

## **1. La financiación de las infraestructuras de transporte en España a lo largo de la historia**

- 1.1. El sistema de peajes y su evolución**
- 1.2. La fiscalidad como fuente específica de la financiación de caminos a partir de la segunda mitad del siglo XVIII**
- 1.3. El endeudamiento público como sistema de financiación extrapresupuestaria**
- 1.4. La adopción del principio de desafectación impositiva**
- 1.5. Excepciones al principio anterior**
- 1.6. La gestión indirecta de las infraestructuras: financiación privada y ayudas estatales**
- 1.7. La gestión directa de las infraestructuras financiación presupuestaria**

## **2. La necesidad de nuevas y mejores infraestructuras de transporte**

- 2.1. La crisis de las infraestructuras de transporte: un déficit permanente y unos costes externos crecientes**
- 2.2. La escasez de los recursos públicos y los problemas de la convergencia económica**
- 2.3. Las infraestructuras como elemento impulsor del desarrollo económico**
- 2.4. Las infraestructuras de transporte ante el reto del nuevo escenario de los años 2000**
  - 2.4.1. La configuración de un nuevo escenario**
  - 2.4.2. Los efectos del nuevo escenario: unas infraestructuras amenazadas por el crecimiento del tráfico**

## **3. La preocupación de la Unión Europea por las infraestructuras de transporte y el impulso de las mismas**

- 3.1. Los primeros inicios de intervención comunitaria**
- 3.2. Las grandes redes transeuropeas, sus esquemas directores y los proyectos prioritarios**
- 3.3. Aportaciones financieras a las infraestructuras de transporte**
  - 3.3.1. Instrumentos financieros existentes en la actualidad**
    - a) Línea presupuestaria para redes transeuropeas**
    - b) Fondo de Cohesión**
    - c) Fondo de Desarrollo Regional (FEDER)**
    - d) Mecanismo financiero EEE**
    - e) Mecanismo temporal de préstamo**
    - f) Préstamos CECA**
    - g) Préstamos a países terceros**
    - h) Préstamos del BEI**
    - í) Fondo Europeo de Inversiones (FEI)**
  - 3.3.2. Utilización de los fondos comunitarios**
- 3.4. Asociación entre los sectores privado y público (APP)**

## **4. El problema de la financiación de las infraestructuras de transporte y la tendencia hacia nuevos sistemas de financiación**

- 4.1. Sistemas actuales de financiación**
  - 4.1.1. Procedencia final de los recursos**
  - 4.1.2. Procedencia inicial de los recursos**
  - 4.1.3. Modelos de financiación**
  - 4.1.4. Modelos de gestión**
- 4.2. Tendencia hacia una mayor participación de la iniciativa privada en la financiación y gestión de las infraestructuras**
  - 4.2.1. La Europa del peaje**

a) Francia

b) Italia

c) España

d) Otros países

#### **4.2.2. El resto de Europa**

a) Gran Bretaña

b) Alemania

c) Otros países europeos

#### **4.2.3. Estados Unidos**

#### **4.2.4. América Latina**

a) Chile

b) Méjico

c) Argentina

d) Otros países latino americanos

#### **4.2.5. Asia**

a) Japón

b) Otros países asiáticos

#### **4.2.6. Otros países**

### **4.3. La necesidad de modificación de los sistemas actuales de financiación y gestión**

## **5. Modelos concesionales basados en la "financiación por el proyecto" ("project finance")**

### **5.1. Hacia un nuevo planteamiento financiero del modelo concesional tradicional**

### **5.2. El nuevo modelo concesional basado en la "financiación por el proyecto" o "project finance"**

#### **5.2.1. El concepto de la "financiación por el proyecto" o "project financé"**

#### **5.2.2. Agentes que participan**

a) El promotor, la empresa concesionaria y el accionista

b) Las Administraciones Públicas

c) Las entidades financieras y el mercado de capitales

d) El asesor financiero y las agencias de rating

#### **5.2.3. La definición y asignación de riesgos**

#### **5.2.4. La viabilidad económico-financiera del proyecto; el establecimiento de un modelo de simulación**

#### **5.2.5. Algunas experiencias de proyectos realizados**

### **5.3. El modelo de "peajes sombra" (shadow tolls)**

#### **5.3.1. Los "peajes sombra" dentro de la nueva política económica británica .**

#### **5.3.2. Primeras aplicaciones del modelo**

## **6. Modelos de financiación pública basados en el aplazamiento y/o fraccionamiento del pago de la obra**

### **6.1. Principales características de estos modelos**

### **6.2. Modelos aplicados directamente por la Administración**

#### **6.2.1. El llamado modelo alemán de concesión (mogendorfer modell)**

#### **6.2.2. El contrato de obra bajo la modalidad de abono total del precio**

### **6.3. Modelos que actúan por intermedio de Sociedades Estatales o Entes Públicos**

#### **6.3.1. Sociedades Públicas, de ámbito regional, con capacidad de endeudamiento**

- 6.3.2. Sociedades Estatales para la gestión directa de la construcción y/o explotación de determinadas obras públicas**
- 6.3.3. El Ente "Gestor de Infraestructuras Ferroviarias" (GIF)**

## **7. Modelos de financiación público, privada o financiación mixta**

- 7.1. La actuación conjunta de los sectores público y privado**
  - 7.1.1. Aportaciones del sector público**
  - 7.1.2. Actuaciones del sector privado ?**
  - 7.1.3. Ayudas de la Unión Europea**
- 7.2. La determinación de la aportación del sector público mediante la aplicación del modelo de simulación financiera**
  - 7.2.1. Extensión del modelo de simulación financiera a los sistemas de financiación mixta**
  - 7.2.2. El concepto de rentabilidad financiera del sector público y su aplicación a la determinación de sus aportaciones**
  - 7.2.3. Caso de subvención a la inversión**
  - 7.2.4. Otras aportaciones**
- 7.3. Las Asociaciones Público-Privadas (APP)**
  - 7.3.1. Una iniciativa comunitaria**
  - 7.3.2. La posición española**
- 7.4. Algunas experiencias de proyectos de financiación mixta**
  - 7.4.1. El tren de alta velocidad italiano**
  - 7.4.2. El Puente sobre la Laguna de San José (Puerto Rico)**
- 8. La financiación privada de las infraestructuras de transporte terrestre en España**
  - 8.1. El sistema concesional de carreteras durante el período 1967-96**
    - 8.1.1. El desarrollo de las autopistas de peaje**
    - 8.1.2. El marco legislativo**
    - 8.1.3. Las Sociedades Concesionarias a) Tráficos b) Peajes d) Inversiones y recursos d) Resultados económicos y situación económico-financiera**
  - 8.2. La financiación del ferrocarril hasta 1996**
    - 8.2.1. El primitivo sistema concesional de los ferrocarriles**
    - 8.2.2. La nacionalización de los ferrocarriles, el marco legal y su financiación a partir de 1941**
    - 8.2.3. La necesidad de nuevos planteamientos**
  - 8.3. El año 1997, el inicio de un cambio: las medidas incorporadas por la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado**
    - 8.3.1. La necesidad de modificar la tendencia y de introducir nuevos sistemas de financiación**
    - 8.3.2. Condicionantes impuestos por las nuevas orientaciones de la política económica**
    - 8.3.3. Las medidas adoptadas por el Gobierno: el inicio de un cambio de política**
  - 8.4. La necesidad de una política integral de gestión y financiación de infraestructuras a largo plazo**
    - 8.4.1. Primeras realizaciones**
      - a) Programa de Autopistas de Peaje (Fase 1)**
      - b) El Estatuto del GIF**
      - c) Reglamento que desarrolla el contrato de obra bajo la modalidad de abono total del precio**
      - d) Otras realizaciones**
    - 8.4.2. La necesidad de consolidación del proceso iniciado**

**Anejo- mapa**

**Bibliografía**