

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE FOMENTO

- 19692** *Real Decreto 1610/2010, de 26 de noviembre, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-2, de Madrid a Guadalajara, y de la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N-II hasta la carretera N-I, para compensar los sobrecostes por obras adicionales y expropiaciones, según lo establecido en la disposición adicional cuadragésima primera de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010.*

Autopista del Henares, S.A., Concesionaria del Estado (Henarsa), es titular de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-2, de Madrid a Guadalajara, y de la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N-II hasta la carretera N-I. La citada concesión fue adjudicada mediante Real Decreto 1834/2000, de 3 de noviembre.

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

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

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

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

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

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

En ese sentido, en el segundo trimestre del año 2010, la citada sociedad concesionaria solicitó, a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, la concesión de un primer préstamo participativo, por valor de 129.154.721,73 euros, por los sobrecostes de las expropiaciones necesarias para la construcción de la autopista de peaje R-2, de Madrid a Guadalajara, y de la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N-II hasta la carretera N-I, abonados o con obligación de ello hasta el 31 de marzo de 2010. La solicitud se acompañaba de una relación completa e individualizada de las fincas y derechos expropiados, precisando su justiprecio, así como de la documentación justificativa del estado de tramitación de cada expediente de expropiación.

La Delegación del Gobierno, tras el análisis de la documentación aportada por Henarsa y la comprobación de que cumple los requisitos para que se le conceda el préstamo participativo, por resolución, de fecha 30 de junio de 2010, aprobó la relación de las fincas y derechos expropiados, en cumplimiento a lo establecido en la citada disposición adicional cuadragésima primera de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010.

Posteriormente, Henarsa solicitó otros dos préstamos participativos. La segunda solicitud, con fecha 13 de julio de 2010, por un importe de 35.841.495,37 euros y la tercera solicitud, con fecha 13 de octubre de 2010, por un importe de 17.864.769,67 euros. Es decir, el importe total solicitado por Henarsa durante este año 2010 ha sido de 182.860.986,77 euros.

Por otra parte, durante la ejecución de las obras, la Dirección General de Carreteras ordenó modificar el proyecto constructivo de la autopista, al objeto de incorporar distintas obras adicionales no previstas inicialmente por un importe de 45.351.840,44 euros, sin IVA.

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

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

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

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

aumento del plazo concesional con un moderado aumento escalonado de tarifas durante el plazo concesional ampliado.

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

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 26 de noviembre de 2010,

DISPONGO:

Artículo 1. *Modificación de la concesión por incremento del plazo de la concesión y de tarifas.*

Se modifica la concesión otorgada por la Administración General del Estado mediante Real Decreto 1834/2000, de 3 de noviembre, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-2, de Madrid a Guadalajara, y de la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N-II hasta la carretera N-I, ampliándose el plazo de concesión establecido en el artículo 10 del citado real decreto e incrementando las tarifas durante dicho plazo ampliado.

Se establece como nueva fecha de finalización de la concesión el 25 de marzo de 2039.

Se autoriza un incremento escalonado extraordinario de tarifas del 1,95 por 100 anual acumulativo durante el plazo ampliado, periodo que se extiende entre el 4 de noviembre de 2024, fecha original de finalización de la concesión y el 25 de marzo de 2039. Este incremento anual de tarifas se aplicará con las revisiones ordinarias y simultáneamente con la de estas últimas.

Artículo 2. *Determinación de la compensación.*

Los ingresos adicionales que obtenga Henarsa por el aumento extraordinario de tarifas y por el alargamiento del plazo concesional desde la fecha original de finalización, se aplicarán exclusivamente para compensar el importe por obras adicionales reconocido, actualizado con el interés legal del dinero desde el 14 de noviembre de 2003, fecha de presentación de la reclamación, hasta el 31 de diciembre de 2010 (fecha de referencia para el reequilibrio) y capitalizado a una tasa del 6,5 por 100 anual, hasta completar dicha compensación.

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

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

Artículo 3. *Ajuste del periodo concesional.*

Se faculta a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje para que si, a la vista de la evolución de los ingresos adicionales generados por la concesión, se previese que la compensación de obras

adicionales y remuneración y amortización de los préstamos participativos va a completarse antes de la finalización del periodo concesional, fije la fecha final definitiva de dicho periodo.

Artículo 4. *Seguimiento y control.*

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

Artículo 5. *Revisión.*

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

Artículo 6. *Plan económico financiero de la concesión.*

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

Artículo 7. *Régimen jurídico de la concesión.*

El régimen jurídico de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-2, de Madrid a Guadalajara, y de la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N-II hasta la carretera N-I, de la que es titular Autopista del Henares, S.A., Concesionaria del Estado, será el vigente, con las modificaciones que se contienen en este real decreto.

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

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

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid, el 26 de noviembre de 2010.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,
JOSÉ BLANCO LÓPEZ