

Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Sofía

Otros documentos

Infraestructuras de Transporte Terrestre en Bulgaria

ICEX

Infraestructuras de Transporte Terrestre en Bulgaria

Esta nota ha sido elaborada por Luis Miguel Izquierdo Martín bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Sofía

Julio 2010

ÍNDICE

CONCLUSIONES	6
I. INTRODUCCIÓN	8
1. Situación y estructura de la economía	8
2. Perspectivas del mercado	9
II. PERSPECTIVA GENERAL	10
1. Definición y descripción del sector	10
2. Panorama general del sector	10
3. Situación de las infraestructuras de carreteras	11
3.1. Tendencias en el transporte por carretera	15
II.3.1.1. Transporte de mercancías	15
II.3.1.2. Transporte de pasajeros	16
3.2. Política nacional de peajes: sistema de viñetas	17
4. Situación de las infraestructuras ferroviarias	18
4.1. Tendencias en el transporte por ferrocarril	21
II.4.1.1. Transporte de mercancías	21
II.4.1.2. Transporte de pasajeros	23
4.2. Operadores	25
III. POLÍTICAS Y MARCO LEGAL EN INFRAESTRUCTURAS	27
1. Los programas operativos y los fondos de la Unión Europea	27
1.1. Instituciones con competencias en la materia	28
1.2. Evolución de la absorción de fondos	31
2. Marco legal de la contratación pública y concesiones	33
2.1. Contratación pública	33
2.2. Concesiones y Colaboraciones Público Privadas en Bulgaria	36
IV. PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS	38
1. Programa Operativo de Transporte 2007 – 2013: Eje Prioritario II	38
1.1. Evolución del Eje Priotario II	39
1.2. Proyectos de construcción de carreteras bajo el Eje Prioritario II	40
1.3. Proyectos de estudio y diseño de construcción de carreteras POT 2014-2020	49

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

2. Programa Operativo de Desarrollo Regional	50
3. Otros proyectos	53
3.1. Construcción de carreteras mediante Concesión y Colaboraciones Público Privadas (CPP)	53
3.2. Programa “Transit Roads”	54
3.3. Programa “Revisión”	54
V. PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	56
1. Programa Operativo de Transporte: Eje Prioritario I	56
1.1. Proyectos de construcción de ferrocarriles bajo el Eje Prioritario I	57
1.2. Proyectos de estudio y diseño de construcción de infraestructuras viarias POT 2014-2020	65
1.3. Otros proyectos	65
VI. ACCESO AL MERCADO	66
1. Barreras legales	66
2. Barreras comerciales	68
VII. FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS	70
VIII. ANEXOS	74
1. Agencias y organismos públicos	74
2. Ferias	76
3. Publicaciones del sector	76
4. Asociaciones	77
5. Otras direcciones de interés	78
6. Principales empresas en el sector	79
7. Evolución de la absorción de los fondos de la Unión Europea en Bulgaria	80
8. Riesgos en la financiación de infraestructuras de transporte en Bulgaria	81
9. Otros mapas	83

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

ABREVIATURAS

AID	Asociación de Desarrollo Internacional de Fomento
BDZ EAD	Ferrocarriles Nacionales de Bulgaria (Bulgarian State Railways National Company)
BIRF	Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento
BM	Banco Mundial
CFCU	Unidad Central de Financiación y Contratación (Central Finance and Contracts Unit)
CPP	Colaboración Público Privada
FC	Fondos de Cohesión
FEDER	Fondo Europeo de Desarrollo Regional
FSE	Fondo Social Europeo
IAJA	Agencia Administradora de Ferrocarriles en Bulgaria ("Railway Administration" Executive Agency).
IPI	Índice de Producción Industrial
LCP	Ley de Contratación Pública
NRIC	Compañía Nacional de Infraestructuras Ferroviarias (National Railway Infrastructure Company).
PNDTI	Plan Nacional de Desarrollo del Transporte e Infraestructuras de la República de Bulgaria.
PODR	Programa Operativo de Desarrollo Regional
POT	Programa Operativo de Transporte
RIA	Agencia de Infraestructuras Viarias
UE	Unión Europea

CONCLUSIONES

En los próximos tres años Bulgaria tiene que construir, con financiación procedente de los fondos de la Unión Europea, 213 km. de autopistas, 69 km. de carreteras de primera clase y 302 km. de carreteras de segunda y tercera clase con una inversión total de 990 millones de euros UE. Para la construcción de infraestructuras ferroviarias están previstos 580 millones de euros.

La empresa española puede encontrar en Bulgaria, un mercado donde exportar su conocimiento adquirido años atrás en construcción de infraestructuras con fondos UE. Sin embargo, las peculiaridades y circunstancias que reúne el sistema de contratación pública de Bulgaria, hacen de él uno de los más complejos de la UE.

Los principales obstáculos para la adjudicación y ejecución de contratos del sector público son la **falta de capacidad administrativa** de gestión, la falta de transparencia, las prácticas no siempre lícitas y la falta de coordinación entre las autoridades locales y centrales.

Hay que tener en cuenta también, la **inseguridad jurídica** fruto del sistema de contratación pública caracterizado por ser complejo y rígido y la fuerte competencia empresarial, debido a que numerosas empresas, dedicadas al sector inmobiliario, han reconducido su actividad económica hacia proyectos de inversión financiados por la UE.

Por otro lado, las **restricciones presupuestarias** auto impuestas por los sucesivos Gobiernos limitan el endeudamiento del país con el objetivo de mantener unas cuentas saneadas con vistas a la futura incorporación de Bulgaria en la zona euro. Además, la crisis financiera mundial ha paralizado el consumo y el crédito privado y, por tanto, la recaudación de su gravamen, una de las principales fuentes de financiación del Estado búlgaro y de vital importancia para la cofinanciación de proyectos con fondos UE.

Por ello, el **criterio económico** como principal variable en la adjudicación de contratos públicos se presenta inevitable, provocando ineficiencias en la ejecución de los contratos y la posterior renegociación del precio fijado a medida que se va ejecutando el proyecto. Para evitar estas malas prácticas, se han introducido importantes sanciones en la normativa sobre contratación pública en caso de incumplimiento de las condiciones del contrato.

Debido a las peculiaridades mencionadas, es recomendable y es práctica habitual de las empresas extranjeras en Bulgaria, el establecer alianzas con socios locales dirigidas a obtener el “know how” necesario para participar en una licitación con garantías. Es recomendable como primer contacto la Cámara de Constructores.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

En conclusión, Bulgaria presenta un gran potencial de desarrollo de infraestructuras en los próximos años. Factor determinante del futuro del sector de la construcción de infraestructuras y gran parte del crecimiento de la economía búlgara, será la capacidad de respuesta de la Administración búlgara a los retos que han provocado un deficiente aprovechamiento de los fondos de la UE en los últimos años.

Otros factores con especial relevancia en el desarrollo de infraestructuras en Bulgaria son la recuperación de la economía, una mayor capacidad de endeudamiento del Gobierno búlgaro y el cumplimiento de la normativa europea en materia de contratación pública.

Un dato esperanzador: el importante número de licitaciones iniciadas en los 12 últimos meses, destacando las licitaciones publicadas para la construcción de la autovía “Trakia”.



ICEX

I ■ INTRODUCCIÓN

El propósito de este estudio es facilitar una visión actual sobre el desarrollo de las infraestructuras de transporte terrestres en Bulgaria, con el objetivo de identificar oportunidades de negocio para las empresas españolas exportadoras.

En el presente informe, se va a prestar especial atención a las infraestructuras ferroviarias, carreteras y puentes, así como su entorno operativo, normativas e instituciones que rigen el sector.

1. SITUACIÓN Y ESTRUCTURA DE LA ECONOMÍA

Desde el año 2000 y hasta el último trimestre de 2008, la economía búlgara tuvo unas tasas anuales de crecimiento superiores al 4,5%, alcanzando su tasa máxima en 2007 con un crecimiento del 6,2%. Durante esos años, los principales motores del crecimiento económico fueron la inversión directa extranjera y los sectores de la construcción y el turismo. Sin embargo y del mismo modo que otras economías europeas, en el cuarto trimestre de 2008 empezaron a aparecer los primeros efectos de la crisis financiera mundial cerrando el año con un incremento del PIB del 6%. En 2009 la economía búlgara se contrajo un 5% y un 3,6% en los tres primeros meses de 2010. Las previsiones para el 2010 indican que el PIB seguirá cayendo en torno a un 1,1%¹.

Durante los años de crecimiento, Bulgaria apostó por el sector de la construcción. Como consecuencia, el crecimiento se vio particularmente afectado por la crisis financiera y por la consiguiente restricción en la financiación. Por ello, el sector de la construcción sufrió una caída del 19% y la obra civil una reducción del 3,2% durante el año 2009².

La crisis de la construcción en Bulgaria ha arrastrado a toda una serie de industrias auxiliares y conexas, lo que explica el fuerte desplome del IPI búlgaro en los últimos tiempos.

¹ Previsiones del Banco Central Europeo acerca del PIB en Bulgaria durante 2010, cantidades que coinciden con "Economist Intelligence Unit (EIU)". El Fondo Monetario Internacional prevé una caída de un 0,2%.

² Instituto Nacional de Estadística de Bulgaria.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

Durante el año 2009, muchas empresas de construcción de inmuebles han reorientado su estrategia empresarial hacia la construcción de carreteras e infraestructuras públicas. Algunas de ellas, han llevado a cabo negociaciones de compra de empresas de dicho sector.

Por otro lado, la incorporación de Bulgaria a la Eurozona implica que el Gobierno esté llevando a cabo un importante esfuerzo presupuestario restrictivo. Además, se ha producido una caída de los ingresos públicos por el menor nivel de actividad y por la fuerte contracción en el consumo que dio lugar a un déficit del 3,9% en 2009.

Durante el 2008, la inflación llegó a alcanzar un crecimiento del 15,3%, cerrando el año con una tasa del 7,8%. Durante el año 2009, la inflación se redujo drásticamente hasta el 0,6%, continuando esta tendencia durante los primeros meses de 2010. Esta menor inflación está permitiendo reducir la pérdida de competitividad exterior del país y las presiones especulativas que existían sobre la capacidad del Banco Central búlgaro para mantener el tipo de cambio fijo.

Por último, la tasa de desempleo ha tenido una evolución positiva desde el 2001, reduciéndose cada año hasta alcanzar el 6,3% de finales de 2008. Sin embargo, durante 2009 la tasa de desempleo aumentó hasta el 8%, situándose en junio de 2010, en el 9,5% de la población activa.

2. PERSPECTIVAS DEL MERCADO

En los próximos tres años, Bulgaria tiene que construir 213 km. de autopistas y 69 km. de carreteras de primera clase, con un coste total de 990 millones de euros en el marco del Programa Operativo de Transporte (en adelante POT) y 302 km. de carreteras de segunda y tercera clase, por un valor de 256 millones de euros dentro del Programa Operativo de Desarrollo Regional (en adelante PODR).

El futuro del sector de la construcción de infraestructuras y gran parte del crecimiento de la economía búlgara dependerán de la capacidad de respuesta que tenga el nuevo Gobierno a los retos, que han provocado, una escasa absorción de los fondos de la UE en los últimos años:

- Falta de capacidad administrativa de los órganos competentes y de las empresas para gestionar los fondos de la UE.
- Falta de transparencia y prácticas no siempre lícitas.
- Falta de coordinación entre las autoridades locales y centrales.
- Inseguridad jurídica para el inversor.

El Gobierno, que tomó posesión en junio de 2009, ha enfocado su programa político hacia la absorción de los fondos de la UE, clave para el crecimiento económico de Bulgaria en los próximos años, dadas las malas perspectivas de atracción de Inversión Directa Extranjera (IDE) por la coyuntura mundial.

Sin embargo, la dificultad de encontrar financiación privada en un momento en que peligra la cofinanciación nacional por la caída de los ingresos públicos, puede impedir la ejecución de los proyectos, a pesar de que éstos tengan financiación europea.

II . PERSPECTIVA GENERAL

1. DEFINICIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL SECTOR

La incorporación de Bulgaria a la UE en 2007, supuso para este país, una oportunidad para el desarrollo de sus infraestructuras a través de los Fondos Estructurales y de Cohesión destinados a facilitar las comunicaciones dentro de la UE. Entre otros objetivos, estas ayudas están dirigidas a mejorar las infraestructuras públicas de transporte (carreteras, autovías, red ferroviaria del país, puertos y aeropuertos).

En este contexto, enfocamos nuestro estudio en las oportunidades de negocio que ofrece este sector a constructoras, ingenierías, consultoras y empresas suministradoras de maquinaria y materiales de construcción.

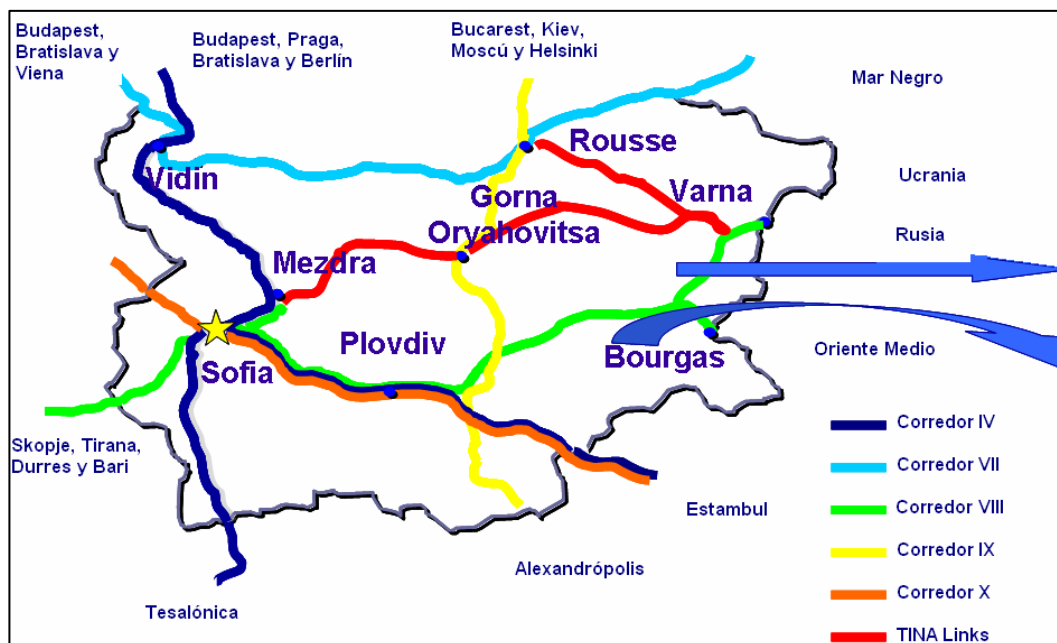
2. PANORAMA GENERAL DEL SECTOR

La localización geográfica de Bulgaria hace de éste un sector particularmente relevante para la UE. Bulgaria tiene una situación estratégica de cruce de caminos en las rutas que unen Europa con Turquía y Oriente Medio, con Ucrania y Asia Central y con los mares Egeo y Báltico. Cinco de los diez corredores transeuropeos atraviesan territorio búlgaro, además Bulgaria forma una de las fronteras externas de la UE lo que implica un mayor esfuerzo en:

- Mejorar las vías de comunicación del transporte con los países vecinos.
- Mejorar la gestión de los controles en frontera.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

Gráfico 1: MAPA DE LOS CORREDORES TRANSEUROPEOS EN BULGARIA



Fuente: Programa Operativo de Transporte 2013 - 2014.

Actualmente, Bulgaria cuenta con 44.033 km. de carreteras, 6.500 km. de vías férreas, tres puertos principales (marítimos, Varna y Bourgas; fluvial en Ruse) y 5 aeropuertos internacionales (aunque de pequeño tamaño).

De estas infraestructuras, es necesario renovar el sistema ferroviario y rehabilitar la red de carreteras nacionales, incluyendo las conexiones transeuropeas que unen Sofia con el Mar Negro, Grecia, la ARY de Macedonia y Turquía. La modernización de las infraestructuras de transporte sigue siendo una de las prioridades del gobierno búlgaro, pero la insuficiencia de medios financieros y la falta de capital están produciendo cierto deterioro de las mismas.

3. SITUACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERAS

De los 44.033 Km. en uso, 331 km. son autovías. La longitud³ de las autovías planificadas para su construcción antes de 2014 alcanza los 846 km.

El 98,4% de las carreteras están asfaltadas y el 82,8% de ellas soportan un peso de 10 TM/eje (11,5 en el caso de los corredores). La densidad media⁴ de la red vial es de 0,39 km./km², sensiblemente menor a la media de la UE-15 que es de 0,51 Km./ Km.². Teniendo

3 Programa Operativo (PO) de Transporte 2007 – 2013

4 Instituto Nacional de Estadística de Bulgaria

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

en cuenta el relieve montañoso de Bulgaria y la baja densidad de población (70,7 hab/Km²), **la red de carreteras se considera suficiente.**

La Administración búlgara clasifica la red vial en diferentes tipos, si bien dicha categorización es puramente administrativa ya que no cuenta con ningún criterio técnico como las características de las carreteras, intensidad del tráfico, etc. (salvo en la categoría de autovías que si los incorpora). La clasificación es la siguiente:

- Autovías: 331 Km.
- Carreteras de 1ª categoría: 2.969 Km.
- Carreteras de 2ª categoría: 4.012 Km.
- Carreteras de 3ª categoría: 11.976 Km.
- Carreteras no pavimentadas: 21.437 Km.
- Carreteras municipales 21.437 Km.
- Conexiones de carreteras y nodulos: 242 Km.

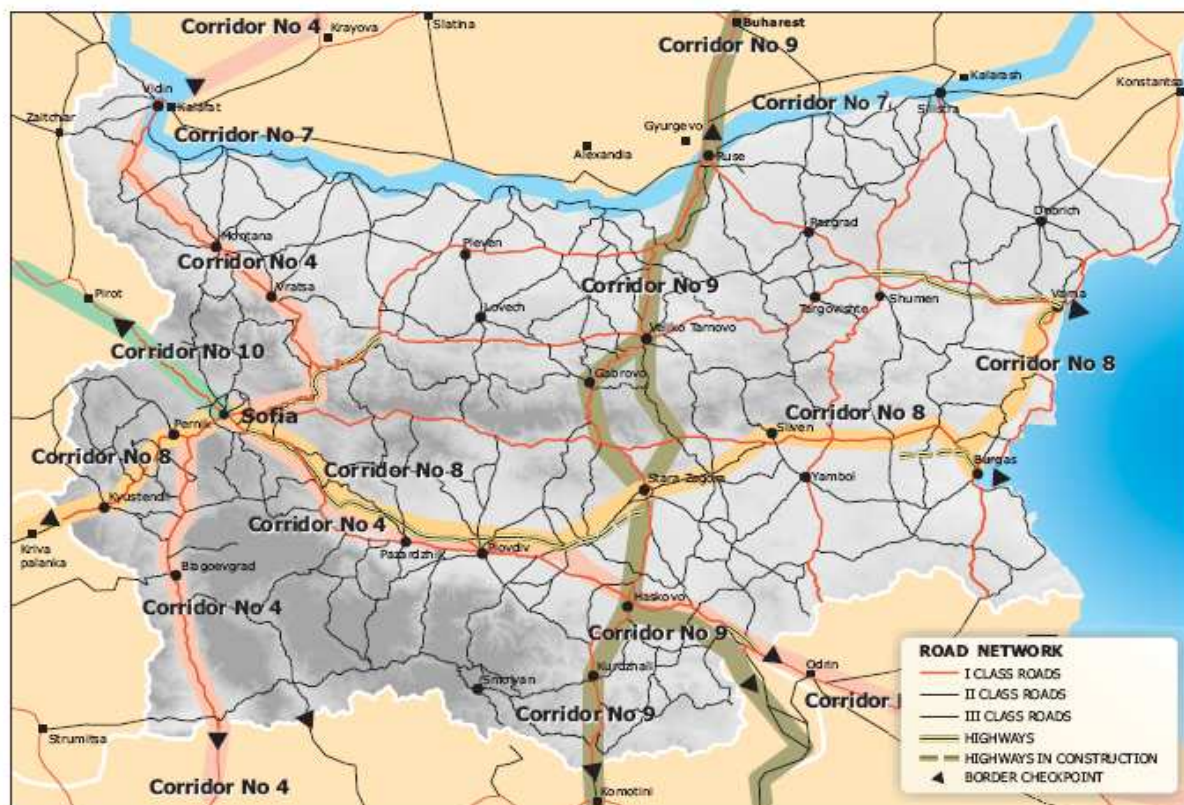
Tabla 1: DISTRIBUCIÓN DE LAS DIFERENTES CATEGORÍAS DE CARRETERAS POR ZONAS GEOGRÁFICAS

ZONAS GEOGRÁFICAS	Total Km.	Autovías		Primera categoría		Carreteras regionales						Carreteras municipales	
						Total		Segunda categoría		Tercera categoría		Total	
						Km.	%	Km.	%	Km.	%	Km.	%
Bulgaria	40.725	331	0,8%	2.969	7,3%	15.988	39,3%	4.012	9,9%	11.976	29,4%	21.437	52,6%
Noroeste	6.283	7	0,1%	387	6,2%	2.987	47,5%	766	12,2%	2.221	35,4%	2.902	46,2%
Centro norte	6.239	0	0,0%	462	7,4%	2.496	40,0%	636	10,2%	1.860	29,8%	3.281	52,6%
Noreste	5.303	72	1,4%	483	9,1%	2.097	39,5%	468	8,8%	1.629	30,7%	2.651	50,0%
Sureste	5.969	12	0,2%	597	10,0%	2.459	41,2%	750	12,6%	1.709	28,6%	2.901	48,6%
Centro sur	9.144	122	1,3%	425	4,6%	3.416	37,4%	773	8,5%	2.643	28,9%	5.181	56,7%
Suroeste	7.788	118	1,5%	615	7,9%	2533	32,5%	619	7,9%	1.914	24,6%	4.522	58,1%

Fuente: Programa Operativo de Desarrollo Regional 2013 - 2014.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

Gráfico 2: MAPA DE LA RED DE CARRETERAS DE BULGARIA



Fuente: Programa Operativo de Transporte 2013 - 2014.

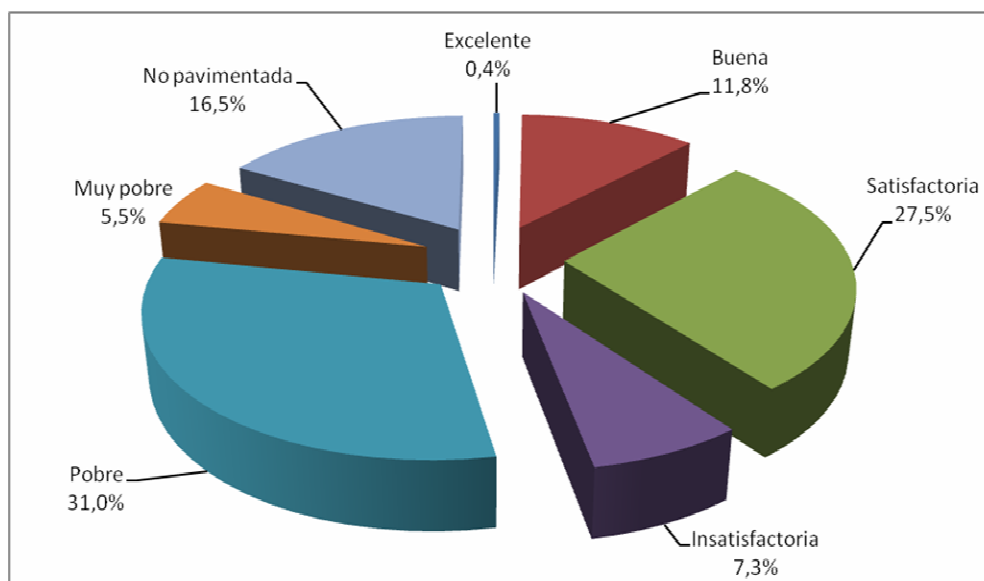
El estado de las carreteras es, en general, malo. La mayoría de las vías no han sido reparadas desde hace 15 o 20 años (son necesarios trabajos de mantenimiento cada 5 – 7 años y reparaciones mayores cada 12 años). Sólo un 34,5% de la red puede considerarse en buenas condiciones, y cerca de un 60% de las carreteras pavimentadas necesitan algún tipo de rehabilitación. Actualmente, más de 12.000 km. de carreteras (el 60% de carreteras asfaltadas) necesita trabajos de reconstrucción o reparación.

Las vías que unen el este y el oeste del país están, en general, en mejores condiciones que las conexiones norte-sur, las regiones periféricas de las fronteras del sur de Bulgaria, la zona del Danubio y las regiones situadas en los corredores paneuropeos IV y IX.

Las carreteras municipales, que representan el 52% de las infraestructuras, también se encuentran en un estado degradado. El PODR calcula que el 60% de la red viaria necesita importantes obras de reparación o rehabilitación.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

Gráfico 3: CONDICIÓN DE LAS CARRETERAS REGIONALES



Fuente: Programa Operativo de Transporte 2013 - 2014.

Los principales problemas del transporte por carretera, además del estado de las infraestructuras ya citado, son:

- Baja calidad de las infraestructuras;
- Obsolescencia de los vehículos;
- Insuficiente señalización y equipamiento;
- Congestión en los puntos fronterizos.

Es importante mencionar la escasez de circunvalaciones alrededor de las ciudades para una mejor gestión del tráfico urbano.

Todas las carreteras que conectan Bulgaria con los países vecinos están asfaltadas, pero al igual que las carreteras nacionales, la calidad de las infraestructuras es pobre. Por otro lado, las zonas fronterizas del sur del país, la zona del río Danubio y las zonas localizadas entre los corredores de transporte Pan-Europeos IV y IX tienen poca calidad.

Las distancias entre las ciudades más importantes están reflejadas en el siguiente cuadro:

Tabla 2: DISTANCIAS EN KM. ENTRE LAS PRINCIPALES CIUDADES:

CIUDAD	SOFÍA	PLOVDIV	VARNA	BURGAS	RUSE	ST.ZAGORA	VIDIN	V. TARNOVO
SOFIA		162	494	401	321	230	212	224
PLOVDIV	162		372	284	328	95	369	176
VARNA	494	372		145	195	280	506	224
BURGAS	401	284	145		280	191	563	235
RUSE	321	328	195	280		236	349	235
ST. ZAGORA	230	95	280	191	236		453	125
VIDIN	212	369	506	563	349	453		362
V. TARNOVO	224	176	224	235	235	125	362	

Fuente: www.bgmaps.com.

3.1. TENDENCIAS EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

II.3.1.1. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Transporte internacional de mercancías⁵

El 50% de las mercancías importadas por Bulgaria de Europa Occidental se transporta por carretera, al igual que el 25% de las mercancías importadas de Europa Central, y el 30% del Sur de Europa. En el caso de las importaciones búlgaras provenientes de Grecia, suponen el 75% de las mercancías; para Rumania supone solamente el 25%.

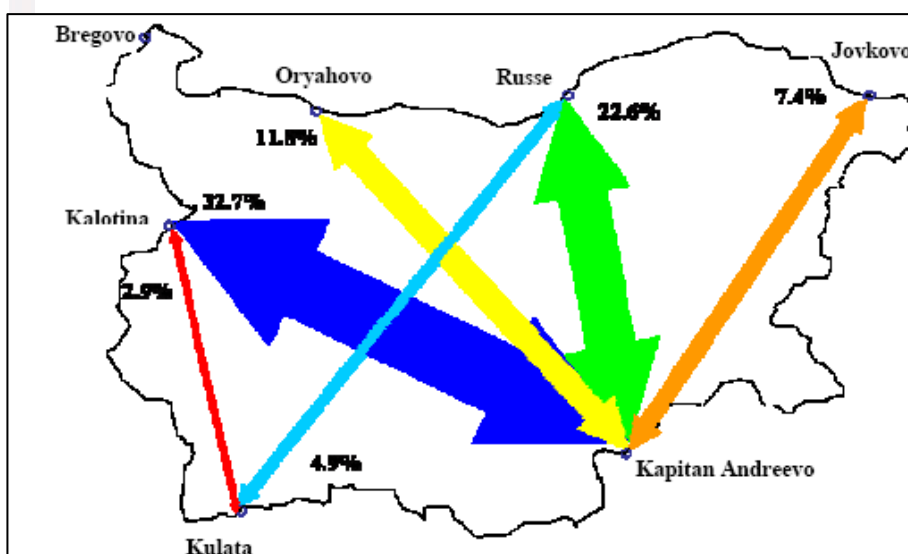
Las exportaciones de mercancías transportadas por carretera con destino Europa occidental, por su parte ascienden al 20%, menos del 10% para el sur de Europa y en torno al 40% para Europa Central. El 60% a Serbia, Bosnia – Herzegovina y Croacia, 40% a Grecia, 15% a Turquía y el 80% para la ARY de Macedonia y Albania.

El 98% de los productos alimenticios son transportados por carretera, al igual que el 100% de las sustancias químicas y el 93% de la maquinaria y productos industriales. El transporte por carretera también tiene una posición dominante en productos agrícolas (68%), materiales de construcción (67%), y fertilizantes (60%).

Transporte de mercancías en tránsito

El tránsito a través de Bulgaria se da principalmente en los siguientes trayectos: desde y hacia Turquía, Alemania, Rumania y Grecia. Los pasos fronterizos con mayor volumen de tráfico son: Capitan Andreevo – Kalotina; Capitan Andreevo – Ruse; Capitan Andreevo – Oryahovo; Capitan Andreevo – Dourankoulak; Kulata – Ruse; Kulata – Kalotina.

Gráfico 4: MAPA CON LOS PRINCIPALES DESTINOS DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS EN TRÁNSITO POR CARRETERA



Fuente: Programa Operativo de Transportes 2007 - 2013.

⁵ Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

La falta de conexiones suficientes por carretera con los países vecinos sigue siendo el principal problema del transporte de mercancías en tránsito. Se espera que tras la incorporación de Bulgaria en el espacio Schengen, mejore esta situación ya que implica una mayor cooperación entre los países fronterizos y obligará a Bulgaria, no solamente a mejorar el control y la seguridad de las fronteras, sino también, a reducir los tiempos de espera en frontera facilitando el transporte internacional.

Transporte nacional de mercancías

El transporte nacional de mercancías por carretera ha tenido una tendencia positiva en los últimos años debido al mal estado de las infraestructuras ferroviarias. Se prevé que siga en aumento si se materializan las autovías proyectadas.

Las zonas con una mayor demanda de servicios son Sofía, Varna, Stara Zagora, Burgas, Shoumen y Plovdiv.

II.3.1.2. TRANSPORTE DE PASAJEROS

Transporte internacional de pasajeros

Durante los últimos años, los viajeros en Bulgaria se han decantado por el autobús como medio de transporte público. Las líneas internacionales de autobús ofrecen comunicaciones directas con las capitales de los países de la península balcánica.

El transporte internacional de pasajeros se desarrollará como consecuencia de la armonización de la legislación búlgara con la normativa europea, en particular, sobre:

- Liberalización del sector del transporte.
- Mejorar la seguridad en el transporte por carretera.
- Promoción del transporte respetuoso con el medio ambiente.
- Mejora del control y eficiencia del transporte público.

Transporte nacional de pasajeros

El transporte por carretera ocupa una posición dominante dentro de los diferentes medios de transporte nacional de pasajeros en Bulgaria.

Los servicios de transporte por carretera están desarrollados y extendidos en el país, incluyendo los destinos que no están cubiertos por el ferrocarril. Existe gran cantidad de compañías con licencia de transporte interurbano con una importante flota de vehículos de alta calidad. Si embargo, el estado de las carreteras impide la puntualidad en los horarios y los servicios a pasajeros en las estaciones de autobuses son pésimos. Además, las principales ciudades carecen de estaciones multimodales (autobús – ferrocarril).

Actualmente en Bulgaria, hay aproximadamente tres millones de vehículos a motor de los cuales, el 72% son de pasajeros. Su distribución geográfica es muy desigual, concentrando

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

las ciudades de Pleven, Veliko Tarnovo y Ruse, el 9% de los vehículos a motor, y el 33% en Sofía y Varna⁶.

Por otro lado, las malas condiciones del pavimento dificultan el transporte urbano, especialmente en las grandes ciudades. En Sofía, el transporte de pasajeros se encuentra con graves dificultades debido a sistema obsoleto de control y regulación del tráfico, pésimas condiciones del pavimento, atascos en las principales calles, deficiencia en el transporte del autobús urbano y escasas zonas de parking.

3.2. POLÍTICA NACIONAL DE PEAJES: SISTEMA DE VIÑETAS

El uso de las carreteras en Bulgaria es gravado mediante el “Sistema de Viñetas”, establecido en 2004 para determinados vehículos a motor de transporte y, desde 2005, para todo vehículo a motor. En 2007 el Gobierno búlgaro anunció su retirada, sin embargo, el sistema aun sigue vigente.

La tributación se realiza mediante la compra de "viñetas", pago de un canon por el uso de las carreteras del país. La “viñeta” deberá ir situada en un lugar visible de la luna del vehículo. Puede tener validez diaria, semanal, mensual o anual. Cada año, se aprueba una tabla de precios anual que varía en función de la duración de la viñeta y de la categoría del vehículo utilizado. Dicha categoría, C1, C2 o C3, está establecida en función del número de ejes del vehículo.

Circular sin viñeta, o hacerlo con una no válida supone una infracción del Código Búlgaro de Circulación y está sujeto a sanción administrativa. La distribución de las viñetas se realiza a través de su venta en oficinas de correos, gasolineras, supermercados, etc.

En mayo de 2010, el Ministro de Transporte anunció que en 2013 será sustituido el sistema de viñetas por el cobro electrónico de peajes y se baraja la posibilidad de que el sistema sea llevado a cabo a través de una concesión⁷.

⁶ Fuente: Instituto Nacional de Estadística para el año 2007.

⁷ Fuente: noticia publicada en la página Web de Novinite:
http://novinite.com/view_news.php?id=116600

4. SITUACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

La red de ferrocarriles de Bulgaria tiene una longitud total de 6.938 km. (ancho de vía de 1.435 mm.) de las cuales, el 67% están electrificadas. Teniendo en cuenta el relieve montañoso del país la densidad de vía férrea es relativamente alta en comparación con otros países del entorno como Grecia o Rumania.

Tabla 3: ESTADÍSTICAS DE LA RED DE FERROCARRILES DE BULGARIA.

Longitud total de vías	6.938 km.
Carril simple	3.048 km. (43,9% de la red)
Carril doble	1.941 km. (28% de la red)
Líneas de vía estrecha (760 mm.)	125 km.
Vías en estaciones	1.824 km. (26 de la red)
Túneles	47,6 km.
Túneles	148 túneles con una longitud total de 47,6 km.
Puentes	1.018 con una longitud total de 26,4 km.
Cruces	843
Densidad de líneas férreas	68 km/1000 km ²
Estaciones	349

Fuente: Informe de la Compañía Nacional de Infraestructuras Ferroviarias (CNIF) sobre el estado de las infraestructuras de ferrocarriles en Bulgaria. Abril 2009.

En comparación con Europa, **las condiciones operativas y técnicas de la infraestructura ferroviaria en Bulgaria son pobres**, requiriendo medidas urgentes de rehabilitación de la vía, catenaria y señalización, sobre todo en las líneas que cubren los corredores europeos.

La falta permanente de recursos financieros en los últimos diez años para la rehabilitación de la vía férrea, catenarias, señalización y equipos móviles, ha provocado el mal estado de la red ferroviaria. Una parte considerable de líneas ferroviarias fueron construidas hace más de 50 años. El 80% de las locomotoras y 70% de los vagones de pasajeros están en funcionamiento desde hace más de 20 años⁸

El desarrollo de la infraestructura ferroviaria sigue siendo insuficiente y no plenamente justificado de acuerdo con los recursos financieros del Presupuesto Nacional⁹. A pesar de las medidas introducidas recientemente, la sostenibilidad económica del ferrocarril sigue siendo muy débil ya que los beneficios no cubren los gastos a los que hacen frente. La nueva tarifa

⁸ "Annual Report 2008" Agencia Administradora de Ferrocarriles en Bulgaria (AAFB)

⁹ "Annual Report 2008" Agencia Administradora de Ferrocarriles en Bulgaria

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

de acceso a la infraestructura y la desconfianza de los pasajeros y compañías logísticas hacia este tipo de transporte han perjudicado la financiación de las dos nuevas empresas ferroviarias. La BDZ EAD y la NRIC necesitan aunar esfuerzos en la racionalización de la red de trenes y los servicios ofrecidos para mejorar su productividad y sea un negocio sostenible.

Los principales problemas en el desarrollo del transporte ferroviario son:

- Mala calidad del servicio del transporte de pasajeros y de carga, por debajo de los niveles requeridos por la normativa europea¹⁰.
- Falta de integración en la red europea, que no permite a los operadores desarrollar el potencial del transporte internacional de pasajeros y mercancías.
- La escasa capacidad para alcanzar altas velocidades debido al deterioro del estado técnico de la infraestructura aumentando el tiempo de viaje y la dificultando la circulación de los trenes. Sólo en algunos tramos se puede alcanzar una velocidad de hasta 100 km./h.; por otro lado, las líneas de tren que se han desdoblado en los últimos 30 años también son de velocidad limitada, debido a sus parámetros geométricos y a las instalaciones anteriores.

Tabla 4: LAS LÍNEAS PRIORITARIAS DEL TRANSPORTE DE FERROCARRIL EN BULGARIA

Ámbito Nacional	Ámbito Internacional
Sofia-Plovdiv-Burgas/Varna	Viena-Budapest-Belgrado-Sofía-Estambul
Sofia-Pleven-Varna	Viena-Budapest-Belgrado-Sofía-Tesalónica
Ruse-Gorna Oriahovitsa-Stara Zagora	Moscú-Kiev-Bucarest-Sofía
Sofia-Karlovo-Karnobat-Varna	Bucarest-Ruse-Varna
	Bucarest-Ruse-Burgas

Fuente: Programa Operativo de Desarrollo Regional 2007 – 2013

Conexiones internacionales:

Las conexiones ferroviarias de Bulgaria con los países vecinos son insuficientes. Esta situación limita el desarrollo de las actividades comerciales con los países vecinos y en particular la cooperación transfronteriza entre las regiones limítrofes. Existen conexiones por ferrocarril con Rumanía, Serbia, Grecia y Turquía.

10 Reglamento 1371/2007 sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril en la Unión Europea

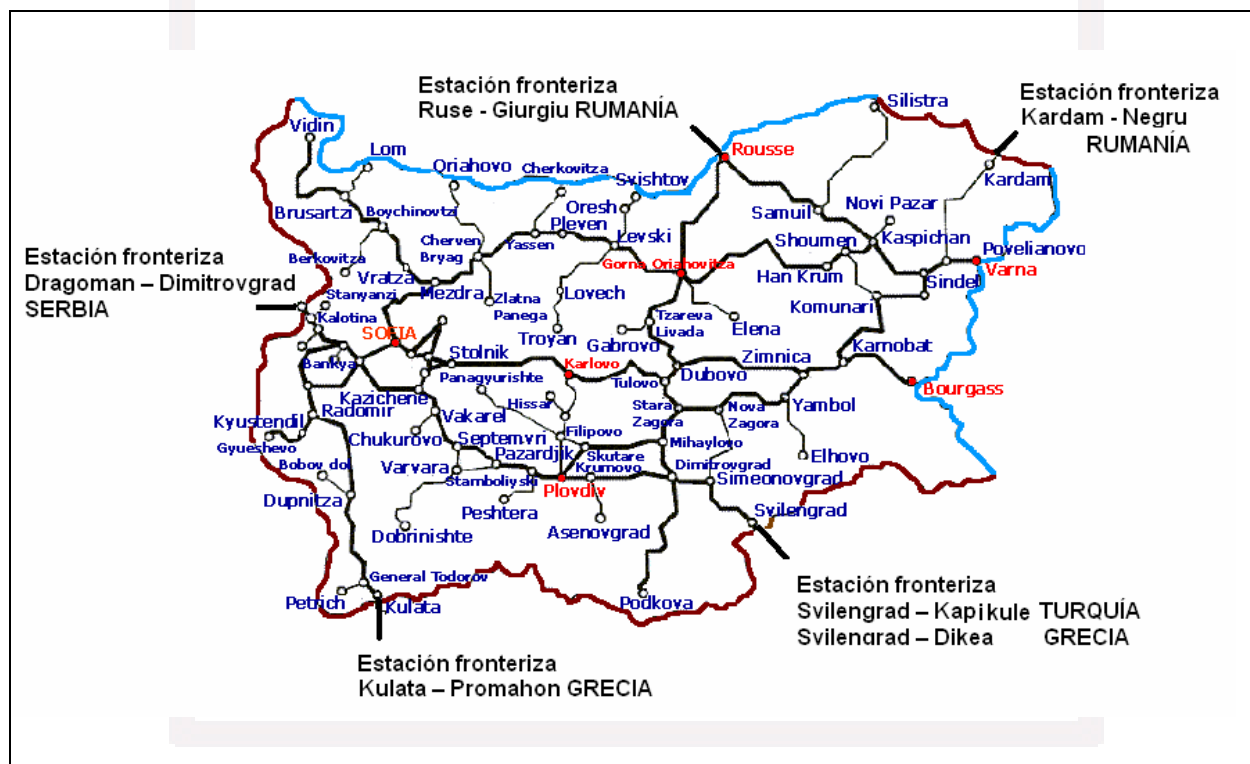
LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

Tabla 5: CONEXIONES INTERNACIONALES POR FERROCARIL EN BULGARIA.

País	Estaciones fronterizas
Turquía	Svilengrad (Bulgaria) - Kapikule (Turquía)
Grecia	Svilengrad (Bulgaria) - Dikea (Grecia). Kulata (Bulgaria) - Promahon (Grecia).
Serbia	Dragoman (Bulgaria) y Dimitrovgrad (Serbia).
Rumanía ¹¹	Ruse (Bulgaria) - Giurgiu (Rumanía). Kardam (Bulgaria) - Negru Voda (Rumanía).
ARY Macedonia	En planificación

Fuente: elaboración propia.

Mapa 1: CONEXIONES INTERNACIONALES POR FERROCARIL EN BULGARIA.



Fuente: Informe del Programa Operativo de Transportes del Ministerio de Transporte de Bulgaria.

Por otro lado, los puertos marítimos de Varna y Burgas facilitan el transporte de vagones a través del Mar Negro; y también hay conexiones ferroviarias con los puertos fluviales del Danubio en Vidin, Lom, Svishtov, Ruse North y Ruse West. Gracias al acuerdo alcanzado en febrero de 2010, entre Bulgaria y Turquía, éste último implantará el sistema RO-LA, haciendo

¹¹ Actualmente, la empresa española Fomento de Construcciones y Contratas, S.A. está construyendo el segundo puente que unirá Bulgaria con Rumanía sobre el río Danubio.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

posible que los camiones puedan ser transportados por ferrocarril a través del paso fronterizo de Kapitan Andreevo (Bulgaria) y Kapikule (Turquía).

4.1. TENDENCIAS EN EL TRANSPORTE POR FERROCARRIL

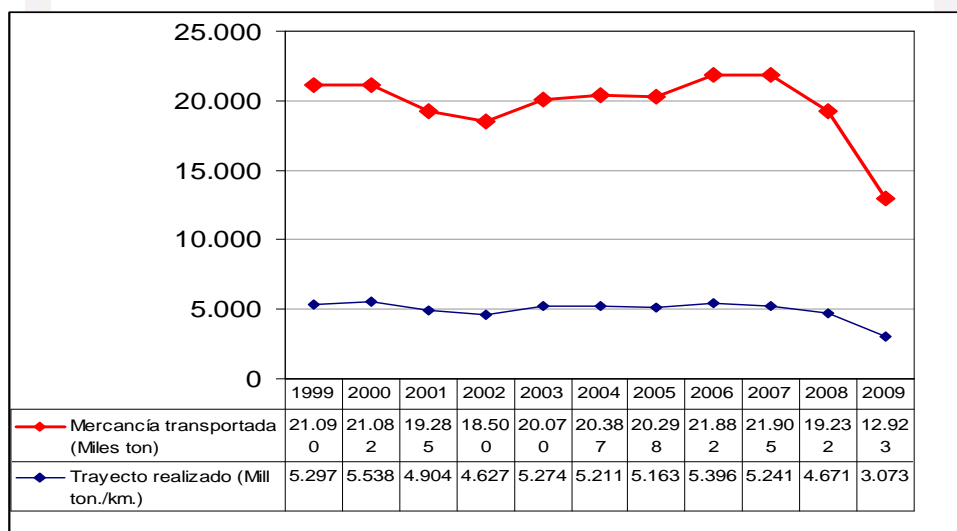
El transporte de pasajeros, el tráfico interurbano e internacional tienen un gran potencial de desarrollo en Bulgaria que dependerá de la evolución de las infraestructuras viales y de la aplicación de una estrategia que fije las necesidades y oportunidades del mercado. El transporte de pasajeros requiere mejores y más eficientes servicios que deberán ser realizados por la única operadora de pasajeros; sin embargo, su delicado estado financiero no permite un gran margen de maniobra.

Acerca del transporte de mercancías, la situación geográfica de Bulgaria puede ser de gran importancia para el país ya que un correcto desarrollo del transporte intermodal atraería el tráfico internacional favoreciendo las conexiones entre Europa y Asia. Además, desempeña un papel importante en el transporte gracias a las ventajas que conlleva en eficiencia energética para largas distancias, respeto al medio ambiente, saturación de las carreteras, etc.

II.4.1.1. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

El transporte de mercancías por ferrocarril no ha experimentado el mismo crecimiento que la economía búlgara en los últimos años ya que, desde 1999, se ha mantenido constante. Durante el año 2009 se transportaron casi trece millones de toneladas, lo que supuso una caída del 48% respecto al año anterior, debido en gran parte a la crisis financiera. Si comparamos el transporte de mercancías entre 2007 y 2008, se observa una caída del 5% que corrige la leve recuperación que se venía observando desde 2002.

Tabla 6: EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍA POR FERROCARRIL.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística de la R. Bulgaria

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

Los factores que más han influido en el retroceso del tráfico ferroviario y, más concretamente, en el tráfico internacional, son la creciente competencia del transporte por carretera, el cese de la producción de las industrias pesadas y la pérdida de mercados tradicionales asociados al ferrocarril.

Los objetivos de la Administración búlgara en la materia son:

- Mejorar el transporte de graneles mediante la mejora de la calidad de los servicios ofrecidos;
- Aumentar el transporte ferroviario internacional en tránsito;
- Desarrollo del transporte combinado (contenedores, transporte y trenes en bloque a lo largo de destinos nacionales e internacionales) e incorporar las nuevas tecnologías de gestión logística;
- La renovación gradual y la modernización del material rodante.

El transporte internacional de mercancías se articula a través de:

- Los puertos: principalmente los del Mar Negro de Varna y Burgas y los fluviales de Ruse, Lom y Svishtov. El puerto de Varna ofrece el servicio de transporte de vagones de ferrocarril a través del Mar Negro a las redes ferroviarias de la Comunidad de Estados Independientes (CEI) y Asia.

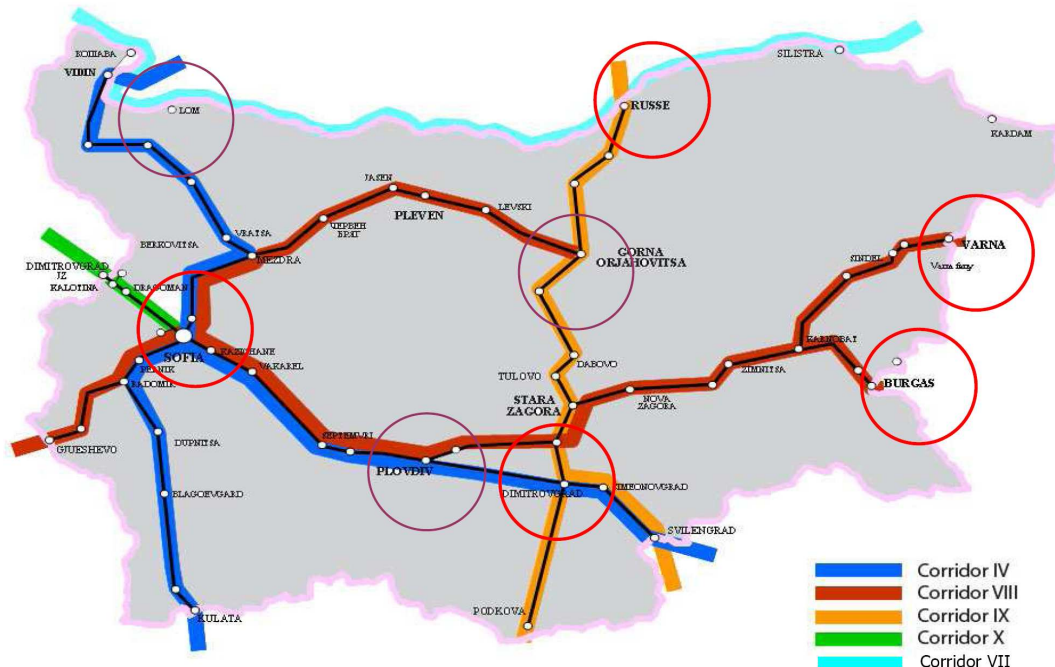
Sobre el transporte de tránsito destacan los trayectos desde los puertos de Burgas y Varna, hacia Dragoman y Ruse respectivamente, hacia Europa Occidental y los países de los Balcanes.

Los trayectos más realizados son los que conectan la región de Sofía (Pernik, Pirdop etc) y Plovdiv con los puertos de Lom, Varna y Burgas. Las materias primas para la industria metalúrgica cobran especial importancia, aunque se experimentan importantes fluctuaciones en relación con el ciclo de producción, así como el suministro de materias primas y la producción en los mercados internacionales.

- Las estaciones fronterizas: son los de Svilengrad, Ruse, Dragomán y Kulata. El transporte ferroviario de tránsito se realiza:
 - De Turquía hacia Europa Occidental: a través de Svilengrad - Dragoman, Svilengrad - Ruse, y Svilengrad - Vidin con el futuro puente sobre el Danubio;
 - De Grecia hacia Europa Occidental a lo largo de las rutas Kulata - Dragoman y Kulata-Vidin
- Las estaciones intermodales: aunque no cumplen con los últimos avances y sistemas de carga moderna, parte de ellas presentan un buen estado. Existen terminales de contenedores en: Sofía (buena conexión con origen y destino a Tesalónica), Plovdiv - Filipovo, Stara Zagora, Dimitrovgrad - Norte, Gorna Oriahovitza (Chestovo-cargo terminal), Pleven – Este, Vratza, las ciudades costeras de Varna y Burgas y las ciudades ribereñas de Russe y Lom.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

Mapa 2: NUDOS DEL TRANSPORTE FERROVIARIO EN BULGARIA.



Fuente: Informe del Programa Operativo de Transportes del Ministerio de Transporte de Bulgaria.

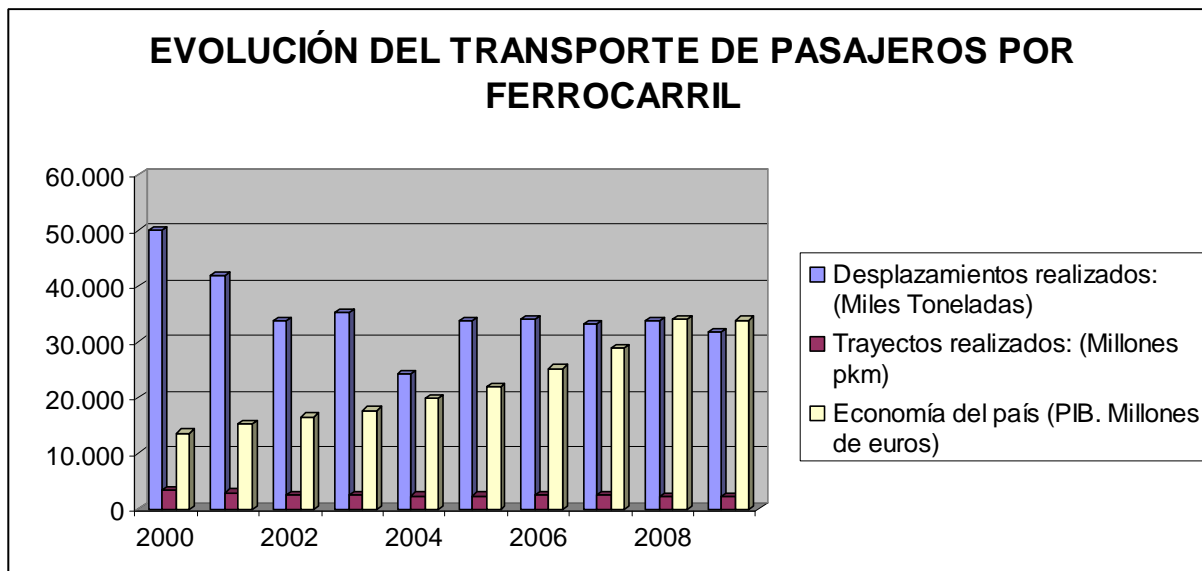
II.4.1.2. TRANSPORTE DE PASAJEROS

Durante 2009 se ha producido una leve caída del número de desplazamientos, que corrige la trayectoria alcista de los últimos 5 años favorecido por el transporte internacional. Sin embargo, si comparamos las últimas cifras con las de hace diez años el transporte de viajeros en Bulgaria ha sufrido un descenso del 53%. En el periodo entre 1990 y 2000, el tránsito ferroviario disminuyó hasta tres veces en volumen.

La reducción del uso del ferrocarril en Bulgaria se debe al incremento del parque automovilístico, a la escasa calidad del servicio ofrecido y a los movimientos migratorios de los últimos años. La población búlgara ha descendido en un millón de habitantes por la emigración a otros países europeos; y por otro lado, se ha experimentado una emigración hacia las principales núcleos de población.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

Gráfico 5: EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR FERROCARRIL EN LOS ÚLTIMOS DIEZ AÑOS.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística de la R. Bulgaria

Por otro lado, la calidad del servicio ofrecido hace que el usuario prefiera otros medios de transporte. El estudio de mercado realizado para el POT, reveló las siguientes deficiencias en el servicio de pasajeros:

- Falta de coordinación entre los diferentes medios de transporte de pasajeros.
- Escasa frecuencia de viajes, y mala conexión de trenes para diferentes destinos.
- Lentitud de trayectos debido al deficiente estado de las infraestructuras y el elevado número de paradas.
- Escaso mantenimiento de las instalaciones.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

4.2. OPERADORES¹²

Fruto de la Ley del Transporte Ferroviario aprobada en 2000, se crea en los años siguientes la Agencia Administradora de Ferrocarriles en Bulgaria, y la antigua Compañía Nacional de Ferrocarriles de Bulgaria se divide en la Compañía Nacional de Infraestructuras Ferroviarias y la Compañía Nacional de Ferrocarriles (BDZ EAD).

Tabla 7: INSTITUCIONES COMPETENTES EN INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Descripción	Nombre
Administración Estatal de Ferrocarriles	Agencia Administradora de Ferrocarriles en Bulgaria. ("Railway Administration" Executive Agency). IAJA
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias	Compañía Nacional de Infraestructuras Ferroviarias. (National Railway Infrastructure Company). NRIC
Compañía nacional operadora de pasajeros y mercancías	Ferrocarriles Nacionales de Bulgaria. (Bulgarian State Railways). BDZ EAD

Fuente: *Elaboración propia.*

La infraestructura ferroviaria de la República de Bulgaria es propiedad del Estado y es administrada por la compañía pública NRIC. La reestructuración del sistema de transporte ferroviario se ha realizado en cumplimiento de la normativa europea que implica la liberalización del sector en UE, tanto en el transporte de mercancías, como en el de personas.

En 2002 se ponía fin al monopolio de BDZ EAD. Así, en 2004, se concedió la primera licencia de transporte de mercancías a la compañía *Bulmarket DM OOD*. En 2005 fue el turno de *Bulgarian Railway Company Ltd.*, y en el año 2008, se concedieron licencias a las empresas *Gastrade*, *Unitranscom* y *Rail Cargo*.

BDZ EAD es el operador nacional de ferrocarriles de la República de Bulgaria, con licencia para el transporte de pasajeros y mercancías. Actualmente, es la única compañía operadora de pasajeros en el país. El servicio de transporte de pasajeros prestado es de calidad media-baja, si bien los precios son asequibles de conformidad con el poder adquisitivo de la población. Destaca la elevada deuda que asciende a 150 millones de levas (76,2 millones de euros). La principal cuota de mercado del transporte de mercancías es realizada por BDZ EAD. La empresa estatal engloba las siguientes divisiones:

BDZ - PLC de transporte de carga.

BDZ - PLC transporte de pasajeros

BDZ - Traction rolling composition (Locomotoras). Transporte de pasajeros y carga.

¹² Agencia Nacional de Infraestructuras.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

Otros operadores:

- "Bulmarket DM" OOD recibió en 2005 la licencia para el transportar mercancías a través de la infraestructura ferroviaria del país. Bulmarket es una empresa 100% privada búlgara asentada en Ruse y se ocupa principalmente de la distribución de gas propano-butano y, en menor grado, de la distribución de combustible y petróleo.
- "Bulgarian Railway Company" Ltd: transporte de mercancías desde 2005. Lleva a cabo servicios de transporte ferroviario de mercancías en el tráfico nacional e internacional.
- "GASTRADE" S.A.: empresa especializada en el transporte y venta de gas natural, en funcionamiento desde 2008.
- "UNITRANSCOM": empresa subsidiaria de la compañía productora de vagones Transwagon establecida en Burgas, en funcionamiento desde 2008.
- "DB Schenker Rail Bulgaria EOOD": empresa pública alemana obtuvo la licencia en mayo de 2010 como operadora de transporte de mercancías.



ICEX

III. POLÍTICAS Y MARCO LEGAL EN INFRAESTRUCTURAS

En el siguiente apartado analizaremos la legislación sectorial de Bulgaria, concretamente el Plan Nacional de Desarrollo del Transporte e Infraestructuras de la República de Bulgaria y los Programas Operativos.

Por otro lado, analizaremos las posibles trayectorias legales que implicaría un proyecto de construcción de infraestructuras en Bulgaria: ejecución de un contrato celebrado con la administración Pública, una concesión o a través de la articulación de una Asociación Público Privada (CPP).

1. LOS PROGRAMAS OPERATIVOS Y LOS FONDOS DE LA UNIÓN EUROPEA

De acuerdo con el Marco Estratégico Nacional de Referencia 2007 – 2013 (MENR)¹³, el Consejo de Ministros aprobó en 2006, el **Plan Nacional de Desarrollo del Transporte e Infraestructuras de la República de Bulgaria (PNDTI) hasta el 2015** dotado con 4.712 millones de euros.

Sus objetivos principales son:

- Optimización de la capacidad y eficiencia de las infraestructuras de transporte existentes.
- Construcción y desarrollo de infraestructuras que ayuden a la integración de la red búlgara en la de la UE.
- Desarrollo del transporte intermodal.
- Fomento de los partenariados entre empresas públicas y privadas.

¹³ Documento de programación que establece las diferentes posiciones estratégicas de intervención de los instrumentos estructurales de cada país miembro de la UE

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

Dentro de los **Programas Operativos** proyectados para el período 2007 – 2013, analizaremos el Programa Operativo de Transporte (POT) y el Programa Operativo de Desarrollo Regional (PODR), que se basan en el PNDTI.

El POT está dotado con 2.003 millones de €. Los objetivos principales del plan son integrar el sistema nacional de transporte en la red europea y equilibrar las infraestructuras de todos los medios de transporte, en línea con la Estrategia Nacional. Los ejes prioritarios del programa de cada uno de ellos son cinco, de los cuales analizaremos los relacionados con el transporte terrestre:

- Eje prioritario I: Desarrollo de las infraestructuras ferroviarias a lo largo de los ejes paneuropeos y nacionales.
- Eje prioritario II: Desarrollo de las infraestructuras por carretera a lo largo de los ejes paneuropeos y nacionales.

El 80% del presupuesto total del POT proviene de los instrumentos de financiación comunitarios del **Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)** y de los **Fondos de Cohesión (FC)**, que cofinancia las redes transeuropeas (RTE) en el área de infraestructura de transporte en los Estados miembros cuya Renta Nacional Bruta (RNB) per cápita sea inferior al 90% de la media UE-25.

El PODR está dotado con 1.600 millones de euros procedentes del FEDER. Los objetivos principales del plan son mejorar la competitividad regional promoviendo mejores conexiones entre los grandes centros urbanos y sus zonas circundantes, y en su caso, entre los municipios pequeños, cuyo tamaño y nivel de recursos es inadecuado para su desarrollo económico.

1.1. INSTITUCIONES CON COMPETENCIAS EN LA MATERIA

Una de las medidas del nuevo Gobierno ha sido la centralización de las decisiones de relevancia, absorbiendo las competencias que en los últimos años habían sido desempeñadas por las diferentes Agencias Nacionales. De esta forma, es el Ministro de Desarrollo Regional y Obras Públicas quién marca la planificación de la construcción de infraestructuras, en detrimento de la Agencia de Infraestructuras Viarias y la Agencia Nacional de Infraestructuras Ferroviarias.

Los órganos responsables de la gestión de los fondos estructurales en materia de transporte en Bulgaria son:

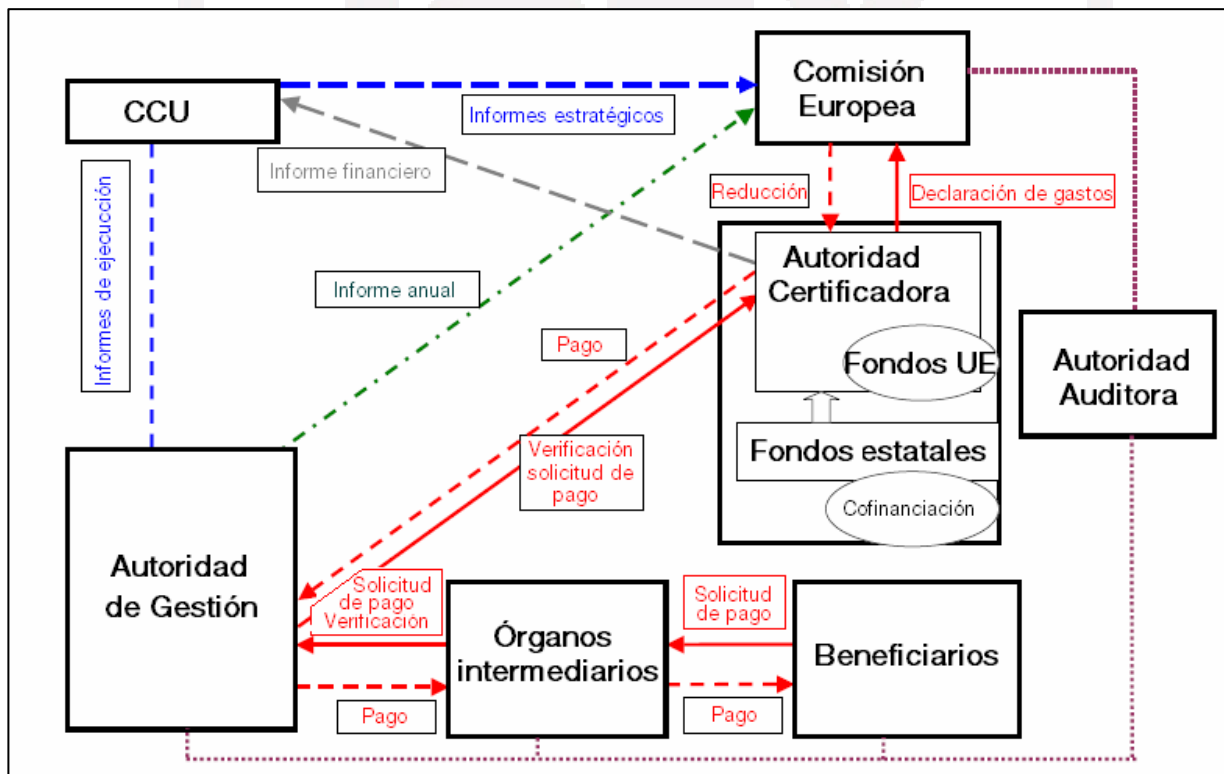
- *Las Autoridades de Gestión (AG) de los Programas Operativos (PO):* se nombran por decreto del Consejo de Ministros y son los encargados de preparar los PO dentro de sus competencias. Son responsables también, de la gestión y ejecución de sus PO.
 - POT: Dirección de Programas y Proyectos, depende del Ministerio de Transporte.
 - PODR: Dirección General del Programa Desarrollo Regional, depende del Ministerio de Desarrollo Regional y Obras Públicas.
- *Autoridad Certificadora (CA):* órgano responsable de elaborar y presentar a la Comisión Europea los certificados de gasto y solicitudes de pago. Se encarga también de

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

recibir todos los pagos incluidos en los programas operativos para transferirlos a los beneficiarios. Dicha función recae en el Ministerio de Finanzas.

- Dirección Nacional de Fondos, depende del Ministerio de Finanzas.
- *La Unidad Central de Coordinación (Central Coordination Unit CCU):* depende del Consejo de Ministros (anteriormente dependía del Ministerio de Finanzas) y coordina las operaciones relacionadas con los Fondos Estructurales y de Cohesión. Actúa como centro de coordinación y de comunicación con la Comisión Europea (CE) y debe asegurar la aplicación de los principios clave y las políticas de la UE acerca de los fondos.
- *La Autoridad Auditora (AA):* depende del Ministerio de Finanzas. Se encarga de auditar los fondos de la Unión Europea para garantizar que la gestión y control de los programas operativos funcionan con eficacia.
- *Los órganos intermedios (IBS):* gestores de los fondos de su competencia. Para el POT y PODR no se han contemplado.
- *Beneficiarios:* son destinatarios de los fondos. Podrán ser, dependiendo del proyecto, la Agencia Nacional de Infraestructuras Ferroviarias o la Agencia de Infraestructuras Viarias.

Gráfico 6: ESQUEMA INSTITUCIONES COMPETENTES ABSORCIÓN DE FONDOS UE



Fuente: Programa Operativo de Transporte 2007 - 2013.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

A continuación se muestran las instituciones búlgaras competentes en contratación pública:

Tabla 8: INSTITUCIONES CON COMPETENCIAS EN CONTRATACIÓN PÚBLICA

Ministerio Economía, Energía y Turismo	Es de su competencia la política de contratación pública.
Agencia de Contratación Pública	<p>Órgano supervisor. Realiza un control previo de las convocatorias y procedimientos. También es responsable de la publicación y mantenimiento de un registro de los contratos públicos facilitando la comunicación entre participantes, interesados y la Comisión de Defensa de la Competencia.</p> <p>Dispone de guías metodológicas para cumplir los requisitos de procedimiento; y también de una lista de personas y empresas que han hecho mal uso de los fondos o no han cumplido con sus obligaciones en contratos anteriores.</p> <p>Acceso público, información parcial traducida al inglés. Página Web: www.aop.bg</p>
Registro de Contratación Pública	<p>Registro actualizado con los formularios estandarizados y con información sobre las convocatorias de contratos públicos, así como información sobre procedimientos pendientes y completados.</p> <p>Los organismos públicos están obligados a enviar al Registro la información relativa al proyecto. Acceso público, sólo disponible en búlgaro. Página Web: www.aop.bg</p>
Boletín Oficial del Estado	Recoge todos los anuncios de contratación pública que se publican en el Registro de Contratación Pública. Página Web: http://dv.parliament.bg/
La Comisión de Defensa de la Competencia (CPC).	Principal organismo decisorio sobre los recursos presentados ante un proceso de contratación pública. El resultado puede ser la anulación del contrato o la compensación financiera por daños y perjuicios. Se puede presentar recurso de apelación por las decisiones emitidas por el CDC ante el Tribunal Supremo Administrativo.
Oficina Nacional de Auditoría	Realiza auditorías independientes del presupuesto y de los fondos públicos.
Agencia Inspección Finanzas Públicas	Órgano encargado del correcto cumplimiento de la normativa sobre los Presupuestos del Estado.

Fuente: elaboración propia en base a la legislación.

1.2. EVOLUCIÓN DE LA ABSORCIÓN DE FONDOS

Bulgaria es, desde 1994, beneficiaria de programas de ayuda financiera multilateral (Banco Europeo de Inversiones, Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo y Banco Mundial), del Programa PHARE de la UE, y desde 2000 del programa ISPA de la UE de apoyo financiero a la inversión en grandes infraestructuras de transporte. Desde su incorporación a la UE en 2007, Bulgaria es beneficiaria de los fondos FEDER y Fondos de Cohesión. Los fondos PHARE, destinados a preparar la adhesión de los países candidatos a la UE, desde 2007 han sido incluidos en los Fondos Estructurales

En junio de 2008, la Comisión suspendió los pagos de los tres programas de preadhesión, PHARE, ISPA y SAPARD, debido a las irregularidades detectadas en la gestión de los mismos, suponiendo la pérdida definitiva de 220 millones y el bloqueo de otros 323 millones de euros. Además, supuso la retirada de la acreditación para la gestión de fondos UE a la Unidad Central de Financiación y Contratación (CFCU) del Ministerio de Finanzas y al Ministerio de Desarrollo Regional y de Obras Públicas en noviembre de 2008.

Por otro lado, la Comisión ha intensificado sus actividades de supervisión y su asistencia a Bulgaria estableciendo una estrecha cooperación con el Gobierno y autoridades competentes para la absorción de los Fondos Estructurales. El desbloqueo de los fondos de preadhesión comenzó a finales del año 2009 y, actualmente, están desbloqueados todos ellos; sin embargo, existen proyectos que corren el peligro de no ser financiados con dichos fondos por el retraso en su ejecución. En abril de 2010 la Comisión Europea anunció la ampliación del plazo de varios proyectos financiados con fondos ISPA, entre ellos, la construcción sobre el río Danubio que está siendo realizado por la empresa española Fomento de Construcciones y Contratas (FCC).

Las principales causas a las que se debe la escasa aplicación de los fondos EU son las siguientes:

- Las prácticas no siempre lícitas, que ha provocado el bloqueo de los fondos.
- Falta de capacidad administrativa en la gestión de los fondos.
- Falta de capacidad financiera del Estado para cofinanciar los proyectos.

En el Anexo 7 se detalla la absorción de los fondos UE para cada Programa Operativo. En concreto, solamente se han absorbido un 3% de los fondos previstos en el POT.

La Oficina Comercial dispone en su página Web de un Informe sobre Financiación UE y Multilateral en Bulgaria.

El Programa JASPERS:

El programa JASPERS tiene como finalidad desarrollar la cooperación entre la Comisión Europea, el BEI y el BERD para poner en común su experiencia y ayudar a los Estados miembros y a las regiones a preparar proyectos de envergadura. El programa JASPERS del BEI ha facilitado la creación de estudios de viabilidad, mejora la asistencia técnica en la materialización de proyectos y la capacidad de la Administración búlgara. Actualmente está proporcio-

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

nando asistencia técnica a 16 proyectos, entre ellos, 7 en infraestructuras de transporte (forman parte del POT, excepto la estación intermodal de Ruse):

- Metro de Sofía.
- Autovías de Struma, Maritsa y la carretera que une las localidades de Kardzhali y Podkova.
- La conexión entre la autovía de Hemus con la circunvalación de Sofía.
- Mejora de la navegabilidad del río Danubio entre Batin y Belene.
- Estación intermodal de Ruse.



ICEX

2. MARCO LEGAL DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA Y CONCESIONES

2.1. CONTRATACION PÚBLICA

La Ley de Contratación Pública¹⁴ regula los procedimientos para la adjudicación de concursos públicos. Se han adoptado importantes enmiendas a dicha ley con el objetivo de trasponer la legislación europea¹⁵ y asegurar que los concursos públicos se adjudiquen de acuerdo a los principios de apertura, transparencia, libre y justa competencia, igualdad y no discriminación. La última modificación se produjo en julio de 2010, incorporando nuevas enmiendas con el fin de corregir los abusos y malas prácticas de los últimos años.

Por otro lado, se ha regulado un procedimiento más sencillo por Decreto¹⁶ que recoge la contratación pública para aquellos supuestos donde no se superen los umbrales económicos establecidos en la ley mencionada.

Para contratos públicos beneficiarios de los Fondos UE es de aplicación el Reglamento 55 aprobado por el Consejo de Ministros.

Tabla 9: PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA EN BULGARIA

Marco legal	Ley de Contratación Pública Decreto Contratación Pública para Contratos Menores. Reglamento 55 Contratación Pública con Fondos UE ¹⁷ . Ley de Transporte Ferroviario (SG 97/2000) (en revisión) Ley de Carreteras (SG 26/2000)
Autoridades contratantes	1. Instituciones estatales, el Presidente, el Banco Nacional de Bulgaria y otras instituciones establecidas por ley. 2. Embajadas, consulados y otras representaciones diplomáticas de Bulgaria. 3. Empresas públicas. 4. Entidades, que sin ser empresas públicas, ofrecen determinados servicios en base a derechos especiales o exclusivos.
Objeto de la contratación	Entre otros, construcción de infraestructuras de carreteras y líneas ferroviarias.

14 SG No. 28/06.04.2004, aprobada por la Asamblea Nacional a principios de abril de 2004, en vigor el 1 de octubre de 2007 y objeto de diversas modificaciones, la última en marzo de 2009.

15 Directiva 2004/17/CE, Directiva 2004/18/CE y Directiva 2007/66/CE

16 Decreto regulador de la Contratación Pública para contratos menores, aprobado por el Ministerio de Economía, Energía y Turismo en julio de 2006.

17 Será de aplicación el Decreto 55/2007 cuando para la ejecución de las actividades se utilicen fuentes de financiación de la UE y suponga al menos un 50% del coste del proyecto.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

Umbrales económicos	Construcción	Llevados a cabo: en Bulgaria: 1.099.300 euros. en el extranjero: 3 millones de euros.
	Suministros	Llevados a cabo: en Bulgaria: 92.034 euros. en el extranjero: 127.825 euros.
	Servicios	Llevados a cabo: en Bulgaria: 56.243 euros en el extranjero: 127.825 euros.
	Diseño de proyectos	56.243 euros.
Procedimiento	Los procedimientos más habituales son los abiertos y los restringidos. El resto (diálogo competitivo, negociación) se aplica sólo en casos excepcionales.	
Publicidad	<p>Las autoridades contratantes tienen el deber de publicar con 12 meses de antelación en el Boletín Oficial y en el Registro de Contratos Públicos los proyectos que vayan a realizar si el valor del proyecto supera 1,1 millón de euros (3 millones de euros si se lleva a cabo en el extranjero). El umbral es de 230 mil euros para contratos de suministros. La convocatoria y posteriores comunicaciones de la licitación también deben publicarse obligatoriamente.</p> <p>Cualquier duda acerca de los requisitos establecidos, deberá ser enviada a la entidad pública 10 días antes de la fecha límite de entrega de proyectos. La respuesta se enviará a todas las partes que hayan adquirido la documentación.</p>	
Garantías y avales	La garantía de participación no podrá ser mayor del 1% del valor del contrato. El aval establecido a la empresa adjudicataria no superará el 3% del valor del contrato.	
Adjudicación	<p>Después de la fecha límite de entrega, el organismo público selecciona un comité compuesto por un mínimo de 3 miembros que no podrán tener lazos económicos o familiares con ninguno de los participantes en el procedimiento.</p> <p>Si la adjudicación del contratista se basa en el criterio económico (precio más bajo), el anuncio deberá contener necesariamente la información sobre los criterios elegidos y su peso relativo en la elección del contratista.</p>	
Contrato	Firma del contrato público en un plazo de un mes, informando a la Agencia de Contratación Pública dentro del plazo de 7 días después de la firma. Cada candidato puede cambiar y retirar su oferta hasta la fecha límite de entrega.	
Baja temeraria	Si en un procedimiento abierto, el precio ofrecido por uno de los candi-	

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

	datos supone un 30% más bajo que el precio medio del resto de los candidatos, el candidato tiene que explicar cómo es capaz de ejecutar el contrato por ese precio. Si la explicación es insuficiente, se desestima la oferta.
Apelación	Plazo de diez días para presentar alegaciones a partir de la notificación de la resolución o acción. La autoridad competente sobre recursos de decisiones, actos y omisiones de la autoridad contratante en relación con el cumplimiento de la ley es la Comisión de Defensa de la Competencia.

Fuente: elaboración propia en base a la legislación.

La regulación especial para contratos públicos con fondos de la UE es aplicable cuando financian más del 50% del valor del proyecto. Dicho reglamento sigue el procedimiento contemplado en la regulación general, si bien la principal diferencia es que sólo permite el procedimiento de contratación abierto y el negociado, siendo éste último reservado para proyectos que no superen los umbrales económicos recogidos en el Reglamento, o para aquellos que por su naturaleza no lo permita.

La Oficina Comercial dispone de un estudio sobre la Contratación Pública en Bulgaria con información más detallada en esta materia¹⁸.

ICEX

¹⁸ Enlace directo:
http://www.oficinascomerciales.es/icex/cda/controller/pageOfecomes/0,5310,5280449_5285062_5287111_4294743_BG,00.html

2.2. CONCESIONES Y COLABORACIONES PÚBLICO PRIVADAS EN BULGARIA

La Ley de Concesiones¹⁹ fija el marco regulador del otorgamiento del derecho de explotación de bienes y servicios públicos en Bulgaria. De conformidad con la ley se concederán exclusivamente a través del procedimiento abierto para garantizar la igualdad de los participantes. En algunos casos determinados por Ley, el concesionario se determina sin concurso público.

Las concesiones se realizan por un periodo máximo de 35 años. Al finalizar el contrato, el concesionario tiene prioridad para realizar un nuevo contrato de concesión sobre el mismo objeto o actividad.

En los dos últimos años, se han celebrado 120 procedimientos de concesiones, de los cuales casi la mitad fueron finalizados, 34 correspondieron a concesiones de servicios y uno sólo a construcción²⁰.

Colaboraciones Público Privadas en Bulgaria

A diferencia de la mayoría de los Estados Miembros de la UE, la legislación búlgara no regula de forma uniforme y específica las Colaboraciones Público Privadas (en adelante CPP); sin embargo, en los últimos años, se han llevado a cabo proyectos en Bulgaria bajo esta fórmula de financiación.

Actualmente, la normativa donde encajaría las CPP está formada por la Ley de Concesiones y la Ley de Contratación Pública. En junio de 2009 se introdujeron una serie de modificaciones a la Ley de Concesiones con el fin de estimular la actividad del sector privado, permitiendo que el procedimiento pueda ser iniciado, no sólo por la autoridad contratante, sino también por cualquier otra parte interesada. Sin embargo, ambas leyes limitan y obstaculizan la instrumentalización de CPP debido a la rigidez de su articulado.

Existe un claro apoyo por parte del Gobierno hacía este tipo de colaboraciones que no se ha trasladado a la normativa búlgara, de hecho, en febrero de 2009 fue presentado un proyecto de Ley sobre CPP que finalmente no fue aprobado.

En el sector del transporte terrestre ha habido sucesivos intentos de financiar la construcción de varias autopistas a través de una concesión o CPP, sin embargo la reducida capacidad presupuestaria impidió la cofinanciación de proyectos con el socio privado. Éste ha sido el

19 Ley de Concesiones Públicas Prom. SG. 36/2 May 2006. Ha sido objeto de diversas modificaciones, la última en junio de 2009. Incorpora la legislación comunitaria en la materia, en concreto la Directiva 2004/17/CE sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales; y la Directiva 2004/18/CE sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios.

20 Estadísticas del Registro de Concesiones para los años 2008 y 2009.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

principal motivo por el que la concesión de la construcción, gestión y mantenimiento de las autopistas “Hemus” y “Trakia” en los últimos años, no se haya producido.

En el caso de la autopista de “Hemus”, el estudio de viabilidad realizado por Asesores de Infraestructuras y Deloitte reveló que el proyecto, con un coste total de 1.500 millones de euros, resultaría inviable sin la colaboración estatal en la financiación de la construcción. El estudio reveló también un riesgo considerable de la demanda esperada. La concesión no se realizó, entre otras razones, a que el Estado no financiaría parte de la obra.

Para la autopista “Trakia” se preveía una concesión con una duración de 35 años y con un coste total de 590 millones de euros. Comprendía la circunvalación norte de Sofía, de 35 km. y la autopista entre el Norte de Sofía y Burgas, conectando la capital con el Mar Negro (360 km. de longitud). Una segunda fase hubiera unido Sofía con la frontera de Serbia (48 kilómetros). El proyecto fue objeto de concesión en 2005, sin embargo, la Comisión Europea consideró que el contrato no seguía la normativa europea, y el proceso se prolongó hasta el año 2008. Finalmente, el consorcio interesado en la concesión (la empresa española Sacyr Vallehermoso participaba a través de su filial portuguesa de concesiones Itínere), no llegó a firmar el contrato por falta de financiación privada. Actualmente, la autovía de la “Trakia” está siendo construida con fondos comunitarios.

En infraestructuras de transporte por ferrocarril no existen proyectos realizados a través de CPP, aunque sí existe un claro impulso del Gobierno para realizar CPP o concesiones en estaciones intermodales de mercancías. Ejemplo de ello, es el estudio de viabilidad de una estación de contenedores en Plovdiv que está realizando el consorcio “NET Engineering – TRANSGEO” con financiación de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T) y que se prevé su finalización en septiembre de 2010.

En el anexo 8, se detallan los riegos localizados para la financiación de infraestructuras de transporte en Bulgaria.

La Oficina Comercial dispone de un informe más detallado sobre Colaboraciones Público Privadas que puede ser consultado en la página Web de la Oficina.

IV. PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS

1. PROGRAMA OPERATIVO DE TRANSPORTE 2007 – 2013: EJE PRIORITARIO II ²¹

El Eje Prioritario II del Programa Operativo de Transporte recoge la planificación del desarrollo de infraestructuras por carretera a lo largo de los ejes paneuropeos y nacionales proyectados para Bulgaria.

Eje Prioritario II – Programa Operativo de Transporte

Inversión destinada: 990 millones de euros.

Todos los proyectos estarán cofinanciados por los Fondos de Cohesión de la UE.

Autoridad de Gestión (AG) del Programa Operativo de Transporte (POT) es Ministerio de Transporte.

Beneficiario: Agencia Infraestructuras Viarias

El Programa Operativo de Transportes prevé prestar apoyo financiero a 7 proyectos prioritarios de construcción o rehabilitación de carreteras incluidos en Eje Prioritario II. En caso de que haya circunstancias imprevistas o de riesgo de la pérdida de los recursos de los fondos europeos, la autoridad puede sustituir el proyecto por otros proyectos alternativos.

²¹ <http://www.mtc.government.bg/page.php?category=93&id=2022>

1.1. EVOLUCIÓN DEL EJE PRIOTARIO II

En el Informe anual sobre la aplicación del POT de 2008 (actualizado el 17 de agosto de 2009) la Autoridad de Gestión del POT, identificó durante los tres años de aplicación del Programa, graves retrasos en la ejecución de los proyectos debido a los siguientes causas:

- Falta de capacidad administrativa y tiempo para la elaboración correcta de los estudios de viabilidad, análisis coste-beneficio e informes de evaluación del impacto ambiental. En varios casos fueron llevados a cabo con anterioridad al inicio del POT, por lo que deben ser actualizados;
- La invalidación de los procedimientos de licitación para la construcción y la supervisión de dos de los proyectos debido a los defectos en los procedimientos de contratación pública.
- Falta de fondos para completar los procedimientos de adquisición de tierras y estudios arqueológicos;

La Autoridad de Gestión del POT ha recomendado las siguientes prácticas para evitar los retrasos en la ejecución de los proyectos:

- Mejorar la preparación de la documentación para la contratación pública;
- Acelerar la preparación del formulario de solicitud a través de una cooperación más intensa con JASPERS;
- Cooperación de la DG de Política Regional y la DG de la Comisión de Medio Ambiente de la Unión Europea y con la Agencia de Infraestructuras Viarias acerca de la elaboración de los informes de impacto medioambiental.

El nuevo Gobierno ha marcado como uno de sus objetivos principales la correcta absorción de los fondos. Las primeras medidas tomadas fueron centralizar la toma de decisiones y la sustitución de los altos cargos de las Administraciones con competencias en la materia. En su primer año, el nuevo Gobierno ha conseguido iniciar el procedimiento público para la construcción de la autovía de la Trakia y la fase I del PODR. Sin embargo, la falta de capacidad presupuestaria y el reducido período de tiempo que queda para que finalice el POT hacen peligrar la ejecución de todos los proyectos previstos.

Por otra parte, el Gobierno se ha visto obligado a plantear ante Bruselas la posibilidad de reorientar una parte de los fondos estructurales destinados a grandes redes, hacia obras menores de rehabilitación de carreteras y puentes, debido a la falta de cofinanciación nacional y la reducida capacidad administrativa. Actualmente, se está estudiando solicitar a la Comisión Europea la ampliación del plazo del POT 2007 – 2013.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

1.2. PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS BAJO EL EJE PRIORITARIO II

Mapa 3: MAPA DE LOS CORREDORES PAN-EUROPEOS Y PRINCIPALES CARRETERAS DE BULGARIA



Fuente: Programa Operativo de Transporte 2007 - 2013.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

Los proyectos prioritarios de construcción y renovación de infraestructuras dentro del Eje Operativo II hasta 2015 son los siguientes²²:

PROYECTO 1	AUTOVÍA “TRAKIA” Corredor Pan-Europeo VIII; Red de transporte Trans-Europeo
Definición del proyecto	<p>Autovía que conectará Sofía con Burgas. Falta por construir el tramo desde Stara Zagora hasta Karnobat. Se prevé su finalización en otoño de 2012. El proyecto se ha dividido en los diferentes lotes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lote 1: Orizovo – Stara Zagora. Longitud 39 km. Ya construido. • Lote 2: Stara Zagora - Nova Zagora. Longitud: 31,8 km. • Lote 3: Nova Zagora – Yambol. Longitud - 35,6 km. • Lote 4: Yambol – Karnobat. Longitud - 47,6 km. • Lote 5: Karnobat – Burgas. Longitud: 35 km. Ya construido. • Lote 6: Autovía del Mar Negro que une con Burgas con Varna. Longitud 100 km.
Valor del proyecto	<p>Lote 2: 96 millones de euros. Lote 3: 108 millones de euros. Lote 4: 146 millones de euros. Lote 5: 76 millones de euros. Lote 6: Sin determinar.</p>
Estado del proyecto	<ul style="list-style-type: none"> • Lote 2: En abril de 2010 se anunció que la empresa adjudicataria de la construcción es “Unified Highway Trace”. La adjudicación del contrato de supervisión fue adjudicado a la empresa “Put Invest Engineering JSC”. • Lote 3: en mayo de 2010 se anunció que la empresa adjudicataria es la empresa griega “Aktor”. • Lote 4: en julio se anunció que la empresa adjudicataria es el consorcio búlgaro Trakia IV, del cual forma parte Holding Roads. • Lote 6: el diseño será realizado con el actual POT y construido en el POT 2014-2020. Se desconoce cuando se producirá la convocatoria.

²² Ministerio de Transporte. Coordination Of Programmes And Projects. Directorate Managing Authority Operational Programme On Transport 2007-2013. Annual Report 2008, updated 17/08/2009

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA



PROYECTO 2	<p style="text-align: center;">AUTOVÍA "MARITSA"</p> <p style="text-align: center;">Red de transporte Trans-Europeo</p>
<p>Definición del proyecto</p>	<p>Construcción de 67 km. de autovía continuando el tramo ya construido desde la localidad de Lyubimets hasta Chirpan. Se prevé que la obra esté acabada en primavera de 2013. El proyecto se ha dividido en cuatro lotes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lote 1: Orizovo – Dimitrovgrad. Longitud: 31,4 km. • Lote 2: Dimitrovgrad – Uzundjovo. Longitud: 12,6 km. • Lote 3: Uzundjovo – Ivanovo. Longitud: 11,7 km. • Lote 4: Ivanovo – Harmanli. Longitud: 10,7 km.
<p>Valor del proyecto</p>	<p>208 millones de euros.</p> <p>Lote 1: 104 millones de euros.</p> <p>Lote 2: 38 millones de euros.</p> <p>Lote 3: 35 millones de euros.</p> <p>Lote 4: 32 millones de euros.</p> <p>Fuentes de Financiación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fondos de Cohesión: 166 millones de euros. - Financiación nacional: 41 millones de euros.
<p>Estado del proyecto</p>	<p>El proyecto aprobado por la RIA fue enviado a JASPERS en el año 2008. Los estudios arqueológicos y las obras de excavación del proyecto fueron congelados debido a la falta de financiación, estimada en 1 millón de euros. Los procedimientos de adquisición de tierras que ascienden a 3 millones de BGN, que se retrasaron debido a la falta de fondos en el presupuesto de la RIA. El nuevo Gobierno ha anunciado su desbloqueo</p>

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

	<p>estableciendo los siguientes plazos:</p> <p>Lanzamiento de la oferta de los lotes 1, 2, 3 y 4: otoño de 2010</p> <p>Selección del contratista: invierno 2010-2011</p> <p>Finalización de la construcción: Primavera 2013</p>
--	---

Mapa



PROYECTO 3	<p>AUTOVÍA "STRUMA"</p> <p>Corredor Pan-Europeo IV; Red de transporte Trans-Europeo</p>
Definición del proyecto	<p>Forma parte del eje Vidin-Sofía-Kulata. Incluye la construcción de 138 km. de autopista dividida en cuatro lotes:</p> <p>Lote 1: Dolna Dikania – Dupnitsa. Longitud: 16,7 km.</p> <p>Lote 2: Dupnitsa – Blagoevgrad. Longitud: 34 km.</p> <p>Lote 3: Blagoevgrad – Sandanski. Longitud: 61 km.</p> <p>Lote 4: Sandanski – Kulata. Longitud: 15 km.</p>
Valor del proyecto	<p>600 millones de euros.</p> <p>Lote 1: 68 millones de euros.</p> <p>Lote 2: 129 millones de euros.</p> <p>Lote 3: Sin determinar.</p> <p>Lote 4: 53 millones de euros.</p> <p>Fuentes de Financiación:</p> <p>Fondos de Cohesión: 480 millones de euros.</p> <p>Financiación nacional: 120 millones de euros</p>

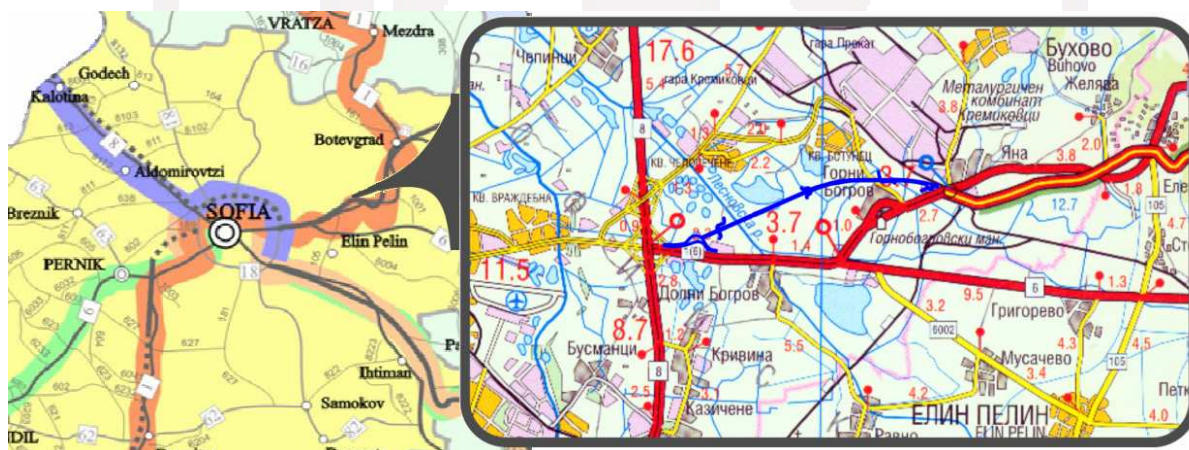
LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

<p>Estado del proyecto</p>	<p>El lote 3 fue incluido en el POT 2014-2020, por su carácter excepcionalmente complejo, sobre todo en la zona del desfiladero de Kresna de más de 20 km., que requiere la construcción de una compleja red de túneles.</p> <p>Las obras no han comenzado todavía en los lotes 1, 2 y 4 debido a la falta de fondos en el presupuesto. Los plazos ofrecidos por el nuevo Gobierno son:</p> <p>Lote 1: Lanzamiento de la oferta en otoño de 2010, selección del contratista a finales de 2010 y finalización de la construcción en 2013.</p> <p>Lote 2: Lanzamiento de la oferta en primavera 2011, selección del contratista en verano de 2011 y finalización en 2013.</p> <p>Lote 3: Este lote se divide a su vez en tres sublotes. Su construcción será incluido en el POT 2014-2020, a diseñar en 2010 – 2011:</p> <p>Lote 3.1 Blagoevgrad Krupnik.</p> <p>Lote 3.2 Krupnik – Kresna: compuesto de 4 km. de viaductos y 16 km de túneles.</p> <p>Lote 3.3 Kresna – Sandanski.</p> <p>Lote 4: Lanzamiento de la oferta en primavera 2011, selección del contratista en verano de 2011 y finalización en 2013.</p>
<p>Mapa</p>	 <p>El mapa muestra la ubicación de los lotes de construcción de la Autovía "Struma" en Bulgaria. El Corredor N°8 (verde) cubre la zona entre Kustendil y Blagoevgrad. El Corredor N°4 (naranja) cubre la zona entre Blagoevgrad y Petrich. Los lotes están etiquetados como Lote 1 (entre Kustendil y Dupnitsa), Lote 2 (entre Dupnitsa y Rilsky Manastir), Lote 3 (entre Blagoevgrad y Sandanski) y Lote 4 (entre Sandanski y Petrich). Se muestran también ciudades como Sofia, Pernik, Breznik, Samokov, Borovetz, Razlog, Bansko, Eleshnica, Sandanski, Gotse Delchev, Melnik, Katunci y Kulata.</p>

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

<p>PROYECTO 4</p>	<p align="center">CIRCUNVALACIÓN DE SOFÍA.</p> <p align="center">Corredor Pan-Europeo IV</p>
<p>Definición del proyecto</p>	<p>Construcción de 8,5 km. de autovía que conectará la autopista de Hemus y la circunvalación de la periferia de Sofía.</p>
<p>Valor del proyecto</p>	<p>32 millones de euros</p> <p>Fuentes de Financiación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fondos de Cohesión: 25,6 millones de euros. - Financiación nacional: 6,4 millones de euros
<p>Estado del proyecto</p>	<p>La empresa “Hemus” fue elegida como contratista constructora, sin embargo, la licitación fue apelada por la Comisión de Protección de la Competencia. En octubre de 2008, la Agencia de Infraestructuras Viarias abrió un nuevo procedimiento de licitación que ha sido paralizado. El nuevo Gobierno ha propuesto los siguientes plazos:</p> <p>Lanzamiento de la oferta: Primavera de 2010</p> <p>Elección del contratista: Verano 2010</p> <p>Finalización de la construcción: la primavera de 2012</p>

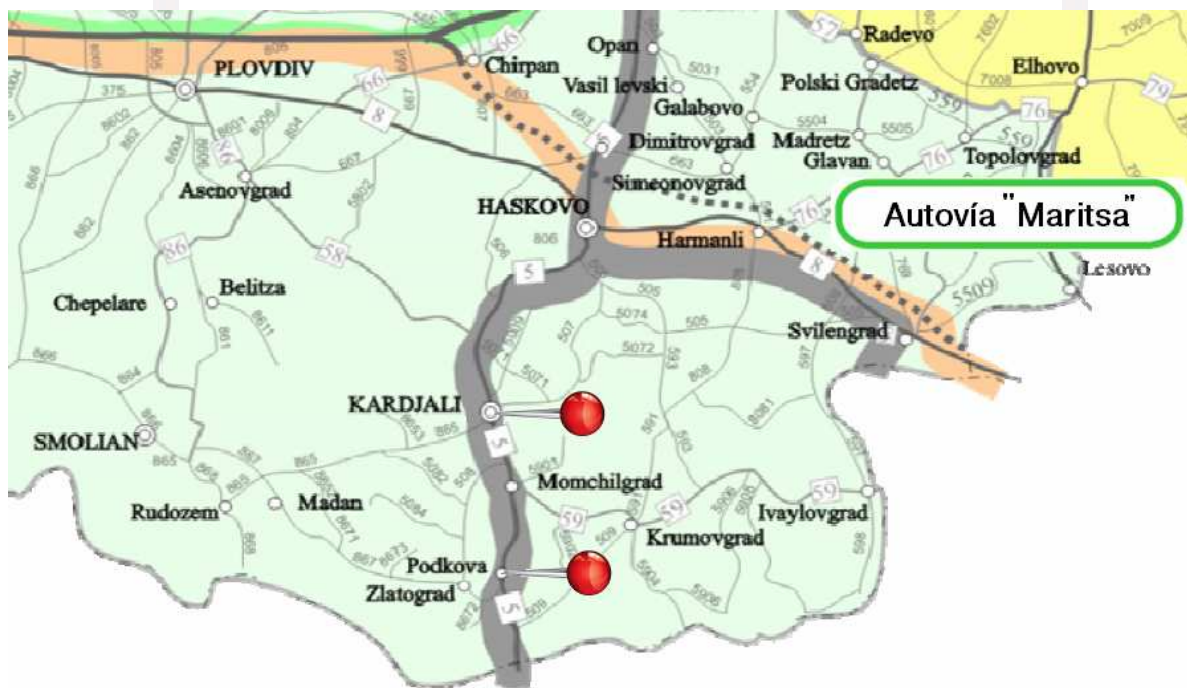
Mapa



LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

PROYECTO 5	I-5 KARDJALI-PODKOVA Corredor Pan-Europeo IX
Definición del proyecto	Rehabilitación de 8 km. y construcción de 24 km. de carreteras en el tramo Kardzhali - Podkova.
Valor del proyecto	32 millones de euros. Fuentes de Financiación: <ul style="list-style-type: none"> - Fondos de Cohesión: 25,6 millones de euros. - Financiación nacional: 6,4 millones de euros.
Estado del proyecto	Debido a las continuas infracciones encontradas en el procedimiento de contratación, las autoridades competentes del PO decidieron no financiar los contratos creados fruto de la licitación. Los nuevos plazos dados para la licitación son: Lanzamiento de la oferta: otoño de 2010 Elección del contratista: la primavera de 2011 Finalización de la construcción: Primavera 2013

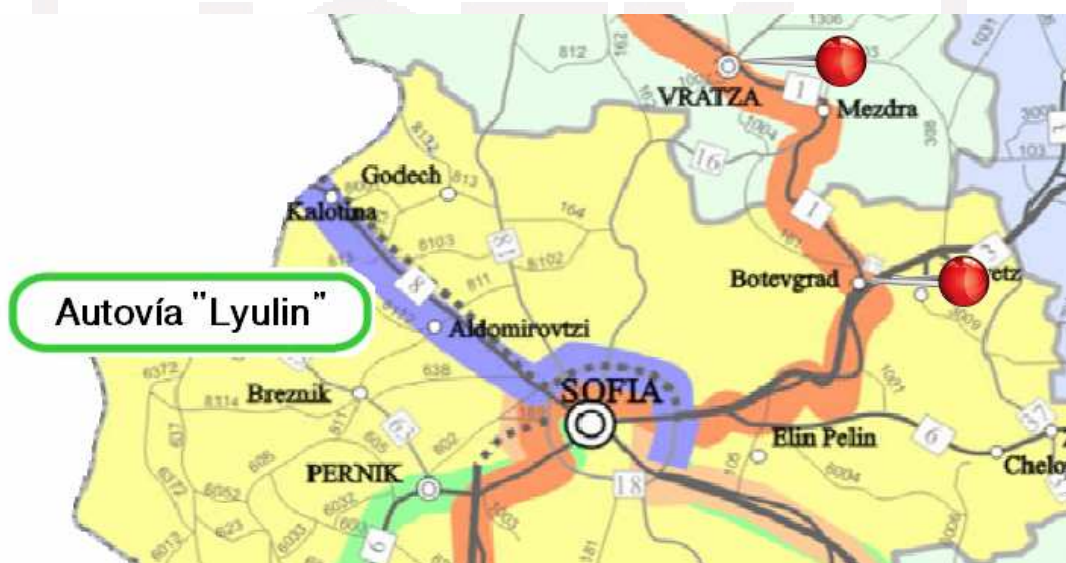
Mapa



LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

<p>PROYECTO 6</p>	<p>MODERNIZACIÓN DE LA SECCIÓN (E 79) VRATZA - BOTEVGRAD</p> <p>Red de transporte Trans-Europea</p>
<p>Definición del proyecto</p>	<p>Modernización del tramo de 31,5 kilómetros entre Mezdra y Botevgrad.</p>
<p>Valor del proyecto</p>	<p>85 millones de euros</p> <p>Fuentes de Financiación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fondos de Cohesión: 68 millones de euros. - Financiación nacional: 17 millones de euros.
<p>Estado del proyecto</p>	<p>El estudio de viabilidad fue enviado a JASPERS a mediados de 2008.</p> <p>El nuevo Gobierno ha propuesto los siguientes plazos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lanzamiento de la oferta: primavera de 2010. - Elección del contratista: otoño de 2011. - Se prevé su finalización en otoño de 2013.

Mapa



LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

PROYECTO 7	(E 79) VIDIN – MONTANA Corredor Pan-Europeo IV
Definición del proyecto	Construcción de una carretera de Clase 1 con una longitud de 20,5 km. para comunicar Dimovo – Bela - Rujinci (E-79, Corredor IV).
Valor del proyecto	32 millones de euros Fuentes de Financiación: <ul style="list-style-type: none"> - Fondos de Cohesión: 25,6 millones de euros. - Financiación nacional: 6,4 millones de euros.
Estado del proyecto	Se prevé que se realice el diseño en 2010. Finalización de la construcción en otoño de 2013.

Mapa



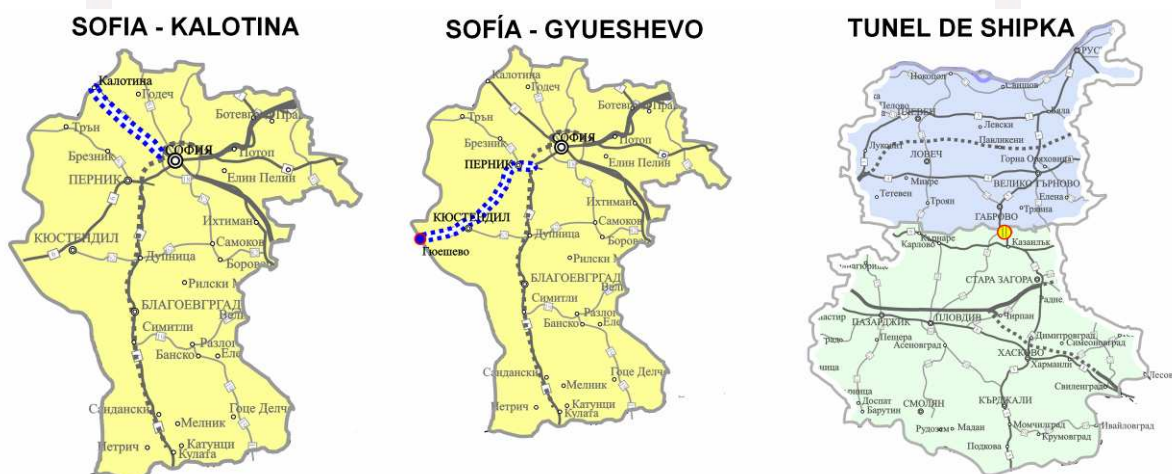
LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

1.3. PROYECTOS DE ESTUDIO Y DISEÑO DE CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS POT 2014-2020

Hasta el 2013 el Gobierno búlgaro ha manifestado su intención de elaborar los estudios para los siguientes proyectos con el objetivo de incluirlos en el Programa Operativo de Transporte de 2014 – 2020:

- Carretera transfronteriza entre Serbia y Bulgaria que uniría Sofía y Kalotina. Longitud 70 km.
- Carretera transfronteriza entre Bulgaria y la ARY de Macedonia que uniría las ciudades de Sofía y Gyueshevo. Longitud 85 km.
- Túnel de Shipka. Longitud 3,2 km. con una altura de 4,8 m. Contará con cuatro pequeños túneles auxiliares, así como un total de 10 puentes para integrar el túnel a la red de carreteras. No descartan su construcción a través de una concesión o CPP.

Mapa 4: TRAMOS SOFIA – KALOTINA; SOFÍA – GYUESHEVO, TUNEL DE SHIPKA



Fuente: Página Web de la Agencia de Infraestructuras Viarias.

En el anexo 9, se adjunta un mapa detallado con los tramos de carreteras a construir o rehabilitar planificados para el POT 2014 – 2020.

2. PROGRAMA OPERATIVO DE DESARROLLO REGIONAL

Los objetivos principales del plan son mejorar la competitividad regional promoviendo mejores conexiones entre los grandes centros urbanos y sus zonas circundantes, y en su caso, entre los municipios pequeños, cuyo tamaño y nivel de recursos es inadecuado para su desarrollo económico.

Inversión destinada: 1.600 millones de euros. Para infraestructuras de carreteras 256 millones de euros.

Todos los proyectos estarán cofinanciadas por los Fondos de Cohesión de la UE.

Autoridad de Gestión (AG) del Programa Operativo de Transporte (PODR): Ministerio de Desarrollo Regional y Obras Públicas, Dirección General "Programa de Desarrollo Regional".

Beneficiario: Agencia Nacional de Infraestructuras de Carreteras

La nueva dirección de la RIA ha anunciado que en el marco del PODR 2007 – 2013 van a relanzar dos grandes fases con proyectos de construcción y rehabilitación de infraestructuras de carreteras. El objetivo es la reconstrucción y la rehabilitación de las carreteras de segunda y tercera clase para mejorar la accesibilidad de las regiones.

El Anexo 9 contiene dos mapas detallados sobre los diferentes lotes de la Fase I y II

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

- Fase I:

Está proyectada la construcción o rehabilitación de 22 tramos de carretera, divididos en 14 lotes con una longitud total de 277 kilómetros. Actualmente el proyecto se encuentra en fase de adjudicación de las empresas que llevarán a cabo la construcción.

Finalización de la construcción: primavera de 2012.

Valor estimado, en euros: 110 millones.

Tabla 10: LOTES DE LA FASE I PARA LA CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS.

LOTE	REGIÓN	Carretera	Localidades	Km.
1	Montana	III-112	Brusartsi - Smirnenski	4,4
	Pleven	II-13	Knezha - Iskar	6,7
2	Lovech	III-307	Dermantsi - Ugarchin	24,4
3	Silistra	III-235	Glavinitsa - Zafirov	13,9
4	Silistra	III-216	Sitovo - Dulovo	29,0
5	Razgrad	III-205	Razgrad Yasenovets-Isperih	6,5
	Razgrad	II-49	Targovishte, Razgrad-Kubra -	4,7
	Razgrad	II-49	Targovishte, Razgrad-Kubra -	6,7
6	Dobrich	II-29	Dobrich – General Toshevo	15,8
7	Varna	II-29	Varna - Aksakovo	9,2
	Varna	III-207	Shumen-Devnya	17,5
8	Yambol	III-707	Straldzha - Yambol	36,1
	Yambol	III-7008	Elhovo - Skalitsa	3,4
9	Plovdiv	III-6061	Starosel	21,5
10	Plovdiv	III-565	Shishmantsi	17,0
12	Kardjali	II-59	Momchilgrad - Krumovgrad	18,2
13	Kardjali	III-5071	Stremtsi-Chernoochene	15,1
	Haskovo	III-663	Chirpan Dimitrovgrad	2,7
	Haskovo	III-597	Dabovets	4,6
14	Pernik	II-63	Pernik - Breznik	12,1
	Pernik	III-6204	Ovchartzi – Sapareva Banya	5,0
15	Sofía	III-181	Kovachevtsi	26,7

Fuente: Agencia de Infraestructuras Viarias.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

- Fase II:

Está proyectada la construcción o rehabilitación de 26 tramos de carretera, divididos en 15 lotes con una longitud total de 311 kilómetros.

Inicio de la licitación: verano de 2010.

Finalización de la construcción: otoño de 2012.

Valor estimado, en euros: 145 millones de euros.

Tabla 11: LOTES DE LA FASE II PARA LA CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS.

LOTE	REGIÓN	Carretera	Localidades	Km.
16	Pleven	II-35	Pleven - Lovech	10,1
17	Lovech	II-35	Trojan Karnare	5,0
	Lovech	III-3701	Sofía Cherni Vit	14,0
18	Lovech	III-3505	Kazachevo-Stefanova Debnevo-Velchevo	20,3
19	Veliko Tarnovo	III-551	Debelets Pozhernik - Helena	1,8
	Veliko Tarnovo	II-53	Helena - Sliven	25,9
	Veliko Tarnovo	III-405	Svishtov - Tsarevets	2,1
20	Ruse	III-202	Shtruklevo - Popovo	4,3
	Ruse	III-2102	Borisovo - Cherechovo	4,0
	Ruse	III-5201-	Dzhulyunitsa - Piperkov	4,0
21	Targovishte	III-704	Mengishevo - Novakovo	19,2
	Targovishte	III-4008	Prolaz - Vadun	7,2
22	Targovishte	III-5102	Mirovets - Buhovtsi - Nadarevo - Dalgach	24,4
23	Varna	III-904	Dolní Chiflik - Grozdyovo - Bozveliysko	12,2
24	Pazardjik	II-37	Batak-Dospat	24,8
25	Smolyan	II-37	Batak-Dospat	25,6
26	Plovdiv	III-606	Belovitsa	17,7
27	Smolyan	III-866	Mihalkovo-Krichim	6,5
	Smolyan	III-8681	Rudozem - Smolyan	8,4
	Smolyan	III-8641	Pamporovo - Smolyan	11,3
28	Kardjali	III-591	Krumovgrad	24,8
29	Haskovo	III-806	Haskovo	12,6
	Haskovo	II-59	Ivaylovgrad - Slaveev	4,3
30	Vidin	III-102	Bela - Belogradchik	20,0

Fuente: Agencia de Infraestructuras Viarias.

3. OTROS PROYECTOS

3.1. CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS MEDIANTE CONCESIÓN Y COLABORACIONES PÚBLICO PRIVADAS (CPP)

Nombre del proyecto	AUTOVÍA HEMUS
Definición del proyecto	<p>Construcción de una autovía</p> <p>Longitud: 280 km necesitan ser finalizados.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lote 1 L = 58,8 km. • Lote 2 L = 85,1 km. • Lote 3 Section L = 101,9 km.
Valor del proyecto	Valor estimado de la inversión: 1.500 millones de euros.
Estado del proyecto	<p>En la pasada legislatura, se evaluó la posibilidad de que se llevase a cabo mediante una Colaboración Público-Privada (CPP). El valor la inversión se estimó en 1.500 millones de euros. Se realizó un análisis sobre la viabilidad del proyecto que reflejó la necesidad de contribución financiera por parte del Estado ya que el proyecto no era por sí mismo viable. Sería necesaria la instrumentalización del proyecto a través de un contrato de peaje en sombra o realizar una concesión financiando el Estado parte de la construcción. En marzo de 2009 el gobierno búlgaro manifestó su incapacidad por falta de presupuesto. Del mismo modo que el anterior Ejecutivo, el Gobierno actual ha mostrado su interés de construir la Autovía “Hemus” en concesión o CPP, sin embargo, la falta de presupuesto dificulta que en la presente legislatura se inicie el procedimiento.</p>

Mapa



LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

El Gobierno ha anunciado la posibilidad de construir bajo concesión o Asociación Público Privada las siguientes infraestructuras:

- Autovía de Rila.
- Tunel de Shipka.

Acerca de la autovía del Mar Negro, a principios de junio de 2009, se empezó a preparar el procedimiento para la concesión de la autovía del “Mar Negro”. En agosto de 2009 se ordenó la suspensión del proyecto, ya que la nueva Dirección ha aprobado realizar la infraestructura como una extensión de la autopista del sur Trakia y tendrá la consideración de proyecto prioritario en el siguiente POT.

3.2. PROGRAMA “TRANSIT ROADS”

Para la mejora de las condiciones de las carreteras nacionales el Gobierno aprueba los denominados Programas “Transit Roads” con el objetivo de planificar proyectos de construcción y rehabilitación de carreteras a largo plazo. Actualmente está vigente el Programa “Transit Roads V”, dividido en 24 lotes. El BEI y BERD financian gran parte de estos proyectos.

Evolución del programa²³: la mayoría de los lotes ya han sido publicados. A destacar los lotes ya adjudicados: 3, 6, 9, 10, 11, 19, 20, 21 y 23A. En julio de 2010, la RIA anunció la paralización temporal de varios de éstos lotes por falta de financiación.

3.3. PROGRAMA “REVISIÓN”

El Programa “Revisión” está enfocado a la revisión y rehabilitación de carreteras regionales. Financiación: Presupuesto del Estado.

Se prevé que en 2010 se inicie la convocatoria pública para la revisión de las siguientes carreteras;

- Rehabilitación del cruce de la carretera I-9 en Pavolovo, Km. 238.
Presupuesto: 3,2 millones de euros.
- Rehabilitación del tramo Chestimenski - Kableshkovo – Silistra, desde el km.0 hasta el km. 11 de la carretera III-2077.
Presupuesto: 2,5 millones de euros.
- Rehabilitación de la carretera I-7 a la altura de Elhovo desde el km. 265 al km. 296.
Presupuesto: 20 millones de euros.
- Rehabilitación de las carreteras II-53, desde el km. 146 al km. 289, y III-536 del km. 0 al km. 3.

²³ Página Web de la RIA: <http://www.napi.government.bg/arubriken.php?r=25>

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

Presupuesto: 3 millones de euros.

- Rehabilitación de la carretera III-2702 entre las localidades de General Kiselovo, Valchi Dol y Suvorovo desde el km. 16 al km.

Presupuesto: 3,1 millones de euros.

- Rehabilitación de la carretera I-2 Ruse - Shumen - Varna en el km. 101.

Presupuesto: 150.000 euros



ICEX

V ■ PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

1. PROGRAMA OPERATIVO DE TRANSPORTE: EJE PRIORITARIO I

El Eje Prioritario I del Programa Operativo de Transporte recoge la planificación del desarrollo de infraestructuras ferroviarias a lo largo de los ejes paneuropeos y nacionales planificados para Bulgaria.

Sus principales objetivos son:

- Modernización, rehabilitación y electrificación de tramos ferroviarios a lo largo de la Red de Transporte Transeuropea (TEN-T);
- Modernización, rehabilitación y electrificación de las secciones de ferrocarril que conectan la red ferroviaria principal de la República de Bulgaria con las principales redes ferroviarias de los países fronterizos.

Inversión destinada: 580 millones de euros.

Todos los proyectos estarán cofinanciadas por los Fondos de Cohesión de la UE.

Autoridad de Gestión (AG) del Programa Operativo de Transporte (POT) es el Ministerio de Transporte

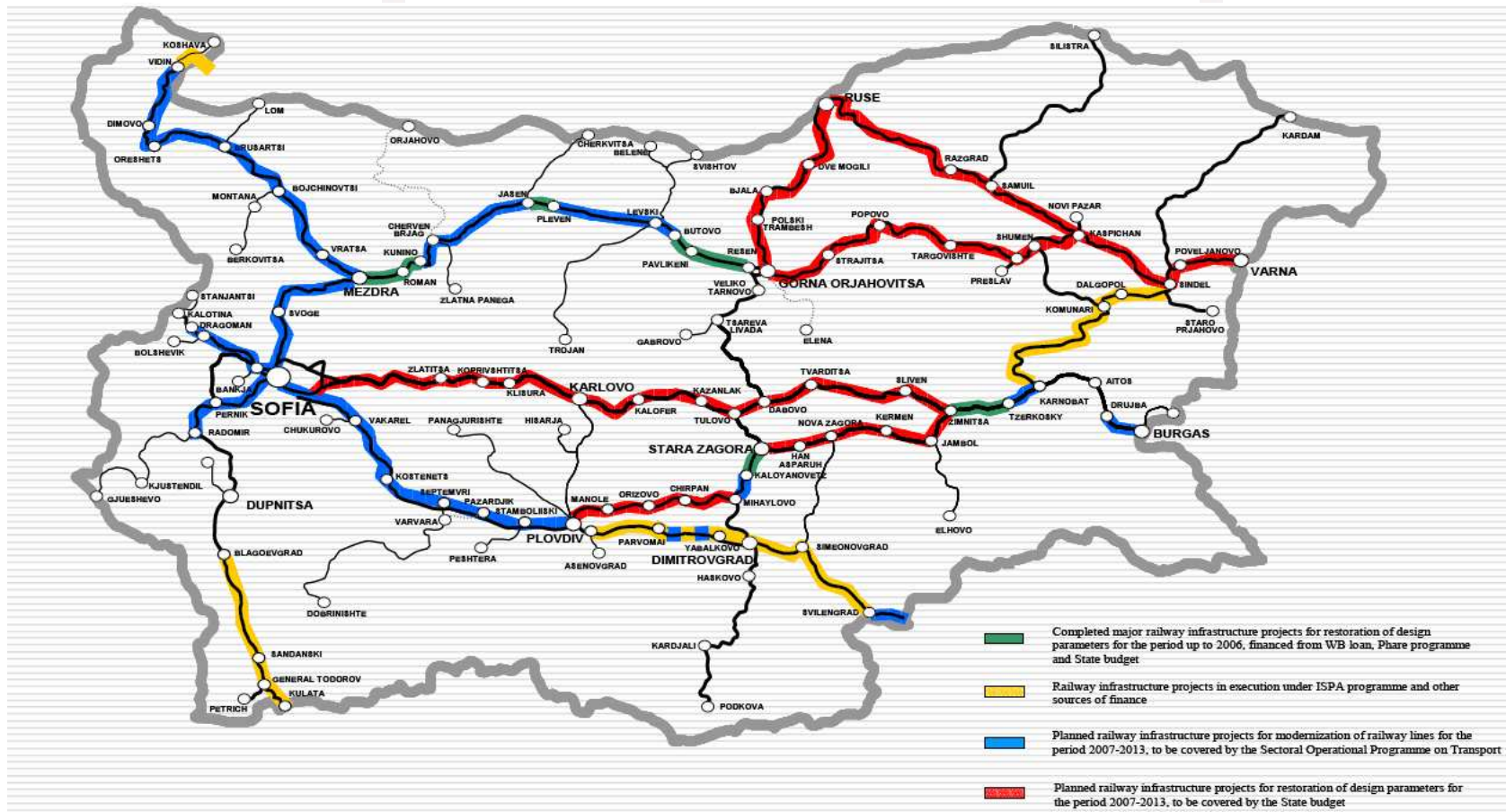
Beneficiario: Compañía Nacional de Infraestructuras Ferroviarias

La planificación estratégica está basada en los diferentes acuerdos internacionales del sector: La Red Trans - europea de Transporte (RTE-T), el Acuerdo Europeo sobre las Principales Líneas Ferroviarias Internacionales (AGC), el Acuerdo Europeo sobre las Líneas Internacionales Importantes de Transporte Combinado e Instalaciones Conexas (AGTC).

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

1.1. PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DE FERROCARRILES BAJO EL EJE PRIORITARIO I


Mapa 4: MAPA DE LOS CORREDORES PAN-EUROPEOS Y PRINCIPALES CARRETERAS DE BULGARIA



Fuente: Programa Operativo de Transporte 2007 - 2013.


LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

Los proyectos de construcción y renovación de las infraestructuras prioritarias para Bulgaria dentro del Eje Prioritario I hasta 2015 son los siguientes²⁴:

PROYECTO 1	DISEÑO DE LA MODERNIZACIÓN DE LA LÍNEA VIDIN - SOFÍA Red de Transporte Transeuropeo TEN-T
Definición del proyecto	Diseño y obras de construcción de la línea ferroviaria entre Vidin y Mezdra. Se prevé que se alcancen velocidades de 160 km/h. El tiempo estimado del trayecto descenderá de 5 horas y 10 minutos a 3 horas. Electrificación de 25 Kv. - 50 Hz. Sistema europeo de señalización ferroviaria ERTMS/ETCS nivel 1 y GSM-R.
Valor del proyecto	Diseño: 50 millones de euros. Fondo de Cohesión - 40 millones de euros Financiación nacional - 10 millones de euros Construcción: 320 millones de euros Fondo de Cohesión - 256 millones de euros Financiación nacional - 64 millones de euros
Estado del proyecto	Contrato de asistencia técnica financiado a través de ISPA en septiembre de 2007. Iberinsa e INECO TIFSA (España), Transsystem y Geotechnoengineering (Bulgaria) e ILF (Austria) forman el consorcio adjudicatario del estudio. En 2008 se aprobó el diseño preliminar del proyecto. Actualmente, se está realizando la expropiación de terrenos. Lanzamiento previsto de la licitación para el diseño de la línea a finales de 2010. Se prevé el comienzo de la construcción para el 2014 y la finalización de la obra para finales de 2020
Mapa	

24 Ministry Of Transport. Coordination Of Programmes And Projects. Directorate Managing Authority Operational Programme On Transport 2007-2013. Annual Report 2008, updated 17/08/2009

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

<p>PROYECTO 2</p>	<p align="center">MODERNIZACIÓN DE LA LÍNEA SOFÍA – PERNIK –RADOMIR</p> <p align="center">Corredores Pan-Europeos IV y VIII</p>
<p>Definición del proyecto</p>	<p>Modernización de la línea ferroviaria Sofía - Pernik – Radomir.</p> <p>Se prevé que se alcancen velocidades de 160 km/h. El tiempo estimado del trayecto descenderá de 1 hora y 13 minutos a 35 minutos. Electrificación de 25 Kv. - 50 Hz. Sistema europeo de señalización ferroviaria ERTMS/ETCS nivel 1 y GSM-R.</p>
<p>Valor del proyecto</p>	<p>100 millones de euros</p> <p>Fondo de Cohesión - 80 millones de euros</p> <p>Financiación nacional - 20 millones de euros</p>
<p>Estado del proyecto</p>	<p>En agosto de 2008 se firmó un contrato de asistencia técnica con fondos ISPA con la empresa Pöyry Infra GmbH.</p> <p>En enero de 2009 el Ministerio de Transporte advierte a la empresa consultora del incumplimiento de las cláusulas y plazos contractuales y de las posibles sanciones en caso de incumplimiento.</p> <p>El informe de la Fase I es presentado por el contratista de forma completa en agosto de 2009 con 8 meses de retraso. El informe fue enviado de inmediato a JASPERS para su revisión.</p> <p>A la espera de la presentación del informe de la Fase II. Se prevé la licitación para 2014.</p>
<p>Mapa</p>	

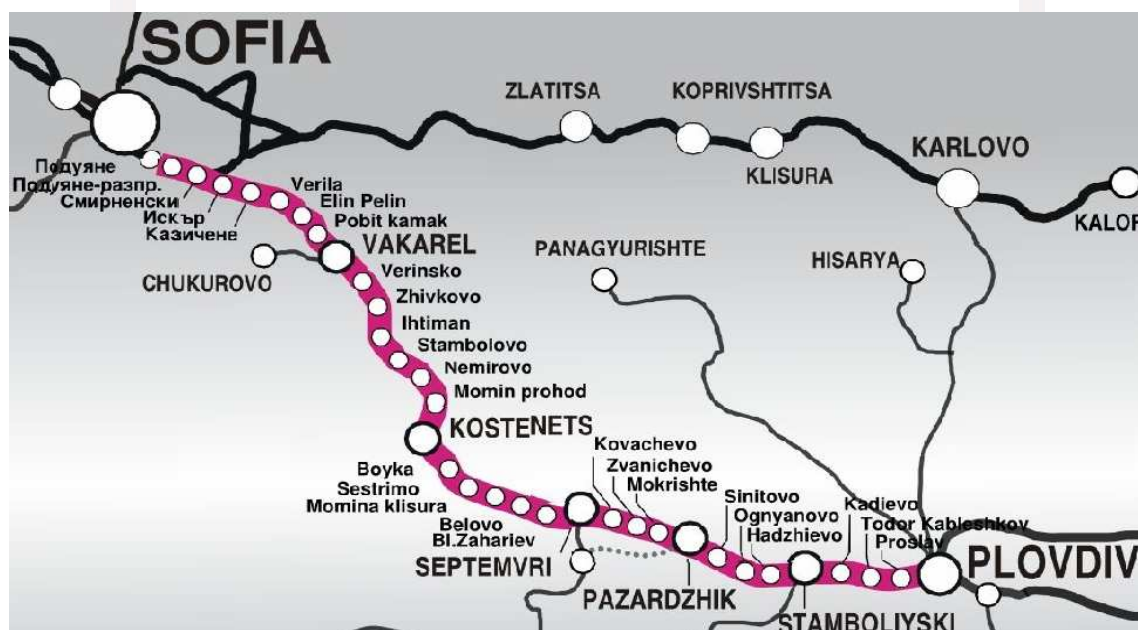
LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

PROYECTO 3	MODERNIZACIÓN DE LA LÍNEA SOFÍA-DRAGOMAN Corredor Transeuropeo X
Definición del proyecto	<p>El proyecto se divide en dos tramos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sofia – Peterch. Longitud: 25 km. - Peterch – Dragoman. Longitud: 19 km. <p>Se prevé que se alcancen velocidades de 160 km/h. El tiempo estimado del trayecto descenderá de 59 a 25 minutos. Electrificación de 25 Kv. - 50 Hz. Sistema europeo de señalización ferroviaria ERTMS/ETCS nivel 1 y GSM-R (GSM for Railways).</p>
Valor del proyecto	<p>111 millones de euros.</p> <p>Fuentes de financiación:</p> <p>Fondo de Cohesión - 85 millones de euros</p> <p>Financiación nacional - 26 millones de euros</p>
Estado del proyecto	<p>Contrato de asistencia técnica firmado con la empresa Pöyry Infra GmbH. en agosto de 2008. Demora en la ejecución del contrato, incumplimiento del calendario general y plazos para la presentación del proyecto.</p> <p>Actualmente, se están incorporando las especificaciones técnicas y documentación presentada a la Agencia de Contratación Pública y se prevé que la licitación sea publicada en 2010.</p>
Mapa	

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

PROYECTO 4	MODERNIZACIÓN DE LA LÍNEA SOFÍA - PLOVDIV Corredores Transeuropeos IV, VIII y X
Definición del proyecto	Obras de construcción, señalización, telecomunicaciones y sistemas de información, supervisión y consultoría a largo plazo. El proyecto está dividido en dos lotes: Lote 1: Modernización de los tramos: Sofía-Elin Pelin y Septemvri – Plovdiv. Lote 2: Modernización del tramo ferroviario Elin Pelin - Septemvri Se prevé que se alcancen velocidades de 160 km/h. El tiempo estimado del trayecto descendería de dos horas y media a una hora y media. Electrificación en 25 Kv. – 50 Hz. Sistema europeo de señalización ferroviaria ERTMS/ETCS nivel 1 y GSM-R.
Valor del proyecto	125 millones de euros Fondo de Cohesión - 100 millones de euros Cofinanciación nacional - 25 millones de euros
Estado del proyecto	Contrato de asistencia técnica de IPSA, empresa seleccionada Pöyry Infra GmbH (Alemania) en enero de 2008. En agosto de 2009 se contrata a PVD Consult para preparar la licitación. Actualmente, se prevé que la construcción del proyecto se realice en dos etapas: Lote 1 - Zonas llanas entre Sofía y Elin Pelin; y Septemvri - Plovdiv – Contratación pública a la espera de su publicación en 2010. Fecha prevista de finalización: junio de 2013. Lote 2 – Zonas montañosas entre Elin Pelin y Septemvri. Debido al relieve montañoso es necesaria la construcción de varios túneles. El elevado coste provoca su inclusión en el siguiente POT 2014 - 2020. Fecha prevista de finalización: finales de 2018.

Mapa



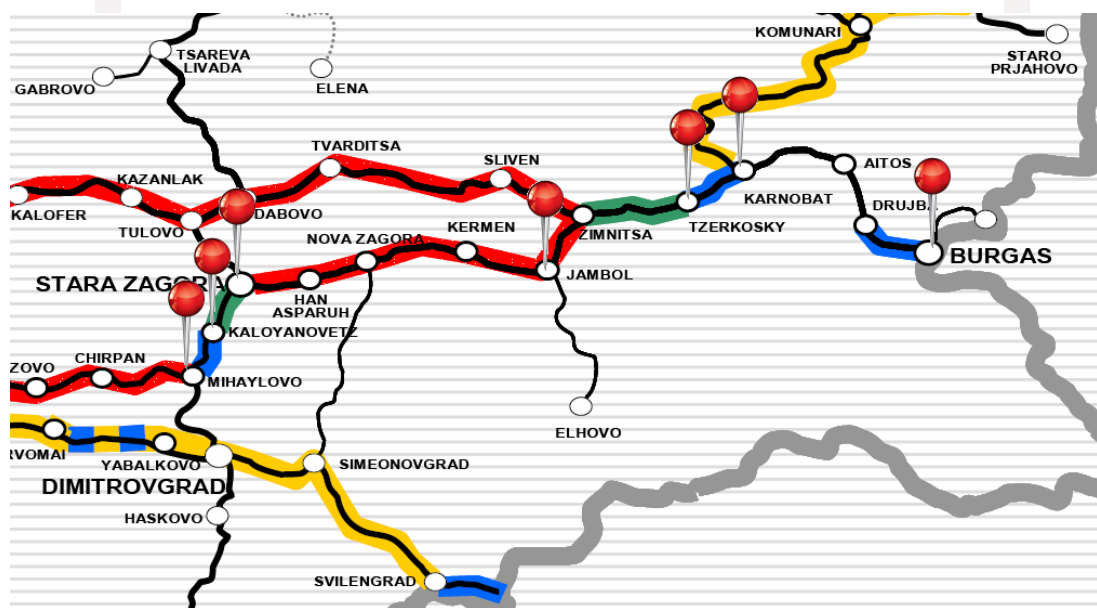
LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

<p>PROYECTO 5</p>	<p align="center">RENOVACIÓN DE VARIAS SECCIONES DE LA LÍNEA MEZDRA - GORNA - ORYAHOVITZAR</p> <p align="center">Corredores Transeuropeos IV y IX</p>
<p>Definición del proyecto</p>	<p>Tres secciones ya han sido construidas y financiadas por el Banco Mundial. El proyecto a realizar se divide en dos secciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De Kunino a Yasen. Longitud: 68 km. - Plevén a Butovo. Longitud: 55 km. <p>El estudio consiste en el diseño de la línea, la elaboración del plan operativo, planificación de las obras de remodelación de la vía (sustitución de todo el circuito y eliminación de 11 pasos a nivel), preparación de la documentación técnica y los documentos para la licitación.</p> <p>Se prevé que se alcancen velocidades de 160 km/h. El tiempo estimado del trayecto descendería de dos horas y media a una hora y cuarenta y cinco minutos. Electrificación en 25 Kv. – 50 Hz. Sistema europeo de señalización ferroviaria ERTMS/ETCS nivel 1 y GSM-R.</p>
<p>Valor del proyecto</p>	<p>5,46 millones de euros</p> <p>Ejecución de la construcción del proyecto: 160 millones de €</p>
<p>Estado del proyecto</p>	<p>Contrato de asistencia técnica firmado con el consorcio de consultoría SYSTRA, compuesto por GETINSA (España), Sudop (República Checa), El Trans (Bulgaria) y Vector Bul (Bulgaria), el 19/09/2007.</p> <p>Tras diversas modificaciones y revisiones del estudio, actualmente está a la espera de decisión por parte del Ministerio de Transporte para proceder a convocar el contrato público.</p>
<p>Mapa</p>	

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

PROYECTO 6	<p style="text-align: center;">RENOVACIÓN DE VARIAS SECCIONES DE LA LÍNEA PLOVDIV-BURGAS</p> <p style="text-align: center;">Corredores Transeuropeos IV</p>
Definición del proyecto	<p>Rehabilitación de las vías, mejora de señalización y equipos de telecomunicaciones. Se prevé que se alcancen velocidades de 160 km/h. El tiempo estimado del trayecto descendería de cuatro horas y media a tres horas y media. Electrificación 25 Kv. – 50 Hz. Sistema europeo de señalización ERTMS/ETCS nivel 1 y GSM-R. E proyecto está dividido en tres lotes:</p> <p>Lote 1: Rehabilitación del tramo Mihaylovo -Kaloyanovets. Longitud: 21 km. Lote 2 - Rehabilitación del tramos de Stara Zagora - Yambol y Zimnitsa. Longitud: 120 km. Lote 3 - Rehabilitación del tramo Tserkovski - Karnobat. Longitud: 28 km.. Lote 4 - Renovación del tramo Karnobat – Burgas. Longitud aproximada de vía: 122 km.</p>
Valor del proyecto	<p>187 millones de euros Fondo de Cohesión - 102 millones de euros Cofinanciación nacional - 85 millones de euros</p>
Estado del proyecto	<p>Consultor: Consorcio formado por las empresas: SUDOP PRAHA (República Checa) - y TRANS EL INGENIERIA SP (Bulgaria). El 13 de noviembre 2009, se inició el procedimiento para la selección del contratista. En abril se realiza la apertura de ofertas, siendo descalificadas cinco de las ocho empresas que participaban. El procedimiento de contratación ha sido suspendido debido a las irregularidades identificadas por la Comisión Europea.</p>

Mapa



LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

<p>PROYECTO 7</p>	<p>RECONSTRUCCIÓN Y ELECTRIFICACIÓN DE LA LÍNEA FERROVIARIA FRONTERIZA EN SVILENGRAD</p> <p>Corredores Transeuropeos IV y X</p>
<p>Definición del proyecto</p>	<p>Construcción y electrificación de aproximadamente 19 km. de línea de ferrocarril transfronteriza con Turquía.</p> <p>Se prevé que se alcancen velocidades de 160 km/h. El tiempo estimado del trayecto descenderá a una hora y media. Electrificación en 25 kv. - 50 Hz. Sistema europeo de señalización ferroviaria ERTMS/ETCS ERTMS/ETCS nivel 1 y GSM-R (GSM for Railways).</p>
<p>Valor del proyecto</p>	<p>35 millones de euros Fondo de Cohesión - 28 millones de euros Cofinanciación nacional - 7 millones de euros</p>
<p>Estado del proyecto</p>	<p>El proyecto comenzó como parte de la "Reconstrucción y electrificación de la línea ferroviaria Plovdiv-Svilengrad-frontera turca" financiado por fondos ISPA/CF1164/94. Posteriormente, se segregó como proyecto individual con financiación del POT.</p> <p>Se prevé su licitación a finales de 2010.</p> <p>Finalización de su construcción: 2013.</p> <p>La línea Plovid – Svilengrad esta formada por:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Primer tramo: Krumovo - Parvomaj. En ejecución por la empresa griega Terna, se prevé su finalización en 2010. - Segundo tramo: Parvomaj - Svilengrad. En ejecución por la empresa italiana Astaldi. Se prevé la finalización de las obras en 2011. - Tercer tramo: Svilengrad – frontera turca. Incluida en el plan de acción 2007 - 2008 de JASPERS. El proyecto está siendo ejecutado por OHL ZS AS. <p>La supervisión de la obra está siendo realizada por un consorcio liderado por la empresa española TYPASA.</p>

1.2. PROYECTOS DE ESTUDIO Y DISEÑO DE CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS POT 2014-2020

Debido a las dilaciones en el tiempo, parte de los proyectos recogidos anteriormente serán construidos con fondos del POT 2014 - 2020. A continuación se resumen otros proyectos de construcción y renovación de infraestructuras ferroviarias que se prevén en los próximos años, tanto en su diseño, como en su construcción con fondos del POT 2014 - 2020:

- Renovación de la línea Radomir - Kulata, frontera griega. Se prevé que se alcancen velocidades de 160 km/h. El tiempo estimado del trayecto descendería de tres a dos horas.
- Renovación de la línea Sofía – Karlovo – Zimnitza: Se prevé que se alcancen velocidades de 160 km/h. El tiempo estimado del trayecto descendería de cuatro horas y 50 minutos a tres horas y media.
- Electrificación y desdoblamiento de la línea Karnobat – Sindel. Se prevé que se alcancen velocidades de 130 km/h. El tiempo estimado del trayecto descendería de dos horas y diez minutos a hora y media.
- Renovación de la línea Ruse – Varna. Se prevé que se alcancen velocidades de 130 km/h. El tiempo estimado del trayecto descendería de cuatro a tres horas.

Todos los proyectos anunciados cumplirán los siguientes requisitos:

- Electrificación de 25 Kv. - 50 Hz.
- Sistema europeo de señalización ferroviaria ERTMS/ETCS nivel 1 y GSM-R (GSM for Railways).

1.3. OTROS PROYECTOS

Otros proyectos prioritarios dentro del POT con financiación del presupuesto del Estado u otras fuentes de financiación (PPP, etc) son:

- Rehabilitación de la línea Ruse – Varna: no está prevista su financiación con fondos UE. Valor del proyecto: 47 millones de euros.
- Rehabilitación de la línea Sofía – Karlovo. Valor del proyecto: 85,7 millones de euros.
- Rehabilitación de la línea Plovdiv - Zimnitza Valor del proyecto: 49 millones de euros.
- Rehabilitación de la línea Ruse - Gorna Oryahovitza (84 km) Valor del proyecto: 28 millones de euros.
- Rehabilitación de la línea Gorna Oryahovitsa - Kaspichan (302 km) valor del proyecto € 82,3 millones de euros.

VI. ACCESO AL MERCADO

En el siguiente apartado abordaremos cuáles son las principales barreras legales y comerciales que las empresas extranjeras se encuentran en el desarrollo de proyectos de infraestructuras de transporte terrestre en Bulgaria.

1. BARRERAS LEGALES

Las principales barreras legales que se encuentran las empresas extranjeras provienen de la normativa de contratación pública. A destacar, las siguientes:

- El acceso a la información no es restringido, pero en ocasiones, supone una importante barrera para el inversor extranjero. Además, la información es publicada en búlgaro, sin ser traducida al inglés. Otros problemas relacionados con el acceso a la información son:
 - Retraso en la publicación oficial de licitaciones.
 - Publicación de información parcial o incompleta.
 - Envío de invitaciones de licitaciones a determinados candidatos.
 - Para la compra de pliegos de condiciones, en ocasiones, es de carácter obligatorio presentar el número de identificación fiscal de Bulgaria (BULSTAT) y por lo tanto, es obligatorio registrar la empresa en el Registro Mercantil de Bulgaria.
- Arbitrariedad en el sistema de contratación pública²⁵, especialmente en nueva construcción, renovación y grandes proyectos financiados por la UE. Es habitual el establecimiento de criterios discriminatorios y subjetivos para la selección del contratista, afectando principalmente a empresas extranjeras. Ejemplo de ello son:

²⁵ Fuente: "Public Procurement Legislation in Bulgaria", Momchil Rogelov. Una publicación para ISI Emerging Markets.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

- Descalificación de ofertas por formalidades administrativas excesivas. Por ejemplo, todas las páginas de la documentación aportada tienen que ir firmadas y selladas.
 - Excesiva carga documental para la presentación de ofertas, cuando la práctica normal es requerir dicha documentación en una fase más avanzada del procedimiento de contratación.
 - Solicitud de nuevos requisitos o aclaraciones sobre la presentación de la documentación con plazos de respuesta muy cortos y durante días festivos.
 - Justificación documental de la formación académica y en ocasiones, inscripción en las diferentes asociaciones de ingenieros del personal designado por la empresa para el desarrollo del proyecto. Del mismo modo, es necesaria la inscripción de la empresa en la Cámara de Industria y Construcción.
- No existe unas claras garantías jurídicas de que el procedimiento vaya a ser finalizado. En ocasiones no establecen un plazo límite para la recepción de ofertas o para la finalización del procedimiento.
 - Incumplimiento de los plazos de pago. La falta de financiación nacional está impidiendo la absorción de los fondos de la UE en Bulgaria.
 - La impugnación de resoluciones, en ocasiones, carece de eficacia debido a la falta de capacidad de la administración de justicia. En varios procedimientos, la autoridad contratante ha firmado el contrato con la empresa adjudicataria, cuando dicha adjudicación había sido impugnada y pendiente de resolución por parte de la Comisión para la Defensa de la Competencia. En estos casos, la LCP prevé una indemnización a las empresas afectadas, que en la mayoría de los casos, no se llega a producir.
 - Inseguridad jurídica en relación con los derechos de propiedad de los terrenos.

2. BARRERAS COMERCIALES

Las principales barreras comerciales del sector de las infraestructuras de transporte terrestre son las siguientes:

El criterio económico en los procedimientos públicos:

La normativa vigente de contratación pública otorga al criterio económico un importante peso en la elección de la empresa adjudicataria. En concreto, la elección del contratista para un contrato de construcción de carreteras depende de las siguientes variables:

- 60% - Criterio económico, precio más bajo.
- 20% - Garantía de la obra, mayor período.
- 20% - Período de ejecución de la obra, menor período.

Esta regulación, fruto de la reducida capacidad presupuestaria del Estado y la autolimitación de la deuda pública, implica que la oferta con el precio más bajo sea la ganadora. Ejemplo de ello, fue el concurso público del lote 2 de la autovía de la Trakia adjudicado a la empresa búlgara “Unified Highway Trace”. La empresa ofreció el precio más bajo, 2,2 millones de euros por kilómetro construido, cuando el presupuesto previsto era de 3 millones de euros por kilómetro. La oferta presentada era un 30% más baja que la media de las otras ofertas, por lo que tuvo que justificar cómo iba a desarrollar la construcción ya que era de aplicación el art. 70 LCP.

Del mismo modo ha ocurrido con la licitación del lote 3 de la Trakia, donde la empresa griega Aktor ha resultado adjudicataria ofreciendo el precio más bajo, 1,48 millones de euros por kilómetro.

El criterio económico como principal variable de la adjudicación de contratos públicos, está provocando la posterior renegociación de los contratos a medida que se van ejecutando los proyectos. Ejemplo de ello, es lo que ha ocurrido con la construcción de la autovía de Lyulin financiada con fondos ISPA y ejecutada por el consorcio turco Mapa Cengiz por 138 millones de euros. En marzo de 2010, el Ministro de Desarrollo Regional y Obras Públicas aceptó pagar 41 millones de euros al consorcio por el incremento de los costes de construcción calculados por la empresa que ascienden a 73 millones de euros. La construcción fue iniciada en 2005 y si no es finalizada antes de 2011, pueden perder 115 millones de euros procedentes de fondos ISPA.

Por ello, el precio más bajo supone una barrera comercial importante ya que las empresas constructoras búlgaras tienen mayores ventajas competitivas en el suministro de las materias primas. Éste fue uno de los motivos que “Unified Highway Trace” argumentó para defender su oferta del Lote 2 de la Trakia, ante la Comisión de Defensa de la Competencia, defendiendo su oferta argumentando la posesión de varias canteras en las proximidades del tramo a construir. Otro ejemplo de ello, es la empresa OHL ŽS, empresa adjudicataria de la construcción de la línea ferroviaria fronteriza de Svilengrad y que posee una fábrica de traviesas en Bulgaria.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

Respecto, a concursos públicos para la elección de empresas supervisoras, las consultorías también se ven afectadas por el criterio económico, pero en menor medida, ya que es relativamente más sencillo ser más competitivos en precio en este sector. Ejemplo de ello, es la contratación de ingenieros locales.

La figura del socio local:

En relación con el punto anterior, la participación en concursos públicos con un socio local, implica un asesoramiento y traspaso de “know-how” de las peculiaridades que presenta la contratación pública, un ahorro y agilización de trámites administrativos y un ahorro en costes que puede ser de vital importancia en la adjudicación de un contrato.

La mayoría de las empresas extranjeras constructoras participan con empresas búlgaras y, por regla general, para cada lote de cada proyecto, las empresas suelen cambiar de socio. Una práctica habitual de estas empresas ha sido asociarse con varias empresas y antes de la presentación de ofertas, decantarse por una de ellas, quedando la otra empresa en una difícil situación. Ésta práctica no es tan habitual en consultoría, donde se observan importantes colaboraciones a medio plazo.

Por otro lado, se observa cierto favoritismo hacia las empresas búlgaras por parte de la Administración, práctica, por otra parte bastante extendida en los países receptores de Fondos Estructurales.

Por ello, la asociación con una empresa local permitiendo que las empresas búlgaras puedan ejecutar parte del contrato, proporciona a la candidatura, una imagen favorable a las autoridades adjudicatarias. Es recomendable como primer contacto la Cámara de Constructores.

VII. FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

El desarrollo de proyectos con fondos europeos, exigen en la mayoría de ellos, cofinanciación nacional pública o privada, ya que los Fondos Estructurales sólo financian hasta el 80% de los gastos elegibles del proyecto, y los Fondos de Cohesión hasta el 85% de los gastos elegibles.

La absorción de los fondos de la UE en Bulgaria está siendo lenta debido, entre otras razones, a las restricciones presupuestarias autoimpuestas por los sucesivos Gobiernos, que tienen como objetivo mantener unas cuentas saneadas con vistas a la futura incorporación de Bulgaria a la zona euro. Además, tal situación se ha agravado por la actual crisis financiera que ha paralizado el crédito privado y el consumo y, por tanto, la recaudación de su gravamen, una de las principales fuentes de financiación del Estado búlgaro.

La Oficina Comercial dispone en su página Web de un Informe sobre Financiación UE y Multilateral en Bulgaria.

A continuación analizaremos que otros mecanismos de financiación existen en Bulgaria para el desarrollo de este tipo de proyectos:

Banco Europeo para la Reconstrucción y Desarrollo (BERD):

El principal objetivo marcado por el BERD en el sector del transporte para Bulgaria es movilizar la participación del sector privado a través del fomento de CPP para la modernización de las infraestructuras básicas de transporte, especialmente en el sector de las carreteras. Los proyectos elegidos son aquellos que implican un desarrollo de las regiones menos avanzadas o geográficamente más aisladas.

Actualmente, el BERD está considerando otorgar un préstamo de hasta 15 millones de euros al Ayuntamiento de Plovdiv para financiar la reforma del transporte urbano y obras de rehabilitación de carreteras de la ciudad²⁶.

Para más información sobre estos fondos y los proyectos que son susceptibles de ser financiados en Bulgaria, pueden ser consultados en su página web²⁷.

²⁶ Proyecto BERD número 40317: <http://www.ebrd.com/projects/psd/psd2010/40317.htm>

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

Banco Europeo de Inversiones (BEI):

El BEI efectúa préstamos a largo plazo para proyectos de inversión de capital (principalmente activos fijos), pero no concede subvenciones. No tiene ánimo de lucro, por ello realiza préstamos en condiciones más favorables que las del mercado; sin embargo, no puede prestar más del 50% del coste total de un proyecto.

El BEI ofrece cuatro servicios a los clientes:

- Préstamos.
- Asistencia técnica.
- Garantías.
- Capital de riesgo.

El BEI, desde 2007, ha abierto una línea de crédito de 700 millones de euros²⁸ para financiar la contribución nacional de Bulgaria en la aplicación de los Fondos de Cohesión y Estructurales durante el período 2007-2013.

En materia de transporte, destaca el programa “Municipal Finance Facility (MFF)”, que facilita financiación a municipios para obras de construcción o renovación de las infraestructuras municipales.

En noviembre de 2009 ha firmado un crédito de 35 millones de euros con la Administración búlgara para la rehabilitación de tres importantes enlaces de la red de carreteras de Sofía.

Para más información sobre sus actividades y proyectos que son susceptibles de ser financiados en Bulgaria, pueden ser consultados en su página web²⁹.

27 Página Web BERD: <http://www.ebrd.com/country/country/bulgaria/index.htm> Los intermediarios financieros locales en Bulgaria son: “Bulgaria BNP Paribas Bulgaria AD”, “CB Unionbank AD”, Citibank N.A. – Sofia Branch”, “Demirbank (Bulgaria) AD” y “United Bulgarian Bank”.

28 Nota de Prensa BEI: <http://www.eib.org/projects/press/2007/2007-140-bulgaria-eur-700-million-for-co-financing-projects-with-eu-funds-.htm?lang=-en>.

29 Página Web BEI:

<http://www.eib.org/projects/pipeline/index.htm?start=2001&end=2010&status=®ion=european-union&country=bulgaria§or=>

<http://www.eib.org/projects/loans/2009/20090121.htm>

Los intermediarios financieros locales en Bulgaria son pueden ser consultados en la página web del BEI: http://www.eib.org/attachments/lending/inter_bg.pdf

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

Banco Mundial³⁰

El Banco Mundial ofrece asistencia financiera y servicios de asesoramiento para proyectos, entre ellos, de infraestructuras. Concretamente, en 2007 fue aprobado el Proyecto para la Rehabilitación de Infraestructuras de Carretera con una inversión aproximada de 144 millones de euros, con una aportación del Banco Mundial de 90 millones de euros. El proyecto incluye la rehabilitación de unos 450 kilómetros de la clase I, II, III y caminos, apoyo y asistencia técnica a la RIA para desarrollar su capacidad en la planificación, programación y ejecución de proyectos y la mejora de la seguridad vial. Actualmente, está en fase de ejecución. Plazo de finalización de las obras: 2011.

También se aprobó en 2007, la cofinanciación de las infraestructuras fronterizas mejorando su capacidad, pasos fronterizos, etc. El coste total del proyecto es de 54,6 millones de euros, de los que 40,9 millones los aportó el Banco Mundial.

A destacar, la visita del Presidente del Grupo del Banco Mundial, Robert B. Zoellick, con motivo de la firma del Memorando de Entendimiento (MOU) con Bulgaria, en materia de cooperación para el desarrollo de las infraestructuras. Su objetivo fundamental del MOU es incrementar las inversiones para mejorar el estado de las carreteras y de las infraestructuras de trenes, en concreto, las autopistas de Hemus y Struma, así como la reestructuración de la Compañía Nacional de Ferrocarriles.

Corporación Financiera Internacional (CFI)

Institución perteneciente al Banco Mundial encargada de promover el desarrollo económico de los países a través del sector privado en países en desarrollo. Dentro de sus funciones se encuentra el otorgar préstamos a largo plazo, así como dar garantías y servicios de gestión de riesgos para sus clientes e inversionistas.

Cualquier empresa puede dirigirse directamente a la CFI y presentar una propuesta de inversión. Después de este contacto inicial y de un examen preliminar, la CFI puede solicitar un estudio de factibilidad detallado o un plan de actividades para determinar si hará o no una evaluación inicial del proyecto.

La CFI ofrece una amplia gama de productos financieros para proyectos del sector privado en países en desarrollo, entre ellos Bulgaria.

Desde que Bulgaria se unió a la CFI en 1991, ésta ha invertido en ella 474 millones de dólares americanos directamente y hasta 128 millones de otros bancos en préstamos sindicados. No ha habido proyectos relacionados con el transporte en Bulgaria desde 2004.

Posibilidad de financiación de CPP.

³⁰ Banco Mundial:

<http://www.worldbank.bg/external/default/main?menuPK=305470&pagePK=141155&piPK=141124&theSitePK=305439>

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

Otras Fuentes:

El Gobierno ha descartado hasta la fecha la posibilidad de obtener financiación a través de los Eurobonos y del FMI.

El banco alemán estatal “KfW Bankengruppe” Banco de Crédito para la Reconstrucción, está financiado varios proyectos de infraestructuras con la Administración búlgara. A destacar la construcción del segundo puente sobre el río Danubio.



ICEX

VIII. ANEXOS

1. AGENCIAS Y ORGANISMOS PÚBLICOS

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Djakon Ignativ 9- 1000 Sofia

www.mtitc.government.bg

Teléfono: (+359 2) 940 97 71

Web: www.mtitc.government.bg

Autoridad de Gestión del POT

Dirección de Coordinación de Programas y Proyectos

Teléfono: (+359 2) 940 94 22;

e-mail: optransport@mtitc.government.bg

Web: www.optransport.bg

MINISTERIO DE DESARROLLO REGIONAL Y OBRAS PÚBLICAS

Kiril and Metodiy 17 – 19 1000 Sofia

Teléfono: 9405 430, 988 29 54

e-mail : press@mrrb.government.bg

Web: www.mrrb.government.bg

AGENCIA DE CONTRATACIÓN PÚBLICA

Lege 4, 1000 Sofía

Tel.: 940 70 50

e-mail: aop@aop.bg

Web: www.aop.bg/index.php?ln=1

AGENCIA ADMINISTRADORA DE FERROCARRILES EN BULGARIA

(Executive Agency Railway Administration)

Gurko 5. 1080 Sofia

Tel.: (+359 2) 9 409 895, (+359 2) 9 409 428

Fax: (+359 2) 987 67 69, (+359 2) 940 93 65

e-mail: iaja@mt.government.bg

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

Web: www.iaja.government.bg

COMPAÑÍA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

(National Railway Infraestructura Company)

Blvd. Maria Luiza 110. 1233 Sofia

e-mail: office@rail-infra.bg

Web: www.rail-infra.bg

AGENCIA DE INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERAS

(Road Infraestructura Agency)

Blvd Macedonia 3. 1606 Sofia

e-mail: press@napi.government.bg

Web: www.napi.government.bg

FERROCARRILES NACIONALES DE BULGARIA

(BDZ EAD)

Ivan Vazov 3. 1080 Sofia.

Teléfono: (+359 2) 981 11 10

E-mail: bdz@bdz.bg

Web: <http://bdz.creato.biz/en/>

OFICINA NACIONAL DE AUDITORÍA

NATIONAL AUDIT OFFICE

Ekzarh Yosif 37 1000 Sofia

E-mail: president@bulnao.government.bg

Web: <http://www.bulnao.government.bg/?lang=en>

AGENCIA INSPECTORA DE LAS FINANZAS PÚBLICAS

PUBLIC FINANCIAL INSPECTION AGENCY

1000 Sofia, Bulgaria

Teléfono: (+359 2) 9859 5100

E-mail: adfi@adfi.minfin.bg

Web: <http://www.adfi.minfin.bg/>

2. FERIAS

BBW – BULGARIA BUILDING WEEK

Exposición internacional especializada en material y maquinaria de construcción, diseño, puertas y ventanas, sistemas de seguridad sanitarias, etc.

Fechas de celebración: 09.13.2010 - 13.03.2010

Frecuencia: anual

Lugar: International Exhibition Centre - Sofia

Organizador: BULGARREKLAMA LTD.

INTERNATIONAL TECHNICAL FAIR

Exposición internacional especializada en maquinaria de construcción, automóviles, transporte, tecnologías de la información, software, electrónica, ingeniería eléctrica, gestión del agua, etc.

Fechas de celebración: 27.09.2010 - 02.10.2010

Frecuencia: anual

Lugar: International Congress Centre – Plovdiv

Organizador: INTERNATIONAL FAIR PLOVDIV.

TRANSPORT AND LOGISTICS

Exposición internacional especializada en transporte nacional e internacional, logística, vehículos, almacenaje, etc.

Fechas de celebración: 26.05.2010 – 29.05.2010

Frecuencia: anual

Lugar: International Exhibition Centre – Sofia

Organizador: BULGARREKLAMA LTD.

3. PUBLICACIONES DEL SECTOR

INDEX ROADS, THE BULGARIAN MAGAZINE FOR TRANSPORT INFRAESTRUCTURA

Web: www.economedia.bg

RAILWAY TRANSPORT MAGAZINE IN BULGARIA

Web: www.jptactis.com

STROITELSTVO

Web: <http://www.stroitelstvo.info>

4. ASOCIACIONES

ASSOCIATION OF THE DEALERS WITH BUILDING MATERIALS

Nishava, 47, et.1, ap.20 – 1620 Sofia;
Tfno.: (003592) 8506060; fax: 8506006
E-mail: office@totev.com

BULGARIAN CONSTRUCTION CHAMBER

Bul. Hristo Smirnenski, 1 - 1164 Sofia;
Tfno.: (003592) 8062910; 806 29 11; fax: 9632425
E-mail: office@ksb.bg Web: www.ksb.bg
Presidente del Consejo de Administración: Ing. Simeon Peshov
Director Ejecutivo: Ing. Ivan Boykov

NATIONAL CONSTRUCTION FEDERATION

Uzundjovska, 12 - 1000 Sofia
Presidente del Consejo de Dirección: Eng. Iliya Tasev
Tel: (003592) 8211400; 8211407
Secretario: Eng. Georgi Grigorov ; l.: (003592) 9808895,
e-mail: grigorov.georgi@abv.bg

UNION OF PRIVATE BUILDERS IN BULGARIA

Mr. SIMEON SIMEONOV, President
Mr. A. Filipov, Secretary-General
30 Skobelev Blvd., floor 6, app. 22 - 1606 Sofia;
Tel.: (00359 2) 954 93 20; Fax: 954 94 36
E-mail: hufu@abv.bg schs@abv.bg

UNION OF LANDSCAPE ARCHITECTS (ULA)

University of Forestry - Department of Landscape Architecture
Bul. "Kliment Ohridski", N°10 – 1756 Sofia,
Tel.: (003592) 91907, Fax: 8470644;
Web: http://ula-bg.org/index_en.php
Chairman of Administrative Council - land.arch. Gancho Bakalov
Tel./Fax: (003592) 8470644 ; Tel.: 8407143; e-mail: greenline@medicom.bg
Vice-chairman of Administrative Council - Associate professor, l.arch. Genoveva Tzolova
Tel.: (003592) 91907 /395/, e-mail: tzolovag@ltu.bg

ENGINEERING CONSTRUCTORS UNION

University for Architecture, Building and Geodesy
Bul. Hristo Smirnenski, 1, UACG – 1164 Sofia;
Tel.: (003592) 655074; Fax: 650039; Tel.
Presidente: Prof. Dr. Eng. Todor Karamanski.
Móvil: (00359) 888344492 Email: tdk_fce@uacg.bg
Secretario de Organización: Eng Assen Georgiev, Tel.: (003592) 65-50-74, 987-53-08

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

Secretario: Liliana Mladenova, Tel. : (003592) 65-50-74, 963-52-45 / 455, 545

BULGARIAN ASSOCIATION OF CONSULTING ENGINEERS AND ARCHITECTS (BACEA)

Struma Street, 2a, 2 fl. - 1202 Sofia;
Tel./Fax: (003592) 9839041; 9831599
Web: <http://www.baaik.com>

CHAMBER OF ENGINEERS IN THE INVESTMENT DESIGN

Bul. Hristo Smirnenski, 1 , et. 4 1164 Sofia;
Telf.: (003592) 9692073 Fax: (003592) 9692077/0;
Web: <http://www.kiip-bg.com/>

BULGARIAN ROAD CHAMBER

1606 Sofia, bul. Makedonija 3, et. 8, IA „Straßen“
Tel.: 00359/2/952 30 36
Web: <http://bgroads.com/index.php?lang=en>

5. OTRAS DIRECCIONES DE INTERÉS

PROGRAMA OPERATIVO DE TRANSPORTE

Web: <http://www.optransport.bg/en/>

PROGRAMA OPERATIVO DE DESARROLLO REGIONAL

Web: <http://www.bgregio.eu/>

BOLETÍN OFICIAL DE BULGARIA

Web: <http://dv.parliament.bg/>

PÁGINA WEB FONDOS ESTRUCTURALES EN BULGARIA

Web: <http://www.eufunds.bg/?cat=2>

PÁGINA WEB CONTRATACIONES PÚBLICAS DE LA UNIÓN EUROPEA

Web: <http://ted.europa.eu>

REGISTRO DE CONCESIONES PÚBLICAS

Web: <http://www.nkr.government.bg/app>

JASPERS BULGARIA

Web: <http://www.jaspers-europa-info.org/index.php/bulgaria.html>

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

6. PRINCIPALES EMPRESAS EN EL SECTOR

Tabla 12: PRINCIPALES EMPRESAS QUE HAN PARTICIPADO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS EN LICITACIONES DE DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y SUPERVISIÓN DE PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS Y LÍNEAS FERROVIARIAS.

	EMPRESAS CONSTRUCTORAS	INGENIERÍAS
ESPAÑOLAS	COPASA CYES FCC - Fomento de Construcciones y Contratas OHL GRUPO BRUESA	CYPSA EPTISA GETINSA IBERINSA TYPESA
BÚLGARAS	Balkanstroy Bulgarski Magistrali Glavbolgarstroy Holding Roads Putnik Stroezi Trace Group	Engineering and Consulting Group Eurotransproject Trafficconsult BG Transgeo Transsystem
EXTRANJERAS	Aktor Alpine Bau Doğuş Construction Group Ingstroy Sofia AD (Strabag AG) Konstruktor-Trakiya Leonhard Weiss LV-TSV Terna AS TSO Chemin du Signal de Gard	ADO Faber Maunsell Louis Berger Group Mott Mac Donald Net Engineering Pöyry Infra GmbH Rubicon SUDOP PRAHA SYSTRA

Fuente: Boletín Oficial de la República de Bulgaria y noticias de prensa.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

7. EVOLUCIÓN DE LA ABSORCIÓN DE LOS FONDOS DE LA UNIÓN EUROPEA EN BULGARIA

Tabla 13: EVOLUCIÓN DE LA ABSORCIÓN DE LOS FONDOS DE LA UNIÓN EUROPEA EN BULGARIA

Fondos Europeos	Financiación Europea	Financiación nacional	Tramos recibidos de la CE hasta el 31/03/2010	Pagado hasta 31/03/2010		Total pagado Hasta 31/03/2010
				Financiación europea	Financiación nacional	
(Cifras en euros)	1	2	3	4	5	6=4+5
Programa Operativo Transporte (FEDER y FC)	1.624.479.623	379.001.543	188.600.256	47.479.552	8.720.007	56.199.559
Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)	368.809.731	65.084.070	54.874.693	42.838.376	7.559.713	50.398.089
Fondos de Cohesión (FC)	1.255.669.892	313.917.473	133.725.563	4.641.176	1.160.294	5.801.470
Programa Operativo Medioambiente (FEDER y FC)	1.466.425.481	334.322.604	147.388.787	49.829.284	12.020.812	61.850.097
Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)	439.059.208	77.481.036	39.515.329	5.936.522	1.047.621	6.984.143
Fondos de Cohesión (FC)	1.027.366.273	256.841.568	107.873.459	43.892.763	10.973.191	54.865.953
Programa Operativo Desarrollo Regional (FEDER)	1.361.083.545	240.191.214	131.617.382	48.376.688	8.537.063	56.913.751
Programa Operativo Recursos Desarrollo Humanos(FSE)	1.031.789.139	182.080.436	109.188.932	49.558.539	8.745.625	58.304.163
Programa Operativo Competitividad (FEDER)	987.883.219	174.332.333	89.629.774	10.345.165	1.825.617	12.170.782
Programa Operativo Capacidad Administrativa (FSE)	153.670.724	27.118.363	33.762.111	33.156.996	5.851.235	39.008.231
Programa Operativo Asistencia Técnica (FEDER)	48.296.513	8.522.914	5.678.670	2.795.783	493.373	3.289.157
Total	6.673.628.244	1.345.569.407	705.865.913	241.542.007	46.193.732	287.735.739

Fuente: Ministerio de Finanzas de la República de Bulgaria

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

8. RIESGOS EN LA FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN BULGARIA

Los riesgos que afectan a las infraestructuras pueden ser agrupados en riesgos de carácter político, riesgos de carácter regulatorio, riesgos del entorno macroeconómico y riesgos intrínsecos al propio proyecto.

Tabla 14: ANÁLISIS DE LOS RIESGOS DE LA FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN BULGARIA.

TIPOS DE RIESGO	BULGARIA	SOLUCIÓN
<p>Riesgos políticos:</p> <p>p.e. inestabilidad social, guerra, expropiación, nacionalización, pérdida de la convertibilidad de la moneda.</p>	<p>Desde su entrada en la UE, muchos de estos riesgos han sido mitigados. Bulgaria forma parte de la OTAN.</p> <p>La entrada de Bulgaria en la unión monetaria está prevista para 2014.</p> <p>Fitch: BBB- Moody's: Baa3+ S&P: BBB / A-3</p>	<p>Pueden ser mitigados a través de las agencias financieras del BM (BIRF, AID, CFI), el BERD, agencias de garantía como MIGA, y agencias de crédito a la exportación (ECAs).</p> <p>Cobertura limitada.</p>
<p>Riesgos regulatorios:</p> <p>p.e. entorno legal inestable, modificaciones en la determinación de las tarifas o aumento de las obligaciones de inversión.</p>	<p>No existe una clara inercia política, que se plasma de forma acentuada en los cambios de Gobierno llevando a cabo importantes cambios legislativos.</p> <p>Inseguridad jurídica que se traduce en un mayor coste para obtener financiación en Bulgaria.</p>	<p>Riesgos con dificultad para ser asegurados en el mercado. Posibilidad de agencias multilaterales.</p> <p>Desde su entrada en la UE, muchos de estos riesgos han sido mitigados, un ejemplo ha sido el avance en materia de contrataciones públicas.</p> <p>Por otro lado, este tipo de riesgos son percibidos de menor forma por inversores locales. Se recomienda por ello la colaboración con socios locales o subcontratación de empresas locales.</p>

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

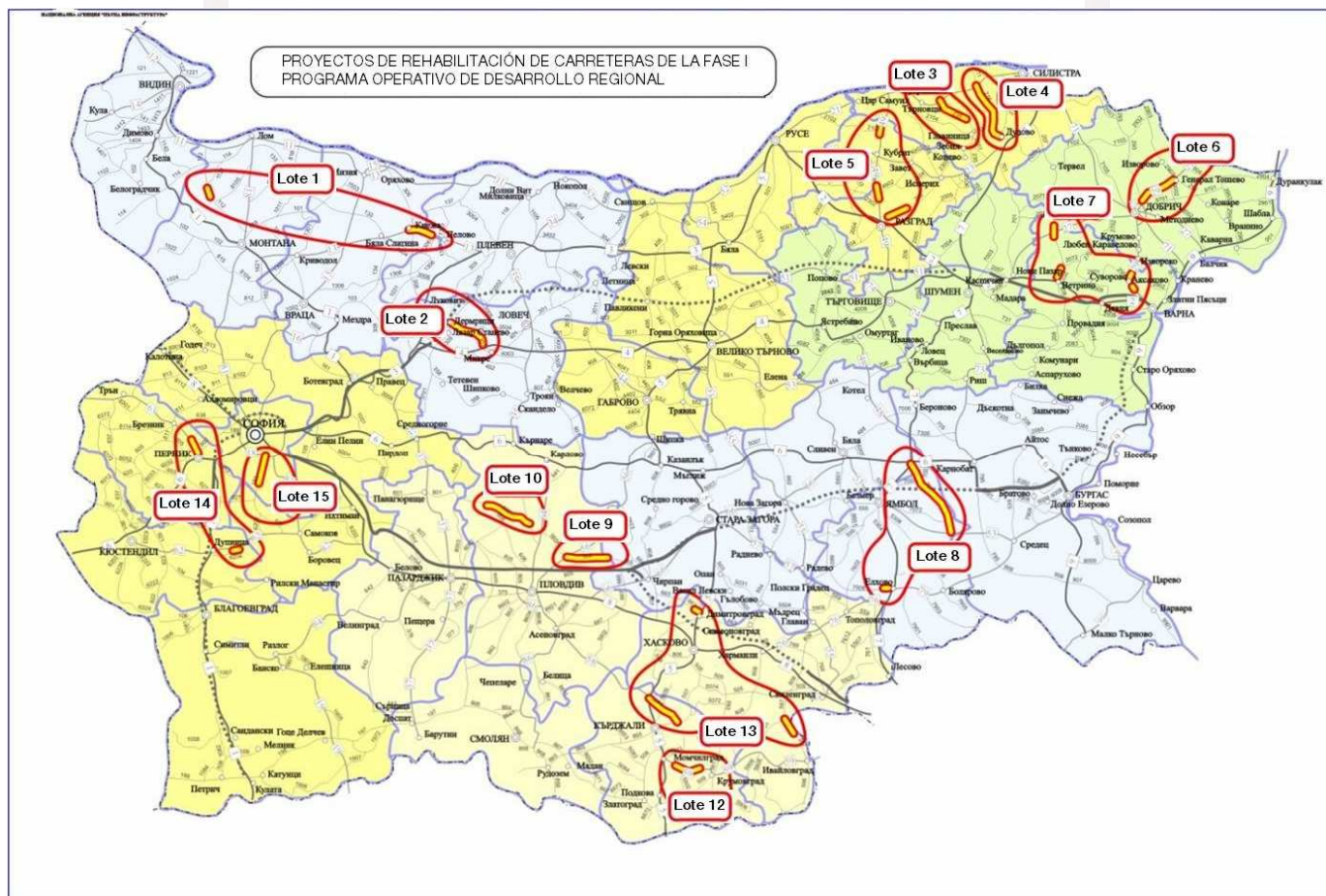
<p>Riesgos financieros: entorno macroeconómico.</p> <p>p.e. inflación, tipos de interés y tipos de cambio, incumplimiento de los pagos, etc.</p>	<p>La política sobre los tipos de interés viene determinada por el Banco Nacional de Bulgaria.</p> <p>Destaca el esfuerzo de los sucesivos Gobiernos por mantener el tipo de cambio LEV/EUR fijo, se prevé la entrada en la Zona Euro en 2014.</p> <p>Alta inflación tras su incorporación en la UE y la consiguiente aproximación de precios (con la crisis económica se ha reducido notablemente). Factor a tener en cuenta en los próximos años.</p> <p>El Gobierno mantiene una importante deuda con empresas de la construcción.</p> <p>Retrasos en la devolución del IVA.</p>	<p>Variarán por la propia estructura del modelo de desarrollo y gestión de la infraestructura.</p> <p>Seguros de cambio, opciones, swaps, etc. están disponibles en Bulgaria.</p> <p>Coste de la financiación muy alto en Bulgaria, en comparación con otros Estados Miembros.</p> <p>Por ello, resulta imprescindible acudir a los mercados exteriores para cubrir riesgos financieros y la propia financiación del proyecto.</p>
<p>Riesgos intrínsecos al proyecto: riesgos comerciales.</p> <p>Construcción, operacionales, demanda del servicio.</p>	<p>A pesar de la evolución positiva de los últimos años, hay que tener presente que Bulgaria sigue presentando ciertos riesgos en determinados sectores y operaciones de medio y largo plazo.</p> <p>Prácticas no siempre lícitas, grupos de presión, lobbies, etc. pueden impedir una correcta ejecución del proyecto. Por ejemplo en abastecimiento de materias primas, maquinaria, etc.</p>	<p>También pueden ser asegurados o gestionados, en parte, por el sector privado en Bulgaria.</p> <p>Recomendación: empresas búlgaras participando en calidad de subcontratistas.</p> <p>Sobre la demanda del servicio, en estructuras de CPP se recomienda peaje en sombra o establecimiento de mínimos y máximos o bandas de demanda, ya que la demanda de ciertos servicios (p.e. uso de autopista por peaje) en la población búlgara es elástica.</p>

Fuente: Elaboración propia en base a entrevistas realizadas con empresas del sector.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

9. OTROS MAPAS

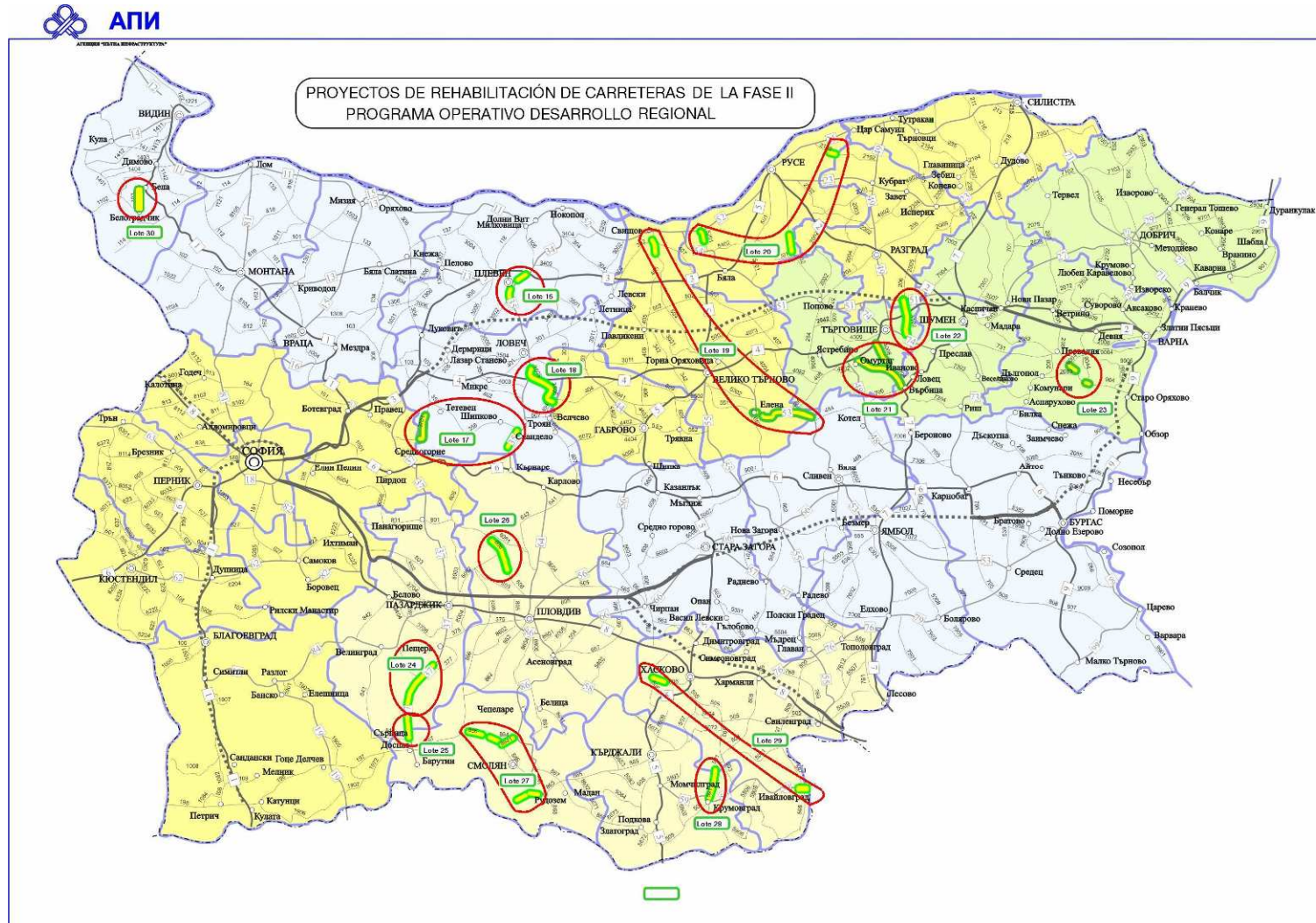
Mapa 5: MAPA CON LOS PROYECTOS DE REHABILITACIÓN DE CARRETERAS DE LA FASE I - PROGRAMA OPERATIVO DESARROLLO REGIONAL



Fuente: Página Web de la Agencia de Infraestructuras de Vías

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

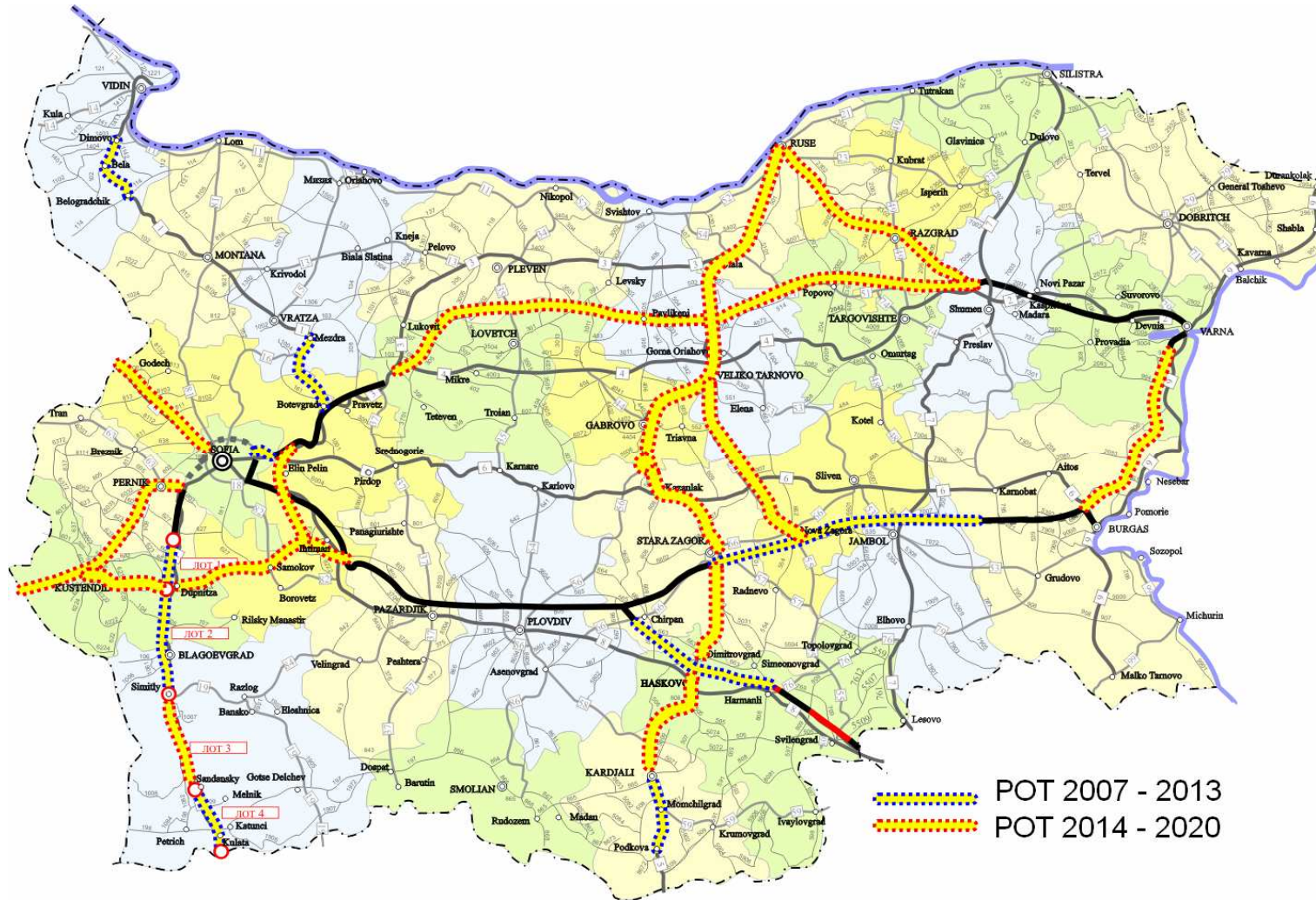
Mapa 6: MAPA CON LOS PROYECTOS DE REHABILITACIÓN DE CARRETERAS DE LA FASE II - PROGRAMA OPERATIVO DESARROLLO REGIONAL



Fuente: Página Web de la Agencia de Infraestructuras Vias

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN BULGARIA

Mapa 7: MAPA CON LOS PROYECTOS DE REHABILITACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS DEL POT 2007 – 2013 Y POT 2014 - 2020



Fuente: Página Web de la Agencia de Infraestructuras Viasias