

### ÍNDICE

1. REVISION ANALÍTICA Y PREVISIÓN DE ACTUACIONES
  - 1.1. Actuaciones en el último cuatrienio
  - 1.2. Actuaciones previstas
2. FINANCIACION DE LAS INVERSIONES
  - 2.1. Actuaciones en el último cuatrienio
  - 2.2. Actuaciones previstas
3. INSTRUMENTOS JURÍDICOS PARA LA FINANCIACION DEL SISTEMA

## IX. Inversiones y actuaciones previstas

### 1. REVISIÓN ANALÍTICA Y PREVISIÓN DE ACTUACIONES

#### 1.1. ACTUACIONES EN EL ÚLTIMO CUATRIENIO

El cuadro que se muestra a continuación recoge el volumen de inversiones realizadas en el sistema de transporte terrestre insular en el último cuatrienio.

Las actuaciones se desglosan en inversiones realizadas en la red viaria insular, aquellas dirigidas a financiar grandes infraestructuras de finalidad principalmente intermodal y que serían las contenidas en el Eje Transinsular de Transportes de Canarias y en lo que hace referencia específicamente al transporte regular colectivo de viajeros, se deslindan las que tienen su cobertura a través del Convenio Insular de Transportes de aquellas otras que obedecen a la implantación del tranvía en el área metropolitana.

GASTOS DE CAPITAL	Miles de Euros				
	2004	2005	2006	2007	TOTAL
Redes viarias	29.440	17.553	17.576	24.923	89.492
Infraestructuras Multimodales	2.714	2.769	2.769	2.846	11.098
Transporte colectivo					
a) Cias. de Guaguas	11.544	13.107	1.903	14.311	40.865
b) Tranvía	22.602	73.963	136.358	61.334	294.257
<b>TOTAL GASTOS DE CAPITAL</b>	<b>66.300</b>	<b>107.392</b>	<b>158.606</b>	<b>103.414</b>	<b>435.712</b>

Como se deduce de la tabla precedente, algo más de las dos terceras partes de los gastos incurridos obedecen a las obras derivadas de la puesta en funcionamiento del tranvía, mientras que los operadores de guaguas reciben algo menos del 10%, importe con el que se financia, entre otras finalidades, la adquisición de flota.

#### 1.2. ACTUACIONES PREVISTAS

No resulta sencillo determinar en un horizonte temporal largo, diez años, cuales pueden ser las actuaciones que se acometerán; en el siguiente cuadro y fundiendo toda la información disponible se intenta establecer un horizonte de gasto que, de alguna manera, pudiera considerarse comprometido o razonablemente ejecutable. Se podrá observar que no se hace mención a actuaciones que aunque posible están aún muy indefinidas, como podrían ser las líneas tranviarias a las Teresitas o la extensión hasta el aeropuerto de Los Rodeos, igualmente, no se considera en las cifras ninguna actuación relacionada con el posible corredor ferroviario.

GASTOS DE CAPITAL				
	2008/2009	2010/2016	TOTAL	%
Redes viarias	142.272	887.850	1.030.122	75,7 %
Infraestructuras Multimodales	0	192.150	192.150	14,1%
Transporte colectivo			0	0,0%
a) Cias. de Guaguas	16.641	77.000	93.641	6,9%
b) Tranvía	45.139	0	45.139	3,3%
<b>TOTAL GASTOS DE CAPITAL</b>	<b>204.052</b>	<b>1.157.000</b>	<b>1.361.052</b>	

Las infraestructuras intermodales contemplan la construcción de carriles BUS-VAO por un importe próximo a los 153 millones de euros, tal y como se recoge en el Eje Transinsular de Infraestructuras de Canarias.

Por otro lado, las inversiones en "Cias. de Guaguas" se circunscriben a la inversión de reposición en flota que garantice una adecuada antigüedad media de ésta.

Por último, en el epígrafe "Tranvía" se consideran las inversiones precisas para ejecutar la línea 2, que debe entrar en servicio en el ejercicio 2009.

## IX. Inversiones y actuaciones previstas

### 2. FINANCIACION DE LAS INVERSIONES

#### 2.1. ACTUACIONES EN EL ÚLTIMO CUATRIENIO

En el cuadro que sigue se realiza una estimación de cómo han podido ser financiadas las inversiones que se han realizado en el último cuatrienio y que Administración ha cubierto dichos gastos. El hecho de que parte de dicha financiación no sea afectada hace, en ocasiones, difícil determinar la Administración financiadora; por otro lado, hay que tener en cuenta que parte de los fondos pueden ser de procedencia europea.

FINANCIACIÓN DE LAS INVERSIONES	Miles de Euros				
	2004	2005	2006	2007	TOTAL
Administración Gral.Estado	28.112	19.973	27.790	77.277	153.152
Comunidad Autónoma Canaria	12.214	16.465	10.089	2.846	41.614
Cabildo Insular	18.001	6.063	0	21.621	45.685
Ayuntamientos	1.463	1.949	0	2.066	5.478
Otros	40.976	10.172	79.589	59.046	189.783
<b>TOTAL FINANCIACION</b>	<b>100.766</b>	<b>54.622</b>	<b>117.468</b>	<b>162.856</b>	<b>435.712</b>

El primer dato a destacar del anterior cuadro es que prácticamente el 44% de los fondos se encuentran consignados en el epígrafe "Otros", dicho epígrafe recoge el préstamo que Metropolitano ha obtenido del Banco Europeo de Inversiones (BEI) para financiar las infraestructuras de la línea 1 del tranvía.

En lo que hace referencia a las aportaciones del Estado, éstas tienen una triple componente; por un lado, a través de los Convenios Insulares la Administración General del Estado financia el transporte insular, la financiación contenida en dicho instrumento no especifica a que finalidad (gasto corriente o de capital) han de aplicarse los fondos aportados, por lo que a la hora de calcular que parte de los 33,8 millones de euros que aportó el Estado en el cuatrienio 2004-2007 se han dedicado a inversiones se ha recurrido a la ficha financiera que justificó dicho gasto y que establecía que, aproximadamente, un 31% de total de los mismos se destinarían a cubrir gastos de capital.

Por otro lado, el Estado financia la construcción de nuevas carreteras en las isla a través del los Convenios que firma con la Administración Autonómica. Como se vio en el punto 9.1.1 el gasto incurrido por este concepto rondó los 89,5 millones de euros en el último cuatrienio; al no poderse precisar la fuente de financiación de este gasto, se ha optado por atribuírselo en su totalidad a la Administración General del Estado que, en cualquier caso, es el principal financiador de estas infraestructuras.

Por otro lado, también la Administración del Estado ha contribuido a financiar las infraestructuras del tranvía. No se dispone de una cifra exacta sobre el volumen de dicha financiación, por lo que se ha optado, a los efectos del presente análisis, por igualarla al volumen de fondos necesarios para cubrir el diferencial de financiación preciso que satisface los compromisos de gasto.

En cuanto a la Comunidad Autónoma de Canarias, sus compromisos se inscriben también en tres grandes líneas de acción; la primera la representa los gastos derivados de las infraestructuras previstas en el Eje Transinsular y que han supuesto unos compromisos de gasto para el cuatrienio 2004-2007 próximo a los 11,2 millones de euros.

Una segunda línea de financiación deriva de las obligaciones adquiridas referidas al tranvía, donde, según el contrato de concesión, el Gobierno Regional se compromete a dedicar 26,5 millones de euros entre el 2004 y el 2006.

Por último, y para completar las aportaciones del Gobierno Autónomo, hay que considerar el pago de 4 millones de euros que, en el año 2005, realizó para concluir las obras del Intercambiador de Santa Cruz de Tenerife.

El Cabildo Insular, con un 10,5% del total de fondos, es la segunda Administración por volumen de aportaciones al sistema; dicha aportación, que ronda los 45,7 millones de euros, va destinada en casi un 49% a financiar los gastos de capital de los operadores de transporte regular por carretera (TITSA y Transportes La Esperanza) y el resto a satisfacer las obligaciones derivadas de sus compromisos con Metropolitano.

Por último, en lo que se refiere a los Ayuntamientos, sus aportaciones van dirigidas a cubrir parte de los gastos de capital incurridos por la prestación de servicios urbanos en sus respectivos términos municipales. Son tres las Administraciones Locales que aportan al sistema, Santa Cruz de Tenerife, La Laguna y Adeje.

## IX. Inversiones y actuaciones previstas

En el contrato de concesión de Metropolitano se recogen aportaciones por parte de "Ayuntamientos", entre 2004 y 2007, por importe de unos 6 millones de euros; presumiblemente dichas aportaciones corresponderían a las dos Corporaciones integrantes del área metropolitana y no se tiene constancia de que se hayan realizado, por lo que no han sido consideradas.

### 2.2. ACTUACIONES PREVISTAS

Al igual que se afirmaba que existe una gran incertidumbre sobre las acciones que se podrán acometer en el futuro mediano, la financiación de éstas, que es la que muestra el siguiente cuadro, también está sujeta a un alto grado de indefinición; en cualquier caso, con la información disponible se puede realizar la siguiente aproximación:

FINANCIACIÓN DE LAS INVERSIONES				
	2008/2009	2010/2016	TOTAL	%
Administración Gral. Estado	63.713	814.035	877.748	65,0%
Comunidad Autónoma Canaria	70.532	76.860	147.392	10,9%
Cabildo Insular	13.677	212.275	225.952	16,7%
Ayuntamiento	600	15.400	16.000	1,2%
Otros	45.139	38.430	83.569	6,2%
<b>TOTAL GASTOS DE CAPITAL</b>		<b>1.157.000</b>	<b>1.350.661</b>	

Como se observa, el Estado se erige en el principal financiador, alcanzando, prácticamente, las dos terceras partes del gasto total previsto.

La Comunidad Autónoma, en el primer bienio, circunscribe su actuación, principalmente, a financiar carreteras, dedicando, marginalmente, un pequeño importe de su contribución a potenciar la renovación de flota para conseguir reducir el impacto medioambiental que originan las emisiones de los transportes públicos. En el segundo bienio, su acción se focaliza en los carriles BUS-VAO, a los que destina el 80% de sus aportaciones.

El Cabildo Insular destina sus recursos, básicamente, a carreteras, previéndose que consolide un gasto medio anual en éstas, durante el periodo 2010/2016, que se mueva entre los 22 y 24 millones de euros. El resto de sus recursos se destinan al servicio regular de viajeros.

Los Ayuntamientos centran su financiación en la renovación del parque móvil adscrito a la prestación del servicio urbano en sus respectivos términos municipales, aproximadamente el 20% de los costes derivados de la inversión en flota deberán ser cubiertos por los tres Consistorios que asumen el servicio público en su término municipal.

Por último "Otros" recoge, en el primer bienio, los créditos obtenidos por Metropolitano para financiar las obras de la línea 2 del tranvía y en el septenio ulterior la financiación que el Eje Transinsular prevé provenga de fuentes privadas para acometer las inversiones en él recogidas.

### 3. INSTRUMENTOS JURÍDICOS PARA LA FINANCIACION DEL SISTEMA

Entre los instrumentos que se utilizan por la diferentes Administraciones con competencia en el ámbito del transporte, los más importantes, en la actualidad, serían:

1. Los Convenios de carreteras, éstos son firmados por la Administración General del Estado y la Comunidad Autónoma y se dirigen a financiar la red viaria general que no es competencia de los Cabildos. Su propia existencia y recursos está muy condicionada por el ciclo político, pues al haberse transferido las competencias en carreteras a la Comunidad Autónoma en la década de los 80 del pasado siglo, el Estado no viene, en principio, obligado a intervenir en la financiación de estas infraestructuras.

Parece razonable pensar que el instrumento no desaparecerá, máxime cuando aún quedan importantes infraestructuras viarias por acometer en la isla, aunque la dotación presupuestaria de los mismos puede sufrir oscilaciones en las que en estos momentos puede influir la situación económica.

2. Los Convenio Regional de Transportes/Convenios insulares son otros de los instrumentos utilizados para allegar fondos al sistema. En principio, parece existir consenso entre las diferentes Administraciones en el hecho de mantener esta vía de financiación expedita aunque quizás sufra alteraciones respecto a su estructura actual principalmente motivadas por el cambio de naturaleza jurídica que puedan sufrir las aportaciones de Estado (hasta la fecha se reputaban transferencias aunque parece que deberán, en adelante, considerarse subvenciones).

En estos momentos, estando en proceso de negociación el segundo Convenio, que cubriría el período 2008-2011, no se puede tener certeza sobre el volumen de fondos que pueda provenir de este instrumento, aunque la situación económica hace presumir que, en el medio plazo, no haya variaciones sustanciales respecto al cuatrienio precedente.

3. El Eje Transinsular de Transportes es un instrumento creado para financiar grandes infraestructuras intermodales que favorezcan el tráfico de personas dentro del archipiélago y que vinculen de una manera eficaz éste con el esquema de redes transeuropeas.

Las inversiones están definidas en un documento aprobado por el Gobierno Regional y su ámbito de vigencia abarca hasta el 2016, aunque el bajo nivel de ejecución de las acciones previstas, responsabilidad que ha recaído sobre los Cabildos por vía convenial, así como la crisis económica, puede llevar a replantear el alcance de esta opción estratégica.

4. Recientemente el Gobierno de Canarias ha puesto en marcha un Plan para favorecer la renovación de la flota regular sustituyendo unidades añosas por otras de mayores eficiencias energéticas y más respetuosas con el medio.

La dotación inicial ha sido de 2 millones de euros, barajándose unas cifras totales para la iniciativa del orden de 120 millones de euros a cofinanciar por las distintas Administraciones en un período de entre 4 y 5 años.