



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/26894

19/01/2018

71100

AUTOR/A: NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ, Fernando (GCS); IGEA ARISQUETA, Francisco (GCS)

RESPUESTA:

En relación con la pregunta de referencia, se señala que la alternativa seleccionada responde a la elaboración del correspondiente análisis multicriterio.

Los criterios de selección que se establecen a la hora de elegir la alternativa más recomendable han sido los siguientes:

Criterio Ambiental:

La alternativa más recomendable será aquella que provoque el menor impacto sobre el medio ambiente, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

Criterio Económico:

La alternativa más favorable desde el punto de vista económico, será aquella que consiga la mayor rentabilidad (T.I.R.), mayor valor actual neto (V.A.N) y menor Presupuesto Base de Licitación (PBL) por kilómetro.

Criterio Territorial:

La opción seleccionada permitirá la adecuada conexión con la red viaria existente, dispondrá de los pasos necesarios, para que no suponga un obstáculo al tránsito habitual de personas y vehículos y se coordinará de la mejor manera posible con las planificaciones existentes.

Criterio Funcional:

La alternativa seleccionada deberá proporcionar unas características adecuadas de funcionalidad, seguridad y comodidad de circulación para el usuario.

Una vez analizados los criterios anteriores, para la elección de la alternativa más recomendable, se utilizan dos tipos de métodos de decisión:



- El método Pattern, de tipo agregación total, en el que se obtiene la valoración de las alternativas como la suma ponderada de los criterios por sus pesos, siendo la suma de estos la unidad.

Es un método cuantitativo, por tanto.

- El método Electre I, de tipo agregación parcial, se comparan dos a dos las alternativas, siendo distinta la pareja "a/b" que la "b/a".

Constituye un criterio cualitativo, en el que sólo se puede asegurar que una alternativa es mejor que la otra.

Además, para eliminar la posible subjetividad que pudiera existir en la elección de los pesos aplicables a cada uno de los criterios (ambiental, económico, territorial y funcionalidad), se comprueba la sensibilidad de la selección frente a la variación de los pesos (rango de variación de las ponderaciones de los criterios de 0,00 a 0,70 en intervalos de 0,10) y la robustez (ampliando el rango de los pesos hasta el máximo 0,00 - 1,00), obteniéndose para qué valor de los pesos de cada criterio, una opción resulta siempre elegida.

Para evaluar la rentabilidad económica de las distintas alternativas se han seguido las "Recomendaciones para la evaluación económica Coste-Beneficio de Estudios y Proyectos de Carreteras", publicado por el Servicio de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (M.O.P.U.) en 1990, vigentes en el momento de la redacción del Anteproyecto.

Dentro del estudio de rentabilidad económica se contemplan los siguientes aspectos:

1.) Características generales del tramo

- Longitud.
- Pendiente media.
- Características geométricas.

2.) Características del tráfico

- Distribución del tráfico en los distintos tramos.
- Velocidad media de operación de los vehículos ligeros y pesados.

2.) Costes de 1ª Inversión

- Presupuestos para el Conocimiento de la Administración (PCA), sin incluir el I.V.A. por no ser un coste, sino una transferencia de fondos.



3.) Costes de Rehabilitación y Conservación

- Carreteras de una calzada.
- Carreteras de dos calzadas.

4.) Costes de Explotación

- Costes de amortización de los vehículos.
- Coste de conservación y mantenimiento de los vehículos.
- Coste de combustibles y lubricantes.
- Coste de neumáticos.
- Coste del tiempo de recorrido.
- Coste de accidentes.

Por último, se indica que dentro del análisis multicriterio realizado en el Anteproyecto, la siniestralidad (accidentalidad) ha sido contemplada en dos puntos.

Por un lado, dentro del criterio económico, tal y como indican las “Recomendaciones para la evaluación económica Coste-Beneficio de Estudios y Proyectos de Carreteras”, se ha considerado el coste de los accidentes dentro de los costes de explotación; y por otro lado, dentro del criterio territorial, se ha incluido un índice de seguridad en la circulación en el que se evalúan la inclinación longitudinal media, los cambios de rasante por Km, la anchura de la autovía, el número de curvas por km y el radio de curvatura promedio.

El resultado del índice de seguridad en la circulación es la relación que existe entre el número de accidentes en cada alternativa y el de la carretera actual.

Madrid, 26 de abril de 2018