cola de deuda obtenida en el caso base (período de tiempo entre la devolución del préstamo y la finalización de la concesión) es de 8 años.

Se han realizado análisis de sensibilidad tanto a una reducción de los ingresos como a un incremento del presupuesto de inversión, obteniendo en ambos casos resultados razonables para garantizar la viabilidad de la concesión en el marco del sistema propuesto.

5. CONCLUSIÓN

Considerando que el presente documento cumple la finalidad recogida por la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de contratos del sector público, se presenta para su aprobación.