

EL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL TREN DE ARGANDA

Francisco Javier de Águeda Martín

*Director General de Carreteras de la
Comunidad de Madrid*

RESUMEN

La Comunidad de Madrid firmó en 1997 contrato de concesión para la construcción, conservación y explotación de una línea ferroviaria entre Madrid ciudad (Vicálvaro), Rivas y Arganda, con una longitud de trayecto de 20 kilómetros y 5 estaciones.

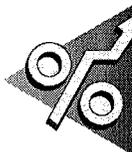
El sistema de financiación de esta nueva línea ha utilizado técnicas de financiación extrapresupuestaria basados en el régimen de la concesión administrativa, que aunque ha estado olvidado durante muchos años en España, pervive en el articulado de la Ley de Transportes Terrestres actualmente vigente.

El artículo explica el proyecto, el proceso de elaboración de la concesión y las bases jurídicas de la misma.

Las obras de dicha vía ferroviaria están actualmente en curso y podrán terminarse a finales de 1998.

1. INTRODUCCIÓN

En agosto de 1996, después de importantes estudios de demanda por parte del Consorcio Regional de Transportes, se llegó a la conclusión de que el corredor paralelo a la N-III entre el municipio de Madrid y el de Arganda del Rey pasando por Rivas Vaciamadrid, tenía una capacidad de desarrollo y de generación de viajes muy importante. A la vista de los datos que ofrecían dichos estudios, se llegó a la decisión de la licitación de una



estructura ferroviaria que uniese ambos municipios a través del intercambiador que ya el Plan de Ampliación del Metro de Madrid estaba construyendo en Vicálvaro.

Las estimaciones iniciales de la inversión necesaria, que ya se preveían estar por encima de los 15.000 Millones de pesetas, tropezaban con la dificultad de su financiación por vía estrictamente presupuestaria.

2. BASES JURÍDICAS DE LA CONCESIÓN

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) ya indica en los artículos 157 a 165 la posibilidad de que la Administración someta a concurso la construcción y explotación conjuntamente de una nueva línea de ferrocarril que no forme parte de la Red Nacional Integrada. Podemos recordar que el artículo 155 de la propia Ley define a la Red Nacional Integrada del Transporte Ferroviario como el conjunto de líneas y servicios ferroviarios de transporte público que deban formar parte de la estructura básica del sistema general del transporte ferroviario. El propio artículo indica que la determinación concreta de las líneas ferroviarias que componen dicha Red Nacional Integrada se realizará por el Gobierno previo informe de las Comunidades Autónomas afectadas, y añade que cuando el nuevo recorrido se halle íntegramente comprendido en el territorio de una Comunidad Autónoma la referida determinación del Gobierno estará subordinada a que medie acuerdo favorable de dicha Comunidad, salvo que la incorporación se justifique en intereses superiores constitucionalmente garantizados.

De este modo, la determinación de que una determinada nueva línea de ferrocarril esté o no dentro de la Red Nacional es potestad de la Comunidad Autónoma dentro de la cual se encuentre íntegramente comprendido el recorrido de dicha línea. Subsiguientemente, en el caso de que la línea en cuestión no forme parte de la Red Nacional Integrada, puede ser sometida a concesión administrativa, que en el caso de una concesión de construcción y explotación conjuntas tiene un plazo máximo de 99 años.

Es interesante añadir aquí que el artículo 19.4 de la misma Ley, admite un régimen especial de compensación económica u otras formulas de apoyo a las empresas concesionarias por parte de las Administraciones afectadas, estableciendo tarifas a cargo del usuario más bajas de las que resultarían por aplicación del estricto equilibrio económico en los servicios en los que existan motivos económicos y sociales para ello.

El caso del tren de Arganda caía perfectamente en todo lo especificado en la LOTT. Esto no es especialmente relevante si se tiene en cuenta que ya a mediados del siglo XIX gran parte de las primeras líneas de ferrocarril que se construyeron en España se hicieron a través del sistema de concesión. Este sistema, aunque en desuso durante muchos años en la práctica, se mantuvo en la legislación aplicable, hasta el punto de llegar a nosotros incluida en la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre actualmente vigente.



Un punto importante a añadir aquí es que el artículo 176.1 de la repetida Ley indica que corresponde a RENFE explotar los ferrocarriles comprendidos en la Red Nacional Integradada, y en el caso de los ferrocarriles que son competencias de las Comunidades Autónomas o de los Ayuntamientos, RENFE debe explotar dichos ferrocarriles cuando dichas entidades le encomienden dicha gestión. Así pues, dadas las condiciones jurídicas que se han expuesto más arriba, el nuevo ferrocarril de Arganda no estaba necesariamente abocado a una explotación por parte de RENFE.

3. EL CONCURSO

De esta forma se decidió sacar a concesión la citada nueva línea ferroviaria, lo que se llevó a cabo en el mes de noviembre de 1996 dándose un plazo de tres meses a los posibles consorcios licitadores para la presentación de ofertas.

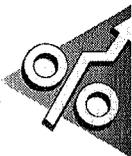
El concurso fue adjudicado a finales del mes de febrero del presente año al Consorcio formado por Metro de Madrid, Fomento de Construcciones y Contratas, OCP y el Grupo Cubiertas-Entrecanales por un total de 18.035 Millones de pesetas. Dicha cifra incluye tanto la construcción de la propia línea ferroviaria como la de cuatro estaciones intermedias, la última de las cuales, que estará cerca del centro del casco urbano de Arganda, es enterrada. La obra en estos momentos está muy avanzada, con un 50% del movimiento de tierras realizado, la cimentación y las pilas del Puente sobre el río Jarama terminadas y las estructuras de las estaciones en avanzado estado de construcción. A las instalaciones antedichas se deberá añadir el material móvil, que en buena parte será nuevo, el sistema de seguridad e incluso el pago de las expropiaciones, todo ello incluido en la cifra de inversión global.

Tras diferentes negociaciones, tanto con los municipios afectados, como con los propietarios que deberían ser objeto de expropiación, y tras múltiples compensaciones de prestaciones mutuas, el presupuesto final previsto de la obra asciende a 18.850 millones de pesetas; el complemento sobre la oferta inicial será objeto de un endeudamiento complementario por parte de la empresa concesionaria sin que se alteren las condiciones de la oferta inicial para la Administración que a continuación se detallan.

4.- LA FINANCIACIÓN

La financiación está liderada por Caja Madrid y se está distribuyendo en este momento en el mercado financiero con un notable éxito.

De este modo, la concesionaria una vez terminada la construcción de la infraestructura de referencia se resarce por dos vías, la primera de ellas es el pago del billete que el usuario del tren debe abonar en taquilla por su utilización; la segunda parte es una compensación por parte de la Administración que en principio cubre el resto del déficit de la cuenta de explotación del concesionario. El concesionario sin embargo corre con un



determinado porcentaje de riesgo, ya que no está garantizada la compensación automática de todos sus gastos. La oferta del concesionario incluye un esquema de tarifas y compensaciones que él propone, pero no hay garantía por parte de la Administración que, al reducirse el tráfico real respecto a las expectativas, no pueda producirse un déficit de explotación.

La legislación española tiene previstos mecanismos de revisión de tarifa y otras condiciones de explotación que ya estaban recogidas en la Ley de 1972 de Autopistas de Peaje y que últimamente, a través del artículo 164 de la Ley 13/1995 de 18 de mayo de Contratos de las Administraciones Públicas, ha quedado consagrada en la Legislación Estatal Básica. Según este artículo

«La Administración podrá modificar por razones de interés público las características del servicio contratado y las tarifas que han de ser abonadas por los usuarios.

Cuando las modificaciones afecten al régimen financiero del contrato, la Administración deberá compensar al contratista de manera que se mantenga el equilibrio de los supuestos económicos que fueron considerados como básicos en la adjudicación del contrato».

Este texto articulado garantiza de alguna manera que no se van a producir déficits continuados a lo largo de todo el período de explotación para el concesionario, ya que llegados a la situación de claro perjuicio para el mismo, la Administración debe reconsiderar las condiciones económicas de la concesión para que se llegue al equilibrio de la misma. El recurso a este artículo en el Pliego de Condiciones del Tren de Arganda ha sido probablemente la principal causa del éxito de la licitación objeto del concurso que nos ocupa.

5. EL PROYECTO

El proyecto en ejecución consiste en una infraestructura ferroviaria de vía doble, de unos 20 Kms. De longitud, con 4 estaciones intermedias entre el distrito madrileño de Vicálvaro y la población de Arganda del Rey. Dichas estaciones intermedias están situadas en Rivas Urbanizaciones, Rivas Pueblo, La Poveda y la Estación terminal de Arganda del Rey.

La terminal del lado Vicálvaro, se sitúa en continuidad con la prolongación de la línea 9 de Metro, que en este momento realiza la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, con lo que el viajero puede, sin bajarse del tren, acceder directamente a dicha línea 9. La estación de Vicálvaro tiene un andén central que permite la incorporación de los trenes con origen Arganda, cuando la frecuencia de la circulación de los convoyes de la línea 9 de Metro lo permiten. En principio, se prevé que un convoy de cada tres sea el que parta en dirección Arganda; en fase de explotación normal, la frecuencia será de uno por cada cuatro convoyes de metro.



La concesión tiene vigencia hasta el 31 de diciembre del año 2.029, fecha en la que revertirán a la Comunidad de Madrid las instalaciones y el material móvil, de acuerdo con lo que indica la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas en su Artículo 165 y la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en su Artículo 163.

Los fondos que se aportan para la construcción del ferrocarril provienen en parte por el capital propio aportado por el concesionario, hasta un total del 20% de la inversión. La estructura de tarifas propuesta comprende una serie de precios de los billetes sencillos entre Vicálvaro - Rivas, Vicálvaro - Arganda, Rivas - Arganda, etc. y una serie de precios por títulos de viajes comprados en bloque; la oferta del concesionario adjudicatario comprende la aceptación del abono de transportes que emite el Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid, a través del cual el usuario, pagando una cantidad mensual, tiene derecho a la utilización de forma ilimitada de todos los transportes públicos en determinadas zonas de la Comunidad.

La compensación que se debe añadir a los ingresos antedichos, se calcula por la multiplicación de una compensación media por viajero por el número de viajeros por día que utilizan el tren, con un máximo igual al número de viajes estimado por el adjudicatario durante cada uno de los años de la concesión, y que para el año 1999 se estima en 19.200 viajeros diarios. De esta forma se evita, por una parte que el concesionario pudiese obtener unos beneficios desmesurados, y por otra que pueda equilibrar su cuenta de explotación con la inclusión de un beneficio razonable.

El Pliego de Cláusulas solicitaba igualmente por parte del licitador la propuesta de una evolución tanto de las tarifas como de las compensaciones a lo largo de la concesión; es interesante señalar que este hecho ha producido claros beneficios para la Administración concedente, ya que las ofertas recibidas proponían una evolución de las tarifas y de la compensación inferior a la evolución prevista del índice de precios al consumo. Si el pliego no hubiese hecho mención de dicha posibilidad para el ofertante, con toda probabilidad se hubiese aplicado a lo largo de la concesión un incremento de tarifas directamente ligado a dicho índice; sin embargo el simple juego del mercado que ha provocado la petición de ofertas a este respecto, ha producido un beneficio claro para la Administración por este concepto.

Por otra parte el Pliego de Cláusulas obligaba a todo ofertante al establecimiento de un fondo de reversión durante los últimos cinco años de la concesión; durante dicho período el concesionario está obligado a reservar al menos el 20% anual de las compensaciones tarifarias que le transfiere la Comunidad Autónoma de Madrid, con un mínimo de 25 Millones de pesetas anuales en valor actual, para la formación de dicho fondo de reversión. Dicho fondo se utiliza al final de la concesión para arreglar los desperfectos que a juicio de la Administración pueda tener la infraestructura en el momento de su reversión a la Comunidad Autónoma.

La construcción del tren de Arganda, que dado el carácter del adjudicatario será el Metro de Arganda, dará un servicio de acceso directo al centro de la ciudad de Madrid, a una



población que actualmente es de 50.000 habitantes, en el año 2000 está previsto que alcance los 93.000 y en el año 2010 los 175.000.

El material móvil adjudicado es similar al de los convoyes de la serie 5000 del Metro de Madrid aunque circularán a velocidades superiores de las habituales en estos convoyes, hasta alcanzar los 110 Km/hora, mediante la incorporación de motores especiales trifásicos. A la nueva línea se adaptará el sistema de seguridad de las nuevas líneas de Metro de Madrid, el llamado A.T.P. (Protección Automática del Tren).

El trazado en alzado de la línea ferroviaria es, en su mayor parte, en superficie; sin embargo, al pasar por los núcleos de población más importantes, pasa a ser un trazado en trinchera profunda en Rivas, e incluso a un trazado subterráneo en la estación de Rivas Urbanizaciones y, como se ha dicho antes, en la estación terminal de Arganda. Se han previsto igualmente aparcamientos disuasorios con un total de 940 plazas entre todas las estaciones.

El trazado en planta tiene en cuenta todas las sugerencias de tipo medioambiental proporcionadas por numerosos organismos públicos y privados, incluyendo dos organizaciones ecologistas.

La financiación del tren de Arganda que acabamos de exponer, que por lo tanto se convierte en la prolongación de la línea 9 de Metro hasta Arganda, tiene características que la diferencia fundamentalmente de otros tipos de financiación de líneas ferroviarias. Por una parte se trata de una financiación integral por parte del capital privado, ya que la Administración concedente no desembolsa ningún capital hasta que empiece la explotación de la línea, en cuyo momento se empiezan a devengar las compensaciones que tiene previsto el Pliego de Cláusulas. Por otra parte se trata de la primera vez que el Metro de Madrid sale del propio municipio de Madrid para atravesar otros municipios de la Comunidad Autónoma. Por último se trata de la construcción de una línea de 20 Kms. de estructura ferroviaria «ex-novo» en un plazo que se puede calificar de récord, puesto que dicha prolongación de la línea 9 de Metro está prevista ser finalizada e inaugurada a finales de 1998.

Como detalle final de esta actuación, primera que se hace en España desde hace muchos años para la concesión de una línea ferroviaria de transporte de viajeros, es relevante indicar que el concesionario está obligado a realizar una inversión máxima de 100 Millones de pesetas en la construcción de una vía ciclista de carácter lúdico de 30 Km. de longitud utilizando una infraestructura ferroviaria desafectada desde hace unos 50 años en las inmediaciones de Arganda. Actualmente esta infraestructura comprende únicamente la plataforma de la antigua vía de tren, a la que se le han quitado las traviesas y los raíles, pero que de otra manera está en un estado muy aceptable. La actuación consistirá en la construcción de una vía de paseo ciclista de 3 metros de ancho con la rehabilitación simultánea de las estaciones del antiguo trayecto que están desafectadas, para convertirlos en lugares de descanso y esparcimiento a lo largo de dicha vía, que hemos denominado la *Vía Verde del Tajuña*.

