

PROYECTO FIN DE MASTER: SEGUIMIENTO DE UNA CONCESIÓN

Promoción IX

Master en Gestion
de Infraestructuras,
Equipamientos
y Servicios



Autores: Carlos Sorni Fortea
Emilio Gardeta Torrodellas
Sergio Herrán Vitoria
Juan Pablo Matute Tejerina
Jorge Vitutia San Millan



1.	INTRODUCCION	1
1.1.	El Estado y la Obra Pública	
1.2.	El Sector Privado	
1.3.	Colaboraciones entre Sector Público y Sector Privado	
1.4.	Seguimiento, Control y Monitorización en la Actualidad	
1.4.1.	Desarrollo de la Legislación / Marco Jurídico	
1.4.2.	Internacionalización de las Empresas Españolas	
1.4.3.	España en la Comunidad Europea	
2.	OBJETIVOS.....	14
3.	AGENTES QUE INTERVIENEN.....	15
3.1.	Administración; propiedad o promotora de la concesión	
3.1.1.	Ministerio de fomento	
3.1.1.1.	Secretaría Estado de Planificación e Infraestructuras	
3.1.1.2.	Secretaría General de Infraestructuras	
3.1.1.3.	Secretaría de Estado de Transportes	
3.1.1.4.	Secretaría General de Transportes	
3.1.1.5.	Dirección General de Aviación Civil	
3.1.2.	ADIF	
3.1.3.	AENA	
3.1.4.	Puertos del estado	
3.2.	Agentes financiadores	
3.3.	Empresas constructoras	
3.4.	Compañías de seguros	
3.5.	Asesores externos	
3.6.	Usuario de la concesión o del servicio público	
3.7.	La sociedad concesionaria	
4.	FASES DE UNA CONCESIÓN	41
4.1.	Fase I. Actos preparatorios y licitación	
4.2.	Fase II. Actos posteriores a la adjudicación. Contrato de concesión	
4.3.	Fase III. Actos posteriores a la firma del Contrato de concesión	
4.4.	Fase IV. Fase de construcción	
4.5.	Fase V. Fase de explotación	
5.	ANALISIS DE RIESGOS.....	67
5.1.	Introducción	
5.2.	Desarrollo	
5.3.	Concepto de riesgo	
5.4.	Clasificación. Principales riesgos presentes en una concesión	

6.	DOCUMENTACIÓN CONTRACTUAL.	86
6.1.	Contrato Concesión	
6.1.1.	Definición	
6.1.2.	Agentes que intervienen	
6.1.3.	Riesgos transmitidos	
6.1.4.	Derechos y obligaciones del concesionario	
6.2.	Contratos de Financiación	
6.2.1.	Contrato de crédito	
6.2.1.1.	Definición	
6.2.1.2.	Agentes que intervienen	
6.2.1.3.	Riesgos transmitidos	
6.2.1.4.	Seguimiento contenido en el contrato	
6.2.2.	Contrato de Crédito IVA	
6.2.2.1.	Definición	
6.2.2.2.	Agentes que intervienen	
6.2.2.3.	Riesgos transmitidos	
6.2.2.4.	Seguimiento contenido en el contrato	
6.2.3.	Contrato de Línea de Liquidez	
6.2.3.1.	Definición	
6.2.3.2.	Agentes que intervienen	
6.2.3.3.	Riesgos transmitidos	
6.2.3.4.	Seguimiento contenido en el contrato	
6.2.4.	Contrato de Coordinación y Garantías	
6.2.4.1.	Definición	
6.2.4.2.	Agentes que intervienen	
6.2.4.3.	Riesgos transmitidos	
6.2.4.4.	Seguimiento contenido en el contrato	
6.2.5.	Contrato de Apoyo de los Accionistas y Prenda de Acciones	
6.2.5.1.	Definición	
6.2.5.2.	Agentes que intervienen	
6.2.5.3.	Riesgos transmitidos	
6.2.5.4.	Seguimiento contenido en el contrato	
6.2.6.	Contratos de Cobertura de Riesgos de Tipos de Interés	
6.2.6.1.	Definición	
6.2.6.2.	Agentes que intervienen	
6.2.6.3.	Riesgos transmitidos	
6.2.7.	Contratos de Deuda Subordinada de Accionistas	
6.3.	Contrato de Construcción	
6.3.1.	Generalidades del Contrato de Construcción	
6.3.2.	Características del contrato dentro del sistema concesional	
6.3.3.	Seguimiento del contrato dentro del sistema concesional	
6.3.4.	Reparto de derechos y obligaciones	

- 6.3.5. Conclusión
- 6.4. Contratos de Seguros
 - 6.4.1. Componentes del contrato de seguros
 - 6.4.2. Partes que intervienen en un contrato de seguros
 - 6.4.3. Seguros exigidos en los Pliegos
 - 6.4.4. Otros seguros aplicables a las concesiones
- 6.5. Contrato de Prestación de Servicios
 - 6.5.1. Finalidad
 - 6.5.2. Objeto
 - 6.5.3. Control de Calidad del Servicio
 - 6.5.4. Seguimiento del Servicio
- 7. SEGUIMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN..... 133**
 - 7.1. Seguimiento y control en la preparación, licitación y adjudicación
 - 7.2. Seguimiento y control en la fase de construcción
 - 7.2.1. Coordinación entre Administración y Concesionario
 - 7.2.2. Subcontratación
 - 7.2.3. Riesgo y ventura
 - 7.2.4. Proyecto de ejecución
 - 7.2.5. Dirección Facultativa de la obra
 - 7.2.6. Dirección Integrada de la Administración
 - 7.2.7. Comprobación del replanteo e inicio de obras
 - 7.2.8. Programa de trabajo
 - 7.2.9. Control de Calidad
 - 7.2.10. Relaciones valoradas
 - 7.2.11. Suspensión de las obras
 - 7.2.12. Responsabilidades por daños y perjuicios
 - 7.2.13. Cumplimiento de plazos
 - 7.2.14. Defectos en la ejecución de las obras
 - 7.2.15. Recepción de las obras y puesta en funcionamiento
 - 7.3. Seguimiento y control en la fase de explotación
 - 7.3.1. Responsable de la Dirección de Mantenimiento
 - 7.3.2. Mantenimiento de las Instalaciones objeto del contrato
 - 7.3.3. Uso y conservación
 - 7.3.4. Control fiscal e inspección
 - 7.3.5. Servicios a prestar por el Concesionario
 - 7.3.6. Personal para la prestación del Servicio
 - 7.3.7. Control del pago por Disponibilidad
 - 7.3.8. Determinación del nivel de calidad y disponibilidad
 - 7.3.9. Conservación y mantenimiento de la infraestructura
 - 7.3.10. Informe Mensual de Actividad
 - 7.3.11. Informes Anuales
 - 7.3.12. Informes puntuales sobre Incidentes
 - 7.3.13. Libro de control del mantenimiento

- 7.4. Seguimiento y Control en autopistas por la Delegación del Gobierno
 - 7.4.1. Introducción y Funciones de la Delegación del Gobierno
 - 7.4.2. Procedimientos utilizados por la Delegación del Gobierno
 - 7.4.3. Organigrama del Ministerio de Fomento
- 7.5. Penalidades
 - 7.5.1. Penalidades por incumplimiento
 - 7.5.2. Graduación de los incumplimientos
- 7.6. Modificaciones del contrato
 - 7.6.1. Fase de construcción
 - 7.6.2. Fase de explotación
 - 7.6.3. Modificaciones a iniciativa de la Administración
 - 7.6.4. Modificaciones a iniciativa del Concesionario
 - 7.6.5. Procedimiento de las modificaciones
 - 7.6.6. Régimen jurídico de las modificaciones
- 7.7. Extinción del contrato
 - 7.7.1. Causas de extinción del contrato
- 8. SEGUIMIENTO DE LOS ACCIONISTAS..... 174**
 - 8.1. Definiciones
 - 8.2. Función del accionista
 - 8.3. Organización para el seguimiento
 - 8.3.1. Asamblea de accionistas ó junta general
 - 8.3.2. El Consejo de administración
 - 8.4. La auditoria como herramienta de seguimiento para el accionista
- 9. SEGUIMIENTO DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA..... 180**
 - 9.1. Fase inicial de concesión. implantación
 - 9.1.1. Organigrama inicial
 - 9.1.2. Funciones
 - 9.1.3. Planificación etapa inicial
 - 9.1.4. Presupuesto etapa inicial
 - 9.1.5. Otorgamiento de Poderes y apertura de cuentas bancarias
 - 9.1.6. Gestión de permisos y seguros
 - 9.1.7. Gestión de las expropiaciones
 - 9.1.7.1. Expropiaciones responsabilidad del Concedente
 - 9.1.7.2. Expropiaciones responsabilidad del Concesionario
 - 9.1.8. Revisión del Plan financiero de oferta
 - 9.1.9. Cierre de la Financiación
 - 9.1.10. Firma del contrato de construcción
 - 9.1.11. Presentación y aprobación del proyecto
 - 9.1.12. Acta de replanteo
 - 9.2. Fase de inversión (construcción de la infraestructura)
 - 9.2.1. Organigrama y funciones
 - 9.2.2. Planificación de la etapa de construcción

9.2.3.	Presupuesto etapa construcción	
9.2.4.	Supervisión desde la Concesionaria	
9.2.4.1.	Seguimiento de las obras ejecutadas	
9.2.4.2.	Seguimiento del plazo de ejecución	
9.2.4.3.	Seguimiento del presupuesto	
9.2.5.	Informe de seguimineto mensual	
9.3.	Fase de explotación-operación	
9.3.1.	Organigrama	
9.3.2.	Aspectos relevantes de la gestión de la operación	
9.3.3.	Infraestructuras relevantes para el seguimiento	
9.3.3.1.	Área de conservación y explotación	
9.3.3.2.	Sala de Control	
9.3.3.3.	Edificio de emergencia	
9.3.3.4.	Áreas de peaje	
9.3.4.	Procesos de seguimiento	
9.3.4.1.	Control de seguimiento de incidencias	
9.3.4.2.	Control de seguimiento y medición de tráfico	
9.3.4.3.	Control de seguimiento del mantenimiento	
9.3.4.4.	Control de seguimiento de económico	
9.3.5.	Informe mensual de la etapa de explotación	
10.	SEGUIMIENTO DE LAS ENTIDADES FINANCIERAS.....	221
10.1.	Introducción	
10.2.	Desarrollo	
10.2.1.	Estructura Organizativa	
10.2.2.	Fases de Seguimiento	
10.2.3.	Documentación Generada	
10.2.3.1.	Waivers	
10.2.3.2.	Disposiciones de Crédito	
10.2.3.3.	Informe Anual de Seguimiento de Operaciones	
10.2.3.4.	Acta de Revisión de Proyectos de Structured Finance	
10.2.3.5.	Informe Consolidado de Operaciones / Riesgos	
10.3.	Flujo de Información	
11.	CONCLUSIONES.....	233
12.	REFERENCIAS.....	235
12.1.	Bibliografía consultada	
12.2.	Reuniones mantenidas durante el proceso de redacción	
12.3.	Tutor del proyecto	
12.4.	Autores del proyecto	

1. INTRODUCCION

1.1. El Estado y la Obra Pública

N. Gregory Mankiw, Catedrático de Economía en Harvard University, postula que la capacidad de un país para producir bienes y servicios determina el nivel de vida de sus ciudadanos.

Argumenta que de todos los indicadores económicos el que mejor mide el bienestar económico es el Producto Interior Bruto. El Producto Interior Bruto real mide la producción total de bienes y servicios de la economía y, por tanto, la capacidad del país para satisfacer las necesidades y los deseos de sus ciudadanos.

Según las teorías económicas defendidas por N.G. Mankiw la Política Económica sólo puede aumentar el Producto Interior Bruto a largo plazo, y por tanto la Rentabilidad Socio-Económica, mejorando la capacidad productiva de la economía. A largo plazo el Producto Interior Bruto depende de los factores de producción, el capital el trabajo y de la tecnología asociada a estos factores en producción.

La inversión y el consiguiente stock de infraestructuras de un país parecen uno de los instrumentos clave para alcanzar estos objetivos ya que la dotación de infraestructuras **necesarias y relevantes** en un país:

- Mejora la eficiencia de los procesos productivos al facilitar el intercambio de bienes y servicios por lo que permite una mejor asignación de recursos humanos a procesos de mayor valor añadido, mejorando el Factor de Producción de Trabajo.
- La mejora de la eficiencia suele llevar correlacionada una reducción de costes y el consiguiente aumento de rentabilidad por lo que se atrae inversión, mejorando el Factor de Producción de Trabajo de Capital
- Mediante la inversión en Infraestructuras Sociales destinadas a la Investigación y Desarrollo y formación se mejora tanto el Factor de Producción de Trabajo como el desarrollo de la tecnología asociado a este.
- Permite reducir la dependencia energética con terceros, aumentando la capacidad de producción energética interna (por ejemplo mediante la generación eléctrica hidráulica) y por tanto liberando recursos para inversiones alternativas y reduciendo los costes de producción al reducir la volatilidad de las facturas energéticas.

Dada la importancia estratégica de las Infraestructuras para contribuir a mejorar las previsiones de crecimiento del Producto Interior Bruto Real y mejorar la rentabilidad Económico – Social, el Estado tiene reservada la competencia exclusiva sobre la promoción y la ejecución (bien de forma directa o indirecta) de las obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una comunidad autónoma., **según La Constitución Española en su artículo 149.1.24ª**

A continuación unas tablas resumen: Clasificación, Promoción y Ejecución.

La Promoción de la Obra Pública por parte de la Administración	1. Administraciones Públicas de Base Territorial, según la LRJPAC (Ley 20/1992, 26 Noviembre, Reguladora del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común)
	<p>1.1 La Administración General del Estado, según LOFAGE (Ley 6/1997, 14 Abril, de Organización y Funcionamiento de la Admin General del Estado).</p> <p>1.2 Las Administraciones de las Comunidades Autonomas.</p> <p>1.3 Las entidades que integran la Administración Local Territorial/Corporaciones Locales (art. 2.1 LRJPAC)</p> <ul style="list-style-type: none"> Municipio La Provincia La Isla en los Archipiélagos Balear y Canario
	2. Administración Pública Institucional
	<p>2.1 Organismos Autónomos.</p> <p>2.2 Entidades Públicas Empresariales.</p> <p>2.3 Agencias Estatales (LOFAGE).</p>
	3. Sector Público Empresarial, Sector Público Fundacional y Administración Corporativa
	<p>3.1 Sector Público Empresarial: Según la LPAP, aquellas corporaciones de Derecho Privado en las que la participación directa e indirecta en su capital de entidades u organismos integrados en el sector público sea superior al 50%, o bien aquellas en las que se reconozca a un organismo o entidad del sector público el derecho a la designación a más de la mitad de sus administradores o, de modo directo o indirecto, la facultad de control de la sociedad.</p> <p>3.2 Sector Público Fundacional: No es habitual para el desarrollo del ejercicio de competencias administrativas en materia de Obra Pública, agrupaciones para el cumplimiento de fines de interés público, en colaboración con las distintas administraciones, pero sin integrarse plenamente en ella. Se trata de sujetos idóneos para la participación en el campo de la obra pública.</p>

CLASIFICACIÓN DE LAS OBRAS PÚBLICAS	En función de su Naturaleza
	Infraestructuras Públicas: Titularidad de la Administración
	Infraestructuras Privadas de Interés Público/General: Sirven de soporte a los Sectores Estratégicos
	En función de su Objeto
	En función de las Condiciones Jurídicas Aplicables a la Elaboración del Proyecto
	<ul style="list-style-type: none"> Obras de Primer Establecimiento Reforma Gran Reparación Reparación Simple Restauración Rehabilitación Conservación y Mantenimiento
En función de Normas Sectoriales	
<ul style="list-style-type: none"> Infraestructuras Viarias Infraestructuras Ferroviarias Puertos Obras Hidráulicas Aeropuertos 	
En función de la Competencia para Promoverlas y Ejecutarlas	
Obras Públicas de Interés General: Transcendencia para el desarrollo Nacional y su impacto en más de una Comunidad Autónoma. Según Constitución, competencia exclusiva del Estado.	
Obras Públicas de Interés Regional: Aquellas que son competencia de las Comunidades Autonomas	
Obras Públicas Locales: Aquellas que son competencia de Corporaciones Locales	

EJECUCIÓN DE LA OBRA PÚBLICA	I. Ejecución Directa de Obras por la Administración mediante sus propios Organos, Servicios o Medios Instrumentales
	Financiación Pública
	Presupuestaria
	No Presupuestaria (Entidades Públicas mediante concesiones institucionales)
	el Deficit Público (Entidades Públicas mediante concesiones institucionales)
	Financiación Privada y Mixta
Concesiones	
Otras fórmulas CPP	
	<p>A. Ejecución Directa de la Obra por parte de la Admin</p> <ul style="list-style-type: none"> Obras Públicas Fabricación de Bienes Muebles Servicios <p>B. Ejecución Directa mediante colaboración de empresarios particulares.</p> <p>C. Ejecución Directa a través de Medios Propios o Instrumentales de las Administraciones y Entidades Públicas.</p> <p>D. Ejecución a través de fórmulas de colaboración Público Privadas Institucionalizadas</p>
	II. Ejecución Indirecta
	<p>A. Ejecución Mediante Contrato Público.</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Contrato de Obras 2. Los modelos de CPP de Carácter Contractual 3. El Contrato de Concesión de Obra Pública 4. El Contrato de Gestión de Servicios Públicos mediante Concesión con obra aneja. 5. El Contrato de Gestión de Servicios Públicos mediante Concesión con obra aneja. 6. El Contrato de Colaboración entre el Sector Público y el Sector Privado. <p>B. Ejecución de Obra Pública Mediante Negocios Jurídicos Ajenos a la Contratación Administrativa, Los Negocios Patrimoniales y la Obra Pública</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. La Concesión Demanial 2. Arrendamiento Financiero y Operativo <p>C. La Ejecución Mediante Fórmulas de Colaboración de Derecho Público: Los Convenios de Colaboración</p>

Fuente: Libro "Obra Pública, Modelos Organizativos y de Ejecución" de José I. Vega Labela, Abogado del Estado; Pablo Silván Ochoa, Abogado; Carlos Melón Pardo, Abogado.

1.2. El Sector Privado

La participación del Sector Privado resulta fundamental en la consecución de objetivos marcados por la Política de Infraestructuras dados:

- Representa un mayor número de agentes con opciones de financiación (pública, presupuestaria y no presupuestaria, privada y mixta) aumentando la capacidad inversora.
- Variedad de contratos: permiten una mejor ejecución presupuestaria.
- Incorporan no solo su capacidad financiera y gerencial, adicionalmente también su capacidad de emprender e innovar
- Permite obtener una buena ejecución presupuestaria en manos de gestores expertos.

1.3. Colaboraciones entre Sector Público y Sector Privado

Dados los distintos objetivos entre el Sector Público y el Sector Privado:

- El Actor Público busca la rentabilidad Socio Económica mejorando el nivel de vida de los ciudadanos a la vez de elegir entre diversas alternativas de Inversión.
- El Actor Privado busca obtener la suficiente rentabilidad de Proyecto / Accionista correlacionada a los riesgos asumidos.

Los instrumentos, procesos de seguimiento resultan imprescindible para garantizar el equilibrio entre las partes y satisfacer los objetivos de todos los agentes intervinientes.

Distribución por Administraciones. Millones de euros

Administración	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ADM. CENTRAL	3.501,4		641,3	954,6	5.648,5		51,96	63,89
ADM. AUTONÓMICA	1.835,3	2.597,3	4.280,6	2.353,1	3.327,9	3.805,7	4.135,5	10.179,2
ADM. LOCAL	356,7	183,6	1.986,3	1.225,3	706,6	1.214,3	633,9	240,3
TOTAL	5.693,4	2.780,9	6.908,2	4.533,0	9.683,0	5.020,0	4.821,4	10.483,4

Colaboraciones Público Privadas

1.4. Seguimiento, Control y Monitorización en la Actualidad

En España el grado de sofisticación y desarrollo alcanzado en la gestión de las inversiones en Obra Pública se debe a múltiples factores. Según varias corrientes de opinión, tres de los factores fundamentales han sido:

- El desarrollo de la Legislación/Marco Jurídico asociado a la provisión de infraestructuras en España iniciado en la segunda mitad del siglo XIX.
- La internacionalización de empresas constructoras nacionales a finales del siglo XX.

- La entrada de España en la Comunidad Europea.

1.4.1. Desarrollo de la Legislación / Marco Jurídico

En la actualidad el Marco Regulatorio de las Colaboraciones Público Privadas en España queda definido por el siguiente esquema:

De Derecho del Sector Público

- Ley de Contrato del Sector Público.
- Leyes Sectoriales
- Leyes Autonómicas.

De Derecho Patrimonial - Privado

- Ley de Contratos del Sector Público.
- Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas.
- Leyes Autonómicas del Patrimonio de las Administraciones Públicas
- Derecho Privado

A continuación se destaca la evolución histórica de alguna de estas Leyes:

Las sucesivas peticiones de construcción de líneas de ferrocarril en España, que ya desde 1829 se elevaron al Gobierno, tropezaron con la ausencia de un marco legal que fijara las condiciones de su construcción y posterior funcionamiento. Este vacío legal concluyó con la promulgación de **la Real Orden de 31 de diciembre de 1844**, mediante la cual se establecían las condiciones de carácter general que habían de regular la construcción de las futuras líneas de ferrocarril en nuestro país.

En el último tercio del siglo XIX, tras la restauración monárquica, se inicia un amplio proceso de reformas en el ámbito de la acción del Estado y consecuentemente relativo a la legislación aplicable a las obras públicas. Como resultado de estas reformas se aprueba: **la Ley General de Obras Públicas de 13 de abril de 1877** con el objeto de establecer una regulación singular y precisa del contrato de obras, que en su artículo 53 que establece “los particulares y Compañías podrán también construir y explotar obras públicas destinadas al uso general y las demás que se enumeran en el art. 7 de esta ley, mediante concesiones que al efecto se les otorgan”

Durante estos años se aprueban las principales leyes sectoriales, muchas de ellas vigentes hasta el último cuarto del siglo XX: **la Ley de Carreteras, de 4 de Mayo de 1877; la Ley General de Ferrocarriles y la Ley de Policía de Ferrocarriles, ambas de 23 de Noviembre de 1877; y la Ley de Puertos, de / de Mayo de 1880** (y, posteriormente, el Real Decreto-Ley de 19 de Enero de 1928, sobre puertos). Para instrumentar su ejecución se dicta una nueva **Ley de Expropiación Forzosa de 10 de Enero de 1879**.

Todas estas leyes se han visto sustituidas y derogadas tanto por imperativo de las nuevas exigencias económicas y sociales como por la distribución de competencias establecido por la Constitución y los Estatutos de Autonomía:

- La Ley de Carreteras de 1877 se deroga por la Ley 51/1974, de 19 de Diciembre. Durante su vigencia de dictaron, entre otras, la Ley de Edificaciones Contiguas a las Carreteras, de 7 de Abril de 1952; la Ley de 26 de Febrero de 1953, sobre Construcción de Carreteras de Peaje; **la Ley 8/1972, de 10 de Mayo, sobre Construcción, Conservación y Explotación de Autopistas en Régimen de Concesión. Hoy se encuentra en vigor, además de esta última, la Ley de 25/1988, de 29 de Julio, de Carreteras.**
- Las Leyes Generales de Ferrocarriles y de Policía de Ferrocarriles de 1877, son sustituidas por la Ley 16/1986, de 30 de Julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, que también deroga, entre otras varias, a la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, de 26 de Marzo de 1908. **En la actualidad se encuentra en vigor la Ley 39/2003, de 17 de Noviembre, del Sector Ferroviario.**
- La Ley de Puertos d 1880 y el Real Decreto – Ley de 1928 son derogados por la Ley 27/1992, de 24 de Noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que a su vez deja sin vigor la Ley 1/1966, de 28 de Enero, sobre Régimen Financiero de los Puertos Españoles (modificada por Ley 18/1985, de 1 de Julio), y la Ley 27/1958, de 20 de Junio, sobre Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía. **Más recientemente se aprueba la Ley 48/2003, de 26 de Noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General, modificada hoy por la Ley 33/2010, de 5 de Agosto.**
- La regulación aeroportuaria arranca con el Decreto-Ley de 19 de Julio de 1927, sobre Aeropuertos Nacionales; la Ley de 2 de Noviembre de 1940, sobre régimen y características de aeródromos y aeropuertos; la Ley de 27 de Diciembre de 1947, de Bases para un Código de Navegación Aérea; la Ley 48/1960, de 21 de Julio, de Navegación Aérea, y la Ley 13/1996, de 30 de Diciembre. **El 7 de Julio de 2003 se promulga la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea.**

Todas estas Legislaciones sectoriales recogían y adaptaban, en función de los distintos objetivos a los que ordenaban la figura de la Concesión como instrumento de especial relevancia a la hora de articular la colaboración entre los poderes públicos y el sector privado con el objetivo de fomentar un desarrollo económico sostenido y la consiguiente mejora de la calidad de vida por medio de la creación de infraestructuras y de la prestación a los ciudadanos de servicios considerados esenciales.

El Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales, aprobado por Decreto de 17 de junio de 1955, establecía en su art. 114 que los servicios de competencia de las Entidades locales podían prestarse mediante concesión administrativa, salvo en los casos en que estuviese ordenada la gestión directa

La Ley de Contratos del Estado, texto articulado aprobado por Decreto 923/1965, de 8 de abril. En esta norma aparece regulado en sus artículos 62 a 82 el contrato de gestión de servicios públicos, definido como “el contrato mediante el cual el Estado encomiende a una persona, natural o jurídica, la gestión de un servicio”.

Esta última queda derogada por la **Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas**, la cual sufrió diversas modificaciones que quedaron incorporadas en un único documento: el Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por **el Real Decreto Legislativo 2/2000 de 16 de Junio.**

Según la Exposición de Motivos de la **Ley 13/2003 del Contrato de Concesiones de Obras Públicas** dado el tratamiento especializado de la figura de la Concesión impuesto por su necesaria adaptación a los objetivos diferenciados en el marco de la legislaciones sectoriales llevó a difuminar su concepto a favor de soluciones muy concretas llegando a perder gran parte de su capacidad ordenadora por lo que buscó recuperar los rasgos definidores de la figura de la concesión.

Finalmente la **Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público** resulta troncal u horizontal, con carácter de legislación básica en su mayor parte, de obligado cumplimiento para todas las Administraciones que deseen utilizarla. Las regulaciones sectoriales o autonómicas adquieren en consecuencia un carácter de complementariedad. La norma establece así el régimen regulador de la concesión, recuperando los rasgos definidores de la figura de la concesión.

El marco jurídico vigente resulta necesario realizar el seguimiento y monitorización de todo contrato con el Sector Público. A continuación exponemos varios ejemplos de cómo la Ley de Contratos del Sector Público contribuye de forma significativa a la implementación de procesos, procedimientos y sistemas de control:

Del Libro I. Configuración General de la Contratación del Sector Público y Elementos Estructurales de los Contratos: Título I, Capítulo IV, art. 30 Datos Estadísticos

En el mismo plazo señalado en el artículo anterior se remitirá por el órgano de contratación a la Junta Consultiva de Contratación Administrativa del Estado la información sobre los contratos que reglamentariamente se determine, a efectos del cumplimiento de la normativa internacional. Asimismo se informará a la mencionada Junta de los casos de modificación, prórroga o variación del plazo, las variaciones de precio y el importe final de los contratos, la nulidad y la extinción normal o anormal de los mismos.

Del Libro II. Preparación de los Contratos: Título I, Capítulo II, art. 115 Pliegos de Cláusulas Administrativas particulares

Los pliegos de cláusulas administrativas particulares de los contratos de concesión de obras públicas deberán hacer referencia, al menos, a los siguientes aspectos:

Plan de realización de las obras con indicación de las fechas previstas para su inicio, terminación y apertura al uso al que se destinen.

Plazo de duración de la concesión.

Plan económico-financiero de la concesión que incluirá, entre los aspectos que le son propios, el sistema de tarifas, la inversión y los costes de explotación y obligaciones de pago y gastos financieros, directos o indirectos, estimados. Deberá ser objeto de consideración específica la incidencia en las tarifas, así como en las previsiones de amortización, en el plazo concesional y en otras variables de la concesión previstas en el pliego, en su caso, de los rendimientos de la demanda de utilización de la obra y, cuando exista, de los beneficios derivados de la explotación de la zona comercial, cuando no alcancen o cuando superen los niveles mínimo y máximo, respectivamente, que se consideren en la oferta

Título I, Capítulo II, art. 120 Clausulado del Contrato

Los contratos de colaboración entre el sector público y el sector privado deberán incluir necesariamente, además de las cláusulas relativas a los extremos previstos en el artículo 26, estipulaciones referidas a los siguientes aspectos:

Objetivos de rendimiento asignados al contratista, particularmente en lo que concierne a la calidad de las prestaciones de los servicios, la calidad de las obras y suministros y las condiciones en que son puestas a disposición de la administración.

Fórmulas de control por la administración de la ejecución del contrato, especialmente respecto a los objetivos de rendimiento, así como las condiciones en que se puede producir la subcontratación.

Del Libro IV. Efectos, Cumplimiento y Extinción de los Contratos Administrativos. Título I, Capítulo I, art. 193 Vinculación al Contenido Contractual

Los contratos deberán cumplirse a tenor de sus cláusulas, sin perjuicio de las prerrogativas establecidas por la legislación en favor de las Administraciones Públicas.

Título I, Capítulo V, art. 206 Causas de Resolución

Son causas de resolución del contrato:

La demora en el cumplimiento de los plazos por parte del contratista, y el incumplimiento del plazo señalado en la letra d del apartado 2 del artículo 96.

El incumplimiento de las restantes obligaciones contractuales esenciales, calificadas como tales en los pliegos o en el contrato.

Título II, Capítulo II, art 235 Penalidades por incumplimientos del Concesionario

Los pliegos de cláusulas administrativas particulares establecerán un catálogo de incumplimientos de las obligaciones del concesionario, distinguiendo entre los de carácter leve y grave. Deberán considerarse penalizables el incumplimiento total o parcial por el concesionario de las prohibiciones establecidas en esta Ley, la omisión de actuaciones que fueran obligatorias conforme a ella y, en particular, el incumplimiento de los plazos para la ejecución de las obras, la negligencia en el cumplimiento de sus deberes de uso, policía y conservación de la obra pública, la interrupción injustificada total o parcial de su utilización, y el cobro al usuario de cantidades superiores a las legalmente autorizadas.

Título II, Capítulo II, art 245 Causas de Resolución

Son causas de resolución del contrato de concesión de obras públicas las siguientes:

El abandono, la renuncia unilateral, así como el incumplimiento por el concesionario de sus obligaciones contractuales esenciales

1.4.2. Internacionalización de Empresas Constructoras y Entidades de Crédito Españolas



TOP TRANSPORTATION DEVELOPERS		
By Number of Concessions		
Company	Concessions / P3 Projects	
	Const./Operating*	Prospects
<u>ACS/Iridium (Spain)</u>	60	52
<u>Global Via-FCC-Caja Madrid (Spain)</u>	45	37
<u>Abertis (Spain)</u>	40	7
<u>Ferrovial/Cintra (Spain)</u>	38	12
Macquarie Group (Australia)	36	9
Vinci/Cofiroute (France)	35	14
<u>OHL (Spain)</u>	29	18
NWS Holdings (China)	28	2
<u>Acciona/Necso (Spain)</u>	23	13
<u>Sacyr (Spain)</u>	22	12
Hochtief (Germany)	22	7

La evolución histórica de los procesos de crecimiento, expansión e internacionalización de las empresas constructoras españolas ha permitido a estas encabezar el mundo de la gestión de infraestructuras en un amplio abanico de países. Entre las 5 primeras gestoras, según el ranking elaborado en 2010 por "Public Works Financing", 4 son españolas, entre las 11 primeras, 7 también son españolas.

La fuerte demanda interna de construcción, tanto pública como privada desde el final de la Guerra Civil, pero especialmente desde el decenio de 1950 hasta mediados del de 1970, es uno de los factores principales que explica el gran crecimiento de las empresas constructoras nacionales.

Infraestructuras de comunicaciones, obras hidráulicas, instalaciones industriales, equipamientos sociales y edificación fueron sectores necesitados de una gran inversión debido a la pérdida de stock de infraestructuras durante la guerra.

Esta demanda de obras exigió a las empresas un constante aumento de sus recursos de capital y trabajo, en particular del cualificado y de sus fuentes de financiación, así como una constante mejora de las técnicas constructivas, de la organización y de la gestión. Hubo un proceso de acumulación de experiencia, que permitió alcanzar a estas empresas un gran conocimiento del negocio, indispensable para su posterior salida al exterior.

Las uniones temporales favorecieron la difusión de las técnicas constructivas y la acumulación conjunta de experiencia en el negocio. La presencia de empresas extranjeras en grandes obras de infraestructura, ya en los años cincuenta, en especial patente en la construcción de las bases americanas, proyecto gestionado por el consorcio Brown-Raymond-Walsh (USA) tuvo un importante efecto de aprendizaje sobre las empresas españolas. En él participaron todas las grandes constructoras españolas del momento, lo que les permitió familiarizarse con el potencial técnico de estas firmas y asimilar técnicas hasta entonces poco conocidas y desarrolladas en España.

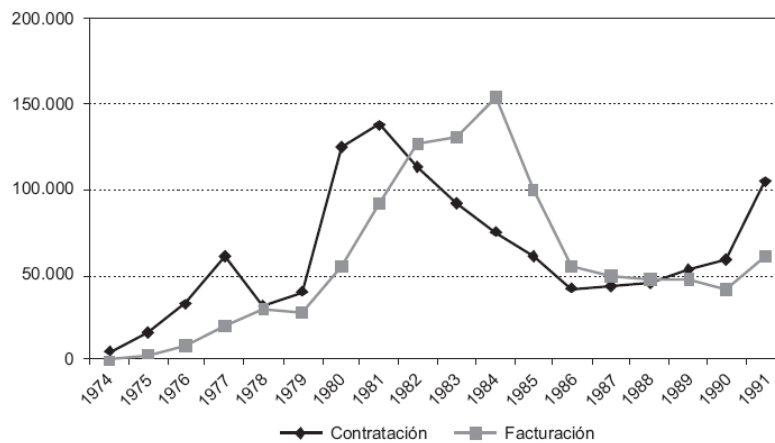
A finales de los Sesenta la mayor parte de las grandes empresas constructoras acabó implantándose por todo el territorio nacional, llegando a su nivel más alto la diversificación en las diferentes ramas de construcción emprendida con anterioridad. Ambos procesos hicieron más compleja la organización

interna de las empresas lo que propició el desarrollo de sistemas de gestión cada vez más evolucionados.

Paralelamente la creciente complejidad y tamaño de las obras exigió la introducción de métodos y técnicas de gestión más modernas e incorporar las técnicas constructivas (prefabricación, hormigón pretensado, grandes chimeneas, plataformas off-shore, etcétera) más novedosas mediante la compra de patentes extranjeras, o a través de la constitución de empresas especializadas con participación de socios tecnológicos foráneos

El primer ciclo de internacionalización de las empresas constructoras españolas duró aproximadamente 15 años. Comenzó de manera modesta en los últimos años sesenta, pero fue muy intenso en el lustro final (1980-1984), coincidiendo con la crisis del sector de la construcción en España, lo que fue un incentivo adicional para intensificar la salida al exterior, y con el aumento de la demanda mundial de construcción, alimentada en particular por los países productores/exportadores de petróleo.

ACTIVIDAD EXTERIOR DE LAS EMPRESAS CONSTRUCTORAS ESPAÑOLAS, 1974-1991
(Millones de pesetas corrientes)

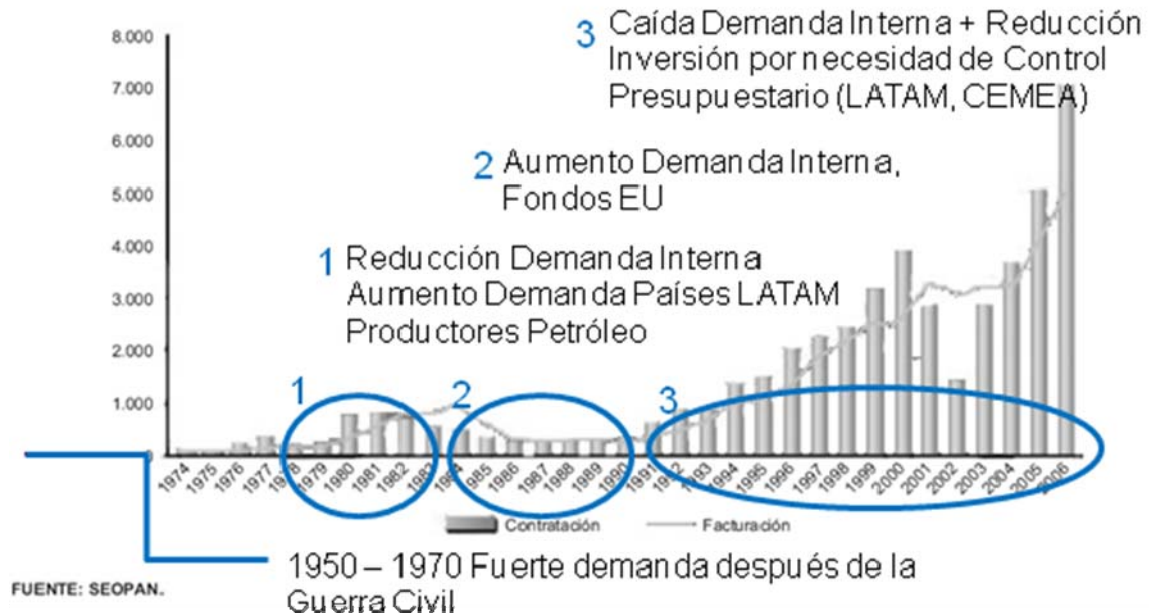


Este primer ciclo de internacionalización tuvo una trascendencia indudable para las constructoras españolas, por lo que supuso de aprendizaje y de acumulación de experiencia fuera del país.

Durante la segunda mitad de los años ochenta, el dinamismo del mercado nacional (obra civil y edificación residencial y no residencial) reorientó la actividad de las constructoras españolas al interior de nuestras fronteras hasta 1990.

Dada la contracción del mercado interno ocurrida entre 1991 y 1994, la caída de la inversión pública en obra civil debida a la restricción presupuestaria (convergencia hacia la moneda única), llevo a las grandes constructoras españolas a iniciar un nuevo ciclo de internacionalización estrategias. El volumen de contratación en el exterior de las constructoras españolas reinició en 1991 una senda de crecimiento que no se detuvo hasta el año 2000. De nuevo, fueron los mercados latinoamericanos los que más contribuyeron a esta expansión, junto con la incorporación de otros nuevos (asiáticos, europeos y africanos).

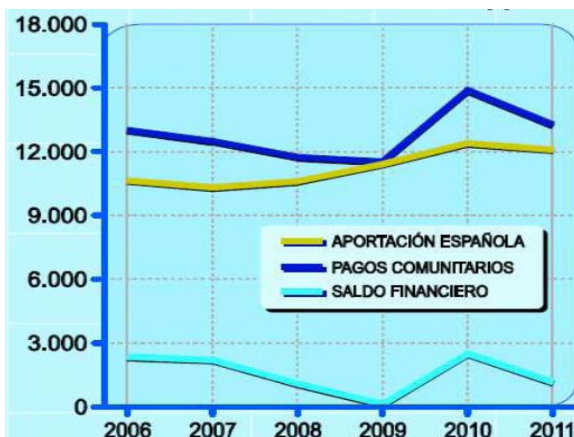
ACTIVIDAD EXTERIOR DE LAS EMPRESAS CONSTRUCTORAS ESPAÑOLAS, 1974-2006
(Millones de euros corrientes)



1.4.3. España en la Comunidad Europea

La entrada de España en la Comunidad Europea como miembro de pleno derecho en el 1 de Enero de 1986 supuso un gran impulso al conjunto de agentes nacionales involucrados en el desarrollo de infraestructuras debido a las ayudas recibidas para corregir los desequilibrios entre las regiones más ricas y las menos desarrolladas de Europa y conseguir así la cohesión económica y social Comunitaria. Estas ayudas se estructuraron por medio de Fondos Estructurales y Fondos de Cohesión (FEDER, FESE y FeoA-o).

Millones de euros 2004	86-88	89-93	94-99	00-06	07-13* (estim.)	Total
FFEE	4.822	18.707	41.080	49.959	28.293	142.268
Fondo de Cohesión			9.574	12.322	3.250	25.329
Total	4.822	18.707	50.654	61.890	31.543	172.419



Evolución del Saldo Financiero entre España y la UE 2006-2011

Desde este momento uno de los objetivos clave de la política económica y presupuestaria de la actividad inversora en infraestructuras fue la de asegurar la captación de estos fondos por lo que resulta imprescindible desde la Administración Central, principalmente por parte del Ministerio de Fomento, una planificación adecuada de los proyectos para hacer viable el mayor número de proyectos con el uso de fondos europeos.

El Tratado de Maastricht, en 1992 instrumentaliza los estados miembros a alcanzar una Unión Económica y Monetaria y avanzar hacia objetivos comunes en materia de unión política. Entre los requisitos que tendrán que cumplir los estados miembros que deseen incorporarse a la moneda única destaca, especialmente, el control del déficit público. El cumplimiento de esta condición será especialmente difícil para los países menos prósperos, que se verán obligados a realizar una serie de ajustes muy duros para mantener una tasa de crecimiento adecuada que permita su acercamiento a la media comunitaria, sin que disminuyan sus inversiones públicas.

Adicionalmente este tratado también incluye el establecimiento y desarrollo de las **Redes Transeuropeas de Transporte (RTE-T)** que si bien no desarrolla una política común ejerce una importante influencia en el planteamiento y desarrollo de las políticas sectoriales de los Estados miembros y, en particular, en la política de infraestructuras, equipamientos y servicios públicos.

Como parte del proceso de integración económica de los estados miembros se establece el **Sistema Europeo de Cuentas (SEC-95)** que constituye un marco contable homogéneo de aplicación para todos los países miembros, cuyo fin es realizar una descripción sistemática y detallada de una economía en su conjunto, sus componentes y sus relaciones con otras economías.

Corresponde a la Comisión Europea establecer los criterios, por medio del SEC, bajo los que se establece que condiciones son las necesarias para poder considerar una inversión fuera del balance de las Administraciones Públicas y por tanto contribuir a limitar su impacto en las Cuentas Estatales y contribuir a limitar los efectos de estas inversiones en los objetivos de control presupuestario (Déficit impuestos).

Fundamentalmente estos criterios quedaron definidos inicialmente en la Comunicación Interpretativa 2000/C 121/02, publicada en el diario oficial de la Comunidad Europea del 29 de Abril del 2000. Existen numerosos estudios, documentos que desarrollan en profundidad este tratamiento como por ejemplo:

- Manual del SEC-95 sobre el Déficit Público y la Deuda Pública. Eurostat (2000).
- Eurostat (2004): Treatment of Public-Private Partnerships. Decisión de 11 de Febrero de 2004, Luxemburgo.
- Sánchez Soliño, A. y Gutiérrez de Vera, F. (2005): Estudio sobre las inversiones en infraestructuras en la Unión Europea y los efectos de su contabilización pública y privada según sus distintas fuentes de financiación. Banco Interamericano de Desarrollo. Documento de Trabajo n 7.

- European PPP Expertise Centre (2010): Eurostat Treatment of Public-Private Partnerships. Purposes, Methodology and Recent Trends. EPEC, Luxemburg.

Con arreglo a los criterios del SEC- 95, los activos resultantes de las obras realizadas permanecen en el balance del concesionario, que es quien contabiliza los gastos de inversión correspondientes, siempre que se produzca de forma efectiva la transferencia al concesionario de los riesgos derivados de la propiedad de los activos (es decir, de la infraestructura), con independencia de que la titularidad de la infraestructura desde un punto de vista jurídico sea de la Administración.

Evidentemente en un contrato de larga duración por naturaleza, la asunción del riesgo, ante la imposibilidad de predecir con un margen razonable de error el futuro, no puede transformar el contrato en un negocio aleatorio por lo que en coherencia se impone moderar adecuadamente los límites del riesgo, si se quiere atraer la participación del capital y la iniciativa privada en inversiones cuyo volumen exige el esfuerzo compartido de los sectores público y privado.

Eurostat es el organismo europeo que interpreta las normas del SEC-95 en su aplicación práctica por los estados miembros. En el ámbito específico de las Public-Private Partnerships la decisión de Eurostat del 11 de Febrero de 2004 contiene los siguientes aspectos:

- Eurostat reconoce que en el sistema concesional tradicional no suele haber dudas en la aplicación del SEC, quedando los activos en el balance del concesionario.
- Por el contrario, las nuevas formulas PPP aparecidas en los últimos años (incluyendo el peaje en sombra) son objeto de un análisis detallado, desarrollando una serie de reglas para interpretar los criterios del SEC-95.

Entre dichas reglas adicionales, Eurostat establece que los activos sean incluidos fuera del balance de las Administraciones Públicas cuando se cumplan las dos siguientes condiciones:

- Que el concesionario asuma los riesgos de construcción
- Que el concesionario asuma o bien el riesgo de demanda o bien el riesgo de disponibilidad.

Entendiendo estos riesgos como:

- Riesgo de Construcción: Comprende, entre otros, los riesgos derivados de retrasos en la ejecución de las obras, consecuencias del no cumplimiento de los estándares establecidos, costes adicionales de construcción, deficiencias técnicas y efectos externos negativos.
- Riesgo de Demanda: Es el derivado de la variabilidad de la demanda de los servicios proporcionados por el concesionario, debido a factores independientes de la actuación de éste último, como pueden ser el ciclo económico, nuevas tendencias en el mercado, nuevas fuentes de competencia directa u obsolescencia técnica. Esta condición no se cumpliría si la Administración asegura un determinado pago al concesionario independientemente del nivel de la demanda, de tal forma que las fluctuaciones de esta última resulten irrelevantes para la rentabilidad del concesionario.

- Riesgo de Disponibilidad: Se refiere a las consecuencias para el concesionario de no suministrar los servicios especificados en el contrato en la cantidad o calidad requerida. Para considerar que el concesionario asume este riesgo, los pagos realizados por la Administración han de depender de forma sustancial del efectivo cumplimiento por el concesionario de las condiciones establecidas en el contrato.

Adicionalmente, en la más reciente regulación preparada por Eurostat (European PPP Expertise Center 2010: Eurostat Treatment of Public-Private Partnerships. Purposes, Methodology and Recent Trends. EPEC, Luxemburg) se tiene en cuenta de forma especial la transferencia del riesgo de financiación. Anteriormente, este riesgo se consideraba de forma complementaria, para determinar la adscripción de los activos en casos dudosos. Ahora, en cambio, pasaría a ser considerado como un riesgo esencial, que debe ser transferido al socio privado en un CCPP. Por tanto entre otras consecuencias, no se admitirían las subvenciones de capital durante la fase de construcción.

A continuación exponemos varios ejemplos de cómo la Ley de Contratos del Sector Público contribuye de forma significativa a la implementación de procesos, procedimientos y sistemas de control por medio de la gestión del Riesgo para dar respuesta a las exigencias del control de Déficit Público desarrolladas por SEC-95 y monitorizadas por Eurostat:

Título I, Capítulo II, art. 120 Clausulado del Contrato

Condiciones de reparto de riesgos entre la Administración y el contratista, desglosando y precisando la imputación de los riesgos derivados de la variación de los costes de las prestaciones y la imputación de los riesgos de disponibilidad o de demanda de dichas prestaciones.

Título I, Capítulo III, art. 199 Principio de Riesgo y Ventura

La ejecución del contrato se realizará a riesgo y ventura del contratista, sin perjuicio de lo establecido para el de obras en el artículo 214, y de lo pactado en las cláusulas de reparto de riesgo que se incluyan en los contratos de colaboración entre el sector público y el sector privado.

Título II, Capítulo II, art 225 Principio de Riesgo y Ventura en la ejecución de las obras

Las obras se construirán a riesgo y ventura del concesionario...

Título II, Capítulo II, art 229 Obligaciones del Concesionario

Serán obligaciones generales del concesionario:

Explotar la obra pública, asumiendo el riesgo económico de su gestión con la continuidad y en los términos establecidos en el contrato u ordenados posteriormente por el órgano de contratación.

2. OBJETIVOS



Dado el singular tratamiento de la transmisión y gestión del Riesgo que hace la Ley de Contratos del Sector Público, no faltan opiniones que Consideran que las medidas de Control y seguimiento de una Concesión impuestas dentro del marco legal, tanto Nacional como Internacional, como por los agentes intervinientes constituyen estrategias preventivas de mitigación del Riesgo.

Participando de esta opinión hemos querido, desde la fase de Actos Previos de una Concesión hasta su reversión, identificar y analizar la trazabilidad del Riesgo transmitido por los distintos Agentes que intervienen y demostrar cómo esta trazabilidad y transmisión ha supuesto, en la mayoría de los casos, el desarrollo de complejos sistemas de control, seguimiento y monitorización.

Con este objetivo se ha:

- Identificado y Analizado los Agentes Principales que intervienen en una Concesión.
- Desarrollado una Matriz de Gestión del Riesgo para cada una de estas fases, compuesta de:
 - Identificación del Riesgo
 - Agentes Intervinientes en su Gestión
 - Impacto Esperado
 - Medidas de Mitigación
- Identificado y Analizado los Contratos Principales que intervienen en una Concesión.
- Identificado y Analizado los procesos y documentos utilizados en el seguimiento y monitorización de una Concesión utilizados por Principales Agentes:
 - Administración
 - Accionistas
 - Sociedad Concesionaria
 - Entidades Financieras

3. AGENTES QUE INTERVIENEN

Una vez que hemos podido definir los objetivos que se han de cubrir con el seguimiento de la concesión, es necesario definir aquellos agentes que intervienen en todo el proceso de la concesión para posteriormente desarrollar en base a estos, el seguimiento que cada uno de ellos deberá hacer en base a unos contratos donde se repartan los riesgos y con las herramientas de seguimiento que contará para ello.

3.1. Administración; propiedad o promotora de la concesión

Para construir activos y prestar algunos servicios públicos o de interés general a los ciudadanos la Administración se puede valer de Organismos autónomos; entes públicos empresariales, como Aena o Adif, quienes a su vez se podrían valer de una sociedad pública para prestar los servicios, o también mediante la vía indirecta mediante un socio privado. También se podrán valer de sociedades de derecho privado de titularidad público, como Metro de Madrid. Estas sociedades también podrán a su vez constituir sociedades mixtas, siempre y cuando el socio privado salga del correspondiente concurso público.

En las concesiones de obra pública, el concedente podrá ser una Administración o un ente público. Cabe también la realización de convenios entre Administraciones o entes públicos para contratos concesionales en los que más de una entidad pueda tener competencias y responsabilidades. En este caso, el convenio deberá señalar quien se encarga de ser la concedente. Para la gestión de los convenios se pueden crear consorcios, como veremos más adelante.

Se define Administración Pública, como conjunto de organizaciones públicas que realizan la función administrativa y de gestión del Estado y de otros entes públicos con personalidad jurídica, ya sean de ámbito regional o local. Este conjunto de Órganos Administrativos, desarrollan una actividad para el logro de un fin (Bienestar General), a través de los Servicios Públicos (que es el medio de que dispone la Administración Pública para lograr el bienestar General), regulada en su estructura y funcionamiento, normalmente por el Derecho Administrativo.

No existe una definición clara de Administración Pública, si bien, La Administración Pública se presenta en nuestro ordenamiento jurídico totalmente organizada, como un auténtico órgano del Estado, siendo los funcionarios simples agentes de dicha organización. Las Administración Pública no es representante de la comunidad –como ocurre al Parlamento–, sino una organización puesta su servicio. Así la Constitución Española al referirse a la Administración, además de subrayar como primera nota definitoria su carácter **servicial (Art. 103.1 La Administración pública sirve con objetividad los intereses generales)**, extrae de ello inmediatamente su condición de subordinada o sometida (**Art. 103.1 con sometimiento pleno a la Ley y al Derecho; Art. 106.1: Los tribunales controlan la legalidad de la actuación administrativa, así como el sometimiento de ésta a los fines que la justifican**). En igual sentido se pronuncia la **Ley 6/97 de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (en adelante Ley 6/97)**, al destacar, en su exposición de motivo su carácter servicial y en su **Art. 2.1, su sumisión a la Ley y al Derecho**.

Pero no solo matiza la Constitución estos dos caracteres, sino que además establece cuales han de ser los principios de actuación de la Administración Pública; eficacia, jerarquía, descentralización, desconcentración y coordinación (**Art. 103.1**)

Tal y como hemos comentado, a efectos de sector público debemos tener en cuenta también, según el **artículo 2 de la Ley General Presupuestaria Ley 47/2003** por el cual establece que **el sector público estatal está integrado por:**

- a) *La Administración General del Estado.*
- b) *Los organismos autónomos dependientes de la Administración General del Estado.*
- c) *Las entidades públicas empresariales, dependientes de la Administración General del Estado, o de cualesquiera otros organismos públicos vinculados o dependientes de ella.*
- d) *Las entidades gestoras, servicios comunes y las mutuas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de la Seguridad Social en su función pública de colaboración en la gestión de la Seguridad Social, así como sus centros y entidades mancomunados.*
- e) *Las sociedades mercantiles estatales, definidas en la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas.*
- f) *Las fundaciones del sector público estatal, definidas en la Ley de Fundaciones.*
- g) *Las entidades estatales de derecho público distintas a las mencionadas en los párrafos b y c de este apartado.*
- h) *Los consorcios dotados de personalidad jurídica propia a los que se refieren los artículos 6, apartado 5, de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y 87 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, cuando uno o varios de los sujetos enumerados en este artículo hayan aportado mayoritariamente a los mismos dinero, bienes o industria, o se haya comprometido, en el momento de su constitución, a financiar mayoritariamente dicho ente y siempre que sus actos estén sujetos directa o indirectamente al poder de decisión de un órgano del Estado.*

El artículo 3 de la Ley General Presupuestaria establece que el **subsector público empresarial** está integrado por:

- a) *Las entidades públicas empresariales (EPE).*
- b) *Las sociedades mercantiles estatales (SME).*
- c) *Las entidades estatales de derecho público que no sean organismos autónomos dependientes de la Administración General del Estado y no sean entidades públicas empresariales (EPE), dependientes de la Administración General del Estado, o de cualesquiera otros organismos públicos vinculados o dependientes de ella.*
- d) *Los consorcios dotados de personalidad jurídica propia a los que se refieren los artículos 6, apartado 5, de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y 87 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local. Se define una entidad pública empresarial como Organismo público perteneciente a la Administración General del Estado de España, a la Administración autonómica o a la Administración local, que tiene una gestión independiente de forma que ni todos sus ingresos proceden de los presupuestos del Estado ni sus ingresos se depositan directamente en el tesoro público.*

Las EPEs aparecen definidas en el **artículo 166 de la Ley 33/2003**, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP); siendo aquéllas en las que la participación, directa o indirecta, en su capital social de las entidades que integran el sector público (estatal, autonómico o local), sea superior al 50 por cien.

También encontramos en el **artículo 53 de la Ley 6/1997** de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado; las funciones y régimen general aplicable a las entidades públicas empresariales.

“1. Las entidades públicas empresariales son Organismos públicos a los que se encomienda la realización de actividades prestacionales, la gestión de servicios o la producción de bienes de interés público susceptibles de contraprestación.

2. Las entidades públicas empresariales se rigen por el Derecho privado, excepto en la formación de la voluntad de sus órganos, en el ejercicio de las potestades administrativas que tengan atribuidas y en los aspectos específicamente regulados para las mismas en esta Ley, en sus estatutos y en la legislación presupuestaria.”

Se define **empresa pública, empresa estatal o sociedad estatal** a toda aquella que es propiedad del Estado, sea este nacional, municipal o de cualquier otro estrato administrativo, ya sea de un modo total o parcial. Sin embargo, la Unión Europea define a una empresa pública como cualquier empresa en la que los poderes públicos puedan ejercer, directa o indirectamente, una influencia dominante en razón de la propiedad, de la participación financiera o de las normas que las rigen

En Derecho administrativo un **Consortio** es una organización de derecho público entre una o más entidades públicas -Administración- y uno o más sujetos u organizaciones de Derecho Privado. Los consorcios estarán regulados por el artículo 6 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Estos organismos podrán licitar distintos modelos concesionales donde caben:

- Peaje directo
- Pagos por la entidad concedente u otra entidad pública o privada
- Peaje en sombra
- Pagos por disponibilidad
- Cabe una combinación de pagos (p. e. en los peajes blandos)

A continuación se exponen los principales agentes de la administración española que tiene entre sus soluciones, la de licitar concesiones administrativas para el desarrollo de infraestructuras.

3.1.1. Ministerio de fomento

- **Funciones:** Corresponde al Ministerio de Fomento la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en los ámbitos de las infraestructuras de transporte terrestre, aéreo y marítimo, de competencia estatal; de control, ordenación y regulación administrativa de los servicios de transporte correspondientes; de acceso a la vivienda, edificación, urbanismo, suelo y arquitectura, en el ámbito de las competencias de la Administración General del Estado; de ordenación normativa

de los servicios postales y telegráficos; de impulso y dirección de los servicios estatales relativos a astronomía, geodesia, geofísica y cartografía; y de planificación y programación de las inversiones relativas a las infraestructuras, materias y servicios mencionados.

- **Estructura:** El Ministerio de Fomento se estructura en los siguientes órganos directamente dependientes del Ministro:
 - La Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, de la que depende la Secretaría General de Infraestructuras.
 - La Secretaría de Estado de Transportes, de la que depende la Secretaría General de Transportes.
 - La Secretaría de Estado de Vivienda y Actuaciones Urbanas, de la que depende la Secretaría General de Vivienda.
 - La Secretaría General de Relaciones Institucionales y Coordinación.
 - La Subsecretaría de Fomento.

Como órgano de apoyo político y técnico del Ministro de Fomento existe un Gabinete, cuyo titular tiene el rango de director general, con la estructura que se establece en el artículo 16 del Real Decreto 1366/2010, de 29 de octubre.

Identificaremos las principales funciones de cada organismo del Ministerio de Fomento relevante para el desarrollo de infraestructuras y por tanto para el desarrollo de concesiones y su seguimiento

Para la gestión de los servicios que se le encomienden podrán utilizarse cualquiera de las formas previstas en la legislación aplicable a las Administraciones consorciadas.

- **Regulación legal:** Real Decreto 30/2011 de 14 de enero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.

Real Decreto 1366/2010 de 29 de octubre, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

Real Decreto 1313/2010 de 20 de octubre, por el que reestructuran los departamentos ministeriales.

3.1.1.1. Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras

La Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras es el órgano directamente responsable, bajo la dirección del titular del Departamento, de la **definición y propuesta de las políticas del Ministerio referentes a la planificación de las infraestructuras del transporte, y la definición, propuesta y ejecución de las políticas del Ministerio referentes a la realización de infraestructuras del transporte a través de los órganos y organismos públicos de ella dependientes.**

La Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras ejerce, respecto de las unidades dependientes de ella, las atribuciones previstas en el artículo 14 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

- **Funciones:** En particular, le compete:

- La formulación, revisión y seguimiento de la planificación estratégica del Departamento en materia de infraestructuras y transporte, de acuerdo con su contribución a la sostenibilidad del sistema de transporte, su rentabilidad y su impacto social y territorial.
- La formulación de la planificación y programación del Departamento en materia de infraestructuras y transportes, con carácter previo a su elevación al Consejo de Ministros, así como su revisión y seguimiento, y la promoción de medidas para favorecer la intermodalidad y la movilidad sostenible, sin perjuicio de las atribuciones de la Secretaría de Estado de Transportes.
- La programación de inversiones en infraestructuras, sin perjuicio de las atribuciones de la Secretaría de Estado de Transportes y de las que corresponden a la Subsecretaría de Fomento en relación con la programación y presupuestación de recursos económicos.
- La ejecución, directamente o a través de los organismos y entidades dependientes de la Secretaría de Estado, de las infraestructuras del transporte por carretera y ferrocarril.
- La coordinación de la actividad de los órganos y organismos de la Secretaría de Estado, así como la supervisión y seguimiento de los programas de actuación plurianual.
- La determinación de los servicios mínimos de carácter obligatorio para asegurar la prestación de los servicios esenciales en el ámbito de sus competencias, en lo supuestos de conflicto laboral o de absentismo empresarial.
- La participación en la planificación y el seguimiento, en materia de redes transeuropeas del transporte y de conexiones transfronterizas.
- La elaboración y revisión de la planificación estratégica de las infraestructuras de transporte.
- La planificación estratégica en materia de intermodalidad y modos saludables.
- La formulación de la planificación y programación sectorial, de acuerdo con las previsiones de centros directivos del Departamento.
- El desarrollo de la participación en la planificación y el seguimiento, en materia de redes transeuropeas del transporte y de conexiones transfronterizas.
- La realización de estudios de carácter prospectivo, económico-financiero y territorial.
- La programación de inversiones en infraestructuras en el ámbito de la planificación estratégica y sectorial.
- El seguimiento de los planes y programas de infraestructuras de transporte del Departamento.
- La coordinación de las actuaciones para la mejora de la integración de los aspectos medioambientales en la planificación de las infraestructuras de transporte y la realización de estudios medioambientales de carácter estratégico.
- La coordinación y seguimiento de los informes previos a los instrumentos de ordenación territorial y urbanística que afecten a las infraestructuras.
- La elaboración de la propuesta de anteproyecto de presupuestos y la gestión y tramitación de los créditos y gastos asignados al órgano superior, sin perjuicio de las competencias de otros órganos superiores o directivos del Ministerio de Fomento y en coordinación con ellos.
- El impulso, la coordinación y el seguimiento de todos los procesos e instrumentos necesarios para la integración de las infraestructuras de transporte de interés general en los ámbitos urbanos.

De la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, bajo la superior dirección de su titular, depende la Secretaría General de Infraestructuras.

Depende del Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, el Organismo Autónomo Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX).

Como órgano de apoyo político y técnico del Secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras existe un Gabinete, con nivel orgánico de subdirección general, con la estructura que se establece en el artículo 16 del Real Decreto 1366/2010, de 29 de octubre.

3.1.1.2. Secretaría General de Infraestructuras

Corresponde a la Secretaría General de Infraestructuras, con rango de subsecretaría, bajo la superior dirección del Secretario de Estado, **impulsar la realización de las inversiones en infraestructuras del transporte por carretera y ferrocarril** y, en particular, el ejercicio de las siguientes funciones:

➤ Funciones:

- La dirección y coordinación del ejercicio de las competencias de las Direcciones Generales dependientes de la Secretaría General y la propuesta y formulación de sus objetivos y planes de actuación.
- El control de la ejecución de los proyectos de inversión de las Direcciones Generales dependientes de la Secretaría General en orden a la consecución de los objetivos fijados.
- La dirección estratégica, la evaluación y el control de los resultados de la actividad de los organismos públicos adscritos a la Secretaría General, así como la supervisión de los programas de actuación plurianual y de la gestión.
- La coordinación de las actuaciones que acuerde la Administración en relación con las Concesiones de carreteras, y la vigilancia, inspección y control técnico y económico-financiero de las sociedades concesionarias, sin perjuicio de las competencias de otros órganos directivos del Ministerio de Fomento.
- El impulso de los procedimientos de contratación y gestión.

De la Secretaría General dependen los órganos directivos siguientes:

- La Dirección General de Carreteras.
- La Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

Directamente dependiente del Secretario General existe un Gabinete Técnico como órgano de coordinación, apoyo y asistencia inmediata al Secretario General, con nivel orgánico de subdirección general.

El Secretario General de Infraestructuras es el Delegado del Gobierno en las sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje y ejerce las funciones que a este órgano atribuye el ordenamiento vigente, sin perjuicio de las competencias que en el ámbito de control económico-financiero corresponden a la Subsecretaría. Depende directamente del Delegado del Gobierno la Subdelegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, con el nivel orgánico que se determine en la relación de puestos de trabajo.

Están adscritas a la Secretaría General de Infraestructuras las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE),

correspondiendo a dicho órgano la dirección estratégica, la evaluación y el control de los resultados de la actividad de dichas entidades.

El Departamento, a través de la Secretaría General de Infraestructuras, ejerce la tutela de la sociedad estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A. (SEITTSA), en los términos previstos en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

3.1.1.3. Secretaría de Estado de Transportes

La Secretaría de Estado de Transportes es el órgano directamente responsable, bajo la dirección del titular del Departamento, de la **definición, propuesta y ejecución de las políticas del Ministerio referentes a la ordenación general de los transportes terrestre, marítimo y aéreo de competencia estatal, así como de las relativas a la realización de infraestructuras de transportes portuario y aeroportuario a través de los órganos y entidades públicas empresariales de ella dependientes.**

Asimismo, le corresponde a la Secretaría de Estado de Transportes formular propuestas en relación con los procesos de planificación a que se refiere el artículo 2.2, de acuerdo con los criterios dirigidos a la mejora de la eficacia, eficiencia y calidad de los servicio del transporte terrestre.

La Secretaría de Estado de Transportes ejerce, respecto de las unidades dependientes de ella, las atribuciones previstas en el artículo 14 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

➤ **Funciones:** En particular, le compete:

- La ordenación general de los transportes terrestre, marítimo y aéreo de competencia estatal.
- La definición de los objetivos en materia de planificación portuaria y aeroportuaria y de las inversiones en puertos y aeropuertos de interés general, en el marco de las directrices señaladas en la planificación general.
- La definición de los objetivos en materia de ordenación de los transportes terrestres y formulación de propuestas para la planificación de las infraestructuras en relación al contenido del artículo 2.2.
- La determinación de los servicios mínimos de carácter obligatorio para asegurar la prestación de los servicios esenciales en los distintos modos de servicios de transporte, en los supuestos de conflicto laboral o de absentismo empresarial.
- La supervisión de los programas de actuación plurianual y de la gestión de los organismos públicos adscritos a la Secretaría de Estado.
- La calificación de aeropuertos civiles.
- La propuesta de autorización por el Titular del Ministerio de Fomento para el establecimiento y las modificaciones estructurales de los aeropuertos de interés general.
- El informe previo sobre el establecimiento, modificación y apertura al tráfico aéreo de los aeródromos y aeropuertos de competencia de las comunidades autónomas, y sobre la aprobación de planes o instrumentos de ordenación y delimitación de su respectiva zona de servicios.
- La propuesta de aprobación o modificación de planes directores de los aeropuertos de interés general.

- La programación, dirección y coordinación de los estudios sectoriales necesarios, informes de coyuntura y análisis del funcionamiento de los servicios de transporte y de los correspondientes órganos de gestión, con el fin de detectar las disfunciones y las necesidades y demandas sociales en los distintos modos de transporte.
- El impulso de las políticas dirigidas a la lucha contra el cambio climático, el ahorro energético y la mejora de la eficiencia de los servicios del transporte.
- La cooperación con las Administraciones Territoriales para el impulso de los Planes metropolitanos de movilidad sostenible, en coordinación con la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, sin perjuicio de las competencias atribuidas a otros órganos directivos del Departamento.
- La ordenación de la intermodalidad en los distintos modos de transporte y la formulación de propuestas de acuerdo con el artículo 2.2.
- El seguimiento y aplicación de la política de transportes de la Unión Europea, sin perjuicio de las competencias atribuidas a otros órganos directivos del Departamento.
- La gestión de las ayudas destinadas a promover la movilidad sostenible.

De la Secretaría de Estado de Transportes, bajo la superior dirección de su titular, dependen los siguientes órganos directivos:

- La Secretaría General de Transportes.
- La Dirección General de Aviación Civil.

Está adscrita al Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría de Estado de Transportes la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), correspondiendo a dicho órgano la dirección estratégica, la evaluación y el control de los resultados de su actividad.

Como órgano de apoyo político y técnico del Secretario de Estado de Transportes existe un Gabinete, con nivel orgánico de subdirección general, con la estructura que se establece en el artículo 18 del Real Decreto 495/2010, de 30 de abril.

Depende directamente de la Secretaría de Estado, con el nivel orgánico que se determine en la relación de puestos de trabajo, la División de Prospectiva y Tecnología del Transporte, a la que corresponde el estudio y desarrollo de programas de movilidad sostenible en los servicios de los distintos modos de transporte, así como el seguimiento, información permanente y control sobre la aplicación de la política de transportes de la Unión Europea, en coordinación con los centros directivos competentes. Asimismo, le corresponde el fomento de los sistemas inteligentes de transporte y de las nuevas tecnologías aplicables a los distintos modos de transporte.

De la Secretaría de Estado de Transportes, a través de esta División de Prospectiva y Tecnología del Transporte, dependen la Comisión para la coordinación del transporte de mercancías peligrosas y la Comisión para la coordinación del transporte de mercancías perecederas.

Queda adscrita al Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría de Estado de Transportes, la Comisión de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil.

3.1.1.4. Secretaría General de Transportes

Corresponde a la Secretaría General de Transportes, con rango de subsecretaría, bajo la superior dirección del Secretario de Estado, **la ordenación general del transporte terrestre y del transporte marítimo de competencia estatal** y, en particular, las siguientes funciones:

➤ Funciones:

- La dirección y coordinación del ejercicio de las competencias de las Direcciones Generales dependientes de la Secretaría General y la propuesta y formulación de sus objetivos y planes de actuación.
- La supervisión de los programas de actuación plurianual y de la gestión de los organismos públicos adscritos a la Secretaría General.
- El control de la ejecución de los programas de inversión de las Direcciones Generales y organismos públicos dependientes de la Secretaría General en orden a la consecución de los objetivos fijados, velando por la agilidad y eficacia de los procedimientos de contratación y gestión.
- La elevación de propuestas a la Secretaría de Estado de Transportes en relación a la fijación de criterios en los procesos de planificación a que se refiere el artículo 6.1.
- La elevación de propuestas a la Secretaría de Estado de Transportes en relación a los planes metropolitanos de movilidad sostenible.
- El seguimiento de las inversiones en las infraestructuras de transporte para la adecuación de los servicios realizados sobre las mismas.
- La propuesta de medidas para la ordenación e impulso de la intermodalidad en los servicios del transporte.
- La cooperación, en coordinación con la Secretaría General de Relaciones Institucionales, con las administraciones territoriales para la eficiente integración operativa de servicios en las plataformas logísticas intermodales de tráfico terrestre.
- La coordinación de la participación de los centros directivos pertenecientes a la Secretaría General de Transportes en el desarrollo y aplicación de la normativa comunitaria en materia de transportes terrestre y marítimo.
- La ejecución de los estudios sectoriales necesarios, con el fin de detectar disfunciones y las necesidades y demandas sociales en el transporte terrestre y marítimo.
- La propuesta de los servicios mínimos de carácter obligatorio para asegurar la prestación de los servicios esenciales de transporte terrestre y marítimo y en el ámbito portuario, en los supuestos de conflicto laboral o de absentismo empresarial.

De la Secretaría General de Transportes, dependen los órganos directivos siguientes:

- La Dirección General de Transporte Terrestre.
- La Dirección General de la Marina Mercante.

Directamente dependiente del Secretario General existe un Gabinete Técnico como órgano de coordinación, apoyo y asistencia inmediata al Secretario General, con nivel orgánico de subdirección general.

Están adscritos a la Secretaría General de Transportes, los siguientes organismos públicos y órganos, correspondiéndole, respecto de las entidades públicas empresariales, la dirección estratégica y la evaluación y el control de los resultados de la actividad:

- Los entes públicos Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.
- La entidad pública empresarial RENFE-Operadora.
- La entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), a través de la Dirección General de la Marina Mercante.
- La Comisión Nacional de Salvamento Marítimo, a través de la Dirección General de la Marina Mercante.
- La Comisión de investigación de accidentes ferroviarios.
- La Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

3.1.1.5. Dirección General de Aviación Civil

La Dirección General de Aviación Civil es el órgano mediante el cual el Ministerio de Fomento **define la política aeronáutica en materia de aviación civil, dentro de las competencias de la Administración General del Estado**, correspondiendo a dicho órgano directivo las siguientes funciones:

➤ Funciones:

- La aprobación de circulares aeronáuticas y la representación ante los organismos nacionales e internacionales relacionados con la aviación civil, sin perjuicio de las competencias de otros órganos del Departamento en materia de relaciones internacionales.
- La coordinación de las actuaciones que corresponden a los Ministerios de Defensa y Fomento en el ámbito de sus respectivas competencias, asumiendo la Presidencia y la Secretaría de la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento, según se establezca en su normativa reguladora.
- La elaboración de estudios y la formulación de propuestas sobre política estratégica en materia de transporte aéreo y de sistemas de navegación aérea y aeroportuarios. La elaboración y propuesta de la normativa reguladora en el ámbito de la aviación y la formulación de propuestas sobre política aeronáutica.
- La propuesta de calificación de los aeropuertos civiles y la elaboración de la propuesta de autorización para el establecimiento y las modificaciones estructurales de los aeropuertos de interés general.
- El informe de sus planes directores y planes especiales de los aeropuertos de interés general y de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística que afecten a los aeropuertos de interés general y a los sistemas de navegación aérea y, en particular, a su zona de servicio y servidumbres aeronáuticas, así como la certificación de compatibilidad del espacio aéreo en el caso de helipuertos de competencia autonómica.
- Las actuaciones expropiatorias en materia de infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea cuya gestión esté reservada al Estado.
- La negociación de los convenios internacionales de transporte aéreo y la asignación de los derechos de tráfico derivados de los mismos, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación y de la Secretaría General de Relaciones Institucionales y Coordinación.

- La elaboración de la propuesta de anteproyecto de presupuestos y la gestión y tramitación de los créditos y gastos asignados al órgano directivo y la gestión de asuntos relativos a la contratación, sin perjuicio de las competencias de la Subsecretaría de Fomento u otros órganos superiores o directivos del Departamento y en coordinación con ellos, y la propuesta de obligaciones de servicio público en el ámbito de la aviación civil.
- De conformidad con lo previsto en el artículo 18.2 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, no será preciso que el titular de la Dirección General de Aviación Civil ostente la condición de funcionario, en atención a las características especiales de este órgano y de acuerdo con el Real Decreto 438/2008, de 14 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La Dirección General de Aviación Civil se estructura en los siguientes órganos con rango de subdirección general:

La Subdirección General de Transporte Aéreo, La Subdirección General de Aeropuertos y Navegación Aérea,.

Está adscrita al Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Aviación Civil, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).



3.1.2. ADIF

Adif, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, es una entidad pública empresarial dependiente del Ministerio de Fomento. Adif ejerce un papel principal como **dinamizador del sector ferroviario**, haciendo del ferrocarril el medio de transporte por excelencia y facilitando el acceso a la infraestructura en condiciones de igualdad.

Tiene como objetivo potenciar el transporte ferroviario español mediante el desarrollo y la gestión de un sistema de infraestructuras seguro, eficiente, sostenible desde el punto de vista medioambiental.

- Funciones: La administración de infraestructuras ferroviarias (vías, estaciones, terminales de mercancías, etc).
 - La gestión de la circulación ferroviaria.
 - La adjudicación de capacidad a los operadores ferroviarios.
 - La percepción de cánones por el uso de la infraestructura, estaciones y terminales de mercancías.

- Regimen jurídico: La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) se configura como un organismo público de los previstos en el artículo 43.1.b) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, adscrito al Ministerio de Fomento a través de la Secretaría General de Infraestructuras.

Goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio y se rige por lo establecido en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en la Ley 6/1997 mencionada, en las normas de desarrollo de ambas, en el Estatuto aprobado por el Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, y en la legislación presupuestaria y demás normas que le sean de aplicación. En defecto de estas normas, se le aplicará el ordenamiento jurídico privado.

- Competencias de ADIF: De acuerdo con lo establecido en el artículo 21 de la Ley del Sector Ferroviario, corresponden al Adif las siguientes competencias:
 - La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deben formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General y su construcción, siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y con arreglo a lo que determine el Ministerio de Fomento.
 - La construcción, con recursos ajenos, de infraestructuras ferroviarias conforme al correspondiente convenio.
 - La administración de las infraestructuras de su titularidad y de las que se le encomienden mediante el oportuno convenio.
 - El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
 - La explotación de los bienes de su titularidad, de los que le sean adscritos y de aquellos cuya gestión se le encomiende.
 - La elaboración y publicación de la declaración sobre la red, a la que se refiere el artículo 29.1.
 - La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias que lo soliciten y la celebración de acuerdos marcos con aquellas.
 - La emisión de informes con carácter previo al otorgamiento, por el Ministerio de Fomento, de las licencias de empresas ferroviarias y de las autorizaciones para prestar servicios que se hayan declarado de interés público, en los casos previstos en esta Ley.
 - El otorgamiento de los certificados de seguridad, cuando así se determine por el Ministerio de Fomento.
 - La prestación de servicios adicionales y, en su caso, de servicios complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.
 - La propuesta al Ministerio de Fomento de las tarifas por la prestación de los servicios adicionales y complementarios.

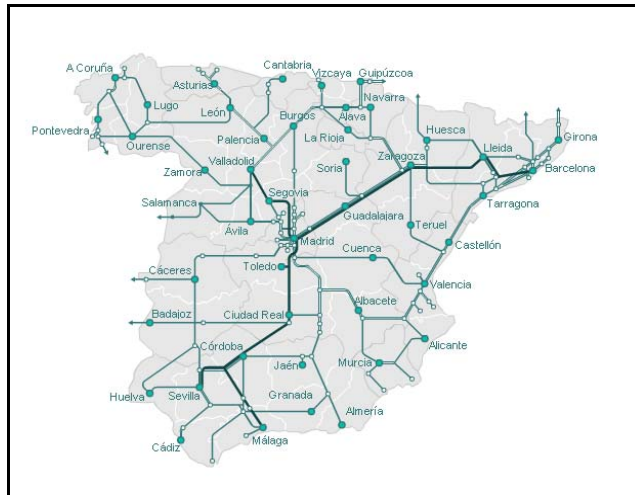
- El cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias y, en su caso, de las tarifas por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares.
- La cooperación con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional.
- La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen respecto de la actuación del mismo.
- Cualesquiera otras que se le asignen en esta Ley o en sus disposiciones de desarrollo.

➤ Recursos

- Aportaciones patrimoniales del Estado
- Los que obtenga por la gestión y explotación de su patrimonio o de aquel cuya gestión se le encomiende y por la prestación de servicios a terceros.
- Ingresos comerciales o de otra naturaleza, que obtenga por la ejecución de los convenios o contratos programa celebrados con el estado para la construcción y administración de infraestructuras ferroviarias de titularidad del Estado.
- Las tasas cuyo importe debe recibir percibir por la afectación, con arreglo al art. 23 de la Ley del Sector Ferroviario.
- Los fondos comunitarios que le sean asignados.
- Los cánones que perciba por la utilización de infraestructuras ferroviarias.
- Las subvenciones incluidas en los Presupuestos Generales del Estado
- Las aportaciones del Estado a título de préstamo
- Los recursos financieros procedentes de operaciones de endeudamiento
- Las donaciones
- Los que obtenga por la ejecución de los convenios que celebre con las Comunidades Autónomas, Entidades Locales o con entidades privadas
- Cualesquiera otros ingresos financieros o no financieros y otros que obtenga de acuerdo con lo previsto en la Ley o en las normas reglamentarias que la desarrollen.

- Algunos datos relevantes especificados en la memoria anual de 2009: Para el ejercicio 2009 un resultado negativo de 99,6 millones de €, habiéndose producido en realidad un beneficio de 681 millones de €, que mejora sustancialmente las previsiones. Si bien hay que tener en cuenta que toda la información económica-contable con la que se elaboró el contrato programa se hizo basándose en el Plan General de Contabilidad de 1990, mientras que desde el ejercicio 2008 las cuentas anuales se elaboran conforme al Nuevo Plan Contable (Real Decreto 1514/2007 de 16 noviembre). El distinto tratamiento contable entre ambos planes para las provisiones, los gastos de ERE, los resultados extraordinarios, etc. produce diferencias significativas en el resultado del ejercicio 2009.

La plantilla final del ejercicio 2009 ha sido 14.020 personas



3.1.3. AENA

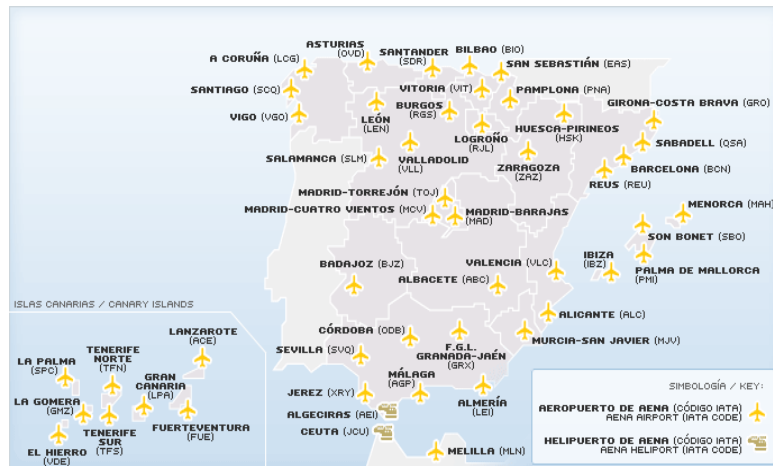
- **Funciones:** Tal como fija el artículo 1 de su Estatuto, Aena tendrá como misión “contribuir al desarrollo del transporte aéreo en España y garantizar el tránsito aéreo con seguridad, fluidez, eficacia y economía, ofreciendo una calidad de servicio acorde con la demanda de clientes y usuarios, en el marco de la política general de transportes del Gobierno”. Su objeto será, pues, la gestión de los aeropuertos civiles de interés general y de las instalaciones y redes de ayudas a la navegación aérea.
- **Régimen Jurídico:** La Entidad Pública Empresarial Aena, creada en virtud de lo dispuesto en el artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990, se rige por lo dispuesto en el Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, por el que se aprueba el Estatuto de dicha Entidad.

La Entidad Pública Empresarial Aena tiene personalidad jurídica propia e independiente de la del Estado, plena capacidad jurídica, pública y privada, y patrimonio propio. Asimismo, está adscrito al Ministerio de Fomento, el cual, de acuerdo con el mandato que establezca el Gobierno, fijará sus directrices de actuación, aprobará el plan anual de objetivos, efectuará el seguimiento de su actividad y ejercerá, sin perjuicio de otras competencias, el control de eficacia, de acuerdo con la normativa vigente.

- **Competencias de Aena:** Aena tiene encomendadas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 82. Dos de la Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990, en la redacción dada por la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, las siguientes funciones:
 - Ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos públicos de carácter civil, aeródromos, helipuertos y demás superficies aptas para el transporte aéreo cuya gestión se le encomiende y de los servicios afectos a los mismos; la coordinación, explotación, conservación y administración de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.
 - Proyecto, ejecución, dirección y control de las inversiones en las infraestructuras e instalaciones a que se refiere el epígrafe anterior.
 - Ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación y administración de las instalaciones y redes de sistemas de telecomunicaciones aeronáuticas, de ayudas a la navegación y de control de la circulación aérea.

- Proyecto, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras, instalaciones y redes de sistemas de telecomunicaciones aeronáuticas, de ayudas a la navegación y control de la circulación aérea.
 - Propuesta de planificación de nuevas infraestructuras aeronáuticas, así como de modificaciones de la estructura del espacio aéreo.
 - Desarrollo de los servicios de orden y seguridad en las instalaciones que gestione, así como la participación en las enseñanzas específicas relacionadas con el transporte aéreo y sujetas al otorgamiento de licencia oficial, todo ello sin detrimento de las atribuciones asignadas a la Dirección General de Aviación Civil.
 - En el cumplimiento de estas funciones, Aena se regirá por lo dispuesto en su Estatuto, aprobado por el Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, modificado posteriormente por el Real Decreto 1993/1996, de 6 de septiembre, el Real Decreto 1711/1997, de 14 de noviembre y el Real Decreto 2825/1998, de 23 de diciembre
- Recursos: Los recursos del ente están integrados por:
- Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio.
 - Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos en el ejercicio de sus actividades. Se consideran ingresos de derecho público los derivados de las tasas aeroportuarias o de navegación aérea, los obtenidos por aplicación de las tarifas por el uso de las redes de ayudas a la navegación, así como las tarifas por la prestación de servicios sometidos al régimen de precios públicos.
 - Los empréstitos que pueda emitir, así como los créditos y demás operaciones financieras que pueda concertar con entidades bancarias y otras entidades de crédito.
 - Las subvenciones que, en su caso, pudieran incluirse en los presupuestos generales del Estado destinadas al ente.
 - Las subvenciones, aportaciones y donaciones que se concedan a su favor procedentes de fondos específicos de la Unión Europea, de otras administraciones públicas y de entes públicos, así como de particulares.
 - Cualquier otro recurso no previsto en los apartados anteriores que pueda corresponderle por Ley o le sea atribuido por convenio, donación o cualquier otro procedimiento legalmente establecido.
- Algunos datos relevantes de la actividad de AENA según la memoria anual de 2009: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) es el primer operador aeroportuario del mundo en número de pasajeros. El EBITDA consolidado es de 574 millones de euros. Las inversiones pagadas por el grupo Aena son de 1.715 millones de euros. Aena registró unos ingresos de explotación consolidados de 3.095 millones de euros. Por los aeropuertos españoles han pasado cerca de 570.000 toneladas de carga. Aena fue en 2009 uno de los cuatro proveedores de servicios de Navegación Aérea más importantes de Europa con 1,88 millones de vuelos anuales controlados y cuenta con 13.143 empleados.

Además AENA Aena Desarrollo Internacional S.A. tiene participaciones societarias en 16 aeropuertos hispanoamericanos por los que pasaron cerca de 25 millones de pasajeros en 2009



3.1.4. Puertos del estado

- **Funciones:** Puertos del Estado es un organismo público dependiente del Ministerio de Fomento de España con responsabilidades globales sobre el conjunto del sistema portuario de titularidad estatal, encargado de la ejecución de la política portuaria del gobierno y de la coordinación y control de eficiencia del sistema portuario formado por 28 Autoridades Portuarias en las que se engloban los 44 puertos de interés general existentes y la Marina Mercante.
- **Régimen Jurídico:** El Artículo 149 de la Constitución Española referente a las Competencias Exclusivas del Estado en su punto 20 hace referencia directa a la titularidad de puertos y aeropuertos de interés general.
- **Competencias:** A Puertos del Estado le corresponden las siguientes competencias, bajo la dependencia y supervisión del Ministerio de Fomento:
 - La ejecución de la política portuaria del gobierno y la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal, en los términos previstos en esta Ley.
 - La coordinación general con los diferentes órganos de la Administración General del Estado que establecen controles en los espacios portuarios y con los modos de transporte en el ámbito de competencia estatal, desde el punto de vista de la actividad portuaria.
 - La formación, la promoción de la investigación y el desarrollo tecnológico en materias vinculadas con la economía, gestión, logística e ingeniería portuarias y otras relacionadas con la actividad que se realiza en los puertos.
 - La planificación, coordinación y control del sistema de señalización marítima español, y el fomento de la formación, la investigación y el desarrollo tecnológico en estas materias. La coordinación en materia de señalización marítima se llevará a cabo a través de la Comisión de Faros, cuya estructura y funcionamiento se determinará por el Ministerio de Fomento.
- **Algunos datos de interés:** La importancia de los puertos como eslabones de las cadenas logísticas y de transporte viene avalada por las siguientes cifras: por ellos pasan el cerca del 60% de las exportaciones y el 85% de las importaciones, lo que representa el 53% del comercio exterior español con la Unión Europea y el 96% con terceros países.



Además, la actividad del sistema portuario estatal aporta cerca del 20% del PIB del sector del transporte, lo que representa el 1,1% del PIB español. Asimismo, genera un empleo directo de más de 35.000 puestos de trabajo y de unos 110.000 de forma indirecta.

3.2. Agentes financiadores

Para la financiación de proyectos de gran envergadura, como los que se acometen en una concesión de infraestructuras, se recurre a la denominada financiación estructurada.

La financiación estructurada permite un diseño de la financiación a medida (diferente de financiación tradicional) a largo plazo, basado en la devolución de la deuda basada en la capacidad futura de generar “Cash flows” por la empresa que acomete el proyecto.

Esta financiación requiere un exhaustivo análisis de riesgos para fijar la financiación y unas estructuras jurídicas y fiscales complejas. Por este motivo, será de vital importancia el seguimiento directo del riesgo tras la financiación.

➤ Operaciones de Financiación Estructurada

- Project Finance: Se sustenta en la viabilidad del proyecto a financiar

➤ Otras fórmulas de financiación de Infraestructuras:

- Fórmulas mixtas, método alemán, etc.
- Compras Apalancadas: financiación de compra de empresas, fusiones, adquisiciones, etc.
- Titulización: Venta de derechos de crédito Venta de derechos actuales (créditos bancarios, hipotecas, etc.) Venta de derechos futuros (peajes, tarifas, etc.)
- Otras financiaciones estructuradas: Cánones finalistas (moratoria nuclear)

La Financiación de Proyectos es un mecanismo de financiación con recurso limitado a los accionistas, basada en la capacidad que tiene el proyecto de generar flujos futuros para el repago de sus compromisos financieros.

Al sustentarse en la viabilidad del proyecto, provoca liberar la capacidad financiera de los Concesionarios, permitiendo acometer proyectos que exigen gran endeudamiento fuera del balance de los accionistas.

Es usual la utilización de sociedades vehículos para acometer el proyecto y que sean las que sustenten la deuda y el largo periodo de maduración, así como los altos costes de transacción que se producen. Las sociedades vehículo, hacen posible que el riesgo que sufran los promotores, se reduzca a la aportación de capital, aunque en algún caso se exigen garantías colaterales

Otra de las características de la financiación de proyectos, es que permite la distribución de los riesgos operativos y financieros entre las diferentes partes involucradas. La financiación de proyectos siempre implica relaciones contractuales entre varias partes interesadas, lo que determina que se debe establecer una concurrencia de intereses entre los participantes

Las entidades financieras basadas en España y en especial los bancos han adquirido a lo largo de los años una amplia experiencia en la financiación de infraestructuras bajo la modalidad de Project Finance.

El origen de este tipo de financiación ha venido dada por el nivel de los recursos disponibles, que siempre son limitados e insuficientes para adelantar las obras que requiere el desarrollo. Estos deben utilizarse eficientemente buscando siempre el bienestar de la comunidad nacional, por lo tanto se precisan de estudios y análisis objetivos que garanticen este propósito, teniendo en cuenta el equilibrio entre los criterios de equidad y eficiencia. Esto determina la necesidad de que los gobiernos propicien acciones y estrategias permanentes encaminadas a atraer el capital privado nacional e internacional para compartir responsabilidades, riesgos y desde luego beneficios en la ejecución y operación de proyectos de desarrollo.

➤ Ventajas de la financiación “Project Finance”

- Elevado apalancamiento.
- No se deteriora la calidad crediticia de los accionistas.
- Permite acometer proyectos que exigen gran endeudamiento fuera del balance de los sponsors
- Los promotores limitan su compromiso en el proyecto, lo que les facilita entrar en más proyectos
- Obliga a un reparto de riesgos más razonable entre los participantes del proyecto
- Permite plazos mayores de financiación
- Financiación a la medida
- Financiación a Largo Plazo

➤ Inconveniente de la financiación “Project Finance”

- Coste elevado
- Dificultad de diversificar el riesgo
- Requiere más tiempo de estudio y estructuración
- Financiación muy rígida al ser a medida
- Las entidades financieras prestamistas tienen el control del proyecto
- Proceso de análisis y cierre largo y complicado
- Elevados costes de transacción
- Coste de financiación más elevado
- Documentación
- Mayor riesgo para los bancos

➤ Parámetros típicos del PROJECT FINANCE

- Apalancamiento 70%-90%
- Capital 10-30% Cuanto menor sea mayor será la rentabilidad de los recursos propios
- Deuda sénior 60%-90%. Préstamos sindicados o emisión de bonos.
- Deuda subordinada 0-15% En muchos casos tomada por los propios socios.
- Plazo 20 años
- RCSD x1,20-1.40

➤ ESTRUCTURA DEL PROJECT FINANCE

- PROPIEDAD PROMOTORA:
 - Administración
 - Entidades Privadas
- PATROCINADORES (SPONSORS) :
 - Serán los accionistas de la Sociedad Vehículo y podrán ser: La propia Administración, empresas concesionarias, empresas constructoras, las propias entidades financieras, otros
- SOCIEDAD VEHÍCULO DEL PROYECTO:
 - Responsable frente a los prestamistas
 - Perceptora de los flujos de caja
 - Obligaciones de repago recaen en los activos e la SPV y en la capacidad del proyecto para generar recursos
- FINANCIADORES:
 - Entidades de Crédito
 - Mercado de Capitales:
 - Emisiones de bonos públicas
 - Emisiones de bonos privadas
 - Titulización.
- ASEGURADORES
 - Limitan los riesgos a asumir por los promotores y por las entidades financieras
 - Responsables de diseñar mecanismos de cobertura de determinados riesgos.
- ASESORES EXTERNOS
 - Jurídicos
 - Ingenierías
 - Tráfico
 - Medioambientales
 - Financieros

Aunque en España es más común la figura de las entidades de crédito como agentes financieros, existen otras posibilidades de utilización de agente financiero a Fondos de infraestructuras.

Los fondos están formados por agrupaciones de inversores, bien sean institucionales, bien sea particulares que quieren invertir su patrimonio para obtener rentabilidad a largo plazo.

Los fondos están gestionados por gestoras, que pueden a su vez pertenecer a una entidad financiera o puede ser independiente. Las gestoras estarán reguladas por la CNMV en España y tendrán como funciones; la tomas de decisiones de inversión y la relación con sus inversores. A cambio de estas funciones percibirán unas comisiones de gestión y de éxito de las mismas.

Los tipos de fondos según liquidez pueden ser Cotizados o no cotizados:

- Cotizados: Renta Fija, renta variable, mixtos, divisas, materias primas etc.
- No cotizados: Fondos inmobiliarios, Private Equity, Fondos de infreestructuras, otros.

➤ Características básicas de los activos que buscan los fondos:

- Activos esenciales para el desarrollo económico
- Ingresos predecibles y estables a largo plazo
- Márgenes operativos elevados
- Altas barreras de entrada y baja competencia
- Riesgo tecnológico bajo
- Riesgo operativo limitado
- Alto potencial de apalancamiento

Cuando hablamos de infraestructuras, nos referimos a aquellos activos o negocios intensivos de capital y relacionados con servicios básicos, que cuentan con unos ingresos altamente predecibles y estables por estar ligados a contratos de largo plazo, un entorno regulatorio favorable/o altas barreras de entrada.

3.3. Empresas constructoras

Las empresas constructoras son las encargadas de la ejecución de los trabajos de obras e instalaciones de objeto de concesión. En el caso de las infraestructuras en concesión, la sociedad concesionaria es la que contrata a la empresa constructora y la que realiza el control de las obras y el pago de las mismas mediante sus propios medios o mediante agentes externos. En estos procesos durante la fase de inversión, o de construcción, la concesionaria deberá realizar un seguimiento de la misma para poder controlar y gestionar el riesgo que supone esta fase. Más adelante podremos identificar este riesgo de la concesionaria y la manera de gestionarlo y realizar su seguimiento, así como su regulación mediante el contrato de Construcción entre las partes.

En caso de ser adjudicatario el Grupo Licitador que representa el contrato de concesión, se puede presentar un compromiso de que la ejecución directa de las obras relacionadas con el contrato serán llevadas a cabo, bien por una UTE que se constituirá, bien por una constructora determinada.

A su vez para la licitación, si existiese intención de acudir como UTE a la licitación, las empresas constructoras deberán presentar un compromiso a constituir una Unión Temporal de Empresas para llevar a cabo la realización de las obras y/o trabajos que se especifiquen. Con este compromiso podrán cederse las clasificaciones de las mismas para el concurso.

Las obras se ejecutarán, según el proyecto de ejecución de las obras aprobado por la Administración concedente. Este proyecto podrá ser desarrollado bien por la misma Administración, bien por la Sociedad Concesionaria, quien a su vez lo podrá subcontratar a un externo o a su propia constructora.

La constructora, por tanto, está contratada para ejecutar un proyecto aprobado por la Administración y en ningún caso podrá iniciar la ejecución de una unidad de obra, que no haya sido previamente aprobado por la Dirección Facultativa. A su vez la Dirección Facultativa podrá ser contratada por la propia Administración, bien podrá ser contratada por la Sociedad Concesionaria, quien a su vez, podrá subcontratar estos trabajos a un agente externo, o a su propia constructora. Esto condicionará enormemente el seguimiento que se deba hacer de la obra, tanto por parte de la Administración, como por parte de la Sociedad concesionaria

En todo caso, corresponde al concesionario el control de la ejecución de las obras que contrate con terceros debiendo ajustarse el control al plan que el concesionario elabore y resulte aprobado por el órgano de contratación. Dicho órgano de Contratación podrá, en cualquier momento, recabar información sobre la marcha de las obras y girar a las mismas las visitas de inspección que estime oportunas.

3.4. Compañías de seguros

La actividad de las compañías de seguros consiste en una operación de acumular riqueza, a través de las aportaciones de muchos sujetos expuestos a eventos económicos desfavorables, para destinar lo así acumulado, a los pocos a quienes se presenta la necesidad. Siguen el principio de mutualidad, buscando la solidaridad entre un grupo sometido a riesgos. La técnica del seguro se basa en el pago anticipado de los recursos que se invierten a largo plazo, fijándose reservas especiales, las llamadas provisiones técnicas, que garantizan, cuando ocurran eventos dañosos, el pago de las indemnizaciones por siniestro.

La actividad aseguradora es uno de los tres pilares de los mercados financieros, junto con el mercado de crédito o bancario y los mercados de valores o de instrumentos financieros. Su importancia estratégica, social y económica, lleva a que estén sometidas a estricta supervisión administrativa con reglas propias de funcionamiento, control e inspección.

3.5. Asesores externos

El asesor externo es un profesional que provee de consejo experto en un dominio particular o área de experiencia, sea contabilidad, tecnología, ingeniería, ley, recursos humanos, finanzas. La principal función de un Consultor es asesorar en las cuestiones sobre las que posee un conocimiento especializado, es un punto de vista objetivo al no tener interés propio o no ser parte implicada en el proyecto. Ejemplos de asesores externos: el "Financial Advisor", los asesores legales independientes, consultores técnicos independientes, generalmente ingenieros expertos, asesores en materia medioambiental, seguros, etc.

Las principales firmas de consultoría internacional, en el área contable y gerencial, son conocidas como The Big 4 ("las 4 grandes"). Este exclusivo círculo está formado por: Deloitte & Touche; PwC (antes PricewaterhouseCoopers); Ernst & Young; y KPMG - Peat & Marwick.

Los asesores pueden ser utilizados en todas las fases:

- Fase inicial de preparación de concurso: asesores de tráfico, consultorías para la realización de pliegos, asesores técnicos para la redacción del proyecto, etc.
- Fase de licitación: especialmente asesores de tráfico que comprueben los estudios de demanda de los estudios de viabilidad

- Fase de financiación: son imprescindibles en durante las Due Diligence necesarias para la financiación mediante Project Finance, los principales son:
 - Asesor de Tráfico
 - Asesor de Seguros
 - Asesor Legal y Fiscal
 - Asesor Técnico
 - Asesor de Modelo
- Fase de construcción de las obras: asesores técnicos para el seguimiento de las obras.
- Fase de operación: Operación y mantenimiento
- Fase de seguimiento: Auditorías de seguimiento, de las cuentas anuales, etc.

Las Auditorías son una herramienta fundamental para llevar el control del seguimiento de una concesión ya que son un examen o verificación de las transacciones, cuentas, informaciones, o estados financieros, correspondientes a un período, evaluando la conformidad o cumplimiento de las disposiciones legales o internas vigentes en el sistema de control interno contable. Se practica por profesionales facultados, que no son empleados de la organización cuyas afirmaciones o declaraciones auditan.

Además, examinan y evalúan la planificación, organización, dirección y control interno administrativo, la economía y eficiencia con que se han empleado los recursos humanos, materiales y financieros, así como el resultado de las operaciones previstas a fin de determinar si se han alcanzado las metas propuestas. Se practica por profesionales calificados e independientes, de conformidad con normas y procedimientos técnicos.

3.6. Usuario de la concesión o del servicio público

El consumidor y usuario, definido en la ley, es la persona física o jurídica que actúa en un ámbito ajeno a una actividad empresarial o profesional. Esto es, que interviene en las relaciones de consumo con fines privados, contratando bienes y servicios como destinatario final, sin incorporarlos, ni directa, ni indirectamente, en procesos de producción, comercialización o prestación a terceros.

Es el agente para cuyo uso se construye una infraestructura o equipamiento. Será el cliente final del proyecto, es decir quien dará uso del mismo durante el periodo concesional. El objetivo de desarrollar una infraestructura no debe ser otro, que la satisfacción de las necesidades de sus usuarios. Los fundamentos sobre los que se concibe una concesión van a estar encaminados a cubrir los siguientes aspectos:

- Eficiencia en su uso
- Seguridad de la Infraestructura
- Comodidad de su uso
- Calidad de la infraestructura

La valoración por parte del usuario de la infraestructura es por tanto fundamental ya que condicionará el uso de la misma y por tanto su razón de ser. En este sentido el seguimiento que se deberá hacer en fase de operación de la misma, deberá pasar por conocer la opinión del uso de este equipamiento mediante encuestas de satisfacción del cliente, que desarrollaremos más adelante.

Previamente a la construcción de las obras y puesta en funcionamiento de la infraestructura, el potencial usuario ha podido ser conocedor de la misma en la correspondiente fase de información pública según la LCSP: del Estudio de Viabilidad (art. 112.39), del Anteproyecto (113.3) o del Proyecto (114.2) e incluso haber hecho alegaciones de acuerdo al art. 113.4.

El usuario puede ser exclusivamente la propia Administración los usuarios que utilizan la infraestructura en o el servicio público. El pago de la tarifa puede hacerlo directamente el usuario, esta tarifa puede estar subvencionada total o parcialmente por la Administración mediante un peaje en sombra o peaje blando, o puede ser un pago por disponibilidad abonado directamente por la Administración.

El concesionario tendrá derecho a percibir de los usuarios o de la Administración una retribución por la utilización de la obra en la forma prevista en el pliego de cláusulas administrativas particulares y de conformidad con lo establecido en este artículo. Cualquier usuario que abone la tarifa correspondiente podrá hacer uso ya que el Concesionario tiene la obligación de admitir la utilización de la obra pública por todo usuario, en las condiciones que hayan sido establecidas de acuerdo con los principios de igualdad, universalidad y no discriminación. El concesionario podrá impedir el uso de la obra pública a aquellos usuarios que no abonen la tarifa correspondiente.

El Concesionario debe cuidar del buen orden y de la calidad de la obra pública, y de su uso, pudiendo dictar las oportunas instrucciones, sin perjuicio de los poderes de policía que correspondan al órgano de contratación. El personal encargado de la explotación de la obra pública, en ausencia de agentes de la autoridad, podrá adoptar las medidas necesarias en orden a la utilización de la obra pública.

Derechos del Usuario

- Derecho a recibir el servicio: El usuario tiene derecho a hacer uso de la infraestructura, utilizar o recibir los servicios de asistencia al usuario, tales como información y asistencia en casos de contingencia.
- Derecho a la calidad del servicio: El usuario tiene derecho a recibir de la Sociedad Concesionaria los servicios que este presta, con el nivel de calidad previsto en el contrato de concesión y de acuerdo a la normativa vigente.
- Derecho a seguridad: El usuario tiene derecho a exigir los elementos de seguridad, control, supervisión y gestión, además de la infraestructura necesaria para que la obra mantenga su nivel de servicio.
- Derecho a información: El usuario tiene derecho a recibir información general sobre los servicios que la Sociedad Concesionaria otorga, de manera de utilizarlos integralmente. De igual forma, tiene derecho a recibir información sobre cualquier circunstancia que altere el tránsito y los servicios.
- Derecho a Trato Cortés: El usuario tiene derecho a ser tratado por la Sociedad Concesionaria con cortesía, corrección y diligencia, en todas sus instalaciones, de manera igualitaria.
- Derecho a Respuesta: El usuario tiene derecho a obtener respuesta adecuada de parte de la Sociedad Concesionaria a sus consultas, preguntas, requerimientos y reclamos que hayan sido expuestos de acuerdo a las normas, en conformidad a lo establecido en el correspondiente Reglamento.
- Derecho a Reclamo: El usuario tiene derecho a interponer ante la Sociedad Concesionaria las quejas, reclamos y denuncias que estime pertinentes, con motivo de situaciones que lo afecten en su calidad de usuario.

- Derecho a Sugerencias: El usuario tiene derecho a formular las sugerencias que estime pertinentes, en términos respetuosos y fundados, que tiendan a mejorar la presentación del servicio que brinda la Concesionaria.
- Derecho a solicitar indemnización: El usuario tiene derecho a solicitar a la Sociedad Concesionaria una indemnización a través de los mecanismos judiciales que establece la ley, por aquellos daños directos que los tribunales competentes determinen que haya sufrido él o sus bienes durante la explotación de la obra.

Obligaciones del Usuario

- Obligación de respeto a la normativa vigente: Los usuarios deben utilizar la obra entregada en concesión, respetando la legislación general vigente.
- Obligación a obedecer instrucciones: El usuario, durante el uso de la infraestructura, tiene la obligación de obedecer las instrucciones impartidas por el personal de la Sociedad Concesionaria en las materias que le competan, con relación al uso general, sus instalaciones y posibles avisos, advertencias, señales e instrucciones, etc.
- Obligación al debido cuidado: El usuario tiene la obligación de actuar con debido cuidado y previsión, evitando causar daños a la obra e instalaciones de la Sociedad Concesionaria, la que tiene la facultad legal de cobrar judicialmente los perjuicios ocasionados.
- Responsabilidad y obligación de pago de daños: Sin perjuicio de las actuaciones de los Tribunales de Justicia, el usuario deberá pagar a la Sociedad Concesionaria los daños que ocasione a la obra y sus instalaciones, con motivo de sus actuaciones indebidas en el uso de la obra y sus servicios.
- Obligación de notificar los daños: El usuario tiene la obligación de poner en conocimiento los hechos ocurridos a la autoridad competente y al personal de la Sociedad Concesionaria, tan pronto como le sea posible, de cualquier daño o deterioro que pudiera haber producido en las instalaciones, señales o elementos de las vías concesionadas.
- El usuario podrá dar aviso a la Concesionaria de aquellas anomalías que detecte en la infraestructura concesionada, relativas a las condiciones de tránsito del momento, uso indebido de ellas por parte de terceros, etc.,

3.7. La sociedad concesionaria

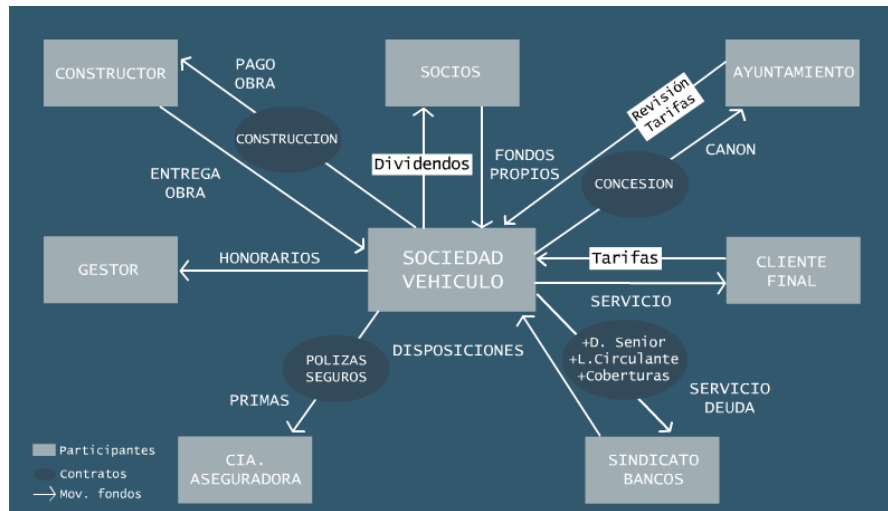
La sociedad concesionaria es la sociedad mercantil titular de la concesión que se constituye tras la adjudicación de la concesión. Normalmente se trata de un consorcio de empresas. La composición accionarial suele estar conformada por empresas constructoras, concesionarias y operadoras.

Quienes concurren individual o conjuntamente con otros a la licitación de la concesión de obras públicas, podrán hacerlo con el compromiso de constituir una sociedad que será la titular de la concesión. La constitución y, en su caso, la forma de la sociedad deberán ajustarse a lo que establezca la correspondiente legislación específica (Art. 115 LCSP): Relación de promotores de la futura sociedad concesionaria, en el supuesto de que estuviera prevista su constitución, y características de la misma tanto jurídicas como financieras.

Una vez constituida la Sociedad Concesionaria será la encargada de firmar:

- Garantía Definitiva
- Contrato de Concesión

- Contrato con Asesores Externos
- Contrato de Financiación
- Contrato de Construcción
- Contrato de Operación y Mantenimiento
- Contratos de Seguros



Constitución y Estatutos de la SPV

El adjudicatario, en el caso de haberse comprometido en su oferta a constituir una sociedad concesionaria para la ejecución del contrato, deberá hacerlo, en un plazo máximo definido en el pliego que suele ser de 30 días naturales, contados desde la fecha en que le sea notificada la adjudicación. La sociedad de nueva creación será la titular de la concesión, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades que correspondan al adjudicatario.

Los Estatutos regulan el funcionamiento de la entidad frente a terceros (por ejemplo, normas para la toma de decisiones, representantes, etc.) y también los derechos y obligaciones de los miembros y las relaciones entre estos. El establecimiento de los Estatutos es responsabilidad de los accionistas. Con ocasión de la constitución de la Sociedad Concesionaria, los Estatutos se incorporan a la Escritura de Constitución por los socios fundadores.

La sociedad concesionaria que, en su caso, se cree, se constituirá con los requisitos y condiciones establecidos en el correspondientes pliego y en la normativa de aplicación, así como cumpliendo todo lo indicado por el adjudicatario en su oferta. La sociedad concesionaria suele ajustarse a las siguientes determinaciones:

- El domicilio social deberá fijarse en la Comunidad Autónoma donde se construya la infraestructura, siempre que se haya indicado en el pliego.
- El objeto social consistirá exclusivamente en el objeto de la concesión.
- Las acciones de la sociedad serán nominativas, sin que pueda modificarse la naturaleza de dichos títulos durante el periodo concesional. Sin perjuicio del registro de acciones, los órganos rectores de la sociedad deberán comunicar a la Administración, con carácter previo, la titularidad inicial de las acciones y las alteraciones que en ella se experimenten, siendo necesario que la Administración

autorice tales cambios de titularidad. Asimismo, deberá ser comunicada previamente a la Administración cualquier modificación de los Estatutos, así como las operaciones de fusión y absorción, que deberán igualmente ser objeto de autorización por el órgano de contratación.

- El órgano de administración suele estar constituido por un Consejo de Administración, existiendo también la posibilidad de que haya uno o varios Administradores.
- El Ayuntamiento nombrará un representante ante la empresa concesionaria.
- El adjudicatario, en su condición de accionista de la sociedad concesionaria, se obliga a mantener a la misma en una situación patrimonial saneada, evitando incurrir en los supuestos de desequilibrio patrimonial regulados en la Ley de Sociedades Anónimas. En este sentido, cuando la situación patrimonial de la sociedad concesionaria lo requiera, los accionistas deberán adoptar las medidas contempladas por la normativa mercantil de aplicación que se estimen convenientes, tendentes a sanear el patrimonio social, sin perjuicio de las obligaciones contraídas en relación con el capital social mínimo de la sociedad concesionaria, que se regula posteriormente.
- La sociedad concesionaria llevará su contabilidad de conformidad con los principios y normas de contabilidad generalmente aceptados y por la normativa fiscal vigente.
- La transmisión de las acciones de la sociedad o la alteración de la composición del accionariado requerirán comunicación y autorización previa de la Administración, en cuanto a los elementos esenciales de la operación, siendo necesario, como mínimo, la identificación de las acciones (serie y número) que se transmiten o varían, el negocio jurídico por el que se articula e identificación del adquirente.
- Las operaciones de fusión, escisión, aportación o transmisión de empresas que afecten a la sociedad concesionaria, requerirán igualmente de la correspondiente autorización del órgano de contratación.
- Las acciones de la sociedad concesionaria podrán otorgarse en prenda a los acreedores de ésta en garantía del cumplimiento de las obligaciones de la misma, requiriendo, en todo caso, autorización previa de la Administración. No se admitirá la constitución en prenda sobre las acciones de la sociedad concesionaria en garantía de deudas que no guarden relación con la concesión.
- Los acreedores pignoratícios tendrán, en caso de incumplimiento de las obligaciones de la sociedad concesionaria que pudiera dar lugar a la resolución del contrato, derecho a solicitar a la Administración información sobre el referido incumplimiento, y podrán gozar de la condición de interesados a los efectos previstos en la legislación administrativa.
- La sociedad concesionaria no podrá disolverse hasta que se produzca la cesión del contrato.
- El capital social inicial mínimo indicado en el Pliego, como mínimo suele ser de un 10% del precio de las obras, que deberá ser íntegramente suscrito y desembolsado en el momento de la constitución, y que no podrá reducirse sin la correspondiente autorización de la Administración. Una vez concluidas las obras, el capital social deberá ser objeto de adaptación para mantener siempre como mínimo el porcentaje citado.
- La financiación complementaria que resulte necesaria para hacer frente a la inversión real y, en su caso, a los gastos financieros previstos será obtenida por el concesionario sin establecerse limitación alguna en cuanto a su naturaleza.
- No podrán emitirse obligaciones cuyo plazo de reembolso total o parcial finalice en fecha posterior al plazo de extinción de la concesión.
- La contratación de cualquier operación financiera de captación de recursos financieros ajenos por parte del concesionario deberá ser autorizada por escrito al órgano contratante, sin perjuicio de las competencias atribuidas a otros organismos.

4. FASES DE UNA CONCESIÓN

Para poder definir los riesgos que justifican el seguimiento es preciso diferenciar las fases presentes en un proyecto concesional desde que la Administración estudia la posibilidad de realizar el proyecto hasta el final del periodo concesional identificando los distintos pasos que realiza cada uno de los agentes que intervienen en el proceso. De esta forma se pueden identificar los riesgos, el impacto causado y las medidas para mitigarlos.

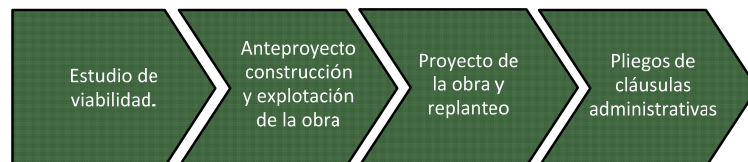
Las fases diferenciadas son las siguientes:



4.1. Fase I. Actos preparatorios y licitación

En los contratos administrativos se supedita su validez y eficacia al cumplimiento de las formalidades exigidas por las disposiciones vigentes en cuanto a la forma y procedimientos de contratación. Estas formalidades discurren a través de una serie de actos preparatorios del contrato.

De acuerdo con la LCSP las Actuaciones preparatorias del contrato de concesión de obra pública están formadas por parte de la Administración, por los siguientes partes:



Estudio de viabilidad. Suele comportar un coste elevado para la Administración al ser un documento muy elaborado y que habitualmente se realiza con consultores externos. (Referencia Art. 112 de la LCSP)

- Anteproyecto de construcción y explotación de la obra. Tras el estudio de viabilidad las Administraciones pueden encomendar, habitualmente a una consultora privada, la elaboración de este tipo de estudio en función de la complejidad de la obra y del grado de definición de sus características. (Referencia Art. 113 de la LCSP)
- Proyecto de obra y replanteo. En el supuesto de que las Administraciones decidan que las obras sean definidas en todas sus características por la Administración concedente, se procederá a la redacción, supervisión, aprobación y replanteo del correspondiente proyecto. (Referencia Art. 114 de la LCSP)
- Pliegos de cláusulas administrativas particulares: El Pliego de Condiciones es el conjunto de artículos o cláusulas que regulan los derechos, responsabilidades, obligaciones y garantías mutuas entre las partes que intervienen en el desarrollo, puesta en marcha y ejecución del proyecto.

Es por tanto un instrumento de naturaleza jurídica que presupone la existencia de un compromiso legal o contrato entre las partes. (Referencia Art. 115 de la LCSP).
 Con carácter general y aunque existen modelos que pueden adaptarse a las distintas licitaciones requiere un trabajo considerable por parte de las Administraciones en el que normalmente intervienen consultoras privadas.

Redactados los pliegos y puestos a disposición de los licitadores, se inicia la participación privada sin contrapartida, esta participación comprende los siguientes pasos:



- Estudio de los pliegos: en este proceso se decide si la empresa se presenta a la licitación. Se analizan con mayor detalle los riesgos emergentes en el contrato y enumerados en los pliegos así como las medidas necesarias para cubrir los riesgos. Estas medidas, como por ejemplo los seguros mínimos exigidos, forman parte de las obligaciones contractuales y por tanto quedan reflejadas claramente en los pliegos.
- Preparación y presentación de la oferta: cuando la entidad ha decidido licitar el contrato de concesión se inicia un procedimiento interno para preparar la oferta más competitiva. Esto conlleva distintos estudios, que involucran a distintos agentes y cuyo importe suele ser elevado en este tipo de licitaciones.

La licitación concluye con dos nuevos procesos administrativos:



- Estudio técnico de las ofertas: requiere una dedicación exhaustiva por parte de la Administración para el estudio de las distintas ofertas presentadas por los licitadores con el objetivo de seleccionar, mediante puntuación, la oferta más competitiva de acuerdo con los criterios establecidos en los pliegos.
- Proceso de adjudicación: consiste en la selección por parte del órgano de contratación de la propuesta más ventajosa para lo que realiza una clasificación de las proposiciones presentadas. Dicho órgano acordará en resolución motivada el adjudicatario que deberá notificarse a los candidatos o licitadores y publicarse en un diario oficial o en el perfil de contratante del órgano de contratación.

A continuación se describen los criterios de valoración de ofertas utilizados por el Ministerio de Fomento de acuerdo al Artículo 134 de la LCSP:

1. Para la valoración de las proposiciones y la determinación de la oferta económicamente más ventajosa deberá atenderse a criterios directamente vinculados al objeto del contrato, tales como la calidad, el precio, la fórmula utilizable para revisar las retribuciones ligadas a la utilización de la obra o a la prestación del servicio, el plazo de ejecución o entrega de la prestación, el coste de utilización, las características medioambientales o vinculadas con la satisfacción de exigencias sociales que respondan a necesidades, definidas en las especificaciones del contrato, propias de las categorías de población especialmente desfavorecidas a las que pertenezcan los usuarios o beneficiarios de las prestaciones a contratar, la rentabilidad, el valor técnico, las características estéticas o funcionales, la disponibilidad y coste de los repuestos, el mantenimiento, la asistencia técnica, el servicio postventa u otros semejantes.

Cuando sólo se utilice un criterio de adjudicación, éste ha de ser, necesariamente, el del precio más bajo.

2. En la determinación de los criterios de adjudicación se dará preponderancia a aquellos que hagan referencia a características del objeto del contrato que puedan valorarse mediante cifras o porcentajes obtenidos a través de la mera aplicación de las fórmulas establecidas en los pliegos. Cuando en una licitación que se siga por un procedimiento abierto o restringido se atribuya a los criterios evaluables de forma automática por aplicación de fórmulas una ponderación inferior a la correspondiente a los criterios cuya cuantificación dependa de un juicio de valor, deberá constituirse un comité que cuente con un mínimo de tres miembros, formado por expertos no integrados en el órgano proponente del contrato y con cualificación apropiada, al que corresponderá realizar la evaluación de las ofertas conforme a estos últimos criterios, o encomendar esta evaluación a un organismo técnico especializado, debidamente identificado en los pliegos.

La evaluación de las ofertas conforme a los criterios cuantificables mediante la mera aplicación de fórmulas se realizará tras efectuar previamente la de aquellos otros criterios en que no concurra esta circunstancia, dejándose constancia documental de ello.

Quien valora las ofertas: la opción del Ministerio de Fomento es la de múltiples órganos o unidades que valoran cada criterio o sub-criterio. Una vez puestos en común son elevados a la Mesa por el ponente. Los ponentes en este caso son:

- Criterios económicos: ponente GGPE
- Criterios técnicos: ponente Dirección General Técnica.

Cada ponente puede decidir que oferta no es admisible desde su punto de vista.

Como se valoran: los pliegos fijan unos puntos a distribuir por cada subcriterio pero no fija generalmente como se otorgan esos puntos, esto lo establece quien valora las ofertas.

Tras el análisis de los criterios económicos y técnicos la suma de las puntuaciones determina la oferta más ventajosa que resulta por tanto la adjudicataria

Cada una de las partes que definen las actuaciones preparatorias implica cierta inversión en recursos humanos y económicos, por parte de las administraciones y por parte de los licitadores. El riesgo asumido, por tanto, es al menos el de la pérdida del capital total invertido en cada proceso.

4.2. Fase II. Actos posteriores a la adjudicación, firma del Contrato de concesión.

En esta fase se han incluido los actos necesarios entre la adjudicación del contrato y la firma del contrato concesional, así como los posteriores a la firma del contrato hasta el inicio de las fases posteriores (financiación y construcción).

Estos actos no se han considerado en la fase I pues los trabajos realizados por el adjudicatario se consideran remunerados por el contrato, a partir de la adjudicación definitiva.

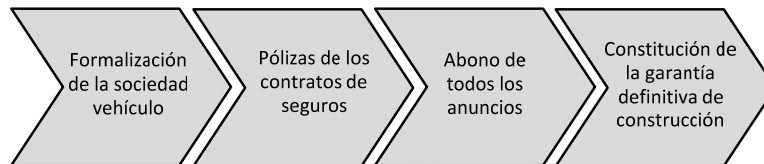
De acuerdo con el Artículo 7 de la LCSP

el contrato de concesión tiene por objeto la realización por el concesionario de algunas de las prestaciones a que se refiere el artículo 6, incluidas las de restauración y reparación de construcciones existentes, así como la conservación y mantenimiento de los elementos construidos, y en el que la contraprestación a favor de aquél consiste, o bien únicamente en el derecho a explotar la obra, o bien en dicho derecho acompañado del de percibir un precio.

El contrato, que se ejecutará en todo caso a riesgo y ventura del contratista.....

De acuerdo con esta definición con la firma del contrato concesional el concesionario asume la mayor parte de los riesgos pues es entonces cuando el adjudicatario adquiere los derechos y los compromisos u obligaciones presentes en los pliegos, el contrato y en la LCSP (Artículos 228, 229 y 230), aunque en cada fase posterior a la firma del contrato se amplía o reduce la repercusión de cada riesgo sobre el agente que finalmente ha asumido la gestión del mismo.

Realizada la adjudicación definitiva de la concesión al licitador que presenta la oferta más competitiva, la administración obliga al adjudicatario a cumplir con los siguientes requisitos previos a la formalización del contrato:



- Formalización de la sociedad vehículo (SPV). Habitualmente el adjudicatario de la licitación se obliga, de acuerdo con el pliego, a constituir una sociedad anónima de nueva creación para la ejecución del contrato.

Las administraciones obligan a que en el momento de la firma del contrato concesional, se presente la escritura pública, inscrita en el Registro Mercantil, de creación de la sociedad concesionaria, de conformidad con los requisitos exigidos en este pliego y en la normativa aplicable, y con lo indicado por el licitador en la oferta realizada.

Normalmente la constitución de la sociedad concesionaria estará sujeta a distintas condiciones incluidas en el pliego, estas condiciones limitan la capacidad de acción de la sociedad y de sus socios y precisan diferenciar los riesgos que el concesionario esta obligado a transferir y aquellos intransferibles que debe asumir la sociedad concesionaria.

- Pólizas de los contratos de seguros suscritos por la sociedad concesionaria: La sociedad concesionaria contratará y mantendrá a su costa durante el período de concesión las pólizas de seguro a las que se hace referencia el trabajo, estas son:
 - Póliza de Todo Riesgo de construcción.
 - Pérdida de Beneficio Anticipada.
 - Póliza de Todo Riesgo sobre Daños Materiales.
 - Póliza de Responsabilidad Civil durante la construcción y explotación.
 - Póliza de Reclamación Jurídica por los daños causados a los activos objeto de concesión y a las instalaciones de las mismas.

- Abono de todos los anuncios de licitación y adjudicación: el adjudicatario tiene que hacerse cargo del costo de los anuncios de licitación y adjudicación, no suponen un importe elevado.

- Constitución de la garantía definitiva correspondiente a la fase de construcción, en la cuantía y forma indicada en el pliego: El adjudicatario está obligado a constituir, a disposición de la Administración concedente, una garantía definitiva correspondiente a la fase de construcción por un importe máximo del cinco por ciento (5%) del coste de inversión total previsto en su oferta. (Referencia Art. 83 de la LCSP). Habitualmente, la garantía será devuelta una vez transcurrido el plazo de un año desde la puesta en servicio.

Sin embargo y durante el periodo de explotación suele exigirse una garantía definitiva por un importe del dos por ciento (2%) del coste de la inversión realizada.

En el plazo que el adjudicatario formaliza los documentos requeridos, la administración emprende una serie de actos hasta la firma del contrato. Estos actos de se resumen a continuación:



- Preparación y redacción del contrato concesional: al igual que se cita en los pliegos existen modelos que pueden adaptarse a las distintos condicionantes del contrato, sin embargo las particularidades de cada concesión deben quedar recogidas en el contrato. Esto implica un dilatado periodo de tiempo por parte de las Administraciones que suele realizarse antes de la adjudicación definitiva y por tanto no demora la firma del contrato.

En este proceso las Administraciones suelen demandar la asistencia de consultores privados, sobre todo en aspectos legislativos, que permitan complementar la legislación existente mediante cláusulas en el contrato.

Por parte del adjudicatario privado, tras la preparación y redacción del contrato concesional por parte de las Administraciones, el proceso a seguir consiste en:



- Estudio detallado del contrato concesional: tras recibir el contrato concesional por parte de la administración, la entidad adjudicataria procede a la revisión completa y exhaustiva del contrato. En este proceso se analizan con mayor detalle los riesgos emergentes en el contrato.

Con carácter general suelen emplearse de nuevo consultoras privadas en aspectos legislativos que permitan identificar con claridad los riesgos y establecer los límites de exposición.

- Firma del contrato concesional: Comprobadas las exigencias reseñadas y revisado el contrato concesional por parte de los agentes que intervienen, el proceso se completa con la firma del contrato entre las Administraciones y el adjudicatario privado.

4.3. Fase III. Actos posteriores firma del Contrato de concesión y previos al inicio de la construcción

Tras la firma del contrato concesional la administración exige una serie de actuaciones previas a fase de construcción, estas son:



- Financiación del proyecto: tras la formalización de la sociedad Vehículo de Proyecto (SPV), se realizan los actos necesarios para conseguir cerrar la financiación del proyecto.

El concepto de financiación podría definirse como el proceso de adelantar fondos o recursos financieros para construir y poner en marcha un determinado activo. Esta financiación, atendiendo al origen de los recursos, puede ser con cargo a las cuentas públicas (presupuestaria), mixta (presupuestaria o no presupuestaria) o privada (no presupuestaria), tal y como quedan definidas en la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP, 30/2007).

Esta distinción refleja el efecto que la inversión en determinados activos pueda tener sobre la contabilidad nacional, en términos de cómputo de déficit o de deuda. En el caso de la financiación

pública, por vía presupuestaria, los pagos al contratista encargado de la obra computan como Formación Bruta de Capital Fijo (Capítulo 6 inversiones de los Presupuestos Generales del Estado, operaciones no financieras de capital) con impacto directo en el déficit.

La financiación privada, no presupuestaria, no computa como gasto de inversión en déficit, al situarse fuera del balance de las administraciones, aunque sí que puede aumentar el endeudamiento si existieran pagos diferidos del sector público.

Según la naturaleza del agente financiador de la infraestructura, criterio más comúnmente utilizado, se pueden considerar:

- a) Financiación PÚBLICA: es el método tradicional, la financiación con cargo a las cuentas públicas o presupuestaria. Este modelo de financiación computa a efectos de Gasto Público. Puede tomar la forma de certificación de obra o de subvención, tanto a la construcción como a la explotación.
- b) Financiación MIXTA: se trata de fórmulas mixtas que permiten la participación del Sector Público, de manera que el proyecto sea más atractivo para la inversión privada. Habitualmente es financiación parcialmente presupuestaria. Su cómputo en el Gasto Público depende de su correcta estructuración. Las formas más habituales son: subvenciones parciales (reintegrables o no), participación pública en el capital del concesionario, canon complementario en la sombra (subvención al usuario), préstamos subordinados, préstamos participativos, garantías de la Administración, etc.
- c) Financiación PRIVADA: no computa como Gasto Público. La retribución del privado no viene del Sector Público, sino que son ingresos comerciales (usuario o beneficiario). Puede tomar la forma de sociedades mercantiles (aun con participación pública) siempre que estén orientadas al mercado.

La estructura financiera clásica de una concesión de infraestructura es aquella en la que la Administración permite al concesionario la percepción de un canon por la utilización de la infraestructura que previamente debe construir a costa de recursos propios del concesionario más préstamos obtenidos en los mercados financieros, siendo por tanto extrapresupuestaria.

De acuerdo con la definición de contrato de concesión incluida en el artículo 7 de la LCSP, citada en la fase II, es el concesionario quien debe acometer la inversión inicial al realizar las prestaciones a las que se refiere el texto a cambio de explotar la obra.

Por tanto para la construcción de la infraestructura susceptible de posterior explotación, el concesionario deberá disponer inicialmente de un elevado importe para llevar a cabo la inversión citada en la infraestructura.

La obtención de dichos recursos iniciales es el primer hecho esencial que debe tener en cuenta tanto la Administración concedente como el concesionario adjudicatario para que la concesión tenga éxito.

Los mercados permiten dos posibilidades de financiación para el inversor en los proyectos concesionales, estos son:

1º Project Finance: financiación sin recurso a la sociedad matriz, basado en la capacidad que tiene el proyecto de generar flujos futuros para el repago de sus compromisos financieros.

En algunos casos se incluyen como garantía

- El valor de los activos
- Compromisos de los socios

Sistema de financiación que se sustenta en la viabilidad del proyecto. No se basa en la capacidad financiera de los promotores debido al importante volumen de inversión. Los activos se suelen emplear con frecuencia como garantía colateral

Características principales:

- Titular es una SOCIEDAD VEHÍCULO del proyecto
- Tiene un LARGO PERÍODO de maduración
- Elevados COSTES DE TRANSACCIÓN
- El riesgo de los promotores se reduce a su aportación de capital, aunque en algún caso se exigen garantías colaterales

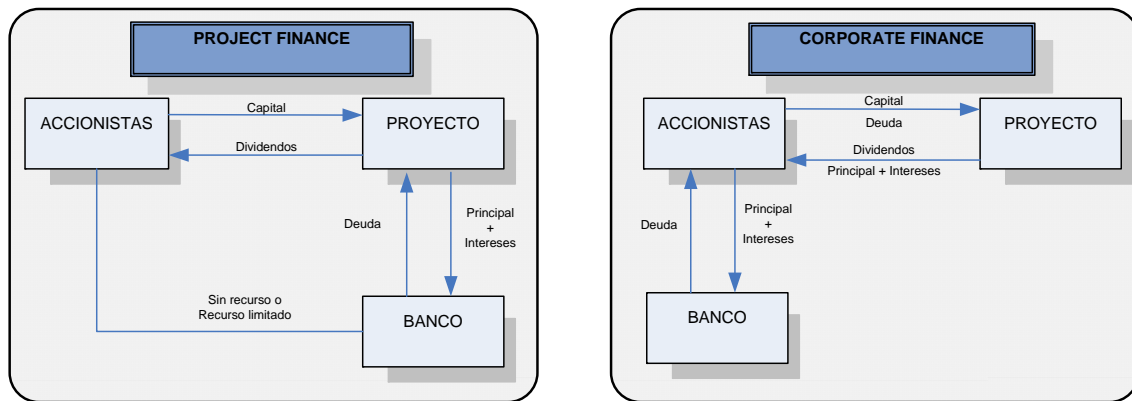
2º Corporate Finance. Financiación con recurso directo a la sociedad matriz, aumentando el riesgo de los socios lo que limita la capacidad de la sociedad de abordar un mayor número de proyectos. En casos de quiebra del proyecto se incluyen los activos de la sociedad matriz como garantía.

Sistema de financiación que se sustenta en la capacidad de la sociedad matriz

- La capacidad financiera de la sociedad limita el volumen de proyectos en los que se puede invertir.
- Menores costes de financiación que el Project Finance al situarse la sociedad matriz como garantía de la inversión.

Características principales:

- Titular es la sociedad matriz
- Costes de transacción inferiores al Project Finance.
- El riesgo de los promotores es muy alto por lo tanto exigen una mayor rentabilidad, esto limita los proyectos en los que puede invertir la sociedad al incrementarse el Coste Medio Ponderado de Capital (WACC : Weighted Average Cost of Capital)



Esquema que muestra la diferencia entre ambos sistemas de financiación

Dadas las características propias del negocio concesional, desde la inversión inicial hasta el final del periodo de explotación, ofrecen la posibilidad de realizar una Financiación por proyecto (Project Finance) gracias a su capacidad de generar flujos de caja predecibles y estables. De esta forma la deuda queda fuera de balance de las empresas matrices que forman la concesionaria mediante la SPV sociedad vehiculo y el rendimiento requerido por los accionistas de la sociedad para la inversión es sensiblemente inferior.

Sin la posibilidad de acceder a recursos ajenos, se podría afirmar que muy pocos proyectos podrían ser financieramente viables con la única aportación del capital de los socios inversores. Y ello no es únicamente debido a la imposibilidad de dichos socios de hacer frente a los elevados importes de inversión requeridos, si no porque ningún inversor con sentido común arriesgará todo su capital a un proyecto sin la compañía de un grupo financiero que sustente parte del mismo y comparta con él los riesgos inherentes a la aventura concesional.

Hay que tener en cuenta que en el caso de que el inversor decidiera financiar todo el periodo de inversión con recursos propios la rentabilidad exigida sería tan elevada que la oferta presentada no podría competir con aquellas estructuras de financiación que permitan el máximo apalancamiento de la inversión.

Las posibilidades de acceder a recursos ajenos, entendiendo como tales a aquellos recursos que no proceden del balance de los inversores privados que se presentan como licitadores a un concurso concesional, se van a distribuir entorno a los siguientes grupos:

1. Deuda bancaria, aportada por entidades financieras o bancos comerciales.
2. Deuda multilateral, aquella financiada desde instituciones multilaterales.
3. Emisión de deuda, bien sea mediante la emisión de bonos o la titulización de activos.
4. Créditos participativos
5. Deuda subordinada.

Los agentes que intervienen en el proceso de financiación mediante Project Finance son los siguientes:

- Administración.
- Adjudicatarios del contrato y gerentes de la Sociedad Vehiculo (SPV).

- Entidades financieras
- Empresas aseguradoras

Hay que tener en consideración que en el momento de realizar la oferta de licitación, la entidad ofertante ha realizado, durante el proceso de estudio de los pliegos y de preparación y presentación de la oferta, las consultas necesarias con los distintos agentes que intervienen. Estas consultas permiten realizar la oferta vinculante incluida en la licitación.

El proceso de financiación habitual consiste en preparar la documentación para crear la sociedad vehiculo, firma de los contratos y acuerdo de accionistas, presentación del caso base a las entidades financieras para solicitar la financiación, estudio del caso base por parte de las entidades financieras y ponderación de riesgos, oferta vinculante de financiación, estudio y aceptación de la oferta por parte de la SPV, preparación de los contratos y firma de los mismos.

A continuación se describen de forma clara y detallada, en orden cronológico, los actos o estudios citados, que emprende cada agente y que concluyen con diversos contratos. El procedimiento descrito delimita la exposición al mayor riesgo de pérdida económica que existe en los proyectos concesionales.

- a) Estudio económico-financiero. Preparación del caso Base. La sociedad adjudicataria tras la firma del contrato concesional intenta cerrar la financiación del proyecto en el menor plazo posible para comenzar las obras en la fecha prevista y así evitar el Riesgo de Financiación

Antes de presentar la oferta del concurso, el licitador se reúne con las entidades financieras con el objeto de determinar las condiciones más favorables de financiación. En este proceso las entidades financieras estudian la concesión y envían al licitador una carta de condiciones conocida como Term Sheet, no vinculante, en la que se resumen las condiciones a las que el licitador podrá apalancar la inversión.

Adjudicada la concesión y debido al carácter no vinculante de la carta de condiciones financieras, el adjudicatario se reúne de nuevo con las mismas entidades financieras para iniciar un proceso de negociación que finaliza con el contrato de crédito o de financiación.

En la actualidad y debido a las irregularidades del mercado de crédito, es habitual que las condiciones mínimas exigidas por las entidades financieras varíen considerablemente de las recogidas en la carta de condiciones (Term Sheet), riesgo de financiación.

Por este motivo el concesionario precisa realizar un nuevo modelo de financiación consensuado con los bancos y de conformidad con asesores independientes en el que se incluyen todos los pagos y cobros de cada ejercicio así como la previsión de activos y pasivos de la sociedad hasta la fecha de vencimiento final de la concesión. Este modelo financiero se denomina Caso Base y se incluye en el Plan Económico- Financiero.

Negociación y Cierre de la financiación: pactadas las condiciones de financiación con las entidades financieras, plasmadas en el Caso Base, el proceso de negociación con continua hasta que

finalmente quedan consensuadas todas y cada una de las exigencias recogidas en los distintos contratos.

Los actos necesarios hasta el cierre de la financiación implican habitualmente la formalización de los siguientes contratos entre los distintos agentes:

- **Contrato Financiación.**
- **Contrato de Crédito IVA.**
- **Contrato de Línea de Liquidez.**
- **Contrato de Coordinación y Garantías.**
- **Contratos de Cobertura de Riesgos de Tipos de Interés.**
- **Contratos de Deuda Subordinada de Accionistas.**
- **Contratos de Apoyo de Accionistas.**

Como se explicará en siguiente apartado, estos contratos son documentos muy elaborados que intentan recoger todas las posibles eventualidades que puedan presentarse en aspectos sustanciales en materia civil, mercantil, administrativa, medioambiental, sectorial y de cualquier otra índole.

El objetivo fundamental de estos documentos es realizar una correcta definición de las obligaciones y derechos así como de los riesgos presentes en el contrato para poder realizar el reparto o transmisión a los agentes que finalmente asuman la gestión de los mismos.

Los agentes financieros que intervienen en esta fase cuentan con un amplio equipo con la preparación necesaria para realizar el análisis y redacción correctos en los distintos contratos.

Habitualmente, aunque la entidad adjudicataria o la concesionaria disponen de equipos preparados en este sentido, no disponen de la profundidad de conocimientos necesaria, por este motivo es corriente que puedan emplearse consultoras privadas en aspectos legislativos que permitan identificar con claridad los riesgos y establecer los límites aceptables en los contratos.

➤ **PLAN ECONÓMICO-FINANICERO:**

En la oferta de licitación se incluye el plan económico financiero del proyecto. Este se diseña de acuerdo con los condicionantes existentes en el momento de realizar la oferta y tras realizar las consultas necesarias a las entidades financieras por medio de las cuales se realiza habitualmente el Project Finance que permitirá apalancar el proyecto.

Adjudicada la oferta es necesario cerrar la financiación del proyecto siendo muy probable que las condiciones de financiación recogidas en el plan económico de la oferta varíen ligeramente.

Estas pequeñas variaciones pueden alterar el calendario de amortizaciones del crédito por este motivo las Administraciones suelen permitir que se realicen los ajustes necesarios sin alterar sustancialmente la oferta presentada y adjudicada.

La sociedad concesionaria dispone habitualmente y en función del monto y situación de los mercados de un plazo (aproximadamente de cuatro meses), desde el día siguiente a la formalización del contrato, para la presentación de la versión definitiva del Plan económico financiero con los instrumentos de financiación de que dispondrá durante el periodo de concesión.

El Plan económico-financiero deberá, por tanto, reproducir los términos incluidos en la oferta adjudicataria, desarrollando aquellos aspectos que, debido a su naturaleza, no hubieran quedado plenamente determinados en la documentación presentada a la licitación.

El Plan económico-financiero con los instrumentos de financiación será aprobado por la Administración incorporándose en ese momento al contrato de concesión para utilizarse en los posibles reequilibrios debidos a modificados. Es importante resaltar que el Plan económico-financiero no constituye un documento contractual y por lo tanto el concesionario no puede alegar que no se están cumpliendo sus previsiones de ingresos o gastos.

La elaboración del Plan Económico Financiero permite:

- Verificar la viabilidad económica del Proyecto
- Identificar los futuros riesgos, así como su cuantificación y vías de mitigación.
- Definir las posibilidades de financiación del Proyecto, la adecuación de los distintos instrumentos de financiación disponibles y la estructura de financiación óptima según el riesgo del Proyecto y la evolución temporal de los flujos generados.
- Analizar la capacidad de endeudamiento del proyecto
- Simular escenarios alternativos y sensibilidades para el análisis de la robustez de las proyecciones.
- Desarrollar el modelo final de acuerdo a los distintos mecanismos del Proyecto, modalidades de financiación y otros requisitos del Pliego.

Se pueden destacar los siguientes aspectos fundamentales de un Plan Económico Financiero:

- Cuenta de pérdidas y ganancias anuales.
- Balance de situación asociado a la explotación de la infraestructura.
- Estados de flujos de caja.
- Duración del periodo constructivo.
- Duración del periodo de explotación.
- Costes de inversión de la construcción.
- Ingresos y gastos de explotación.
- Tasa interna de retorno del Proyecto.
- Tasa interna de retorno del accionista.
- Gastos de los servicios de conservación y mantenimiento
- Plan de inversiones de reposición anual con el objeto de garantizar el cumplimiento de los requerimientos especificados en el Pliego de Prescripciones Técnicas.
- Gastos financieros intercalarios y otros costes no financieros asociados a la construcción.

A continuación se describen los distintos contenidos del PEF.

Calendario de inversiones, política de reposiciones y de amortizaciones

- Detalle del calendario de inversiones: En el Plan Económico Financiero se ha supuesto el siguiente calendario para la concesión, según las especificaciones del Pliego de Condiciones Particulares del Concurso:
 - Adjudicación
 - Formalización Contrato Concesión
 - Redacción Proyecto
 - Acta de Replanteo
 - Inicio de Obras
 - Fin de Obras
 - Inicio Explotación
 - Fin Concesión

- Detalle del calendario de reposiciones: En el Plan Económico Financiero se supone un calendario de reposiciones, siguiendo los criterios generales de reposiciones en función de la infraestructura construida y de la tipología de instalaciones necesarias.

- Cuenta de Reserva: Se irá dotando una cuenta anualmente para poder hacer frente a posibles reparaciones o reposiciones que pudiesen surgir.

- Política de Amortizaciones: El criterio de amortización seguido por la Sociedad Concesionaria es el de amortizar linealmente a lo largo de la vida de la concesión.

Financiación

- Fondos Propios: El importe total de Fondos Propios de la Sociedad Concesionaria es un % de la Inversión total de la construcción de la infraestructura. La Sociedad Concesionaria, en lo que respecta a los requisitos para proceder a realizar distribuciones a sus accionistas, estará sujeta a lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas así como a los requisitos exigidos en el PCAP.

- Recursos Ajenos: Aportados los Recursos Propios, el resto de necesidades de financiación serán cubiertas, según se muestra en el plan económico financiero, teniendo en cuenta:
 - Ingresos procedentes de la explotación de la infraestructura.
 - Financiación Bancaria.

Las diversas fuentes de financiación ajena que ofrece el mercado financiero para un proyecto de estas características son, básicamente, las siguientes:

- Crédito Senior para la Financiación a Largo Plazo, en modalidad “financiación de proyecto”, como fuente de financiación estable y a largo plazo de la Concesión.
- Deuda IVA para la financiación del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) soportado durante la fase de construcción del Proyecto.
- Línea de liquidez para las posibles necesidades de tesorería durante los primeros años de explotación de la concesión.
- Contratos de Cobertura de Tipos de Interés.

Tras evaluar la viabilidad de las mismas, el plan económico financiero se elabora sobre la base de las condiciones de financiación ofrecidas por diversas Entidades Financieras de reconocida solvencia dentro del sistema financiero español bajo la modalidad de “Project Finance” o financiación sin recurso.

Análisis de Rentabilidad

Para analizar la rentabilidad económica de esta concesión se ha utilizado el método de la Tasa Interna de Retorno (TIR).

- TIR de Proyecto antes de impuestos
- TIR de Proyecto después de impuestos
- TIR de dividendos
- TIR de accionista

Análisis de Ingresos

Para realizar la previsión de ingresos y por tanto acotar el parámetro que hace posible la rentabilidad de esta concesión, se realiza un estudio de demanda de la zona de influencia de la infraestructura, cuya finalidad es:

- Analizar la demanda potencial captable del futuro por la infraestructura en concesión en previsión de las infraestructuras del área de influencia.
- Crear distintos escenarios de demanda potencial captable (optimista medio y pesimista) que permitan acotar y conocer los riesgos de la concesión.
- Dicho estudio se estructura de la siguiente manera:
 - Análisis socioeconómicos del área de influencia.
 - Estudio de demanda de infraestructuras similares existentes en la localidad.
 - Estimación de demanda según la capacidad de atracción de viajes del área de influencia y de los usos de suelo anexos.
 - Análisis de sensibilidad a los principales parámetros que influyen en ellos.
 - Prognosis futura para el periodo de explotación de la infraestructura.
 - Conclusiones de demanda potencial captable.
 - Régimen tarifario

Análisis de Gastos Operativos previstos

Costes de explotación que han de considerarse en el modelo económico- financiero:

- Costes de Personal: En función del tipo de infraestructura se calcularán los costes del personal necesario para la correcta explotación, contratado directamente por la Concesionaria y subcontratado.
- Costes de Suministros y Aprovisionamientos: En este apartado se incluyen los costes por consumos de luz, electricidad, agua y teléfono del aparcamiento.
- Costes de Limpieza: En este apartado se incluyen los gastos de limpieza del que realizará una empresa externa subcontratada.

- Costes de Mantenimiento y Conservación: En este apartado se incluye el coste de los contratos de mantenimiento específicos con las empresas externas de las diferentes instalaciones, así como las pequeñas reparaciones de mantenimiento que haya que realizar en la infraestructura.
- Costes de consumibles: En este concepto se incluyen los costes de los consumibles más utilizados.
- Costes de la Garantía definitiva: En este concepto se incluye el coste anual del mantenimiento de la Garantía Definitiva del Contrato de Concesión.
- Coste de Seguros: En este concepto se han incluido los costes de la póliza de seguros anual suscrita con la correspondiente correduría de seguros en concepto de Responsabilidad Civil y Seguro a todo riesgo según las especificaciones del Pliego de Condiciones del Concurso.
- Coste de Impuestos: En este apartado se han tenido en cuenta el coste anual de todos los impuestos atribuibles a la explotación, incluyendo el Impuesto de Actividades Económicas (IAE) así como el Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI).
- Coste de Auditorías: En este apartado se han tenido en cuenta el coste anual de las Auditorías Financieras que deben realizarse. Para el adecuado control de la explotación de la infraestructura.
- Otros Costes de Explotación: En este apartado se incluyen otros costes necesarios para la explotación como son el material de oficina, coste de mensajeros para envíos por correo, el coste de los uniformes del personal, etc.

Canon

Se establece un canon anual, a favor del Concesionario o de la Administración, en función de las condiciones del proyecto de acuerdo a la rentabilidad del mismo.

Modelo Económico Financiero

En el modelo económico financiero utilizado para analizar la viabilidad del proyecto consta de los siguientes apartados:

- Resumen
 - Datos: Ingresos, Gastos, Inversión, Reposiciones
 - EEFF: Estados financieros
 - Financiación
 - Amortización
- Presentación de los Proyectos de Construcción: La sociedad concesionaria deberá presentar a la Administración concedente, para su supervisión y aprobación, el Proyecto de Construcción de las obras según lo previsto en su oferta, el plazo máximo habitual es de seis (6) meses desde la fecha de formalización del contrato. En el supuesto de que el adjudicatario hubiese previsto en su

oferta la ejecución y puesta en servicio en fracciones independientes, podrá presentar un proyecto de construcción correspondiente a cada una de ellas.

Los proyectos de construcción a elaborar por la sociedad concesionaria serán el resultado de completar el Proyecto de licitación.

Es practica habitual que las empresas concesionarias soliciten la colaboración de consultores de ingeniería para realizar el proyecto. El coste de estos servicios suele ser elevado. Según estimaciones suele situarse alrededor del 0.5-2% del Presupuesto de Ejecución Material de las obras.

- Presentación de distintos documentos: En un plazo aproximado de un (1) mes antes del inicio de las obras de construcción, la sociedad concesionaria deberá presentar ante la Administración concedente, para su aprobación:
 - El Plan de realización de las obras.
 - Plan de aseguramiento de la calidad.
 - Plan de seguridad y salud.
 - El Plan de explotación y mantenimiento.

Cada uno de estos documentos requiere profesionales suficientemente preparados y con gran experiencia en la elaboración de estos documentos así como en la ejecución de obras. Los costes asociados, por tanto, a estos documentos suelen ser elevados.

A continuación se incluye el contenido habitual del Plan de Explotación y de un Plan de Conservación y Mantenimiento:

- PLAN DE EXPLOTACION.
El objetivo del Plan de Explotación es establecer las acciones necesarias para la correcta explotación de la infraestructura. El Concesionario redacta el Plan de Explotación de acuerdo a los requerimientos del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares y este plan ha de ser aprobado por la Administración con la periodicidad que se indique en el Pliego de Licitación. A continuación destacamos los principales puntos de un plan de explotación:

Medios humanos:

Se implantará un modelo organizativo flexible y que se adapte permanentemente a los requerimientos de la puesta en servicio, conservación y explotación, teniendo como único objetivo prestar un servicio de calidad atendiendo a criterios de eficiencia económica en la gestión de los recursos y manteniendo el compromiso ineludible de satisfacer las necesidades y expectativas de los clientes del aparcamiento.

- Organigrama
 - Director de la Concesionaria
 - Director de Explotación
 - Responsable de Conservación y Mantenimiento
 - Responsable de Administración y Contabilidad

- Personal de Vigilancia
- Personal de Mantenimiento
- Personal de Limpieza
- Organización del Personal
- Recursos a subcontratar
- Uniformidad del Personal
- Formación del Personal
- Funciones del Personal

Control y gestión de la infraestructura:

La Sociedad realizará las actuaciones precisas para obtener y facilitar a la Administración la información que sea requerida en relación con la explotación y la seguridad de la infraestructura objeto de explotación. Se llevará un control exhaustivo de explotación, elaborando informes de seguimiento y control sobre los principales parámetros económicos y funcionales de la infraestructura entre las que se encontrarán:

- Control de ingresos y gastos. Introducción en el programa de contabilidad instalado específicamente las recaudaciones diarias de la caja manual y la recaudación semanal de los cajeros automáticos.
- Seguimiento de relaciones económicas con proveedores y clientes.
- Facturación, cobros y pagos.
- Implantación, validación y seguimiento de los sistemas de información.
- Soporte administrativo de las demás funciones del aparcamiento.

Plan de vigilancia:

A modo de síntesis las funciones de vigilancia a desarrollar en la infraestructura abarcan:

- Vigilar y proteger las instalaciones.
- Evitar la comisión de actos delictivos o infracciones.
- Colaborar con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.
- Controlar los accesos, tanto de personas como de vehículos.
- Realizar rondas planificadas y aleatorias, tanto en horario diurno como nocturno.
- Inspeccionar el estado aparente de las instalaciones.
- Confeccionar los correspondientes Partes e Informes.
- En caso de incidencias o alarmas, avisar a los responsables indicados, y cumplir con las instrucciones establecidas para casos de emergencia.
- Vigilar las instalaciones desde el centro de control de seguridad.
- Poner inmediatamente a disposición de los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado a los posibles delincuentes.
- Prevenir los riesgos que puedan afectar a la seguridad de las instalaciones y las personas.
- Actuaciones preventivas y correctivas ante situaciones de riesgo.
- Otras funciones vinculadas a la seguridad.

Plan de Seguridad y Salud en la explotación:

Las actuaciones preventivas abordadas por el Plan de Seguridad y Salud en la explotación hacen referencia a los siguientes aspectos:

- Líneas de actuación en materia preventiva.
- Aplicación de las leyes vigentes de prevención de riesgos laborales.
- Evaluación de riesgos laborales.
- Medidas preventivas a adoptar
- Seguimiento
- Vigilancia de la salud
- Información y formación en prevención de riesgos

Plan de Calidad:

Con el fin de controlar los estándares de calidad del servicio de la infraestructura, se realizarán auditorías internas y externas periódicas para verificar que se cumplen los estándares de calidad.

Si existe obligación por Pliego se obtendrán los Certificado de Calidad y Medio Ambiente en los plazos requeridos. Si no fuese exigible la obtención de dichos certificados se aplicarán los principios del ciclo de calidad a cualquier modelo de gestión de la calidad implica:

- La definición y la evaluación de las expectativas explícitas e implícitas del cliente.
- La especificación del servicio a prestar, teniendo en cuenta estas expectativas (por ejemplo, especificando un servicio referencia, un nivel de exigencia y un umbral inaceptable).
- La prestación de un servicio conforme a las especificaciones (incluyendo mediciones de la eficacia y acciones correctoras).
- La comunicación de los resultados a los usuarios.
- La medición de la satisfacción de los usuarios.
- El análisis de los resultados y la puesta en marcha de las acciones correctoras necesarias.

Plan de Contingencias

Este plan contemplará las diferentes hipótesis de emergencias, así como la definición de la secuencia de acciones a desarrollar para el control inicial de las emergencias que puedan producirse, indicando quién, cómo, cuándo y dónde se harán, planificando la organización humana con los medios necesarios que las posibilite.

- Clasificación de Contingencias
- Definición de las pautas a seguir frente a contingencias
- Plan de actuación ante emergencias y evacuación.
- Plan de actuación en caso de incendio

➤ PLAN DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO.

La sociedad se compromete a subcontratar el mantenimiento de los equipos que constan en la memoria de instalaciones especiales, mediante contratos específicos de mantenimiento con los diferentes suministradores de los equipos. Para garantizar un correcto funcionamiento de los equipos, es preciso realizar una serie de operaciones básicas estructuradas en dos niveles:

- Mantenimiento Diario: incluye el conjunto de operaciones a realizar cada día, tales como reposición de material de consumo y similares, limpieza y verificación básica del funcionamiento de los equipos.
- Mantenimiento Elemental: son aquellas intervenciones simples que aplicadas con carácter inmediato permiten restablecer el correcto funcionamiento de los equipos o del sistema.

Tipología de mantenimiento

- Mantenimiento Preventivo: incluye las revisiones a realizar periódicamente por el personal técnico subcontratado, para garantizar el normal y buen funcionamiento de los equipos, minimizando las posibilidades de avería.
- Mantenimiento Correctivo: son aquellas intervenciones y reparaciones que deban efectuar para solucionar las eventuales incidencias de funcionamiento y averías que se puedan producir en los equipos, incluyendo la sustitución de los elementos averiados y de imposible reparación.
- Mantenimiento Técnico-Legal: Se incluye dentro de este apartado la realización de las revisiones periódicas de obligado cumplimiento a realizar de acuerdo a las reglamentaciones locales vigentes y del Ministerio de Industria y Energía, así como la supervisión de las inspecciones periódicas a realizar por empresa autorizada colaboradora

Documentación de Mantenimiento

La adecuada gestión del mantenimiento requiere el manejo ordenado de numerosa información. Se preparará documentación mensual y anual (como se describe a continuación). Esta documentación se facilitará a la Administración siempre que sea requerida.

A. Informes Mensuales

Mensualmente se realizará un informe sobre la evolución de los trabajos, especificando las revisiones realizadas, incidencias destacadas, trabajos extraordinarios realizados, stock de almacén, lectura de consumos eléctricos, de combustibles, de agua, etc.

- Revisiones de mantenimiento preventivo realizadas.
- Reparaciones realizadas.
- Trabajos extraordinarios.
- Consumos energéticos y agua.
- Consumos de repuestos y consumibles.
- Estados pendientes de reparación y previsión de finalización de los mismos.
- Previsiones de actuaciones a corto y medio plazo.
- Presupuestos presentados, aprobados, pendientes y ejecutados.
- Cualquier información previamente requerida.

B. Informes Anuales

Anualmente se emitirá un memorando sobre actividades, resultados y previsiones del Servicio de Mantenimiento, con especial atención a los siguientes puntos:

- Actuaciones más importantes en el mantenimiento correctivo, con seguimiento estadístico de averías, si hubiese lugar.
- Evolución de consumos energéticos y de agua, con gráficos del año y comparación de ratios y gráficos con años anteriores.

- Análisis anual de las horas extras empleadas.
- Consumo de materiales y repuestos ocurridos durante el año, comparando los estados de inventario actuales y pasados.
- Proposición de actuaciones y consideraciones para el año siguiente, con las incidencias económicas a que hubiese lugar.
- Piezas de Repuesto, Fungibles y Consumibles.

Inventario de Existencias

La sociedad se compromete a planificar, acopiar y proporcionar los niveles de existencias requeridos para llevar un control de inventario de piezas de repuesto y equipos, fungibles y consumibles para cumplir todos los requerimientos de Disponibilidad de Servicio del Sistema y otros requerimientos necesarios para realizar todo mantenimiento de acuerdo con el Plan de Mantenimiento. El inventario constará de las siguientes categorías:

- Las piezas y equipo de repuesto son aquellos elementos necesarios para permitir que el equipo desgastado y averiado sea retirado y reparado para reconstrucción.
- Los fungibles y consumibles son aquellos elementos que se usan o consumen en servicio y no se reparan, sino que se sustituyen por elementos nuevos.

El inventario incluirá fungibles y consumibles suficientes para explotar la infraestructura durante un período de tiempo acordado. Se proporcionará un stock suficiente de piezas de repuesto y equipo para asegurar que, cuando se retire el equipo desgastado o que funciona mal del Sistema, sea sustituido con elementos de repuesto, y luego sea reparado y reacondicionado, cumpliéndose los requerimientos de Disponibilidad de Servicio del Sistema.

Personal de Mantenimiento

Todo el Mantenimiento y Conservación de la infraestructura será subcontratado a diferentes empresas externas de reconocido prestigio, que serán las encargadas de poner en la práctica y seguir el plan de mantenimiento preventivo y correctivo establecido, y para ello contarán con los medios humanos y materiales necesarios

Medios Técnicos

Se dispondrá en la infraestructura de todas las herramientas y equipo requeridos para las reparaciones de pequeña consideración como el cambio de consumibles que puedan realizar directamente el personal de la infraestructura. El resto del mantenimiento se subcontratará a una empresa especializada, por lo que será esta empresa la que contará con los medios materiales necesarios. No obstante, se pondrán a su disposición las siguientes herramientas, que estarán ubicadas en el almacén destinado al acopio de las mismas.

Grandes Reparaciones

Las obras de grandes reparaciones, son actuaciones de carácter puntual, en las que concurren circunstancias muy especiales como puede ser la imposibilidad de previsión, urgencia absoluta, etc. Como ejemplo, podrán incluirse accidentes, reparaciones urgentes de obras de fábrica, etc. En el caso de que estas operaciones no sean ejecutadas a requerimiento del Concedente, estas actuaciones urgentes se pondrán en su conocimiento de forma inmediata, indicando tipo de incidencia, fecha, lugar, duración y medios empleados.

Se afrontarán las posibles operaciones especiales que surjan durante la fase de explotación. Estas operaciones, debido a su propia entidad, comenzarán a realizarse de forma inmediata y con carácter de urgencia, es decir, en el momento en que se conocimiento del hecho.

Plan específico de Limpieza

Se llevará a cabo la limpieza, desinsectación y desinfección de todos los locales e instalaciones, tanto de carácter periódico, como cada vez que la infraestructura, lo requiera. No obstante, el Director de Explotación será el responsable de poner en práctica todas las actuaciones que sea necesarias adicionales para el mejor servicio de mantenimiento de la instalación.

Tanto el apoyo de diario al personal propio como la limpieza de se ajustarán a la legislación vigente en la materia, subcontratando a una empresa externa mediante un contrato de mantenimiento específico con la premisa de cumplir el plan de trabajo.

- Comprobación del replanteo de los Proyectos: Antes del inicio de las obras a ejecutar se procederá a efectuar la correspondiente comprobación del replanteo, que consistirá en comprobar la realidad geométrica de las obras y la disponibilidad de los terrenos precisos para su normal ejecución, así como cuantos supuestos figuren en el proyecto aprobado y sean básicos para la ejecución de las obras.

4.4. Fase IV. Fase de construcción

Se entiende por fase de construcción el período comprendido entre la firma del acta de comprobación del replanteo y la puesta en servicio.

Con la firma del contrato concesional emergen y se transfieren la mayor parte de los riesgos pues es entonces cuando el adjudicatario asume las obligaciones o compromisos presentes en los pliegos, el contrato y en la LCSP y es por este motivo por el que el concesionario asegura mediante la garantía definitiva la realización de sus compromisos.

Pero los riesgos que nacen en la firma del contrato concesional aumentan en función de la fase en la que se encuentra el proyecto y la inversión realizada por el concesionario y las entidades financieras.

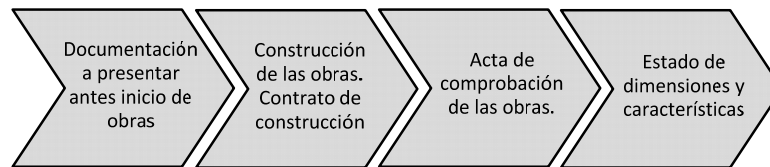
En la mayor parte de los contratos concesionales, es en la fase de construcción en la que el adjudicatario realiza la mayor parte de la inversión y asume los mayores riesgos con excepción del tráfico en las concesiones con riesgo de demanda.

El grado de definición de los Proyectos de Construcción, realizados por el concesionario tras la firma del contrato concesional, depende fundamentalmente de los trabajos de campo realizados, de la experiencia y preparación del equipo redactor así como de la heterogeneidad del terreno sobre el que se construyen las obras.

Los posibles incrementos en el presupuesto de obras derivados del riesgo geotécnico, de las indefiniciones o errores del proyecto y de la competencia del equipo que ejecuta las obras pueden producir un impacto importante sobre el plan económico financiero que en algún caso convierten la

concesión en inviable económicamente para los socios de la sociedad SPV o para las entidades financieras que asumen el mayor porcentaje de deuda del proyecto.

A continuación se resumen los distintos procesos que definen la fase de construcción:



- Documentación a presentar antes del inicio de las obras: Un mes antes del inicio de las obras de construcción, la sociedad concesionaria deberá presentar ante la Administración concedente, para su aprobación, el Plan de realización de las obras y el Plan de aseguramiento de la calidad que mantendrán durante la fase de construcción y, que serán el resultado de completar los aportados por el adjudicatario en su oferta.

Asimismo, la sociedad concesionaria presentará el Plan de seguridad y salud, que aplicará el Estudio de seguridad y salud contenido en el proyecto de construcción elaborado por la sociedad concesionaria, de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 1627/1997, de 24 de octubre.

- Construcción de las obras. Contrato de construcción: Las obras de construcción se ajustarán estrictamente a lo especificado en los proyectos aprobados por el órgano de contratación, a los informes medioambientales y patrimoniales relativos a los mismos, y a los plazos y términos establecidos en la oferta presentada por el adjudicatario.

La sociedad concesionaria podrá optar por realizar directamente las obras de cualquier fracción, o subcontratar con terceros su ejecución, según lo dispuesto en los artículos 249 y 250 LCSP, y ajustándose a lo previsto en la oferta adjudicataria.

A estos efectos, se entenderá que la sociedad concesionaria realiza las obras directamente cuando su ejecución se encomiende a empresas que se hayan agrupado para obtener la concesión, o a las empresas vinculadas a ellas, tal como se define el concepto de empresa vinculada en el artículo 129.4 LCSP. En este caso la sociedad concesionaria deberá realizar directamente, con organización y medios propios, un volumen de obra cuyo presupuesto alcance, al menos, el cincuenta por cien (50%) del presupuesto de la totalidad o de la fracción de que se trate. La sociedad concesionaria deberá comunicar al órgano de contratación los contratos suscritos mediante la aportación de un ejemplar del mismo.

En el supuesto de que la sociedad concesionaria no realice las obras directamente, la contratación con terceros se realizará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 250 LCSP, en base a los proyectos aprobados por la Administración concedente. En los procedimientos habrán de respetarse los principios de publicidad y libre concurrencia, salvo cuando medie cualquiera de las circunstancias previstas en el artículo 250.2 LCSP. A dichos procedimientos le será de aplicación lo previsto en el artículo 250.3 y 4 LCSP. La sociedad concesionaria deberá someter a la aprobación

de la Administración concedente las condiciones y bases de los procedimientos, sin cuyo requisito no podrán ser convocados.

Asimismo, la sociedad concesionaria deberá comunicar al órgano de contratación la relación de los candidatos que se hayan presentado a la licitación, así como la de aquellos que hayan sido admitidos a participar en el proceso de contratación. La apertura de las proposiciones presentadas a estos procedimientos será pública, ante una Mesa de Contratación, designada por la sociedad concesionaria, y a la que asistirá preceptivamente el Delegado de la Administración

El adjudicatario de los citados procedimientos deberá contar con la clasificación como contratista de obras necesaria para la ejecución del contrato, salvo en el caso de empresas comunitarias, a las que se les exigirá una solvencia equivalente. Asimismo, la subcontrataciones llevadas a cabo por dicho adjudicatario se ajustarán a lo dispuesto en el artículo 210 LCSP y a la Ley 32/2006, de 18 de octubre reguladora de la subcontratación en el Sector de la Construcción.

Es un procedimiento habitual que el concesionario disponga de una constructora entre las empresas del grupo y por tanto será esta constructora la que se haga cargo de las obras mediante un contrato de construcción a precio cerrado (“llave en mano”).

Este tipo de contrato, conocido coloquialmente como “llave en mano”, permite ejecutar las obras con un precio cerrado mitigando el posible riesgo derivado de los sobrecostes de construcción.

Es habitual que las entidades financieras obliguen, mediante el contrato de financiación o de crédito, a disponer de un contrato de construcción a precio cerrado que permita cubrir los posibles sobrecostes de construcción, transfiriendo así el riesgo a la empresa constructora.

- Acta de comprobación de las obras. A la terminación de las obras la sociedad concesionaria solicitará a la Administración concedente la autorización para la puesta en servicio.

Previamente a la apertura, la Administración concedente procederá al reconocimiento e inspección de las obras y levantamiento de la correspondiente Acta de comprobación, debiendo comparecer al acto del levantamiento el Inspector de Construcción, el Director de Construcción, el Inspector de Explotación, el Director de Explotación, un representante de la Administración concedente designado por ésta a tal efecto, y un representante de la sociedad concesionaria.

Al Acta de comprobación se acompañará un documento de valoración de las obras ejecutadas, que será expedido por el órgano de contratación y en el que se hará constar la inversión real realizada.

La aprobación del Acta de Comprobación de las obras por la Administración concedente, llevará implícita la autorización para la apertura de las mismas al uso público, comenzando desde ese momento la explotación de la fracción correspondiente.

- Estado de dimensiones y características: Realizada por la Administración concedente la comprobación definitiva de que las obras de construcción se ajustan a los proyectos y demás especificaciones técnicas aprobadas, la sociedad concesionaria procederá en el plazo máximo de

un año, contado a partir del día de la puesta en servicio, a elaborar un documento titulado “Estado de dimensiones y características de la “Obra”” que definirá con detalle las obras ejecutadas.

Este documento deberá contener una memoria explicativa de las obras ejecutadas, incluyendo, la justificación de las modificaciones, si las hubiere, con respecto a los proyectos de construcción inicialmente aprobados, así como las mediciones y valoraciones reales. Asimismo, deberá incluir el parcelario definitivo y los planos que definan con detalle las obras realmente ejecutadas.

A efectos de archivo del correspondiente documento, la sociedad concesionaria deberá presentarlo con el contenido y en la forma y número de copias que determine la Administración concedente.

Este documento, previa la supervisión correspondiente y aprobación por la Administración concedente en el plazo de un mes desde su presentación, constituirá la base para la comprobación del estado de la obra o cualquiera de sus partes o instalaciones, así como para cualquier futura actuación entre la Administración concedente y la sociedad concesionaria, en relación con el objeto de concesión.

4.5. Fase V. Fase de explotación

Se entiende por fase de explotación el período comprendido entre la firma del acta de comprobación las obras y el fin del contrato concesional que se materializa mediante el acta de recepción. Las fases habituales hasta el fin del contrato concesional son las siguientes:



- **Reglamento de servicio:** Al menos tres meses antes de la fecha de puesta en servicio, la sociedad concesionaria presentará ante la Administración concedente, para su aprobación, el proyecto de Reglamento de servicio que regulará el servicio del objeto de la concesión, desarrollando los extremos contenidos en los pliegos relativos a su prestación por la sociedad concesionaria.
- **Explotación de las obras:** La sociedad concesionaria explotará las obras objeto de concesión, asumiendo el riesgo económico de su gestión, y respetando los requisitos y condiciones señalados en los pliegos, y en los términos establecidos en la oferta adjudicataria.

Como parte de las actividades de explotación, la sociedad concesionaria deberá realizar las operaciones de conservación, mantenimiento y gestión, las actuaciones encaminadas a la defensa de activos y del usuario, y todas las actuaciones de conservación, reparación y vigilancia precisas (tanto las programadas como las no programadas) para mantener los activos en servicio en condiciones aptas para su utilización conforme a los estándares de calidad de los pliegos así como para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato.

Además, la sociedad concesionaria deberá elaborar y presentar a la Administración concedente los informes, memorias, planes y programas detallados en los pliegos, quedando obligada al cumplimiento de los planes y programas de explotación, una vez que son aprobados por la Administración concedente.

La sociedad concesionaria correrá con todos los gastos derivados de la conservación de todos los equipos y sistemas instalados por la misma, los cuales podrá incrementar, renovar, sustituir o retirar.

La Administración concedente podrá dictar las instrucciones que considere oportunas en relación con las actividades de explotación de la sociedad concesionaria, para garantizar su ejecución con estricta sujeción al pliego de prescripciones técnicas particulares y a lo previsto en la oferta adjudicataria.

De igual forma que en la fase de construcción, es un procedimiento habitual que el concesionario disponga de una sociedad explotadora entre las empresas del grupo o que las entidades financieras impongan la existencia de una empresa explotadora con el fin asegurarse de una correcta explotación de la concesión y limitar los gastos acaecidos.

Se crea con este fin el contrato de explotación mediante el cual se transmite las obligaciones a un tercero sin que la sociedad concesionaria quede eximida frente a la administración.

Es habitual que tanto en los pliegos como en el contrato concesional la Administración intente limitar la participación de terceros en la fase de explotación afianzando de esta forma el compromiso de la sociedad concesionaria.

De forma generalizada suele restringirse la participación de terceros a algunas prestaciones accesorias. A estos efectos, no se entenderán como terceros las sociedades, que en los términos previstos en la LCSP, tengan la consideración de vinculadas con la sociedad concesionaria.

Los contratos que se celebren con terceros deberán ser puestos en conocimiento de la Administración concedente, con indicación de sus cláusulas y condiciones, a fin de que la misma los autorice.

- Acta de recepción: Antes de finalizar el plazo de la concesión la Administración comprobará si los bienes, elementos funcionales e instalaciones de los activos objeto de concesión se encuentran en estado de conservación y funcionamiento adecuado para que puedan continuar prestando el servicio, entendiéndose como tal el estado en que se encontraban el día del levantamiento del acta de comprobación definitiva.

A este acto concurrirán:

- El Inspector de explotación designado por la Administración concedente
- El Director de explotación designado por la sociedad concesionaria
- Un representante de la Administración concedente designado por ésta al efecto.

- Un representante de la sociedad concesionaria.

En caso de que la Administración observase que las instalaciones se encuentran defectuosas o en mal estado, se hará constar en el acta una descripción pormenorizada de los defectos observados, señalando las instrucciones y el plazo para su subsanación, convocando nueva fecha para la comprobación de las vías objeto de concesión.

Una vez constatado el buen estado de las vías objeto de concesión, se procederá a levantar el acta de recepción formal, momento en que la sociedad concesionaria hará entrega a la Administración de los activos objeto de concesión, y a partir del cual se iniciará el plazo de garantía, de acuerdo con lo indicado en el pliego y en el contrato concesional, transcurrido el cual la sociedad concesionaria quedará extinguida de su responsabilidad.

5. ANALISIS DE RIESGOS

5.1. Introducción.

Las Administraciones son conscientes de que abordar una infraestructura pública en régimen de concesión administrativa implica una relación público-privada, en la cual la Administración y la iniciativa privada comparten riesgos y beneficios.

El reparto de riesgos sobre el que se sustenta el modelo concesional va a determinar la consolidación en el déficit público del valor del proyecto y por lo tanto limitará la capacidad de la administración para financiar infraestructuras.

En este aspecto la ley establece las bases para ampliar las posibilidades de financiación de proyectos de infraestructuras y así hacer partícipe al sector privado. Para ello se intenta atraer al sector privado y proporcionar un clima de seguridad y certidumbre mediante un reparto de riesgos que permita a la Administración no endeudarse excesivamente y cumplir con la normativa europea, y a la empresa embarcarse en proyectos que le proporcionen una rentabilidad razonable.

Para que las concesiones estén fuera de la contabilidad presupuestaria y no afecten al déficit público, deben transferirse los riesgos de manera cuantitativa y sustancial, de tal forma que pueda considerarse el riesgo, es decir, la posibilidad de la quiebra del negocio, en el balance del concesionario.

La sociedad concesionaria debe asumir los riesgos y las responsabilidades que se deriven del contrato, de acuerdo con el segundo párrafo del artículo 7 sobre “Contrato de concesión de obras públicas.” de la LCSP:

2. El contrato, que se ejecutará en todo caso a riesgo y ventura del contratista.....

En la misma LCSP cuando hace referencia a las “ACTUACIONES PREPARATORIAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA”, en el punto f del artículo 112 sobre el contenido de los Estudios de Viabilidad.

f) Riesgos operativos y tecnológicos en la construcción y explotación de la obra.

Por tanto el concesionario asume el riesgo y ventura del contrato como puede apreciarse de nuevo en el apartado de “Ejecución de los contratos” de la LCSP en el artículo 199 “Principio de riesgo y ventura.”

La ejecución del contrato se realizará a riesgo y ventura del contratista, sin perjuicio de lo establecido para el de obras en el artículo 214, y de lo pactado en las cláusulas de reparto de riesgo que se incluyan en los contratos de colaboración entre el sector público y el sector privado al ejecutar un contrato de concesión de

Esta matización se repite en la misma LCSP cuando hace referencia a los Contrato de concesión de obra pública en la SECCIÓN 1.ª CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS OBJETO DE CONCESIÓN Artículo 225. Principio de riesgo y ventura en la ejecución de las obras.

1. Las obras se construirán a riesgo y ventura del concesionario, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 199 y 214, salvo para aquella parte de la obra que pudiera ser ejecutada por cuenta de la Administración, según lo previsto en el artículo 223.2, en cuyo caso regirá el régimen general previsto para el contrato de obras.

Respecto a los riesgos económicos existentes, en el punto b) del Artículo 229 de la LCSP señala que una de las obligaciones del concesionario será:

b) Explotar la obra pública, asumiendo el riesgo económico de su gestión con la continuidad y en los términos establecidos en el contrato u ordenados posteriormente por el órgano de contratación.

El Artículo 236 de la misma LCSP también define el riesgo financiero de la concesión:

Las obras públicas objeto de concesión serán financiadas, total o parcialmente, por el concesionario que, en todo caso, asumirá el riesgo en función de la inversión realizada.

Cuando existan razones de rentabilidad económica o social, o concurren singulares exigencias derivadas del fin público o interés general de la obra objeto de concesión, la Administración podrá también aportar recursos públicos para su financiación, que adoptará la forma de financiación conjunta de la obra, mediante subvenciones o préstamos reintegrables, con o sin interés, de acuerdo con lo establecido en el artículo 223 y en esta sección, y de conformidad con las previsiones del correspondiente pliego de cláusulas administrativas particulares, debiendo respetarse en todo caso el principio de asunción de riesgo por el concesionario.

Por tanto y de acuerdo con la Ley, la sociedad concesionaria debe asumir los riesgos y las responsabilidades que se deriven de la preparación de la oferta, redacción de los proyectos, la financiación, construcción, explotación y conservación de las vías objeto de concesión y de los elementos comprendidos en el contrato.

5.2. Desarrollo.

Tal y como señala la introducción del trabajo, para definir la profundidad del seguimiento que debe realizar cada uno de los agentes que intervienen en la concesión, es necesario identificar y cuantificar los riesgos del proyecto así como la asignación o reparto de estos plasmada tanto en los actos preparatorios como en los distintos contratos entre partes.

De esta forma cada uno de los agentes que intervienen en el proceso concesional podrá realizar una ponderación de todos los riesgos que asume en función de los posibles escenarios que puedan presentarse en cada fase de la concesión.

Esta metodología permite identificar las características que deberían tener las herramientas necesarias para minimizar la probabilidad de ocurrencia o el impacto de esos riesgos.

El trabajo profundiza primero en un análisis conceptual realizando una descripción de todas y cada una de las fases por las que discurre un contrato concesional. Analizadas las fases se describen los riesgos acaecidos en un proyecto concesional así como de la transmisión de los mismos a los distintos agentes que intervienen y de los métodos de ponderación empleados por cada uno de ellos.

Al final de este apartado se incluye un esquema que permite identificar los riesgos asociados a un proyecto concesional “clásico” así como el reparto de riesgos que realizan los distintos contratos entre los agentes.

5.3. Concepto de riesgo.

Riesgo proviene del italiano *risico* o *rischio* que, a su vez, tiene origen en el árabe clásico *rizq* (lo que depara la providencia). El término hace referencia a la proximidad o contingencia de un posible daño.

El riesgo es tradicionalmente definido como la probabilidad de que un evento o acción pueda afectar adversamente a una organización, entendiéndose por efecto adverso a todo aquel que pueda impedir o dificultar el logro de los objetivos. Desde el punto de vista financiero el riesgo es la posibilidad de pérdida financiera o, más formalmente, la variabilidad de rendimientos asociados con un activo dado.

Conviene aclarar los términos de incertidumbre y riesgo, ya que mientras la incertidumbre hace referencia a la indefinición de una determinada variable clave para el proyecto, se habla de riesgo cuando dicha incertidumbre puede expresarse mediante una determinada función de probabilidad.

Cuando se trata de proyectos concesionales la evolución de la mayoría de las variables que se manejan en un proyecto es desconocida y aumenta su grado de desconocimiento cuando el horizonte de previsión se aleja más del año origen en que se llevaron a cabo los cálculos.

Por regla general, resulta prácticamente imposible determinar, al menos de manera exacta, las funciones de probabilidad que gobiernan las variables aleatorias de un proyecto. Si bien es cierto que, de manera intuitiva o basándose en la experiencia de años anteriores en circunstancias similares, resulta posible tener una idea del rango de variación en que puede moverse una determinada variable.

Por ejemplo, no es difícil, para una empresa que tiene una consolidada experiencia en obras de un determinado tipo conocer con cierta aproximación el grado de variación que pueden adoptar los costos de construcción de una obra similar que se vaya a llevar a cabo.

Otro aspecto que resulta importante tener en cuenta es que los riesgos existen con independencia de los mecanismos que se empleen para mitigarlos o para distribuirlos. La teoría clásica de distribución de riesgos enuncia que éstos deben recaer sobre los agentes que mejor puedan gestionarlos. En este sentido, no debe confundirse el control del riesgo por parte de un agente con el dominio absoluto sobre dicho riesgo.

Se considera que un concesionario tiene un cierto control sobre una determinada variable cuando su gestión del riesgo es el determinante principal del resultado de dicha variable, con independencia de que el resultado final sea de antemano incierto.

En la práctica, resulta muy complicado separar la parte de riesgo que es controlable por el concesionario de la parte de riesgo que no lo es. Un determinado riesgo es controlable por un agente en la medida en que el resultado final de la variable se encuentre condicionado por la actitud o el esfuerzo de dicho agente. Por el contrario en algunas ocasiones no es posible valorar hasta qué punto el esfuerzo del concesionario determina el resultado.

En resumen, se puede concluir: en primer lugar, las concesiones de obras públicas se encuentran necesariamente sometidas a importantes riesgos que no pueden eliminarse sino repartirse de la manera más adecuada; en segundo lugar, la racionalidad lleva a que los riesgos sean soportados por aquél de los agentes que mejor capacidad tenga para controlarlos; en tercer lugar, muchos de los riesgos son difícilmente controlables por el concesionario (especialmente el riesgo de tráfico); y, en cuarto lugar, la estructura de las concesiones –con importante costos fijos y sunk costs– las hace especialmente poco adaptables para responder con flexibilidad a variaciones coyunturales del riesgo de demanda, lo que justifica que se tomen las medidas pertinentes para reducir dicho riesgo.

5.4. Clasificación de los riesgos. Principales riesgos presentes en una concesión

El estudio del riesgo asociado con un proyecto es complejo siendo común el que sea necesario estudiar más de 100 factores distintos de riesgo. Cada factor de riesgo puede ser causa de un riesgo (o varios) en mayor o menor medida y cada riesgo puede tener diversos impactos en el desarrollo del proyecto.

El primer paso en la gestión del riesgo consiste en identificar los riesgos y sus causas. Esto se realiza habitualmente mediante una matriz de riesgos. Una vez realizada dicha matriz, se está en disposición de actuar sobre las distintas causas de los riesgos de la manera más oportuna empleando las herramientas adecuadas en cada caso.

El objetivo es que cada riesgo esté claramente asignado y asumido por alguno de los agentes participantes en el proyecto, de la manera más eficaz.

Tradicionalmente existen tres formas de clasificar los riesgos, estas son las siguientes:

Clasificación atendiendo al componente del flujo de caja:

- Riesgos que afectan a la inversión inicial. Hacen referencia a los eventos que influyen en la inversión en los trabajos iniciales. Generalmente, los dos riesgos de mayor importancia son el riesgo de sobrecosto y el riesgo de que el plazo de construcción sea mayor al previsto.
- Riesgos que afectan a los ingresos. Recaen directamente sobre las fuentes de recursos futuras que van a permitir la recuperación de los costos.
- Riesgos que afectan a los costos de operación y financieros de la concesión. Influyen en los gastos a asumir por el sector privado a lo largo de la vida de la concesión.

Clasificación según sea el origen que los ha producido:

- Riesgos de mercado que son aquellos propios de la actividad empresarial del concesionario.
- Riesgos de fuerza mayor o causados por circunstancias imprevisibles que se derivan de eventos imposibles de estimar en términos estadísticos.
- Riesgos políticos y legislativos, que nacen de un cambio en las circunstancias políticas o legales, que afectan a alguno de los componentes del equilibrio económico financiero de la concesión.

Clasificación o en función del ente o agente que los asume:

- Riesgos asumidos por el proyecto. Los soporta directamente el concesionario y, por tanto, se deben tener en cuenta a la hora de calcular la prima de riesgo que va a exigir al proyecto. Por ejemplo, el riesgo de demanda de tráfico, en caso de que no se contemple ningún mecanismo para mitigarlo, es un riesgo típicamente asumido por el concesionario.
- Riesgos transferibles a terceros mediante contratos. El concesionario los transmite a otros agentes, quienes pueden ejercer un mayor control sobre ellos. Por ejemplo, en muchas ocasiones el riesgo de construcción es transferido por el concesionario a una empresa constructora mediante un contrato llave en mano.
- Riesgos asegurables. Pueden ser cubiertos mediante la suscripción a una póliza de seguros por parte del concesionario, de modo que a cambio de una prima se consiga cubrir dicho riesgo. Por ejemplo, algunos riesgos financieros, como el de tipo de interés pueden ser cubiertos mediante un contrato swap por el que hay que pagar el precio correspondiente.
- Riesgos asumidos o mitigados por el concedente. Al considerar que él es quién mejor puede gestionarlos. Por ejemplo, los riesgos políticos y legislativos suelen estar en muchos casos cubiertos por el concedente. Asimismo, el concedente suele mitigar con cierta frecuencia otros riesgos como el de tráfico o el de fuerza mayor.
- Riesgos cubiertos o mitigados por los socios. Dentro del propio proyecto, los socios se comprometen a cubrirlos, generalmente como una garantía frente a los financiadores. En algunos casos, para dar mayor seguridad a las entidades financieras, los socios acuerdan aportar recursos adicionales en caso de que los costos de inversión o de mantenimiento sean superiores a los esperados.

La experiencia acumulada en los distintos contratos concesionales demuestra que estas clasificaciones tradicionales son por lo general incompletas y al tiempo complementarias pues casi todos los riesgos del proyecto son asumidos por el concesionario con la firma del contrato concesional y en la mayor parte de los contratos se difiere o transmite el mismo riesgo a varios agentes.

A continuación se realiza una descripción de todos los riesgos acaecidos en un proyecto concesional en función de las fases descritas anteriormente, la transmisión de los riesgos a los distintos agentes que intervienen y los métodos de ponderación empleados por cada uno de ellos.

Fase I. Actos preparatorios				
Riesgo	Definición / Asignación	Valoración	Mecanismos de mitigación	Comentarios
Riesgo de Política de infraestructuras	El cambio en la política de infraestructuras puede concluir en la suspensión o cancelación del proceso.	Inversión realizada en los distintos tramites y estudios hasta el cambio de criterio.	Los contratos concesionales son gestionados por la Administración por tanto no existen ningún mecanismo de mitigación.	El riesgo de cambio en la política de infraestructuras puede estar motivado por distintas causas como un cambio de criterio, de gobierno o modificaciones de los planes contables.
	Administración.			
Riesgo de no viabilidad del proyecto.	Tras realizar el Estudio de Viabilidad es posible que el proyecto propuesto no sea viable económicamente.	Inversión realizada en los distintos trámites y en el estudio de viabilidad.	Aportaciones por parte de la Administración	Al considerarse el proyecto como no viable económicamente puede implicar aportaciones de las Administraciones públicas para convertir en viable el proyecto y obtener la rentabilidad requerida por los agentes privados.
	Administración.			
Riesgo derivado de errores u omisiones en los pliegos	El Pliego de Condiciones forma parte del contrato concesional, por este motivo cualquier error u omisión en las relaciones contractuales entre el adjudicatario y la Administración puede desequilibrar el proyecto hacia alguna de las partes.	Tanto la Administración como el concesionario pueden perder el capital invertido en el proceso.	Personal con la preparación necesaria y experiencia suficiente.	El Pliego de Condiciones forma parte del contrato concesional, por este motivo cualquier error u omisión en las relaciones contractuales entre el adjudicatario y la Administración.
	Administración - Concesionario		Control de calidad interno en las empresas.	
Riesgo derivado de la incorrecta interpretación de los pliegos o errores en la oferta	Los errores de valoración por interpretaciones incorrectas de los pliegos de licitación u omisiones en la oferta.	Si la Administración detecta los errores cometidos puede excluir al licitador y este pierde el capital invertido.	Personal con la preparación necesaria y experiencia en licitaciones.	Los errores que afecten a la valoración de la licitación no son subsanables en el caso de que sean detectados por la Administración.
	Los errores cometidos por el licitador al preparar la documentación exigida en la oferta.	Pueden suponer una pérdida de capital considerable al ser la oferta vinculante.	Control de calidad interno en las empresas.	Si los errores cometidos no son detectados por la Administración, en caso de resultar adjudicatario de la oferta tendría que cumplir las obligaciones del contrato
	Concesionario			
Riesgo derivado de errores u omisiones en los estudios previos	El Estudio de Viabilidad, Anteproyecto y Proyecto de Obra no son vinculantes, por tanto las empresas licitadoras deben realizar las comprobaciones necesarias para identificar los posibles errores contenidos en cualquiera de estos estudios.	No detectar los posibles errores conlleva la realización de una oferta desproporcionada y que no se ajusta a la realidad. Si el error es por defectos de valoración la pérdida del adjudicatario puede ser elevada, pues la oferta si es vinculante	Personal con la preparación necesaria y experiencia en licitaciones y redacción de proyectos.	Los errores de diseño en el trazado, geotécnicos, expropiatorios o en la estimación del tráfico en caso de riesgo de demanda, pueden suponer una alteración muy importante sobre el importe de las obras y el Plan Económico Financiero.

Fase I. Actos preparatorios				
Riesgo	Definición / Asignación	Valoración	Mecanismos de mitigación	Comentarios
	Concesionario.			
Riesgo de no adjudicación	En el caso de que el licitador no resulte adjudicatario en el proceso por no presentar la oferta mas ventajosa de acuerdo con los criterios de valoración.	Perdida del capital invertido en el proceso.	Reducir en lo posible la inversión al definir la oferta realizando distintos estudios en coordinación con otros licitadores.	El capital necesario para preparar las licitaciones de los distintos concursos debe ser recuperado al ser adjudicatario de alguna de las ofertas presentadas.
	Concesionario	El importe puede ser elevado en función del grado de definición de la documentación exigida en los pliegos.	Personal con la preparación necesaria y experiencia en licitaciones	
Riesgos derivados del mecanismo de retribución propuesto	No se obtiene concurrencia suficiente de licitadores como consecuencia de la inviabilidad de la retribución propuesta.	Importe de realizar de nuevo el estudio necesario hasta conseguir el objetivo de adjudicación.	Personal con la preparación necesaria, experiencia en licitaciones y con el conocimiento necesario de las condiciones de mercado.	Tiene que existir un equilibrio entre transferencia de riesgos, concurrencia de licitadores y retribución de los mismos.
	No se accede a financiación, las entidades financieras no consideran que el proyecto sea capaz de devolver la deuda cumpliendo los ratios exigidos.	Costes de realizar un procedimiento negociado.		
	Administración.			
Riesgos asociados al mecanismo de actualización de las tarifas	Los mecanismos de actualización de tarifas pueden ocasionar que el proyecto pierda valor a lo largo del plazo de la concesión. No se obtiene concurrencia suficiente de licitadores al no ser viable la financiación.	Importe de realizar de nuevo el estudio necesario hasta conseguir el objetivo de adjudicación.	Personal con la preparación necesaria, experiencia en licitaciones y con el conocimiento necesario de las condiciones de mercado	Para que los inversores o promotores del proyecto concurren al mismo la retribución sobre el capital invertido tiene que ser suficiente para que el proyecto sea atractivo al inversor de acuerdo con el riesgo asumido.
	No se accede a financiación, las entidades financieras no consideran que el proyecto sea capaz de devolver la deuda cumpliendo los ratios exigidos.	Costes de realizar un procedimiento negociado		Para conseguir la correcta estructura de financiación del proyecto mediante Project Finance, es necesario que la viabilidad del proyecto está sustentada en la generación de flujos de caja futuros suficientes para hacer frente al servicio de la deuda.
	Administración - concesionario			

Fase II. Actos posteriores a la adjudicación, firma del Contrato de concesión				
Riesgo	Definición / Asignación	Valoración	Mecanismos de mitigación	Comentarios
Riesgo derivado de errores u omisiones en la elaboración del contrato concesional.	Cualquier error u omisión en proceso de redacción del contrato concesional puede desequilibrar el proyecto hacia la Administración o hacia el concesionario.	Tanto la Administración como el concesionario pueden perder el capital invertido en el proceso.	Personal con la preparación necesaria y experiencia suficiente Control de calidad interno en las empresas	Los errores u omisión en las relaciones contractuales entre adjudicatario y Administración pueden producir un desequilibrio del contrato. Estos errores suelen ser detectado en el proceso de redacción de los pliegos, siendo el contrato concesional el instrumento legal vinculante por el que ambas partes asumen las condiciones recogidas en los pliegos.
	Administración - Concesionario			
Riesgo asociado a los sobrecostes de formalización de la SPV.	Los tramites y asesores necesarios para formalizar la sociedad vehiculo pueden verse incrementados en función de la complejidad de la misma. La participación de distintos accionistas pueden dilatar el proceso así como los costes de los asesores legales y de los trámites necesarios.	Sobrecostes de asesores y trámites respecto al proceso simple habitual.	Reducir la participación de distintos socios en la SPV y contar con personal con la preparación necesaria.	Proyectos que requieren capacidades técnicas diversas y especializadas, obligan a que se presenten conjuntamente distintos tipos de empresas a las licitaciones que con posterioridad a la adjudicación tienen que formar parte de la SPV creada para el proyecto. La necesidad de distintas administraciones de crear instrumentos que permitan sacar los proyectos fuera de balance y no perder el control sobre los mismos originan que se exija en los pliegos de licitación, distintos tipos de sociedades con participaciones diversas que dificultan los procesos de creación de las mismas.
	Accionistas SPV			
Riesgos de accionistas minoritarios.	La participación de distintos socios en la SPV supone generalmente que existan algunos socios con mayor capacidad técnica y económica lo que conlleva habitualmente el control de la sociedad vehiculo mediante una mayor participación en el accionariado. Los accionistas con participaciones que no son de control quedan supeditados a las directrices de las entidades de control y por tanto pierden el poder en la toma de decisiones de la sociedad.	La valoración de este riesgo implica el cálculo de los resultados obtenidos por el accionista minoritario en cada una de las decisiones tomadas por la junta de accionistas un comparación con la mas favorable para el interesado.	Los acuerdos entre accionistas pretenden mitigar este riesgo mediante instrumentos como la capacidad de veto o la necesidad de ampliar el porcentaje mínimo de capital social sobre la toma de decisiones.	La falta de control sobre las decisiones de la SPV implica que el capital invertido esta supeditado a las decisiones de terceros y es posible que tales decisiones no sean acordes con el interés del accionista minoritario o sin control
	Accionistas SPV			

Fase II. Actos posteriores a la adjudicación, firma del Contrato de concesión				
Riesgo	Definición / Asignación	Valoración	Mecanismos de mitigación	Comentarios
Riesgo de incremento de primas de seguro	Al presentar la oferta con el Plan Económico y Financiero se tienen en cuenta los costes imputables a los seguros exigidos. La alteración de las primas exigidas para cada uno de los seguros puede provocar una alteración del PEF. En ciclo económico así como bruscas alteración en la percepción del riesgo pueden incrementar las primas exigidas hasta convertir el proyecto en inviable económicamente.	Impacto en el PEF. El sobrecoste es la diferencia entre el previsto en la oferta y el exigido por las compañías de seguros en el momento de la formalización de las distintas pólizas	Compromiso vinculante de las compañías de seguros en el momento de realizar la oferta.	Este sobrecoste en pocas ocasiones se produce pues las compañías de seguros suelen cumplir lo pactado al solicitar información para realizar la oferta. Alteraciones o hechos como los atentados sobre las Torres Gemelas de New York produjeron una alteración del mercado de seguros que dificultó la consecución de distintos contratos concesionales.
	Concesionario / Administración	Costes derivados de la repetición del proceso de adjudicación.		La inviabilidad del proyecto como consecuencia de incrementos importantes en las primas de seguros obliga a la administración a repetir el proceso de adjudicación al considerarse un hecho imprevisible.
Riesgo de incremento de costes sobre la garantía definitiva	Los avales constituidos para provisionar la garantía definitiva del adjudicatario pueden verse incrementados por los ciclos económicos así como por el endeudamiento o apalancamiento financiero de las sociedades matrices. Las entidades financieras pueden incrementar los costes exigidos al percibir mayor riesgo de la sociedad matriz o de mercado.	Impacto en el PEF. El sobrecoste es la diferencia entre el previsto en la oferta y el exigido por las entidades financieras en el momento de la formalización de la garantía.	Incluir en el proceso de redacción de la oferta el compromiso vinculante de las entidades financieras sobre el coste de las garantías.	En periodos en los que los ciclos económicos se muestran desfavorables, las entidades financieras incrementan los spreads sobre garantías o posibles disposiciones futuras.
	Concesionario		Mantener a las compañías matrices con un endeudamiento reducido.	
Riesgo derivado del retraso en la firma del contrato.	Realizados los tramites exigidos hasta la firma del contrato concesional, cualquier retraso en la firma del contrato puede afectar tanto al inicio de las obras y por tanto al inicio de la explotación.	Alteración del plan económico y financiero incluido en la oferta como consecuencia del incremento en los plazos previstos.	La correcta preparación de proceso por parte de la administración y del concesionario es necesaria para el estricto cumplimiento de los plazos.	Si el retraso es como consecuencia de actos imputables a la administración el concesionario puede reclamar indemnización por los daños y perjuicios ocasionados.
	Concesionario			

Fase III. Actos posteriores firma del Contrato de concesión y previos al inicio de la construcción. Financiación

Riesgo	Definición / Asignación	Valoración	Mecanismos de mitigación
Riesgo de Financiación del proyecto	Consiste en la dificultad en la consecución de financiación o variación de condiciones financieras respecto a las incluidas en el Plan Económico Financiero de la oferta. Una vez conseguida la financiación con la firma del contrato con las entidades financieras, este riesgo se transmite convirtiéndose en los riesgos asociados a los créditos estructurados de las entidades financieras.	Impacto en el PEF. El sobrecoste es la diferencia entre el interés sobre la deuda previsto en la oferta y el exigido por las entidades financieras o por los socios en el caso de que se adopte la solución del Corporate Finance. Si las nuevas condiciones exigidas por las entidades financieras convierten en inviable el proyecto puede ser motivo de resolución del contrato perdiendo por tanto todo el capital invertido por los agentes privados.	No se puede establecer mitigación sobre la incertidumbre de financiación pues la carta de condiciones conocida como Term Sheet, facilitada por las entidades financieras en el proceso de preparación de la oferta no es vinculante. La única mitigación posible sobre el incremento del interés en la financiación del proyecto consiste en aportar garantías adicionales por parte de los socios de la SPV. De esta forma el método tradicional de financiación el Project Finance se convierte en un instrumento mas cercano al Corporate Finance. Exigir experiencia en obtención de financiación de acuerdo con los requerimientos de endeudamiento del proyecto. Tener en cuenta los nuevos actores y las vigencias futuras
	Concesionario	Comentarios	
	Cuando existen en el mercado condiciones financieras muy adversas como las acontecidas tras la crisis iniciada a finales de 2007 las exigencias de las entidades financieras convierten en muchos casos los proyectos en inviables desde el modelo del Project Finance. La solución adoptada en estos casos por las entidades consiste en optar por financiación corporativa con los recursos de las empresas adjudicatarias. Esta solución reduce sensiblemente la tasa de retorno del proyecto al exigir los accionistas rentabilidades superiores a las solicitadas por las entidades financieras y perder el escudo tributario.		
Riesgo de plazo en la consecución de la Financiación	Alteraciones en los mercados financieros pueden provocar que el plazo previsto para el cierre de la financiación se dilate considerablemente.	Impacto en el PEF si el capital aportado por los socios se agota sin conseguir la financiación necesaria de las entidades financieras los socios tienen que solicitar otros instrumentos financieros con mayor coste para el proyecto o realizar aportaciones complementarias. La valoración se realiza como la diferencia entre el coste del capital previsto en la oferta y el finalmente dispuesto.	La única mitigación posible es conseguir por parte de las entidades financieras el compromiso vinculante durante el proceso de redacción de la oferta.
	Concesionario	Comentarios	
	Los plazos previstos para cerrar la financiación del proyecto pueden verse incrementados considerablemente en periodos de crisis financieras o de alteraciones e incertidumbres en los mercados. En el caso en que el plazo se dilate considerablemente pueden existir dos posibilidades: 1º Si la sociedad concesionaria no agota el capital social aportado antes del cierre de la financiación: el proceso no se interrumpe y los sobrecostes generados son muy reducidos. 2º Si la sociedad concesionaria agota el capital social aportado antes del cierre de la financiación: las posibilidades tras agotar el capital social incrementan considerablemente los costes de la operación. Un incremento de capital social con la retribución exigida por los socios, solicitud de créditos puente, etc... Estos plazos pueden incrementarse considerablemente haciendo que inviable el proyecto tras el tiempo transcurrido desde la formalización de la SPV y la aportación del capital social para comenzar las obras. En estos supuestos la aportación mediante créditos puente, con recurso de los accionistas, puede mitigar los efectos del plazo de cierre de la financiación La crisis crediticia iniciada en septiembre del 2007 ha incrementado los plazos hasta llegar a múltiplos de cinco. En algunos proyectos el retraso en el cierre de la deuda ha obligado a renunciar a la concesión y a perder el capital invertido.		
Riesgo de refinanciación	Las oscilaciones del mercado pueden provocar que no pueda financiarse el proyecto mediante deuda senior. En este caso las alternativas se basan en financiación a un plazo muy inferior al de la duración del contrato de concesión con el consiguiente problema de refinanciación cuando se cumpla el plazo fijado.	Impacto sobre el PEF. La valoración se sustenta sobre el diferencial entre el tipo de interés de la deuda senior y de la obtenida, por ejemplo mini-perm, incluidas los gastos de estudio y comisiones.	Estructura de financiación mas adecuada para el proyecto mediante negociación con las entidades financieras. Las oscilaciones del mercado y las incertidumbre que genera el proyecto pueden determinar el tipo de financiación que las entidades financieras pueden aceptar.
	Concesionario / Entidades financieras		

Fase III. Actos posteriores firma del Contrato de concesión y previos al inicio de la construcción. Financiación

Riesgo	Definición / Asignación	Valoración	Mecanismos de mitigación
Comentarios			
	<p>Las opciones de financiación para un proyecto concesional son las siguientes.</p> <p>Créditos puente: Financiación inicial a corto plazo (1-3 años), que permite iniciar la ejecución del Proyecto, hasta que se consiga cerrar la financiación a largo plazo. No tiene en cuenta el riesgo del Proyecto, ya que descansa en la garantía de los sponsors. Su precio depende del plazo, de la calidad de los sponsors y del Proyecto</p> <p>Mini-Perm: Financiación a corto plazo (5-9 años). Puede tener calendario de amortización contractual o algún mecanismo de amortización anticipada obligatoria, % cash sweep. En el momento del vencimiento, el principal pendiente (balloon), puede tener o no riesgo de refinanciación. Permite ver a las entidades financieras cómo arranca el Proyecto. Normalmente exigencia de cobertura de la deuda por el 100% del nominal durante todo el plazo</p> <p>Crédito senior o a Término: Financiación estructurada a largo plazo (>15 años). Se estructura a partir del RCSD y del plazo de la concesión. Tiene un calendario de amortización contractual y adicionalmente puede tener algún mecanismo de amortización anticipada obligatoria (% cash sweep) en función de algún ratio financiero. Normalmente exigencia de cobertura de la deuda por un % del nominal durante la vida media del Préstamo. Es el método habitual en el Proyecto Fianance pero las oscilaciones del mercado pueden dificultar el uso de este instrumento de financiación.</p> <p>Soft-Mini-Perm: Financiación estructurada sobre la base de una amortización del préstamo a largo plazo. A partir de un determinado año, coincidente con el plazo de un mini-perm, amortización anticipada obligatoria con "full cash sweep". Aumento progresivo de los márgenes. Se reduce el plazo de vencimiento del préstamo. Puede presentar ineficiencias a la hora de cerrar coberturas</p>		
Riesgo sobre el Tipo de Interés del Capital	La sensibilidad del tipo de interés sobre la vida el proyecto es una de los mayores condicionantes exógenos de la rentabilidad obtenida del mismo. Variaciones importantes del tipo de interés pueden convertir un proyecto económicamente rentable en un proyecto con importantes pérdidas.	Se realiza la valoración mediante la sensibilidad de los tipos de interés en el plan económico financiero de acuerdo con las variaciones históricas y la previsión del mercado	Se debe decidir sobre la conveniencia de establecer mecanismos de cobertura de riesgos de tipos de interés, mediante contratos de cobertura, durante construcción junto con el colaborador privado y banco o garante del tramo de financiación a riesgo proyecto
	Concesionario / Entidades financieras		El riesgo de tipo de interés debe reducirse, en este sentido, a variaciones en el mismo desde la fecha de firma del contrato hasta el momento de efectuar las disposiciones y posteriormente debería ser cubierto en su caso con los instrumentos que procedan.
	Comentarios		
	<p>Las variaciones en los tipos de interés pueden producir: una menor rentabilidad del colaborador privado</p> <p>Posibles dificultades para afrontar el servicio de la deuda</p> <p>Incumplimiento de "covenants" de entidades financieras</p>		
Riesgo cambiario sobre el capital	El riesgo cambiario incluye la volatilidad del tipo de cambio y el riesgo de convertibilidad y transferencia.	Se analiza la volatilidad del tipo de cambio para verificar el alcance de las posibles devaluaciones y el efecto de ellas sobre el proyecto.	Es posible usar instrumentos financieros derivados y swaps con el fin de mitigar la volatilidad del tipo de cambio. Sin embargo, por lo general estos mercados derivados no se encuentran bien desarrollados en los mercados emergentes o sólo se puede utilizar a un costo extremadamente alto.
	Concesionario		
Comentarios			
	<p>La mejor forma de evitar el riesgo sobre el tipo de cambio es financiar el proyecto en la moneda del propio país. De esta forma se reduce el riesgo de tipo de cambio al devaluarse o apreciarse el proyecto en la misma cuantía que la moneda, por este método, tan sólo existiría el riesgo sobre el capital aportado si este no proviene del propio país.</p>		
Riesgo de aseguramiento o de sindicación	Es práctica habitual que se nombre un banco asegurador que se compromete a syndicar el crédito, quedándose con el porcentaje en el que esté interesado. En momentos en los que existen perturbaciones en el mercado o que el proyecto no interesa lo suficiente a las entidades financieras, el banco asegurador corre el riesgo de que no se reparta todo el crédito previsto y tenga que asumir la parte del crédito no sindicado.	La valoración supone asumir mas riesgo por la adopción de una mayor participación que la prevista o aceptable por el departamento de riesgos de la entidad.	La mitigación del riesgo consiste en un elevado conocimiento de la evolución del mercado y del compromiso del resto de las entidades financieras, así como un equipo de valoración de riesgos con la preparación necesaria y la experiencia debida.

Fase III. Actos posteriores firma del Contrato de concesión y previos al inicio de la construcción. Financiación			
Riesgo	Definición / Asignación	Valoración	Mecanismos de mitigación
	Entidades financieras		
	Comentarios		
	Las entidades financieras cobran una comisión de sindicación o de estructuración en función de la dificultad prevista para repartir el préstamo entre el resto de las entidades. En la actualidad la entidad aseguradora del crédito ha desaparecido sustituyéndose por el Club-Deal. Se trata de un grupo de entidades financieras que se unen para abrir un proceso de negociación que culmine con la estructuración de la deuda. Suele ser un proceso más largo y costoso que la sindicación bancaria en el que una entidad se encarga del proceso por lo que cobra una comisión de estructuración pero no adopta el compromiso del asegurador.		
Riesgo de liquidez sobre la deuda	Es la posibilidad de que una institución financiera no pueda cumplir un compromiso financiero con un cliente o mercado en algún lugar, moneda o momento determinado. Los riesgos de volatilidad de las tasas de interés, tasas de cambio o precios se denominan con carácter general riesgos de mercado.	No se puede hacer una valoración pues depende las condiciones del mercado en cada instante en el que se solicita la disposición	La mitigación del riesgo consiste en un elevado conocimiento de la evolución del mercado y del compromiso de la entidad financiera. El PF es intensivo en capital, abarca periodos largos de financiación, sus costes financieros están muy ajustados a la TIR del proyecto y del accionista: -menor plazo -menor importe -más caro
	Entidades financieras		
	Comentarios		
	Las exposiciones de liquidez pueden surgir de las actividades de "trading" relacionados con productos o mercados específicos; y de las actividades relacionadas con la obtención de fondos para la entidad. El primero es un riesgo en el cual no se puede deshacer una posición determinada al precio o cerca del precio del mercado, debido a la poca profundidad o desordenes del mismo. El segundo es el riesgo de no poder cumplir con las obligaciones de pago en la fecha de cancelación y surgen principalmente del desfase de activos, pasivos, y madurez de contratos de los compromisos adquiridos.		
Riesgo legal sobre la deuda	Es la contingencia de pérdida derivada de situaciones de orden legal, que puedan afectar la titularidad de las inversiones o la efectiva recuperación de su valor, que los contratos no sean legalmente aplicables o no estén correctamente documentados, o variaciones de orden normativo que impliquen cambio en las reglas de juego impuestas por el regulador.	Los acuerdos de Basilea incluyen el riesgo legal en el cálculo realizado sobre el riesgo operacional y por tanto se considera incluido dentro de los métodos citados en el riesgo operacional	La forma más adoptada en las entidades financieras consiste en invertir en aquellos países o regiones sin riesgo regulatorio o con un historial legal estable que cuenten con leyes claras, así como con un historial de inversiones que se desarrollan bajo un marco regulatorio estable.
	Entidades financieras		
Riesgo operacional u operativo sobre la deuda	Se define como el riesgo de pérdida debido a la inadecuación o a fallos de los procesos, el personal y los sistemas internos de las entidades financieras. Este riesgo se incluye habitualmente dentro del diferencial de interés exigido por las entidades financieras.	Existen distintos métodos que se utilizan para calcular el riesgo operacional	La mitigación del riesgo consiste en un elevado conocimiento de la evolución del mercado y del compromiso del resto de las entidades financieras, así como un equipo de valoración de riesgos con la preparación necesaria y la experiencia debida.
	Entidades financieras		
	Comentarios		
	Los métodos más utilizados del cálculo del riesgo operacional son: Método del indicador básico: se cubre el riesgo operativo con un capital equivalente al promedio de los últimos años de un porcentaje de sus ingresos brutos anuales Método estándar: se divide la actividad del banco por cada línea de negocio y se asigna un factor de riesgo operacional a cada línea de negocio que se multiplica por el ingreso bruto de cada línea de negocio. Existen también métodos de cálculo avanzados.		
Riesgo de contraparte sobre la deuda	Posibilidad de incumplimiento de las obligaciones contractuales entre la entidad financiera y el sector real o financiero.	No existe valoración.	Establecer relaciones de financiación con actores o agentes con un historial crediticio aceptable así como contar con el personal con la preparación necesaria y experiencia suficiente.
	Entidades financieras		
	Comentarios		
	Se genera entre otros por incumplimiento en la entrega de documentos, ignorancia de los acuerdos de neteo para la liquidación de los contratos de derivados y problemas operativos o resolución de los mismos		

Fase III. Actos posteriores firma del Contrato de concesión y previos al inicio de la construcción. Financiación

Riesgo	Definición / Asignación	Valoración	Mecanismos de mitigación
Riesgo crediticio sobre la deuda	Posibilidad de que una entidad incurra en pérdidas y se disminuya el valor de sus activos como consecuencia de que sus deudores fallen en el cumplimiento oportuno o cumplan imperfectamente los términos contractuales acordados.	La pérdida esperada puede definirse entonces como el monto de capital que podrá perder una institución como resultado de la exposición crediticia en un horizonte de tiempo dado	La mitigación de estos riesgos pasa por incorporar ingenierías de primera fila, establecer contratos con buenos proveedores y/o reducir el apalancamiento de la financiación y/o establecer mayor recurso contingente al sponsor, lo que repercutirá negativamente en las TIRes para el sponsor: -menor apalancamiento -más recurso -mayores mitigaciones del riesgo
	Entidades financieras		
	Comentarios		
<p>Así, la pérdida esperada se calcula como: $PE = PI \times S \times E$, donde, PI: Probabilidad de incumplimiento para el periodo dado. S: Severidad: es el porcentaje de la cantidad expuesta que la entidad pierde si los deudores incumplen sus obligaciones. E: Exposición: es el monto de los activos expuestos al incumplimiento en el periodo definido.</p> <p>La necesidad de medir el riesgo y promover que las instituciones financieras hagan una correcta evaluación de ellos ha sido un esfuerzo de todos los bancos nivel mundial.</p> <p>El comité de supervisión bancaria de Basilea ha sido precursor de la reglamentación de la medición integral de riesgos y el adecuado provisionamiento de capitales, para sobrellevar los posibles riesgos incurridos y evitar la quiebra de las instituciones financieras</p> <p>Para el cálculo de la probabilidad de incumplimiento, existen diferentes metodologías estadísticas con las que es posible predecir, según las características del cliente, la probabilidad de llegar a la altura de mora definida previamente como incumplimiento, en un período dado. Entre estas metodologías están análisis discriminante, regresión logística, análisis probit, redes neuronales, matrices de transición y árboles de decisión, que son las más comúnmente usadas en el sector financiero.</p>			

Fase IV. Fase de construcción			
Riesgo	Definición / Asignación	Valoración	Mecanismos de mitigación
Riesgo de expropiaciones	El importe de expropiaciones valorado en los distintos proyectos y considerado en las ofertas de los licitadores, puede verse incrementado considerablemente por sentencias judiciales como consecuencia de los litigios emprendidos por los afectados.	Con una legislación y jurisprudencia desfavorable, no se puede realizar una valoración acertada sobre el riesgo expropiatorio. La alteración del plan económico y financiero incluido en la oferta como consecuencia del sobrecoste de expropiaciones puede quedar compensado por medio del reequilibrio como consecuencia de un echo imprevisible.	Legislación adecuada que permita tener en consideración las posibles contingencias. Si el impacto de decisiones judiciales, sobre el Plan económico financiero es considerable, el adjudicatario puede solicitar el reequilibrio como consecuencia de un hecho imprevisible.
	Los errores de diseño en los proyectos también pueden suponer un incremento en la ocupación de las obras y por tanto un sobrecoste que tienen que asumir el adjudicatario.		Compromiso por parte de la administración que compense los desajustes generados por un derecho administrativo, el expropiatorio. Correcta revisión del proyecto antes de presentar la oferta de la licitación
	Concesionario - Administración		
	Comentarios		
De acuerdo con los nuevos criterios del Eurostat, el riesgo expropiatorio debe asumirlo el contratista o adjudicatario para que el importe del proyecto se considere fuera del balance de la administración, este condicionante no permite mitigar en gran medida el riesgo expropiatorio.			
Las entidades financieras no están depuestas a asumir el riesgo derivado de los sobrecostes de expropiaciones. En diversos proyectos como consecuencia de sentencias judiciales estos sobrecoste se han incrementado en tal cuantía que convertían el proyecto en inviable. Por este motivo las entidades financieras exigen garantía corporativa para afrontar el riesgo expropiatorio			
Riesgo puesta a disposición de los terrenos para su ocupación por el Contratista	Retrasos producidos como consecuencia de los trámites necesarios hasta realizar la ocupación de los terrenos por parte del contratista.	Retrasos en terminación de las obras/puesta en marcha del servicio	Si el impacto sobre el Plan económico financiero es considerable, el adjudicatario puede solicitar el reequilibrio como consecuencia de un echo atribuible a la Administración
	Concesionario – Administración	Sobrecostes	
	Comentarios		
Los trámites legales expropiatorios son asumidos por las administraciones pues son quienes disponen de la capacidad legal para adoptar la solución expropiatoria. Es resto de operaciones necesarias son atribuidas al concesionario. La nueva legislación europea obliga a que el importe de las expropiaciones sea asumido por el concesionario.			
Riesgo asociado a la tramitación de las licencias y autorizaciones dependientes de otras administraciones	Retrasos asociados a la tramitación de las licencias y autorizaciones municipales o dependientes de otras administraciones o denegación de los mismos	Retrasos en terminación de las obras/puesta en marcha del servicio	Adecuada coordinación entre administraciones
	Concesionario	Sobrecostes como consecuencia de los retrasos generados.	Conocimiento del adjudicatario de los procedimientos plazos mínimos habituales y previsión de los mismos.
	Comentarios		
La falta de colaboración entre administraciones puede ocasionar importantes trastornos al concesionario.			

Fase IV. Fase de construcción			
Riesgo	Definición / Asignación	Valoración	Mecanismos de mitigación
Riesgo asociado a la redacción del proyecto de ejecución (riesgo técnico incluyendo defectos o errores)	Los errores cometidos durante el proceso de redacción del proyecto de construcción exigido en la Fase III por la administración, pueden provocar un gran impacto sobre los costes asociados a las obras, no contemplados en el Plan Económico Financiero.	Incremento de presupuesto como consecuencia de los sobrecostes producidos por los errores u omisiones del proyecto de construcción	Es necesaria una correcta definición de los costes de construcción de la infraestructura.
	Concesionario		Redacción de proyecto realizada por una firma de reconocido prestigio. Poner a disposición del equipo redactor los medios necesarios para la correcta definición del proyecto.
	Comentarios Los errores de diseño en el trazado, geotécnicos, expropiatorios, etc, pueden suponer una alteración muy importante sobre el importe de las obras y el Plan Económico Financiero. Bajo el supuesto de que se establezca un proceso de diálogo competitivo entre la Administración y los potenciales colaboradores (con anterioridad a la petición de una oferta final para la adjudicación del Contrato), cabría esperar que la definición y grado de conocimiento del Proyecto y sus singularidades por parte de la Administración y el colaborador privado permitiera mitigar los mismos de manera adecuada. Si los errores son como consecuencia de actos imputables al concesionario, este no puede reclamar indemnización por los daños y perjuicios ocasionados no el reequilibrio de la concesión.		
Riesgo asociado a la elaboración de los distintos planes (riesgo técnico incluyendo defectos o errores)	Los errores cometidos durante el proceso de redacción de la documentación exigida por la administración en la Fase III por la administración, pueden provocar sobrecostes o sanciones administrativas contempladas en los pliegos así como en retraso en la finalización	Retrasos en la ejecución de la obra o sanciones administrativas. Alteración del plan económico y financiero incluido en la oferta.	Personal con la preparación necesaria y experiencia en la elaboración de los distintos planes requeridos
	Comentarios Si los errores son como consecuencia de actos imputables al concesionario, este no puede reclamar indemnización por los daños y perjuicios ocasionados no el reequilibrio de la concesión.		
Riesgo de sobrecostes de construcción (general)	Probabilidad de que el monto y la oportunidad de la inversión no sean los previstos por consideraciones relacionadas con tres componentes: variación en cantidades de obra, precio (sin tener en cuenta la inflación ni en materiales ni en mano de obra) y plazo	Sobrecostes de construcción	La administración responsable debe hacer una buena estructuración del proyecto y asignar el riesgo correctamente. El grado de definición de los estudios o proyectos previos es clave para poder valorar correctamente el importe de las obra. También debe permitir al licitador disponer del tiempo y la documentación necesaria para estudiar correctamente la obra. Contrato "Llave en mano"
	Concesionario		
	Comentarios La transferencia del riesgo de construcción es básica en cualquier contrato de CPP y así lo exigen los nuevos criterios europeos. Es altamente eficiente desde el punto de vista presupuestario, pues es un riesgo que el privado acepta asumir sin que por ello plantee exigir una elevada contraprestación, y por el contrario el beneficio derivado para la Administración por la no asunción de la potencial pérdida, en caso de retrasos o incrementos de coste de la obra, es sustancial. No se debe identificar un riesgo especial de diseño, en la medida en que la estructura general del contrato pretende la apropiación de los estudios y diseños por parte del contratista, o la realización de unos propios, siendo la tarea de hacer los diseños no un riesgo sino una obligación. En caso de que el contratista tenga la oportunidad de incluir variaciones a trazados o diseños, asume los sobrecostes producidos por cualquier cambio, de acuerdo con lo establecido en los pliegos		
Riesgo de sobrecostes de construcción (Geológico)	Superficie y taludes: Probabilidad de que el monto y la oportunidad de la inversión no sean los previstos debido a diferencias geológicas o geotécnicas respecto a los trabajos o estudios previos	Sobrecostes de construcción / Incremento de las necesidades de financiación	La administración debe exigir requisitos de experiencia en este tipo estudios, diseño y construcción de túneles.
	Túneles: Probabilidad de que el monto y la oportunidad de la inversión no sean los previstos debido a diferencias geológicas o geotécnicas en la definición de los túneles.		El licitador debe complementar mediante trabajos geotécnicos y de caracterización del terreno, los datos recogidos en estudios previos o proyectos facilitados por la administración.
	Concesionario		

Fase IV. Fase de construcción			
Riesgo	Definición / Asignación	Valoración	Mecanismos de mitigación
	<p>Comentarios</p> <p>El riesgo geológico es una de las grandes incertidumbres de cualquier proyecto. Los trabajos geotécnicos habituales suelen caracterizar el terreno con un grado de definición satisfactorio, sin embargo los elevados importes de estos trabajos suelen influir en la decisión del licitador de limitar el número de ensayos a realizar pues los todos los gastos adicionales a los incluidos en los estudios o proyectos previos facilitados por las administraciones corren a cargo de los licitadores.</p> <p>Es habitual que varios licitadores se unan para afrontar el importe de los trabajos geotécnicos complementarios que permitan definir correctamente las características del terreno. La interpretación de estos trabajos así como los criterios y las medidas a adoptar en cada caso forman parte de la solución de cada licitador y quedan reflejados en la oferta técnica y económica presentada.</p>		
Riesgo de sobre-costes de construcción (Hidrológico)	Probabilidad de que el monto y la oportunidad de la inversión no sean los previstos debido a problemas hidrológicos, en especial, corrientes de agua, etc	Sobrecostes de construcción / Incremento de las Necesidades de financiación	Definir las pruebas previas necesarias que soporten los estudios y diseños correspondientes
	Concesionario		
<p>Comentarios</p> <p>Si se trasfiere un componente de un riesgo hidrológico, se debe hacer con fundamento en información de carácter técnico pero debe reflejarse en una suma determinada o determinable desde el momento de la apertura del proceso de licitación</p>			
Riesgo de sobre-costes de construcción (Arqueológico)	Probabilidad de que el monto y la oportunidad de la inversión no sean los previstos debido a yacimientos arqueológicos que no estaban previstos en los estudios previos o previstos pero de mayor importancia que la supuesta en dichos estudios.	Sobrecostes de construcción por paralización de las obras construcción / Incremento de las Necesidades de financiación	El único mecanismo de mitigación es iniciar las obras en aquellos yacimientos conocidos de forma que la posible paralización del tramo de obra permita seguir ejecutando el resto de plan previsto.
	Concesionario		
<p>Comentarios</p> <p>La definición arqueológica de los estudios previos suele ser detallada en aquellos casos conocidos. Sin embargo existe la posibilidad de encontrar yacimientos no clasificados. Localizar yacimientos arqueológicos no clasificados pueden producir que los plazos previstos para ejecutar la obra se dilaten considerablemente pues precisan de estudios arqueológicos diversos sin que los trabajos de obra afecten a los trabajos arqueológicos.</p>			
Riesgo de retraso en el período de construcción	Retrasos en terminación de las obras y de la puesta en marcha del servicio producen que el inicio de los ingresos se retrase igualmente.	Pérdida de ingresos y sobrecostes	Contratos de seguros de pérdida de ingresos anticipada (ALOP) Contrato llave en mano en el que se determinan los plazos para finalizar las obras
	Concesionario / Administración		
<p>Comentarios</p> <p>Los retrasos en la ejecución de las obras por causa imputable al colaborador privado, serían responsabilidad de este último, que asumiría los costes asociados. Si el retraso es imputable a la Administración el concesionario puede reclamar por los daños y perjuicios ocasionados (pérdida de ingresos).</p> <p>No se debería producir el devengo de ninguna retribución a favor de la Sociedad Contratista CPP hasta la puesta en servicio de las infraestructuras, pudiéndose definir un escenario de apertura parcial de unidades funcionales susceptibles de explotación independiente si así lo determinan los pliegos del concurso.</p> <p>Durante el periodo de instalación de los equipos (puesto a disposición por la Administración), es necesario delimitar en qué medida este proceso afecta a la operatividad del resto de las instalaciones. Se puede establecer un plan de puesta en marcha acordado con la Administración que implicaría que el colaborador privado será responsable del diseño y/o ejecución de dicho plan.</p>			
Riesgo incumplimiento de los estándares de calidad / deficiencias técnicas de la obra.	Derivado del incumplimiento de los estándares de calidad incluidos en los pliegos o deficiencias técnicas de la obra ejecutada.	Pérdida de capital por deficiencia en los ingresos o por penalizaciones impuestas	Control exhaustivo de los criterios de calidad incluidos en los precios sobre los que las administraciones realizan el control
	Concesionario		

Fase IV. Fase de construcción			
Riesgo	Definición / Asignación	Valoración	Mecanismos de mitigación
Riesgo tecnológico	Riesgo incluido en tanto en la LCSP como habitualmente en los pliegos	Concurrencia de licitadores	No existen mecanismos de mitigación
	Concesionario / Administración	Deficiencias en el funcionamiento de los equipos	
	Comentarios		
Una especial característica de este proceso es que integra dentro del mismo la dotación de servicios operativos y servicios no operativos. Esta alternativa exige un adecuado equilibrio entre la solvencia tecnológica y la experiencia en el proceso constructivo del nuevo edificio, por parte de los licitadores.			
Riesgo de existencia de factores externos con efecto negativo en el proceso constructivo (riesgo medioambiental)	Riesgo similar al arqueológico pues los estudios medioambientales contenidos en el estudio de viabilidad, anteproyecto o proyecto deben contener las medidas medioambientales necesarias.	Sobrecostes de construcción	
	Concesionario / Administración	Retrasos	
	Comentarios		
La Declaración de Impacto Ambiental redactada por el Ministerio de Medio Ambiente valora la viabilidad medioambiental del proyecto y establece las medidas mínimas necesarias que es preciso adoptar en caso de que la solución adoptada sea viable. El adjudicatario debe adoptar dichas medidas e incluir las consideraciones a las que la DIA hace referencia en el proceso de redacción del proyecto constructivo o de construcción Se debe asegurar el cumplimiento de los máximos requerimientos medioambientales, tanto en la construcción como en la explotación de las infraestructuras.			
Riesgo de inflación	Al realizar la oferta el licitador tienen en cuenta los costes de mano de obra y material disponibles en ese momento. Alteraciones en los mercados o elevados índices de inflación pueden producir que estos costes se incrementen considerablemente o se reduzcan como consecuencia de un fuerte déficit de demanda.	Sobrecostes de construcción / Infracostes de construcción	Contrato llave en mano
	Concesionario		
	Comentarios		
Cuanto mayor sea el plazo para la ejecución de las obras y el inicio de la explotación mayor será el riesgo que debe asumir el contratista adjudicatario. Contrato llave en mano: permite transferir el riesgo de inflación del adjudicatario de la concesión a agentes ajenos a la misma.			
Riesgo de Fuerza Mayor	En casos de fuerza mayor y siempre que no exista actuación imprudente por parte del contratista, éste tendrá derecho a una indemnización por los daños y perjuicios que se le hubieren producido. El artículo 214 de la LCSP define los casos de fuerza mayor.	Sobrecostes derivados de retrasos en terminación de las obras/puesta en marcha del servicio así como por los daños causados.	No existe mitigación salvo la contratación de seguros especiales solicitados por las administraciones e incluidos en los pliegos.
	Concesionario / Administración (según art. 214 de la LCSP es retenido por la Admón. pero matizable por la exigencia de la contratación de seguros con un nivel mínimo de coberturas)	Sobrecostes	
	Comentarios		
En el caso de fuerza mayor se suelen establecer compensaciones al colaborador privado que pueden consistir en una compensación equivalente al valor del proyecto, deducido el valor las aportaciones de las Administraciones en concepto de posibles subvenciones o ayudas (no establecidas en el Caso). El valor del proyecto deberá calcularse descontando el valor de las amortizaciones acumuladas, y añadiendo las inversiones de reposición que hubieran tenido lugar por su valor neto. La cifra anterior se calculará teniendo en cuenta, para su deducción, las indemnizaciones a recibir por la Administración de terceros contratistas y las provenientes de las pólizas de seguro respectivas. Se podría añadir una cifra adicional en concepto de lucro cesante, en el caso de rescisión por causas imputables a la Administración.			

Fase V. Fase de explotación			
Riesgo	Definición / Asignación	Valoración	Mecanismos de mitigación
Riesgo de demanda	Incluido en el clausulado del contrato (o pliegos) de acuerdo con el artículo 120 de la LCSP, se define como el riesgo asociado a la utilización de distintos activos de la concesión por parte de los usuarios públicos o privados.	Diferencia entre la demanda prevista en el PEF y la real tras la entrada en servicio de la concesión	Realizar detallados estudios de demanda (de tráfico en el caso de concesión de autovías) que permitan estimar el caso más desfavorable o pesimista al realizar la oferta.
	Concesionario	Menor rentabilidad del colaborador privado . Posibles dificultades para afrontar el servicio de la deuda.	En el caso en que el riesgo de demanda provoque la quiebra de la concesión la responsabilidad patrimonial de la Administración (RPA) asume los activos pendientes de amortizar
	Comentarios		
	Es habitual en concesión de autovías y supone el riesgo más importante e incierto que asume el contratista. Los estudios de tráfico incluidos en los estudios previos se basan en distintas variables macroeconómicas y sociales que pocas veces se cumplen. El licitador debe realizar sus propias hipótesis, incluso su propio estudio de tráfico. El limitado plazo disponible para presentar las ofertas hace inviable que el licitador pueda realizar dichos estudios asumiendo el contenido en los estudios previos y adoptando distintas hipótesis que minimicen la demanda contenida en los mismos. Estas soluciones se han mostrado ineficaces produciendo la quiebra de varias concesiones al disponer de tráficos inferiores al 50 % del incluido en los estudios administrativos En consecuencia, en la actualidad es muy improbable que las entidades financieras asuman proyectos con riesgo de demanda en España. Se deberían establecer mecanismos que mitiguen el impacto asociado a este riesgo, permitiendo ajustar la retribución en determinados supuestos o estableciendo límites máximos y mínimos de demanda que puede asumir el adjudicatario. Estas soluciones abrirían de nuevo las concesiones con riesgo de demanda a los mercados financieros. La experiencia acumulada en contratos con riesgo de demanda que finalizan con la quiebra de la sociedad concesionaria por reducido tráfico, demuestra que la responsabilidad patrimonial de la Administración permite a las entidades financieras recuperar casi todo el capital invertido como deuda. Son los accionistas de la sociedad quienes habitualmente pierden el capital invertido en la concesión pues la inviabilidad del negocio se muestra tras un plazo reducido desde el inicio de la explotación, por tanto el importe amortizado es reducido y la relación de la deuda beneficia a las entidades financieras ante los accionistas.		
Riesgo de disponibilidad	Al igual que el riesgo de demanda el riesgo de disponibilidad debe estar incluido en el clausulado del contrato (o pliegos) de acuerdo con el artículo 120 de la LCSP, se define como el riesgo asociado al cumplimiento de distintos criterios de calidad que permitan para el correcto servicio a los usuarios. Los distintos criterios quedan reflejados en los pliegos que forman parte del contrato concesional.	Importe de las penalidades impuestas o pérdida de ingresos por incumplimiento de los criterios de calidad	Supervisión interna continua para cumplir con los criterios de disponibilidad incluidos en el contrato concesional evitando de esta forma cualquier penalidad o pérdida de ingresos
	Concesionario	Comentarios	
	Una parte sustancial de los ingresos del proyecto provienen de los pagos por disponibilidad. En este sentido, la principal garantía para los financiadores del repago y retribución de los fondos aportados son los flujos de efectivo generados por el Proyecto, lo que a su vez y en función del mecanismo de deducciones, dependerá de la prestación diligente de los servicios conforme a los estándares (disponibilidad y grado de calidad) que se establezcan finalmente en el contrato. Los nuevos criterios europeos contables asemejan las concesiones con riesgo de disponibilidad a un arrendamiento financiero pues el concesionario únicamente tiene que cumplir con los criterios definidos en los pliegos y por tanto no asume ningún riesgo adicional o exógeno a su control. Cumpliendo con los criterios de calidad exigidos se asegura el buen fin de la concesión.		
Riesgo de sobre - costes de mantenimiento de las infraestructuras	Costes de mantenimiento superiores a los estimados en la oferta inicial como consecuencia de errores en la determinación de los mismos, por fatiga o desgaste de los activos por una utilización superior a la estimada o por un deterioro excesivo	Disminución del cash flow operativo generado por la explotación de la concesión.	Control interno continuo de la calidad
	Concesionario	Comentarios	
Los costes de operación y mantenimiento deben ser asumidos por el concesionario como parte del contrato concesional.			

Fase V. Fase de explotación			
Riesgo	Definición / Asignación	Valoración	Mecanismos de mitigación
Riesgos de sobre-costes en inversiones de reposición de las infraestructuras	Importes de inversiones superiores a los estimados en la oferta inicial como consecuencia de errores en la determinación de los mismos. Inadecuada estimación por parte de adjudicatario	Disminución del cash flow operativo generado por el colaborador	Adecuada estimación de las inversiones necesarias para lo que es preciso contar con un equipo con la preparación necesaria
	Concesionario		
Comentarios			
Los costes de inversiones previstas en el contrato concesional o en los estudios previos deben ser asumidos por el adjudicatario.			
Riesgo de Inflación	Al realizar la oferta el licitador tienen en cuenta los costes de mano de obra y material disponibles en ese momento. Alteraciones en los mercados o elevados índices de inflación pueden producir que estos costes se incrementen considerablemente o se reduzcan como consecuencia de un fuerte déficit de demanda.	Sobrecoste de explotación en la medida que la inflación en costes no se vea compensada por actualizaciones en: tarifas y pagos por disponibilidad	Ajustar las tarifas con la inflación anual. De esta forma se puede paliar los fuertes incrementos en materiales y la repercusión de la inflación sobre la mano de obra.
	Concesionario / Entidades financieras		
Comentarios			
La actualización de la contraprestación será a partir del inicio de operación (a partir del primer mes vencido de operación)			
La no actualización de tarifas o pagos conforme al contrato de colaboración podría suponer una ruptura del equilibrio económico – financiero de la concesión.			
Riesgo de rescate por causas imputables al concesionario	Por causas imputables al concesionario la concesión puede ser rescatada por la administración como consecuencia de la gestión ineficaz del adjudicatario	Rescisión del contrato. Pérdida del capital invertido por en función del orden de prelación de la deuda y de los activos pendientes de amortizar de acuerdo a la RPA.	Correcta gestión de la concesión.
	Concesionario		Responsabilidad patrimonial de la administración (RPA) por la que asume los activos pendientes de amortizar.
Comentarios			
Por causas imputables al colaborador: habitualmente la cifra a percibir en caso de rescate de la concesión es la dos los activos pendientes de amortizar, por tanto y en función del orden de prelación de la deuda es habitual que los socios pierdan todo el capital invertido. Las entidades financieras suelen recuperar casi todo el capital comprometido mediante deuda.			
Riesgo de cambios en el proyecto como consecuencia de cambios exigidas por las administraciones	Durante el desarrollo del proyecto es habitual que la administración concedente a petición de las administraciones locales afectadas, soliciten modificaciones en el proyecto original de forma que los cambios producidos beneficien los intereses locales.	Diferencia entre el importe previsto en el proyecto y el realmente ejecutado.	La LCSP no permite tales cambios o modificaciones de las condiciones iniciales de los contratos que no se produzcan por motivos técnicos para adaptar el proyecto a los condicionantes reales del entorno de las obras.
	Concesionario / Administración		El concesionario si es “obligado” o se siente influenciado para realizarlas puede solicitar el reequilibrio de la concesión por causas no imputables el mismo.
Comentarios			
Aunque las modificaciones del proyecto aprobado son habituales no deberían permitirse cambios adicionales a los técnicos necesarios para adaptar el diseño a los condicionantes no contemplados en los estudios previos. Es estos casos el concesionario o la administración deben solicitar el reequilibrio de la concesión como consecuencia de las diferencias entre las inversiones previstas y las realmente realizadas.			

6. DOCUMENTACIÓN CONTRACTUAL.

6.1. Contrato Concesión.

6.1.1. Definición

De acuerdo artículo 7 de la LCSP:

La concesión de obras públicas es un contrato que tiene por objeto la realización por el concesionario de algunas de las prestaciones a que se refiere el artículo 6, incluidas las de restauración y reparación de construcciones existentes, así como la conservación y mantenimiento de los elementos construidos, y en el que la contraprestación a favor de aquél consiste, o bien únicamente en el derecho a explotar la obra, o bien en dicho derecho acompañado del de percibir un precio.

En definitiva es un contrato administrativo por medio del cual el concesionario se compromete a realizar algunas prestaciones (construcción + conservación + mantenimiento) a cambio de una contraprestación que conforme a la LCSP es únicamente el derecho a explotar la obra.

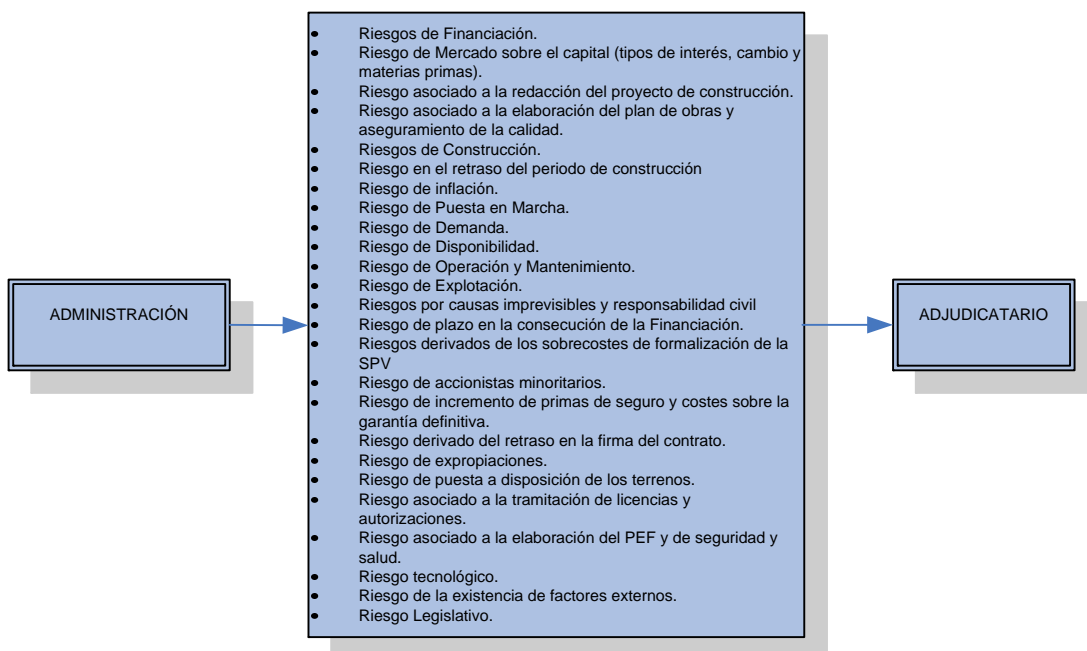
6.1.2. Agentes que intervienen



6.1.3. Riesgos transmitidos

Se trata del contrato por medio del cual las administraciones transmiten una gran parte de los riesgos presentes en modelo concesional y admite como contraprestación una serie de garantías que aseguren la correcta ejecución de las obras y explotación de las mismas.

En el apartado 4 del presente trabajo se analizan con detalle los riesgos presentes en el contrato. Se incluye un resumen de los mismos



6.1.4. Derechos y obligaciones del concesionario

Los concesionarios tendrán los siguientes derechos (Art. 228 LCSP):

- El derecho a explotar la obra pública y percibir la retribución económica prevista en el contrato durante el tiempo de la concesión.
- El derecho al mantenimiento del equilibrio económico de la concesión, en la forma y con la extensión prevista en el artículo 241.
- El derecho a utilizar los bienes de dominio público de la Administración concedente necesarios para la construcción, modificación, conservación y explotación de la obra pública. Dicho derecho incluirá el de utilizar, exclusivamente para la construcción de la obra, las aguas que afloren o los materiales que aparezcan durante su ejecución, previa autorización de la Administración competente, en cada caso, para la gestión del dominio público correspondiente.
- El derecho a recabar de la Administración la tramitación de los procedimientos de expropiación forzosa, imposición de servidumbres y desahucio administrativo que resulten necesarios para la construcción, modificación y explotación de la obra pública, así como la realización de cuantas acciones sean necesarias para hacer viable el ejercicio de los derechos del concesionario.
- Los bienes y derechos expropiados que queden afectos a la concesión se incorporarán al dominio público.
- El derecho a ceder la concesión de acuerdo con lo previsto en el artículo 209 y a hipotecar la misma en las condiciones establecidas en la Ley, previa autorización del órgano de contratación en ambos casos.
- El derecho a titular sus derechos de crédito, en los términos previstos en la Ley.
- Cualesquiera otros que le sean reconocidos por esta u otras Leyes o por los pliegos de condiciones.

El Concesionario recibirá de la Administración la colaboración necesaria en el primer periodo de la concesión para la puesta en marcha de todas las condiciones exigidas para la realización del servicio.

El concesionario, además de la ejecución de las obras, desarrollará las actividades propias en las que los servicios concedidos consisten (ya que le son transferidas las esferas de actuación administrativa correspondiente), por lo que estará revestido de las facultades necesarias para la gestión de dichos servicios, salvando los derechos de propiedad y sin perjuicio de terceros, pero con derecho a la protección administrativa para prestarlo y ejercer los poderes de policía que le sean delegados por el Órgano de contratación.

Obligaciones del Concesionario

Serán obligaciones generales del concesionario (Art. 229 LCSP):

- Ejecutar las obras con arreglo a lo dispuesto en el contrato.
- Explotar la obra pública, asumiendo el riesgo económico de su gestión con la continuidad y en los términos establecidos en el contrato u ordenados posteriormente por el órgano de contratación.
- Admitir la utilización de la obra pública por todo usuario, en las condiciones que hayan sido establecidas de acuerdo con los principios de igualdad, universalidad y no discriminación, mediante el abono, en su caso, de la correspondiente tarifa.
- Cuidar del buen orden y de la calidad de la obra pública, y de su uso, pudiendo dictar las oportunas instrucciones, sin perjuicio de los poderes de policía que correspondan al órgano de contratación.
- Indemnizar los daños que se ocasionen a terceros por causa de la ejecución de las obras o de su explotación, cuando le sean imputables de acuerdo con el artículo 198.
- Proteger el dominio público que quede vinculado a la concesión, en especial, preservando los valores ecológicos y ambientales del mismo.
- Cualesquiera otras previstas en ésta u otra Ley o en el pliego de cláusulas administrativas particulares.

En los pliegos se da una relación detallada de todas las obligaciones del concesionario, además de las estipuladas en la ley. A modo de resumen se enumeran obligaciones típicas del concesionario durante la fase de construcción y de explotación:

A. Obligaciones del Concesionario en la ejecución de las obras

- Obtener la licencia de obras y apertura municipal de las instalaciones a ejecutar.
- Realización de las obras, de acuerdo a los Pliegos, Anteproyecto y el Proyecto de dicha obra presentado por el concesionario y aprobado por el órgano de contratación.
- Realizar y abonar los gastos de ensayo y controles de calidad acordados por los Servicios Técnicos o la asistencia técnica contratada por el ayuntamiento para la supervisión de las mismas, así como los gastos derivados de controles que sean necesarios realizar como consecuencia de defectos en la calidad y ejecución de la obra, así como en las labores de explotación, especialmente en lo que a análisis bacteriológicos del agua se refiere, así como de las tareas de prevención de la salmonelosis y otros brotes de riesgo.
- Montar y determinar la organización general de la explotación, con expresión de rendimientos medios, debiendo tener a punto, en cualquier momento, los elementos auxiliares precisos para cualquier trabajo de reparación.
- Proveer las obras de las necesarias vallas y otros elementos de cerramientos, las acometidas de agua, luz, alcantarillado, etc.; de las de señalización e iluminación nocturna que, en su caso, se requieran, bien a pie de obra o en el recinto que se señale previamente.
- Asumir la responsabilidad de todos los accidentes, perjuicios y transgresiones que puedan ocurrir o sobrevenir como consecuencia directa o indirecta de la ejecución de las obras,

debiendo tener presente cuanto se determine en la legislación de obligado cumplimiento en la materia.

- Entrega al Órgano de contratación, si lo solicita, en todo momento, los libros contables del control de la gestión de las obras y servicios objeto de la concesión.
- El concesionario adquiere la responsabilidad de entregar las obras de construcción de forma que pueda ser utilizada para la puesta en servicio de acuerdo con lo estipulado en las autorizaciones previa y de funcionamiento otorgada por la administración regional y al proyecto aprobado.
- El concesionario deberá suscribir una póliza de seguro que cubra los costes de reposición en caso de siniestro total o parcial de la infraestructura de la obra; asimismo estarán cubiertos los riesgos de lesiones o siniestro por el funcionamiento de la obra pública, además de la cobertura de responsabilidad civil por daños a terceros. A tal fin, se presentará un proyecto de póliza de seguros junto con la documentación técnica de la oferta, que deberá convertirse en póliza de seguros en el plazo de diez días desde la notificación de la adjudicación definitiva y con carácter previo a la formalización del contrato. El adjudicatario está obligado a liquidar puntualmente las correspondientes primas y a exhibir a requerimiento de la Administración tanto las pólizas como los recibos acreditativos del pago de las mismas correspondientes a cada periodo contratado o renovado.
- Una vez finalizadas las obras deberá estar suscrita la correspondiente acta de comprobación y valoración de las obras por parte del Responsable del contrato o del Director de las obras designado por el concesionario, la asistencia técnica y los representantes de la Administración si así se estima, siendo de aplicación lo que establezca la normativa vigente en materia de contratación de obras públicas en cuanto a recepción, plazo de garantía y responsabilidad por vicios ocultos.

B. Obligaciones del Concesionario en la explotación:

- Explotar la obra con la continuidad convenida y garantizar a los usuarios, el derecho a utilizarlo en las condiciones que hayan sido fijadas en el presente Pliego, y el Proyecto de Explotación.
- Hacerse cargo de la recaudación de tarifas que corresponden al usuario por la utilización de la infraestructura.
- Cuidar de la adecuada aplicación de las normas sobre uso, policía y conservación de la obra pública.
- Explotar la obra durante el plazo de la concesión establecido en la adjudicación.
- El personal encargado de la explotación de la obra pública, en ausencia de agentes de la autoridad, podrá adoptar las medidas necesarias en orden a la utilización de la obra pública, formulando, en su caso, las denuncias pertinentes. A estos efectos, servirán de medio de prueba las obtenidas por el personal del concesionario debidamente acreditado y con los medios previamente homologados por la Administración competente, así como cualquier otro admitido en derecho.
- Conservar las construcciones y espacios colindantes y edificios anexos, instalaciones y mantenerlas en perfecto estado de funcionamiento, limpieza e higiene de acuerdo al Plan de Explotación y Mantenimiento aprobado hasta que, por conclusión de la concesión o rescisión

del contrato, deban entregarse con todas las instalaciones que sean inherentes y necesarias al mismo para su adecuada prestación.

- El concesionario deberá suscribir a favor de la administración póliza de seguro de daños materiales en la obra pública donde se realice la explotación de la obra objeto de este contrato y que ampare las coberturas básicas de incendio, rayo, explosión, así como los riesgos extensivos, gastos adicionales de desescombro, desbarre, extinción, robo y expoliación, daños eléctricos, rotura de lunas y asistencia en el hogar, asegurando el capital de continente y de contenido.
- El concesionario deberá aportar una copia de la formalización de la misma, con el correspondiente recibo de pago, antes de la formalización del contrato.
- Cumplir lo establecido en el Proyecto de Construcción y Explotación.
- El concesionario vendrá obligado a mantener de forma permanente equipos operativos de trabajo para atención de los trabajos de carácter extraordinario, de acuerdo con lo especificado en el Proyecto de Explotación.
- El Concesionario estará obligado a afiliar a la Seguridad Social a todo el personal a su cargo que tenga relación laboral con éste, en la forma prevista por las leyes y demás disposiciones en vigor, o en su caso cumplir con las obligaciones legales respecto a los profesionales autónomos con los que haya concertado la prestación de servicios.
- Implantar un sistema de seguridad y vigilancia de acuerdo con lo descrito en el Plan de Explotación.
- El concesionario se hará cargo de los gastos derivados de la realización de las auditorias de calidad, financieras, de gestión y regularidad contratadas por la Administración, así como de la contratación de la asistencia técnica en los controles y revisiones de tarifas.
- Mantener en todo momento una contabilidad clara y ordenada, con el correspondiente control de facturas emitidas y recibidas

El Concesionario tiene la obligación de mantener informada a la Administración mediante la elaboración de unos informes periódicos cuyo contenido mínimo suele detallarse en los pliegos de licitación. Habitualmente también se le envían al órgano contratante las actas de los consejos, tanto si hubiese asistido o no algún representante de la Administración (con derecho o voz pero sin voto). La Administración tendrá la potestad de realizar cuantas auditorias considere necesaria además de aquellas que pueda realizar el Concesionario.

6.2. Contratos de Financiación.

6.2.1. Contrato de crédito

6.2.1.1. Definición

Según el artículo 1.740 del Código Civil,

"Por el contrato de préstamo, una de las partes entrega a la otra, o alguna cosa no fungible para que use de ella por cierto tiempo y se la devuelva, en cuyo caso se llama comodato, o dinero u otra cosa fungible, con condición de devolver otro de la misma especie y calidad, en cuyo caso conserva simplemente el nombre de préstamo.

El comodato es esencialmente gratuito.

El simple préstamo puede ser gratuito o con pacto de pagar interés.

Los préstamos bancarios no son comodatos sino simples préstamos, es decir, meras entregas de dinero. El que recibe el dinero adquiere la propiedad del mismo (art. 1.753 CC), estando obligado a devolver al acreedor (en nuestro caso una Entidad Financiera) otro tanto de la misma especie y calidad, pagándose intereses si así se ha establecido (art. 1.755 CC).

Al intervenir una Entidad Financiera estamos ante un préstamo mercantil, sometido por tanto a la normativa mercantil, en concreto la bancaria. Por tanto, podemos decir que el préstamo es el contrato por el que una Entidad Financiera entrega a una persona física o jurídica dinero u otra cosa fungible con la condición de devolver otro tanto de la misma especie y calidad.

El contrato de préstamo normalmente se formaliza en póliza de crédito con intervención de Fedatario Público, aunque dependiendo de su cuantía y otras peculiaridades, también en escritura pública ante notario. Las garantías que se exigen son las siguientes: La personal, solidaria, subsidiaria o mancomunada respecto al cliente. Esto significa que el cliente responde con todos sus bienes presentes y futuros del pago de la deuda que ha asumido con la Entidad Financiera.

Si hay varios clientes que hayan firmado el contrato, o hayan aparecido como fiadores o avalistas, todos ellos responden del pago de la deuda.

Si responden de forma solidaria, significa que el banco puede reclamar a cualquiera de ellos el pago de la totalidad de la deuda.

Si es subsidiaria, primero irá contra el deudor principal y luego contra los avalistas o fiadores en el caso de que no logre cobrar del cliente principal.

Si es mancomunada significa que tanto el deudor principal como los avalistas o fiadores responden según cuotas.

El contrato de crédito es un contrato por el cual la Entidad Financiera se compromete a proporcionar al cliente fondos hasta una cierta cuantía o límite, en diversas formas, percibiendo por permitir tal disponibilidad de fondos una comisión, así como unos intereses que se girarán de acuerdo con las

condiciones pactadas por la Entidad Financiera y el cliente, por todos y cada uno de los días en que el cliente adeude una suma de dinero y en función de las cantidades dispuestas en cada momento.

A partir de la firma del contrato, el banco queda comprometido a hacer efectivas las órdenes del cliente que dentro del espacio de tiempo convenido y hasta el límite total de disposición pactado. Por ello el cliente retribuirá al banco con las comisiones que hayan pactado y los intereses por las cantidades dispuestas hasta el final del reembolso.

El crédito bancario (en términos más estrictos, apertura de crédito en cuenta corriente), es un contrato por el cual la Entidad Financiera pone a disposición del cliente cierta cantidad de dinero, el cual deberá de devolver con intereses y sumándole una comisión según los plazos pactados. En la práctica, es algo más que una cantidad de dinero de la que el cliente puede disponer a lo largo del tiempo, pagando intereses y comisiones por el dinero efectivamente retirado de la cuenta. En efecto, la apertura de crédito en cuenta corriente puede implicar:

- Entrega de dinero en efectivo al cliente
- Pagar a terceros en nombre del cliente (pago de facturas, deudas, etc.).
- Pagar cheques contra la cuenta corriente.
- Otorgar al cliente la prórroga de una deuda vencida.

Descantar letras de cambios presentadas por el cliente, facilitar al cliente o al tercero que éste le indique una carta de crédito, y constituir fianzas por el cliente, en forma de depósitos de garantía o mediante avales, son operaciones que se pueden canalizar a través de estas cuentas, donde se anotarán los apuntes que originen de igual forma que en una cuenta sin límite de crédito.

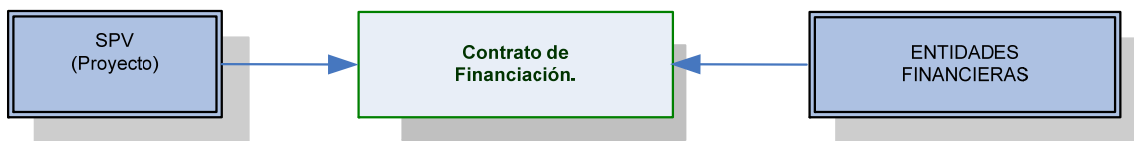
El contrato de financiación habitual en un proyecto concesional consiste en concesión a la sociedad concesionaria de una póliza de crédito sujeta a distintos supuestos contenidos en el contrato.

La póliza de crédito es la forma instrumental de la operación financiera por la que una entidad financiera otorga a la empresa el derecho a endeudarse hasta una determinada cantidad durante un período prefijado.

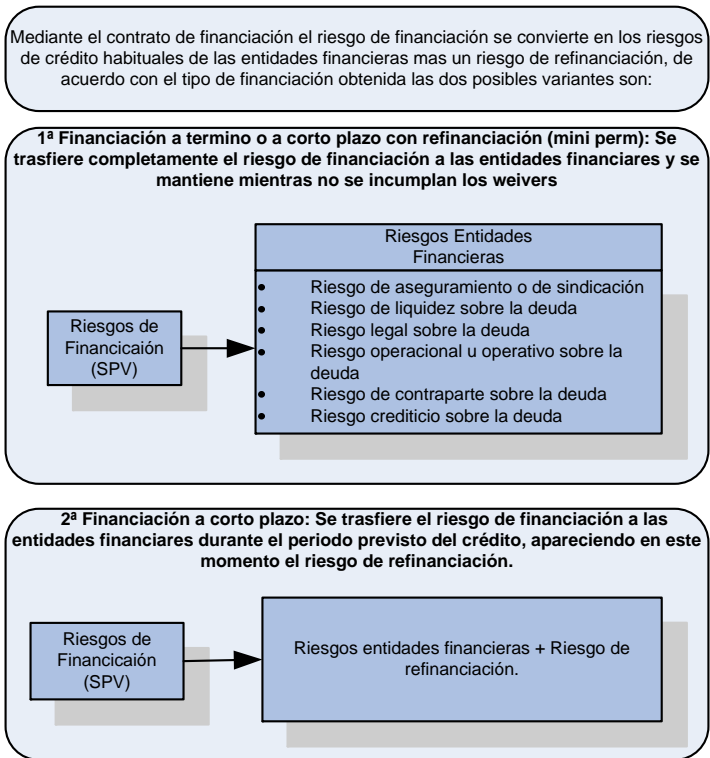
La entidad financiera pone a disposición cierta cantidad de dinero, de la cual se podrá disponer hasta ese límite, de forma que sólo se pagarán los intereses por las cantidades efectivamente dispuestas y no por la totalidad del crédito concedido. Las pólizas de crédito se articulan por medio en una cuenta corriente (de crédito) y es habitual referirse a ellas también como cuentas de crédito.

Es por tanto un instrumento financiero adecuado para cubrir las necesidades de fondos a corto plazo (los vencimientos acostumbran a ser entre seis meses y dos años, aunque también es común operaciones a más largo plazo con vencimientos prorrogables tácitamente si no hay denuncia previa del contrato por las partes). También forma parte de la práctica bancaria pactar rebajas intermedias del límite disponible de la póliza de crédito. No es extraño encontrar plazos más largos en aquellos casos que se realizan con garantía real (hipoteca o prenda).

6.2.1.2. Agentes que intervienen



6.2.1.3. Riesgos transmitidos



6.2.1.4. Seguimiento contenido en el contrato

Los riesgos transmitidos en el contrato y en particular el riesgo de crédito obligan a las entidades financieras, como consecuencia del orden de prelación de la deuda, a establecer un exhaustivo mecanismo de seguimiento sobre el préstamo y la devolución del mismo.

Las siguientes cláusulas, de obligado cumplimiento por la “Acreditada”, sobre el seguimiento durante la duración del contrato suelen estar contenidas en todos los contratos de financiación entre las partes:

Obligación de información:

La Acreditada deberá proporcionar al Agente toda la información razonablemente necesaria para el seguimiento del Proyecto. En particular, la Acreditada debera entregar al Agente la información económica y financiera que razonablemente acuerden las Partes, y que comprende, necesariamente, la siguiente información en los plazos que a continuación se indican, salvo que obtuviere la autorización en contrario de los Acreditantes:

Tan pronto como este disponible y, en todo caso, no mas tarde del XX de cada ejercicio, Balance, Cuenta de Resultados y Estado de Origen y Aplicación de Fondos anuales de la Acreditada correspondientes al ejercicio inmediatamente anterior, debidamente auditados y aprobados.

Junto con la información referida en el párrafo anterior, la Acreditada remitirá al Agente el cálculo del RCASD y del LLCR del ejercicio inmediatamente anterior, realizado por el auditor de la Acreditada, así como el cálculo del Flujo de Caja Excedentario para el Tramo B y el del Flujo de Caja Excedentario del ejercicio inmediatamente anterior.

Asimismo, y en el supuesto que los ingresos y/o gastos realizados en el Estado de Origen y Aplicación de Fondos anuales can inferiores o superiores en mas de un XX% a los establecidos en el Caso Base, se deberá acompañar a la documentación anteriormente referida, un informe de la Acreditada explicativa de dichas desviaciones.

La Acreditada deberá remitir al Agente la información antes referida en el plazo más breve posible desde el momento en que la misma esté disponible, pero siempre antes del XX de cada ejercicio.

Con anterioridad al XX de cada ejercicio, los estados contables referidos al primer semestre del ejercicio que corresponda debidamente certificados por un apoderado de la Acreditada con facultades suficientes a tales efectos.

Al menos en XX días de antelación a la fecha de terminación de cada ejercicio, la Acreditada deberá remitir al Agente una previsión del presupuesto anual, que recogerá la previsión de ingresos y de gastos de operación y mantenimiento e inversiones en el Proyecto para el siguiente ejercicio caso, justificación de las variaciones que dicha previsión de ingresos y gas operación y mantenimiento e inversiones contenga con respecto a los p en el Caso Base, siempre y cuando dichas variaciones en el presupuesto sean superiores al XX%.

Durante todo el Periodo de Construcción, deberá remitir con carácter trimestral al Agente un informe sobre la evolución de las obras, con el visto bueno del Asesor Técnico, antes del día XX del primer mes del trimestre siguiente. El primero deberá enviarse en la primera fecha que correspondiese tras la firma del Contrato de conformidad con lo establecido en los apartados previos.

Justificación de haber puesto a disposición del Asesor Técnico copia del Acta de Comprobación y Puesta en Funcionamiento dentro de plazo de XX días desde su otorgamiento.

Durante toda la vigencia del Contrato de Crédito, la Acreditada deberá remitir inmediatamente al Agente copia de las auditorias tanto financieras como operativas establecidas en virtud de lo previsto del PCAP.

En el plazo mas breve posible desde su producción o noticia y por escrito, de cualquier notificación relevante recibida de la Administración Concedente en relación con el Contrato de Concesión, de cualquier variación material producida o inexactitud observada en los datos, documentos o informaciones que ha suministrado al Agente, así como cualquier actuación judicial, administrativa, de seguros o legal o de cualquier tipo, relevante, que fuera emprendida frente a la Acreditada. También habrá de informar inmediatamente al Agente tan pronto como tenga noticia de ello acerca de la concurrencia de cualquier circunstancia que pudiera hacer peligrar los derechos derivados para los Acreditantes del presente contrato, así como de las medidas adoptadas para mitigar o remediar estas contingencias.

Toda aquella información financiera relevante para el presente Contrato de Financiación y que no se haya entregado a las Entidades Acreditantes previamente, que la Acreditada facilite a la Administración Concedente en cumplimiento con lo dispuesto en el Contrato de Concesión. Dicha información deberá ponerse a disposición del Agente con carácter inmediato a su puesta a disposición de la Administración Concedente, salvo que la misma ya hubiera sido entregada previamente al Agente.

Al menos anualmente, copia de los certificados de cobertura de los Contratos de Seguro contratados durante ese ejercicio y en vigor.

Comunicar al Agente la existencia de Sobrecostes del Proyecto.

A partir de la Entrada en Servicio del Proyecto, y con carácter semestral, un informe que contenga la evolución del tráfico del Proyecto correspondiente al semestre natural anterior. Asimismo y en un plazo máximo de XX días naturales desde el inicio de cada ejercicio, un informe anual que contenga la evolución del tráfico del Proyecto durante el ejercicio anterior.

Facilitar al Agente el contrato o los contratos de operación y mantenimiento con carácter previo a la formalización de los mismos y con suficiente anticipación para que pueda proceder a la revisión de los mismos.

Facilitar al Agente a la mayor brevedad posible desde su otorgamiento: el Acta de Comprobación y Puesta en Funcionamiento.

Dentro de los XX días siguientes a cada Pecha de Calculo del Caso Actualizado, un Caso Actualizado, elaborado a partir de la inclusión en el Caso Base (si se refiere al primer Caso Actualizado) o en el Caso Actualizado inmediatamente anterior (si se refiere a un Caso Revisado distinto del primero) de los datos reales acaecidos hasta dicha Fecha de Calculo. del Caso Actualizado (incluida). Asimismo, el Caso Actualizado deberá incorporar las proyecciones a futuro siguiendo el procedimiento previsto en los párrafos anteriores. A estos efectos "Fecha de Calculo del Caso Actualizado", significara con posterioridad a la Fecha Prevista para la Entrada en Servicio del Proyecto todos los XX de cada año.

Obligaciones de hacer

Suscribir y mantener en vigor los Contratos de Cobertura de Riesgos de Tipos de interés con los Proveedores del Derivado.

Obtener y mantener plenamente en vigor y efectivos y renovarlos cuando sea preciso todos los permisos, licencias y autorizaciones relativos al Proyecto,

Suscribir (o hacer que los Contratistas suscriban) y mantener en vigor con entidades de seguros de reconocido prestigio, las pólizas de seguros señaladas por el Asesor de Seguros de los Acreditantes en el Programa de Seguros, abonando puntualmente las primas adeudadas y aplicar el importe de las indemnizaciones que pudiera percibir a reparar los daños sufridos o responsabilidades incurridas o a la amortización anticipada del Crédito en los casos previstos

Confeccionar sus estados financieros de acuerdo con las leyes y principios contables generalmente aceptados en España (si el contrato se rige bajo legislación española) a la firma del contrato.

Auditar sus cuentas anuales e informes de gestión por el Auditor de Cuentas.

Constituir y mantener, durante todo el tiempo que esté vigente el presente Contrato, todas las Garantías constituidas o, en su caso, comprometidas en virtud del presente Contrato

Limitar su actividad empresarial a la consignada en sus Estatutos

Cumplir en todo momento con la legislación aplicable civil, mercantil, administrativa, medioambiental, fiscal, laboral o de cualquier otra índole, y exigir en la medida de lo posible y siempre que tenga título para ello, el cumplimiento de dicha legislación a los terceros relacionados con el Proyecto, en cuanto afecte al mismo.

Cumplir durante toda la vida de la financiación el Ratio de Apalancamiento Máximo.

Mantenerse al corriente de pago de la totalidad de sus obligaciones fiscales y tributarias y, en especial, en todos los tributos, tasas y/o contribuciones especiales derivadas del Proyecto.

Perfeccionar las garantías, así como en su caso, proceder a su registro en los registros públicos competentes a la mayor brevedad posible desde su otorgamiento y Constituir a favor de los Acreditantes cualquier garantía adicional sobre sus activos y/o derechos que el Agente solicite razonablemente en cada momento a fin de mantener la misma situación de garantías de los Acreditantes frente a cualquier cambio legal que implique o pueda implicar la invalidez o ineficacia de cualquiera de las garantías otorgadas.

Domiciliar todos los cobros que tenga derecho a percibir, por concepto, en las Cuentas del Proyecto

Realizar las dotaciones necesarias en las Cuentas de Reserva del Proyecto de conformidad con el presente Contrato

Reemplazar, en el plazo de XX Días Hábiles desde que hubiese sido requerido para ello por el Agente, al Asesor de Seguros y/o al Asesor Técnico por aquella otra entidad que hubiesen designado la Mayoría de los Bancos, a cuyo efecto los Bancos deberán presentar por escrito una explicación detallada de los motivos para la solicitud de su reemplazo, siempre y cuando los costes que deba soportar la Acreditada como consecuencia del nombramiento del nuevo Asesor de Seguros y/o Asesor Técnico no sean sustancialmente superiores a los que venía soportando hasta la fecha por razón de los servicios prestados por el Asesor de Seguros y el Asesor Técnico saliente.

Durante toda la vigencia del presente Contrato, la Acreditada no podía abrir ni mantener abiertas cuentas corrientes distintas de las Cuentas del Proyecto; deberá mantener abiertas en el Agente todas las Cuentas del Proyecto, excepto la Cuenta Operativa abierta en el Banco de Pagos Operativos; y deberá mantener abierta en el Banco de Pagos Operativos la Cuenta Operativa.

Obligaciones de no hacer

No modificar ninguno de los Acuerdos del Proyecto ni actuar de forma que resulte o pueda resultar en un incumplimiento de aquellos, salvo (a) aquellas modificaciones del Contrato de Concesión que fueran impuestas por la Administración Concedente en el ejercicio de sus facultades de „ius variandi“

En relación con el Contrato de Concesión, y sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, la Acreditada se abstendrá de realizar cualquiera de las siguientes actuaciones:

- (i) Incurrir en cualquiera de los supuestos que puedan dar lugar a la resolución anticipada del Contrato de Concesión.
- (ii) Adoptar acuerdos que puedan suponer una disminución en las cantidades a percibir por la Acreditada de la Administración Concedente en virtud del Contrato de Concesión.
- (iii) Renunciar a cualquier prórroga o extensión del plazo de la Concesión que pudiera concederse en el futuro por la Administración Concedente, cuando la eventual renuncia tuviera una repercusión negativa sobre la capacidad de la Acreditada para atender el repago del Servicio de la Deuda o sobre la eficacia de las garantías.

No enajenar, gravar o transmitir de forma alguna ningún activo, aquellos que tengan carácter de reposición, siempre que el importe vivo acumulado de dichas enajenaciones no supere una cuantía que determina cada contrato.

No suscribir nuevos contratos que puedan tener una repercusión significativa adversa en su posición o patrimonio.

La Acreditada no podrá asumir ni mantener en vigor endeudamiento financiero alguno excepto:

- a) los que se deriven de los Documentos Financieros
- b) compras a plazos, arrendamientos financieros u operativos o cualquier contrato de similar naturaleza suscrito por la Acreditada en relación con el desarrollo de su objeto social siempre que el importe conjunto vivo acumulado de dichos contratos no supere una cuantía que determina cada contrato.
- c) Deuda Subordinada aportada por los Accionistas en los términos previstos en el Contrato de Apoyo de los Accionistas y Prenda de Acciones, si bien, en este Último caso, los términos de dicha financiación subordinada deberá formalizarse conforme a los términos de la Deuda Subordinada incluida como Anexo 1 al Contrato de Apoyo de los Accionistas y Prenda de Acciones, y/o;
- d) Endeudamiento financiero previamente aprobado por escrito por los Acreditantes.

No conceder, préstamos, créditos, o transferir fondos que no obedezcan al curso ordinario de los negocios, en cualquiera de sus formas a terceros, a excepción de los posibles Préstamos a los Accionistas.

No constituir ningún tipo de garantías personales o reales ni dar impongán garantías reales, embargos, cargas o gravámenes sobre sus bienes o derechos, en favor de terceros acreedores.

No asumir ningún otro tipo de actividad o negocio distinto al Proyecto, bien sea directamente o bien a través de su participación en el capital o en la gestión de cualquier entidad. No llevar a cabo ni comprometerse a realizar ninguna inversión que no sea destinada exclusivamente a la construcción, conservación y explotación del Proyecto

No concertar, modificar, ampliar o renovar a su vencimiento, operaciones de permuta financiera ("SWAPS"), de intereses, de divisas o de cualquier combinación de los mismos, de acuerdos de tipos de interés futuro ("FRAs"), o cualquier otra operación de derivados distinta de los Contratos de Cobertura de Riesgos de Tipos de Interés, salvo los supuestos de modificación expresamente autorizados en virtud de lo previsto en este Contrato.

No realizar operaciones de carácter comercial vinculadas con sus Accionistas o sociedades filiales de éstas o participadas directa o indirectamente por éstas, ni con las sociedades que controlan a éstas ni con cualquier tercero, en condiciones distintas para la Acreditada que las obtenibles en el mercado.

No iniciar ningún procedimiento dirigido a su escisión, disolución, liquidación, fusión, absorción o transformación.

No reducir su capital social, salvo por imperativo legal o salvo que se realice de conformidad con lo dispuesto en los párrafos previos siguiente, ni adquirir acciones propias o otorgar a terceros derechos sobre sus acciones.

No mantener abiertas cuentas corrientes distintas de las Cuentas del Proyecto.

No destinar el importe del Crédito a propósito distinto del consignado en los párrafos anteriores.

La Acreditada no adquirir ni será propietaria, ya sea mediante suscripción, adquisición o de cualquier otra forma, acciones, participaciones o préstamos convertibles o participativos o similares derechos de propiedad u otras inversiones, en contravención a lo dispuesto en el presente Contrato y en el resto de los Documentos Financieros.

No concurrir a nuevos concursos convocados por las Administraciones sin el consentimiento previo, expreso y por escrito de los Acreditantes.

No consentir modificaciones a sus estatutos que puedan afectar a la duración o fecha de cierre de su ejercicio económico, objeto social, capital social, número de acciones, al cumplimiento de los Documentos Financieros o de los Acuerdos del Proyecto, salvo por imperativo legal.

6.2.2. Contrato de Crédito IVA.

6.2.2.1. Definición

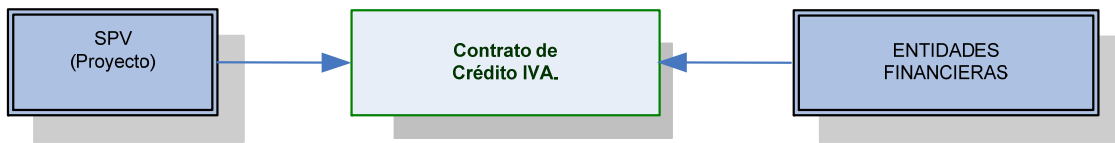
Contrato de crédito o póliza de crédito cuya única finalidad es financiar el IVA soportado por la sociedad vehiculo durante la fase de construcción del proyecto.

Los tramites y las obras ejecutadas conllevan la aceptación de facturas con el correspondiente IVA soportado. Al no disponer de ingresos la SPV hasta el inicio de la explotación el IVA correspondiente a todas las fases previas es devuelto por la Administración y por tanto no existe incertidumbre sobre la devolución del principal por parte de la sociedad a las entidades financieras.

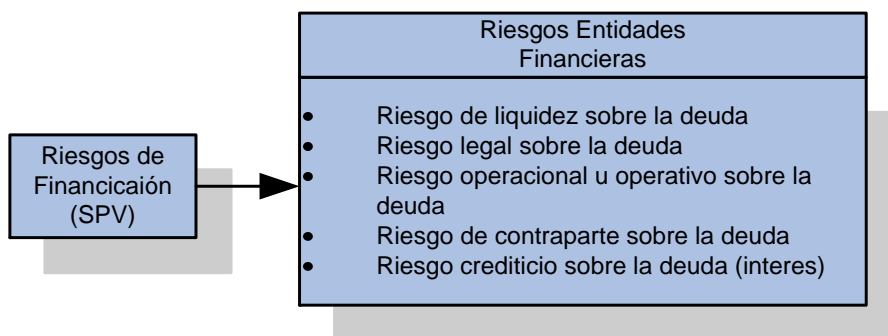
Esta seguridad implica que el diferencial sobre la base (EURIBOR) cobrada por las entidades se reduzca considerablemente respecto a la incluida en el contrato de financiación. Por este motivo no se incluye el

importe del IVA en el importe del contrato de financiación realizando estos contratos con la intención de reducir la carga financiera del proyecto aumentando así el retorno obtenido.

6.2.2.2. Agentes que intervienen



6.2.2.3. Riesgos transmitidos



6.2.2.4. Seguimiento contenido en el contrato

Como se resume en la definición del contrato los riesgos transmitidos tan sólo afectan a la carga financiera y no a la devolución del principal de la deuda, pues es la Administración la que devuelve el importe del principal.

Las siguientes cláusulas suelen estar contenidas en todos los contratos de financiación entre las partes:

Obligaciones de hacer

Cumplir debida y puntualmente con todas sus obligaciones fiscales, laborales y de seguridad social durante toda la vida del presente Contrato.

Presentar en periodo voluntario ante la Delegación de la Hacienda Pública que corresponda, las autoliquidaciones de NA que le correspondan legalmente, así como cuantos documentos le sean requeridos para obtener las devoluciones de N A de los conceptos por los que el presente Crédito N A haya sido dispuesto.

Entregar al Agente, con XX Días Hábiles de antelación a la finalización del periodo voluntario de presentación, borrador de modelo 300 correspondiente al cuarto trimestre del ejercicio o, en su caso, modelo 320 del mes de diciembre, donde se solicite la devolución de las cuotas de N A soportado (en adelante, la ""Devolución IVA""), así como borrador de la declaración anual del NA.

El Agente con al menos XX Días Hábiles de antelación a la formalización del periodo voluntario de presentación, comunicará a la Acreditada su conformidad o, en su caso, sus comentarios, a los borradores entregados por la Acreditada."

La Acreditada no podrá presentar ninguna declaración complementaria a las declaraciones a que se refiere el párrafo anterior, sin el consentimiento expreso y escrito del Agente.

Domiciliar de manera irrevocable en la Cuenta N A el cobro del importe a recibir de la Hacienda Pública correspondiente al N A soportado y no repercutido que a 31 de diciembre de todos los años de vigencia del presente Crédito NA respectivamente resulte, y del cual debe solicitarse su devolución, en virtud del apartado anterior.

Informar al Agente inmediatamente de cualquier actuación administrativa en relación con el IVA de la Acreditada y, en particular, que pudiera afectar adversamente al procedimiento sobre la tramitación de la Devolución del IVA, especialmente, la existencia de embargos o compensaciones de oficio que afectan a la citada devolución.

Informar al Agente en caso de retraso en la devolución de cuotas de IVA más allá del XX del año en que se solicitó la devolución.

Informar al Agente inmediatamente sobre el acaecimiento de cualquiera de los supuestos de resolución anticipada expresados en el contrato o el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones establecidas en la presente Estipulación.

Entregar al Agente el modelo de declaración censal donde se formule la propuesta de prorrata aplicable antes del inicio de la actividad debiendo constar un porcentaje provisional del 100%. Caso de que por aplicación de la norma legal, una vez iniciada la actividad fuere de aplicación otro porcentaje, el mismo será comunicado inmediatamente al Agente, y caso de afectar al derecho futuro de devolución frente a Hacienda de la Acreditada, dicho porcentaje se aplicará asimismo a los importes justificados por la Acreditada a efectos de minorar las Disposiciones en un porcentaje equivalente.

Aportar al Agente cualquier otra información, de carácter financiero o de cualquier otra índole, que, razonablemente y con suficiente antelación, y en relación con el cumplimiento de este Contrato, la requiera.

Obligaciones de no hacer

La Acreditada no solicitará ningún tipo de régimen especial de compensación de créditos tributarios que pueda, de algún modo, afectar al derecho de devolución del importe del IVA soportado. En particular, la Acreditada no podrá acogerse al sistema de cuenta corriente tributaria regulado en el Real Decreto 1.108/1999, de 25 de julio.

6.2.3. Contrato de Línea de Liquidez.

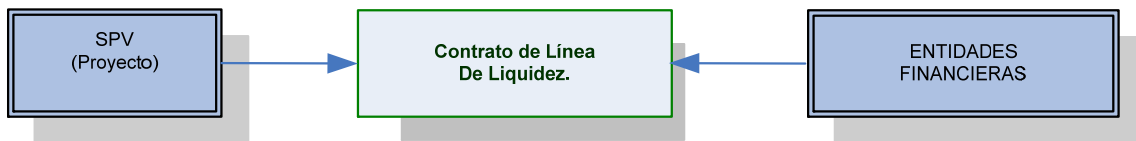
6.2.3.1. Definición

Modalidad de crédito simple en virtud del cual, la sociedad vehículo solicita la disposición del importe necesario para cubrir necesidades operativas que permitan cumplir con los compromisos en supuestos de falta de liquidez derivados por los plazos de disposición del crédito de financiación a largo plazo (Crédito Senior).

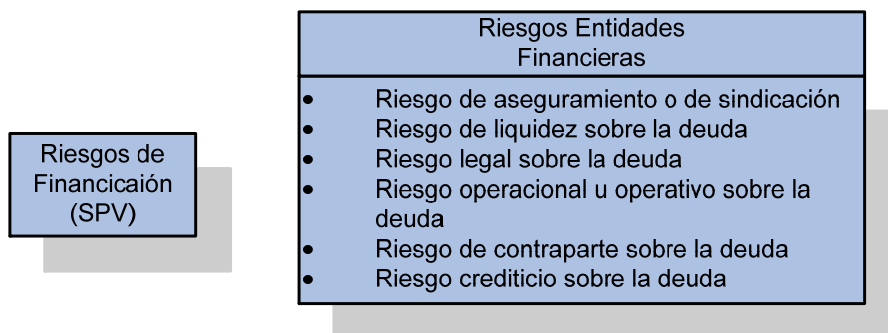
Las disposiciones del crédito a largo plazo se establecen de acuerdo al programa de construcción y de conformidad con las entidades financieras. Estos plazos de disposición quedan estipulados en el contrato de crédito a largo plazo, motivo por el cual la Acreditada no puede disponer de ningún importe adicional entre dos disposiciones sucesivas. Para que no se produzcan impagos que puedan conllevar la solicitud de concurso por parte de acreedores, las entidades financieras permiten que la sociedad vehículo utilice un crédito adicional para cubrir estos incumplimientos.

El contrato de Línea de Liquidez se establece bajo un importe máximo de disposición que es necesario reponer con las disposiciones de crédito de financiación a largo plazo. Una vez ejecutada la reposición, queda reabierto el crédito por el mismo importe, condiciones y plazos estipulados para permitir su nueva utilización.

6.2.3.2. Agentes que intervienen



6.2.3.3. Riesgos transmitidos



6.2.3.4. Seguimiento contenido en el contrato

En estos contratos se tienen por reproducidas las declaraciones y garantías realizadas por la Acreditada en el Contrato de Crédito a Largo Plazo, que deberán cumplirse durante toda la vigencia del Contrato y se entenderán reiteradas en la fecha inicial de cada Período de Interés en los términos previstos en el Contrato de Crédito a Largo Plazo.

6.2.4. Contrato de Coordinación y Garantías.

6.2.4.1. Definición

Regula el otorgamiento de garantías reales por parte por parte de la acreditada (SPV) y de los promotores para garantizar el cumplimiento de las obligaciones.

Estas garantías son:

- Pignoración de los derechos de crédito que surgen para la Acreditada de las cuentas del proyecto
- Pignoración de los derechos de crédito que correspondan a la Acreditada en virtud del Contrato de Concesión.
- Pignoración de los derechos de crédito que correspondan a la Acreditada en virtud de los acuerdos del proyecto como el Contrato de Construcción, Contrato de Seguro del periodo de Construcción, Contrato de Cobertura de Riesgos de Tipo de Interés, Contrato de Apoyo de Accionistas y Prenda de Acciones.
- Promesa de constitución de derecho real de prenda de los derechos de crédito que correspondan a la Acreditada en virtud de los Contratos de Seguro del Periodo de Explotación y los derechos de crédito que correspondan a la Acreditada en virtud en su caso del Contrato de Operación.
- Compromiso de constitución en su caso de hipoteca sobre la concesión y por tanto sobre los bienes y derechos que lleven aparejados dicho contrato.

6.2.4.2. Agentes que intervienen



6.2.4.3. Riesgos transmitidos

Este tipo de contratos transfiere riesgos desde las entidades financieras a los socios de la sociedad vehiculo. Es en definitiva un complemento del contrato de crédito que aporta garantías y transfiere algunos derechos de la SPV a las entidades financieras del proyecto. De esta forma las entidades aportan garantías adicionales a la financiación asegurándose el correcto desarrollo del contrato y en caso contrario pueden utilizar las garantías descritas.

6.2.4.4. Seguimiento contenido en el contrato

"La Acreditada deberá constituir las referidas prendas respecto de los derechos de crédito de cada uno de los contratos referidos en los números 1 y 2 anteriores en el plazo máximo de 30 días a contar desde la fecha de suscripción de cada uno de dichos contratos, sin necesidad de ulterior requerimiento por parte de los Acreedores Garantizados o del Agente. Para formalizar la constitución de dichas prendas, la Acreditada notificará a los Acreedores Garantizados el lugar, fecha y hora para el otorgamiento de la documentación oportuna."

"Plazo para la formalización de la garantía hipotecaria prometida La Acreditada se obliga a otorgar la garantía hipotecaria dentro del plazo de XX Días Hábiles desde la notificación de requerimiento de constitución que le sea enviada por el Agente."

"En el plazo de XX Días Hábiles desde que se haya declarado el vencimiento anticipado del Crédito, del Crédito IVA, del Contrato de Línea de Liquidez y de los Contratos de Cobertura de Riesgos de Tipos de Interés, , el Agente, el Agente del Crédito IVA, el Agente del Contrato de Línea de Liquidez y los Proveedores del Derivado deberán calcular, respectivamente según lo establecido en dichos contratos, el importe total pendiente de pago a cargo de la Acreditada, y notificar al Agente dicho importe así como los conceptos que conforman dicho importe."

"Anuncio de la ejecución de las Restantes Garantías mediante pública subasta. El anuncio de la enajenación de los derechos de crédito pignorados en pública subasta se realizará con XX días de antelación mínima al día de su celebración. El anuncio se publicará por medio de uno o varios edictos y, a instancia del Agente, atendiendo a la naturaleza y al valor de los derechos de crédito subastados, en un diario de los de mayor difusión de Madrid. La Acreditada será notificada personalmente."

"Depósito por parte de los postores. Para tomar parte en la subasta el postor deberá depositar en el lugar donde se celebre, en dinero efectivo o en cheque bancario, con antelación mínima de XX Días Hábiles, una cantidad equivalente al XX% del tipo de subasta. A los postores no adjudicatarios se les devolverá el depósito efectuado para tomar parte en la subasta en el plazo de XX Días Hábiles siguientes a la celebración de la subasta."

"Subastas sucesivas y posturas mínimas de los licitadores. En la primera subasta no se admitirán posturas de los licitadores por debajo del XX% del tipo de subasta. De no existir postor en la primera subasta que cumpla tales condiciones, se celebrará una segunda, XX días después, en el mismo lugar, con una rebaja del XX% sobre el tipo inicial. En dicha segunda subasta no se admitirán posturas por debajo del XX% del tipo de subasta. Si no se produjera adjudicación en esta segunda subasta, podrá realizarse una tercera, XX días después, en el mismo lugar"

"Adjudicación. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado 8.8.6 anterior, los derechos de crédito subastados se adjudicará al mejor postor, de existir, que cumpla las condiciones fijadas. En este caso, el importe del depósito para tomar

parte en la subasta quedará como entrega a cuenta del precio, debiendo satisfacerse el resto en el plazo de XX días y, si no lo hiciera, el postor perderá la cantidad depositada en beneficio de la liquidación final a la Acreditada."

"Los Acreedores Garantizados, una vez hayan sido totalmente satisfechos de las obligaciones correspondientes, otorgará a costa de la Acreditada y dentro de los XX días naturales siguientes a la recepción de una solicitud escrita de la Acreditada con tal objeto, cualesquiera documentos públicos que resulten necesarios para la cancelación de la(s) Garantía(s)."

6.2.5. Contrato de Apoyo de los Accionistas y Prenda de Acciones.

6.2.5.1. Definición

Este tipo de contratos puede subdividirse en las obligaciones de los accionistas que regula la relación entre los sponsors del proyecto y las entidades financieras. El alcance de las garantías de accionistas determinará hasta qué punto se ha sido exitoso en la consecución de la financiación de proyecto.

Habitualmente incluye los siguientes compromisos:

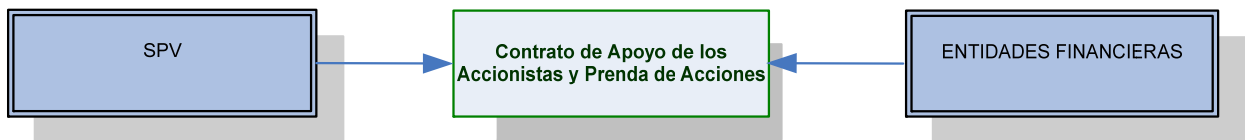
(1) aportación inicial de fondos propios, en función del ratio de apalancamiento acordado (en forma de capital social o deuda subordinada)

(2) posibles compromisos de aportación contingentes de fondos propios por sobrecostes del proyecto, retrasos en la entrada en servicio del proyecto, obligaciones de aportación de fondos para atender el pago del Servicio de la deuda, etc...

(3) obligaciones de los promotores distintas de las de pago.

Respecto a la prenda de acciones los accionistas constituyen un derecho real sobre la plena propiedad de las Acciones de la Acreditada. Lo que implica que en caso de que la acreditada no pueda hacer frente a sus compromisos responderá ante el crédito concedido por los Acreditantes de la deuda mediante la prenda o garantía de las acciones de la SPV.

6.2.5.2. Agentes que intervienen



6.2.5.3. Riesgos transmitidos

Se trata de otro complemento al contrato de crédito que permite la transferencia de riesgos desde las entidades financieras a los socios de la sociedad vehículo. Es en definitiva una garantía del buen fin del contrato en el que los socios de la SPV aseguran la financiación concedida, no sólo con los flujos generados, también con el capital aportado por los sponsor o promotores del proyecto y elimina la posibilidad de realizar futuras aportaciones traspasando esta responsabilidad a los socios de la SPV.

6.2.5.4. Seguimiento contenido en el contrato

"Aportaciones de fondos propios. Los Accionistas se obligan frente a los Acreedores Garantizados a realizar las aportaciones de Fondos Propios por los importes y en las fechas señaladas en el Caso Base y de conformidad con lo establecido en la Estipulación XX del Contrato de Crédito a fin de que se cumpla el Ratio de Apalancamiento Máximo previsto en el mismo, y dando cumplimiento, asimismo, a las obligaciones, respecto de la aportación de Fondos Propios, previstas en el Contrato de Concesión."

"Los Accionistas, en cualquier fecha de pago del Servicio de la Deuda posterior a la Fecha Prevista para la Entrada en Servicio del Proyecto y hasta la Fecha de Entrada en Servicio del Proyecto aportarán a la Acreditada un importe equivalente a la diferencia entre los fondos disponibles en la Cuenta de Cobros y Pagos del Proyecto y el Servicio de la Deuda en la misma fecha de pago."

"Los Accionistas, en la Fecha de Entrada en Servicio del Proyecto, aportarán a la Acreditada una cantidad equivalente a la diferencia entre los importes devengados en concepto de Servicio de la

Deuda desde la última Fecha de Pago del Servicio de la Deuda y las cantidades que hubieran sido abonadas desde la última Fecha de Pago del Servicio de la Deuda, por el Contratista u otro tercero en

Las Cuentas del Proyecto por razón de lo dispuesto bajo los Acuerdos del Proyecto y que, encontrándose allí depositadas puedan ser aplicadas al pago del Servicio de la Deuda."

"Los Accionistas, en el supuesto de que se produjera el vencimiento anticipado de los Contratos Garantizados con anterioridad a la Fecha de Entrada en Servicio del Proyecto, deberán aportar a la Acreditada una cantidad equivalente a la diferencia entre la Deuda Global de la Acreditada; y el saldo de las Cuentas del Proyecto...,"

"En el supuesto de que en cualquier Fecha de Pago durante el Período de Disposición del Tramo B, el Saldo Disponible de las Cuentas del Proyecto fuera insuficiente para atender el pago del Servicio de la Deuda, los Accionistas deberán aportar a la Acreditada, aquellos importes necesarios para atender el Servicio de la Deuda en dicha Fecha de Pago."

"A los efectos de proceder a la aportación de fondos descrita en el párrafo primero de este apartado, el Agente comprobará antes de las XX horas del XX Día Hábil anterior a cada Fecha de Pago (en adelante la ""Fecha de Comprobación"") la suma del Saldo Disponible en la Cuenta de Cobros y Pagos (en adelante, los ""Fondos Disponibles"") para hacer frente al Servicio de la Deuda en la Fecha de Pago correspondiente."

"Si una vez realizada la comprobación a que se refiere el párrafo anterior, los Fondos Disponibles fueran inferiores al importe del Servicio de la Deuda previsto para la siguiente Fecha de Pago, entonces el Agente enviará antes de las XX horas de la mañana de la Fecha de Comprobación a los

Accionistas, con copia a la Acreditada, una notificación indicando el importe de fondos que necesitase la Acreditada para atender el Servicio de la Deuda (los ""Fondos Necesarios"") (la ""Notificación de Aportación de Fondos"")."

"Recibida la Notificación de Aportación de Fondos por los Accionistas, los mismos procederán automáticamente y dentro de los XX Días Hábiles siguientes a la fecha de recepción de la Notificación de Aportación de Fondos a abonar en la Cuenta de Cobros y Pagos el importe señalado por el Agente hasta el límite previsto"

"Para la obligación de aportación de fondos prevista en el apartado XX anterior, los Accionistas deberán cumplir dicha obligación dentro de los XX días naturales siguientes a la fecha de recepción de la notificación expedida por el Agente solicitando el pago de las cantidades debidas en virtud de dichos apartados, una vez cumplidas las condiciones establecidas en los mismos."

"Obligación de emisión de Títulos. Los Accionistas se obligan a emitir los títulos nominativos múltiples representativos de las Acciones antes del XX, Y a entregárselos antes de dicha fecha al Agente, en nombre y representación de los Acreditantes, debidamente endosados en garantía del artículo 57.2º de la Ley de Sociedades Anónimas."

"A efectos de posibilitar la remisión de instrucciones, los Accionistas se obligan a remitir al Agente el orden del día de toda junta general de la Acreditada que tenga lugar con posterioridad a la notificación del Agente indicada en el párrafo anterior, dentro de los XX Días Hábiles siguientes a la fecha en que la misma hubiera sido notificada por el Consejo de Administración de la Acreditada."

"Cualesquiera de las actuaciones mencionadas se realizarán previa notificación a los Accionistas con al menos XX Días Hábiles de antelación."

"Formalización de las extensiones. Sin perjuicio del carácter automático de las extensiones indicadas en la Estipulación XX, los Accionistas se obligan respectivamente a formalizar las extensiones producidas de la Prenda en caso de que así se lo requiera el Agente, dentro de los XX días siguientes a la fecha del requerimiento del Agente."

"En el plazo de XX Días Hábiles desde la fecha del acuerdo de ejecución de la Prenda adoptado por Mayoría de los Acreedores Garantizados, de conformidad con lo previsto en el primer párrafo de este apartado, el Agente y cada uno de los Proveedores del Derivado deberán respectivamente según lo establecido en sus contratos, pendiente de pago a cargo de la Acreditada, y notificar del importe así como los conceptos que conforman dicho importe."

6.2.6. Contratos de Cobertura de Riesgos de Tipos de Interés.

6.2.6.1. Definición

Las entidades acreditantes formalizan con la acreditada (La Sociedad Concesionaria) un **Contrato de Financiación** por un importe máximo. Para cubrir el riesgo de los tipos de interés correspondiente al Contrato de Financiación, una entidad financiera que opera como **Proveedor de Derivado** formaliza, en documento privado, un contrato marco de cobertura conforme al Contrato Marco de Operaciones Financieras patrocinado por la Asociación Española de Banca.

El **Objeto del Contrato Marco** es la regulación de las operaciones:

- Permutas Financieras (SWAPS)
- De tipo de Interés (IRS)
- De tipos de interés variable (BASIS SWAPS)
- De divisa (CURRENCY SWAPS)
- Mixta de divisa y de tipos de interés (CROSS-CURRENCY RATE SWAPS)
- De materias primas (COMMODITY SWAPS)
- De acciones o sobre índices de acciones (EQUITY SWAPS / EQUITY INDEX SWAPS)
- De cualquier tipo que se negocie en los mercados
- Operaciones de tipos de interés a plazo (FRA)
- Operaciones de Opciones y Futuros, en mercados no organizados, sobre:
- Tipos de interés (CAPS, COLLARS, FLOORS)
- Divisas
- Materias Primas
- Valores de Renta Fija
- Valores o índices de renta variable
- De cualquier tipo que se negocien en los mercados financieros
- Operaciones de compraventa de divisas (FX), al contado (SPOT) y a plazo (FORWARD)
- Cualquier combinación de las anteriores, operación similar o cualquiera de análoga naturaleza.

➤ Objeto Particular del Contrato Marco.

Operaciones de tipos de interés a plazo (FRA), es aquella Operación por la cual las partes, para protegerse de una futura variación de los tipos de interés, para un importe nominal y durante un período de duración determinado, convienen que si el Tipo de interés de la Operación resultase superior/inferior al Tipo de Interés de Liquidación, una de las partes Vendedor/Comprador, deberá abonar a la otra parte, Comprador/Vendedor la cantidad resultante según las fórmulas financieras aplicables.

El Banco y la Sociedad Concesionaria acuerdan que el objeto del Contrato Marco es regular las operaciones de cobertura del riesgo de tipo de interés en que incurra la Concesionaria como consecuencia de la realización de las disposiciones de crédito por importe máximo (**el Crédito**), instrumentado a través del contrato de financiación

Por tanto, las Partes acuerdan que bajo el presente contrato Marco solo podrán celebrarse Operaciones que tengan por finalidad proporcionar una cobertura de riesgo de tipo de interés asociado a la realización de la Concesionaria de disposiciones del crédito bajo el contrato de financiación conforme a lo previsto en las estipulaciones.

Se designa un **Agente de Cálculo**, que puede ser una de las partes del Contrato Marco, o un tercero, y tiene la obligación de:

- Calcular el Tipo Variable, en su caso, para cada Fecha de Pago o Período de Cálculo.
- Calcular el importe Variable, en cada Fecha de Pago o Período de Cálculo.
- Calcular el Importe Fijo, en cada Fecha de Pago o Período de Cálculo.
- Calcular otras cantidades pagaderas, en cada Fecha de Pago o Período de Cálculo.
- Notificar a la/s Parte/s de la Operación en cuestión, la Fecha de Cálculo, para cada Fecha de Pago o para cada Período de cálculo especificando:
- Las cantidades debidas y detalles razonables de cómo han sido calculadas esas cantidades.
- Notificar a la/s Parte/s, en su caso, cualquier cambio en el número de días del Período de Cálculo o en las cantidades debidas en la Fecha de Pago.

Base Liquidación significa, en relación con una Operación, el número de días que comprende el Período de Cálculo, respecto al cual se calculan los Importes Fijos o Variables, dividido por la base que se especifique en la confirmación que se trate.

Cantidad a pagar Cap que se obtiene de una fórmula:

$$CPC = [IT \times (TR - TPC) \times PR] / 100 \times N$$

- CPC= Cantidad a pagar Cap
- IT = Importe Nominal
- TR = Tipo de Referencia (en % anual)
- TPC = Tipo Cap (en % anual)
- PR = Número de días del Período de Referencia
- N = Base de Liquidación dependiendo de los casos. Puede ser 360 o 365 días
- La cantidad resultante se hará efectiva en el supuesto de que el Tipo de Referencia sea superior al Tipo Cap

Cap, es aquella Opción de Tipo de Interés por la cual, una de las partes (Comprador) se obliga a pagar a la otra (Vendedor), una Prima y la contraparte se obliga frente a ella a que, en el supuesto de que en una fecha futura, previamente pactada, los tipos de referencia excedieran el Tipo Cap, el vendedor pagará al comprador una Cantidad Cap que se calculará de acuerdo a lo establecido sobre un importe nominal acordado por las partes.

Cantidad Resultante significa, el importe que resulte de aplicar el diferencial entre el Tipo de Interés de la Operación y el Tipo de Interés de Liquidación sobre el Importe Nominal y durante el período acordado, descontando el Tipo de Interés de Liquidación al pagarse por anticipado de la Fecha de Liquidación.

Cantidad a Pagar Floor, significa:

$$CPF = [IT \times (TRF - TR) \times PR] / 100 \times N$$

- CPF= Cantidad a pagar Floor
- IT = Importe Nominal
- TR = Tipo de Referencia (en % anual)
- TPF = Tipo Floor (en % anual)
- PR = Número de días del Período de Referencia
- N = Base de Liquidación dependiendo de los casos. Puede ser 360 o 365 días
- La cantidad resultante sólo se hará efectiva en el supuesto de que el Tipo de Referencia sea superior al Tipo Floor.

Collar, es aquella Operación que incorpora a la vez un cap y un Floor, de tal modo que si el Tipo de Referencia excediese del Tipo Cap fijado por las Partes, una de las partes deberá pagar a la otra una Cantidad Cap calculada sobre un Importe Nominal, y si el Tipo de Referencia cayese por debajo del Tipo Floor, la Parte que recibió la Cantidad Cap deberá pagar ahora una Cantidad Floor, calculada sobre el mismo importe Nominal, a la otra Parte. Si el Tipo de Referencia oscilara siempre entre el Tipo Floor y el Tipo Cap, ninguna de las partes hará pago alguno a la otra.

OTROS TIPOS DE OPERACIONES

Opción sobre Divisas, es una Operación por la que el Comprador adquiere el derecho pero no la obligación de Comprar al Vendedor el Precio de Ejercicio, un importe determinado de la DIVISA CALL o Divisa de Compra y a vender al Vendedor al Precio de Ejercicio un importe determinado de la divisa PUT o Divisa de Venta.

Opción de tipo de Interés, es aquella operación por la cual una Parte (Comprador), mediante el pago de una prima a la otra Parte (Vendedor), adquiere el derecho pero no la obligación de tomar (call) o prestar (put) un depósito por un Importe Nominal a un determinado Tipo de Interés Fijo o Variable, en una fecha futura (Fecha de Ejercicio). El Vendedor se compromete frente al Comprador a tomar o prestar un depósito por un Importe Nominal en caso de que el Comprador ejecute la opción. Estas opciones podrán liquidarse por diferencias o por entrega.

Opción sobre Materias Primas (Commodity Option), es aquella Operación por la cual el Comprador, mediante el pago de una prima a l Vendedor adquiere el derecho pero no la obligación de tomar (call) o prestar (put) la mercancía de que se trate al precio pactado en una fecha futura. El Vendedor se compromete frente al Comprador a vender o comprar una cantidad determinada de la mercancía en cuestión, en caso de que el Comprador ejecute la opción. Estas opciones podrán liquidarse por diferencias o por entrega.

Opción sobre Renta Variable, exactamente igual a las anteriores pero el activo que se comercializa es el activo subyacente (valores de renta variable)

Opción sobre Índices Renta Variable, exactamente igual a las anteriores pero el activo que se comercializa es el activo subyacente (índices de renta variable)

Opción sobre Renta Variable, exactamente igual a las anteriores pero el activo que se comercializa es el activo subyacente (títulos de renta fija).

Operación de Compraventa de Divisas al Contado (FX Spot), es aquella Operación en la que una de las Partes compra un importe de una divisa contra la venta a la otra Parte de un importe acordado en otra divisa a un tipo de cambio determinado, siendo ambos importes pagaderos con Fecha de Valor dentro de los dos Días Hábiles siguientes a la fecha de Operación.

Operación de Compraventa de Divisas a Plazo (FX Forward), es aquella Operación en la que una de las Partes compra un importe de una divisa contra la venta a la otra Parte de un importe acordado en otra divisa a un tipo de cambio determinado, siendo ambos importes pagaderos con Fecha de Valor posterior a los dos Días Hábiles siguientes a la fecha de Operación.

Permuta Financiera de Divisas (FX Swap), es aquella Operación en la que una de las Partes compra un importe de una divisa contra la venta a la otra Parte de un importe acordado en otra divisa a un tipo de cambio determinado, siendo ambos importes pagaderos con Fecha de Valor posterior a los dos Días Hábiles siguientes a la fecha de Operación, y simultáneamente la Parte que compró, vende, y la Parte que vendió, compra los mismos importes en las mismas divisas, a un tipo de cambio determinado en la fecha de Operación, siendo ambos importes pagaderos con Fecha de Valor posterior a los dos Días Hábiles siguientes a la fecha de Operación.

Permuta Financiera de Tipos de Interés (Interest Rate Swap), es aquella Operación por la que las Partes acuerdan intercambiarse entre sí el pago de cantidades resultantes de aplicar un Tipo Fijo y un Tipo Variable sobre un Importe Nominal y durante un período de duración acordado.

Permuta Financiera de Tipos de Interés Variables (Basis Swap), es aquella Operación por la cual, las Partes acuerdan intercambiarse entre sí el pago de cantidades resultantes de aplicar un Tipo Variables sobre un Importe Nominal y durante un período de duración acordado.

Permuta Financiera de Divisas y Tipos de Interés Variables (Cross-Currency Interest Rate Swap), es aquella Operación por la cual, una de las Partes compra un importe de una divisa contra la venta a la otra Parte de un importe acordado en otra divisa a un tipo de cambio determinado, acordando intercambiarse entre sí el pago de cantidades resultantes de aplicar un Tipo Fijo o Variable sobre los importes comprados/vendidos de cada divisa y durante un período de duración determinado, obligándose, en la fecha de intercambio final, a vender el importe de la divisa que cada parte compró en la fecha de Intercambio inicial, y comprar el importe de la divisa que cada parte vendió en esa misma fecha.

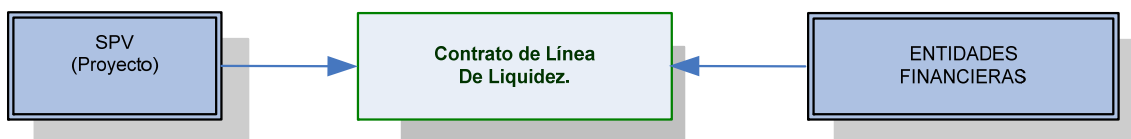
Permuta Financiera de Materias Primas(Commodity Swap), es aquella Operación por la cual las Partes, acuerdan intercambiarse entre sí el importe resultante de aplicar sobre un Importe Nominal la revalorización del precio/cotización de una cantidad o índice de materias primas por el importe resultante de aplicar sobre el mismo Importe Nominal la revalorización del precio/cotización de una cantidad o índice de materias primas

Permuta Financiera de Intereses y Acciones (Equity Swap), es aquella Operación por la cual las Partes, acuerdan intercambiarse entre sí importe resultante de aplicar un tipo Fijo o Variable sobre un importe Nominal y durante un período de duración acordado, por el importe resultante de aplicar la

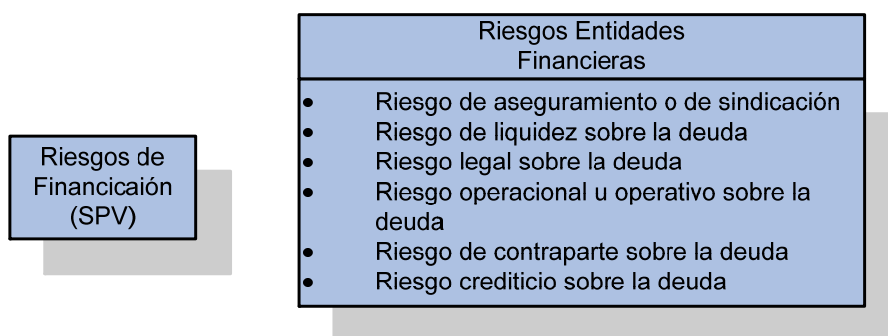
revalorización del precio/cotización de un lote de acciones o de un índice bursátil durante ese mismo período, sobre el mismo importe Nominal

Permuta Financiera de Índices de Acciones (Equity Index Swap), es aquella Operación por la cual las Partes, acuerdan intercambiarse entre sí importe resultante de aplicar un tipo Fijo o Variable sobre un importe Nominal la revalorización del precio/cotización de un índice de acciones por el importe resultante de aplicar sobre el mismo Importe Nominalo la revalorización del precio/cotización de otro índice de acciones distinto.

6.2.6.2. Agentes que intervienen



6.2.6.3. Riesgos transmitidos



6.2.7. Contratos de Deuda Subordinada de Accionistas.

Finalidad:

El Prestatario deberá destinar el Préstamo Subordinado con arreglo a los usos previstos en el Contrato de Crédito y, en particular:

(i) Dar cumplimiento a la obligación de mantener un LLCR mínimo de 1,48x y RCASD mínimos de 0,95x, 1,05x y 1,20x en 20XX, 20XX 20XX respectivamente, de conformidad con la cláusula XX del Contrato de Crédito.

(ii) Dar cumplimiento a la obligación de mantener unos RCSD mínimos de 1,03x, 1,11x y 1,29x en 20XX, 20XX y 20XX respectivamente según la cláusula XX del Contrato de Crédito.;

Límites de distribución a los Accionistas



- (i) que la Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda esté plenamente dotada, y tanto ésta como el resto de las Cuentas de Reserva estén debidamente dotadas;
- (ii) que no se supere como resultado de la distribución a los Accionistas el Ratio de Apalancamiento Máximo;
- (iii) que se haya producido la primera amortización ordinaria del Crédito;
- (iv) que el RCSDA del ejercicio con cargo al cual se quiere realizar la Distribución a los Accionistas sea superior o igual a 1,20x (a estos efectos no se incluirá en el cómputo del Ratio el Capital Adicional); y
- (v) que la Concesionaria no se encuentre en cualquier supuesto de reducción de capital obligatoria previsto por la Ley.

6.3. Contrato Construcción.

6.3.1. Generalidades del Contrato de Construcción.

Una vez adjudicada la concesión a un grupo licitador, se suele diversificar el riesgo construcción entre los diferentes agentes participantes de la concesión. Es por esto que la propia Sociedad Concesionaria, quien tiene la obligación de llevar a cabo la ejecución de las obras reguladas en el concurso licitado, debe repartir su propio riesgo de construcción en un agente que esté especializado en este aspecto. Con esta finalidad se contrata uno o varios constructores, en formación de UTE, que acometan las obras objeto de concurso o la parte principal de éstas.

Normalmente las propias empresas concesionarias españolas que ofertan la licitación de concursos son miembros de fuertes grupos constructores y por tanto serán sus propias empresas constructoras las que acometan las obras. No obstante en licitaciones internacionales encontramos que fondos o empresas concesionarias no son miembros de grupos constructores y por tanto, se hace más importante si cabe la contratación de una empresa o un grupo de empresas constructoras que acometan los trabajos de ejecución objeto del contrato. Este punto, manifiesta más si cabe la importancia de repartir de forma adecuada los riesgos de construcción mediante el contrato de construcción.

La buena disposición de esta regulación repercutirá en un buen seguimiento de los aspectos importantes en fase de construcción, pues se podrá realizar un seguimiento mejor de esta fase en cuanto mayor sea la definición y repartición de los riesgos en el mismo, para no dejar ningún aspecto al azar.

Cabe señalar que para poder financiar los proyectos objeto de concesión, las entidades financieras también exigen diversificar el riesgo construcción, para a su vez poder limitar el riesgo financiación que se vaya transmitir de la propia concesionaria a dicha entidad. Es un requisito esencial que la concesionaria haya limitado el riesgo construcción del proyecto mediante la firma en paralelo del contrato de construcción con una o varias empresas constructoras.

Por todos estos motivos, es esencial el desarrollo de un contrato de construcción que regule las relaciones y el reparto de riesgos entre la sociedad concesionaria, titular del contrato y la empresa o empresas constructoras que se puedan agrupar como veremos para poder acometer las obras.

El Contrato es el compromiso del Contratista de ejecutar una determinada Obra a cambio de un precio que deberá abonar el Cliente, junto con las condiciones que regulen el desarrollo de éste acuerdo, en base al equilibrio entre la parte Contratante, y el Contratista en los derechos y obligaciones a las que mutuamente se obligan de una forma voluntaria para la ejecución de las prestaciones contenidas en el mismo

Todo Contrato supone asumir un riesgo, que es función del tipo de Contrato que se ha suscrito, del conocimiento que se tiene del tipo de Obra, de su emplazamiento y condiciones de ejecución, del Cliente, en este caso la Sociedad Concesionaria, titular del contrato principal, y también del margen esperado.

El Contratante debe tener en cuenta los riesgos que conlleva la adjudicación de un Contrato, pues por muy bien estipuladas que estén las cláusulas del mismo, una vez adjudicado el Contrato, e iniciadas las Obras, cualquier conflicto perjudica seriamente al Contratante

Si nos encontramos en el caso de que el titular del contrato pueda ser un grupo licitador en el que no participa ninguna empresa constructora, en este caso la mejor protección, es encomendar la ejecución del Contrato al mejor Contratista, y no al que ofrece la cotización más baja. La decisión de adjudicación debe tomar en cuenta los riesgos siguientes:

- El efecto multiplicador del proyecto
- La singularidad del proyecto
- El daño potencial que se produciría si el proyecto fracasa.
- Las condiciones previas al contrato (claridad y definición de las Bases de Licitación, y las capacidades del contratista).
- Las condiciones posteriores al contrato (participación del Contratista en la operación y mantenimiento del proyecto).
- La complejidad del proyecto

Comenzaremos por tanto dando un enfoque general sobre las cuestiones generales que se deben tener en cuenta para la elaboración de estos contratos, así como las características de los matices a resaltar para el seguimiento de la concesión; se continuará con las cláusulas que deben regular la diversificación de riesgos de construcción y que inciden de manera notable para el posterior seguimiento de la concesión en el periodo de inversión o de construcción. Este documento además será imprescindible como base también, para que las entidades financieras realicen el seguimiento en esta fase de inversión y construcción.

➤ El texto del Contrato

El Contrato es el Conjunto de todos los documentos que en él se reseñan y no exclusivamente las cláusulas redactadas en el mismo, es decir se deberá contar como anexos con pliegos de Condiciones, especificaciones, planos, mediciones, memorias, oferta del Contratista, etc. Naturalmente debe clarificarse el orden de prevalencia de unos documentos sobre otros en caso de discrepancias o contradicciones. La falta de este requisito puede entorpecer el futuro tratamiento de las reclamaciones.

El Contrato debe definir de forma precisa los siguientes aspectos:

- Identificación de los firmantes y apoderamiento de los mismos
- Antecedentes del Contrato.- Convocatoria, oferta, adjudicación, autorizaciones, carta de aceptación, etc.
- Presupuesto de las Obras.
- Alcance de la Obra a realizar, definida en memorias, planos, listas y mediciones y otra documentación técnica. Prescripciones técnicas aplicables a los materiales incorporables y a la ejecución de las Obras.
- Ejecución de las Obras
 - Inicio de las Obras, ocupación de los terrenos, acta de replanteo.
 - Replanteo, señalización y conservación de las Obras.
 - Programa de Trabajo
 - Obligaciones generales del Contratista y de la Propiedad.

- Aportación de maquinaria y equipo
- Materiales, procedencia, recepción.
- Obras defectuosas o mal ejecutadas.
- Dirección e inspección de las Obras.
- Inspección y ensayos. Rechazo de materiales u obra defectuosa.
- Representación del Contratista, y su personal en Obra. Oficinas de Obra
- Facultades de recusación del personal del Contratista.
- Modificaciones del Contrato.
- Obligatoriedad, Precios aplicables, plazos resultantes, importes máximos
- Medición y abono de las Obras
 - Forma de medición y abono de las Obras
 - Determinación del precio de la Obra. Cuadros de precios, partidas alzadas,
 - abonos a cuenta.
 - Facturación y Pago, retenciones (si procede), tasas de cambio (si procede)
 - Revisiones de precios (si procede)
- Conclusión del Contrato
 - Plazos contractuales, total y parciales
 - Recepción parcial de las Obras
 - Plazo de garantía
 - Recepción definitiva
 - Penalidades por incumplimiento y por retraso, cuantía y límites.
- Otras condiciones económico administrativas
 - Obligaciones sociales y laborales del Contratista
 - Higiene y Seguridad de las Obras. Prevención de Riesgos Laborales.
 - Suspensión parcial y total de las Obras
 - Terminación del Contrato
 - Rescisión del Contrato
 - Cesión y Subcontratación.
 - Avals, garantías y fianzas
 - Seguros.- Todo riesgo construcción, responsabilidad civil, garantía decenal, vehículos.
 - Fuerza mayor
 - Ley aplicable, cambio de leyes, idioma.
 - Licencias, impuestos, tasas.
 - Resolución de divergencias

6.3.2. Características del contrato de construcción dentro del sistema concesional.

La propia Sociedad Concesionaria es quien tiene la obligación de llevar a cabo la ejecución de las obras reguladas en el concurso licitado, debe repartir su propio riesgo de construcción en un agente que esté especializado en este aspecto. Con esta finalidad se contrata uno o varios constructores, en formación de UTE, que acometan las obras objeto de concurso o la parte principal de éstas.

Normalmente las propias empresas concesionarias españolas que ofertan la licitación de concursos son miembros de fuertes grupos constructores y por tanto serán sus propias empresas constructoras las que acometan las obras. No obstante en licitaciones internacionales encontramos que fondos o empresas concesionarias no son miembros de grupos constructores. Este punto manifiesta más si cabe la importancia de repartir de forma adecuada los riesgos de construcción mediante el contrato de construcción

Existen numerosos formatos para este tipo de contratos teniendo cada financiador sus preferencias de acuerdo a su experiencia pero los modelos FIDIC son internacionalmente aceptados de forma general como referencia para los mismos.

La buena disposición de esta regulación repercutirá en un buen seguimiento de los aspectos importantes en fase de construcción, pues se podrá realizar un seguimiento mejor de esta fase en cuanto mayor sea la definición y repartición de los riesgos en el mismo

Hay que tener en cuenta que en el procedimiento de pagos al constructor normalmente los financiadores impondrán una asistencia técnica o peritaje que realice el seguimiento de la fase de construcción y por tanto, contraste y valide los desembolsos que se produzcan. El consorcio constructor deberá asumir los criterios de la citada asistencia técnica.

Existen numerosas formas de descomponer el precio contractual para su facturación y abono y, en función de su uso, podrían determinar el seguimiento en esta fase. Las más utilizadas son:

➤ Precios Unitarios

Se establece un cuadro de cantidades estimadas para cada una de las unidades de obra previsibles, y el Contratista señala el precio para cada unidad.

El producto de mediciones por precios unitarios constituye el Presupuesto de Contrato, o Precio estimado del Contrato, que se utiliza para el cálculo de fianzas, anticipos, etc.

A efectos de facturación y cobro, el Contratista percibe las cantidades que resulten de aplicar los precios unitarios a las mediciones del trabajo realmente ejecutado al final de períodos acordados (normalmente mensuales), ejecutando a la terminación de la obra la liquidación de la misma, y considerándose las cantidades percibidas como anticipos a buena cuenta

➤ Tanto alzado (lump sum).-

No se descompone el Precio del Contrato. Se proporciona la información técnica del trabajo, los programas de ejecución y las pruebas, y el Contratista efectúa la valoración del mismo, bien sea como un tanto alzado global, bien sea por partidas, facturando periódicamente el porcentaje de avance sobre

las mismas. Los períodos se suelen establecer, bien por tiempo (normalmente mensuales), bien por cumplimiento de hitos acordados

➤ Precios por Administración.-

El Contratista factura al Contratante sus prestaciones, mediante la medición periódica (normalmente mensual) de los recursos aportados, que se facturan a tarifas acordadas en el Contrato. Asimismo a la terminación de la obra se efectúa la liquidación de la misma, y se consideran las cantidades percibidas como anticipos a buena cuenta.

➤ Contratos a precio fijo

Los Contratos a precio fijo se basan en un precio firme, en casos ajustable, y pueden incluir un máximo garantizado, un precio objetivo, o ambos. El ajuste de precios se efectúa solamente en base a las cláusulas contractuales que lo regulan. Son modalidades del mismo:

- Contratos a precios fijos, firmes y no revisables: El precio no está sujeto a ningún reajuste y el Contratista toma un total riesgo en la ejecución del mismo, basado en su experiencia en la realización de este tipo de contratos. Requiere un perfecto control de costes por el Contratista, y simplifica al máximo los requerimientos de control económico administrativo entre la partes.
- Contratos a precios fijos con ajuste económico: El precio puede sufrir alteraciones en más o en menos cuando ocurren determinadas contingencias. Se pueden contemplar tres tipos de ajustes:
 - Ajustes basados en los costes de materiales y mano de Obra
 - Ajustes basados en índices compuestos: Se aplican corrigiendo los precios del Contrato en base a índices compuestos para cada tipo de Contrato, basados en las variaciones del coste de materiales y mano de obra, y publicados por Organizaciones acordadas entre las Partes
- Contratos a precio fijo con revisión programada del precio Se trata de contratos con un precio firme para un periodo inicial de prestaciones, y una determinación anticipada del precio para los trabajos restantes, efectuada en ciertos momentos de la ejecución del contrato.
Se utiliza cuando se puede negociar un precio fijo y firme en el período inicial, pero se desconoce la evolución que tendrán los precios en el futuro.
Son muy poco utilizados en nuestro país.
- Contratos a precio fijo con Revisión retroactiva del precio
Igual al anterior, pero la determinación del importe de la revisión se efectúa a la terminación del Contrato.
También es muy poco utilizado en nuestro país.

➤ Contratos a coste más honorarios (cost plus fee).

Consisten en el pago de los costes incurridos, aceptables conforme a lo especificado en el Contrato, más unos honorarios acordados conforme a la mecánica del Contrato. En el Contrato se suele establecer un presupuesto máximo que el contratista no debe superar sin aprobación previa del Contratante.

Son modalidades del mismo:

- Contratos Coste más honorarios fijos (Cost-Plus-Fixed-Fee)
- Contratos Coste más honorarios variables (Cost-Plus-Incentive-Fee)
- Contratos Coste más premio (Cost-Plus-Award-Fee)

➤ Contratos con incentivación

Son Contratos donde se trata de motivar al Contratista en la ejecución de los trabajos mediante recompensa económicas, que compensen los excesos de coste ocasionados.

Se basan en establecer objetivos racionales y alcanzables que se comuniquen claramente al Contratista, y que motiven su eficacia, al par que desincentiven la ineficiencia y la falta de calidad del Contratista.

6.3.3. Principios fundamentales para el seguimiento del contrato de construcción dentro del sistema concesional

➤ PRINCIPIO DE "LLAVE EN MANO"

Aún cuando se ha visto que existen multitud de tipos de contratos de construcción en función de la forma de pago y que esta determina el seguimiento del mismo; una característica fundamental del contrato de construcción dentro del modelo concesional, es que ha de hacer el proyecto financiable desde el punto de vista de los financiadores, por lo que se buscará con mucha probabilidad aplicar la regla de que el Proyecto sea "llave en mano" y que los riesgos de construcción estén asumidos por el consorcio constructor de forma irrevocable y a su vez, la Concesionaria no asuma el riesgo en el precio, ni en el plazo de construcción.

Es conveniente que el proceso de negociación del contrato de construcción se ejecute en paralelo con el proceso de cierre financiero y que los financiadores validen el modelo de contrato ya que si el contrato de construcción no es válido para los financiadores, o las condiciones puestas por los financiadores para asumir los riesgos de construcción, no son tampoco asumibles para la constructora para poder ejecutar de forma cómoda el objeto del contrato, entonces nos veremos obligados a renegociar los respectivos contratos. Por tanto, será complicado adaptar tanto el contrato a las exigencias de los financiadores. A su vez también resultará complicado reabrir unas condiciones más exigentes para la empresa constructora.

Encaso de que no sea posible cerrar la financiación y el contrato de construcción de forma simultánea o coordinada, habrá que reflejar en el contrato de construcción que el mismo deberá estar sujeto a las posibles modificaciones, que los financiadores puedan solicitar posteriormente.

El contrato "llave en mano" o "turnkey contract" es aquel en que el contratista se obliga frente al cliente, a cambio de un precio, generalmente alzado, a concebir, suministrar, construir y poner en funcionamiento una obra determinada que él mismo previamente ha proyectado. En este tipo de contrato el énfasis ha de ponerse en la responsabilidad global que asume el contratista frente al

Concesionario, por lo que en general el contratista asume el suministro de materiales y maquinaria; el transporte de los mismos; la realización de las obras civiles; la instalación y montaje, y la puesta a punto y en funcionamiento de la obra proyectada.

En esta modalidad contractual, desaparece la tradicional relación entre contratante, dirección facultativa y contratista, para quedar sustituida por una única relación entre Contratante-Contratista, en la que este último, junto a sus funciones tradicionales, asume la concepción del proyecto, y se obliga frente al cliente a entregar una obra completamente equipada y en perfecto estado de funcionamiento.

Todo lo expuesto respecto a los Proyectos Llave en mano, se traduce en ciertas particularidades en la preparación del Contrato.

- El contrato "llave en mano" a diferencia del contrato tradicional implica la celebración de un solo y único contrato realizado entre el Contratante y el Contratista. Generalmente, en la selección de este tipo de contratos, ejerce una influencia decisiva la tecnología implicada en el proyecto que se pretende realizar y que se va a manifestar no sólo en los planos y especificaciones técnicas, sino también en los derechos de propiedad industrial implicados en el proceso de producción y, en determinados casos, en la formación de personal y en la asistencia técnica proporcionada por el contratista.
- Esta estructura sobre la que descansa el contrato "llave en mano", y que ha revolucionado ciertamente la industria de la construcción, implica a su vez una pérdida de control si no se realiza un buen seguimiento, sobre el proyecto por parte del cliente y una reducción considerable en las funciones del ingeniero que en este tipo de contratos actúa generalmente como representante del Concesionario.
- La obligación global que se deriva de los contratos "llave en mano" para el contratista influye de manera decisiva en la determinación del precio, que normalmente no puede ser, más que un precio alzado.

➤ PRINCIPIO DE “BACK TO BACK” O “CONTRATO ESPEJO”

Un aspecto fundamental para mantener el equilibrio del contrato en las relaciones entre la constructora y la concesionaria es el principio de “BACK TO BACK”. Por el cual, tal y como iremos desarrollando durante este documento en el clausulado del contrato, la constructora asume frente a la concesionaria, bajo su riesgo y ventura, todos los derechos y obligaciones que, en lo relativo a las actividades de diseño, proyecto y construcción se deriven (si es que diseño y proyecto están incluidos).

La constructora deberá declarar conocer y aceptar tanto el contrato de concesión, como los documentos de licitación en lo relativo a las actividades mencionadas y se compromete a cumplirlos puntualmente.

El concepto contrato espejo, también lo es para la concesionaria también, ya que si la constructora tuviese a bien proponer reclamaciones a la Administración concedente; la concesionaria deberá obligarse a tramitar y gestionar éstas ante el Concedente y si es preciso ante los bancos, con la mejor de las disposiciones por su parte para defenderlas desde una postura conjunta. Por tanto, las compensaciones dinerarias obtenidas de aquellas reclamaciones serán trasladadas a la constructora.

Con este principio clave se percibe perfectamente el traslado de riesgos que se trasmite en la fase de construcción.

Asimismo hay que tener en cuenta que los acuerdos de socios normalmente incorporan condiciones que se han de reflejar en el contrato de construcción como son precio máximo, límites de responsabilidad, periodo de garantía, plazo y forma de pago

Generalmente en los documentos previos a la presentación de la oferta se elabora un precontrato de construcción con la futura UTE constructora el cual sirve de base para la redacción del contrato de construcción definitivo. A este documento se le puede denominar bases de construcción. Tiene la finalidad de poder acudir a la licitación con unas bases de conceptos de las relaciones futuras entre constructores y concesionarias, que posteriormente se desarrollarán en el contrato de construcción, si es que son adjudicatarias del concurso.

El Director General de la Concesionaria junto con los responsables del Departamento legal de cada socio negociarán el contrato definitivo de construcción con la UTE Constructora debiéndose aprobar el mismo por el Consejo de Administración de la Sociedad Concesionaria previamente a su firma. El contrato de construcción será firmado por el Director General de la Concesionaria

6.3.4. Clausulado necesario en el reparto de derechos y obligaciones en el contrato para favorecer el seguimiento en periodo de construcción

Se procede a desarrollar las cláusulas que pueden incidir de forma más relevante en el seguimiento de la concesión.

➤ OBJETO

Por medio del presente Contrato, la Concesionaria y la Constructora acuerdan la realización por parte de la Constructora y por el precio que se fije y bajo la supervisión y control de la Concesionaria y del Cliente (Administración), de todos los proyectos, trabajos, obras e instalaciones y equipos que sean objeto en materia de construcción en los Documentos de Licitación. A los efectos del Contrato se entiende por "Obra" u "Obras" la realización del proyecto, trabajos, obras e instalaciones que permitan el cabal cumplimiento de lo establecido respecto de las mismas en el PCAP, el PCTP, en la Oferta adjudicada por el Cliente y en los demás Documentos de Licitación.

En consecuencia, la Constructora asume frente a la Concesionaria bajo los principios de riesgo y ventura todos los derechos y obligaciones relativas a las actividades de construcción de la totalidad de las Obras objeto del Contrato que se deriven para la Sociedad Concesionaria de los Documentos de Licitación, los cuales la Constructora declara conocer y aceptar.

Sin embargo las actividades de Operación y Mantenimiento corresponderán en su totalidad a la Concesionaria, a excepción del mantenimiento durante el periodo de construcción hasta la emisión del acta de recepción de las Obras o "Acta de Comprobación", que corresponderán a la Constructora.

➤ ALCANCES

En términos generales, el alcance de los trabajos realizados por la Constructora es el contenido de su oferta, presentada por la Sociedad Concesionaria al Cliente para participar en el Procedimiento de

Licitación, definido a su vez en los documentos de Licitación. La Constructora pondrá bajo su propia responsabilidad, subcontratar parcialmente los trabajos a realizar dentro de los límites establecidos en los Pliegos y en la Legislación vigente.

Conviene aún así detallar aunque sea de forma somera los trabajos que en concreto ejecutará la constructora y las que en concreto realizará la Concesionaria. Con cada tipo de concesión podrá variar enormemente los mismos ya sea el desarrollo de una carretera, un ferrocarril, u obras de Edificación varias, como pueden ser hospitales, cárceles o juzgados

➤ PROYECTO

Una vez firmado el contrato de construcción es normalmente obligación de la constructora la elaboración del Proyecto de Construcción dentro de los criterios y las Bases definidas por el Concedente en los Pliegos de cláusulas Técnicas particulares

En el caso de proyectos “llave en mano” es necesario que el Proyecto sea realizado por el constructor, aunque posteriormente el Concesionario lo suscriba y lo someta a la aprobación del concedente como propio ya que de otra forma el Constructor no asumirá los posibles errores en medición que pueda incluir el Proyecto y que le llevarán a no poder cerrar nunca un precio final lo que puede hacer inefinanciable el Proyecto.

Normalmente el proceso de redacción del proyecto de construcción, negociación del contrato de construcción y cierre financiero están en un proceso paralelo en el tiempo ya que su interrelación es muy grande y se requieren tener cerrados simultánea y coordinadamente. Toda la coordinación de los tres procesos es responsabilidad del Director General de la Concesionaria.

En los casos en que la licitación establezca el Proyecto a realizar la fase de redacción de Proyecto no tendrá lugar y el consorcio constructor deberá asumir el proyecto en los términos y especificaciones expresados en los Pliegos y de forma idéntica a la Concesionaria.

En caso de no ser obligación del constructor la redacción del proyecto el mismo deberá ser contratado por la Sociedad Concesionaria teniéndose en cuenta dos aspectos fundamentales, en primer lugar que el Consorcio Constructor no podrá cerrar un precio hasta no tener el proyecto definitivo y que no asumirá en su presupuesto posibles errores del proyecto, éstos dos factores hacen que el posible cierre financiero no se pudiera hacer hasta el cierre del presupuesto de construcción y que el Concesionario asuma los posibles sobrecostes por errores en el Proyecto, lo cual hace esta alternativa altamente desaconsejable.

Una vez redactado el Proyecto definitivo y revisado por al dirección técnica del Concesionario el mismo normalmente debe someterse a la aprobación del Concedente, el cual revisará el cumplimiento de las condiciones impuestas al mismo por el PCTP y su adecuación a la normativa vigente en cada caso.

Los Pliegos de cláusulas administrativas particulares suelen definir en función de la fecha de firma del contrato de concesión la fecha en que es necesario presentar el proyecto definitivo de construcción y los plazos del Concedente para su aprobación así como en el caso de existir observaciones los plazos para su revisión y corrección si procede.

➤ PRECIO, FORMA DE PAGO Y GARANTÍAS

En cuanto al precio y la forma de pago se deberá fijar el precio acordado, que convendrá desglosar en anexos al contrato mediante presupuesto de obra. Puesto que la forma de pago se ha definido y desarrollado convenientemente en sus diferentes modalidades posibles en el apartado anterior (), tan solo se comentará la necesidad de que quede bien definido para mayor facilidad en posterior seguimiento en la fase de construcción, en los controles de pago y ejecución de la obra.

Como también se ha desarrollado en el punto anterior, la normalidad vendrá definida por el uso del contrato llave en mano y por ello, es usual que quede especificado que el precio es cerrado y no sujeto a revisión.

Para el seguimiento técnico y económico de la evolución de la construcción de las Obras, es necesario que la Constructora realice mensualmente relaciones valoradas a origen de las unidades de Obra ejecutadas durante cada periodo mensual, al objeto de que la Concesionaria y la Administración conozcan el ritmo de ejecución de las Obras y su adaptación al Programa de Ejecución establecido, que serán revisadas y aprobadas por la Concesionaria. Estas relaciones valoradas no implicarán aceptación o entrega alguna de las mismas y servirán de base para la elaboración de las certificaciones mensuales de obra.

También es necesario que quede claro los periodos que se fijen para que la Concesionaria en su seguimiento de las obras, acepten las certificaciones emitidas, así como el plazo de que se disponga frente a la entidad financiera de las cantidades para abonar dichos importes a la Constructora. Incluso, se definirá la forma o el medio para llevar cabo los pagos de dichos importes.

Dentro del contrato de construcción se establecerán las garantías que el Constructor deberá entregar al Concesionario, como norma general y mínima estas deberán cubrir las correspondientes a las garantías que el Concesionario ha depositado ante el Concedente por la construcción así como las garantías que los financiadores hayan exigido al Concesionario por los conceptos referidos a la construcción para poder efectuar el cierre financiero, asimismo el constructor garantizará los daños y perjuicios producidos al Concesionario por retrasos imputables al Constructor y por daños y perjuicios tanto al Concesionario como a terceros por las actividades de construcción así como por vicios ocultos posteriores a la recepción de los trabajos.

Entre estas garantías se reflejarán las equivalentes que tenga que aportar el Concesionario en conceptos de multas o penalidades al Concedente por hechos relativos a la construcción, especialmente en lo referido a incumplimientos en plazos.

➤ PLAZO

Deberá fijarse el plazo de ejecución de las Obras a contar desde la firma del Acta de Comprobación del Replanteo.

Se reclamará a la Constructora que entregue, con carácter simultáneo a la firma del Contrato, un presupuesto desglosado en unidades de obra claramente identificables y medibles, detallado por partidas, para cada una de las Obras que se adjuntará como anexo al presente Contrato, junto con el correspondiente Cronograma o Programa de Ejecución y Plan de Obra.

Para el adecuado seguimiento del contrato, el Programa de Ejecución será actualizado siempre que hayan surgido variaciones que hagan necesaria dicha actualización, a iniciativa propia o siguiendo instrucciones de la Administración; incluso puede ser necesario dependiendo del plazo total de las obras que la Concesionaria fije que la Constructora actualice de forma periódica dicha planificación técnica.

➤ ACTA DE REPLANTEO

Para iniciar el seguimiento en el periodo de construcción se deberá firmar el acta de comprobación de replanteo de las obras, con este acta se comprueba la disposición de terrenos para empezar las obras. Por tanto, deberemos dejar reflejado este importante hito en el contrato entre Constructora y Concesionaria.

Se hace de forma conjunta entre Administración y Concesionario con la asistencia del Constructor y da inicio a la fase de construcción puede ser:

Positiva: en cuyo caso se inicia al día siguiente el plazo de ejecución de la obra.

Positiva con observaciones: en cuyo caso se inicia al día siguiente el plazo de ejecución de la obra pero se tendrán en cuenta las observaciones reflejadas en el acta y que en general están referidas a las disponibilidades de terrenos o de servicios afectados.

Negativa: en cuyo caso se reflejarán las causas y se establecerá una nueva fecha para su firma dentro de la misma.

➤ DIRECCIÓN Y CONTROL DE LAS OBRAS

Aunque parece necesario que la Concesionaria contrate la Dirección de Obra para el seguimiento y definición de las mismas, en muchas ocasiones esta faceta es incluida en el propio contrato de construcción, en este caso, la Constructora deberá contar con el necesario equipo técnico de dirección y control de las Obras, que probablemente deba aprobar la Administración,

No obstante, con independencia de lo anterior, la Concesionaria ejercerá el control e inspección para el buen seguimiento del contrato, tanto de las Obras y de los materiales como su utilización, todo ello durante la ejecución de las mismas. Y por tanto, la Constructora se debe comprometer a cumplir cuantas órdenes e instrucciones pueda dictarle la Concesionaria.

Incluso, la Administración tendrá el derecho de inspeccionar por su cuenta, tanto la propia ejecución de las Obras como las labores de dirección de las mismas, que ejercerá de acuerdo con las funciones establecidas al efecto en el PCAP, el PCTP y la normativa aplicable.

➤ PERMISOS Y LICENCIAS

Se deberá realizar seguimiento por parte de la Concesionaria y por tanto deberá ser una cláusula a fijar en el contrato, los permisos necesarios para el desarrollo de los trabajos de ejecución del proyecto, muchos de los cuales trasladará la Constructora y por tanto, serán por cuenta y cargo de la Constructora, la declaración y el pago de todos los impuestos o exacciones de cualquier clase y la solicitud y obtención a su costa de todos los permisos y licencias que se devenguen o requieran por razón de la propia actividad constructora en la ejecución de las Obras contratadas en el Contrato y de

los Documentos de Licitación, así como los que le correspondan. No obstante durante el desarrollo de los siguientes puntos de trabajo, se desarrollará más en profundidad el reparto de los impuestos y de cómo seguir estos trámites.

➤ PLAN DE CALIDAD Y MATERIALES

Para el adecuado seguimiento de la calidad de las obras, se deberá incluir en el contrato la obligación de que la Constructora presentar a la Concesionaria para su revisión y aprobación, un plan de aseguramiento de la calidad.

Incluso se deberá fijar la posibilidad de que la Concesionaria pueda ordenar que se verifiquen los ensayos, análisis, pruebas externas que resulten pertinentes conforme al Proyecto de Autocontrol de calidad y con los requisitos exigidos en el PCTP y la legislación vigente aplicable.

➤ DAÑOS Y PERJUICIOS Y PENALIZACIONES

Será también objeto de seguimiento y por tanto deberemos regular en el contrato de construcción, las penalizaciones que se impongan las partes por incumplimientos del contrato.

La Constructora abonará cuantos perjuicios sufra la Concesionaria como consecuencia de la falta de cumplimiento de sus obligaciones, salvo que el mismo sea imputable a la Concesionaria. En particular, el incumplimiento culpable de no cumplir los plazos de ejecución. La Constructora indemnizará a la Concesionaria como penalización por cantidad equivalente a la pérdida de ingresos que el retraso ocasiona a la Concesionaria, además de cuantas otras indemnizaciones pidiere la Administración a la Concesionaria por dichos retrasos. En este caso, se fijará un límite de la indemnización a abonar, que deberá estar en acuerdo con la entidad bancaria que financie el proyecto.

Por su parte la Concesionaria deberá indemnizar por cuantos daños y perjuicios directos que sufra en las Obras la Constructora como consecuencia del incumplimiento de sus obligaciones. En particular, la disponibilidad de los terrenos con la antelación programada para no afectar a la ejecución de las Obras. EL incumplimiento, en tal caso, implicará para la Concesionaria la indemnización de una cantidad equivalente a la pérdida ocasionada por el retraso.

➤ MODIFICACIONES Y VARIACIONES AL PROYECTO

Durante el seguimiento de la construcción deberemos dejar plasmado en el contrato la manera en la que van a afectar las modificaciones y variaciones del contrato.

Cuando la Concesionaria instruya a la Constructora la realización de modificaciones solicitadas por la Administración que afecten a cualquier elemento del Contrato, o bien se produzcan hechos imprevisibles o inevitables que sean susceptibles de ser compensados a la Concesionaria, ésta deberá proceder previamente a pactar con la Constructora la correspondiente modificación al Contrato de Construcción que, en el caso de modificaciones ordenadas por la Administración de obligado cumplimiento para la Concesionaria, la compensación correspondiente estará condicionada a la compensación que pueda recibir la Concesionaria de la Administración.

Las modificaciones que se realicen a instancia de la Concesionaria y/o de la Constructora y no solicitadas por la Administración serán previamente acordadas por ambos y deberán contar con la autorización de

aquella. En caso de falta de acuerdo, mediando la pertinente autorización administrativa, la Concesionaria tendrá derecho a contratar con un tercero la ejecución de la modificación.

La Constructora no podrá introducir ninguna modificación o mejora en las Obras por sí misma sin el consentimiento escrito previo de la Concesionaria. Las modificaciones propuestas por la Constructora deberán venir acompañadas de una propuesta de orden de cambio.

➤ SEGUROS

La Constructora concertará y mantendrá en vigor, en relación a todas las Obras objeto del Contrato y por el tiempo de su ejecución y garantía de las mismas, las Pólizas suficientes que comprenden todos los supuestos previstos en los Documentos de Licitación.

➤ RECEPCIÓN

Para finalizar el seguimiento en el periodo de construcción se deberá firmar el acta de comprobación de las obras o acta de recepción de las mismas de la Concesionaria a la Constructora y por tanto deberemos a su vez dejar reflejado este importante hito en el contrato.

El Concesionario sólo dará por recibida la totalidad de las obras en el mismo momento en que el Concedente redacte y firme la correspondiente acta de recepción de las obras dando su conformidad a las mismas.

En caso de que el Concedente rechazara el otorgamiento de la referida acta como consecuencia del incumplimiento por parte del Concesionario de cualquiera de sus obligaciones, siempre que dicho incumplimiento no sea consecuencia, a su vez, de un incumplimiento de la Constructora, la obra se considerará recibida a partir del momento en que se hubiera debido otorgar dicha acta de no ser por el incumplimiento del Concesionario, y la Constructora tendrá frente al Concesionario todos los derechos que se hubieran derivado del otorgamiento de la mencionada acta.

6.3.5. Conclusión.

Podemos concluir que este contrato realmente configura los derechos y obligaciones entre Concesionaria y Constructora para llevar a cabo la ejecución de los trabajos durante la fase de construcción y que por tanto el seguimiento de todas las características que se anoten en el contrato condicionará para la Concesionaria el seguimiento del mismo.

A su vez este contrato que será supervisado por la entidad financiera tal y como ya se ha comentado incidirá también en la manera de seguir el contrato por parte de la misma.

Debido a que el contrato de construcción recogerá los riesgos asumidos por la concesionaria y transmitidos a la Constructora, de los propios documentos de licitación, La Administración seguirá en muchos de los aspectos las características que en este documento también se exponen.

6.4. Contratos de Seguros.

6.4.1. Componentes del contrato de seguros

- El Contrato de Seguros: es el medio por el cual el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima, a resarcir de un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato. El contratante o tomador del seguro, que puede coincidir o no con el asegurado, por su parte, se obliga a efectuar el pago de esa prima, a cambio de la cobertura otorgada por el asegurador, la cual le evita afrontar un perjuicio económico mayor, en caso de que el siniestro se produzca. El contrato de seguro es consensual; los derechos y obligaciones recíprocos de asegurador y tomador, empiezan desde que se ha celebrado la convención, aún antes de emitirse la «póliza» o documento que refleja datos y condiciones del contrato de seguro.
- La póliza de seguros: es el instrumento escrito en el cual constan las condiciones del contrato. Aunque no es indispensable para que exista el contrato, la práctica aseguradora la ha impuesto sin excepciones. La póliza es el documento principal del contrato de seguro, en donde constan los derechos y obligaciones de las partes, es un documento privado redactado en varios folios. Las condiciones generales están impresas, mientras las condiciones particulares están normalmente mecanografiadas.
- El interés asegurable: la relación lícita de valor económico sobre un bien. Cuando esta relación se halla amenazada por un riesgo, es un interés asegurable. Lo imposible no origina riesgo. Debe ser incierto, porque si necesariamente va a ocurrir, nadie asumiría la obligación de repararlo. Sin riesgo no puede haber seguro, porque al faltar la posibilidad de que se produzca el evento dañoso, ni podrá existir daño ni cabrá pensar en indemnización alguna. En el contrato de seguro el asegurador no puede asumir el riesgo de una manera abstracta, sino que este deber ser debidamente individualizado, ya que no todos los riesgos son asegurables, es por ello que se deben limitarse e individualizarse, dentro de la relación contractual.
- La prima: es el costo del seguro, que establece una compañía de seguros calculada sobre la base de cálculos actuariales y estadísticos teniendo en cuenta la frecuencia y severidad en la ocurrencia de eventos similares, la historia misma de eventos ocurridos al cliente, y excluyendo los gastos internos o externos que tenga dicha aseguradora salvo pacto contrario, si no se ha pagado la prima antes de producirse el desastre o accidente, el asegurador se libera de la obligación contraída en el contrato.

6.4.2. Partes que intervienen en un contrato de seguros

El tomador del seguro podrá designar beneficiario o modificar la designación anteriormente realizada, sin necesidad del consentimiento del asegurador. Con ello queda claro que la facultad de señalar y revocar beneficiarios está en la mano del tomador. El asegurado no posee ningún derecho o disposición sobre el particular, ni siquiera de aprobar o rechazar el beneficiario que el tomador ha elegido.

- El asegurador (empresa de seguros): Persona jurídica que constituida con arreglo a lo dispuesto por la legislación correspondiente, se dedica a asumir riesgos ajenos, cumpliendo lo que a este efecto establece aquella legislación, mediante la percepción de un cierto precio llamado prima.”

- **El tomador:** Persona natural o jurídica “que contrata y suscribe la póliza de seguro, por cuenta propia o de un tercero, asumiendo las obligaciones y derecho en la L.C.S. se establecen” busca trasladar un determinado riesgo a un tercero (empresa aseguradora) a efecto de que le sean resarcidos a él o a un tercero los daños o pérdidas que puedan derivar del acaecimiento de un suceso incierto a la fecha del contrato de seguro. Con tal objeto deberá abonar una retribución (prima) al asegurador.
- **El asegurado:** El titular del área de interés que la cobertura del seguro concierne, y del derecho a la indemnización que en su día se satisfaga que, en ciertos casos, puede trasladarse al beneficiario. Es la persona natural o jurídica a quien el acaecimiento del siniestro va a afectarle más directamente. En definitiva, es aquel sobre cuya cabeza o bienes van a recaer las consecuencias del siniestro. La figura del asegurado es esencial dentro del contrato de seguro. Porque lo mismo que no cabe concebir un contrato de aquella naturaleza sin la existencia de un riesgo que cubrir o tampoco resulta dable pensar un negocio jurídico de la naturaleza mencionada sin que haya una persona o destinatario final de la garantía que se pacta, y cuyos intereses, protegidos de esta suerte, son la causa eficiente del contrato.
- **El beneficiario:** Es la persona que, va a recibir la utilidad del seguro cuando se produzca el hecho contemplado en el mismo (sin ser asegurado). Es aquel sobre quien recaen los beneficios de la póliza pactada, por voluntad expresa del tomador. La designación del beneficiario responde a unos planteamientos de previsión que corresponden a los seguros de carácter personal, de manera especial a los seguros de vida y accidentes, para el caso de muerte del asegurado.

6.4.3. Seguros exigidos en los Pliegos

En los pliegos de condiciones se indica la obligación del adjudicatario de formalizar, previo a la formalización del contrato de concesión, las pólizas de seguros que se indican a continuación por las cuantías, coberturas, duración y condiciones que se establecen:

- Una póliza de seguro todo riesgo construcción, que deberá estar vigente durante la construcción así como el periodo de garantía, con un importe mínimo equivalente al presupuesto de ejecución material de la obra, que cubrirá los daños a la obra civil y las instalaciones. (En el período actual se estima en torno a un 2‰ de la suma asegurada de trabajos).
- Un seguro de responsabilidad civil frente a terceros, por un importe adecuado a las circunstancias de la obra. Las expresadas pólizas han de someterse a la aprobación de la Administración correspondiente antes de la formalización del contrato. (En el período actual se presupuesta en torno a un 1‰ de la suma asegurada de trabajos).
- Póliza de seguro de accidentes durante la ejecución del contrato para asegurar el personal de SPV que tenga un accidente, calificado como de trabajo o en acto de servicio, según los casos, con ocasión o por consecuencia de este contrato y que produzca el fallecimiento o la declaración de incapacidad permanente, total o absoluta. Con una cobertura de indemnización fijada en los Pliegos.

Antes de la puesta en marcha, el Concesionario ha de presentar a la Administración, para su aprobación, la póliza de seguro para la explotación del servicio que sea objeto del contrato de concesión. Las distintas pólizas a contratar se suscribirán y mantendrán en concordancia con la fase en que se encuentre del desarrollo del contrato (fase de construcción y fase de mantenimiento). La póliza deberá estar suscrita por el Concesionario y deberá cubrir a todo riesgo, durante el tiempo de la concesión, la

obra civil y las instalaciones, siendo el beneficiario la Administración, sin perjuicio del Concesionario de resarcirse con cargo a ésta de los valores asegurados y no amortizados, y por un capital no inferior al de la ejecución material de la construcción del mismo, asumiendo el pago de las primas y debiendo depositar pólizas y recibos satisfechos. Esta obligación, con idéntico contenido, se extenderá igualmente a las empresas con las que la SPV subcontrate la realización de cualquier parte del objeto del contrato, viniendo obligado a presentar las pólizas correspondientes a la dirección del contrato con carácter previo al inicio de sus actividades.

En la elaboración del modelo económico financiero debe preverse un análisis de riesgos:

- Este análisis de riesgos consistirá al menos en una matriz de riesgos, que permita verificar entre otros el grado de compromiso de los licitadores con el proyecto en cuanto a asunción de riesgos y las medidas adoptadas para eliminar y mitigar los principales riesgos del proyecto, identificando las contrapartes en todos los casos.
- Una sección específica en relación a enfoque de riesgo de integración de los distintos subsistemas.
- Información con respecto al programa de seguros previsto, que se resume en:
 - Bases de la licitación
 - Programa de seguros
 - Requerimientos contractuales
 - Fase Construcción
 - Fase Mantenimiento
 - Requerimientos adicionales
 - Fase Construcción
 - Fase Mantenimiento

➤ SEGURO TODO RIESGO DE CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO (DAÑOS MATERIALES)

Cobertura: Construcción-Montaje-Pruebas-Puesta en Marcha de los bienes asegurados ante cualquier daño o pérdida física. Los trabajos de obra civil e instalaciones (coste de material y de mano de obra), debidos a: Incendio, Explosión, Caída del rayo, Robo y Expoliación, Riesgos de fuerza mayor o de la naturaleza, cuya ocurrencia e intensidad no sea previsible en el lugar de la obra y la época del año, Riesgos inherentes a la ejecución de la obra. Entre otras garantías cubiertas por la póliza de referencia se encuentran:

Riesgo básico TRC

- Fenómenos de la naturaleza
- Gastos de demolición y desescombro
- Gastos de extinción
- Gastos de aceleración
- Prevención y disminución de pérdida
- Período de mantenimiento
- Huelga, motín y conmoción civil
- Honorarios profesionales
- Equipo de Construcción y maquinaria

(Actualmente se estima en torno a un 2%-3% del valor de la obra a ejecutar).

➤ SEGURO RESPONSABILIDAD CIVIL

Mediante este seguro se garantiza su responsabilidad civil extracontractual por actos u omisiones propias y de las personas de quienes deba responder como consecuencia de las actividades que realiza la misma, según estipulaciones pactadas en póliza, como empresa constructora de edificación, obra civil, mantenimiento y promoción inmobiliaria. Hay un límite máximo de indemnización cubierto en esta póliza por siniestro.

La responsabilidad civil del promotor es siempre solidaria con cualquiera de los intervinientes (art. 17.3 LOE). Por lo que cualquier daño a un tercero o trabajador de la obra le puede ser imputado. La responsabilidad civil del constructor se circunscribe por tanto a los daños materiales y / o personales que se produzcan durante la ejecución y eventualmente a los que se produzcan por vicios ocultos que se manifiesten una vez entrada la obra durante el plazo establecido de post-trabajos. Coberturas Garantizadas en la Póliza de Responsabilidad Civil:

- Responsabilidad Civil Básica
- Responsabilidad Civil Accidentes de Trabajo
- Responsabilidad Civil Productos
- Defensa y Fianzas Civiles

(Actualmente se cuantifica la responsabilidad civil en torno a un 0,6% del valor de la obra a ejecutar en construcción. Y en mantenimiento se reduce a un 0,3%).

6.4.4. Otros seguros aplicables a las concesiones

➤ SEGURO DECENAL

Es obligatorio para cualquier edificación de uso residencial. El objeto de los seguros decenales es cubrir los daños que afecten a la cimentación y a la estructura de la construcción, aunque opcionalmente se podrán contratar otras garantías, impermeabilizaciones de cubiertas y fachadas, renuncia de recursos contra los intervinientes en la obra, trienal, etc. Es un seguro muy recomendable para infraestructuras que sean equipamientos públicos.

➤ SEGURO ALOP (Advance Loss of Profits)

Es un seguro para la pérdida de ingresos anticipados. Este seguro ampara la pérdida anticipada de beneficios de un proyecto de gran envergadura. Si durante el período del seguro ocurre un daño, que retrasa, irrumpe o interfiere la operación comercial. Dicha cuantía queda limitada a la pérdida anticipada de ingresos consecuencia del daño o al incremento del coste de los trabajos, necesarios para evitar o disminuir la pérdida de ingresos. Actualmente se cuantifica en torno a un 0,65% de la suma asegurada de ALOP.

➤ SEGURO DE TRANSPORTES.

Garantiza los transportes sobre cualquier bien propio de la actividad comercial, incluyendo todos los bienes correctamente embalados y acondicionados durante el transporte, según su uso y costumbre de la mercancía. Toma efecto antes de iniciarse la carga y finaliza en la entrega de las mercancías en los

almacenes. Actualmente se cuantifica en torno a un 0,15% de la suma a transportar (Suele estimarse un 60% del valor de obra)

➤ SEGURO DSU (ALOP DE TRANSPORTE)

Es un seguro para la pérdida de ingresos anticipados debido a daños durante el transporte. Presenta las mismas limitaciones que la póliza ALOP anterior. Actualmente se cuantifica en torno a un 0,50% de la suma asegurada de ALOP (Sobre margen bruto)

➤ SEGUROS CONTRA RIESGOS POLÍTICOS Y DE IMPAGO

Las instituciones financieras multilaterales proporcionan préstamos en condiciones más favorables que las del mercado para financiar proyectos públicos de desarrollo en los países emergentes. Además, las Agencias de Crédito al comercio tienen un papel fundamental a la hora de actuar como asegurador de los créditos a la exportación y a la inversión, frente a riesgos políticos de convertibilidad o repatriación de divisas o posibles expropiaciones. Entre estos seguros se encuentra la póliza de crédito comprador.

➤ ASEGURADORAS MONOLINE

Las aseguradoras monoline son empresas especializadas en el aseguramiento de emisiones de deuda (pública y privada) garantizando su pago de manera irrevocable a cambio de una prima de seguro. De esta manera las emisiones pasan a estar dotadas de la calificación crediticia de la aseguradora (normalmente AAA) en lugar de la del emisor y se puede colocar mejor, al reducirse su riesgo. A partir de la crisis del 2008 han dejado de utilizarse porque prácticamente han desaparecido todas o bien se les ha rebajado el rating.

➤ SEGURO DE TIPO DE CAMBIO (CONTRATO DE COBERTURA DE OPERACIONES FINANCIERAS)

El seguro de cambio para divisas consiste en la compra o venta de divisas a plazo como instrumento de cobertura del riesgo de cambio. En el momento de la contratación se fijan los tipos de cambio a aplicar, con independencia de lo que marque el mercado en la fecha de vencimiento de la operación. El seguro de cambio tiene una fecha de vencimiento final en la que se puede usar o no dependiendo del cambio a que esté la divisa en ese momento. En el supuesto de no utilización, las diferencias negativas o positivas que se produzcan por incumplimiento son por cuenta del cliente. La fluctuación de los tipos de cambio genera una incertidumbre sobre el precio de las divisas en un futuro. Esta incertidumbre es la que ha creado un sistema de coberturas de cambios de divisas a futuro, que se denomina mercado a plazo. Estos seguros son contratos mediante los cuales se obtiene el derecho y la obligación de comprar una divisa en una fecha determinada.

➤ SEGURO DE TIPO DE INTERÉS

El contrato cap es un instrumento de cobertura del riesgo de tipo interés a medio y largo plazo, que permite al tenedor protegerse durante una serie de períodos contra el alza de los tipos de interés variables. Se utiliza comúnmente en los préstamos de interés variable para cubrir el riesgo de que el tipo exceda de un nivel fijado de antemano (techo). El contrato opuesto se denomina floor (suelo), asegura un tipo de interés mínimo durante un periodo determinado.

TIPO DE SEGURO	FASE	Beneficiario	Estimación
----------------	------	--------------	------------

6. DOCUMENTACIÓN CONTRACTUAL



Responsabilidad Civil Concesionaria	Concesión	Administración	-
Todo Riesgo Concesionaria	Concesión	Administración	-
Responsabilidad Civil Construcción	Construcción	SPV	0,6‰
Responsabilidad Civil Explotación	Explotación	SPV	0,3‰
Todo Riesgo Construcción	Construcción	SPV	3‰ Valor obra a ejecutar
TR Explotación (Daños Materiales)	Explotación	SPV	0,4‰
Pérdida Ingresos (retrasos construcción)	Construcción	SPV	6,5‰ Margen Bruto
Pérdida Ingresos Explotación	Explotación	SPV	Producto financiero
Transportes	Construcción	SPV	0,15% (sobre el 60% de Material)
Pérdida de Ingresos por transportes	Construcción	SPV	5‰ Margen Bruto
Todo Riesgo decenal construcción	10 años	SPV	
Tipo de interés	Vigencia créditos	Entidades Financieras	-
Tipo de cambio	Vigencia créditos	Entidades Financieras	-

6.5. Contrato de Prestación de Servicios

6.5.1. Finalidad.

Que siendo LA EMPRESA X una de las sociedades que se agruparon para constituir la sociedad concesionaria, y de acuerdo con lo establecido en el apartado XX del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares del concurso, la mercantil INFRAESTRUCTURA X, S.A. ha adjudicado a LA EMPRESA X la prestación de los 12 servicios a los que se refiere la cláusula XX de este Contrato, todo ello de conformidad con la oferta presentada por la agrupación de empresas y con estricta sujeción a la documentación técnica anexa a este contrato.

6.5.2. Objeto.

El Prestador de Servicios se encargará de conformidad con lo previsto en el Pliego de Condiciones, de la prestación de los servicios residenciales y complementarios no sanitarios durante el tiempo que dure el Contrato de Concesión.

La Prestación de Servicios deberá llevarse a cabo en los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión y en los Pliegos de Condiciones y demás normativa reguladora que lo integran.

En consecuencia, y en cumplimiento de su obligación, el Prestador de Servicios se compromete mediante el presente contrato, a la prestación de los siguientes servicios de la INFRAESTRUCTURA X, S.A.:

- El servicio de limpieza.
- El servicio integral de seguridad.
- El servicio de gestión de restauración.
- El servicio de residuos urbanos y sanitarios.
- El servicio de gestión de mantenimiento.
- El servicio de conservación de viales y jardines.
- El servicio integral de lavandería.
- El servicio integral de esterilización.
- El servicio de desinsectación, desinfección y desratización.

- El servicio de transporte interno -externo y gestión auxiliar.
- El servicio de gestión de almacenes y distribución.
- El servicio de gestión de personal administrativo de recepción/información y centralita telefónica.

Las antedichas actividades se llevarán a cabo por el Prestador de Servicios en los mismos términos asumidos por la Concesionaria en virtud del Contrato de Concesión y los Pliegos de Condiciones, y, en todo caso, observando todos los estándares de puesta en servicio, calidad y seguridad establecidas en el Pliego de Prescripciones Técnicas para la Explotación, y lo recogido íntegramente en los protocolos básicos acordados con la Administración que, el prestador de servicios declara expresamente conocer; así como de acuerdo con las condiciones ofrecidas por el Consorcio en su Oferta, y en todo caso siguiendo las instrucciones que le dirija la Administración.

6.5.3. Control de Calidad del Servicio

La Concesionaria, además de la Administración en virtud de las facultades conferidas en los Pliegos de Condiciones, podrá controlar la prestación y, a tal efecto, podrá inspeccionar en cualquier momento el grado de disponibilidad y la calidad de los servicios prestados por el Prestador de Servicios para comprobar el cumplimiento de los indicadores establecidos para los diferentes servicios en el Pliego de Prescripciones Técnicas para la Explotación. En todo caso, el coste que se produzca por el ejercicio del referido control será sufragado por la Concesionaria.

La evaluación y control de calidad y capacidad del servicio, se realizará de conformidad con el Contrato de Concesión, con la Oferta y el, Pliego de Prescripciones Técnicas para la Explotación y su incumplimiento dará lugar a las acciones y penalizaciones previstas en estos documentos.

6.5.4. Seguimiento del Servicio

Ambas partes se comprometen, en relación con las obligaciones asumidas en virtud del presente Contrato, a prestar la colaboración que sea precisa, facilitando, en el tiempo y forma adecuados, el acceso y las informaciones necesarias que le sean requeridas por la Administración, por la Unidad Técnica de Control prevista en la cláusula XX del Pliego de Condiciones o por los Auditores responsables de la ejecución de las auditorias previstas en la cláusula XX del Pliego de Condiciones. El Prestador de Servicios entregará, a requerimiento de la Concesionaria, en soporte informático, toda la información que la Concesionaria considere necesaria y en particular aquella necesaria para valorar el cumplimiento de los estándares en la explotación del servicio de conformidad con lo previsto en el Pliego de Prescripciones Técnicas para la Explotación

La Concesionaria podrá realizar inspecciones y seguimiento del servicio en cualquier momento.

7. SEGUIMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN.

7.1. Seguimiento y control en los actos preparatorios, licitación y adjudicación.

En este apartado vamos a estudiar el seguimiento y control por parte de la Administración de las siguientes fases que serán explicadas a continuación con más detalle:

- Actos Preparatorios
- Licitación
- Selección de la Oferta
- Adjudicación
- Firma del Contrato del Concesión.
- Financiación

ACTOS PREPARATORIOS:

La fase preparatoria está constituida por una serie de unas actuaciones internas previas realizadas por parte de la Administración. Un correcto estudio y adecuada elaboración de los proyectos y licitaciones constituyen una garantía jurídica asegurando los intereses generales y transparencia en el proceso.

Gran parte del Éxito de la concesión reside en una buena preparación. Mediante una gestación pausada y unos estudios previos exhaustivos son la mejor base para conseguir posteriormente una ejecución rápida, impidiendo la aparición de problemas que podrían haber sido evitados. El problema es que muchas veces la Administración se ve apremiada y forzada por determinados compromisos electorales o por la necesidad de agotar créditos para no perderlos.

Siempre ha de realizarse un Expediente de Contratación que debe constar de:

- Motivación de la necesidad del contrato
- Certificado de la existencia de crédito
- Estudio de viabilidad (concesiones) o Estudio Informativo (CCPP)
- Aprobación de Anteproyecto o Proyecto
- Aprobación de Pliegos: PCAP y PPTP
- Información pública

En el supuesto de que no se hubiese desarrollado correctamente este Expediente de contratación o bien no existiese existe el peligro de que se declare la nulidad del acto administrativo y del respectivo contrato. Entonces se entraría en la fase de liquidación del contrato teniendo que hacerse cargo la Administración de las correspondientes indemnizaciones.

Los actos preparatorios del contrato serían aquellos que sirven de soporte al contrato, de ahí que su nulidad conlleve la de éste (art. 35.1 LCSP):

“1. La declaración de nulidad de los actos preparatorios del contrato o de la adjudicación, cuando sea firme, llevará en todo caso consigo la del mismo contrato, que entrará en fase de liquidación, debiendo restituirse las partes recíprocamente las cosas que hubiesen recibido en virtud del mismo y si esto no fuese posible se devolverá su valor. La parte que resulte culpable deberá indemnizar a la contraria de los daños y perjuicios que haya sufrido.”

LICITACIÓN:

Para cada concurso deberá elegirse el procedimiento que se considere más adecuado una vez se haya analizado el alcance, ventajas e inconvenientes y los costes de transacción de cada procedimiento.

- Procedimiento abierto
- Procedimiento restringido
- Procedimiento negociado
- Diálogo competitivo

En el anuncio de licitación tiene que reflejarse la fecha y lugar para hacer entrega de la documentación requerida en la Convocatoria de los licitadores:

- Requisitos de los licitadores.
 - Capacidad jurídica
 - Capacidad de obrar: clasificación y solvencia
 - No estar incurso en prohibiciones de contratar
- Contenido de las proposiciones reflejados en los pliegos del concurso.

SELECCIÓN DE LA OFERTA:

El objetivo de la Mesa de Contratación es seleccionar la oferta económicamente más ventajosa, es decir la mejor oferta no atendiendo exclusivamente a criterios del precio más bajo. Una vez valoradas las ofertas se realiza la adjudicación que debe ser publicada en el perfil del contratante. El resto de las ofertas se ordenarán en orden decreciente porque si el licitador adjudicatario no pudiese llevar a cabo la construcción la adjudicación recaerá sobre el siguiente licitador con mayor puntuación.

El primer sobre de calificación se produce a puerta cerrada por la mesa de contratación, esta fase puede concluir con la no admisión de algún licitador si no reúne las capacidades de solicitadas, en este caso debe haber un pronunciamiento expreso sobre las causas del rechazo. En el supuesto de que fuese necesario subsanar deficiencias no graves se otorga un plazo de tres días. Resultan subsanables aquellas faltas que no supongan una ventaja para el licitador al que se le ha requerido la subsanación. Esta subsanación por falta de documentación opera únicamente en cuanto a los requisitos de capacidad (fase de calificación) no en lo que se refiere a la fase de valoración.

El segundo sobre, a excepción de los hayan sido inadmitidos, se abrirá en acto público. Este sobre se corresponde con los criterios de valoración mediante un juicio de valor y en el supuesto de que estos criterios supongan el 50% o más de la puntuación del concurso será necesario un "Comité de Expertos".

El tercer sobre, cuya valoración se corresponde a criterios cuantificables mediante la aplicación de fórmulas, se realizará su apertura en acto público habiendo sido necesario que previamente se haya dejado constancia de la valoración del sobre segundo.

ADJUDICACIÓN:

De manera previa a la adjudicación se le solicitan al licitador seleccionado una serie de documentación entre la que se encuentran los certificados de las Obligaciones Tributarias, Obligaciones con la Seguridad Social y el Impuesto sobre Actividades Económicas. En este momento también se le pueden pedir al



adjudicatario la aclaración de determinados componentes de su oferta e incluso la ratificación de determinados compromisos.

Una vez que se formaliza la adjudicación el Adjudicatario tiene un plazo definido en los pliegos, que suele oscilar entre uno y dos meses para constituir la Sociedad Concesionaria. Esta Sociedad se debe constituir de acuerdo a los requerimientos establecidos en el Pliego y suele ser habitual pasar el borrador de los Estatutos para aprobación de la Administración previamente a que se constituya la Sociedad.

Una vez constituida la Sociedad Concesionaria (SPV), es necesario que se deposite la Garantía Definitiva y se haga entrega de una copia de los Contratos de Seguros suscritos por la Concesionaria de acuerdo al Pliego. La Garantía Provisional que se había presentado para la fase de licitación será devuelta al Concesionario.

FIRMA DEL CONTRATO CONCESIÓN:

Una vez que se haya hecho entrega de toda la documentación necesaria y se aprobado por la Administración se procederá a la formalización del Contrato de Concesión entre la Administración y la Sociedad Concesionaria. Simultáneamente con la firma del contrato, deberá ser firmado por la Adjudicataria el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares y demás documentos integrantes del contrato.

FINANCIACIÓN:

La fase de financiación no requiere un seguimiento explícito por parte de la Administración ya que es algo que tiene que realizar el concesionario a su riesgo y ventura, y en muchas ocasiones se inician las obras sin haber cerrado la financiación. Es más, cuando las concesiones son de tamaño pequeño o mediano puede que la financiación no se cierre hasta bien avanzadas las obras o incluso finalizadas. Esta falta de financiación puede suponer retrasos o incluso la no realización de la concesión.

Los problemas suelen ser mayores cuando no se consigue refinanciar determinadas concesiones, y en ese supuesto el seguimiento de la Administración es mucho mayor porque puede darse el caso de que incluso haya intereses en dejar quebrar la concesión. Es importante recordar la responsabilidad patrimonial de la Administración que implica que ha de pagar la parte pendiente por amortizar de la obra.

Cuando ha habido modificaciones por causas ajenas al Concesionario es necesario establecer un reequilibrio, para lo cual se utiliza el modelo económico financiero que deberá ser actualizado. En ocasiones es necesario que la Administración ofrezca un préstamo participativo para que pueda reequilibrarse la concesión. No obstante la Administración no colabora ni tiene interés en ser interlocutor con los bancos, ofreciendo como mucho préstamos participativos cuando es necesario o líneas de crédito en contadas ocasiones.

En la Ley se admiten diversas fuentes de financiación con el fin de aportar un mayor atractivo para el capital privado en los contratos de colaboración. Las entidades bancarias con sus derechos de step-in, los acreedores hipotecarios o los poseedores de los títulos se convertirían en nuevos agentes de la concesión en caso de ser necesario un rescate de la concesión con los que tendría que tratar la Administración.





7.2. Seguimiento y control en la fase de construcción por la Administración

Ya explicados en el apartado anterior los procedimientos previos y preparativos de una licitación, la presentación de ofertas por las empresas interesadas, la fase de selección del Adjudicatario, constitución de la Sociedad Concesionaria y firma del Contrato de Concesión entre Administración y Concesionario. Ahora es el momento de ver como realiza y monitorea la Administración el seguimiento durante la fase de construcción, que es la fase más crítica y que requiere un mayor control.

7.2.1. Coordinación entre Administración y Concesionario.

A.) Responsable del contrato. (Administración)

La realización de los trabajos se efectuará bajo la coordinación, supervisión y control de un equipo responsable del contrato designado por el órgano de contratación. El Director del equipo será a todos los efectos el Responsable de la Administración frente al Concesionario.

El equipo responsable podrá inspeccionar las obras durante su construcción y la infraestructura una vez construida cuantas veces considere necesario y solicitar la información que estime oportuna para el correcto control del trabajo. Con dicha finalidad, el equipo responsable del contrato tendrá libre acceso a la infraestructura, quedando el contratista obligado a facilitar la visita así como los medios necesarios para la realización de las actuaciones pertinentes.

Asimismo el equipo responsable del contrato podrá en cualquier momento recabar información sobre la marcha de las obras y efectuar la inspección, comprobación y vigilancia precisas para la correcta realización de las mismas. Estas funciones no supondrán ninguna reducción de la responsabilidad de la Dirección de obra en sus actuaciones ni corresponsabilidad del equipo responsable del contrato.

La Concesionaria aportará cuanta documentación y precisiones le sean requeridas por el órgano de contratación durante la ejecución del contrato. Cuando la Concesionaria, o personas de él dependientes, incurran en actos u omisiones que comprometan o perturben la buena marcha del contrato, el órgano de contratación podrá exigir la adopción de medidas concretas para conseguir o restablecer el buen orden en la ejecución de lo pactado.

El equipo responsable del contrato podrá ordenar la apertura de catas cuando sospeche la existencia de vicios ocultos de construcción o haberse empleado materiales de calidad deficiente. De confirmarse la existencia de tales defectos, serán de cuenta de la Concesionaria los gastos derivados del reconocimiento y subsanación.

Asimismo podrá ordenar la realización de ensayos y análisis de materiales y unidades de obra y que se recaben los informes específicos que en cada caso resulten pertinentes, siendo a cargo de la Concesionaria los gastos que por estas operaciones se originen. En cualquier momento podrá recabar información sobre la marcha de los trabajos de mantenimiento y conservación de la infraestructura y efectuar la inspección, comprobación y vigilancia precisas para la correcta realización de los mismos.





Finalmente, la Administración podrá contratar a una Dirección Integrada para asesorar y asistir técnicamente al Responsable del Contrato, o bien para que ejerza las funciones del Responsable del Contrato.

B.) Coordinador del contrato (Concesionario)

Con la finalidad de facilitar la labor del equipo responsable del contrato, por parte de la Concesionaria se procederá a la designación de un coordinador del contrato, investido de plenas facultades representativas y que actuará como el único interlocutor válido y reconocido de la Concesionaria ante la Administración, la Dirección Facultativa, la Dirección Integrada, etc. durante la ejecución del contrato. El Coordinador del contrato podrá ser distinto durante la fase de ejecución de las obras y la fase de explotación del inmueble.

7.2.2. Subcontratación.

La Adjudicataria podrá contratar con otras empresas (vinculadas o terceras), total o parcialmente, la ejecución de las prestaciones, de acuerdo con lo previsto en este pliego así como en el artículo 210 de la LCSP. Se entiende por empresas vinculadas aquéllas que se encuentren en los supuestos previstos en el artículo 42 del Código de Comercio.

Estas empresas tendrán que disponer de la clasificación requerida por los artículos 25 y 37 del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, en función de los trabajos que se les encarguen.

En todo caso, la Adjudicataria deberá comunicar anticipadamente y por escrito a la Administración la intención de celebrar los subcontratos señalando la parte de la prestación que se pretende subcontratar y la identidad del subcontratista, y justificando suficientemente la aptitud de éste para ejecutarla por referencia a los elementos técnicos y humanos de que dispone y a su experiencia. La acreditación de la aptitud del subcontratista podrá realizarse inmediatamente después de la celebración del subcontrato si ésta es necesaria para atender a una situación de emergencia o que exija la adopción de medidas urgentes y así se justifica suficientemente.

En el proceso de subcontratación deberán cumplirse las normas generales sobre subcontratación establecidas en la Ley 32/2006, de 18 de octubre, reguladora de la subcontratación en el Sector de la Construcción (LRSSC), y lo dispuesto en el Real Decreto 1109/2007.

El Concesionario en ningún caso podrá contratar con personas o empresas incursas en suspensión de clasificaciones, inhabilitadas para contratar o comprendidas en alguno de los supuestos que determinan la prohibición de intervenir como contratista en los términos establecidos en la Ley de Contratos del Sector Público.

En cualquier caso, la Administración quedará siempre ajena y al margen de las relaciones entre el Concesionario y las empresas con las que contrate, no siendo responsable en ningún caso de las consecuencias derivadas de los contratos que celebre aquella con los segundos. De igual manera, las empresas contratistas estarán obligadas solo ante el Concesionario que asumirá la total responsabilidad de la ejecución de las prestaciones contractuales frente a la Administración.





Una vez finalizada la obra, el contratista entregará al Director de obra una copia del Libro de Subcontratación debidamente cumplimentado, para que lo incorpore al Libro del Edificio, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.3 del RD 1109/2007.

7.2.3. Riesgo y ventura en la construcción y explotación de la infraestructura.

La ejecución de las obras y la explotación de la infraestructura será a riesgo y ventura del Concesionario, quien asumirá los riesgos económicos derivados de su ejecución y explotación en los términos y con el alcance establecido en la LCSP, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 214 de dicha Ley.

El Concesionario es el responsable del resultado final de la ejecución de las obras, tanto por mayor o menor medición de unidades de obra como por la aparición de imprevistos, con sujeción estricta al cumplimiento de las condiciones técnicas del Proyecto.

No obstante, cuando causas de fuerza mayor o actuaciones de la Administración determinaran de forma directa la ruptura sustancial de los términos económicos del mismo, la Administración restablecerá el equilibrio económico del contrato, ya sea en beneficio del Concesionario o de la Administración.

El restablecimiento del equilibrio económico del contrato se realizará mediante la adopción de las medidas que en cada caso procedan. Estas medidas podrán consistir en la modificación de las cláusulas de contenido económico incluidas en el contrato así como en la reducción o aumento del plazo del contrato por un periodo que no podrá exceder del 10% de su duración inicial.

7.2.4. Proyecto de ejecución.

El Concesionario asume la plena responsabilidad técnica sobre el Proyecto de Ejecución Definitivo, asumiendo, completando y desarrollando, en su caso, los detalles, planos y características determinadas en el Anteproyecto o Proyectos Básico existentes, o justificando suficientemente, a criterio de la Administración, la mejora de dichos conceptos.

Cualquier incidencia, modificación o añadido posterior que tuviera causa en una carencia, imprevisión o deficiencia del Proyecto, no da derecho al Concesionario a reclamar cantidad, plazo o modificación de las condiciones pactadas. Así pues, el Concesionario será el responsable del proyecto, y por lo tanto, no podrá reclamar ningún tipo de compensación por las diferencias de mediciones, imprevistos, omisiones o errores en el Anteproyecto o Proyectos Básico existentes o cualquier otra desviación.

El Concesionario presentará, en el plazo indicado en los Pliegos, el Proyecto de Ejecución Definitivo al Órgano de Contratación para su supervisión, aprobación y replanteo. Si el Órgano de Contratación observase defectos o referencias de precios inadecuados en el Proyecto recibido requerirá su subsanación por parte del Concesionario, sin que, hasta tanto, y una vez se proceda a nueva supervisión, aprobación y replanteo del proyecto, pueda iniciarse la ejecución de la obra. En el supuesto que el Concesionario no adaptase el Proyecto a las consideraciones establecidas en la supervisión por parte de la Administración, el Órgano de Contratación quedará facultado a resolver el contrato.

Una vez supervisado y aprobado el Proyecto de Ejecución Definitivo se procederá a efectuar el replanteo de la obra, comprobando la realidad geométrica de las mismas, la viabilidad de los terrenos precisos para su normal ejecución y la de cuantos supuestos figuren en el Proyecto, así como su adecuación a las Ordenanzas Municipales o Normas Urbanísticas.





7.2.5. Dirección Facultativa de la obra.

La Dirección Facultativa de la obra será responsable de que ésta se lleve a cabo con estricta sujeción al proyecto aprobado. Corresponde a la Dirección Facultativa, la facultad de interpretar técnicamente el proyecto, pudiendo dar las oportunas instrucciones al efecto.

La Coordinación Medioambiental de la Obra, o cualquier otra Dirección Facultativa necesarias, así como los técnicos que con ellos colaboren en funciones concretas, será contratada por el Concesionario previa aceptación por parte de la Administración.

Cualquier decisión, actuación o propuesta de la Dirección Facultativa que implique una modificación de cualquiera de los Proyectos, tendrá que ser comunicada a la Administración para su evaluación, y en su caso, aprobación por la Administración según lo establecido en los correspondientes Pliegos y en la LCSP.

En la oficina de obras deberá existir un libro de órdenes, un libro de incidencias y un libro de subcontratación, así como la documentación necesaria para el desarrollo de las obras, en los que la Dirección Facultativa de la obra haga constar, por escrito, las instrucciones que, periódicamente y para el mejor desarrollo de aquéllas formule al contratista.

Las instrucciones de la Dirección Facultativa se emitirán por escrito y quedarán recogidas en el correspondiente Libro de Órdenes, que tendrá que ser debidamente visado al inicio de los trabajos. La Dirección Integrada y la Administración actuante tendrán acceso total al contenido de este Libro, así como el resto de documentación de la obra, y la Adjudicataria y la Dirección Facultativa se obliga a facilitarlos.

7.2.6. Dirección Integrada o Asistencia Técnica de la Administración.

El Concedente normalmente efectúa las labores de supervisión a través de una ingeniería externa que puede ser pagada directamente por el Concedente o a través del Concesionario en éste último caso el Pliego de Prescripciones administrativas del contrato especificará los términos plazos y condiciones de pago al supervisor.

Sin perjuicio de las responsabilidades que son competencia tanto del Concesionario como de la Dirección Facultativa, la Administración suele contratar los servicios de una Dirección Integrada, que representará a la Administración en el seguimiento y control del desarrollo de las obras. El Concesionario se obliga a prestar su colaboración con la mencionada Dirección Integrada para posibilitar el desarrollo correcto de las funciones encomendadas a la misma. La Dirección Integrada tendrá que conocer y participar en todas aquellas previsiones o actuaciones relacionadas con la ejecución de las obras, que puedan suponer un impacto en las condiciones contractuales inicialmente acordadas.

Sin perjuicio de las atribuciones que son propias de la Dirección Facultativa, la Dirección Integrada podrá detener cualquiera de los trabajos en curso de realización que no se ejecuten de acuerdo con las prescripciones contenidas a la documentación definitiva de las obras, con la obligación de comunicación de cualquier incidencia que se genere en la Administración. Los criterios que deben regir la supervisión desde el punto de vista del Concedente son los siguientes.





- Calidad de las obras ejecutadas teniendo como referencia el Proyecto de construcción aprobado y los Pliegos de Condiciones técnicas particulares del contrato de concesión.
- Control de plazo de ejecución de acuerdo al Pliego de cláusulas administrativas particulares, hay que tener en cuenta que el no cumplimiento de los plazos finales o a veces de hitos parciales suele conllevar multas y/o penalizaciones futuras en los cánones de peaje o sus revisiones.
- Control de presupuesto, este criterio será de consideración del Concedente cuando exista una subvención por parte del mismo o una aportación de recursos públicos en general.
- Control y aprobación de las modificaciones al Proyecto si las hubiera tanto por parte del Concesionario como del Concedente.

7.2.7. Comprobación del replanteo e inicio de obras.

En el acto de comprobación de replanteo intervendrán el Concesionario o su representación legal, la dirección facultativa de la obra y el representante de la Administración, extendiéndose acta que deberá ser firmada por todos los intervinientes.

Si el resultado de la comprobación demuestra, a juicio del director de la obra y del representante de la Administración, la viabilidad del proyecto y la disponibilidad de los terrenos, se dará la autorización para su inicio, empezándose a contar el plazo de ejecución de la obra desde el día siguiente al de la firma del acta. En el caso de que el Concesionario hubiera hecho observaciones que pudieran afectar a la ejecución de la obra, el representante de la Administración, consideradas tales observaciones, decidirá iniciar o suspender el comienzo de la misma, justificándolo en el acta. La autorización de inicio constará explícitamente en la misma, quedando notificado el Concesionario por el hecho de suscribirla.

Si existen circunstancias que lo impidan, quedará suspendida la iniciación de las obras, haciéndolo constar en el acta, resolviendo la Administración lo que proceda. No obstante dicha suspensión no afectará a los plazos parciales y totales establecidos en el contrato salvo que los motivos de la misma no sean imputables al Concesionario.

Desaparecida la causa que motivó la falta de inicio, el órgano de contratación dictará la resolución correspondiente, que se notificará fehacientemente al Concesionario. El plazo de ejecución empezará a contarse desde el día siguiente a la recepción de la notificación del acuerdo de autorización de inicio de las obras. El acta de comprobación del replanteo formará parte integrante del contrato a los efectos de su exigibilidad.

7.2.8. Programa de trabajo.

Con el fin de que la Administración pueda comprobar el ritmo de construcción de las obras el Concesionario en el plazo máximo de cinco (5) días antes de la reunión de inicio de los trabajos, presentará el programa de trabajo de las mismas o Plan detallado de ejecución de las Obras.

Cada vez que exista alguna modificación, el Concesionario queda obligado a la actualización y puesta al día de este programa.





7.2.9. Control de Calidad.

El Concesionario tendrá que llevar a cabo el control de calidad necesario sobre la ejecución de la obra, con el fin de garantizar el cumplimiento de las condiciones establecidas en el proyecto, a criterio de la Dirección Facultativa de la Obra.

La Administración podrá realizar adicionalmente todos los reconocimientos, comprobaciones y ensayos de contraste que crea oportunos en cualquier momento en presencia del Concesionario, el cual tendrá que facilitar al máximo su ejecución, poniendo a disposición los medios auxiliares y el personal que sea necesario. El Concesionario no podrá en ningún caso reclamar el pago de interrupciones de las obras derivadas de estos conceptos. El Concesionario abonará el coste de estos ensayos de contraste, hasta un límite máximo indicado en los pliegos del presupuesto de ejecución material de la obra vigente en cada momento.

El Concesionario tendrá que facilitar el acceso a la obra a la Administración, o su representante, con motivo de contrastar cualquier aspecto de la calidad de la obra. En cualquier caso, y con independencia de la realización de los citados ensayos por la Administración, el Concesionario será plenamente responsable de la calidad de la obra que ejecute.

7.2.10. Relaciones valoradas.

Con el fin de que la Administración pueda comprobar el ritmo de construcción de las obras y su sujeción al programa de trabajo, por parte del Concesionario se presentarán ante el órgano de contratación, con periodicidad mensual, relaciones valoradas a origen de las unidades de obra ejecutadas en cada periodo, conforme al modelo establecido por la Administración.

Estas relaciones valoradas mensuales constituyen un mero instrumento de control de la ejecución del contrato por parte de la Administración, y no dan lugar a la emisión de certificación alguna ni implican aceptación o recepción de la obra.

Más concretamente, el Concesionario deberá entregar, mensualmente la documentación e información relativa a la ejecución de las obras, mediante las herramientas informáticas y específicas de la Administración:

A) Informe mensual de la obra que contendrá, como mínimo los siguientes apartados:

- Estado de las licencias, permisos, seguros y demás documentación necesaria para el correcto desarrollo de las obras.
- Seguimiento del Programa de las obras y detallado con el análisis del camino crítico.
- Estado de las contrataciones según programación, empresas y actividades a contratar a dos meses vista.
- Estado de Órdenes de cambio aprobadas, para aprobar y pendientes de resolución, con su cuantificación económica y su impacto sobre el presupuesto inicial de las obras, así como el impacto del mantenimiento.
- Estado de No Conformidades emitidas por la Dirección Facultativa y/o la Dirección Integrada.
- Actas de las reuniones entre las partes intervinientes en el proyecto (Administración, Concesionario y eventuales terceras partes interesadas).





- Volumen de obra ejecutada con una relación valorada emitida por la Dirección Facultativa
- Memoria técnica y descriptiva de la obra ejecutada durante el mes.
- Seguimiento de las compras y contrataciones efectuadas por el Concesionario.
- Previsión de los próximos trabajos y contrataciones.
- Incidencias acaecidas en el periodo anterior y las previsiones para el periodo siguiente.
- Análisis de las variaciones producidas sobre los objetivos de configuración, plazo, coste y calidad, así como de las medidas previstas para la recuperación de los mismos.
- En especial, una estimación del coste final de la obra, para poder identificar posibles desvíos y aplicar medidas correctoras de acuerdo con la Dirección Facultativa y previa aceptación de la Administración.
- Resultados de control y del cumplimiento de los Planes de trabajo, poniendo de manifiesto los problemas que la obra presenta o puede presentar y las medidas tomadas o que se proponen para evitarlos o minimizarlos.
- Reportaje fotográfico de la evolución de las obras.
- El contenido del informe depende del momento en que se emite, pero, en general, se estructurará de forma que exprese claramente:
 - Lo programado.
 - Lo realizado.
 - Lo que queda por realizar.
 - La previsión sobre el resultado.

Sin perjuicio de este informe, deberá ponerse en conocimiento de todos los agentes intervinientes en la Concesión (Administración, Concesionaria, Dirección Facultativa, Coordinador de Seguridad y Salud, etc.) de manera inmediata cualquier aspecto relevante que suponga o pueda suponer un efecto negativo en la calidad, la seguridad, las condiciones medioambientales, el plazo, el presupuesto de la obra, etc.

- B) Informe del seguimiento del Plan de Calidad y Medio Ambiente con especial indicación del seguimiento del Plan de ensayos y de las no conformidades aparecidas durante el mes.
- C) Informe del seguimiento del Plan de Seguridad y Salud.
- D) Informe del seguimiento del Plan de Gestión de Residuos (incluido en el Plan de Calidad y Medio Ambiente).

7.2.11. Suspensión de las obras.

La Administración, por razones de interés público, podrá acordar la suspensión de la ejecución de las obras. A efectos de la suspensión se estará a lo dispuesto en el artículo 203 de la LCSP.

7.2.12. Responsabilidades por daños y perjuicios.

La Adjudicataria responderá que, con motivo de la ejecución del contrato, no se ocasionen daños y perjuicios a bienes públicos o privados, siendo de su cuenta y cargo, en todo caso, las indemnizaciones a las que diera lugar y se derivaran de la ejecución del contrato, liberando a la Administración de toda responsabilidad o reclamación que le fuera exigida al respecto.





La Adjudicataria responderá asimismo de los daños y perjuicios que se deriven de las perturbaciones que se causen a las vías de comunicación de todo tipo y servicios de cualquier clase, debiendo tener previstos los medios precisos de investigación previa de los que puedan quedar afectados, para limitar la afectación a lo indispensable y proyectar y programar la oportuna sustitución en su caso.

Así pues, la Adjudicataria será responsable de todos los daños y perjuicios directos e indirectos que se causen a terceros como consecuencia de las operaciones que requiera la ejecución del contrato. Si los daños y perjuicios ocasionados fueran consecuencia inmediata y directa de una orden dada por la Administración, ésta será responsable dentro de los límites señalados en las leyes. También será la Adjudicataria responsable de los daños que se causen a terceros como consecuencia de los vicios del proyecto.

7.2.13. Cumplimiento de plazos.

El contratista está obligado a cumplir el contrato dentro del plazo fijado, así como de los plazos parciales. Si llegado al término de cualquiera de los plazos parciales o del final, el contratista hubiera incurrido en mora por causas imputables al mismo, la Administración podrá optar indistintamente, en la forma y condiciones establecidas en el artículo 196 de la LCSP, por la resolución del contrato con pérdida de garantía definitiva o por la imposición de las penalidades establecidas en el presente pliego. El importe de las penalidades no excluye la indemnización a que pudiese tener derecho la Administración, por daños y perjuicios originados por la demora del contratista.

Si el retraso fuera por motivos no imputables al contratista se estará a lo dispuesto en el artículo 197.2 de la LCSP.

Si el retraso fuese producido por motivos no imputables al contratista y éste ofreciera cumplir sus compromisos dándole prórroga del tiempo que se le había señalado, se concederá por la Administración un plazo que será, por lo menos, igual al tiempo perdido, a no ser que el contratista pidiese otro menor.

7.2.14. Defectos en la ejecución de las obras.

Durante el desarrollo de las obras, el Concesionario es responsable de los defectos que en la construcción puedan advertirse. La Administración y la Dirección Facultativa podrán ordenar cuantas acciones considere precisas para comprobar la existencia de defectos durante la ejecución de las obras, pudiendo acordar a tal efecto las actuaciones oportunas, siendo de cuenta de la Adjudicataria el coste correspondiente y sin que ello suponga una ampliación del plazo contractual.

Si se detectase la existencia de defectos o mala ejecución, se pondrá en conocimiento del Concesionario otorgándole un plazo para su subsanación. Transcurrido dicho plazo sin que dichos defectos fueran subsanados por el Concesionario le será de aplicación el correspondiente régimen de penalidades por incumplimiento de sus obligaciones. Los defectos de calidad en las obras realizadas que, en su caso, se detecten una vez transcurrido el periodo de garantía, serán enmendados por la Administración con cargo a la garantía definitiva.

7.2.15. Recepción de las obras y puesta en funcionamiento

Una vez finalizadas las obras de construcción de la infraestructura, y siendo ésta susceptible de uso y funcionamiento, inmediato, adecuado, correcto y total, incluida la limpieza de las obras, el Concesionario estará obligado a notificar a la Administración este extremo con la finalidad de que se





lleve a término la puesta a disposición y entrada en funcionamiento de la infraestructura. Junto con la notificación la Adjudicataria presentará el Plan Definitivo de Explotación y Mantenimiento para su aprobación por la Administración. Recibida la notificación, el representante de la Administración, la Dirección Facultativa y el Concesionario procederán a la inspección de las obras, realizando las pruebas de funcionamiento del edificio que a estos efectos se crean oportunas.

Si la Administración aprueba el Plan Definitivo de Explotación y Mantenimiento y de la inspección se constata que la infraestructura es apta para entrar en funcionamiento, que se ajusta al Proyecto de Ejecución, y que el Concesionario ha realizado todas las actuaciones necesarias para la puesta en funcionamiento, se procederá a la firma del Acta de puesta a disposición y entrada en funcionamiento de la infraestructura.

Cuando se encuentre la infraestructura en condiciones de plena operatividad, se levantará por las partes el Acta de Puesta a Disposición, en las que se indicarán detalladamente las pequeñas deficiencias detectadas, así como, en su caso, las instrucciones precisas que dé la Dirección Facultativa y/o la Dirección Integrada y/o la Administración al Concesionario para su subsanación. Las deficiencias mencionadas deberán ser corregidas o arregladas por el Concesionario en el plazo que se indique en los pliegos. Transcurrido este plazo, si quedan aún deficiencias o faltas para enmendar o corregir, es decir, si las obras no se encontraran aún conformes, la Administración queda facultada, expresamente, desde este momento para proceder, por su cuenta y a cargo de la Adjudicataria, a su completa finalización y arreglo, en la forma que estime más oportuna.

Si no pudiera llevarse a cabo la puesta a disposición y entrada en funcionamiento de la infraestructura por no encontrarse en condiciones o no se aprobase el Plan Definitivo de Explotación y Mantenimiento, se determinarán las deficiencias así como, en su caso, las instrucciones precisas y plazo que se dé al Concesionario para su corrección. En caso de que el Concesionario no corrija las deficiencias señaladas, la Administración podrá imponer penalidades en los términos previstos en los pliegos y, en su caso, el correspondiente expediente de resolución de contrato.

Al Acta de puesta a disposición y entrada en funcionamiento se acompañará la relación valorada final de las obras. Igualmente, se acompañarán los siguientes documentos que al efecto establezca la Administración:

- Proyecto de Obra Ejecutada: Estado de dimensiones y características de la obra realmente ejecutada, incluyendo todas las instalaciones, en los cuales se refleje fielmente el estado final de la obra, una vez recogidas las variaciones que puedan haberse introducido en el proyecto en el decurso de las obras.
- Libro de Órdenes.
- Libro de Incidencias.
- Homologaciones, certificados, sellos, licencias y/o demás garantías que deban conceder los organismos competentes de la Administración (Central, Autonómica, Territorial, Provincial y Local), de los materiales o elementos colocados en obra que lo requieran o lo posean.
- Características técnicas de todos los materiales, componentes, equipos y recambios (entre los que se encuentran las máquinas, equipos y aparatos instalados), adjuntando relación con los datos (denominación, razón social, etc.) de sus empresas fabricantes o de suministro.



- Libro de Subcontratación, donde se especificará la relación de proveedores, fabricantes y procedencia de los materiales.
- Los proyectos de las instalaciones, verificados por los organismos competentes, certificados y/o boletines de electricidad y agua.
- La documentación relativa al control de calidad de la obra, incluidas las pruebas finales y puesta en servicio de todas las instalaciones existentes en la obra.
- La documentación técnica que haya sido necesaria para obtener cuantos permisos, licencias y autorizaciones para la entrada en funcionamiento de la obra ejecutada.
- Los certificados de garantía y los manuales de uso, mantenimiento y conservación correspondientes a las instalaciones, máquinas y equipos que se hubiesen instalado en la obra.
- Copia de las pólizas de los seguros indicados en los pliegos.





7.3. Seguimiento y control en la fase de explotación por la Administración

Los servicios objeto de la concesión estarán en todo momento sometidos al control del Órgano de contratación, que lo llevará a cabo a través del personal técnico del servicio correspondiente para la concesión. A estos efectos, el órgano de contratación podrá designar al Responsable del Contrato que supervisará la ejecución del mismo, comprobando que su realización se ajusta a lo establecido en el pliego, al proyecto de explotación, al reglamento de funcionamiento interno de la obra pública, a la oferta del Concesionario, y cursará al Concesionario las instrucciones para la correcta explotación de la obra pública.

El Órgano de contratación podrá acordar la realización de las correcciones y/o modificaciones que estime oportunas en la prestación de los servicios concedidos si ello resulta conveniente o necesario a la vista de los informes que evacuados como resultado de las actuaciones de revisión y control llevadas a cabo a su instancia. Dichas correcciones y/o modificaciones deberán ser efectuadas por el concesionario, de acuerdo con lo dispuesto en el correspondiente Pliego.

A estos efectos, el personal encargado de este control, tendrá libre acceso a las edificaciones, instalaciones y dependencias de los distintos servicios concedidos y a las adscritas a los mismos.

El Concesionario pondrá a disposición del Órgano de contratación, a solicitud de éste, cuantos datos sean requeridos en relación a los servicios concedidos, ya sea sobre medios personales o materiales, que permitirá tener un conocimiento adecuado y actualizado de la concesión y facilitará la adopción de medidas que a este respecto sean precisas.

El Órgano de contratación podrá recabar del Concesionario a efectos de representación ante el órgano de contratación la designación de aquel personal directivo representante del mismo, y en su caso, de cualquier facultativo que de él dependa cuando así lo justifique la marcha de los servicios objeto de la concesión.

7.3.1. Responsable de la Dirección de Mantenimiento

El Director del Contrato designará un Responsable de la Administración, de Dirección del Mantenimiento de las Instalaciones objeto de contrato, antes de la puesta en servicio de las Instalaciones, que dispondrá de la titulación y experiencia adecuada. La función inspectora y de control, en la fase de mantenimiento, se llevará a cabo conforme a la normativa vigente.

Las principales funciones a realizar por la Dirección de Mantenimiento son las siguientes:

- Verificación del cumplimiento del programa de Mantenimiento y Conservación del adjudicatario.
- Detectar cualquier retraso o incumplimiento de las obligaciones de la SPV. Para aquellos casos en los que el plazo de realización de determinadas operaciones de mantenimiento dependa de la situación de las instalaciones, la Dirección de Mantenimiento podrá exigir realizar las pruebas que considere necesarias.
- Verificación del cumplimiento del Programa de Trabajos.
- Verificación de los Sistemas de Control de los Indicadores de calidad y disponibilidad de las Instalaciones.





- Comprobación de los resultados de las mediciones efectuadas en relación con los indicadores de calidad y disponibilidad de las Instalaciones.
- Supervisar el sistema de gestión de la conservación y mantenimiento.
- Informar y dar traslado al Administración de las incidencias que surjan en el desarrollo del contrato, así como del estado de mantenimiento y disponibilidad de las Instalaciones objeto de contrato.
- Firma del Acta en la que se indica el cumplimiento de los indicadores de calidad y disponibilidad de las Instalaciones objeto de contrato y que sirve de base para la remuneración de la SPV, para su aprobación por el órgano competente, previos los trámites oportunos.
- Comprobar la puesta a disposición por parte de la SPV de todos los medios técnicos y humanos ofertados.
- Verificar que el material móvil que la SPV, o los terceros contratados por éste, pudieren emplear en las operaciones de mantenimiento de las Instalaciones objeto de contrato cumple con los requisitos exigidos por la normativa aplicable.
- Comunicar a Administración el devengo de penalidades que corresponda en situaciones de incumplimiento de las obligaciones de la SPV.
- Preparar y enviar a la SPV el Documento Justificativo del Grado de Cumplimiento de indicadores de calidad y disponibilidad de las Instalaciones objeto de contrato.
- Proceder, cuando lo estime oportuno, y en todo caso cuando se hayan realizado actuaciones por parte de la SPV, en el plazo máximo de dos meses, salvo causa justificada, a la comprobación del cumplimiento de los indicadores y de la buena ejecución de las obras.
- Inspeccionar las características de las Instalaciones objeto de contrato y realizar mediciones.
- Determinar si el incumplimiento de un indicador afecta a la seguridad de las Instalaciones objeto de contrato. Esta determinación será aplicada en los cálculos de las correcciones y penalidades correspondientes.
- Informar anualmente y tramitar ante Administración la propuesta de la previsión de ejecución económica del contrato. Para que Administración pueda proceder a la tramitación de los oportunos ajustes y regularizaciones. Informar y tramitar las propuestas de la SPV necesarias para el cumplimiento de la anualidad vigente.
- Informar de los sistemas de gestión que la SPV debe implantar en el mantenimiento de las Instalaciones objeto de contrato e instalaciones afectas y que se basarán en lo ofertado.
- Cualesquiera otras que resulten del presente Pliego y de la legislación vigente.

7.3.2. **Mantenimiento de las Instalaciones objeto del contrato**

- La SPV deberá mantener las Instalaciones objeto de contrato, en los términos establecidos en los presentes, cumpliendo con todos los parámetros de calidad, disponibilidad y seguridad establecidos en la normativa aplicable, los Pliegos y las propuestas incluidas en su oferta.
- En particular, la SPV estará sujeta al cumplimiento de las siguientes obligaciones:
 - Mantener, conservar y ejecutar las obras necesarias para garantizar la calidad y disponibilidad de las Instalaciones con la continuidad y nivel convenidos;
 - Designar expresamente ante la Administración al Responsable de Mantenimiento de las Instalaciones objeto de contrato;





- Garantizar un nivel adecuado de servicio entendido como la disponibilidad de las Instalaciones;
- La SPV, desde la aprobación de la puesta en servicio de las Instalaciones objeto de contrato y durante toda la vigencia del mismo, estará obligado a tener a su disposición plenamente operativos la totalidad de los medios técnicos y humanos, para restaurar y mantener la operatividad de las Instalaciones en condiciones adecuadas, incluso cuando se trate de efectos ocasionados por causas extraordinarias extremas de fuerza mayor. Su incumplimiento podrá suponer la resolución del contrato.
- La SPV desde la autorización de la puesta en servicio de las Instalaciones objeto del contrato estará obligada a colaborar con la Administración para corregir de manera inmediata las situaciones puntuales que afecten a la seguridad.
- Cualquier tipo de actividad correspondiente a obras de reposición, reparación, conservación y mantenimiento deberá estar planificada por parte de la SPV con el objetivo de no afectar al servicio o, en su defecto, minimizar dicha afección.
- La SPV deberá colaborar con los equipos de Protección Civil, los Equipos Sanitarios, los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, en caso de accidente. Igualmente deberá colaborar con los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado personal u órganos encargados de la investigación de accidentes.
- En todo caso la SPV en los supuestos descritos en el párrafo anterior colaborará con los equipos de la Administración competente y de las empresas relacionadas del sector.

7.3.3. Uso y conservación

Sin perjuicio de las competencias a ejercer por la Administración, la SPV vigilará la adecuada aplicación de las normas sobre uso, policía y conservación de las Instalaciones objeto de contrato.

La SPV mantendrá en perfecto estado las Instalaciones objeto de contrato, terrenos e instalaciones afectas, dentro de las normales condiciones de seguridad, pulcritud y cuidado estético, cumpliendo con las indicaciones que sobre el particular le haga la Administración, en cuyas funciones colaborará activamente.

La SPV mantendrá y conservará todas las obras y equipos, que pudiese emplear en la conservación y mantenimiento en un estado idóneo para el correcto funcionamiento de las Instalaciones objeto de contrato, llevando a cabo las reparaciones que sean necesarias, y de forma que los mismos cumplan en todo momento, las reglamentaciones técnicas aplicables.

Desde la firma del contrato la SPV se hará cargo de la conservación y mantenimiento de los bienes de dominio público utilizados para la ejecución de las Instalaciones, debiendo adoptar las medidas precisas para garantizar la disponibilidad de las mismas.

7.3.4. Control fiscal e inspección

De conformidad al artículo 238 de la LCSP el Concesionario deberá separar contablemente los ingresos provenientes de las aportaciones públicas y aquellos otros procedentes de las tarifas abonadas por los usuarios de la obra y, en su caso, los procedentes de la explotación de la zona comercial.





También dispondrá el concesionario de un libro de Inspecciones, tanto para la explotación del servicio, encuadrado, para uso exclusivo del Responsable del Contrato, y diligenciado por la Secretaría General, en el que quedarán reflejadas las actuaciones de control y fiscalización que se lleven a cabo por el personal designado en los términos de este apartado, así como las observaciones e incidencias que puedan hacerse constar para el mejor funcionamiento de los servicios, y también la fecha y firma de quien lo realice.

Asimismo dispondrá de hojas o libro de reclamaciones, debidamente diligenciado por el organismo competente de la Administración, a disposición de los usuarios y familiares, indicando tal existencia en lugares visibles, especialmente en la zona de recepción de visitas y en la zona de los Servicios de administración.

La sociedad concesionaria estará obligada a la realización de auditorías financieras al cierre de cada ejercicio anual: en el marco de dicha auditoría deberá certificarse un resumen de datos reales, correspondientes al ejercicio, de los parámetros establecidos en el modelo financiero, a los efectos del eventual restablecimiento del equilibrio económico-financiero conforme a lo dispuesto en este pliego y demás cláusulas del resto de documentos contractuales que fueran de aplicación. El coste de estas auditorías será íntegramente asumido por el Concesionario, siendo necesario, para la elección de las firmas de auditorías, autorización administrativa previa.

7.3.5. Servicios a prestar por el Concesionario

El Concesionario deberá velar en todo momento por el buen funcionamiento del servicio, que incluye las instalaciones de la obra pública.

En aquellos casos de interrupción de alguno de los suministros derivado de averías en las instalaciones, el Concesionario deberá repararlo con la mayor diligencia y estará obligado a informar a los usuarios de tales averías, a la vez que procurará plantear soluciones alternativas momentáneas.

En aquellos casos en que sea necesaria la realización de alguna reforma u obra que afecte a la prestación del servicio objeto de la concesión, el Concesionario deberá notificarlo al Órgano de contratación con la antelación suficiente para que pueda otorgar los correspondiente permisos y licencias, y deberá comunicar a los usuarios la situación, salvo en aquellos casos de fuerza mayor, de acuerdo con lo establecido en el artículo 214 de la LCSP.

El Concesionario estará obligado a satisfacer los reembolsos derivados de las reclamaciones de los usuarios por los perjuicios ocasionado por averías, etc.

En lugar visible deberá figurar la correspondiente hoja actualizada de tarifas, la distribución de salidas de emergencia y extintores, pasillos, en caso de incendio u otra causa que obligue a la evacuación del recinto.

7.3.6. Personal para la prestación del Servicio

El Concesionario pondrá al frente de la infraestructura, a su cargo, a un/a Administrador/a que cumplirá con los requisitos determinados en el anteproyecto de construcción y explotación y a la normativa sectorial vigente, que será el máximo responsable del funcionamiento, la planificación, la organización interna, la coordinación, la ejecución, control y evaluación del funcionamiento de la infraestructura.





La Administración no intervendrá bajo ningún concepto, en las relaciones laborales o de cualquier índole que puedan existir entre el concesionario y su personal. El Concesionario estará obligado, en su caso, a afiliarse a la Seguridad Social al personal que tenga dependencia laboral de este en la forma prevista por las leyes y demás disposiciones en vigor; a tal efecto, confeccionará las relaciones nominales TC2 correspondientes y se realizarán las cotizaciones que procedan a la Seguridad Social, retenciones de IRPF., etc.

El Concesionario está obligado al cumplimiento de cuantas disposiciones sean necesarias relativas a dicho personal en materia social, de prevención y riesgos laborales de aplicación. En cuanto al cumplimiento de la normativa en materia de Seguridad y Salud laboral, deberá el Concesionario superar sensiblemente todos los niveles de control y protección legalmente establecidos, presentando anualmente al Órgano de contratación, una memoria del servicio referente a esta materia, sin perjuicio que el Órgano de contratación pueda realizar, en cualquier momento, las inspecciones y controles que considere oportunos.

El Órgano de contratación reconoce el derecho a la negociación colectiva de los trabajadores de la concesión, si bien en ningún caso participará directamente en dicha negociación ni tomará parte alguna en la ejecución de los acuerdos que ambas partes alcancen.

Si en el momento de extinguirse el contrato por cualquier causa, los costes de personal que esté soportando el Concesionario, por cualquier concepto son superiores a los que deriven de los que procederían de aplicar estrictamente el sistema de revisión de precios establecido en el contrato, el Concesionario deberá compensar al Órgano de contratación con una indemnización equivalente a la diferencia entre costes de personal que efectivamente viene soportando y los que el Órgano de contratación hubiese de trasladar a un nuevo Concesionario por la subrogación empresarial, y la cantidad que corresponde los costes de personal previstos en la contratación inicial con sus revisiones de precios y las ampliaciones de personal derivadas de modificaciones contractuales legalmente concertadas.

Cuando algún conflicto colectivo entre la empresa los trabajadores de la concesión desemboque en una huelga, se propondrá a la autoridad laboral que fije los servicios mínimos, asegurándose en todo caso, que el ejercicio de este derecho por parte de los trabajadores no suponga ningún riesgo para la explotación de la obra pública, para lo cual se garantizará, como mínimo:

- Servicio de caja
- La limpieza de las instalaciones
- La vigilancia y seguridad de las instalaciones

7.3.7. Control del pago por Disponibilidad

Cuando la renta anual que reciba el Concesionario sea mediante un Pago por Disponibilidad, concebido como un pago anual máximo sujeto a deducciones en función de la no disponibilidad temporal de la infraestructura, o de una Calidad no sujeta a los estándares definidos la Administración puede imponer una deducción que algunos casos podrá alcanzar hasta el 100% del pago durante el periodo de no disponibilidad y para la zona no disponible.





Las incidencias que dan lugar a deducciones pueden ser, tanto por fallos de disponibilidad de los servicios, como por fallos de calidad ponderados según el área de la infraestructura y nivel de criticidad donde se detecto el fallo y la categoría del servicio. La determinación de si la infraestructura (en su totalidad o en zonas determinadas) está o no disponible dependerá de dos criterios:

- La disponibilidad efectiva o física de uso de la infraestructura.
- La ligada a los estándares mínimos de calidad.

El control y cálculo del Pago por Disponibilidad estará definido en los correspondientes Pliegos, mediante el cual la Administración evaluará de forma objetiva el funcionamiento y estado de conservación de las instalaciones e infraestructuras objeto de la concesión. El cálculo del Pago por Disponibilidad será automático y por lo general se realiza mediante por una Herramienta Informática de Control de Explotación.

El Concesionario deberá realizar con la Herramienta Informática de Control de Explotación un sistema de Autocontrol / Auto-monitorización de la explotación de la infraestructura, incluyendo la conservación y el mantenimiento de la misma, estando obligado el Concesionario a avisar a la Administración cuando haya un incumplimiento en la explotación de la infraestructura, y si dicho incumplimiento afecta al cálculo del Pago por Disponibilidad. En caso que el Concesionario no avisase de este hecho, la Administración podrá aumentar la penalización al Concesionario de acuerdo a los pliegos.

Si el Concesionario repitiera la omisión de algún incumplimiento en alguna otra ocasión, la Administración podrá realizar un control directo del Concesionario, revertiendo el coste de dicho control (auditorías, controles, personal, medios técnicos, ..., y cualquier otra cuestión necesarias) al Concesionario, bien en el cálculo del Pago por Disponibilidad o bien por pago directo del Concesionario a la Administración. Este control se realizará en tiempo y forma que la Administración considere oportunos, siendo la Administración quien decida cuándo empezarlo y cuándo terminarlo.

7.3.8. Determinación del nivel de calidad y disponibilidad

Se establecen los indicadores de calidad, disponibilidad y fiabilidad para evaluar y controlar, durante el periodo de mantenimiento, la calidad en el diseño, en la ejecución de la obra y en el mantenimiento. En los Pliegos debe quedar recogido el procedimiento para determinar los pagos por disponibilidad a que tiene derecho el adjudicatario del contrato en función del nivel de calidad y disponibilidad que tengan los elementos de la infraestructura

En definitiva, la función esencial de los indicadores es la de permitir establecer el nivel de calidad del trabajo desarrollado por la empresa adjudicataria, así como la calidad percibida por el cliente final, que aprecia fundamentalmente, la regularidad (puntualidad) y la confortabilidad (en el caso de transporte de viajeros).

En este sentido se establecen tres tipos de indicadores, que podríamos denominar de disponibilidad, fiabilidad y calidad. Los dos primeros están vinculados al resultado de la explotación y el mantenimiento y segundo y tercero dependen de la calidad intrínseca de la instalación (condicionada por su definición y la calidad de ejecución) y de su evolución con el tiempo y el tráfico (que depende de la calidad inicial y de su mantenimiento).





La medición de estos indicadores es independiente, aunque se realice de forma conjunta, de las labores ordinarias y extraordinarias de vigilancia y control de las actuaciones de mantenimiento preventivo y correctivo, que deberá realizar la SPV en el desarrollo del Programa de Mantenimiento aprobado. No obstante, para la obtención de determinados valores relativos a la calidad son de aplicación los resultados de determinadas mediciones realizadas en las citadas campañas.

Mediante la composición de estos indicadores podrá medirse la bondad en la calidad, durante las diferentes fases que atraviesa la instalación, a lo largo del ciclo de vida, estando orientado tanto a tener disponible el sistema como a asegurar su buen funcionamiento, y su resultado servirá para evaluar al adjudicatario del contrato y establecer la cuantía del pago mensual.

Incluiremos como ejemplo los indicadores que son de aplicación en el sistema ferroviario:

- Índice de disponibilidad operacional.
- Índice de disponibilidad funcional.
- Índice de fiabilidad.
- Índice directo de calidad.

La Disponibilidad Operacional que se aplica por ejemplo a un sistema ferroviario, mide la incidencia que tiene en la regularidad del tráfico previsto la aparición de averías en los diferentes Subsistemas y Conjuntos funcionales. La Disponibilidad funcional se mide para cada subsistema a través de las incidencias y los tiempos de reparación de los conjuntos funcionales que lo integran.

El concepto de fiabilidad está relacionado con la tasa de fallos o averías, entendiendo el fallo o avería de un elemento como la pérdida de prestación de la función para la cual fue diseñado, con independencia de que se produzca afectación o no a la explotación. El índice directo de calidad se aplica a aquellos subsistemas y/o conjuntos funcionales en los que se puede determinar el estado de los mismos con los controles periódicos ordinarios

Estos controles son independientes de las correspondientes Auditorías Externas que deberá realizar el adjudicatario, con la periodicidad establecida en el Pliego de Condiciones Técnicas Particulares, para determinar el estado de todas las instalaciones de acuerdo con los parámetros de control de mantenimiento, la fase del ciclo de vida en la que se encuentran, etc.

- Disponibilidad Operacional (%)

Mide la afectación que tiene una incidencia, fallo o avería en la explotación. Se mide de forma global sin imputación a ninguno de los subsistemas contratados. En el caso de incidencias asociadas a la infraestructura con posibles repercusiones en la marcha de trenes se evaluarán los retrasos de las circulaciones comparando: el tiempo previsto en el itinerario con el tiempo efectivo de recorrido.

- $DO = T_p / T_e$
- T_p : Es el tiempo previsto en el itinerario para el tren, e incluye la marcha tipo con los márgenes asociados en el tramo y las posibles paradas técnicas o comerciales.
- T_e : Es el tiempo efectivo para el tren.

En el caso de que el tren acceda al tramo objeto de la concesión con un retraso relevante y fuerte distorsión en la explotación, sobresaturación, se pueden generar una demanda de cruces o apartados



superior a los previstos, por lo que tendrá que ser objeto de una evaluación específica, a fin de delimitar los retrasos imputables a déficits de la infraestructura respecto de los derivados por la perturbación de la explotación.

- Disponibilidad Funcional

Mide la eficiencia en las labores de mantenimiento. Se mide de forma particular para cada uno de los conjuntos funcionales dentro de los subsistemas contratados y se calcula con periodicidad mensual y anual.

- Tiempo de funcionamiento real es el tiempo en el que la instalación está operativa en el periodo valorado. En este ejemplo ferroviario habitualmente se utilizan 18 horas
- Tiempo total de reparación es la suma de tiempos en el periodo valorado, de indisponibilidad por resolución de averías, computándose el tiempo desde que se comunica al adjudicatario la incidencia hasta que se soluciona la misma. (en el caso de que las tareas de reparación se dilaten en el tiempo y se entre en banda de mantenimiento preventivo, el tiempo de reparación seguirá sumándose hasta la resolución efectiva de la incidencia)

- Indicadores de Fiabilidad

Refleja la fiabilidad de los conjuntos funcionales y sus elementos asociados reflejados como Conjuntos funcionales y Elementos. Su contabilidad es inmediata y su imputación definitiva la realizará el comité de seguimiento, compuesto, al menos, por:

- Comité Operaciones
- Comité Seguridad en la Circulación (ocasionalmente)
- SPV
- Operadores ferroviarios, en su caso

Valora y limita la tasa de fallos que se producen en un sistema determinado y está relacionado, por tanto, con criterios de diseño, ejecución de la obra y realización del mantenimiento. Se calcula con periodicidad mensual para los conjuntos funcionales y, con periodicidad anual para los elementos, en caso que proceda. Tabla de ejemplo:

SUBSISTEMA	FUNCIONAL	FIABILIDAD	CALIDAD
INFRAESTRUCTURA	Estructuras		x
	Túneles		x
	Drenaje		x
	Obras de tierra		x
	Caminos de servicio		x
VÍA	Aparatos de vía	x	x
	Plena vía	x	x
ENERGÍA	Subestaciones y centros	x	x
	Línea Alta tensión	x	x
	Telemando	x	
	LAC	x	x
	Sistemas auxiliares	x	x



- Indicadores directos de Calidad

Su objetivo es medir la calidad de los subsistemas y su evolución. Los registros periódicos se deben basar fundamentalmente en parámetros mensurables, siempre que sea posible con sistemas continuos de medición y registradores de información. Se debe tender a evitar los criterios visuales o subjetivos, que fácilmente pueden ahora ser sustituidos por medios ópticos digitales e instrumentación o monitorización si llegara el caso.

La frecuencia de estos controles puede ser desde continua (monitorización) hasta anual o plurianual.

Los índices de control de calidad, el método para determinarlos y la periodicidad de ejecución son específicos para cada conjunto funcional y/o elemento a evaluar.

- Metodología de cálculo y formulación.

Tal y como se ha reflejado anteriormente:

- El objetivo final es la aplicación de unos índices que afecten al pago mensual durante el periodo de mantenimiento y que valoran la calidad tanto en el diseño y ejecución de la obra como en el mantenimiento.
- Los índices de disponibilidad operacional y funcional y fiabilidad se aplican mensualmente. En cuanto a la aplicación en el pago por disponibilidad, se estará a lo dispuesto en el PCAP.
- Por último, los índices de disponibilidad funcional anual, los índices de fiabilidad anuales, en su caso, y el índice de calidad se aplica de forma anual, con independencia de las mediciones que se realicen a lo largo del año en curso.

Se entiende que en caso de funcionamiento anormalmente malo, aplica lo anterior (sustitución de los elementos inadecuados) o, en su caso, la retirada de la garantía definitiva.

Para todos los conjuntos funcionales, se determina mediante sus correspondientes fichas de control, los valores inaceptables, mínimos, óptimos y objetivo, para la Disponibilidad funcional, y una tasa de fallos objetivo (o máxima) para la fiabilidad. Introduciendo en la función de homogeneización el parámetro obtenido en el periodo de tiempo en el que se contabiliza, y en función de los valores mínimo, óptimo y objetivo, se obtendrá un valor, que ya es independiente del conjunto funcional y del índice que se esta midiendo, y que como ejemplo cuando el valor obtenido coincida con el óptimo, tomará el valor de 100 (cien).

El pago por disponibilidad será: El Coeficiente de disponibilidad y calidad multiplicado por el Pago por Disponibilidad de la oferta

- Revisión umbrales de los indicadores

Se procederá a la revisión de los umbrales establecidos para los indicadores cuando se produzcan las circunstancias recogidas al efecto en el Pliego de Condiciones Administrativas Particulares que rige la contratación. Como norma general se producirá la revisión cuando se produzcan variaciones significativas de:

- Condiciones de tráfico o tipo; de viajeros a mixto, o condiciones del material; derivado de la entrada de mercancías y de nuevos operadores.
- Intervalos de trabajo; a partir de cada hora de reducción
- Posibles cambios en normativa.
- Ampliación de instalaciones, por cada aumento de un 10%.

7.3.9. Conservación y mantenimiento de la infraestructura.

Con carácter general, el Concesionario asume a su cargo la realización de las obras y tareas de conservación y mantenimiento del edificio, a fin de que, en todo momento se encuentren en óptimas condiciones de satisfacer la finalidad pública para la cual fue construido.

Una vez finalizadas las obras de la infraestructura se deberá actualizar el Plan Inicial de Conservación y Mantenimiento. Esta actualización dará lugar al Plan Ejecutivo de Conservación y Mantenimiento, el cual será asumido por el Concesionario como documento definitivo para el inicio de la gestión de la conservación y mantenimiento global de la infraestructura, y que deberá ser aprobado por la Administración. Dicha actualización contemplará todos los cambios realizados sobre el proyecto original, y en especial los referentes a:

- Cambios en sistemas técnicos.
- Cambios en sistemas constructivos.
- Cambios en normativa de mantenimiento.

El Plan Definitivo de Conservación y Mantenimiento deberá ser modificado y actualizado cada vez que se realice algún cambio en la infraestructura y/o sus instalaciones, o bien en su explotación. Además, deberá ser actualizado por parte del Concesionario de acuerdo a los plazos indicados en el pliego, con el fin de reflejar los cambios producidos en el edificio durante este periodo. Dichas revisiones, modificaciones y/o actualizaciones deberán ser aprobadas por la Administración.

Con el objeto de garantizar que el mantenimiento de la infraestructura se adecue a las necesidades de la Administración, ésta efectuará las labores de control que considere necesarias para estas tareas.

La Administración auditará periódicamente el nivel de disponibilidad y calidad del servicio de mantenimiento ofertado por el Concesionario. A tal efecto, en fecha inmediatamente anterior al cumplimiento de los plazos, se procederá a efectuar una revisión general del estado de la infraestructura por parte del equipo responsable del contrato, emitiéndose por éste el oportuno informe en el que se refleje la situación y estado de mantenimiento de la infraestructura así como las incidencias que no hayan sido reflejadas en los partes correspondientes de incidencias. El incumplimiento de las operaciones previstas en el Plan Definitivo Explotación y Mantenimiento llevarán aparejadas las penalidades previstas en el presente pliego. A fin de poder auditar correctamente, el Concesionario tendrá que proporcionar toda la información necesaria y/o que requiera la Administración.

7.3.10. Informe Mensual de Actividad.

Durante la fase de explotación el Concesionario deberá entregar a la Administración, mensualmente, Informe Mensual de Actividad, relativo a la explotación de la infraestructura del mes anterior.



En estos informes se indicarán los estados y resultados de los diferentes ensayos, controles, mantenimiento realizados en los elementos e instalaciones así como actuaciones necesarias a realizar con el fin de asegurarse de que están adecuadas a los estándares requeridos.

Además, los informes incluirán una estimación y proyección de las diversas actuaciones a realizar en los siguientes tres meses.

Así pues, en dichos informes se indicarán, como mínimo, los siguientes aspectos:

- Descripción detallada de los trabajos realizados hasta el momento (en general y por especialidades), haciéndose referencia a la evolución de los trabajos en relación al Plan Definitivo de Explotación y Mantenimiento:
 - Desviaciones reales o potenciales del Programa de Operación y Mantenimiento.
 - Desviaciones reales o potenciales del Programa de Conservación.
- Seguimiento de las compras y contrataciones efectuadas por el Concesionario. Informe que recoja los resultados del mes en curso del coeficiente de disponibilidad y calidad, evolución de tráfico, etc... Previsión de los próximos trabajos y contrataciones.
- Incidencias acaecidas en el periodo anterior y las previsiones para el periodo siguiente.
- Análisis de las variaciones producidas sobre los objetivos de configuración, plazo, coste y calidad, así como de las medidas previstas para la recuperación de los mismos.

El contenido del informe depende del momento en que se emite, pero, en general, se estructurará de forma que exprese claramente:

- Lo programado.
- Lo realizado.
- Lo que queda por realizar.
- La previsión sobre el resultado.

Apoyándose en:

- Programación revisada del Plan de Explotación y Mantenimiento.
- Listados y curvas de progreso hasta la fecha.
- Listado y curvas de costes así como calendario económico (tesorería).
- Análisis de la situación del Plan de Explotación y Mantenimiento, comentando desviaciones en plazo y coste, así como las acciones a tomar.
- Seguridad y Salud.

Estos informes periódicos contendrán un extracto informativo con los datos más significativos sobre la evolución del Plan de Explotación y Mantenimiento, el desempeño de los plazos y el coste económico. Sin perjuicio de este informe, deberá poner en conocimiento de la Administración de manera inmediata cualquier aspecto relevante que suponga o pueda suponer un efecto negativo en la calidad, la seguridad, las condiciones medioambientales, el plazo, etc.



7.3.11. Informes Anuales.

Después del final de cada año natural de vigencia del contrato, la SPV entregará a la Administración un Informe respecto al año correspondiente que contendrá la siguiente información:

- Declaración que muestre cualquier ajuste a los informes mensuales.
- Un resumen completo acumulado de cada mes del año anterior de la información requerida en los informes mensuales (corregida según sea necesario), con los totales del año respectivo.
- Presupuesto de Costes de Conservación y Mantenimiento por los siguientes 12 (doce) meses, desglosado en forma mensual.
- Resumen de los estados financieros del año anterior, con mención específica a la dotación de la Reserva Especial de Mantenimiento Mayor de las instalaciones, así como a otras reservas obligatorias por la legislación mercantil o comprometidas en los contratos de financiación.
- Informe que recoja los resultados del año en curso del coeficiente de disponibilidad y calidad
- Actualización del Plan de Mantenimiento Mayor en función del deterioro real de los activos sujetos a reposición.
- Y todos aquellos informes que se consideren necesarios para el buen desarrollo y control del mantenimiento, de acuerdo con las directrices del responsable de mantenimiento.

7.3.12. Informes puntuales sobre Incidentes.

En los días posteriores a la ocurrencia de cualquier Incidente en las obras o instalaciones que involucre lesionados, pérdidas de vidas humanas o daño en propiedad, la SPV investigará las circunstancias del Incidente y presentará a la Administración un informe en detalle que describa el Incidente y sus causas, así como las acciones tomadas por parte de la SPV para evitar su repetición en el futuro.

7.3.13. Libro de control del mantenimiento

La SPV mantendrá permanentemente en las oficinas del centro de operaciones de mantenimiento, un Libro de Control del Mantenimiento a disposición de la Dirección de mantenimiento, para que haga constar las observaciones que estime procedentes. A partir de ese momento, se presumirá el total conocimiento de estas observaciones por parte de la SPV.

Únicamente podrá realizar anotaciones en el Libro, la Dirección de mantenimiento o las personas por él designadas mediante comunicación previa a la SPV. El Libro de Control del Mantenimiento constará de hojas numeradas y selladas por la Administración y será abierto mediante diligencia de un representante de la misma.





7.4. Ejemplo de Seguimiento y Control de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

7.4.1. Introducción y Funciones de la Delegación del Gobierno

Es competencia de la Delegación del Gobierno el control del cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero contempladas en los contratos de concesión de obras públicas para la conservación y explotación de las autopistas.

La Delegación del Gobierno es un órgano administrativo afecto actualmente al Ministerio de Fomento. El Delegado del Gobierno es el Secretario General de Infraestructuras (actualmente Secretaría General) y es el órgano de la Administración General del Estado competente para:

- Vigilancia del cumplimiento de los contratos concesionales.
- Propuestas de modificación de los contratos.
- Relación con las sociedades concesionarias
- Vigilancia, inspección y control técnico y económico-financiero de las sociedades concesionarias de autopistas.

Seguimiento y control realizado por la Delegación del Gobierno en las diferentes fases de un contrato de concesión de obras públicas para la conservación y explotación de las autopistas:

Fase actos preparatorios y adjudicación:

- Participación en la elaboración del pliego del concurso.
- Secretaria de la Mesa de Contratación
- Participación en el estudio de ofertas.
- Redacción de la propuesta de adjudicación. (Ministro).
- Redacción Orden de Adjudicación. (Garantías construcción, plazos presentación proyectos, plazo concesional, porcentaje de capital social mínimo, características de préstamos participativos, límites de responsabilidad patrimonial, etc.)
- Redacción del contrato concesional.

Fase de construcción:

- Recepción de proyectos para enviar a supervisión y aprobación de la Dirección General de Carreteras.
- Control de los plazos de construcción.
- Control mensual de cuentas enviadas por la sociedad concesionaria.

Fase de explotación:

- Tramitación petición apertura.
- Fijación garantía de explotación. (mínimo 2% inversión IVA incluido).
- Cancelación de las fianzas de construcción.
- Redacción reglamentos de servicio (exenciones de peaje, etc.), expediente de abonos de descuento, fijar condiciones de utilización libre de la autopista con carácter temporal.
- Libros de reclamaciones y tramitación de las reclamaciones.
- Revisión de las tarifas (inicial y anual).
- Control de la titularidad de las acciones (transmisión del control de la sociedad concesionaria).



- Aprobar los contratos de la sociedad concesionaria para conservación, explotación de las áreas de servicios, etc.
- Acordar inspecciones de instalaciones y servicios.
- Censura anual de cuentas, con apoyo de auditores externos, verificando el cumplimiento de la normativa contable y demás obligaciones concesionales de carácter económico-financiero. Hasta que la censura anual de cuentas no está firmada por el Delegado del Gobierno no puede celebrarse la junta de accionistas, aprobar las cuentas y consecuentemente acordar el reparto de dividendos.
- Asistencia a los consejos de administración de las sociedades concesionarias, con voz pero sin voto, salvo que la Administración participe en el capital social de las sociedades. Ante la falta de medios de personal, el seguimiento que se realiza es con el envío de las actas de los consejos de administración.
- Expedientes sancionadores por incumplimiento de las obligaciones.
- Expedientes de modificaciones concesionales:
 - Nuevos enlaces con carreteras existentes.
 - Conexiones con nuevas autopistas.
 - Utilización de tramos de autopistas como variantes de otras carreteras.
 - Modificaciones de sistemas de peaje.
 - Bajadas de tarifas para fomentar el uso de la autopista.
 - Ampliaciones de carriles.
 - Compensaciones por obras no contempladas en los contratos.
 - Circunstancias sobrevenidas (expropiaciones).
 - Propuestas de actuaciones para viabilizar concesiones con problemas económico financieros.

7.4.2. Procedimientos utilizados por la Delegación del Gobierno

A continuación se muestra el procedimiento utilizado por la Delegación del Gobierno para el control y monitorización del cumplimiento de los contratos de concesión de obras públicas para la conservación y explotación de las autovías.

PROYECTOS

- Instrucciones concesionarias sobre proyecto reducido. (Memoria y anejos: Plan de obra y pto conocimiento administración, planos y pto parciales y generales.)
- Presentación y aprobación (S. G. Proyectos)
 - Con seis meses de antelación como mínimo a fecha de inicio de las obras
 - El Proyecto de Trazado con ocho meses como mínimo a esa fecha
- Modificaciones (autorizadas por el ministerio de Fomento y aprobado el proyecto) S. G. Construcción
- E.D.I.C.O.E.

GARANTÍA DE CONSTRUCCIÓN

- Cuantía. La que se indique en los pliegos particulares de la concesión.
- Constitución en la Caja General de Depósitos según Ley de Contratos del Estado

- Devolución. Terminadas las obras, transcurrido el plazo de garantía de las obras y presentado el E.D.I.C.O.E., siempre que no exista motivo para su retención. Cumplir 1% Cultural. (Escrito a Carreteras por si hay inconveniente).

EJECUCIÓN OBRAS

- Nombramiento Director de Construcción
- Directamente por el concesionario. Realizará al menos el 80% del pto de la obra y solicitarlo al Ministerio, con plan de trabajos, organización medios de que dispone.
- Licitación (publicidad y libre concurrencia)
 - Aprobación del Ministerio las condiciones y bases del concurso (S. G. Conserv y Explotac)
 - Anuncio B.O.E
 - Aprobación de licitadores por el Ministerio cuando se prevea admisión previa (Delegación)
 - Mesa de contratación pública con asistencia de Interventor Delegación del G. (Nombramiento)
- Por una empresa vinculada (Ley de Contratos)
 - Aprobación contrato de obra. (S. G. de Construcción)
- Terminación de las obras en las fechas del plan
- Prórroga de plazos (S. G. Construcción)
 - Solicitud con treinta días naturales a partir del hecho que dé origen a la prórroga
- Plazo de garantía.
 - Se establece en los pliegos particulares y no podrá ser inferior a un año

GARANTÍA DE EXPLOTACIÓN

- Antes de la puesta en servicio.
- Cuantía. La que se indique en los pliegos particulares de la concesión (Inversión-Incremento tarifas)
- Delegación del Gobierno fija garantía inicial. Resolución Delegado.
- Constitución en la Caja General de Depósitos según Ley de Contratos del Estado.
- Actualización anual según inversión en autopista (antiguas) y revisión de tarifas (nuevas)
 - Oficio concesionarias solicitando datos inversión y actualización
 - Resolución Delegado fijando nueva garantía
- Devolución. A la extinción de la concesión

APERTURAS AL TRÁFICO

- Solicitud aprobación de longitudes de peaje (si no están en el pliego particular).
- Solicitud revisión de tarifas
 - Índice IPC 12 meses anteriores fecha decreto adjudicación
 - Índice IPC 12 meses anteriores fecha presentación
 - Cálculo revisión. Imprimir para constancia
 - Resolución (firma Ministro)
 - Enviar comunicaciones
 - Actualizar web Ministerio

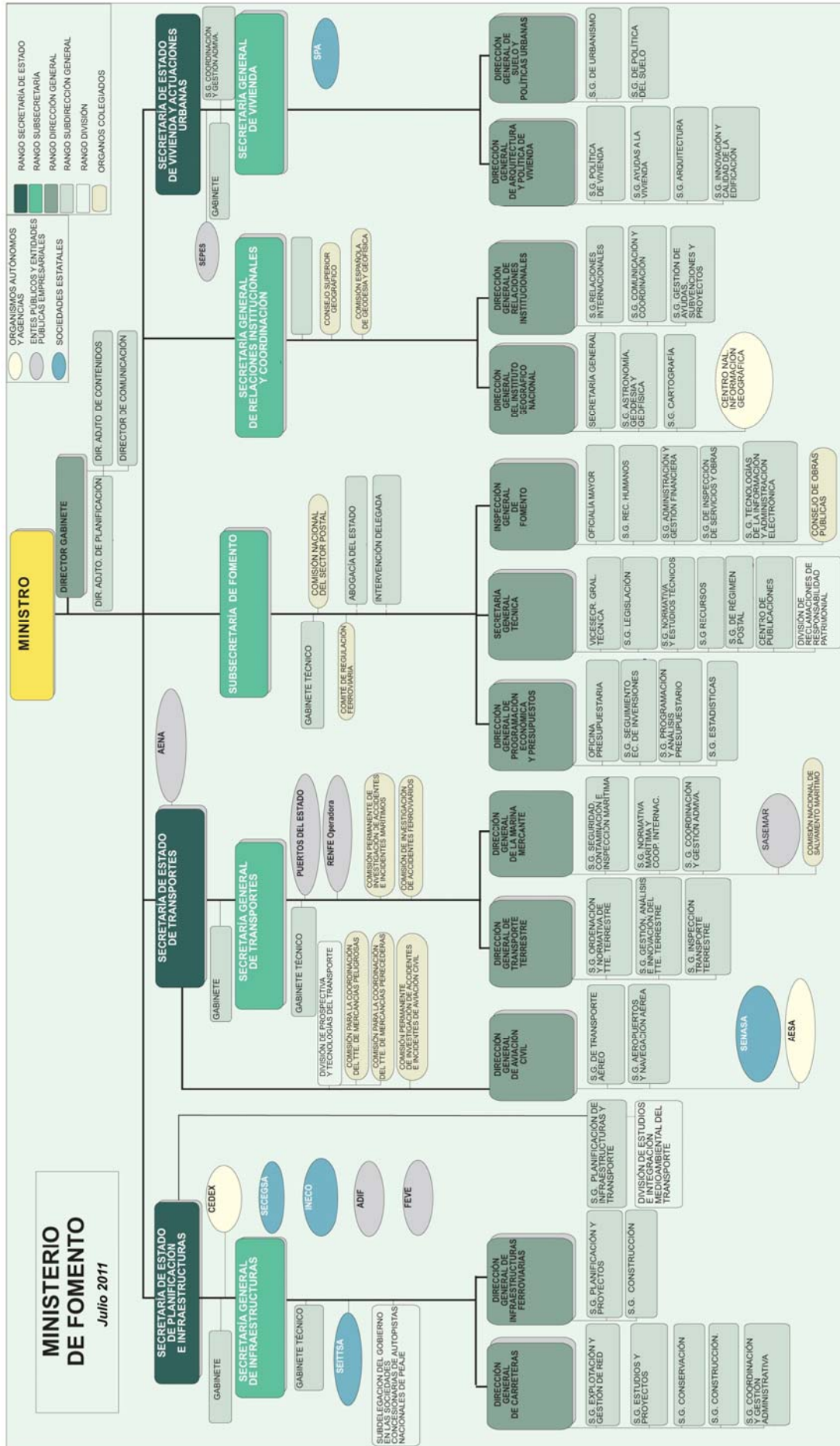
- Obligación de publicar actualización de peajes (Reglamento de explotación)
- Solicitud aprobación Reglamento de Servicio
 - Dirección General de Carreteras (enviar nuestro modelo: con ó sin túneles)
 - Secretaría General Técnica
 - Abogacía del Estado
 - S.G.T. (Boletín Oficial del Estado)
- Solicitud autorización puesta en servicio
- Garantía explotación
 - Solicitud datos inversión
 - Resolución garantía inicial
 - Depósito de garantía de explotación
- Nombramiento Director de Explotación (a S. G. Conservación y Explotación)
- Incluir en el tramo un área de servicio
- Contrato de gestión Area de Servicio
- Libros y hojas de reclamaciones. Dar número.
- Procedimiento habitualidad (según pliego particular)
- ¿Inspector explotación túneles?
- ¿Manual explotación túneles?

CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN

- Obras de conservación. Deberá comunicarlo al Ministerio con diez días de antelación si ocupa parte de una o ambas calzadas
- Proyectos (S. G. Conservación y Explotación)
- Contratos con terceros. Ley de Contratos del Estado
 - Estepona-Guadiaro. Autorización de la Delegación del Gobierno, cláusula 14
- Revisión anual de tarifas. Antes del 1 de diciembre. Firma Ministro. Igual a la apertura más:
 - Tráfico noviembre-octubre.
 - Cálculo incremento de tráfico. Relacionar con IMD prevista

7.4.3. Organigrama del Ministerio de Fomento

A continuación se incorpora el Organigrama del Ministerio de Fomento en donde puede verse la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras de la que cuelgan el Delegado del Gobierno que es el Secretario General de Infraestructuras (actualmente Secretaría General) y la Dirección General de Carreteras con sus correspondientes subdirecciones generales técnicas.



7.5. Penalidades

7.5.1. Penalidades por incumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato

El incumplimiento de las obligaciones contenidas en el Pliego de Condiciones Particulares y en el Pliego de Cláusulas Técnicas Particulares, en la legislación vigente en el sector a contratar, así como en el contrato, llevará consigo el devengo automático de las penalidades establecidas pagaderas por la SPV, en los términos y con sujeción a los límites establecidos, sin perjuicio de la obligación de resarcimiento de los daños y perjuicios que se hubieren ocasionado.

El régimen de penalidades se aplicará por la SPV, independientemente de que los hechos que den lugar a la infracción puedan ser causa de resolución del contrato. En tal supuesto, la Administración podrá iniciar el procedimiento de resolución del contrato por incumplimiento, previsto en el Pliego.

Este régimen de incumplimientos y penalidades es independiente de las infracciones y sanciones que sean ajenas al vínculo propiamente contractual, previstas en la normativa sectorial, que se regirán por sus propios principios y normas. También es independiente de la aplicación de los factores de corrección a la baja, que se aplicarán simultáneamente cuando el incumplimiento, referido a indicadores, de lugar a penalidades, si bien estos factores de corrección a la baja están igualmente sujetos a los límites y términos establecidos en el Pliego.

La firma del contrato por parte de la SPV implica la aceptación del régimen de penalidades recogidas en el Pliego.

7.5.2. Graduación de los incumplimientos

Los incumplimientos de la SPV a los efectos del presente régimen de penalidades, se clasifican en graves y leves, sin perjuicio de las demoras que, constitutivas de incumplimientos graves, según el presente Pliego, pueden dar lugar a la resolución del contrato en los términos previstos en el mismo.

- Incumplimientos graves: Constituyen incumplimientos graves:

Generales

- Las demoras que pueden dar lugar a la resolución del contrato en los términos previstos en el Pliego.
- La demora, por parte de la SPV, en el cumplimiento de los plazos expresamente establecidos en el Pliego o impuestos por cualquier disposición legal o reglamentaria, o resolución administrativa, cuando tal demora se prolongue por más de la mitad del plazo establecido para el cumplimiento.
- Ceder, arrendar, subarrendar o traspasar la totalidad o parte de las prestaciones integrantes del contrato, bajo cualquier modalidad o título, sin cumplir previamente con los requisitos exigidos por el presente Pliego y sin autorización expresa de la Administración.
- La falta de contratación de las pólizas de seguro que la SPV está obligada a suscribir en cada una de las fases del contrato, así como el incumplimiento de las obligaciones relativas a las citadas pólizas, de acuerdo con lo dispuesto por el presente Pliego
- El incumplimiento sustancial de las indicaciones y/o instrucciones de la Inspección competente en el proyecto (en su caso), en la ejecución de la obra o en el mantenimiento de las instalaciones objeto de contrato siempre que, habiendo sido requerido por la Inspección



para el cumplimiento de sus indicaciones y/o instrucciones, la SPV no hubiese atendido a las mismas).

- El incumplimiento de las obligaciones relativas a la garantía definitiva, en los términos dispuestos por el Pliego.
- Ser sancionado por infracción muy grave en materia de seguridad y salud en el trabajo, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.
- Ser sancionado por infracción muy grave en materia social, de acuerdo con lo dispuesto en el RDL 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social.
- La no solicitud o denegación de las licencias y autorizaciones necesarias para la ejecución del presente contrato.
- Falsear la información que la SPV debe proporcionar a la Administración, de acuerdo con el Pliego de Condiciones Particulares y el de prescripciones técnicas particulares.
- La falta de colaboración con los equipos de Protección Civil, Administración, Comisión de Accidentes, Equipos Sanitarios o cualquiera otros que hayan de intervenir en caso de accidente para paliar sus consecuencias o investigar sus causas.
- Destinar medios humanos, maquinaria o materiales adscritos al contrato a otros fines no relacionados con el objeto del mismo y en contra de lo especificado en el de Condiciones Particulares Pliego o en el de prescripciones técnicas particulares.
- El incumplimiento sustancial de cualquier otra obligación establecida en el Pliego de Condiciones Particulares o el de prescripciones técnicas particulares de la licitación, o en la legislación aplicable, así como el incumplimiento sustancial de los compromisos contenidos en la oferta adjudicataria, en el Plan de ejecución de las obras, en el plan de aseguramiento de la calidad, y, en el plan de mantenimiento
- La persistencia de la SPV en el incumplimiento de sus obligaciones, siempre que hubiera sido requerido previamente y no las hubiera cumplido en el plazo fijado.
- Incumplimiento grave de las normas que rigen la subcontratación y cesión, según lo dispuesto en los Pliegos.
- La reiteración de tres faltas leves no reguladas por indicadores de calidad y disponibilidad de la puesta en disposición de las Instalaciones objeto de contrato en el plazo de 3 meses.
- No llevar los adecuados controles de gastos y costes de la actividad para que la Administración pueda conocer el estado financiero de la SPV en cualquier momento del periodo de contrato.

Relativas a las obligaciones del adjudicatario o adjudicatarios en su condición de accionistas de la SPV

- Constituyen infracciones graves en lo relativo a las obligaciones del adjudicatario o adjudicatarios en su condición de accionistas de la SPV, las siguientes:
 - La infracción de las normas de organización, funcionamiento y composición de los órganos de administración de la SPV en los términos establecidos en el presente pliego.
 - El incumplimiento de la obligación contemplada en el Pliego relativa al mantenimiento de una situación patrimonial saneada de la SPV.

- La reducción de la cifra de fondos propios o de capital social por debajo de los mínimos establecidos en el Pliego.
- El falseamiento o inexactitud de los documentos aportados a la Administración para obtener la autorización de transmisión de las acciones.
- La no prestación de su mejor conocimiento y apoyo en la gestión configurada como contraprestación accesoria según pliego.

En la ejecución de las obras

- La realización de las obras de construcción sin ajustarse a los proyectos constructivos aprobados, o a las modificaciones debidamente autorizadas, por la Administración.
- El incumplimiento de lo establecido en los respectivos Proyectos constructivos y Plan de Aseguramiento de la Calidad.
- No respetar los parámetros de calidad y seguridad establecidos en los Pliegos, o realizar unidades de obras defectuosas, mal ejecutadas o no ajustadas a los Proyectos.
- El incumplimiento por parte de la SPV de los plazos para el inicio y finalización de la ejecución de alguna de las obras o de las tareas de mantenimiento reflejadas en los planes operativos correspondientes, por causas imputables al mismo.
- No llevar a cabo las propuestas y soluciones ofrecidas por el adjudicatario en su oferta y según las instrucciones que le dirija la Administración.
- Ejecutar las obras incumpliendo las instrucciones dadas por el Director del Contrato o Director de Obra, salvo que el incumplimiento se limite a los procedimientos de trabajo y no se afecte a la calidad del resultado de la obra construida o a la seguridad de la realización.
- La obstrucción o no realización, por parte de la SPV o de las empresas subcontratadas por ésta, de los ensayos y análisis de materiales solicitados por la Administración, así como no asumir el coste derivado de su realización.
- La falta de puesta a disposición de los medios auxiliares, servicios y personal exigidos por los Pliegos y ofertados que regulan el presente contrato en los términos establecidos por las instrucciones de la Dirección de Construcción.
- Incumplimiento de alguna de las previsiones establecidas en el programa de trabajo, salvo que no tenga efectos directos sobre la marcha de las obras o la seguridad de las mismas, en cuyo caso serán leves.
- La obstrucción a la vigilancia e inspección de la Administración del contrato, incluyendo la resistencia a la entrega de los datos o informaciones, solicitados por la Administración, relacionados con el objeto del contrato, así como impedir el acceso al personal de la Administración a las obras objeto del contrato.
- Incumplimiento de las obligaciones laborales o sociales en relación con sus trabajadores.
- La falta de comunicación oportuna a la Administración en el supuesto de que la SPV encontrase restos arqueológicos y similares, de acuerdo con lo establecido en el Pliego, sin perjuicio del resto de sanciones que corresponda según la legislación aplicable.

En el mantenimiento

- El incumplimiento en la prestación del servicio de los parámetros de calidad y seguridad establecidos en los Pliegos y en la normativa aplicable.
- La existencia de tres faltas leves de incumplimiento del valor umbral mínimo o máximo, según sea el caso, de los indicadores de calidad y disponibilidad del servicio.



- El incumplimiento del valor umbral mínimo o máximo, según sea el caso, o de la frecuencia de medida de un indicador de los recogidos en el PPTP, siempre que esté relacionado con la seguridad de las Instalaciones, de acuerdo con lo indicado en la descripción del mismo.
- El incumplimiento del plazo o tiempo de respuesta para la corrección de un incumplimiento del valor umbral mínimo o máximo, según sea el caso, de un indicador de los recogidos en el PPTP, siempre que esté relacionado con la seguridad de las Instalaciones. Si transcurrido dicho plazo o tiempo de respuesta no se ha procedido a la corrección de dicha falta, la SPV volverá a incurrir en la penalidad correspondiente y volverá a iniciarse el plazo o tiempo de respuesta para la corrección de dicha falta. Si volviera a transcurrir el plazo o tiempo de respuesta sin procederse a la corrección de dicha falta la Administración podrá optar por la resolución del contrato.
- La demora, por parte de la SPV, en el cumplimiento de los plazos expresamente establecidos en los planes y programas de mantenimiento, cuando excedan de la mitad de los inicialmente previstos.
- La alteración de los sistemas de control de las Instalaciones, o las interrupciones injustificadas totales o parciales de la utilización de las Instalaciones objeto de contrato, sin previa autorización de la Administración, salvo cuando concurren circunstancias debidamente acreditadas de fuerza mayor o las previstas en el presente Pliego o en la legislación vigente.
- El incumplimiento o el cumplimiento defectuoso de las obligaciones relativas al uso, policía – sin perjuicio de aquellas que correspondan a la Administración- conservación y mantenimiento de las Instalaciones.
- El incumplimiento de la SPV de mantener en buen estado de uso los bienes e instalaciones objeto de contrato.
- El incumplimiento de sus deberes en cuanto a mantenimiento de la disponibilidad, seguridad vial, seguridad laboral, atención a accidentes e incidentes y conservación de las Instalaciones independientemente de la subsanación por parte de la Administración mediante terceros o medios propios.
- La falta de adecuación sustancial de las instalaciones a las normas de imagen corporativa y de cualquier otro tipo establecidas en el presente Pliego, en el de prescripciones técnicas o en la legislación vigente.
- No informar a la Administración, por escrito y con la debida antelación de las modificaciones que pretenda introducirse en el mantenimiento, que deberán ser autorizadas por el mismo en los términos previstos en el presente Pliego.
- Cualquier actuación que suponga interrupciones injustificadas del servicio, sin previa autorización de la Administración, salvo cuando concurren circunstancias debidamente acreditadas de fuerza mayor.
- No informar a la Administración debidamente de la calidad y disponibilidad de las Instalaciones o falsear de alguna forma la información a suministrar.
- El incumplimiento de las Órdenes Circulares y Notas de Servicio sobre cualquier tema que tenga incidencia en la afección a la disponibilidad de las Instalaciones.
- El incumplimiento de las obligaciones en materia de publicidad en los términos previstos en el Pliego, en el Pliego de prescripciones técnicas o en la legislación vigente.



- Obstrucción de las tareas de la inspección general y fiscalización del servicio y la desobediencia a las órdenes impartidas por la Administración u órgano con competencias en el sector.
- Impedir, en cualquier forma, la utilización de las Instalaciones en condiciones de igualdad, universalidad y no discriminación.
- Incumplimiento por no disponer de los medios mínimos exigidos de acuerdo con el Pliego y la oferta adjudicataria. La no disposición plenamente operativa de todos los medios técnicos y humanos necesarios, y en ningún caso inferiores a los ofertados, para restaurar y mantener la disponibilidad y operatividad en condiciones adecuadas, incluso cuando se trate de efectos ocasionados por causas extraordinarias extremas de fuerza mayor, podrá suponer la resolución
- del contrato.

- Incumplimientos leves

Constituyen incumplimientos leves durante la ejecución del contrato en sus diferentes fases los siguientes:

- El incumplimiento del valor umbral mínimo o máximo, según sea el caso, o de la frecuencia de medida de un indicador de los recogidos en el PPTP, siempre que no esté relacionado con la seguridad de las Instalaciones, de acuerdo con lo indicado en la descripción del mismo.
- El incumplimiento del plazo o tiempo de respuesta para la corrección de un incumplimiento del valor umbral mínimo o máximo, según sea el caso, de un indicador de los recogidos en el PPTP, siempre que no esté relacionado con la seguridad de las Instalaciones. Si transcurrido dicho plazo o tiempo de respuesta no se ha procedido a la corrección de dicha falta, la SPV volverá a incurrir en la penalidad correspondientes y volverá a iniciarse el plazo o tiempo de respuesta para la corrección de dicha falta.
- Desobediencia de las instrucciones del Director del Contrato o Director de Obra cuando la misma no afecte a los resultados constructivos de la obra o a la seguridad en la ejecución.
- Incumplimiento parcial de las obligaciones de señalización de las obras en los términos establecidos en los Pliegos que regulan el presente contrato.
- Incumplimiento leve del programa de trabajo de manera que no se afecte ni a la marcha ni a la seguridad de las obras.
- La falta de respeto de los empleados para la construcción y mantenimiento de las Instalaciones con los Directores de construcción y mantenimiento o personal de o contratado por la Administración o que lleve a cabo tareas de seguimiento e inspección del contrato.
- No cumplir las disposiciones del presente Pliego en relación con los locales e instalaciones de seguridad cuya construcción conservación y mantenimiento correspondan a la SPV siempre que dicho incumplimiento no fuere susceptible de afectar a la disponibilidad y seguridad de las Instalaciones.



7.6. Modificaciones del contrato

Durante toda la vigencia del contrato de concesión, la Administración, podrá modificar el contenido del Proyecto de Ejecución Definitivo y/o los servicios de mantenimiento y conservación de la infraestructura siempre y cuando estas modificaciones no afecten a las condiciones esenciales del contrato y puedan integrarse en el proyecto inicial mediante una corrección al mismo.

No tendrán la consideración de modificaciones las ampliaciones del objeto del contrato que no puedan integrarse en el proyecto inicial mediante una corrección del mismo o que consistan en la realización de una prestación susceptible de utilización o aprovechamiento independiente o dirigida a satisfacer nuevas finalidades, que deberán ser contratadas de forma separada según el procedimiento que determine la Administración. Las modificaciones que puedan acordarse no superaran el 10% del precio de adjudicación del contrato.

Indicar que todas las modificaciones que tengan que realizarse del contrato deberán regirse por Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, Ley 30/2007, de 30 de octubre con las modificaciones introducidas por la Ley de Economía Sostenible, Ley 2/2011, de 4 de marzo: LIBRO I. TÍTULO V. MODIFICACIÓN DE LOS CONTRATOS:

Artículo 92 bis. Supuestos

Artículo 92 ter. Modificaciones previstas en la documentación que rige la licitación.

Artículo 92 quáter. Modificaciones no previstas en la documentación que rige la licitación.

Artículo 92 quinquies. Procedimiento.

7.6.1.1.

7.6.2. Fase de construcción:

Las deficiencias del proyecto o las discordancias entre los documentos del mismo, así como cualquier otra circunstancia no dará lugar a modificación alguna del contrato, debiendo por tanto su subsanación ser asumida por el Concesionario.

Asimismo, las modificaciones consecuencia de errores u omisiones en la presentación de la oferta o producidas por causas que pudieran haber sido previstas o derivadas de la responsabilidad o falta de diligencia por parte del Concesionario o sus colaboradores en el mantenimiento y conservación de la infraestructura, no serán consideradas como modificaciones y por lo tanto no supondrán una variación en el precio o condiciones del contrato.

Para valorar las modificaciones se aplicarán los precios unitarios que constan en la documentación presentada por el Concesionario, y en caso de que no existan, los precios objetivos que fije la Administración. Las modificaciones no alterarán el precio original del contrato a no ser que impliquen de manera objetiva una incidencia en el equilibrio económico del contrato.

Cuando el Director Facultativo de la obra considere necesaria una modificación del proyecto, recabará del órgano de contratación autorización para iniciar el correspondiente expediente, que se tramitará con carácter de urgencia, con Audiencia del contratista y del redactor del proyecto. La Dirección Facultativa no podrá introducir en el proyecto, a lo largo de su ejecución, alteraciones en las unidades de obra, sin autorización previa del órgano de contratación



7.6.3. Fase de explotación:

Las modificaciones que proponga la Administración sólo se considerarán cambios cuando objetivamente impliquen una menor o mayor disposición de medios humanos y materiales, o una calidad diferente de los inicialmente previstos de tal manera que alteren el precio del contrato y/o las condiciones contractuales.

Aquellas modificaciones fruto de errores u omisiones en la presentación de la oferta o producidas por causas que pudieran haber sido previstas o derivadas de la responsabilidad o falta de diligencia por parte de la Adjudicataria o sus colaboradores en el mantenimiento y conservación del edificio, no serán consideradas como cambios y por tanto no supondrán una variación en el precio o condiciones del contrato.

7.6.4. Modificaciones a iniciativa de la Administración.

Una vez detectada por la Administración la necesidad de realizar una modificación en el proyecto o en las condiciones de los servicios, se redactará una Propuesta de Modificación, que será presentada al Concesionario para la valoración inicial de su posible impacto en el coste, plazo o condiciones contractuales, conforme al PCAP y su oferta.

El Concesionario tendrá que entregar al responsable del contrato la citada valoración inicial de su posible impacto en el coste, plazo y/o condiciones contractuales. Sólo en los casos de producirse trabajos que no puedan ser valorados por el Concesionario de forma objetiva y con facilidad, el responsable del contrato podrá aceptar una valoración inicial con unos límites máximos y mínimos, debidamente justificados. El impacto en el coste, plazo o condiciones contractuales derivadas de la propuesta de modificación que no haya sido tenido en cuenta por el Concesionario en su valoración inicial, sea cual sea su concepto, no podrá ser utilizado por el mismo para reclamar posteriormente una modificación.

7.6.5. Modificaciones a iniciativa del Concesionario.

Las modificaciones propuestas por el contratista y el Concesionario se articularán a través de una Petición de Modificación que será presentada al responsable del contrato, con su valoración tanto en coste, plazo o condiciones contractuales. Si las modificaciones se proponen durante la ejecución de las obras deberán ser aprobadas previamente por la Dirección Facultativa.

Esta Petición de Modificación deberá ir acompañada de una valoración de su impacto en el coste, plazo y/o condiciones contractuales, ya sea este impacto relativo a la obra o relativo a las condiciones de mantenimiento y servicios y sea cual sea el concepto que motiva el impacto. El impacto en el coste, plazo y/o condiciones contractuales derivadas de la propuesta de modificación que no haya sido tenido en cuenta por el Concesionario en su valoración inicial, no podrá ser utilizado por el mismo para reclamar posteriormente una modificación.

7.6.6. Procedimiento de las modificaciones

El responsable del contrato examina la valoración aportada por el Concesionario, decide si la acepta o la rechaza y emitirá un informe al respecto. En caso de rechazo de la valoración del Concesionario, el responsable podrá formular una nueva valoración sobre la base de los criterios que considere más adecuados que remitirá al órgano de contratación.



El órgano de contratación, una vez examinada la documentación, resolverá si aprueba o rechaza la propuesta de modificación así como la valoración de la misma, ya sea la propuesta por el Concesionario o la formulada por el responsable.

- En el caso de que se rechace la propuesta de modificación, el órgano de contratación lo notificará al responsable del contrato y al Concesionario.
- En el caso de que se apruebe la propuesta de modificación con la valoración inicial propuesta por el Concesionario, se emitirá la correspondiente Orden de Modificación.
- En caso de aprobación de la propuesta de modificación con la valoración formulada por el responsable del contrato, se emitirá la correspondiente Orden de Modificación y en este caso el Concesionario podrá aceptar o rechazar esta valoración pero habrá de ejecutar la Orden de modificación.

7.6.7. Régimen jurídico de las modificaciones.

El Concesionario no podrá ejecutar ningún cambio ni, por tanto, tener derecho a que éste sea tenido en consideración a los efectos de modificar sus condiciones contractuales iniciales, excepto que la Administración le confirme la aceptación de la Propuesta de Modificación correspondiente con la relativa emisión por parte del responsable del contrato de la correspondiente Orden de Modificación. En el Artículo 202 de la LCSP se muestra la potestad de modificación del contrato:

- 1. Los contratos administrativos solo podrán ser modificados por razones de interés público en los casos y en la forma previstos en el título V del libro I, y de acuerdo con el procedimiento regulado en el artículo 195. En estos casos, las modificaciones acordadas por el órgano de contratación serán obligatorias para los contratistas.*
- 2. Las modificaciones del contrato deberán formalizarse conforme a lo dispuesto en el artículo 140.*

Por lo tanto aquellas modificaciones realizadas por el Concesionario sin seguir el mencionado procedimiento no darán lugar al reconocimiento del derecho de variación de precio, modificación de plazo o de condiciones contractuales. En este caso, la Administración podrá obligar a su derribo y restitución a su condición original, todo ello con cargo al Concesionario.

En caso de que el Concesionario y/o la Dirección Facultativa, conozcan la existencia de una causa o acontecimiento que implique, según su criterio, la necesidad de introducir un cambio, tendrá que notificarlo al responsable del contrato en el plazo máximo indicado en el pliego, a través de la emisión de la correspondiente Petición de Modificación.

En aquellos casos que se consideren de urgencia y que puedan poner en peligro la seguridad de las obras, el Coordinador de Seguridad y Salud, la Dirección facultativa o la Administración, podrán solicitar verbalmente la ejecución de los trabajos. El Concesionario estará obligado a ejecutar de inmediato estos trabajos de carácter excepcional y deberá solicitar la emisión de la Petición de Modificación correspondiente en el plazo más breve posible.

La Orden de Modificación tendrá la consideración de documento contractual y será firmada por la Administración y el Concesionario. Su aprobación corresponderá al Órgano de Contratación.



7.7. Extinción del contrato

7.7.1. Causas de extinción del contrato

El presente contrato se extinguirá por su cumplimiento o por resolución.

- Extinción por cumplimiento del contrato
 - Cumplimiento del contrato por transcurso del plazo

El contrato se extinguirá por el cumplimiento del plazo de duración inicialmente establecido o, en su caso, del resultante de las prórrogas o reducciones que se hubiesen adoptado.

- Liquidación del Contrato

La SPV entregará las Instalaciones objeto de contrato junto con las instalaciones afectas a las mismas a la Administración, o a la entidad designada por éste, en el momento de finalización del contrato, en el estado previsto en los Pliegos y el resto de la documentación contractual, sin derecho a indemnización alguna por este concepto.

La entrega de todos los bienes del contrato se formalizará mediante Acta de Liquidación, que firmarán tanto la Administración como la SPV, y siempre que el estado de las Instalaciones se ajuste a lo dispuesto en la documentación contractual.

En el acta de liquidación se procederá a la liquidación de las cantidades que se adeuden ambas

- partes por cualquier concepto, como consecuencia de la ejecución del contrato, y a la devolución de la parte de la garantía definitiva que quede por devolver y que no se haya ejecutado. Esta liquidación del contrato comprenderá las actuaciones tendentes a la disolución de la SPV y, en su caso, distribución del haber social entre los socios, una vez satisfechas las cantidades adeudadas por la SPV.
- Modificación de plantilla

- Resolución del Contrato

Serán causas específicas de resolución del contrato, las siguientes.

- La extinción de la personalidad jurídica de la SPV.
- El incumplimiento grave y reiterado de las obligaciones relativas a los proyectos, la ejecución, conservación y mantenimiento de las Instalaciones.
- La necesidad de introducir modificaciones en el proyecto base del contrato que supongan un incremento del presupuesto superior al diez por ciento (10%) del mismo.
- El mutuo acuerdo de las partes, la imposibilidad física, legal o por razones de urgencia del servicio ferroviario, de ejecutar las obras o instalaciones contratadas, bien sea sobrevenida o imprevisible, en el momento de otorgar el contrato.
- La imposición acumulada de penalizaciones económicas alcanzando los límites máximos previstos en el Pliego.



- El abandono del contrato. Se presumirá el abandono cuando la SPV, sin causa justificada, deje de prestar servicio mediante la retirada de su personal y desatención absoluta del servicio. El abandono supone la incautación de las instalaciones por la Administración.
- La obstrucción voluntaria y reiterada por la SPV del control en la ejecución del contrato por parte de la Administración.
- La no implantación del PEFD según la estructura financiera prevista en la oferta o de un PEFD alternativo a satisfacción de la Administración en el plazo máximo acordado en el contrato.
- El incumplimiento de las condiciones y exigencias establecidas para el adjudicatario en este Pliego respecto de la SPV, en concreto las referidas a su constitución y las que aluden a la alteración de la composición de su accionariado y al mantenimiento de su situación patrimonial.
- Eventos de fuerza mayor que impidieran por completo la realización de las obras.
- La resolución anticipada del contrato acordada por la Administración por necesidades del servicio ferroviario, razones de interés público o causas nuevas o necesidades imprevistas.

- Efectos de la Resolución

- Efectos generales

Con carácter previo al inicio del procedimiento para la resolución del contrato, la Administración dará audiencia con suficiente antelación a las entidades financieras que tengan la consideración de acreedor pignoraticio debidamente comunicado a la Administración y autorizado por éste conforme a lo previsto en el Pliego, en su caso, informen a la Administración sobre los efectos que se producirán como consecuencia de dicha resolución y ofrezcan su opinión sobre la continuidad del servicio y el aseguramiento del cumplimiento de las obligaciones pendientes.

Posteriormente, la Administración, previa audiencia de la SPV, procederá a la compensación y liquidación de las cantidades que se adeuden ambas partes posteriores.

Efectos de la resolución por causa imputable a la Administración

En los supuestos de resolución por causa imputable a la Administración, además de lo previsto en el apartado anterior de la presente cláusula, la SPV tendrá derecho percibir los siguientes importes:

a. Si la resolución se produce antes de la puesta en servicio de las Instalaciones:

- Los gastos de constitución de la SPV.
- El resto de gastos e inversiones que formen parte del Valor de las Inversiones según este se ha definido en el Pliego.
- Los gastos financieros pendientes de pago no cubiertos por las otras partidas de la liquidación incluyendo gastos de ruptura de derivados si los hubiera.
- Los gastos de desmovilización que se justifiquen de manera razonada y no sean evitables.
- En concepto de daños y perjuicios, el pago de una cantidad tal que, tendrá en cuenta las anteriores partidas de liquidación, y en consideración los recursos invertidos por los accionistas en forma de capital o por otros instrumentos
-

b. Si la resolución se produce tras la puesta en explotación de las Instalaciones:

- Los gastos de constitución de la SPV.





- El resto de gastos e inversiones que formen parte del valor de las inversiones o activos de la SPV según PEF, neto de las amortizaciones que se hayan podido efectuar sobre tales valores o activos
- Los gastos financieros pendientes de pago no cubiertos por las otras partidas de la liquidación, incluyendo gastos de ruptura y derivados si los hubiere.
- En concepto de daños y perjuicios, el pago de una cantidad tal que, tendrá en cuenta las anteriores partidas de liquidación, y en consideración los recursos invertidos por los accionistas en forma de capital o por otros instrumentos

Efectos de la resolución por causa imputable a la SPV

En el caso de que la resolución sea por causa imputable a la SPV, la Administración se incautará de la garantía, debiendo la SPV indemnizar a la Administración por los daños y perjuicios ocasionados en lo que exceda del importe de la garantía incautada. No obstante, la fijación del importe de la compensación que debiera abonarse a la SPV se fijará y se liquidará de manera separada a la determinación de la indemnización de daños y perjuicios que pudiera estar obligada la SPV a abonar a la Administración.

Efectos de la resolución por causa de Fuerza Mayor

Si el contrato se resolviese por causa definida en este Pliego como de fuerza mayor, se abonarán a la SPV los gastos previstos, según el contrato al momento de la resolución se encontrase en fase de construcción o en fase de explotación, respectivamente.

Efectos de la resolución por mutuo acuerdo

Cuando el contrato se resuelva por mutuo acuerdo, los derechos de las partes se acomodarán a lo válidamente estipulado entre ellas y en cualquier caso el valor de la obra ejecutada y reconocida. Pudiendo establecerla posibilidad de subrogación de la Administración en las deudas vivas de la SPV en el momento de la resolución.

En los contratos de financiación que celebre la SPV para la ejecución del contrato, deberán incluirse previsiones que permitan a la Administración optar, de común acuerdo en su caso con los acreedores pignoratios, por subrogarse en las deudas vivas de la SPV en el momento de la resolución, en cuyo caso, y a salvo del supuesto de resolución por causa de incumplimiento de la SPV, en la liquidación de los derechos de compensación de la SPV por liquidación del valor de las Instalaciones se deducirán los importes correspondientes a dichos contratos de financiación.



8. SEGUIMIENTO DE LOS ACCIONISTAS.

8.1. Definiciones

Los accionistas son las personas jurídicas, generalmente en España, empresas concesionarias de grupos constructores, que son propietarias de las acciones de una sociedad vehículo creada después de haber sido adjudicatarios de un concurso, para desarrollar la gestión de un equipamiento o una infraestructura concesional.

Son socios capitalista que participan de la gestión de la sociedad en la misma medida en que aporta capital a la misma. Por lo tanto, dentro de la sociedad generalmente tiene más votos quien más acciones posee.

No obstante tratándose de una sociedad anónima, puede existir un gran número de accionistas que no participan necesariamente en la gestión de la empresa, y cuyo interés es únicamente recibir una retribución en dividendo a cambio de su inversión. Sin embargo, dichos accionistas sí están interesados en conocer su desarrollo. Por tanto es muy relevante la acción de seguimiento que hacen de la concesión.

Por tanto, se pretende dar una visión de los aspectos más importantes en los que los accionistas toman protagonismo durante el seguimiento de una concesión.

8.2. Función del accionista

Si bien los derechos del accionista pueden variar en función de la legislación y de los estatutos de la sociedad, normalmente los accionistas tienen los siguientes derechos:

Económicos:

- a) Derecho a percibir un dividendo en función de su participación y cuando así lo acuerde la sociedad.
- b) Derecho a percibir un porcentaje del valor de la sociedad si esta es liquidada.
- c) Derecho a vender su acción libremente. Este derecho en ocasiones se ve limitado por los estatutos de la sociedad.

Gestión:

- d) Derecho de voto. Normalmente una acción equivale a un voto, pero el porcentaje puede variar en los estatutos.
- e) Derecho a la información, con el fin de conocer la gestión de la empresa. A partir de un porcentaje específico regulado en la ley y en los estatutos, un accionista podría exigir una auditoría para toda la empresa.

A su vez los accionistas tendrán las obligaciones propias del contrato de concesión, las que se hayan obligado en la oferta presentada para licitación, así como los compromisos que se hayan adquirido en la oferta y todas aquellas que se recojan al amparo de la LCSP para el desarrollo de la concesión desde su adjudicación, hasta su reversión, en particular serán responsables por las pérdidas y deudas de la empresa, pero únicamente por el capital aportado.





8.3. Organización para el seguimiento

La organización desde el punto de vista del accionista englobado en el seguimiento de la concesión y de la SPV propiamente dicha, se plantea como la participación de aquellas personas que cada accionista nombra responsable de un proyecto determinado para que lo controle en todas sus fases.

Por tanto, al margen de la propia organización interna de cada accionista, que probablemente pueda ser muy distinta entre diferentes sponsors; los accionistas organizarán el seguimiento de la SPV y por tanto de la concesión en si misma a través de dos órganos de administración de la Sociedad Concesionaria.

- a) Asamblea de accionistas
- b) Consejo de administración

8.3.1. Asamblea de accionistas ó junta general

Es el órgano soberano de la Sociedad y como tal tiene capacidad para tomar y modificar acuerdos de forma tan amplia como la ley le permita.

Las competencias de las juntas se regirán:

- a) La Ley
- b) Los estatutos sociales

Los miembros de la Asamblea son las personas bien físicas, bien jurídicas, que las empresas accionistas designen para su representación y control dentro de la Sociedad Vehículo.

El funcionamiento de la Asamblea está establecido, primeramente en los acuerdos de accionistas previos a la licitación y por los Estatutos de la misma, una vez constituida.

La Asamblea es el único órgano con capacidad de modificar los estatutos. En éstos se establecerán aspectos como los quórum necesarios para los distintos acuerdos. Al no existir órgano superior de decisión las controversias han de ser solucionadas dentro de la Asamblea.

Tanto en los estatutos, como en los acuerdos de accionistas que se hayan producido durante el proceso de licitación, se regulará el reparto de la representación. Normalmente, será proporcional al número de acciones que cada accionista posee en la Sociedad.

Convocatoria de reuniones:

Se convocará como mínimo una vez al año, pero también a solicitud de los propios accionistas, según se fije en los Estatutos.

En la reunión anual que suele tener lugar a finales de Mayo ya que el plazo para presentación de cuentas anuales finaliza el 1 de Junio, se tratarán los temas propuestos por el Consejo de administración.





Votaciones:

Salvo indicación expresa en los estatutos, las decisiones en la Asamblea se toman por mayoría de accionistas presentes una vez constituida con el quórum suficiente.

No obstante los Estatutos y los acuerdos de accionistas suelen fijar diferentes tipos de decisiones que requieren mayorías cualificadas y en algunos casos unanimidad de todos los accionistas, en estos casos es esencial que se fijen las posibles actuaciones en casos de bloqueos que impidan la toma de decisiones necesarias para el funcionamiento de la Sociedad que suelen concretarse en medidas de arbitraje y en casos extremos acudir a los Tribunales.

Como norma general existirá quórum cuando concurren accionistas que representan al menos del 50% del capital suscrito con derecho a voto, los acuerdos podrán adoptarse válidamente con el voto favorable de los dos tercios del capital presente o representado en la Junta.

La Asamblea de accionistas puede crear Comités para el seguimiento de aspectos puntuales y específicos de la Sociedad, estos comités en el caso de Sociedades cotizadas en bolsas de valores están sujetos a regulaciones del mercado de acciones que exigen la creación de comités específicos como son:

El comité para el seguimiento de auditorías a la Sociedad.

Los Comités de la Asamblea de accionistas son órganos delegados de la misma sin capacidad ejecutiva que reportan directamente a la Asamblea y por tanto son independientes del resto de órganos de administración de la Sociedad.

Funciones de la Asamblea de accionistas.

En general los Estatutos y los acuerdos de accionistas definen las competencias exclusivas de la Asamblea siendo como mínimo:

- Aprobación cuentas anuales de la Sociedad.
- Aprobación de reparto de dividendos si los hubiera.
- Nombramiento, modificación ó ratificación de los miembros del Consejo de administración.
- Designación del auditor de la Sociedad para el ejercicio siguiente.
- Modificación de Estatutos
- Modificación de acuerdos de accionistas.
- Toma de decisiones que sean elevadas desde el consejo de administración

Si existieran consejeros independientes de acuerdo a los Estatutos éstos serían propuestos a la Asamblea por el Consejo y ratificados en la misma.

8.3.2. El Consejo de administración.

Es un órgano de gestión de la Sociedad y actúa por delegación de la Asamblea de accionistas.

Funciones del consejo de administración.





El Consejo de Administración está encargado de dirigir, gestionar y representar a la Sociedad, salvo aquellas atribuciones que, con arreglo a la Ley y a los estatutos, corresponden a la Junta.

El número de miembros del Consejo está definido en los Estatutos y los acuerdos de socios así como el número de consejeros a nombrar por cada accionista o grupo de accionistas.

El Consejo de administración actúa en nombre de la Asamblea de accionistas y como tal sus decisiones vinculan a los accionistas de la misma, el Consejo no puede modificar los Estatutos ni los acuerdos de accionistas ni sobre los acuerdos de la Asamblea de accionistas.

Los Estatutos definen el número de consejeros y las condiciones que debe cumplir cada accionista para nombrar uno o varios consejeros.

El Consejo debe autorizar los desembolsos de fondos propios de los accionistas de acuerdo a los compromisos aprobados por la Asamblea.

El Consejo es un órgano colegiado por lo cual los consejeros no son responsables de las actuaciones del consejo de forma individual sino colectiva y asimismo las decisiones del consejo obligan a cada uno de los consejeros como miembros del órgano colegiado.

El consejo puede delegar y ampliar capacidades del Director General dentro de sus atribuciones siempre y cuando cumpla con Estatutos y acuerdos de accionistas. Por tanto se redactarán poderes para el Director General.

Es potestad del Consejo de administración nombrar comités, para evitar reuniones muy frecuentes del Consejo para temas muy concretos, como suele ser la creación de un comité financiero, o un Comité de contratos, en el caso de que existan autorizaciones que excedan las autorizaciones del Director General de la Concesionaria.

En caso de imposibilidad de adoptar alguna decisión en consejo por desacuerdo entre sus miembros o por falta de mayoría suficiente para determinados asuntos, la decisión se llevará a Asamblea de accionistas, o bien se ejecutarán los mecanismos de desbloqueo establecidos en los acuerdos de accionistas si los hubiera.

Votaciones: Como regla general las votaciones se deciden por mayoría de los miembros presentes una vez establecido el quórum del consejo, no obstante los Estatutos y los acuerdos de accionistas establecen las mayorías cualificadas para determinadas decisiones que en ciertos casos puede llegar a la necesaria unanimidad.

Si bien los miembros del Consejo son representantes de la junta de accionistas, no obstante no todos los accionistas tienen derecho a nombrar miembros en el Consejo. Dependerá de los estatutos de la sociedad y los acuerdos de accionistas previos, en función del peso que tenga cada sponsor en la sociedad.

Convocatoria: Las reuniones del Consejo son convocadas de manera regular por el Secretario del Consejo a propuesta del Presidente del mismo, como norma general como mínimo una vez cada tres meses aunque esto puede estar regulado en los acuerdos de accionistas.





Cargos: Una vez constituido el consejo se nombrará en base a los estatutos y según marquen estos, un presidente y un secretario del consejo.

EL Presidente tendrá la función de exponer, coordinar y dirigir las reuniones que se estimen en la sociedad. A su vez el secretario del consejo, estará encargado de levantar acta de la misma y circularla entre los miembros del consejo, para su aprobación en la siguiente reunión.

8.4. La auditoria como herramienta de seguimiento para el accionista.

Para el seguimiento económico de la concesión, los Accionistas propondrán la realización de auditorías internas a la SPV, bien en nombre del consejo de administración, bien en nombre de la junta de accionistas.

El objetivo de la Auditoria consiste en apoyar a los accionistas de la Sociedad en el desempeño de sus actividades. Para ello la Auditoria les proporciona análisis, evaluaciones, recomendaciones e información concerniente a las actividades revisadas. Dicha auditoría será seguida por la junta de accionista a través de un comité creado para ese fin. Independientemente de las auditorías que se acuerden en junta o en consejo, cada accionista de la sociedad por si mismo, podrá auditar a la Sociedad a su discreción.

Para el seguimiento, se propone un esquema de planificación que el accionista podría llevar a cabo para la auditoría. PLAN DE AUDITORIA:

A. Societaria:

- Organigrama Societario.
- Relación de apoderados y Administradores de la Sociedad.

B. Contractual

- Contrato de Concesión.
 - Eventuales modificaciones concluidas o en curso.
 - Estado de cumplimiento de las obligaciones contractuales.
 - Inspecciones por el concedente
 - Comunicaciones con el concedente
 - Autorizaciones
- Contrato de Construcción.
 - Eventuales modificaciones contractuales concluidas o en curso.
 - Estado de avance de la inversión. Programa de construcción.
- Contratos con los principales subcontratistas.

C. Fiscal

- Informe de asesores fiscales solicitados desde la última auditoría. Nota de auditores
- Inspecciones tributarias y declaraciones de impuestos realizadas

D. Contables

- Cuentas auditadas





- Balance de sumas y saldos a 31/12
- Conciliaciones bancarias
- Facturación asistencia técnica accionistas

E. Financieras

- Eventuales modificaciones o novaciones de los contratos financieros
- Waivers solicitados hasta la fecha
- Desembolsos efectuados hasta la fecha correspondiente
- Valoración de los test de eficiencia de los instrumentos de cobertura ab 31/12/
- Comparativo inversión modelo de cierre financieros actual

F. Garantías

- Garantías y avales emitidos por la sociedad y por los accionistas
- Liberalización por parte del Concedente de las garantías bancarias de construcción

G. Presupuestarias

- Presupuesto final de obra (presupuesto de inversión)
- Comparación del presupuesto previsto y presupuesto real
- Previsión de presupuesto futuro con las hipótesis de elaboración, revisiones y seguimiento

H. Ingresos

- Histórico de ingresos desde la Puesta en Servicio. Demanda reales y tarifas aplicadas
- Previsión de la Sociedad sobre la evolución de la demanda

I. Administración/Cliente

- Histórico y estatus de las eventuales reclamaciones de la Constructora
- Negociaciones contractuales con la Administración y estatus de las mismas.
- Relación de las penalizaciones impuestas por la Administración, si las hubiera.
- Relación de las auditorías efectuadas por el Cliente
- Gestión de los avales y garantías con la Administración

J. Control interno.

- Manuales de procedimientos de control interno implantados por la Sociedad (compras y subcontratación, presupuestaria, RRHH, tesorería)
- Formalización contrato asistencia técnica de los accionistas.

K. Litigios/Contenciosos

- Relación de los litigios y contenciosos con valoración económica.

L. Seguros

- Pólizas de los seguros contratadas y justificantes de estar al corriente de pago
- Histórico de las reclamaciones contra los seguros.



9. SEGUIMIENTO DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA (SPV- Special Purpose Vehicle)



9.1. Fase inicial de concesión. implantación.

9.1.1. Organigrama inicial

Lo propondrá el Director General de la Sociedad y lo aprobará el consejo de administración

Para la elaboración del mismo se tendrán en cuenta:

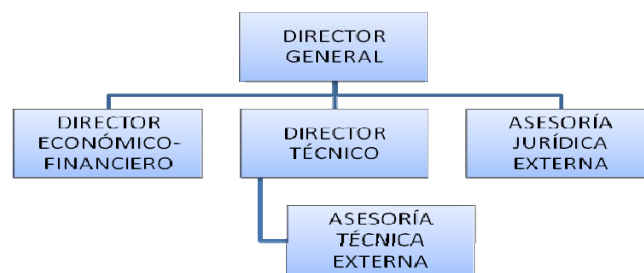
- Los acuerdos de socios vigentes en lo referente a designación de personal y responsabilidades entre los socios.
- Condicionantes en el Contrato de Concesión si los hubiera
- Las previsiones realizadas durante el proceso de oferta.
- Los criterios del Director General de la Sociedad.

Para la aprobación por parte del Consejo de Administración será necesario que el Director General justifique el cumplimiento de los criterios establecidos en los acuerdos de socios, el contrato de concesión y las variaciones propuestas en su caso

Si se propusiera por parte del Consejo de administración algún cambio respecto a lo previsto en los acuerdos de socios o estatutos, los mismos deberán ser elevados a la Junta de accionistas de la Sociedad para su aprobación por la misma.

La propuesta de organigrama deberá acompañarse de una propuesta de retribuciones al personal y de una comparación con lo establecido en el modelo de oferta para cada uno de los puestos del organigrama o en su conjunto.

Una vez aprobado el organigrama por el consejo de administración el director general procederá a la selección y contratación del personal.



9.1.2. Funciones

➤ DIRECTOR GENERAL

- El Gerente o Director General de la Concesionaria será el máximo responsable de la sociedad y por tanto responderá directamente frente al Consejo de Administración de la Sociedad.
- Participará activamente en el proceso de cierre financiero y como máximo interlocutor frente a las entidades financieras.
- Representará a la Sociedad frente a la Administración, y será el único interlocutor frente a ella.
- Ostentará poderes para manejar las cuentas bancarias de la Sociedad.
- Tomará las decisiones adecuadas para el buen funcionamiento de la concesión
- Propondrá las contrataciones de personal al Consejo de Administración
- Será el responsable del seguimiento de la concesión durante la duración de la misma desde su creación.

➤ DIRECTOR ECONÓMICO FINANCIERO:

- Supervisión de la gestión contable de la Sociedad:
 - Diseño del plan contable
 - Realización y supervisión de la contabilización de operaciones.
 - Elaboración del presupuesto anual.
 - Supervisión y control de Estados Financieros
 - Contratar las distintas Auditorías que se realicen, recibir los informes y preparar las medidas adecuadas para resolver los problemas que planteen.
 - Prepara los cierres administrativos mensuales y anuales de la Sociedad, para su remisión a las distintas administraciones.

- Gestión Financiera:
 - Gestión de Tesorería (pagos a proveedores /aportaciones de socios)
 - Gestionar la obtención y la administración de los créditos concedidos a la Sociedad Concesionaria, para la realización de las inversiones necesarias.
 - Seguimiento del Plan Económico Financiero
 - Gestión fiscal:
 - Obtención de huella electrónica e inscripción en el Registro de Devolución Mensual.
 - Gestión de impuestos mensuales, trimestrales y anuales.
 - Confección y gestión de Cuentas Anuales y depósito de Libros Contables.
 - Confección y gestión del Impuesto sobre Sociedades.
 - Análisis, en su caso, de operaciones extraordinarias para su realización más conveniente desde el punto de vista fiscal.
 - Información Financiera y Control de Gestión:
 - Elaboración de informes mensuales internos.
 - Seguimiento y control del presupuesto.
 - Control y elaboración de informes contables mensuales.
 - Implantar y dirigir las Políticas de Recursos Humanos de la Sociedad, de acuerdo a las instrucciones de la Dirección General.
- **DIRECTOR TÉCNICO:**
- Ejercer de interlocutor con los técnicos de la Administración.
 - Supervisión de la ejecución de las obras
 - Supervisión de las certificaciones emitidas por la constructora, en concepto de abono por avance de obra.
 - Asegurar que la obra se ejecuta según los documentos de diseño y las especificaciones técnicas del proyecto
 - Proponer las mejoras que optimicen los recursos en la futura fase de mantenimiento de la infraestructura
 - Supervisión del control calidad y plan de ensayos que se debe realizar en la obra
 - Control presupuestario de la obra
 - Supervisión de toda la documentación relativa a la ejecución de las obras, licencias, permisos y seguros de construcción.
 - Asesorar al Director General de la Concesionaria en materia técnica.
 - Supervisión de la planificación de desembolsos relativos a la ejecución.
 - Elaboración de informe mensual técnico.
 - Supervisión en materia de coordinación de seguridad y salud en obra.
 - Interlocutor de la concesionaria en materia técnica frente al consocio constructor, direcciones de obra y demás agentes de la misma.

9.1.3. Planificación etapa inicial

El Director General de la Sociedad realizará una primera planificación desde la firma del contrato de concesión y durante el periodo de construcción. En dicha planificación, se han de contemplar los hitos contractuales que durante este periodo han de realizarse.

Establecemos como hitos básicos en la planificación, algunos de los siguientes aspectos, que no tendrán por qué seguir este orden cronológico.

- Inicio: Firma del contrato de concesión
- Instalación y puesta en marcha Sociedad Concesionaria. Presupuesto inicial e implantación. Permisos y Seguros etc.
- Expropiaciones
- Revisión PEF de oferta
- Cierre de la financiación.
- Firma del contrato de construcción.
- Redacción del Proyecto de construcción.
- Aprobación del Proyecto de construcción.
- Firma del acta de replanteo de inicio de construcción.

La fecha final de la planificación de etapa inicial será la del inicio de la fase de construcción reflejada por la firma del acta de replanteo entre Concesionaria y Concedente la cual debe ser asumida en su integridad por la Constructora de acuerdo al contrato de construcción.

Ésta planificación de etapa inicial ha de ser presentada y aprobada por el consejo de administración de la Sociedad Concesionaria.

9.1.4. Presupuesto etapa inicial

Se deberá elaborar un presupuesto de la concesionaria para esta fase que ha de ser aprobado por el consejo de administración de la Concesionaria y que abarcará desde la fecha de constitución de la Sociedad, hasta el inicio de la fase de inversión, que en general será definida por la fecha del acta de replanteo inicial positiva de los trabajos de construcción.

El presupuesto recogerá al menos los siguientes apartados.

- Gastos de constitución y primer establecimiento.
- Gastos generales: Personal y Medios auxiliares.
- Gastos cierre financiación de la Sociedad.
- Licencias
- Garantías
- Seguros.
- Otros

Este presupuesto anterior debe ser comparado con lo previsto en la etapa de oferta y complementarse con una propuesta de obtención de recursos para el cumplimiento del citado presupuesto recogido en el Plan Económico Financiero inicial

El presupuesto será aprobado por el Consejo de la Sociedad., a su vez, el consejo de administración informará al Director General sobre los fondos necesarios para llevar a cabo el presupuesto aprobado.

9.1.5. Otorgamiento de Poderes y apertura de cuentas bancarias.

El Director General de la Concesionaria podrá proponer otorgamiento de poderes para el funcionamiento de la misma, cuya decisión recaerá en el consejo de Administración formado por las Sociedades accionistas.

Con los apoderamientos efectuados, se procederá a apertura de una cuenta bancaria para la operación de la concesionaria, ya que inicialmente la concesionaria tendrá una cuenta en la que los accionistas depositaron los desembolsos de capital.

No obstante cuando se produzca el cierre financiero, seguramente las entidades financieras indicarán unas determinadas cuentas donde operar las cuentas de reserva y todas aquellas que sean necesarias o impuestas por las entidades.

9.1.6. Gestión de permisos y seguros

Se recogerán todos los permisos y seguros que sean necesarios para el inicio de actividades de la Sociedad.

Podemos destacar algunos de los más comunes:

- Seguro de responsabilidad civil.
- Seguro Todo riesgo construcción.
- Seguro Todo riesgo explotación.
- Todo riesgo decenal por defectos de construcción Permisos medioambientales.
- Permisos de restitución de servicios afectados
- Permisos y licencias municipales, autonómicas o estatales
- Permiso de desvíos de tráfico
- Licencias de actividades-ambientales

Según la fase en la que se encuentre la concesión, los seguros se repercutirán a los terceros por el reparto de riesgos efectuado según el principio back to back.

Una vez implementadas las acciones anteriores y realizado su seguimiento, podemos afirmar que la Sociedad Concesionaria está establecida y su funcionamiento asegurado al menos para su etapa inicial, de cara a afrontar el comienzo de la etapa de construcción y posterior operación es necesario realizar una planificación a largo plazo de la misma que complemente la planificación de la etapa inicial y que pueda establecer los objetivos a largo plazo y las directrices de la Sociedad.

9.1.7. Gestión de las expropiaciones

En caso de utilizarse la vía concesional para la provisión, el concesionario tendrá derecho a constituirse en beneficiario de la expropiación forzosa e imposición de servidumbres que resulten necesarias para la construcción y explotación de la obra pública.

Asimismo el concesionario tendrá derecho a la utilización de los bienes de dominio público necesarios para la construcción y explotación de la obra pública, incluyendo las aguas que afloren o los materiales que aparezcan durante su ejecución.

El Director General General de la Concesionaria será el responsable del seguimiento del presente procedimiento, la supervisión del cumplimiento corresponderá al Consejo de Administración de la Concesionaria por delegación de la Junta general de Accionistas, órgano soberano de la Sociedad.

El proceso para desarrollar el seguimiento y control de expropiaciones dentro de un proyecto de concesión en España puede consistir en dos casos diferenciados, primero que sean responsabilidad del Concedente, segundo que sean responsabilidad del Concesionario.

9.1.7.1. Expropiaciones responsabilidad del Concedente:

El Director General de la Concesionaria de manera coordinada con el responsable del Consorcio constructor realizará el seguimiento de expropiación y firmar el acta de replanteo inicial de los trabajos.

9.1.7.2. Expropiaciones responsabilidad del Concesionario:

El procedimiento expropiatorio, consta de tres fases:

- Acuerdo de la necesidad de ocupación la aprobación definitiva del Estudio Informativo, Estudio de Viabilidad (en las concesiones) o Proyecto implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos correspondientes.
- Determinación del justo precio:

Los terrenos objeto de la expropiación se valorarán en función del conjunto de derechos adquiridos de contenido urbanístico, en los términos fijados en la legislación sobre régimen urbanístico y valoraciones del suelo. El justiprecio se obtendrá aplicando a dicho valor las agregaciones y deducciones previstas en dicha legislación

El resto de bienes y derechos expropiados se valorará de acuerdo con las reglas establecidas de expropiación forzosa

El acta de ocupación y los actos administrativos de imposición, modificación o extinción forzosa de servidumbres serán título bastante para la inscripción o toma de razón en el Registro de la Propiedad y en los demás registros públicos en la forma y con los efectos previstos en la legislación de expropiación forzosa

La determinación del justo precio puede establecerse bien por mutuo acuerdo, bien mediante la tramitación de un expediente ante el Jurado de Expropiación (hoja de aprecio del expropiado en un plazo de 20 días, a la que el beneficiario de la expropiación contestará en otros 20 días ofreciendo su propio aprecio; los expropiados tienen que contestar en 10 días y de no haber acuerdo el precio es fijado por el Jurado). A partir de ese momento se abre la Jurisdicción Contencioso Administrativa.

Sobre el justiprecio fijado se abonará, en todo caso un 5% como precio de afección. El plazo para fijar el justiprecio es de 6 meses a contar desde la fecha del acuerdo de la necesidad de ocupación (de superarse ese plazo habrá que sumar los intereses al justiprecio).
- Pago, e indemnización si procede, y toma de posesión :

Pago, e indemnización por los perjuicios derivados de la rápida ocupación, o consignación en la Caja General de Depósitos si el interesado se niega a recibir el pago y en caso de litigio sobre el justiprecio, y toma de posesión e inscripción en el Registro de la Propiedad con cancelación de cargas.

El plazo del pago es de 6 meses a partir de la fijación del precio (15 días si el justiprecio ha sido por mutuo acuerdo).

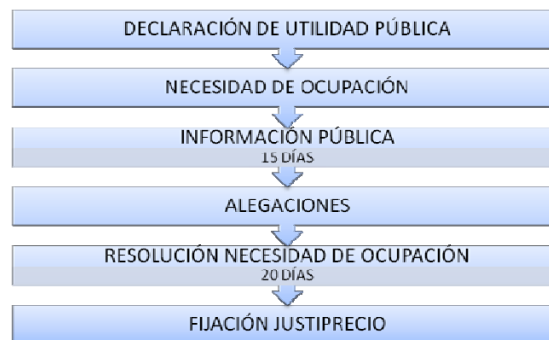
Si el procedimiento se demora más de 2 años, por culpa de las partes, habrá que retasar.

En las expropiaciones urgentes la ocupación es anterior al pago.

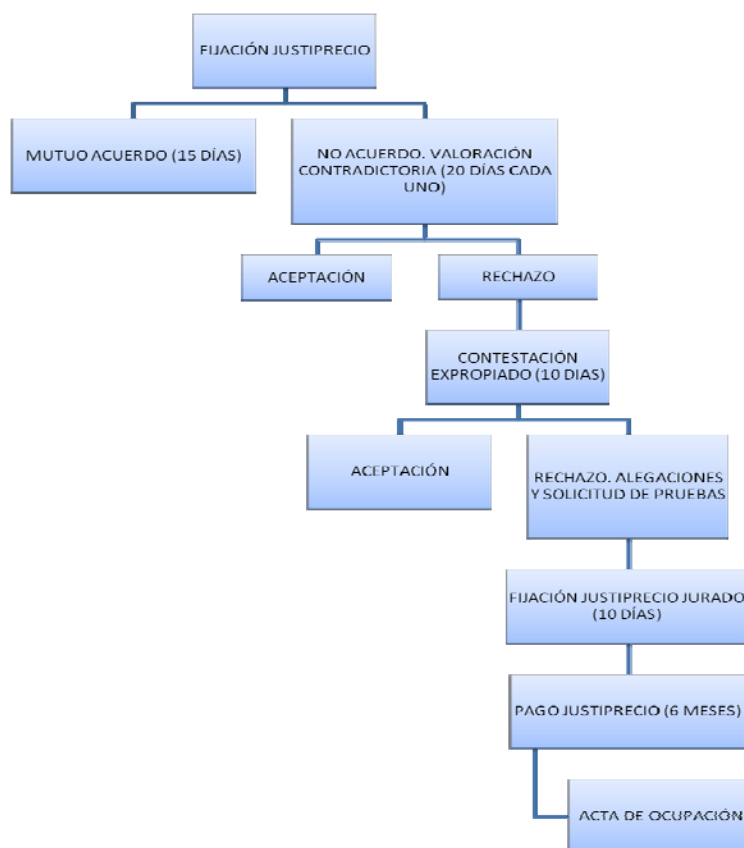
Es un riesgo exclusivo del Concesionario en cuanto se ha estimado un coste total de las expropiaciones de acuerdo a los parámetros de la oferta.

Normalmente se contratan por un precio por expediente cerrado de acuerdo a las características y dificultad de la zona, es un proceso en el cual el Director General de la Concesionaria ha de coordinar las labores del asesor externo y el Concedente como titular autorizado en el proceso expropiatorio.

➤ CRONOLOGÍA DE LAS EXPROPIACIONES



➤ PROCESO DEL JUSTIPRECIO



➤ CUADRO DE CONTROL DE LAS EXPROPIACIONES

CUADRO SEGUIMINETO EXPROPIACIONES	Nº FINCAS	%FINCAS	ESTIMADO PEF	REAL PAGADO A FECHA XX	PREVISTO COSTE FINAL
FINCAS RESUELTAS DE MUTUO ACUERDO					
FINCAS EN TRAMITACIÓN					
FINCAS DE INCOMPARECIENTES					
TOTAL EXPROPIACIÓN					
DEPÓSITOS					
PUBLICACIONES					
ASISTENCIA TÉCNICA					
TOTAL D+P+AT					
TOTAL EXPEDIENTE EXPROPIATORIO					

9.1.8. Revisión del Plan financiero de oferta

El modelo económico financiero que sirvió de base en la oferta, confeccionado por los accionistas, será entregado a la Sociedad Concesionaria

El PEF realizado en oferta se habrá desarrollado con determinadas hipótesis que deberán revisarse de acuerdo a las condiciones que sean vigentes en este periodo, es decir, adaptación de fechas contractuales y modificaciones sustanciales de los datos de partida, así como modificaciones en el presupuesto inicial de la Concesionaria.

En la revisión del plan financiero se reflejarán los objetivos para el cierre financiero de la Concesión de acuerdo con los nuevos inputs que se manejen con los posibles financiadores así como los presupuestos

de construcción operación y mantenimiento revisados de acuerdo con los acuerdos ya firmados hasta la fecha.

Cuando se haya confeccionado y revisado el nuevo modelo, con las nuevas condiciones, será presentado al Consejo de Administración, para su aprobación y comparación con el que se realizó en la oferta.

Este documento revisado será la base para negociar el cierre de los contratos de financiación de la Concesión.

9.1.9. Cierre de la Financiación

El cierre financiero se basará discusión entre el concesionario y los diferentes asesores de los bancos, técnicos, legales, de tráfico (si es el caso), sobre los informes que emitirán estos a las entidades bancarias, cuyo objeto es la obtención de conseguir la mejor financiación posible.

Para este proceso se creará un comité o grupo de trabajo formado tanto por el representante financiero de la SPV, como por un integrante, responsable financiero de cada empresa accionista. Este comité será el encargado de hacer frente a dicha negociación.

El hito fundamental para tener cerrado en parte la financiación inicial lo marca el inicio de las obras, pues desde ese momento se abre un calendario de necesidades económicas para hacer frente a los abonos de las certificaciones expedidas por la empresa constructora. Si no se pudiese cerrar la financiación a largo plazo estructurada, se deberá al menos cerrar una financiación para superar esta fase tipo crédito puente o miniperm.

Como veremos en el apartado del Proyecto de construcción, este puede influir activamente en el cierre de la financiación, debido a que si la redacción del proyecto no dependiese de la constructora, si no de la concesionaria, que a su vez tuviese que asesorarse externamente, el cierre financiero no puede producirse hasta que no haya un coste cierto de presupuesto de construcción por parte de la constructora.

9.1.10. Firma del contrato de construcción

Normalmente los procesos de redacción de proyecto, firma de contrato de construcción y cierre financiero, se producen de forma simultánea en un proceso que se gestiona en paralelo. En este proceso participaran muy activamente tanto el Director General de la SPV con apoyo de los responsables de las sociedades matrices accionistas, aportando los recursos de asesoramiento necesarios.

9.1.11. Presentación y aprobación del proyecto

Una vez firmado el contrato de construcción y en base al Pliego de Clausulas Técnicas particulares, se elaborará el proyecto de construcción. Normalmente el proyecto entrará dentro del alcance firmado con la constructora, tal y como se ha comentado en el punto del contrato de construcción, cuando el contrato sea llave en mano. Posteriormente el Concesionario suscribirá el proyecto elaborado y lo someta a la aprobación del concedente como propio.

Cuando la Administración decida ser la encargada de la redacción del proyecto, no dará lugar a que el consorcio constructor participe en esta faceta, pasando así a asumir el proyecto tal y como venga especificado en los pliegos.

Existe la posibilidad de que no sea obligación del consorcio la redacción del proyecto, en este caso la Sociedad Concesionaria deberá contratarlo de forma externa. Este aspecto influirá en la transmisión de riesgos, ya que el consorcio constructor no podrá cerrar un precio hasta no tener el proyecto definitivo, además de que no podrá asumir en su presupuesto posibles errores de diseño del proyecto.

Este caso anterior, dificultará el posible cierre financiero, debido a que no se podrá llevar a cabo hasta el cierre del presupuesto de construcción. Para el concesionario supone asumir los posibles sobrecostos por errores en el Proyecto, lo cual hace esta alternativa altamente desaconsejable.

Una vez redactado el Proyecto definitivo, éste será revisado por la dirección técnica y los asesores que ésta pudiese contratar, y por tanto el concesionario informará de las preocupaciones o discrepancias que pudiesen surgir en cuanto a interpretación de PCTP PCAP, así como normativas, o incluso de diseño.

A su vez, una vez supervisado el proyecto por la dirección técnica de la concesionaria, ésta someterá el proyecto a la aprobación del concedente, el cual revisará el cumplimiento de las condiciones impuestas al mismo por el PCTP y su adecuación a la normativa vigente en cada caso.

En el caso de que la Administración detectase alguna subsanación, el Concesionario deberá transmitirlo a la constructora, si de esta depende la redacción del proyecto, y se fijará un plazo para volver a presentar el proyecto con las modificaciones indicaciones subsanadas.

9.1.12. Acta de replanteo

Tras la aprobación del proyecto, en el plazo que se señale en el documento de formalización del contrato, y en todo caso, dentro del plazo fijado por el pliego desde la fecha de aprobación del proyecto, se procederá a la comprobación del replanteo, acto en el que intervendrán el concesionario o su representación legal y el director de la obra, El acta deberá recoger expresamente lo dispuesto en el artículo 212 de la LCSP

Artículo 212. Comprobación del replanteo.

La ejecución del contrato de obras comenzará con el acta de comprobación del replanteo. A tales efectos, dentro del plazo que se consigne en el contrato que no podrá ser superior a un mes desde la fecha de su formalización salvo casos excepcionales justificados, el servicio de la Administración encargada de las obras procederá, en presencia del contratista, a efectuar la comprobación del replanteo hecho previamente a la licitación, extendiéndose acta del resultado que será firmada por ambas partes interesadas, remitiéndose un ejemplar de la misma al órgano que celebró el contrato

El acta de comprobación de replanteo, se realizará de forma conjunta entre Administración y Concesionario con la asistencia del Constructor y da inicio a la fase de construcción. Como se ha adelantado en el punto del contrato de construcción, el acta podrá ser:

Positiva: en cuyo caso se inicia al día siguiente el plazo de ejecución de la obra.

Positiva con observaciones: en este caso, se podrá iniciar el plazo de construcción, no obstante quedarán reflejas las observaciones que hagan constar las partes para el futuro desarrollo de la ejecución. Es frecuente que estas observaciones estén relacionadas con la puesta a disposición de

terrenos por parte del concedente, o con algún servicio que se haya observado que queda afectado. No es más que la autorización por las partes para el comienzo de la obra, dejando reflejado por seguridad de ambas las objeciones manifiestas para la ejecución.

Negativa: en cuyo caso se reflejarán las causas y se establecerá una nueva fecha para su firma dentro de la misma.

Una vez firmada el acta de replanteo se cierra la etapa inicial de la Concesionaria y se inicia la de construcción.

9.2. Fase de inversión (construcción de la infraestructura).

9.2.1. Organigrama y funciones

Al ser dos periodos complementarios, la organización de personal y funciones serán las contempladas durante la fase inicial en el punto inmediatamente anterior.

9.2.2. Planificación de la etapa de construcción

La planificación de esta etapa será efectuada por el Director General de la Concesionaria desde el acta de replanteo, como comienzo de la ejecución de los trabajos de construcción, hasta el acta de comprobación de los trabajos.

Por tanto como fases fundamentales de este periodo deberemos considerar

- Firma acta de replanteo y comienzo de la ejecución de las obras objeto de concesión.
- Expropiaciones de los terrenos.
- Ejecución propiamente dicha de los trabajos.
- Seguimiento económico-financiero presupuestario durante ejecución.
- Firma del acta de comprobación y recepción de las obras.

La primera planificación comenzará con el acta de replanteo de la ejecución de los trabajos, durante todo este periodo se irá actualizando dicha planificación puntualmente hasta el acta de comprobación de los trabajos de construcción, que será el inicio de la fase de explotación.

Ésta planificación de etapa inicial ha de ser presentada y aprobada por el consejo de administración de la Sociedad Concesionaria y constará de los siguientes documentos:

- Organigrama de la Concesionaria.
- Planificación temporal- técnica del periodo.
- Plan Económico Financiero.
- Presupuesto anual de acuerdo al PEF revisado.
- Programa de pagos al constructor.
- Informe sobre hitos contractuales.

9.2.3. Presupuesto etapa construcción

La SPV deberá preparar en base al PEF revisado de cierre de financiación y a los presupuestos de ejecución de obra un presupuesto desde la fecha del acta de replanteo de la construcción hasta el acta de comprobación de las obras para que sea aprobado por el Consejo de Administración.

El presupuesto anual será detallado mes a mes para su seguimiento.

En el presupuesto recogerá al menos los siguientes apartados:

INGRESOS OPERATIVOS.
•INGRESOS DE EXPLOTACIÓN. •OTROS INGRESOS OPERATIVOS
GASTOS OPERATIVOS.
•GASTOS DE EXPLCTACIÓN. •OTROS GASTOS OPERATIVOS
RESULTADO OPERATIVO.
INVERSIONES
•INVERSIÓN EN CONSTRUCCIÓN INFRAESTRUCTURA. •EXPROPIACIONES. •OTRAS INVERSIONES.
AMORTIZACIONES.
RESULTADO FINANCIERO : INGRESOS Y GASTOS FINANCIEROS
RESULTADO TOTAL
IMPUESTOS
RESULTADO NETO

Adicionalmente el presupuesto deberá ser completado con los siguientes aspectos:

APORTACIONES DE FONDOS EXTERNOS.
APORTACIONES FONDOS PROPIOS.
SALDO NETO CAJA.
ESTADO DE ORIGEN Y APLICACIÓN DE FONDOS.
CRONOGRAMA PREVISTO DE PAGOS AL CONSTRUCTOR
CRONOGRAMA DE REQUERIMIENTO DE RECURSOS DE LOS ACCIONISTAS.
CRONOGRAMA DE DISPOSICIONES DE DEUDA EXTERNA.

Adicionalmente el presupuesto puede complementarse con requerimientos adicionales del Consejo de Administración dependiendo de cada Proyecto.

Se elaborará asimismo un comparativo entre el presupuesto anual y el modelo financiero de oferta y de cierre financiero justificando las desviaciones si las hubiera.

9.2.4. Supervisión desde la Concesionaria

Al igual que para supervisión del proyecto, durante la ejecución de los trabajos, la SPV, podrá realizar el seguimiento de los trabajos que la constructora realiza, bien a través de la propia Dirección Técnica de la concesionaria, bien por el volumen de trabajo y su especialización, mediante la contratación de una asesoría técnica, que reportará informes a la propia Dirección Técnica de la Concesionaria. Dicha

decisión corresponderá al Director General de la Concesionaria en sintonía con el Consejo de Administración.

Los criterios que deben regir la supervisión desde el punto de vista de la Concesionaria son los siguientes.

9.2.4.1. Seguimiento de las obras ejecutadas

Es responsabilidad de la Dirección Técnica de la Concesionaria, supervisar las obras que se ejecutan teniendo en cuenta el proyecto que ha sido aprobado, las especificaciones técnicas que vienen reflejadas en el PCTP, así como toda la normativa existente aplicable al proyecto.

Desde el punto de vista del receptor futuro de las obras, la Dirección Técnica velará por los criterios técnicos que favorezcan el mantenimiento y conservación durante la concesión. Es fundamental que prevean el mantenimiento a desarrollar de las instalaciones y entender tanto por utilidad como por criterios económicos lo más conveniente para la explotación de la infraestructura y así lograr la máxima eficacia de las instalaciones a lo largo de la vida de concesión.

La Dirección Técnica, o bien las asesorías externas podrán redactar para ésta un informe de seguimiento de las obras ejecutadas, en el que se podrán apreciar los datos más significativos de la ejecución de las obras. Este informe lo remitirá al Director general de la Concesionaria para su información y conocimiento del estado de las obras. A su vez el Director General, aunque remitirá al consejo de Administración un informe mensual de la sociedad, este informe técnico, lo dejará a disposición del consejo de administración igualmente.

ESQUEMA DE INFORME TÉCNICO MENSUAL

DATOS GENERALES DE LA ACTUACIÓN

DATOS GENERALES DEL PROYECTO

DATOS SEGUIMIENTO DE OBRA

AGENTES QUE INTERVIENEN

CONTROL DE EJECUCIÓN

EJECUCIÓN

PREVISIONES

SEGUIMIENTO TEMPORAL

ANÁLISIS DE LA PLANIFICACIÓN

PREVISIONES

ANÁLISIS DE COSTES

PREVISIONES ECONÓMICAS

MODIFICACIONES DE PROYECTO

MODIFICADOS EN ESTUDIO

APROBADOS POR LA DIRECCIÓN FACULTATIVA

ENTREGA DE SOLICITUDES A LA ADMINISTRACIÓN

APROBADOS POR LA ADMINISTRACIÓN

NO APROBADOS

INCIDENCIAS DE OBRA

SEGURIDAD Y SALUD

SERVICIOS AFECTADOS

CONTROL DE CALIDAD

CONCLUSIONES

ACTAS DE OBRA

POSIBLES CONFLICTOS

ANEJO INFORMACIÓN GRÁFICA

9.2.4.2. Seguimiento del plazo de ejecución

Una vez terminado el periodo de construcción, comienza la fase de explotación, en ésta se pone en marcha la actividad que genera el flujo de ingresos necesarios para devolver la deuda en la que se ha incurrido para poder atender los pagos de la infraestructura y la que hace tener un reparto de dividendos.

Partiendo de que el plazo de concesión es cerrado, la modificación del plazo de construcción incidirá de manera directa en el de explotación, de la siguiente manera.

Cualquier retraso en el periodo de construcción, implica un menor tiempo de periodo de explotación y por tanto, se generaran menores ingresos y por tanto menores beneficios y rentabilidades.

En algunas ocasiones el adelanto de las obras puede implicar adelantar el inicio del periodo de operación de la infraestructura y por tanto, un adelanto en el periodo de generar ingresos.

La supervisión de este parámetro durante la fase de construcción será seguida y controlada por la Dirección Técnica de la SPV y reportada al Consejo de Administración debidamente en los informes generados por la SPV.

La manera de seguir el plazo de las obras, será mediante las gráficas de seguimiento de planificación técnica tipo diagramas Gantt

aspectos más relevantes que la Sociedad Concesionaria deberá remitir a su Consejo de Administración y Junta de accionistas.

A su vez estos órganos donde los accionistas toman las decisiones de gobierno de la sociedad, podrán estudiar de manera rápida y precisa los aspectos más relevantes de forma mensual.

Para facilitar el seguimiento al resto de agentes que intervienen en el proceso de seguimiento, la Sociedad Concesionaria elaborará en paralelo en base a este desarrollado, informes con aquella información que reclamen, tanto la Administración, como los agentes financieros participantes del proyecto

INFORME MENSUAL EN ETAPA DE INVERSIÓN

RESUMEN EJECUTIVO MENSUAL

EXPROPIACIONES

Se indica el estado de las expropiaciones en el mes: ocupación, actas previas, costes, etc.

PROYECTOS

Se indica el estado de aprobación del proyecto o proyectos en el mes en cuestión.

AVANCE DE OBRA

Estado de las obras:

- Actuaciones principales realizadas en el mes.
- Volumen de obra ejecutado: importe, % sobre el total, desviaciones sobre lo planificado, certificaciones, puestas en servicio, etc.

SEGUROS

Enumeración de los seguros contratados en el mes, fechas de vencimiento, seguros a contratar a corto plazo, etc.

FINANCIACIÓN

- Estado de origen y aplicación de fondos
- Capital suscrito/desembolsado y pendiente de suscribir/desembolsar
- Otros FFPP: deuda subordinada, préstamos participativos, etc.
- Deuda contratada, dispuesta,... (Sénior, IVA, líneas de crédito, préstamo puente, etc.)
- Otros orígenes de fondos

Se comenta el estado de los puntos anteriores y se adjunta un cuadro con los importes.

CONTRATOS

Contratos firmados: concesión, construcción, dirección de obra, financiación ajena, prestación de servicios, etc.

LITIGIOS

Enumeración de procedimientos abiertos, expedientes, reclamaciones, etc.

RESUMEN

MAPA DE SITUACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

MAPA DE SITUACIÓN

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

General

Principales Magnitudes

- Longitud de la carretera o superficie del equipamiento:
- Tráfico o servicios a prestar:
- Principales unidades de obra:

EXPROPIACIONES

ESTADO ACTUAL DE LA SITUACIÓN EXPROPIATORIA

VALORACIÓN ECONÓMICA DE LAS EXPROPIACIONES

La valoración total prevista.

GRÁFICO HISTÓRICO DE LA SUPERFICIE OCUPADA Y PLANO DE SITUACIÓN

PROYECTOS

ESTADO ADMINISTRATIVO DE LOS PROYECTOS

AVANCE DE OBRA

AVANCE ACTUAL DE OBRA

DIAGRAMA DE BARRAS DE SEGUIMIENTO EN PLAZO (GANTT).

CONTROL DE LAS CERTIFICACIONES

Cuadro que recoge el reconocimiento de inversión, certificación en el mes, y el origen certificado.

CIERRE CONTABLE

INVERSIONES Y GASTOS

INVERSIÓN INICIAL

CONSTRUCCIÓN

OTRAS INVERSIONES

GG. EN FASE DE DESARROLLO

GASTOS OPERATIVOS INICIALES

GASTOS CONSERVACIÓN FASE CONSTRUCCIÓN

GASTOS INTERCALARES

Seguimiento de inversión total

RECURSOS PROPIOS DESEMBOLSADOS (CAPITAL Y DEUDA SUBORDINADA)

CIERRE CONTABLE

- Balance de Situación a 3X de XXXX de 20XX
- Cuenta de Pérdidas y Ganancias a 3X de XXXX de 20XX
- Cash-flow de Concesionaria a 3X de XXXX de 20XX

FINANCIACIÓN AJENA Y SITUACIÓN DE LOS AVALES

Respecto de la financiación ajena se remite al apartado 1.5 de este informe.

El detalle de los avales constituidos y actualmente en vigor es: CUADRO

OTROS

CONTRATOS

Contratos más significativos

LITIGIOS

PERSONAL

Organigrama

NOTICIAS DE PRENSA

Recortes de prensa sobre la concesión en cuestión

9.3. Fase de explotación-operación

9.3.1. Organigrama

En esta fase se pueden dar dos modelos de gestión, la primera de ellas, bajo el análisis de que la propia Sociedad Concesionaria ejerza las labores de operación durante la concesión. Esta opción implica la necesidad de ampliar o modificar el organigrama inicial de la concesionaria, debido al cambio de fase y por tanto de necesidades de la misma.

➤ MODELO DE OPERACIÓN SIN SOCIEDAD OPERADORA SEPARADA PARA LA GESTIÓN:



El cambio principal con respecto a la fase de construcción, se fundamenta en la incorporación de un director de explotación, sobre el que recae la responsabilidad de llevar a cabo las funciones que a continuación se mencionan.

➤ Director de Explotación:

- Elaborar, poner en práctica y velar por el cumplimiento de los planes y programas de conservación y explotación, garantizando su conformidad con el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.
- Responsable de la redacción de planes de emergencia.
- Responsable de la redacción de plan de contingencias.
- Seguimiento del mantenimiento de la infraestructura.
- Seguimientos de operación bien sea tráfico en modelo de riesgo demanda o indicadores de calidad en modelo de riesgo disponibilidad.
- Verificar la medición de los indicadores de calidad del servicio y del estado de la autovía fijados en el Pliego.
- Velar por el buen funcionamiento de los sistemas de conteo de vehículos de manera que pueda cumplir el cometido para el cual han sido instalados.
- Elaborar una memoria anual donde se resuman las actividades realizadas durante cada año natural y, básicamente, con el mismo contenido de los informes mensuales.

Otra figura que aparece de forma necesaria, debido a la cantidad de personal necesario para la operación de una infraestructura, es el responsable de Recursos Humanos.

Su función será desempeñar la labor de contratación, y seguimiento del personal contratado, así como elaboración de nóminas y gestión de los Servicios generales.

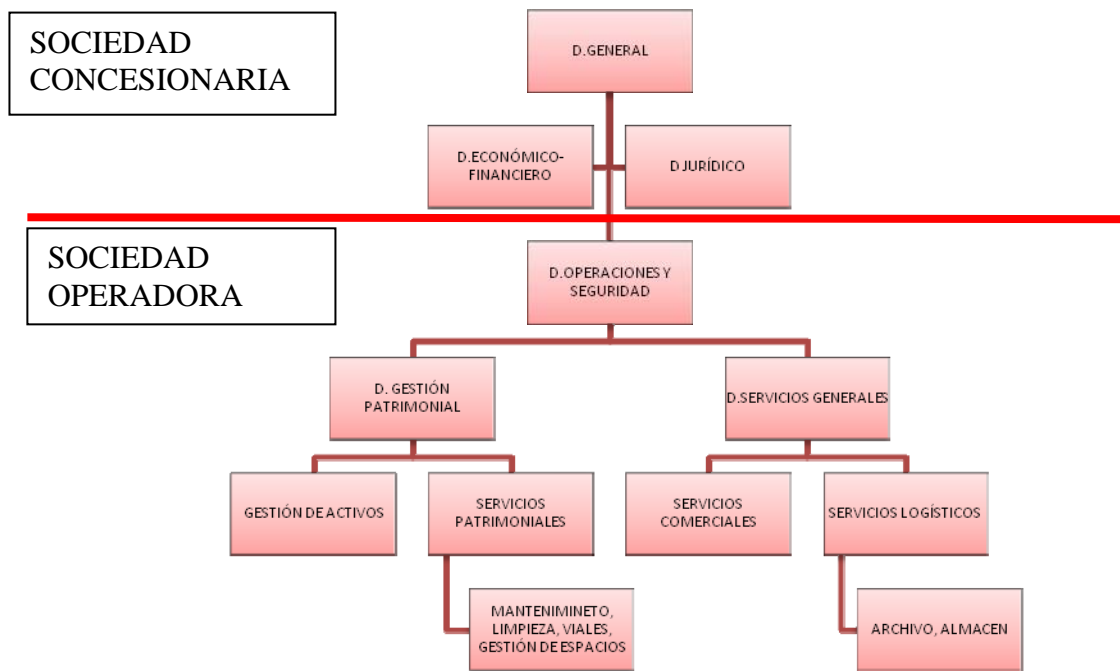
➤ MODELO DE OPERACIÓN MEDIANTE SOCIEDAD OPERADORA:

Es frecuente encontrar hoy en día que las propias sociedades concesionarias, subcontratan la operación a una Sociedad Operadora, trasladando así el riesgo operacional mediante un contrato de operación

En la mayoría de las ocasiones, la sociedad Operadora está integrada por las mismas empresas que conforman la sociedad concesionaria, si bien la diferencia radica, en que la sociedad operadora no recibe el riesgo demanda, ya que se remunera por un contrato de gestión de servicio de operación. Esto conlleva el cobro asegurado para dicha sociedad, con el beneficio correspondiente para los operadores.

Esta Sociedad opera el negocio y presta servicios a la Sociedad Concesionaria de acuerdo con sus especificaciones. La compañía se esforzará por facilitar un servicio de calidad y se compromete a mejorar continuamente la calidad de servicio para que contribuya a la prosperidad de crecimiento a largo plazo. En el desempeño de su actividad, la Compañía será sensible a las necesidades del entorno socio-económico y político en el que opera. La inversión en la formación, el desarrollo y la potenciación de todos sus recursos será vital para garantizar el logro de los objetivos de calidad.

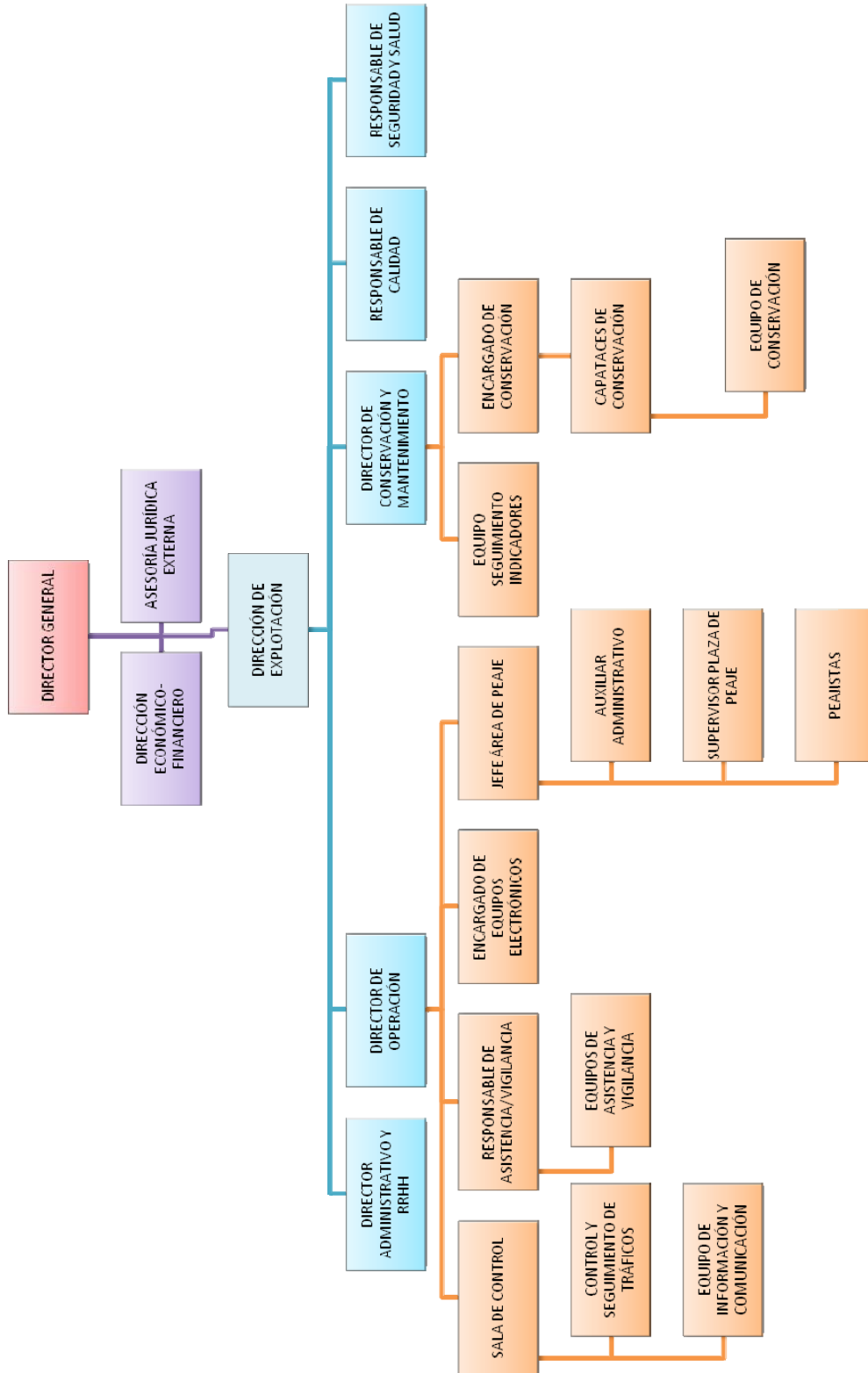
- EJEMPLO MODELO DE ORGANIZACIÓN MEDIANTE GESTIÓN DIFERENCIADA DE SOCIEDAD OPERADORA Y SOCIEDAD CONCESIONARIA EN UNA CONCESIÓN HOSPITALARIA DE PAGO POR DISPONIBILIDAD



Si bien es cierto que este modelo de gestión está más arraigado en el modelo concesional internacional, el funcionamiento y organización para la operación se manifiesta de forma muy similar a si el modelo fuese de manera integrada. Por tanto se estima presentar un ejemplo de esquema de gestión tipo, en el que se trata de operar una infraestructura viaria con una mezcla de pago por disponibilidad y pago por peaje directo para que sea lo más completo posible de cara a ilustrar la organización de seguimiento.

En este esquema existirán unos responsables de seguir los indicadores que hagan satisfacer las necesidades marcadas para el pago por disponibilidad, así como responsables de seguir los tráficos e instalaciones propias de una vía por pago directo de pago.

- EJEMPLO MODELO TIPO ORGANIGRAMA SOCIEDAD OPERADORA DE UNA INFRAESTRUCTURA VIARIA CON DIVERSAS SISTEMAS DE RETRIBUCIÓN



➤ DIRECTOR DE EXPLOTACIÓN:

- La responsabilidad directa de aprobar y garantizar que el sistema de calidad se mantiene y se comunican a través de la Organización.
- Velar por el cumplimiento de las obligaciones en relación con la explotación de la autovía y sus instalaciones anejas
- Revisa continuamente los recursos de la empresa para garantizar que el personal adecuado, equipo y materiales están disponibles para satisfacer las necesidades.
- Asegurar que las responsabilidades y autoridades están definidas y son comunicadas dentro de la Organización.
- Enlace con la empresa concesionaria, otras partes interesadas y usuarios de la carretera.
- Implementar y mantener el peaje especificado políticas y estrategias.
- Identificar y nombrar a los representantes de salud y seguridad.
- Enlace con e información a la Compañía Concesionaria en relación con los requisitos del contrato y sobre todos los asuntos operativos.
- Estrategia y desarrollo de sistemas.

➤ RESPONSABLE DE CALIDAD

- Enlace con el Público en materia de servicios, etc
- Gestionar los procesos necesarios para el Sistema de Gestión de Calidad que se han establecido, implementado y mantenido,
- Informar a la Dirección sobre el desempeño del sistema de gestión de calidad y cualquier necesidad de mejora
- Para garantizar la promoción del conocimiento y de las necesidades del usuario o del cliente.
- Responsable de implementar el sistema de gestión de la calidad.
- Coordinar indicadores con el departamento de conservación, así como con los departamentos de tráfico, información y asistencia y vigilancia.
- Emisión de informes previos a autorizaciones.
- Informes para expedientes de responsabilidad patrimonial.
- Informes para reclamaciones.
- Informes para expedientes de deslinde de propiedad.
- Cualquier otro expediente administrativo relacionado con la vía objeto de concesión

➤ RESPONSABLE DE SEGURIDAD Y SALUD

- Desarrollar, implementar y controlar la seguridad y salud y la política de seguridad respecto de los procedimientos de seguridad, normas de seguridad y métodos de trabajo.
- Administrar los comités de salud y seguridad.
- Llevar a cabo auditorías de seguridad.
- Elaboración de planes de seguridad

- Gestionar y administrar la salud y la política de seguridad respecto de los procedimientos de seguridad, normas de seguridad y métodos de trabajo.
- Administrar los comités de salud y seguridad.
- Llevar a cabo auditorías de seguridad.

➤ DIRECTOR ADMINISTRATIVO RRHH

- Gestión de la función Administrativa global.
- Administración financiera.
- Poner en práctica los procedimientos establecidos y políticas financieras.
- Seguimiento de Necesidades de fondos
- Relaciones con las entidades financieras
- Informar al Director Económico Financiero de la Sociedad Concesionario
- Administrar las cuentas de la Compañía.
- Prepara los cierres administrativos mensuales y anuales de la Sociedad, para su remisión a las distintas administraciones.
- Administrar y controlar la contabilidad de todos los peajes correspondientes.
- Control de la acumulación de ingresos por peaje.
- Administrar y transfiere el control de tarjetas bancarias.
- Control de las tarjetas de peaje.
- Control de los activos de la empresa.
- Control de existencias
- Administrar el sistema de descuentos de peaje.
- Administrar las nóminas el sueldo de la empresa, el cálculo y la deducción de impuestos.
- La gestión y control de cuentas de sueldos.
- Redacta los informes oficiales de capacitación para el Director de Explotación.
- Administrar la función de recursos humanos.
- Formación de personal.
- Negociaciones comité de empresa.

➤ DIRECTOR DE OPERACIÓN

- Administrar la función de cobro de peaje en general
- Control de conceptos relacionados con las gestión de tráfico en materia de operación del contrato
- Garantizar la formación y el desarrollo de todo el personal.
- Proporcionar informes significativos y oportunos al Director de Explotación .
- Velar por el buen funcionamiento de los sistemas de gestión de tráfico, de manera que pueda cumplir el cometido para el cual han sido instalados.
- Aplicación de tecnologías apropiadas para conseguir los objetivos clave de negocio definido en el plan de negocios.
- Confecciona los Planes de Operaciones y recopila los datos necesarios para la redacción de los informes de seguimiento de los trabajos.
- Evaluación y control de de personal de operación

➤ JEFE PLAZA DE PEAJE

- El administrador de informes de la Plaza de peaje para el Director de Operación.
- Gestionar todas las actividades de la plaza de una manera ágil, eficiente y disciplinada.
- Gestión del personal.
- Gestionar la función mecánica y eléctrica.
- Asegurar el cumplimiento de los requisitos legales, legislativos.

➤ OPERARIOS-PEAJISTAS

- Informar al supervisor.
- Realizar la función de recaudación de peaje en términos de los procedimientos aprobados.
- Realiza cambio de efectivo durante y al final del turno.
- Ayudar al supervisor cuando se administra las recaudaciones de peaje al final del turno.

➤ AUXILIAR ADMINISTRATIVO

- Informe al Gerente de plaza de peaje.
- Directamente responsables de diversas tareas relacionadas con la administración de oficinas y la preparación de informes.
- Realiza diversas tareas administrativas de rutina.
- Control de la acumulación de ingresos por peaje.
- Control de la transferencia de ingresos de tarjetas de crédito.
- Administración y control del sistema de tarjetas de concesión.

➤ CONTROL Y SEGUIMIENTO DE TRÁFICOS

- Velar por el buen funcionamiento de los sistemas de conteo de vehículos de manera que pueda cumplir el cometido para el cual han sido instalados.
- Realizar una medición y un análisis de los tráficos soportados.

➤ EQUIPO DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN

- Recibe y registra todos los mensajes de los pilares SOS y teléfonos móviles.
- Transmite incidentes de emergencia a la autoridad de aplicación para la acción.
- Transmite mensajes para los usuarios.
- Desarrollar e implementar el sistema de información.
- Desarrollo, Implementación y mantenimiento de la infraestructura de IT en todos los sitios si es necesario para operar el negocio de una manera oportuna y segura (hardware y software).
- Coordinar las comunicaciones con todos los departamentos en cuanto a incidencias producidas.

➤ ENCARGADO DE EQUIPOS ELECTRÓNICOS

- Mantener las plazas de peaje, el equipo de información, centro de electrónica para lograr la máxima disponibilidad a un costo mínimo.
- Realiza el mantenimiento de la plaza de peaje.

- Mantenimiento y calibración de sistemas de software de aplicación electrónica.
 - Correcciones menores de software, mejoras y cambios.
 - Gestionar el funcionamiento eficaz de todos los equipos electrónicos, eléctricos y mecánicos de la Sociedad y en las autopistas.
 - Labores de mantenimiento de equipos de control y demás maquinaria de plaza de peaje.
 - Se encargan del buen funcionamiento de los equipos informáticos de la oficina así como de los programas instalados en ellos.
- RESPONSABLE DE ASISTENCIA Y VIGILANCIA
- Gestionar la vía general y la función de servicios de emergencia, incluida la adhesión a determinados requisitos contractuales.
 - Gestionar las tareas diarias realizadas por los equipos de seguridad vial.
 - Facilitar la coordinación y la cooperación de todas las organizaciones / agencias involucradas o participantes en los incidentes de ruta y servicios de emergencia.
 - Coordinación de servicios de emergencia, las autoridades locales y otros organismos participantes.
 - Elaborar estadísticas de seguridad
 - Coordinación con el Director de Conservación para los posibles incidentes en cuanto a conservación que deban tener e cuenta
 - Colaborar en la preparación y redacción de los documentos e informes que se entregan periódicamente a la Inspección de Conservación.
 - Controla el correcto cumplimiento del procedimiento de resolución de incidencias que se detectan en la autovía, procurando que se resuelvan en los plazos contractuales correspondientes.
 - La colección y análisis de los datos de incidentes.
 - Investigar los accidentes.
 - Solventa las incidencias de acuerdo con sus posibilidades, reflejando en los correspondientes partes de incidencias aquellas que queden pendientes de resolución.
 - Realiza la toma de datos de elementos de la vía objeto de concesión que resulten dañados en accidentes.
 - Colabora en las tareas de recogida de datos de inventario, inspecciones y en los trabajos de campo para la elaboración de informes y documentos para la Administración concedente.
- EQUIPOS DE ASISTENCIA Y VIGILANCIA (Seguridad Vial)
- Patrulla la ruta de manera regular para garantizar la seguridad de los usuarios.
 - Patrulla la ruta de manera regular para controlar las infracciones de los usuarios
 - Patrullar la ruta para verificar los parámetros de seguridad vial adecuados al funcionamiento de la misma.
- DIRECTOR DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO
- Elaborar, poner en práctica y velar por el cumplimiento de los planes y programas de conservación y explotación, garantizando su conformidad con el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.

- Control y supervisión de los contratos de mantenimiento vial.
- Administrar la función de mantenimiento de ruta y presentación de informes al respecto.
- Coordinar trabajos con el Director de Operaciones, para el buen funcionamiento de la infraestructura.
- Elaborar una memoria anual donde se resuman las actividades realizadas durante cada año natural y, básicamente, con el mismo contenido de los informes mensuales.
- Dirige, supervisa y aprueba los trabajos que realizan las personas bajo su mando, supervisando diariamente los partes de trabajo de los diferentes equipos.
- Fuera del horario laboral estará localizable por si es necesaria su colaboración en incidencias graves.
- Desarrolla normalmente su labor en el Centro de Conservación y Explotación, aunque efectúa frecuentes salidas a la vía objeto de concesión para supervisar o programar trabajos.
- Evaluación y control de personal de conservación

➤ EQUIPO DE SEGUIMIENTO DE INDICADORES

- Verificar la medición de los indicadores de calidad del servicio y del estado de la autovía fijados en el Pliego.
- Colabora en las tareas de recogida de datos del inventario y en los trabajos de campo para la elaboración de informes y documentos para la Inspección de Conservación, Explotación.

➤ ENCARGADO DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO

- El Encargado de mantenimiento informa al Director de Conservación y Mantenimiento.
- Supervisará y coordinará a los capataces y sus respectivos equipos de trabajo en las labores de conservación y mantenimiento de la infraestructura
- Supervisa las labores del personal que atiende el Centro de Conservación y Explotación fuera de horas laborables.

9.3.2. Aspectos relevantes de la gestión de la operación

- Planificación de la producción
- Diseño y desarrollo de operación
- Procesos relacionados con el cliente. Reclamaciones y encuestas de satisfacción
- Determinar los requisitos que se especifica por el cliente en el pliego de condiciones
- Determinación de los requisitos no establecidos por el cliente cuando se conocen pero que son necesarias para ajustarse a los requisitos generales de la instrucción del contrato
- Determinación de los requisitos legales y reglamentarios relacionados con el contrato
- Control de seguimiento y medición de tráfico
- Gestión de las operaciones de peaje que incluyen el control del proceso de recaudación de peaje, gestión del tráfico y la gestión financiera.
- Gestión de la plaza de peaje de activos fijos, y el mantenimiento del mismo en su caso
- Administrar el sistema de Emergencias
- Gestión de mantenimiento vial rutinario.
- Determinar los requisitos que deben cumplirse por los proveedores
- Determinar los requisitos adicionales de la Compañía.

Estos servicios se basan en los principios, procesos y procedimientos que son relativamente estándar en la industria de peaje con el fin de cumplir con los requisitos del cliente y usuarios de la infraestructura.

La prestación de servicios se planifica y lleva a cabo bajo condiciones controladas que incluyen las siguientes acciones para mejorar la eficacia y la eficiencia de la realización y los procesos de operación y de seguimiento:

- La disponibilidad de información que describe las características del servicio.
- La disponibilidad de procedimientos operativos e instrucciones de detalle del trabajo, según sea necesario.
- Capacitación de las personas.
- El uso de equipo adecuado para el seguimiento y la operación.
- La implementación del seguimiento y medición mediante el uso de dispositivos adecuados
- La comunicación entre personal, con los proveedores, los usuarios y los clientes.
- El registro de los datos.

9.3.3. Infraestructuras relevantes para el seguimiento

9.3.3.1. Área de conservación y explotación

Para una adecuada conservación de la infraestructura de la autopista, será necesario disponer de la maquinaria y materiales que se puedan necesitar en las distintas operaciones de mantenimiento.

Con objeto de que se puedan tener materiales almacenados y disponer de la maquinaria en todo momento, sin necesidad de costosos transportes desde poblaciones lejanas, es necesario que haya una zona para acopio de material, como una zona destinada a parque de maquinaria a la entrada del área de mantenimiento.

Se dispondrá por tanto, en zonas colindantes con la Autovía y estará dotado de los medios materiales de oficina y auxiliares necesarios para realizar las funciones de gestión de la totalidad del Servicio de Mantenimiento y Explotación.

9.3.3.2. Sala de Control

Un edificio de control en el que se centralizarán los sistemas de vigilancia y control de existentes en la autopista, así como los sistemas de control de los puestos de peaje, señalización luminosa, postes SOS, CCTV, y alumbrado.

La Sala de Control recogerá, procesará y presentará toda la información disponible de los vehículos y la gestión de tráfico. Esto permitirá monitorizar sobre una interfaz gráfica la posición en tiempo real de todos ellos, al tiempo que se almacena en una base de datos histórica toda la información recibida de la misma

objetivos fundamentales:

- Permitir la explotación de los sistemas proyectados a través de los puestos de operación previstos para ello.
- Centralizar toda la información procedente de los diferentes subsistemas.
- Dar el mejor servicio posible a los usuarios y planificar las intervenciones pertinentes por parte de los servicios de mantenimiento

El servicio de comunicaciones también estará situado en la Sala de Control. Este servicio estará en funcionamiento las 24 horas durante todos los días del año. Estará atendido por los operadores de la Sala de Control, apoyados por los auxiliares administrativos.

9.3.3.3. Edificio de emergencia

Se puede instalar, bien de forma separada o bien dentro del área de conservación, un edificio para una rápida actuación de los servicios de emergencia en caso de accidentes en la autopista.

En el edificio se alojarían los servicios de bomberos, de policía y de socorro, en el que además debe incluirse una o varias salas de cura para accidentes con heridos y debe de disponer de aparcamiento para los vehículos de emergencia.

9.3.3.4. Áreas de peaje

El área de peaje de la autopista deberá disponer de número de vías de entrada y salida necesarias para dar servicio al número de usuarios previsto. Dichas vías se separarán mediante isletas sobre las que se ubicarán las cabinas de cobro.

Por tanto, para las vías de salida de la autopista se consideran tres tipos de vías de peaje de cobro:

- Vías manuales de cobro por operario
- Vías automáticas de cobro mediante tarjeta de crédito o prepago
- Vías dinámicas con identificador de vehículos por TAG o Televía.

En este tipo de vías, el vehículo es identificado mediante un sistema electrónico a su paso por la vía de peaje, y el cobro del peaje se realiza con cargo a una cuenta bancaria o tarjeta determinada al instalar el sistema en el vehículo.

De esta forma, se dimensionan las áreas de peaje dotándolas de flexibilidad para que en el futuro la empresa concesionaria pueda decidir implantar un sistema de peaje dinámico.

Incluso la posibilidad de dar un paso más a la tecnología más avanzada por el método Free flow, en el que con un mero pórtico de captación, el usuario no tiene que reducir la velocidad de su vehículo. Además de que poder aplicar esquemas tarifarios mucho más complejos y variables.

9.3.4. Procesos de seguimiento

9.3.4.1. Control de seguimiento de incidencias. El servicio de comunicaciones.

Cuando se presente cualquier emergencia, el operador de la Sala de Control de turno (o quien le apoye) avisará al Director de Operación. Este a su vez tomará la determinación de avisar si es necesario al Director de Conservación para solventarlo, o a sus propios departamentos, ya sea emergencia electrónica de equipos, o emergencias en plazas de peaje.

El Director de Operación junto con la ayuda del Director de Explotación tomará las decisiones oportunas, en función de la gravedad de la emergencia, para activar los sistemas de alerta establecidos, informando a los usuarios de la vía objeto de concesión y a las autoridades y organismos competentes en caso necesario, y tanto el Responsable de Asistencia y Vigilancia, como el encargado de conservación, si es necesario, movilizarán a sus equipos, que localizarán los medios y equipos que necesitan para solventar la incidencia o emergencia ocurrida.

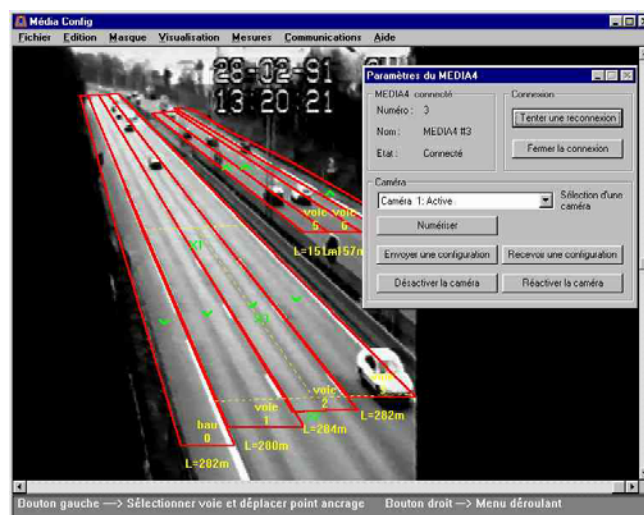
➤ Sistema de seguimiento de incidencias

Para el seguimiento de incidencias se utiliza la Vigilancia mediante CCTV. Este sistema permite la supervisión de distintos puntos de la infraestructura mediante la utilización de cámaras a color móviles dotadas de zoom.

Los objetivos de dicho sistema son:

- Asegurar una cobertura visual de las zonas que se prevé pueden ser conflictivas y/o de interés, y en las cuales se hace necesario una supervisión mediante cámaras.
- Permitir la orientación de las cámaras hacia las zonas en las que se produzcan eventos o singularidades mediante el telemando de las mismas.
- Permitir la selección de la cámara que se desee visualizar.

Desde el Centro de Control se podrá visualizar cualquiera de las cámaras instaladas en la autopista mediante los monitores proyectados a tal efecto, así como orientarla, dentro de su campo de visión, hacia la zona de interés.



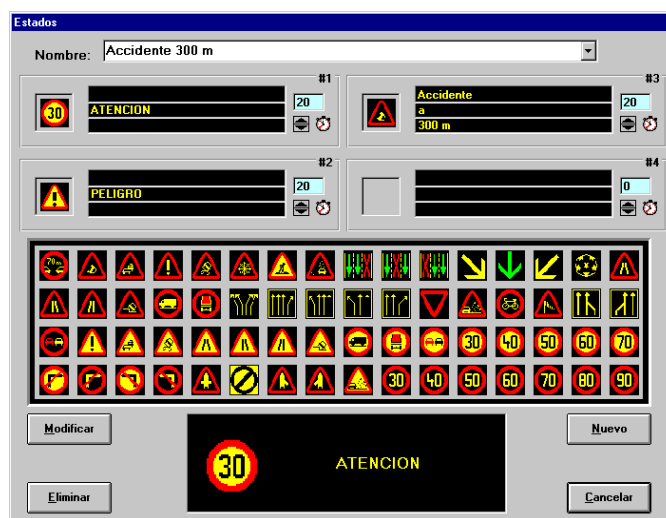
Otro de los sistemas para detectar las incidencias y emergencias de la vía es la instalación de parejas de postes SOS a lo largo de la traza de los tramos.

➤ Sistema de Señalización Variable

Para poder comunicar las incidencias a los usuarios, es necesario implantar un sistema de señalización variable, mediante la utilización de paneles de mensaje variable con tecnología tipo LED.

Los objetivos principales del sistema de señalización variable pueden resumirse en:

- Señalización y control de la vía principal mediante mensajes u órdenes dirigidas al usuario.
- Información al usuario del estado real de la carretera y de otras asociadas para proporcionar una idea global del estado del tráfico.



9.3.4.2. Control de seguimiento y medición de tráfico.

En el Centro de Control se instalará un software de control de tráfico, encargado de realizar las funciones de control y gestión de la vía en base a las comunicaciones establecidas con el equipamiento de campo. Funcionalmente se encarga de la adquisición de datos de los equipos instalados en calle, la interacción con ellos, datos e informes del peaje, video-verificaciones manuales y automáticas, toma de decisiones, señalización manual y automática, tratamiento de alarmas, planes de actuación, etc.

Dentro del conjunto de equipos y sistemas que coexisten, los objetivos que consigue el Sistema de Gestión de Red de Tráfico son:

- Obtención de información de la red vial a través de los sensores y el circuito CCTV.
- Archivo de información para su posterior análisis y actuaciones posteriores.
- El interfaz gráfico de operador permitirá a éste conocer en todo momento el estado de la vía, mediante la visualización del estado de la misma en tiempo real.

Las principales operaciones que se podrán realizar a través de un interfaz del operador son las siguientes:

- Visualización del nivel de servicio.
- Indicación en pantalla de alarmas.

- Listado de incidentes.
- Orden de arranque y parada.
- Sincronización de equipos.

Como sistema para el control de tráfico en peajes en sombra, se puede utilizar la instalación de Estaciones de Toma de Datos de tráfico (ETD) a lo largo de la traza de la Autopista.

Funcionalmente, el sistema de control de tráfico se basa en un proceso de recogida de datos de tráfico a nivel de carretera mediante equipos de toma de datos basados en tecnología de lazos magnéticos en la calzada de la vía. Los datos son enviados al centro de control, donde se almacenan para su posterior procesado. Desde dicho Centro de Control, se pueden visualizar en tiempo real todas las variables de tráfico asociadas a cada punto de medida (tales como la velocidad, ocupación, etc.) y elaborar informes estadísticos de tráfico que permitan evaluar diversos aspectos: tendencias de crecimiento del volumen de tráfico, efectos estacionales sobre las pautas del tráfico, estadísticas de velocidad y congestión del tráfico, etc.

Los parámetros de tráfico recogidos a nivel de carretera son los siguientes:

- Velocidad media (km/h).
- Ocupación (%).
- Intensidad de vehículos (vehículos/hora).
- Alarma de congestión.
- Separación media de vehículos (décimas de segundo).
- Sentido de circulación.
- Clasificación de vehículos según su longitud.

Este subsistema permite una triple funcionalidad:

- Recogida de datos de tráfico en tiempo real: tráfico en el tronco y control de aforos
- Detección automática de incidentes en los tramos de la autopista con mayor tasa previsible de accidentalidad.
- Información de tiempos de recorrido

Para el seguimiento de tráfico se hará uso de forma complementaria, del sistema de seguimiento de incidencias por CCTV, que se ha comentado en el punto de seguimiento de incidencias anterior.

9.3.4.3. Control y Seguimiento del mantenimiento y la conservación.

Las actividades relacionadas con la explotación de la vía responden a protocolos establecidos para garantizar una óptima utilización de los recursos disponibles y el mejor tratamiento de la información.

La gestión de la conservación y explotación de la infraestructura se fundamentará en un adecuado tratamiento de toda la información relativa a sus diferentes elementos, procedente de los programas de inspección y auscultación establecidos en el plan de mantenimiento y conservación previamente elaborado. Para ello se implementan una serie de aplicaciones informáticas específicas. En la que los operarios reflejarán todas las labores de inspección y mantenimiento realizadas.

La Sociedad Concesionaria tendrá a su disposición un programa, de carácter modular que permite gestionar la conservación de manera óptima, aportando una visión de la concesión desde múltiples puntos de vista. Los distintos módulos que puede incorporar la aplicación como son: Geometría, Inventarios, Firms, Auscultación, Estructuras y Obras, Seguridad Vial, Tráficos

La información recogida durante la realización del inventario se volcará en la base de datos del programa.

Es imprescindible que tanto los equipos de conservación, como el de seguimiento de indicadores, lleven a cabo una planificación ordenada de todas las actividades de inspección, conservación y mantenimiento de la infraestructura, dejando constancia en formato digital de cualquier novedad que ocurre en la carretera.

La sociedad puede subcontratar el mantenimiento mediante contratos específicos de mantenimiento con los diferentes suministradores de los equipos. Para garantizar un correcto funcionamiento de los equipos, es preciso realizar una serie de operaciones básicas estructuradas en dos niveles:

- Mantenimiento Diario: incluye el conjunto de operaciones a realizar cada día, tales como reposición de material de consumo y similares, limpieza y verificación básica del funcionamiento de los equipos.
- Mantenimiento Elemental: son aquellas intervenciones simples que aplicadas con carácter inmediato permiten restablecer el correcto funcionamiento de los equipos o del sistema.

El seguimiento del mantenimiento y conservación de cualquier infraestructura, se basará en el Plan de Mantenimiento que elaborará con el comienzo de la operación y que se revisará de forma regular para su actualización con la infraestructura existente.

Se aporta un esquema tipo de plan de mantenimiento como anexo 1 de seguimiento de la SPV

9.3.4.4. Control de seguimiento de económico.

El seguimiento económico se hace a través del Director Económico-Financiero de la Sociedad Concesionaria, quien con su equipo mensualmente seguirá los resultados mensuales en cuanto a:

- Ingresos.
- Gastos.
- Inversiones.
- Tesorería.
- Revisión financiación.
- Necesidades y previsiones de fondos.
- Seguimiento de impuestos.

Tras analizar estos datos se dejarán constancia en el informe mensual que se remite al consejo de administración.

9.3.5. Informe mensual de la etapa de explotación

Mensualmente para el seguimiento se realizará un informe en el que se recojan todos los aspectos significativos para el desarrollo de la operación de la infraestructura. Conscientes de que puede haber infinitos modelos para realizar dichos informes, se ha redactado un informe tipo, a modo de ejemplo como posible orientación de los aspectos más relevantes que la Sociedad Concesionaria deberá remitir a su Consejo de Administración y Junta de accionistas.

A su vez estos órganos donde los accionistas toman las decisiones de gobierno de la sociedad, podrán estudiar de manera rápida y precisa los aspectos más relevantes de forma mensual.

Para facilitar el seguimiento al resto de agentes que intervienen en el proceso de seguimiento, la Sociedad Concesionaria elaborará en paralelo en base a este desarrollado, informes con aquella información que reclamen, tanto la Administración, como los agentes financieros participantes del proyecto

La elaboración de distintos informes que se emitirán para la Administración, cliente del contrato, el Consejo de Administración y las entidades financieras que soportan la financiación del proyecto partirán de la misma base de seguimiento, si bien según sea el destinatario del informe se organizará la información de acuerdo a las preferencias requeridas de toda la información de seguimiento disponible

INFORME MENSUAL ETAPA DE EXPLOTACIÓN

MAPA DE SITUACIÓN Y DESCRIPCIÓN

- Mapa
- Principales magnitudes
- Estructura societaria

INFORME DE GESTIÓN

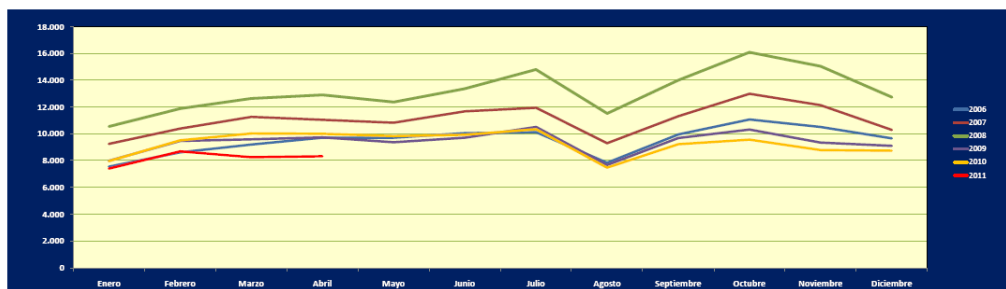
Resumen de las actividades realizadas, comunicaciones con la Administración, gestiones, acuerdos, modificaciones en los contratos, cambios societarios, aportaciones, cobros, incidencias en el tráfico, obras, etc. Ocurridas en el mes en cuestión.

RESUMEN EJECUTIVO MENSUAL

Cuenta de Pérdidas y Ganancias.

<u>INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</u>		<u>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</u>	
Ingresos de Peaje		Ingresos financieros	
Otros Ingresos		Dividendos	
Total Ingresos		Ingresos financieros	
		Gastos financieros	
<u>GASTOS DE EXPLOTACIÓN</u>		Diferencias de cambios	
Consumos			
Servicios profesionales		<u>RESULTADO DE ACTIVIDADES ORDINARIAS</u>	
Tributos		Subvenciones de capital	
Personal		Resultados extraordinarios	
Siniestros			
		<u>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</u>	
		Impuesto sobre sociedades	
		<u>RESULTADO</u>	

Evolución del tráfico



Seguridad Vial

Resumen de las actuaciones más significativas e inspecciones efectuadas

Conservación

Resumen de las actuaciones llevadas a cabo en cuanto a conservación.

Ventas áreas de servicio

Información económica respecto de los ingresos y gastos de las áreas de servicio

INFORMACIÓN ECONÓMICA

Balance de Situación

ACTIVO	PASIVO
ACTIVO NO CORRIENTE	FONDOS PROPIOS
INMOVILIZADO INTANGIBLE	CAPITAL SUSCRITO
INMOVILIZADO MATERIAL	PRIMA EMISIÓN DE ACCIONES
INMOVILIZADO FINANCIERO	RESULTADOS ANTERIORES
ACTIVO POR IMPUESTO DIFERIDO	RESERVAS
	P&G
	PROVISIONES
GASTOS A DISTRIBUIR	FONDO DE REVERSIÓN
	PASIVO NO CORRIENTE
ACTIVACIÓN FINANCIERA	PRESTAMOS PARTICIPATIVO
	FIANZAS A LARGO
ACTIVO CORRIENTE	PASIVO CORRIENTE
DEUDORES	DEUDAS POR INTERESES
INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	ACREEDORES COMERCIALES
TESORERÍA	DEUDAS CON EMPRESAS ASOCIADAS
AJUSTES	OTRAS DEUDAS
TOTAL ACTIVO	TOTAL PASIVO

Cuenta de Pérdidas y Ganancias

Relación de cuentas de P&G de la sociedad en el mes

OPERACIONES CONTINUADAS
Importe neto de la cifra de negocios
Ventas
Servicios
Variación de existencias
Trabajos realizados para los activos
Aprovisionamientos
Otros ingresos
Gastos de personal
Provisiones
Amortización inmovilizado intangibles
Amortización inmovilizado material
Excesos de provisiones
Resultado enajenaciones inmobiliarias
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN
Ingresos financieros
Gastos financieros
Variación de valor en instrumentos financieros
Diferencias de cambio
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros
RESULTADO FINANCIERO
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS
Impuestos
RESULTADO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS
OPERACIONES INTERRUMPIDAS
RESULTADO DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS NETA DE IMPUESTOS
RESULTADO DEL EJERCICIO

Control presupuestario

Ingresos

Cuadro con ingresos del mes, acumulados, y comparado con presupuesto y año anterior.

Gastos

Gastos realizados en el mes, acumulados, y comparado con presupuesto y año anterior.

NATURALEZA

COMPRA DE MATERIALES
 SUBCONTRATISTAS
 EXISTENCIAS

CONSUMOS

VEHÍCULOS (ARRENDAMIENTOS, CONSUMOS ETC.)
 OTROS ARRENDAMIENTOS
 SERVICIOS DE PROFESIONALES
 SUMINISTROS
 MATERIAL DE OFICINA
 MENSAJERÍAS
 FOTOCOPIADORA
 REPROGRAFÍA
 CORREO
 MAT DE PEAJE
 SEGUROS
 VIGILANCIA, TRANSPORTE FONDOS
 TRANSPORTES
 GASTOS VARIOS

SERV EXTERNOS

TRIBUTOS
GASTOS DE PERSONAL
OTROS GASTOS DE GESTIÓN
GASTOS FINANCIEROS
GASTOS EXTRAORDINARIOS
AMORTIZACIONES Y FONDOS DE REVERSIÓN
TOTAL GASTOS

Inversiones

Inversiones realizadas en el mes, acumuladas, y comparado con presupuesto y año anterior.

<u>DESCRIPCIÓN</u>
EXPROPIACIONES
EJECUCIÓN DE OBRAS
DIRECCIÓN DE OBRA
INMOVILIZADO DE EXPLOTACIÓN
ASISTENCIAS TÉCNICAS
OTROS DE INMOVILIZADOS
GASTOS FINANCIEROS
<u>TOTAL</u>

Cobros

Control de los cobros, recibidos, pendientes, comparado con presupuesto y año anterior.

Gráficos de resultados



Cuadro resumen financiación ajena

Previsión mensual de pagos y cobros del año completo

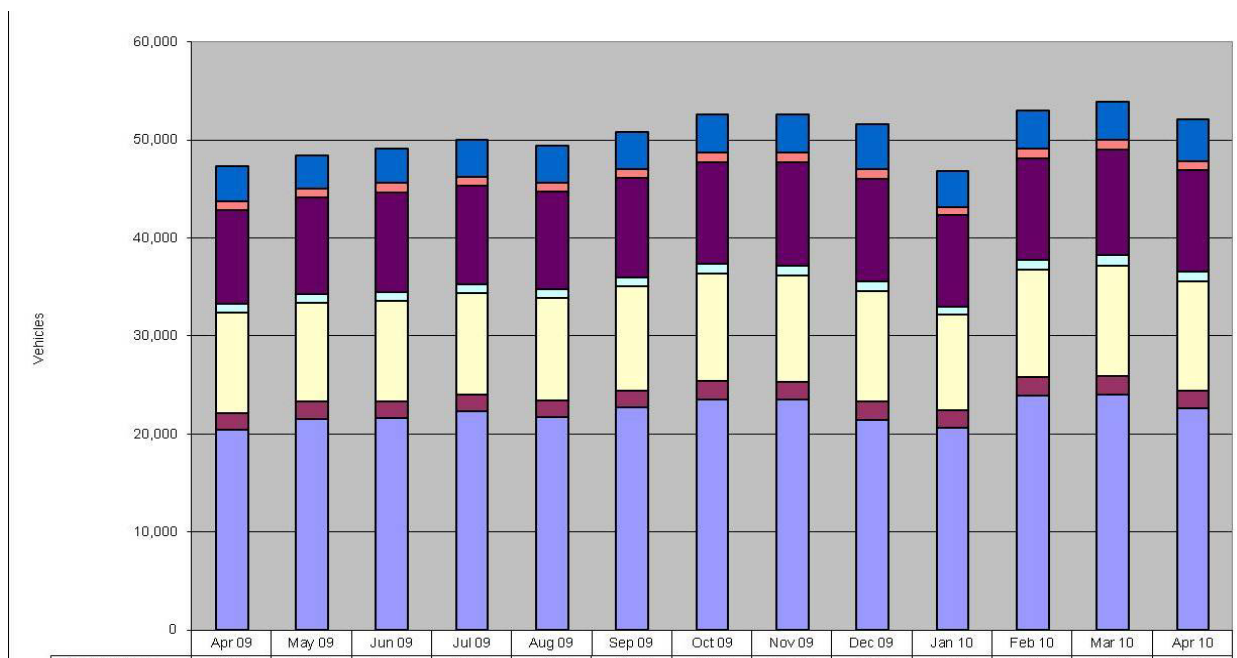
Datos reales y previstos hasta final de año

DATOS TÉCNICOS DE EXPLOTACIÓN

Área de tráfico

- IMD mensual por tramos (mensual y acumulada)
- Ingresos netos por tráfico por tramos (de todo el ejercicio)
- Variaciones mensuales de tráfico e ingresos (datos interanuales)

Tráfico de vehículos mensuales por cada área de peaje de una misma concesión



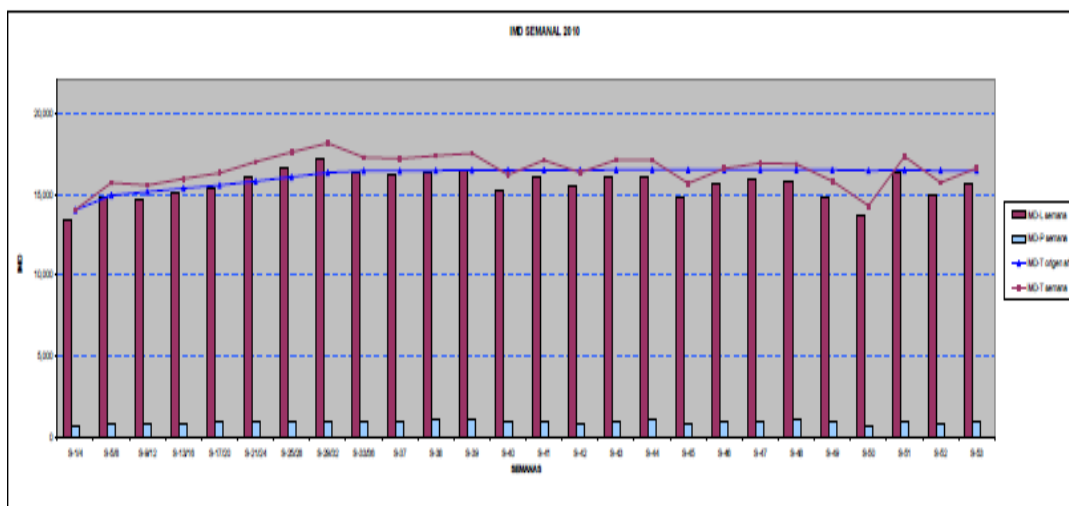
Media diaria de tráfico por cada área de peaje y por mes.

Ingresos netos por tráfico (de todo el ejercicio)

DATOS TRÁFICO-INGRESOS	ENERO...
TRÁFICO	
VEHXKM TOTALES	
VEHXKM COBRO	
IMD TOTAL	
%PESADOS (TOTAL)	
IMD COBRO	
%PESADOS (COBRO)	
TRÁNSITOS	
TRÁFICO POR CATEGORÍA	
LIGEROS	
PESADOS1	
PESADOS2	
TRÁFICO TOTAL	
COMPARACIÓN DE TRÁFICOS	
IMD REAL 2010	
DIF % ACTUAL	
IMD PRESUPUESTOS 2011	
DIF % ACTUAL	
TRANSACCIONES	
TRANSACCIONES LIGEROS	
EFFECTIVO	
TARJETA	
OBE	
TRANSACCIONES PESADOS	
EFFECTIVO TARJETA	
OBE	
TRANSACCIONES TOTALES	
EFFECTIVO	
TARJETA	
OBE	
TRANSACCIONES %	
TRANSACCIONES LIGEROS	
EFFECTIVO	
TARJETA	
OBE	
TRANSACCIONES PESADOS	
EFFECTIVO TARJETA	
OBE	
TRANSACCIONES TOTALES	
EFFECTIVO	
TARJETA	
OBE	
INGRESOS DE PEAJE SIN IVA	
EFFECTIVO	
TARJETA	

OBE	
COMPENSACIONES	
DESCUENTOS	
INGRESOS DE PEAJE SIN IVA	
RATIOS	
%INGRESOS OBE	
%TRANSACCIONES TARJETAS +OBE	
%INGRESOS TARJETA +OBE	
RECORRIDO MEDIO (VEHxKM/Nº TRANSITOS)	
PEAJE MEDIO (INGRESOS/TRANSACCIONES)	
TARIFA MEDIA TOTAL (INGRESOS/VEHxKM)	
TARIFA MEDIA USUARIO (INGR/VEHxKMCOBRO)	

Variaciones mensuales de tráfico e ingresos (datos interanuales)



Área de Accidentalidad

- Accidentalidad en la autopista (con atestado)
- Representación gráfica de accidentalidad por causas
- Puntos negros de la autopista

TRAMO	ACCIDENTALIDAD POR TRAMOS							
	OCURRIDOS EN EL MES ACTUAL				ACUMULADOS EN EL AÑO			
	Nº ACCIDENTES	Nº ACCIDENTES CON VICTIMA	Nº HERIDOS	Nº FALLECIDOS	Nº ACCIDENTES	Nº ACCIDENTES CON VICTIMA	Nº HERIDOS	Nº FALLECIDOS

Indicadores de estado y de calidad

➤ Índices de peligrosidad: Dicho índice se calcula mediante la expresión:

$$IP = N \times 10^8 / (L \times D \times IMD)$$

Donde: N: es el número de accidentes con víctimas, L: es la longitud total de la vía. D: es el número de días. IMD: es la IMD ponderada.

- Disminución de la capacidad

REDUCCIÓN DE CAPACIDAD

$$f,rc= (4*\sum\text{reducciones}) / VxKm\text{ anual}$$

- Reclamaciones de usuarios

Se reflejará por el tipo de reclamación y si existen varias áreas de peaje dentro de la misma concesión, se reflejarán las quejas, por cada área de peaje



- Auscultaciones
- Otros índices de estado y calidad

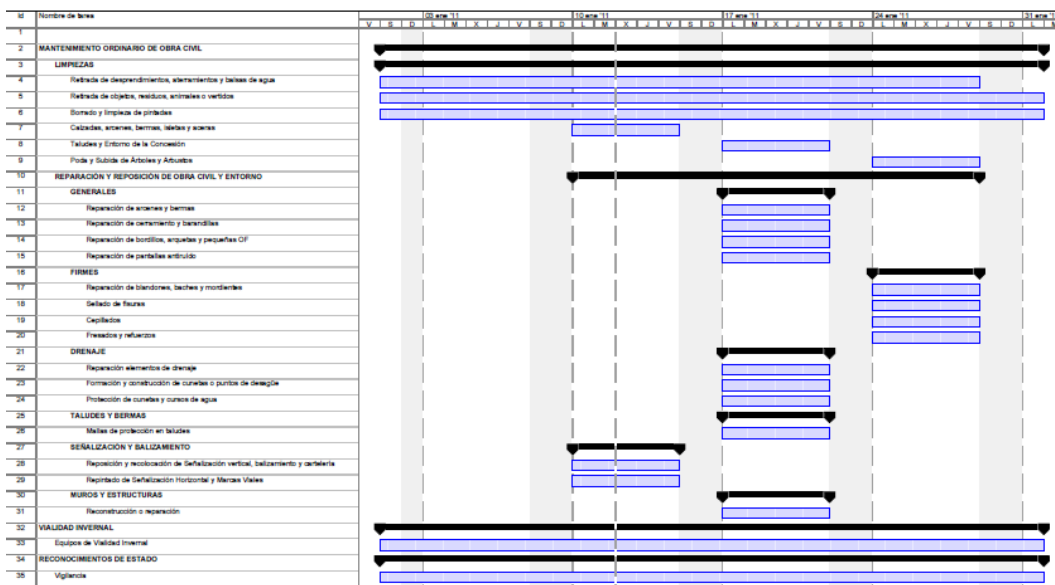
Análisis de los distintos índices de calidad que exige el Pliego, actuaciones realizadas, ensayos, cumplimiento, etc.

Cobro de daños propios a la autovía

Gestión, importe reclamado, cobrado, etc.

Conservación

Listado de tareas más relevantes que se han ejecutado durante el mes.



PERSONAL

Organigrama de la sociedad

(Comentado en puntos anteriores)

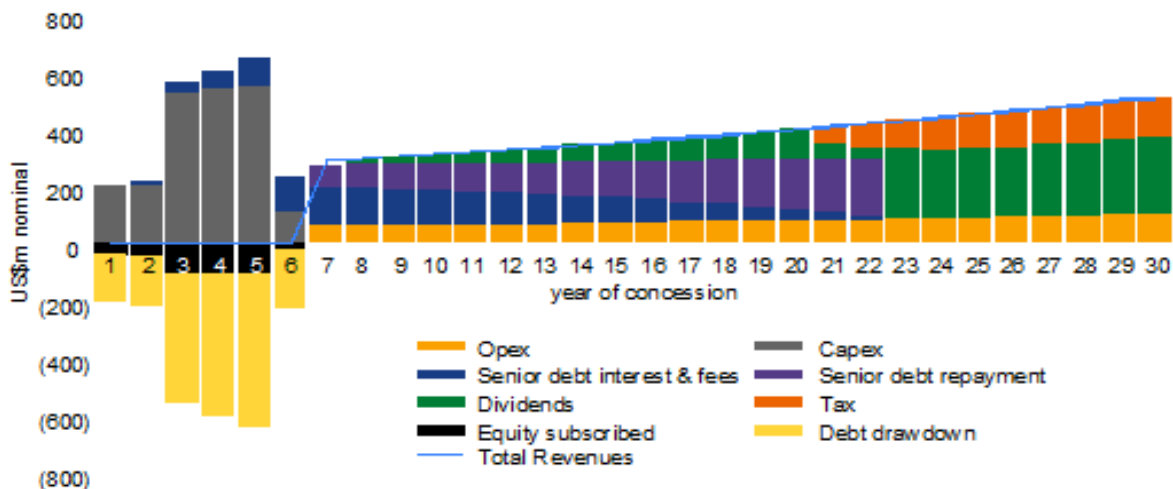
LITIGIOS Y PROCEDIMIENTOS

Resumen y estado de litigios y procedimientos en marcha.

NOTICIAS DE PRENSA

10. SEGUIMIENTO DE LAS ENTIDADES FINANCIERAS.

10.1. Introducción.



Durante el desarrollo del curso y por medio del análisis realizado, en este proyecto, de los distintos contratos de financiación asociados a una concesión, se han identificado los parámetros fundamentales utilizados por las entidades de Crédito para evaluar su exposición al riesgo asociado al cumplimiento de las obligaciones crediticias del concesionario. El objetivo de esta sección es describir como esta información es transmitida y gestionada por las Entidades de Crédito desde el Año 0 (inicio de las obras) hasta la amortización total de la inversión.

Para el desarrollo de esta sección nos hemos basado en el temario desarrollado durante el Módulo V: Financiación Privada de Proyectos Concesionales y demás colaboraciones Público Privadas y adicionalmente en la Reunión de Trabajo organizada el Sábado 09.04.11 con el Responsable Internacional de Riesgos de Financiaciones Estructuradas de una importante entidad de crédito internacional.

Por medio de la reunión de trabajo se a desarrollado una aproximación a como las entidades de crédito se estructuran y organizan para realizar el seguimiento de una concesión durante su desarrollo.

Cada Entidad de Crédito ha desarrollado distintas metodologías de seguimiento con mayor o menor nivel de detalle en función de distintos factores:

- Exposición Crediticia
- Riesgo País (Legislativo/legal, Estabilidad Política...)
- Datos Macroeconómicos Nacionales y Regionales (Crecimiento esperado del PIB).
- Tejido Empresarial en el área de influencia de la infraestructura (madurez y desarrollo de mercados internos).
- Estudio de Parámetros Sociales (expectativas de crecimiento de la población, renta per cápita, % de la población con acceso a educación).

- Proximidad de Infraestructuras similares.
- Planes estratégicos de desarrollo de infraestructuras gubernamentales.
- Participación de Multilaterales.
- Estudio de Informes de Asociaciones Empresariales / Sectoriales.
- Estudio de Informes de Bancos Nacionales / Regionales.
- Informes de Agencias de Rating.

Gran parte de la información, procesos y metodología asociada al seguimiento y monitorización constituye el Know-how de cada entidad y por tanto uno de los valores añadidos que aporta la misma. Consiguientemente el acceso que tuvimos a la misma no fue exhaustivo pero si suficiente para proporcionar una visión informada con datos y ejemplos reales de cómo se desarrolla esta metodología.

10.2. Desarrollo

En este punto trataremos la estructura organizativa, las fases principales, la documentación generada y el flujo de información, y el tratamiento de la información que se realiza para las operaciones de Project Finance.

10.2.1. Estructura Organizativa.

Dentro de la Estructura organizativa de la Entidad de Crédito son tres los Departamentos los que participan de forma más activa en toda operación de Project Finance:

División de Operaciones: Constituida por las distintas Líneas de Negocio responsables de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias (entre otras Banca Mayorista, Banca Minorista).

División de Riesgos: Independiente de la División de Operaciones, reportando directamente al Comité Ejecutivo cuyo propósito es velar por que todos los proyectos emprendidos por la Entidad respondan al perfil de riesgo acordado en cada momento y al seguimiento de los riesgos durante el ciclo de vida de los mismos.

Departamento de Financiaciones Estructuradas: Perteneciente a una de las Líneas de Negocio que constituyen la División de Operaciones, Banca Mayorista, responsable de la originación del negocio (captación de Clientes/proyectos) de modelizarlo, estudiando su viabilidad desde el punto de vista económico y de realizar el seguimiento operativo de cada proyecto.

Departamento de Evaluación de Riesgos: Perteneciente a la parte de la organización que presta servicios de apoyo a las distintas Líneas de Negocio, enmarcado dentro de la División de Riesgo, responsable de estudiar la viabilidad (aceptación / no aceptación) del proyecto propuesto desde el punto de vista del riesgo asociado al mismo (riesgo país, riesgo sectorial, riesgo por concentración...).

Departamento de Seguimiento de Riesgos: Pertenece a la parte de la organización que presta servicios de apoyo a las distintas Líneas de Negocio, enmarcado dentro de la División de Riesgo, responsable de realizar el seguimiento y recomendaciones sobre las operaciones.

10.2.2. Fases de Seguimiento



Por medio del diagrama pretendemos ilustrar las fases en las que las Entidades de Crédito participan y las actividades principales que realizan en cada una de ellas.

El nivel de detalle del seguimiento y recursos comprometidos en cada fase varía en función de la exposición al riesgo que en este caso se encuentra correlacionado con el grado de compromiso de aportación de fondos por parte de la Acreditante. Una vez firmados los contratos, vistos en la sección 6. Documentación Contractual de este trabajo, se inician formalmente los procesos de seguimiento.

Como hemos visto anteriormente los Departamentos de Riesgo y de Financiaciones Estructuradas realizan in-house gran parte de los análisis que comprenden el Due-Dilligence asociado a las fases preliminares y llevan el peso del seguimiento durante la fase de Explotación.

Es también habitual que las Entidades de Crédito hagan uso de Consultores Externos para el análisis/verificación de elementos/procesos específicos que por no constituir el core-business de su negocio no dispongan del un nivel de conocimiento exhaustivo para acotar los riesgos. Típicamente estos son:

- Abogados/Juristas: En especial cuando los proyectos se encuentran en países distintos al propio para el análisis del marco normativo.
- Consultores Técnicos para:
 - o Análisis del Sector

- Estudios de Tráfico
- Seguimiento de Obras

10.2.3. Documentación Comúnmente Generada

10.2.3.1. Waivers

Una vez se ha recibido la solicitud/propuesta por parte del Acreditado solicitando la modificación de una o varias de las condiciones del Contrato de Crédito, el Comité de Riesgos genera un informe sobre el cual basar la resolución de la solicitud. Este informe contiene la siguiente información:

Datos Generales: Titular, Accionistas, Descripción, Rating, Tipo de Operación.

Detalle de la Operación/Tramo: Modalidad, Destino de Fondos, Fuente de Repago, Unidad Proponente, Unidad Booking.

Importe: Multidivisa, Importe Total, Importe Asegurado Importe Asegurado, Importe Toma Final, Inversión Comprometida.

Detalles Operación: Modalidad.

Plazos: Plazo Total, Cash Sweep, Modalidad de Amortización, Validez de la Resolución, Validez de la Oferta, Fecha Firma, Fecha Vencimiento.

Tipo de Interés: Tipo de Interés, Tipo/Tasa de Referencia, Plazo, Margen, Liquidación de Intereses, Pricing Grid.

Rentabilidad

Comisiones: Disponibilidad / Compromiso

Covenants.

Garantías.

Antecedentes.

Solicitud Cliente.

Implicaciones de Riesgos.

Recomendación Negocio.

Resolución.

Covenants

Facilitar Información Financiera
 Cumplir con las obligaciones del contrato
 Negative Pledge, Pari Passu, Cross Default, Clausula MAC
 Cumplimiento de la constitución del FRSD 24 meses
 Cobertura del 100% sobre la financiación del tipo de Interés
 No conceder préstamos a terceros que no sean del curso ordinario del negocio
 Resto de Covenants habituales un Project Finance

Garantías

Pignoración de los derechos de crédito que correspondan a Aguas del Huera en virtud de los Convenios de colaboración
 Promesa prenda sobre las acciones de la Prestataria
 Pignoración de los derechos de crédito derivados del Contrato de Gestión con pagador directo la Administración.
 Pignoración cuantías del proyecto, FRSD 24 meses
 Pignoración derechos de crédito del resto de los Ctos del Proyecto
 Cesión en garantía de los derechos de cobro sobre las tarifas a cobrar de los usuarios

Antecedentes

Waiver Caducado que se solicita reactivación con un incremento de margen de los importes pendientes de disponer llegando al 250pb.

Solicitud Cliente

Esta solicitud de waiver ya se envió y fue aprobado con fecha 26/05/2010. Pero al estar Caducada ruego reactiven la misma.

Como consecuencia del condicionante de DEXIA de incremento de margen ha habido diferentes conversaciones entre la Acreditada y DEXIA, lo cual ha ido retrasando su aprobación por el sindicato, finalmente llegando al acuerdo de un incremento de margen de los importes pendientes de disponer de 250pb.

El otro Banco del Sindicato [redacted] dio su aprobación a la solicitud inicial.

Implicaciones de Riesgos

Esta solicitud de waiver ya se envió y fue aprobado con fecha 26/05/2010. Pero al estar Caducada ruego reactiven la misma.

Como consecuencia del condicionante de [redacted] de incremento de margen ha habido diferentes conversaciones entre la Acreditada y [redacted] lo cual ha ido retrasando su aprobación por el sindicato, finalmente llegando al acuerdo de un incremento de margen de los importes pendientes de disponer de [redacted]



10.2.3.2. Disposiciones de Crédito

Una vez se ha recibido la solicitud/propuesta por parte del Acreditado solicitando la disposición del crédito, el Comité de Riesgos genera un informe sobre el cual basar la resolución de la solicitud. Este informe contiene la siguiente información:

Datos Generales: Titular, Accionistas, Descripción, Rating, Tipo de Operación.

Detalle de la Operación/Tramo: Modalidad, Destino de Fondos, Fuente de Repago, Unidad Proponente, Unidad Booking.

Importe: Multidivisa, Importe Total, Importe Asegurado Importe Asegurado, Importe Toma Final, Inversión Comprometida.

Detalles Operación: Modalidad.

Plazos: Plazo Total, Cash Sweep, Modalidad de Amortización, Valides de la Resolución, Validez de la Oferta, Fecha Firma, Fecha Vencimiento.

Tipo de Interés: Tipo de Interés, Tipo/Tasa de Referencia, Plazo, Margen, Liquidación de Intereses, Pricing Grid.

Rentabilidad: Rentabilidad Neta/CER

Comisiones: Disponibilidad / Compromiso

Covenants.

Garantías.

Antecedentes.

Solicitud Cliente.

Implicaciones de Riesgos.

Recomendación Negocio.

Resolución.

10.2.3.3. Informe Anual de Seguimiento de Operaciones

Todo el peso de seguimiento recae en el informe realizado con una periodicidad preestablecida (anual, semestral, trimestral...) que depende de la exposición al riesgo de las acreditantes. Esta periodicidad se revisa de forma continua dependiendo de la evolución del "Caso Real" respecto al "Caso Base"

El Contrato de Crédito establece una serie de requisitos de información que la Acreditada debe remitir al Agente, tanto en plazo como en forma.

Esta información es remitida al Departamento de Financiaciones Estructuradas, el cual es responsable de revisarla y generar un informe para cada proyecto. El contenido de este informe puede tener una extensión de 15 a 45 páginas en casos normales, dependiendo de los anexos adjuntados:

Página Resumen/Principal: Datos de la Operación, Riesgo Acreditante en MM€, Covenants Principales, Garantías, Información Relevante del Año, Aspectos a Vigilar, Conclusión.

Antecedentes-Descripción de la Operación: Descripción de la Operación, Estructura de la Operación, Garantías del Proyecto, Evolución de la Construcción.

Avance Progresos de las Obras incluyendo desviaciones de costes.

Evolución del Negocio en el Último año: Resultados, Certificado de Fondos Propios.

Previsiones para el Próximo Año.

Posición Actual de Riesgo: Tabla resumen de las posiciones del banco en las diferentes líneas de financiación.

Rentabilidad Anual

Revisión del Rating: Rating interno con el que la Acreditante evalúa cada operación según el riesgo, basado en la evolución del negocio y la capacidad de amortización, implica mayor o menor nivel de seguimiento.

Otra Información Relevante / Waivers Solicitados.

Análisis de Riesgos y Mitigantes: Riesgo de Construcción, de Demanda, de Explotación, Legal, Otros.

Anexos.

(ver ejemplo a continuación)

Nombre del Proyecto:			
Acreditada:			
Sector			
Realizado por:			
Fecha de realización:			
DATOS DE LA OPERACIÓN:			
→ Descripción: Construcción y posterior explotación de una serie de nuevas instalaciones en el		→ Fecha	
		→ Fecha	
		→ Agente	
→ Accionistas (15,0%)		→ Ticket	
→ Unidad Booking: España		→ Margen	
→ Clasificación BIS: Financiación de Proyectos		→ Rating	
		→ Grado	
RIESGO	en MM€	Vto.	Fase
<input type="checkbox"/> Préstamo Senior		Ticket Inic. UW	E. Hold AB
<input type="checkbox"/> Línea IVA		E. Hold Real	Iny. Comer.
TOTAL RIESGO		Salto Vivo	
CONVENANTS Principales:			
.....			
GARANTIAS:			
.....			
INFORMACIÓN RELEVANTE DEL AÑO:		ASPECTOS A VIGILAR:	
.....		
CONCLUSIÓN:			
.....			
.....		

10.2.3.4. Acta de Revisión de Proyectos de Structured Finance

El Departamento de Seguimiento de Riesgos, en base a los Informes Anuales de Seguimiento de Operaciones, elabora el Acta de Revisión de Proyectos de Structured Finance de forma semanal, aunque como ya hemos dicho con anterioridad esto varía según entidades.

Este documento resume la situación de los proyectos que durante ese periodo y según las condiciones contractuales han remitido la información al Agente/Acreditante. La información contenida en este documento consta de:

Nombre del Proyecto: Incluyendo los socios/sponsors y sus participaciones y el sector industrial

Tutela: Unidad bajo la que queda encuadrada

BIS: Tipo de financiación.

Inversión Comprometida.

Rating: Parámetro interno de calificación del riesgo del proyecto que se valora en función del estado de las cuentas, ratios, estado de tráfico, variaciones del plan económico financiero sobre el caso base, observaciones a la sociedad concesionaria, etc. También se tienen en consideración los informes anuales de auditoría a las que la sociedad está obligada así como la documentación incluida en el contrato de crédito que la SPV está obligada a facilitar a la entidad de crédito.

Esta documentación permite a la entidad financiera cuantificar el estado del proyecto, la variación sobre el la situación prevista, las posibles incidencias y la evolución del negocio en un futuro próximo y por tanto estimar el riesgo de incumplimiento de las obligaciones contractuales de devolución de la deuda.

Se asigna una nota o calificación al proyecto de X a Y, siendo los proyectos con nota inferior a Z los que precisan un mayor seguimiento por parte de la entidad.

Situación: en función de la valoración del Rating se establece automáticamente la frecuencia del seguimiento que realiza la entidad. En el ejemplo expuesto pueden observarse tres tipos de situaciones, "1", "2" y "3" cada una de ellas implica una frecuencia de seguimiento o revisión de distinta intensidad (anual, semestral, trimestral, semanal) Próxima Revisión: Fecha prevista para la elaboración del siguiente Informe de Seguimiento de Operaciones.

Observaciones: Resumen de la información crítica/clave de proyecto. Esta información varía de un proyecto a otro en función del Rating. A peor Rating mayor cantidad de información pudiendo ser información relativa al RCSD, de tráfico, de Expropiaciones, de Sobrecostes de obra...

NOMBRE DEL PROYECTO	TUTELA	BIS	COMP.	RTG	LGD	SITUAC.	PR REV.	OBSERVACIONES
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]

10.2.3.5. Informe Consolidado de Operaciones / Riesgos.

En base a los informes generados por las distintas Líneas de Negocio como por el Departamento de Seguimiento de Riesgos se generan informes trimestrales donde se recopila la información relevante en función de:

Tipo de Operaciones / Estructuras de Financiación.

Sectores.

Acreditados.

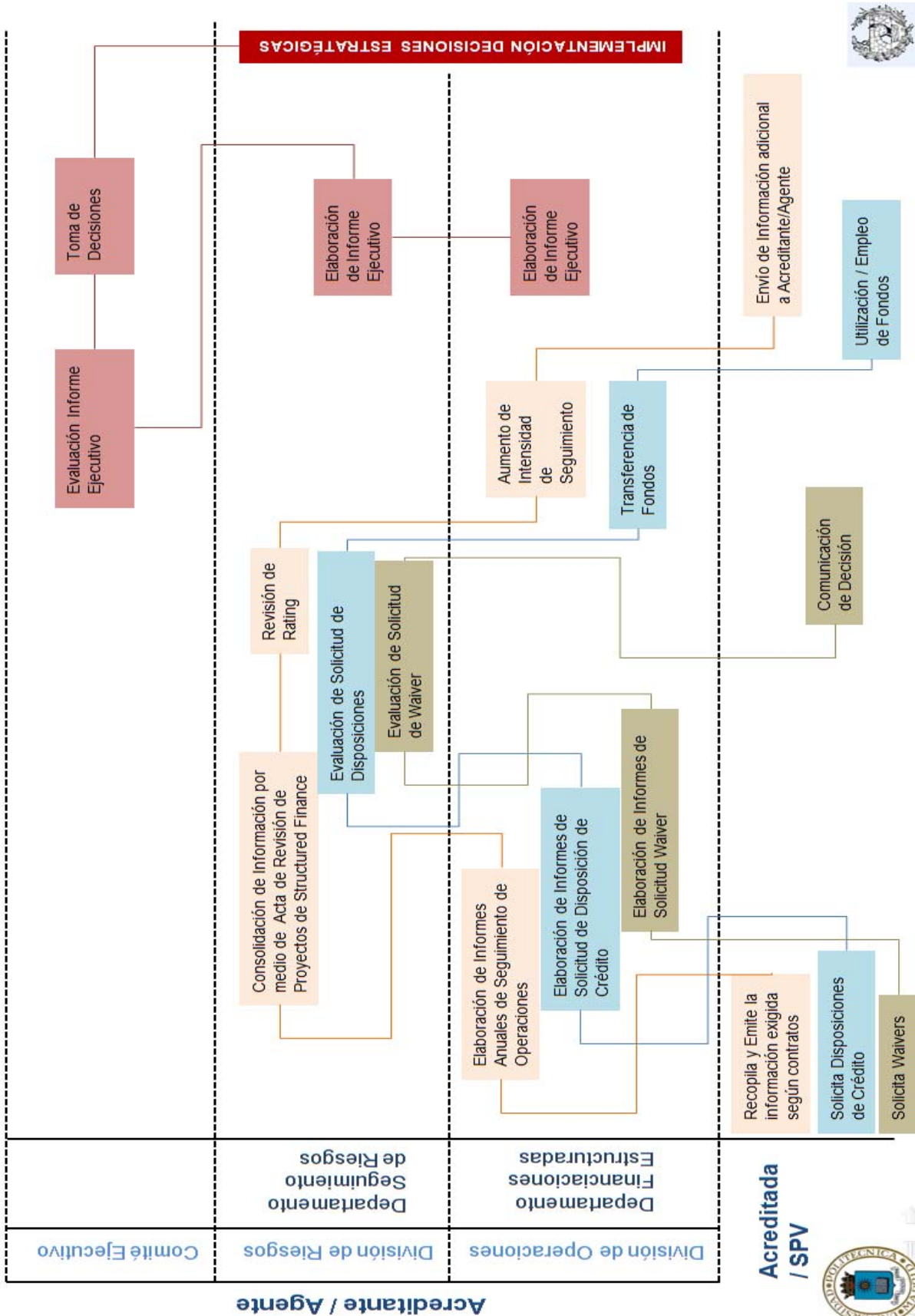
Dispersión Geográfica.

Volumen de Inversión.

Riesgos Principales y medidas de mitigación.

10.3. Flujo de Información

El siguiente diagrama ilustra el flujo de la información generada entre las distintas partes.



11. CONCLUSIONES

- ✓ En este proyecto se ha realizado un análisis de la concesión desde el punto de vista de los distintos agentes que intervienen en las distintas etapas de la vida de la concesión, describiendo funcionalidades y finalidades.

El seguimiento de la concesión se basa en la convergencia de intereses distintos de agentes distintos.

El fin último de para la Administración en que el usuario obtenga el mejor servicio de una infraestructura. Y maneja conceptos como la calidad de la prestación y el precio de la inversión.

El seguimiento que realizan los Agentes Privados se basa en una finalidad de obtención de los mayores beneficios económicos a través de su participación en la colaboración público privada.

Para asegurar la eficacia de la herramienta concesional es básico analizar los riesgos que pueden aflorar en cada fase del contrato. Riesgos que deben ser asumidos por los agentes que más eficazmente puedan gestionarlos: constructores, operadores, agentes financieros, aseguradoras...

A través de los contratos suscritos entre los distintos agentes es posible regular las bases del seguimiento, estructurando los derechos y obligaciones de las partes implicadas.

- ✓ El seguimiento y monitorización es necesario en todas las fases de la concesión y no sólo durante la construcción de las obras.

Buena parte del éxito de la concesión reside en los actos preparatorios. El estudio de la necesidad del proyecto, la elección adecuada del tipo de contrato (colaboración público privada), análisis de la rentabilidad y de la duración adecuada de la concesión, transferencia adecuada de riesgos para la rentabilidad ofrecida, cumplir criterios de Eurostat...

La fase de construcción requiere seguimiento constante para que las indefiniciones o errores del proyecto no supongan un mayor coste en la prestación del servicio. También es necesario un correcto estudio, valoración y aprobación si procede de los posibles modificados.

Durante la fase de explotación es necesario monitorizar el cumplimiento del servicio prestado con los estándares de calidad y disponibilidad adecuados. La Administración ha de autorizar las tarifas percibidas por el Concesionario, asegurarse del grado de satisfacción de los usuarios y comprobar que se cumple el Plan de Explotación y Mantenimiento.

- ✓ La concesión sigue siendo un gran desconocido

A pesar de ser una de las herramientas de mayor proyección en el futuro, y existir una legislación importante al respecto. No existe un Órgano de Excelencia de desarrollo y utilización de la fórmula Colaboración Público Privada (Concesional), que cuide y vele por la correcta utilización y desarrollo de la fórmula concesional.

Es necesario realizar funciones de estudio, planificación y evolución de la fórmula concesional para poder aunar criterios y utilizar las sinergias comunes entre los distintos actores que pueden utilizar esta herramienta. Actualmente sólo existen órganos administrativos con las funciones de vigilancia, inspección y control. Pero existen importantes temas a los que es necesario dar respuesta:

- Proyecto Ley Financiación de las concesiones en los mercados pendiente de aprobación
- Fórmula de aviso e intervención solamente mencionada en la ley
- Aplicación de la Responsabilidad Patrimonial de la Administración ante un posible “default”

La preocupación administrativa actual es optimizar y cumplir los criterios de Eurostat (IGAE). Es necesario un organismo con capacidad de diálogo y negociación con Eurostat.

✓ Importancia de la transparencia y predictibilidad para generar confianza

Conceptos como “Transparencia” y “Predictibilidad” son repetidos por los analistas financieros como factores que contribuyen a generar confianza en los mercados. En el cálculo de la Prima de Riesgo se tienen en cuenta numerosos factores que contribuyen a generar o reducir la confianza de los inversores sobre las capacidades del emisor. Para la reducción de la “imprevisibilidad” se debe:

- A Nivel Sectorial, potenciar y profundizar por medio del marco legislativo los requisitos y obligaciones de Control, Seguimiento y Monitorización de las inversiones en obras públicas bajo el formato de Concesional o otras fórmulas de Colaboración Público Privadas. Contribuyendo a mejorar la “Transparencia” y “Predictibilidad” y a generar un mayor grado de confianza.
- A Nivel macroeconómico, exigir un mayor grado de supervisión y control a las Administraciones Locales y Comunidades Autónomas por parte del Estado Central para garantizar el cumplimiento de los objetivos de control de Déficit Público y Presupuestarios

En España, por cada cien puntos básicos que sube la prima de riesgo se impide la creación de 160.000 puestos de trabajo y cuestan 12.400 millones de Euros de costes adicionales de financiación (fuente: Francisco González, Presidente del BBVA). Referenciando esta afirmación al último presupuesto del Plan Estratégico de Infraestructuras, aproximadamente de 6.000 millones de Euros, se podría financiar dos veces el PEI. Por tanto es básico generar confianza en los mercados para reducir la Prima de Riesgo asociada al Bono Español.

12. REFERENCIAS

12.1. Bibliografía consultada

Public Works Financing Newsletter (<http://www.pwfinance.net/>)

Seopan (<http://www.seopan.es/>)

N. Gregory Mankiw, Macroeconomía, 6a Edición

Banco Mundial (<http://www.bancomundial.org/>)

Fondo Monetario Internacional (<http://www.imf.org/external/index.htm>)

LA INTERNACIONALIZACIÓN DE LA EMPRESA ESPAÑOLA EN PERSPECTIVA HISTÓRICA Julio-Agosto 2009. N.º 849 ICE (<http://www.revistasice.com/es-ES/Paginas/default.aspx>)

Francesc Medall Vela, Estrategias de Internacionalización de las Constructoras Españolas, Tutor: Àlvar Garola Crespo.

Comunidad Europea (http://europa.eu/index_es.htm)

Temario impartido durante la IX Promoción del Master en Gestión de Infraestructuras, Equipamientos y Servicios.

Diversos Contratos de Concesiones

“Valoración de riesgos de un proyecto utilizando el proceso jerárquico de análisis” de Luis Martín Jiménez/ Carmen de la Torre Cuesta.

“Asignación de riesgos en concesiones viales” de Andrés Pereyra.

“Riesgos Económico y Financiero” de Juan Mascareñas.

“Infraestructura Pública y Participación Privada. Conceptos y experiencias en América y España” de José Manuel Vassallo Magro y Rafael Izquierdo de Bartolomé.

Sistema de medición cuantitativa del riesgo operacional en entidades financieras de José Ignacio Giménez Martínez de la Universidad de Comillas.

Dossier de Métodos clave para calcular el Valor en Riesgo de JORGE SOLEY SANZ, del IESE

Pliegos de condiciones particulares de ADIF de aplicación a los contratos para la redacción de proyecto/s, ejecución de las obras, conservación y mantenimiento de las instalaciones de líneas de alta velocidad y financiación de parte de las inversiones.

Trabajo de fin de master de años anteriores:

- Financiación de una concesión en el marco de la crisis actual
- La financiación de las concesiones en España

Contratos consultados:

- Contrato Concesión.
- Contrato Financiación.
- Contrato Construcción.
- Contrato Explotación.
- Contratos de Seguros.
- Contrato Financiación.
- Contrato de Crédito IVA.
- Contrato de Línea de Liquidez.
- Contrato de Coordinación y Garantías.
- Contratos de Cobertura de Riesgos de Tipos de Interés.
- Contratos de Deuda Subordinada de Accionistas.
- Contrato de Apoyo de los Accionistas y Prenda de Acciones.

12.2. Reuniones mantenidas durante el proceso de redacción

Reunión con Director Global de Riesgo de Financiaciones Estructuradas

Gerardo Gavilanes Gineres, Subdirector general de estadísticas

Carlos Mijangos Gorozarri, Director general de operaciones de SACYR

Miguel Ángel Jiménez, Subdelegado del gobierno de concesiones

Eusebio Corregel Barrio, Director de Explotación de Concesiones Ferroviarias de Iridium

Responsables de distintas áreas de sociedades concesionarias del grupo ACS (R2, Hospital de Majadahonda, Metro de Sevilla, CSB, Aupisa, Serranopark.

12.3. Tutor del proyecto

Gerardo Gavilanes Gineres, Subdirector general de estadísticas.

12.4. Autores del proyecto



Nombre: Carlos Sorni Fortea (Coordinador del proyecto)
 Titulación: Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.
 Puesto: Jefe de Proyecto en AYESA.
 Experiencia: diez años en redacción y dirección de grandes proyectos.
 Email: csorni@ayesa.es, csorni@yahoo.es



Nombre: Emilio Gardeta Torrodellas
 Titulación: Arquitecto Técnico, MBA.
 Puesto: Director Servicios de Construcción, Bovis Lend Lease
 Experiencia: 11 años de experiencia nacional e internacional.
 Email: emilio.gardeta@lendlease.com, emilio.gardeta@gmail.com



Nombre: Sergio Herrán Vitoria.
 Titulación: Arquitecto.
 Puesto: Jefe de Proyectos en IRIDIUM (Grupo ACS) en desarrollo y explotación.
 Representante de Iridium en varios Consejos de Administración de las SPV.
 Experiencia: 10 años en redacción y gestión de proyectos, nacional e internacional.
 Email: sherran@iridium-ac.com, serherran@hotmail.com



Nombre: Juan Pablo Matute Tejerina
 Titulación: Arquitecto Técnico
 Puesto: Jefe de Proyectos en IRIDIUM (Grupo ACS).
 Experiencia: 3 años en desarrollo y explotación de concesiones.
 Representante de Iridium en varios Consejos de Administración de las SPV.
 3 años en ejecución de obras de edificación para DRAGADOS, S.A. (ACS)
 Email: jpmatutet@iridium-ac.com, matutejuanpablo@gmail.com



Nombre: Jorge Vitutia San Millán
 Titulación: Ingeniero Electrónico /Ingeniero Industrial.
 Puesto: Cobra Ferrocarriles.
 Experiencia: Gestión y Coordinación Proyectos Alta Velocidad, nacional e internacional.
 Email: jvututia@grupocobra.com, jvututia@hotmail.com