

6.1. Dimentsionamendu ekonomikoa

Lehen detektatutako beharrianak konpontzeko aplika daitekeen inbertsio kopurua zehazteko, hau da, errepide-sareko inbertsiorako urteko batezbesteko baliabideak zehazteko, beharrezkoa da haren oraintsuko bilakaera eta Euskal Autonomia Erkidegoko ekonomiak inbertsio horri jaramon egiteko dituen ahalbideak aztertzea.

Urteko batezbesteko kopuru horretara hurbiltzeko metodo bat haren Barne Ekoizkin Gordinetik abiatu eta berari herri inbertsioaren eta errepide-sareari aplikatzeko den haren portzentaiaren kopuru makroekonomikoak aplikatzea da. Kopuru horiek erreferentzia gisa erabili ohi dira gai honetan antzeko arazoak dituzten hurbileko herrietan.

1995 eta 2000 bitarteko epealdiko eszenategi makroekonomikoa

Ondoko koadrora bilduta dago Euskal Autonomia Erkidegoko marko makroekonomikoaren benetako aldagai eta izendatu nagusien bilakaera aurrikusia, Eusko Jaurlaritzaren beraren aurrikuspen ofizialekin bat etorririk.

Kanpoko eszenategirako, hainbat erakunderen azken aurrikuspenek gutxienez hurrengo bi urteetarako hazkunde sendo eta egonkorra aipaturik dute, inflazio kontrolatuarekiko. Oinarria Espainiako eta Europar Batasuneko barruko eskaria apurka-apurka sendotzea da, eta kanpo-merkataritzaren igotzea.

Panorama honetan sartuta egongo da euskal ekonomia, non hazkunde eutsia planteatua baita aztertutako denbora osoan; 1997-1999ko hiru urteetako hazkundera biziagoa izango da. Aportaziorik handienak ba-

1995 eta 2002 BITARTEKO ESZENATEGI MAKROEKONOMIKOAK
ESCENARIO MACROECONÓMICO 1995-2002

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
BEG (benetako tasa) PIB (tasa real)	3,6	2	2,5	3,1	2,5	1,0		
Langabezia-tasa Tasa de paro	23,8	22,4	21,2	19,6	18,3	17,1	16,6	16,1
BEG (tasa izendatua) PIB (tasa nominal)	8,1	5,5	5,3	6,2	5,8	4,9	4,8	4,5
BEG (milioika pezetan) 95eko BEG zenbatetsiarekin PIB (mill. de ptas.) con PIB 95 estimado	4.590.699	4.841.863	5.100.478	5.415.492	5.729.764	6.012.960	6.299.909	6.585.875
BEGaren deflaktorea Deflactor PIB	4,3	3,4	2	2,3	2,5	2,1	2,1	2

Eusko Jaurlaritzak, Ogasun Saila eta Herri Administrazioak, 1998ko Finantza-ekonomiazko Txostena, Epe ertainerako Plan Ekonomikoaren eszenategi makroekonomikoaren berrikuspena.

Gobierno Vasco, Departamento de Hacienda y Administración Pública, Informe Económico-Financiero 1998, Revisión del escenario macroeconómico del Plan Económico a medio plazo.

6.1. Dimensionamiento económico

Para definir el volumen de inversión que es posible aplicar a la resolución de las necesidades anteriormente detectadas, esto es los recursos anuales medios destinados a la inversión en la red de carreteras, es necesario analizar su evolución reciente y las posibilidades de la economía del País Vasco para atender esta inversión.

Un método de aproximación a esta cifra media anual es partir de su Producto Interior Bruto y aplicarle las cifras macroeconómicas de inversión pública y de su correspondiente porcentaje de aplicación a la red de carreteras, que suelen utilizarse de referencia en países próximos y con similar problemática en ésta materia.

El escenario macroeconómico del periodo 1995-2000

El cuadro adjunto recoge la evolución esperada de las principales variables reales y nominales del marco macroeconómico del País Vasco de acuerdo con las previsiones oficiales del propio Gobierno Vasco.

Para el escenario exterior, las últimas previsiones de diferentes organismos apuntan hacia un crecimiento robusto y estable con inflación controlada para, al menos, los dos próximos años. La base es el paulatino fortalecimiento de la demanda interna tanto española, como de la Unión Europea, y el aumento del comercio exterior.

En este panorama se verá inmersa la economía vasca donde se plantea un crecimiento sostenido en todo el horizonte temporal analizado, más intenso en el trienio 1997-1999. Las mayores aportaciones corresponden a la

rruko eskariari dagozkio, zein aurreko epealdietan baino neurrizkoagoa izango baita, kontsumoaren igoera txiki baina tinkoengatik. Inbertsioak neurritzko hazkunderari jarraituko dio, finantzaketarako sarbide merkeago-arengatik eta abarrengatik; izan ere, korritu-tasak jaitsiak dira. Hala ere, kontsumo pribatua eta, batez ere, herri inbertsioa tinko eutsita egongo dira; euskal ondasunen kanpo-merkatuetako kontsumo pribatua neurritzko- eta neurritz baina etengabe hedatzea lagungarri izango da inportazioak egonkor edukitzeko eta kanpo-sektoretik hazkunderako puntu erdi inguruko aportazioa lortzeko.

Errepidetako inbertsioak

1990 eta 1996 bitartean hiru Lurralde Historikoetako errepede guztietan burututako inbertsioen laburpena 6.1 koadrora bilduta dago, urte bakoitzeko pezeta arruntetan.

Euskal Herrirako errepidetako inbertsioak hazkunde sendo eta etengabea izan du 1994a arte. Urte horretan hamarkadako gehieneko inbertsioa lortua da 42.576 milioi pezetarekin. Une horretan inbertsioaren hertsadura hasi da. Epealdiaren bukaeran inbertsioa 25.500 milioi pezetakoa zen, 1990ekoa baino txikiagoa den kopurua ikus dezakegularik.

Bilakaera hori hiru Lurralde Historikoek eta Estatu osoak izan dute. Aldakuntzak neurritzko txoagoak izan dira Araban eta Gipuzkoan.

Eraikitze eta artatzeko partidetako inbertsioaren banaketari dagokionez, eraikuntzako inbertsioaren igoerarekin batera artapeneko inbertsioaren txikipen edo geldialdia gertatu ohi da, eta alderantziz.

Lehen azaldu dugun bezala, errepidetako inbertsioak Barne Ekoizkin Gordinarekin duen erlazioa dugu plana indarrean dagoen epealdian urteko batezbesteko inbertsio kopuru bat zenbatesteko erabilitako adierazleetako bat.

1990 eta 1996 bitartean, errepidetako inbertsioaren eta BEGaren arteko erlazioa Euskal Herrian 0,89 inguruko balioetatik 0,53koetara jaitsi da. Txikipen horrek bai eraikuntza bai artapena ukiturik ditu eta Espainiako gainerako elkarteetan erregistratutakoaren antzekoa da.

demanda interna con más moderación que en períodos precedentes debido a pequeños pero firmes aumentos del consumo. La inversión va a seguir un crecimiento moderado, entre otras cosas por el acceso más barato a la financiación, debido al descenso de los tipos de interés. No obstante el consumo privado, y sobre todo la inversión pública, se van a ver fuertemente contenidos. La moderación del consumo privado unido a la expansión moderada, pero continua de los mercados exteriores de los bienes vascos, contribuirán a mantener estables las importaciones y obtener del sector exterior una aportación al crecimiento del orden del medio punto.

Inversiones en carreteras

El resumen de las inversiones llevadas a cabo en todas las carreteras de los tres Territorios Históricos durante el periodo 1990-1996 queda recogido en el cuadro 6.1 en pesetas corrientes de cada año.

La inversión en carreteras para el conjunto del País Vasco experimenta un crecimiento fuerte y continuado hasta 1994 donde se alcanza el máximo de inversión de la década con 42.576 millones de pts. A partir de este momento se inicia una clara constricción de la inversión, situándose ésta al final del periodo en valores de sólo 25.500 millones, cifra inferior a la existente en 1990.

Esta evolución, que coincide con la registrada para el conjunto del Estado, también se mantiene para los tres Territorios Históricos, con variaciones algo más moderadas en Alava y Gipuzkoa.

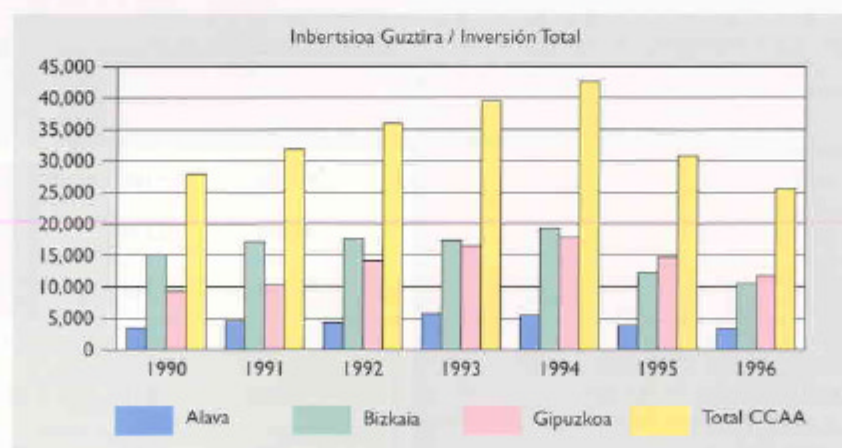
En cuanto al reparto de la inversión en las partidas de construcción y conservación, puede observarse cómo el incremento de la inversión en construcción suele llevar pareja una reducción o estancamiento de la inversión en conservación, y viceversa.

Como se ha comentado anteriormente, la relación de la inversión en carreteras con el Producto Interior Bruto es uno de los indicadores manejados para estimar una cifra media anual de inversión durante el periodo de vigencia del plan.

Entre 1990 y 1996, la relación inversión en carreteras/P.I.B en el País Vasco ha descendido desde valores próximos al 0,89 hasta valores del 0,53, reducción que afecta tanto a la construcción como a la conservación. Esta reducción es similar a la registrada en el resto de España.

6.1. KOADROA Errepideen inbertsioen laburpena. 1990-1996
 CUADRO 6.1 Resumen de inversiones en carreteras. 1990-1996

I		Pezeta miloi korronteak. Millones de pesetas corrientes							
		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	
Alava	Eraiketa	3.092	4.378	3.133	4.845	4.910	3.209	2.884	
	Construcción								
	Kontserbazioa eta uztapena	421	135	1.087	857	526	609	519	
Bizkaia	Conservación y explotación								
	Guztira	3.513	4.513	4.220	5.702	5.436	3.818	3.403	
	Total								
Gipuzkoa	Eraiketa	10.090	11.330	13.890	13.450	15.979	10.192	7.000	
	Construcción								
	Kontserbazioa eta uztapena	4.950	5.843	3.764	3.892	3.320	2.151	3.500	
Guztira	Conservación y explotación								
	Guztira	15.040	17.173	17.654	17.342	19.299	12.343	10.500	
	Total								
Guztira Total	Eraiketa	7.417	7.985	11.502	13.702	15.058	11.669	9.211	
	Construcción								
	Kontserbazioa eta uztapena	1.910	2.200	2.636	2.708	2.783	2.988	2.455	
Guztira Total	Conservación y explotación								
	Guztira	9.327	10.185	14.138	16.410	17.841	14.657	11.666	
	Total								
Guztira Total	Eraiketa	20.599	23.693	28.525	31.997	35.947	25.070	19.095	
	Construcción								
	Kontserbazioa eta uztapena	7.281	8.178	7.487	7.457	6.629	5.748	6.474	
Guztira Total	Conservación y explotación								
	Guztira	27.880	31.871	36.012	39.454	42.576	30.818	25.569	
	Total								



Aurreko balorazioetan beti egon gara lanean errepide-sare osoko inbertsioarekin; plan hone-tan Gai den Sarea baka-rrik hartua da kontutan. Sare hori Estatuko Inte-reseko Sarea baino zer-bait gehiagoren balioki-dea izan ahal da; izan ere, Gai den Sarearen barru-kotzat Lehentasunezko Intereseko Sarea (RIGE zaharra) eta Oinarrizko Sarearen zati handi bat hartuak dira. Zentzu horretan, erreferentziako adie-razle hobea bat Administrazio Zentrala titularra duten errepideetako Es-tatuaren inbertsioari dagokiona izan daiteke, hau da, errepide horiek egungo Sustapen Ministraritza-zen menpean egonez gero; 1995erako, errepideetako in-berzioaren eta BEGaren arteko erlazioa %0,50 ingurukoa da: %0,42 eraikun-tzako inbertsioari dagokio; eta %0,08, artapenari.

Inbertsioak errepideetan eta BGP-rekiko errelazioa merkatu salneurrietan
Inversiones en carreteras y su relación con el P.I.B. a precios de mercado

	1990	1991	1993	1994	1995	1996
BPG P.I.B	3.134.593	3.572.624	3.876.639	4.238.028	4.590.699	4.841.863
Errepide inbertsioen eta BPG-aren arteko errelazioa Relación inversión en carreteras con el PIB	0,66	0,66	0,83	0,55	0,55	0,39
Kontserbaketa inbertsioen eta BPG-aren arteko errelazioa Relación inversión en conservación con PIB	0,23	0,23	0,19	0,16	0,13	0,13
Guztirako inbertsioen eta BPG-aren arteko errelazioa Relación inversión total con PIB	0,89	0,89	1,02	0,71	0,67	0,53

En las valoraciones ante-riores se ha estado tra-bajando siempre con in-versión en el conjunto de la red de carreteras; en este Plan se conside-ra sólo la Red Objeto que podría ser equiva-lente a algo más que la Red de Interés del Esta-do al considerarse den-tro de la Red Objeto, la Red de Interés Preferen-te (antigua RIGE) y gran parte de la Red Básica. En este sentido, un mejor indicador de referencia sería el correspondiente a la inversión del Estado en carreteras de titulari-dad de la Administración Central, es decir dependientes del actual Minis-terio de Fomento; para 1995, la relación inversión en carreteras/P.I.B se ci-fra en torno al 0,50 %, correspondiendo el 0,42 % a inversión en construcción, y el 0,08 % a conservación

1998an Euskal Herrirako zenba-tetsitako Barne Ekoizkin Gordine-tik abiatuak, BEGaren %0,75ko eta 0,5eko errepideetako inber-tzio-hipotesi bi egin dira; beraue-tako bakoitzean Artapenerako %22ko portzentaia suposatu da. Kopuru hori Sustapen Ministrari-tzaren RIGeko gainerakorako au-rrekontuetan aplikatutakoaren baliokidea da.

Hipotesi bion arteko tartean egon behar dute 1999 eta 2010 bitarte-an Euskal Herrian guztirako inber-tzio kopurua dimentsionatzeko erreferentzi kopuruek eta Foru Aldundien araberako haien urte-ko banaketak.

SUSTAPEN MINISTRARITZAren menpeko errepideetako inbertsioak eta beraien Barne Ekoizkin Gordinarekiko lotura, merkatu-prezioetako. Milioko pezetan
Inversiones en carreteras dependientes del MINISTERIO DE FOMENTO y su relación con el Producto Interior Bruto a precios de mercado. Millones de pesetas corrientes

	1991	1993	1995
BEG P.I.B	57.739.862	64.073.979	72.762.148
Errepideetako inbertsioa Inversión Carreteras	342.972	334.104	303.846
Artatzeko inbertsioa Inversión Conservación	40.873	72.210	61.354
Guztirako inbertsioa Inversión total	383.845	406.314	365.200
Errepideetako inbertsioaren BEGarekiko lotura Relación Inversión Carreteras con PIB	0,59	0,52	0,42
Artatzeko inbertsioaren BEGarekiko lotura Relación Inversión Conservación con PIB	0,07	0,11	0,08
Guztirako inbertsioaren BEGarekiko lotura Relación Inversión total con PIB	0,66	0,63	0,50

A partir del Producto Interior Bruto estimado para el País Vasco en 1998, se realizan dos hipótesis de inversión en carreteras corres-pondientes al 0,5 % y al 0,75 % del PIB; en cada una de ellas se supo-ne un porcentaje destinado a Conservación del 22%, cifra equi-valente a la aplicada en los presu-puestos del Ministerio de Fomen-to para el resto de la RIGE

En el intervalo definido entre am-bas hipótesis deberían situarse las cifras de referencia para dimen-sionar el volumen total de inver-sión en el País Vasco 1999-2010, y su reparto anual según las respec-tivas Diputaciones Forales.

6.2. KOADROA Planeko Sarearen aktuzioei asignatu dakizkiokeen aurrekontu baliabide arruntak.
 CUADRO 6.2 Recursos presupuestarios ordinarios asignables a actuaciones en la Red Objeto del Plan.

BGP aren %0,5a APLIKATUZ
 APLICANDO EL 0,50 % DEL PIB

Pezeta miloi korronteak
 Millones de pesetas corrientes

	P.I.B. 1998	Guztirako Inbertsioa Urtekoa Inversión Total Anual	Guztirako Inbertsioa 1999-2010 Inversión Total 1999-2010	Guztirako Inbertsioa Urtekoa Inversión Construcción Anual	Guztirako Inbertsioa 1999-2010 Inversión Construcción 1999-2010	Guztirako Inbertsioa Urtekoa Inversión Conservación Anual	Guztirako Inbertsioa 1999-2010 Inversión Conservación 1999-2010
ÁLAVA	839.401	4.197	50.364	3.274	39.284	923	11.080
BIZKAIA	2.837.718	14.189	170.263	11.067	132.805	3.121	37.458
GIPUZKOA	1.738.373	8.692	104.302	6.780	81.356	1.912	22.947
EUSKADI / PAIS VASCO	5.415.492	27.078	324.929	21.121	253.445	5.956	71.485

BGP aren %0,75a APLIKATUZ
 APLICANDO EL 0,75 % DEL PIB

Pezeta miloi korronteak
 Millones de pesetas corrientes

	P.I.B. 1998	Guztirako Inbertsioa Urtekoa Inversión Total Anual	Guztirako Inbertsioa 1999-2010 Inversión Total 1999-2010	Guztirako Inbertsioa Urtekoa Inversión Construcción Anual	Guztirako Inbertsioa 1999-2010 Inversión Construcción 1999-2010	Guztirako Inbertsioa Urtekoa Inversión Conservación Anual	Guztirako Inbertsioa 1999-2010 Inversión Conservación 1999-2010
ÁLAVA	839.401	6.296	75.546	4.910	58.926	1.385	16.620
BIZKAIA	2.837.718	21.283	255.395	16.601	199.208	4.682	56.187
GIPUZKOA	1.738.373	13.038	156.454	10.169	122.034	2.868	34.420
EUSKADI / PAIS VASCO	5.415.492	40.617	487.395	31.680	380.168	8.935	107.227

6.2. Finantzatzeko sistemak

Atal honetan laburbilduta dago 1999-2010erako Bizkaiko Lurralde eta Sektore Planean sartutako kapitulu baliokidearen edukia. Plan hori Errepideei buruzkoa da. Haren interesa Euskal Autonomia Erkidegoko Errepide Plan Orokorren Jarduketa Programetan sartuko diren obrak finantzatzeko antzeko formulak hartzeko ahalbidean datza, Foru Aldundien autonomia errespetatuz.

Jarduketa Programan sartutako obra bakoitzerako aplikazioa ondorengo kapituluetan eztabaidatu eta zehaztuko da. Beraz, Sareari aplikatu dakizkiokeen aurrekontuz kanpoko baliabideak eta beraien banaketa ezarriko dira. Banaketa horretarako, finantzaketa mota, kudeaketa-eskema eta Lurralde Historikoak hartuko dira kontutan.

Herri mentsa kontrolatzeko politika lehiakortasun-baldintza onak bermatzen dituen azpiegiturako inbertsio mailari eustearekin bateragarri egin beharrik finantzaketa-sistema batzuk dakartza, berezitasunak dituztenak. Sistemok beste toki erakunde publiko eta inbertsiogile pribatu batzuk azpiegituren lehiakortasuneko eta garapen ekonomikoko tresna gisako garapenean parte hartzera eramatea dute helburu.

Azpiegiturak finantzatzeko eredu ezberdinak zehazteko, kontzeptu ezberdinak erabili ahal dira, zeinen arabera lortuko baita finantzatzeko eredu sailkapen bat.

Lehenengo sailkapena moneta-baliabide batzuen proiektu zehatz batekiko ukipen-mailak leharke. Ikuspegi horretatik, bi kasu bereiz daitezke:

- Obra zehatz baterako sortutako baliabideak egotea (esate baterako, azalera handi baterako sarbideetarakoak).
- Proiektu zehatzek barik jarduera orokorrek sortutako baliabideak egotea, baldin eta azpiegitura orokorrak finantzatzeko amankomuneko fondo bati ekartzen bazaizkio (zerbitzu-arloetarako lizentzia ematea, Erkidegoko Egiturazko Fondoak eta abar).

Beste alde batetik, badago sailkatzeko beste era bat, errepideen azpiegituren kudeaketaz arduratzen diren eragileen arabera. Kasu horretan, bi

6.2. Sistemas de financiación

Se resume básicamente en este apartado el contenido del capítulo equivalente incluido en el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia 1999-2010. Su interés radica en la posibilidad de adoptar fórmulas similares para la financiación de las obras que se incluirán en los Programas de Actuación del Plan General de Carreteras del País Vasco, respetando siempre la autonomía de las respectivas Diputaciones Forales.

La aplicación a cada una de las obras contenidas en el Programa de Actuación será discutida y definida en capítulos posteriores, estableciendo por tanto los recursos extrapresupuestarios que podría resultar de aplicación a la Red Objeto y su reparto por tipo de financiación, esquema de gestión y Territorios Históricos.

La necesidad de hacer compatible una política de control del déficit público junto con el mantenimiento de un nivel de inversión en infraestructuras que asegure unas buenas condiciones de competitividad, está dando origen a una serie de sistemas de financiación, con peculiaridades propias, que tienen por objeto involucrar a otras instituciones públicas locales e inversores privados en el desarrollo de infraestructuras como herramienta de competitividad y desarrollo económico.

Para la definición de los diferentes modelos de financiación de infraestructuras, se pueden manejar diferentes conceptos, dependiendo de los cuáles se obtendrá una clasificación de modelos de financiación.

Una primera clasificación vendría dada por el grado de afectación de unos recursos monetarios a un proyecto concreto. Desde este punto de vista, se distinguen dos casos:

- Cuando existan unos recursos generados y afectados a una obra concreta (por ejemplo en los accesos a una gran superficie).
- Cuando existan unos recursos generados por actividades generales, no por proyectos concretos, que se aporten a un fondo común para la financiación de infraestructuras en general (concesiones de licencias para áreas de servicios, Fondos Estructurales Comunitarios, etc.).

Por otra parte, existe otra forma de clasificación, en función de los diferentes agentes a cargo de la gestión de infraestructuras de carreteras. En

eredu ezberdin daude: Foru Aldundien azpiegitura-kudeaketako eredua (I. Eredua) eta inork azpiegiturak kudeatzeko eredua (II. Eredua).

Finantzatzeko I. Ereduan, honako kasuok har daitezke kontutan:

- I.A. Eredua. Herri Finantzaketako Tradizioko Sistema da, eta bertan, finantzatzeko sistema guztiz publikoa da, Herri Administrazioaren aurrekontuen pentsutakoa. Gainera, Foru Aldundiak izango lirateke beharrezko kudeaketa-ekintzen sustatzaileak.

Finantzatzeko eta kudeatzeko era honek gehienek jarraitua izaten jarraituko du; hala ere, bi murriztapen garrantzitsu ditu:

- Ez du epe ertainerako eta luzerako finantzaketarik ahalbidetzen.
 - Politika ekonomiko orokorretik datozen herri gastuaren mugek ukituta egon daiteke.
- I.B. Eredua. Beste erakunde batzuekin itundutako Herri Finantzaketako Sistema da, Foru Aldundiek kudeatua. Sistema honen bitartez beste erakunde batzuen partaidetza piztu gura da.

Finantzatzeko eredua honetan Herri Lan Sailak obren kudeaketaz eta kostuaz arduratuko dira eta azpiegiturari zeharka probetxu ateratzen dioten beste erakunde publiko edo pribatu batzuetatik baliabideak lor ditzakete.

“Inork azpiegiturak kudeatzea” II. Finantzaketa Ereduak ekimen pribatuari mekanismo ezberdinen bitartez bide-azpiegiturak garatzeko prozesuan parte harraraztea du helburu. Eredu horren barruan, honako alternatiba hauek bereiz daitezke:

- II.A. Eredua. Beste erakunde batzuekin itundutako Herri Finantzaketako Sistema da, beste Administrazio batzuek kudeatua. Sistema honetan, hirigintzako kudeaketako beste erakunde edo/eta organo batzuekin itundutako jarduketak burutuko dira. Jarduketa horietatik lortu gura dira lurzoruarren gainbalioen kontzeptuan finantzatzeko baliabideak.
- (zorpetzeko ahalmena duen herri zuzenbideko Erakundearen bitartez) kapital pribatua mugiaraziko du azpi- II.B.I Eredua. Eredua “Alemaniarra”: eredua honetan, Administrazioak Sozietate Mandatariaren bitartez egitura eraiki eta kudeatzeko. Azpiegitura horren kostua eta gastuak ordainduz joango da obrak bukatu ostean gaitzen diren aurrekontu-zainpeketen pentsutan.

este caso se diferencian dos modelos: modelo de gestión propia de infraestructuras de las respectivas Diputaciones Forales (Modelo I) y modelo de gestión ajena de éstas (Modelo II).

En el Modelo I de financiación pueden considerarse los siguientes casos:

- Modelo I.A. Sistema de Financiación Pública Tradicional en el que el sistema de financiación es totalmente público, con cargo a los presupuestos de la Administración Pública. Además, serían las Diputaciones Forales las promotoras de las acciones de gestión correspondientes.

Aunque esta forma de financiación y gestión seguirá siendo ampliamente mayoritaria, está sujeta a dos restricciones importantes:

- No permite una financiación a medio y largo plazo.
 - Puede verse afectada por las limitaciones del gasto público derivadas de la política económica general.
- Modelo I.B. Sistema de Financiación Pública concertada con otros entes y gestionada por las Diputaciones Forales, por el que se pretende incentivar la participación de otros entes.

En este modelo de financiación, los respectivos Departamentos de Obras Públicas se hacen cargo de la gestión y coste de las obras, pudiendo obtener recursos ajenos de otras instituciones públicas o de Entes privados que se beneficien indirectamente de la infraestructura.

El Modelo II de financiación “Gestión ajena de infraestructuras”, tiene por objeto hacer partícipe a la iniciativa privada en el proceso de desarrollo de infraestructuras viarias mediante diferentes mecanismos. Dentro de este modelo, se distinguen las siguientes alternativas:

- Modelo II.A Sistema de Financiación Pública Concertada con otros entes y gestionada por otras Administraciones, en el que se llevan a cabo actuaciones concertadas con otras Instituciones y/u órganos de gestión urbanística de las que se obtienen recursos de financiación en concepto de plusvalías del suelo.
- Modelo II.B.I Modelo “Alemán”: en este modelo, la Administración moviliza a través de una Sociedad Mandataria (Ente de derecho público con capacidad de endeudamiento), capital privado para construir y gestionar una infraestructura, cuyo coste y gastos irá pagando con cargo a las consignaciones presupuestarias que se habiliten una vez finalizadas las obras.

Eredu honek epe ertainerako finantzaketa (4-15 urtekoa) ahalbidetuko du; izan ere, obrak beharrezko denboran ordaindu beharko dira, obrak zerbitzuan jartzen direnetik. Egin-eginean, denbora horrek Administrazioari ordainketa geroratuei era mailakatu eta uniformean aurre egitea ahalbidetu behar dio.

Era berean, behar izanez gero eta finantza Sozietate Instrumentalaren izaera kontutan hartuta, sozietate mandatarari horrek berriro negoziatu lezake hartutako zorra.

- **II.B.2 Eredua.** Erabilerarengatik kanona edo "Itzal" bidesaria: eredu honetan, sozietate mandataria obra besterengandiko baliabiderik lortu gabe kudeatuko du; Administrazioak azpiegitura berritik ibiltzen diren erabiltzaileen kopuruaren arabera ordainduko duen erabilerarengatik kanon bat ezarriko da. Horrela, errepideen erabiltzaileak ez daki "itzal-bidesari"-aren berri, bidesari hori zuzenean ordaintzen ez duelako.

Epe luzerako finantzaketa ahalbidetuko du eta, gainera, aurrekontu-murriztapenen gaineko ukipen txikiagoa du.

- **II.C.1 Eredua.** Enpresa pribatuekin itundutako kudeaketa: finantzaketa-eredu hau enpresa pribatu batekin edo batzuekin itundutako kudeaketaren eredu bati dagokio. Jarduketek onura ekarritako zonetan interes ekonomikoak dituzten enpresa pribatuek (esate baterako, azalera handietarako sarbiderik sortuz gero) obren zati bat ordaintzeko konprometua hartuko dute eta obren kudeaketa itundua beren gain hartu.
- **II.C.2-a Eredua.** Elkarte Publiko-Pribatua (EPP): eredu hau enpresa pribatuen eta Administrazioaren arteko finantzaketa mistoko tradizioko ereduari dagokio. Administrazioak sektore pribatuarekin batera esku hartuko du arriskuak eta mozkinak konpartituz.

Jarduketa honen ibilera bat "bidesari biguna" delakoa da, zeinetan erabiltzaileak bidesari-kuotaren zati bat eta Administrazioak beste zatia ordaindu behar baitute.

- **II.C.2-b. Eredua.** Bidesaria: eredu hau emate-araubideari dagokio, zeinen arabera adjudikatariak erabilera orokorrerako herrilanak epe jakin batean eraiki, artatu eta ustiatzeko konprometua hartuko baitu. Era berean, erabiltzaileengandik, bere zerbitzuen kontraprestazio bezala, ezarritako prezio edo bidesari bat jasotzeko konprometua hartuko du adjudikatariak.

Metodo hori aplikatzeak eskatzen duenez, azpiegiturak finantza-errentagarritasun bat izan behar du; bestela, erakunde pribatuak ez luke bere gain hartuko beraren eraikuntza, ustiapena eta finantzaketa.

Este modelo permite una financiación a medio plazo (4-15 años), ya que el pago de las obras deberá diluirse en un espacio de tiempo suficiente a partir de la puesta en servicio de las mismas, de manera que permita afrontar de forma escalonada y uniforme los pagos diferidos a realizar por la Administración.

De igual modo, en caso de necesidad y dado el carácter de la Sociedad Instrumental financiera, podría esta Sociedad Mandataria renegociar la deuda contraída.

- **Modelo II.B.2. Canon por el uso o Peaje "Sombra":** en este modelo, la sociedad mandataria gestiona la obra sin obtener recursos ajenos; se establece un canon por el uso que será remunerado por la Administración en función del número de usuarios que circulen por la nueva infraestructura. De esta forma, el usuario de las carreteras no es consciente de la existencia de un "peaje sombra", puesto que él no lo paga directamente.

Permite una financiación a largo plazo y además, tiene una menor afectación sobre las restricciones presupuestarias.

- **Modelo II.C.1. Gestión concertada con empresas privadas:** este modelo de financiación corresponde a un modelo de gestión concertada con una o varias empresas privadas. Las empresas privadas con intereses económicos en las zonas beneficiadas por las actuaciones (por ejemplo con la creación de accesos a grandes superficies), se comprometen a pagar una parte de las obras y se hacen cargo de la gestión concertada de las obras.
- **Modelo II.C.2-a Asociación Público-Privada (APP):** este modelo se corresponde con el tradicional de financiación mixta entre empresas privadas y la Administración. La Administración interviene junto con el sector privado compartiendo riesgos y beneficios.

Una forma de funcionamiento de esta actuación es el llamado "peaje blando", en el que el usuario paga parte de la cuota de peaje y la otra parte corre a cargo de la Administración

- **Modelo II.C.2-b. Peaje:** este modelo se corresponde con el régimen concesional, en virtud del cual, el adjudicatario se compromete a construir, conservar y explotar, durante un plazo determinado, obras públicas destinadas al uso general y a recibir de los usuarios, como contraprestación de sus servicios, un precio o peaje establecido.

La aplicación de este método exige que la infraestructura tenga una rentabilidad financiera, puesto que de otra forma, un ente privado no se haría cargo de su construcción, explotación y financiación.

6.3. Jarduteko estandarrak

Esku hartzeko beharrezkin bezala, beharrezkoa da lurralde ezberdinetan Planaren Gai den Sareari aplikatu zaizkion estandarrak bereiztea. Kontutan hartu behar da ezen Lurralde Historikoek Errepideen Lurralde Planak egin dituztela dagoeneko. Une honetan, gutxieneko irizpideetan homogeneizazio bat lortu nahi da, horri buruzko legeriak ezarririk duenarekin bat etorririk.

Araban, Lehentasuneko Intereseko Sarerako eta Oinarrizko Sarerako bertako Errepide Planak proposatutako estandarrak hartu izan dira, erregistro-tutako trafiko-intentsitatearen eta lur motaren arabera proiektuko abiadura eta ezaugarri geometriko beharrezkoetan zehazten direnak.

Bizkairako, bertako errepide-sarean garatutako jarduketetan erabilitako aplikazioko estandarrak bertako Errepide Planaren agirira bildutakoak dira eta Lehentasuneko Intereseko Sarea eta Oinarrizko Sarea ukituak dituzte. Araban bezala, estandarren aplikazioa lur motaren eta trafiko-intentsitatearen arabera egin da, eta Euskal Herriaren mugako lurraldeetan aplikatzekoak diren estandarrekin jarraituz.

Gipuzkoan, mugako lurraldeetako eraikuntza-proiektuei begirako eraikuntza-proiektu berrietarako, errepide-plan orokor honen barruko honako jarduketa-estandarrok aplikatuko dira, lortu beharreko plataformaren eta galtzadaren zabaleren eta EBlaren arabera ezarriak, bai Lehentasuneko Intereseko Sarerako bai Oinarrizko Sarerako:

15.000 < EBI	2 x 7/10,5 m + 3 m-ko mediana
5.000 < EBI < 15.000	7/10 m
2.000 < EBI < 5.000	7/9 m
1.000 < EBI < 2.000	7/8 m

Euskal Autonomia Erkidegoko edo Nafarroako beste lurralde batzuekiko mugako proiektuetan, amankomuneko estandarrak erabaki behar dira, edota orduko 20 km-tik gorako proiektuko abiadura-aldaketarik ekartzen ez dutenak. Galtzadaren zabalerak errespetatu behar dira eta bazterbideek ez dute metro batetik gorako txikipenik jasan behar.

6.3. Estándares de actuación

Al igual que con las necesidades de intervención es necesario diferenciar, por los diferentes territorios, los estándares que se han venido aplicando a la Red Objeto del Plan. Hay que tener en cuenta que los propios Territorios Históricos han elaborado ya sus Planes Territoriales de carreteras, tratándose en este momento de conseguir una homogeneización en los criterios mínimos de acuerdo con lo que establece la legislación a este respecto.

En **Álava**, se han venido adoptando los estándares propuestos por su Plan de Carreteras para la Red de Interés Preferente y para la Red Básica, estándares que se concretan en las correspondientes características geométricas y velocidades de proyecto según tipo de terreno e Intensidad de tráfico registrada.

Para **Bizkaia** los estándares de aplicación utilizados en las actuaciones desarrolladas en su red de carreteras, son a su vez los recogidos en el documento de su Plan de Carreteras, y que afectan a la Red de Interés Preferente y a la Red Básica. De la misma forma que en Alava, la aplicación de estos estándares se ha hecho según tipo de terreno e intensidad de tráfico, y en continuidad con los estándares de aplicación en los territorios limítrofes del País Vasco.

En **Gipuzkoa**, para los nuevos proyectos de construcción en relación con los de los territorios limítrofes, deben ser de aplicación los siguientes estándares de actuación dentro de este Plan General de Carreteras, estándares establecidos en función de las anchuras de calzada y plataforma a conseguir, y de la IMD, tanto para la red de Interés Preferente como para la red Básica:

15.000 < IMD	2 x 7/10,5 m + mediana de 3 m
5.000 < IMD < 15.000	7/10 m
2.000 < IMD < 5.000	7/9 m
1.000 < IMD < 2.000	7/8 m

En proyectos limítrofes con otros territorios del País Vasco o Navarra, deben acordarse estándares comunes, o que al menos no supongan cambios de velocidad de proyecto de más de 20 km./hora, deben respetarse los anchos de calzada, y los arcenes no deben reducirse más de 1 metro.

Azken batean, eta errepide-plan honek ukituta, hiru Lurralde Historikoei aplikatzekoak diren amankomuneko estandarrek, autobide/autobien kasuan, gutxienez, honako neurriok hartu behar dituzte kontutan: 100 km/h-ko proiektu-abiadura, 2 x 7/10,5eko galtzadak eta 3 m-ko mediana. Aparteko baldintzetan tarte batzuetako proiektu-abiadura 80 km/h-ra txiki liteke.

Bide bikoiztuetan, aparteko baldintzetan, abiadura 60 km/h-ra txiki liteke. Errepide konbentzionaletan proiektu-abiadurak 80 km/h-koa izan beharko luke; eta galtzadak, 7/10 m-koa, mota orotako lurretan. Aparteko baldintzetan parametrook txiki litezke: 60km/h-ko proiektu-abiadura eta 7/9 m-ko galtzada.

En definitiva, y afectos de este Plan de Carreteras, los estándares comunes de aplicación a los tres Territorios Históricos, deben ser como mínimo, en el caso de las autopistas/autovías, velocidad de proyecto 100 km/h, calzadas de 2 x 7/10,5, mediana de 3 m.; en condiciones excepcionales podría bajarse la velocidad de proyecto en algunos tramos a 80 km./h.

En vías duplicadas en condiciones excepcionales podría reducirse la velocidad a 60 km/h. En carreteras convencionales la velocidad de proyecto debería ser de 80 km/h. y la calzada debería ser de 7/10 m. en todo tipo de terreno; en condiciones excepcionales estos parámetros podrían reducirse a velocidad de proyecto 60 km./h. y calzada de 7/9 m.