

Ofertas complementarias de la Oferta de Empleo Público de 2007 y de la Oferta de Empleo Público de 2011.

CUERPO/CATEGORIA: Funcionarios Superiores de la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón.

ESCALA/ESPECIALIDAD: Escala Superior de Administración, Administradores Superiores.

TURNO: Independiente para discapacitados físicos o sensoriales.

CONVOCATORIA: BOA 28/04/2014

EJERCICIOS: Primero, segundo y cuarto.

PRIMER EXAMEN ADMINISTRADORES SUPERIORES DISCAPACITADOS  
OEP COMPLEMENTARIA 2007-11

TEMA COMÚN: INSTRUMENTOS Y TÉCNICAS PARA LA CALIDAD Y LA EXCELENCIA EN LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA: EL CASO DE LA LEGISLACIÓN ARAGONESA

TEMA ESPECÍFICO: LOS LÍMITES NEGATIVOS DEL ESTADO DEL BIENESTAR SERVICIOS ESENCIALES, PRESTACIONES SOCIALES Y ESPACIOS IRRENUNCIABLES PARA LA INTERVENCIÓN ADMINISTRATIVA

**WORKING DOCUMENT: "STATE OF PLAY AND  
FUTURE PROSPECTS FOR E.U. ADMINISTRATIVE  
LAW".**

Working Group on EU Administrative Law. 19 October 2011.

**General principles and rights contained in primary law and  
case-law**

The Treaties set out a number of general principles which, although not phrased as subjective rights, nevertheless shape administrative law and procedure:

- Principle of the lawfulness of administration
- Principle of proportionality
- Principle of openness and of publication of legal acts
- Principle of effectiveness
- Principle of proximity

The Treaties, backed up by the case-law of the Court of Justice, contain a number of rights applicable generally in interactions with the Union's administration:

- Right to equal, impartial and fair treatment / non-discrimination
- Right of access to documents
- Right to receive a reply in official language
- Right to have one's affairs handled within a reasonable time-limit
- Right to be given reasons
- Right to be heard
- Right of access to the file
- Right to protection of personal data

- Right to be notified of administrative decisions
- Right to an effective remedy
- Right to legal aid
- Right to complain about maladministration
- Right to call an institution to act
- Right to apply for annulment of an administrative decision
- Right to reparation

Certain rights are judicial creations such as the principle of legitimate expectations.

### **Codes of good administrative behaviour**

Developed by the Commission, Parliament and Council and various other EU bodies (eg. The European Chemicals Agency) under the impulse of the European Ombudsman's Code of Good Administrative Behaviour, these "soft law" codes and guides elaborate in more detail on the Treaty rights listed above, and in certain respects go beyond those obligations to cover new ground such as the:

- Duty to be service-minded, correct, courteous and accessible;
- Duty on the administration to keep adequate records
- Duty on the administration to give information on remedies (internal and external);
- Right to receive information on administrative procedures.

They could be said to produce legal effects to the extent that they bind the institution that promulgated the code in question. However, they fall short of granting legally enforceable rights to individuals.

**PRUEBAS SELECTIVAS PARA INGRESO EN LA ADMINISTRACIÓN  
DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ARAGÓN****CUERPO O CATEGORÍA: ADMINISTRADORES SUPERIORES****TURNO DE DISCAPACITADOS****CASO PRÁCTICO CUARTO EJERCICIO.**

En julio de 2008 fue inaugurada la ARA-1, primera y única –por el momento- autopista autonómica de Aragón, que conecta la autopista estatal AP-2 con las carreteras nacionales II y 232, uniendo las localidades de El Burgo de Ebro y Villafranca de Ebro. El trazado de la autopista, de tan sólo 5,3 km. de longitud, está construido en un único terraplén de una altura media de 9 metros, dividido en dos tramos por un puente sobre el río Ebro de una longitud total de 400 metros. La cimentación y las pilas están colocadas para permitir una ampliación a tres carriles.

La ARA-1 fue proyectada con la intención de descongestionar la N-232 y evitar las dificultades en el puente de Pina de Ebro por la circulación de vehículos pesados. Los estudios previos estimaban una utilización diaria de unos 4.800 vehículos ligeros y 1.300 pesados, siempre y cuando su uso fuese gratuito, motivo por el cual se adoptó el sistema de pago por uso denominado "peaje en sombra", reservándose el Gobierno de Aragón la facultad de penalizar a la concesionaria por los accidentes ocurridos en la autopista, ya que ésta tiene la obligación de mantener la vía en condiciones.

La fórmula elegida por el Gobierno de Aragón para abordar la construcción y mantenimiento de la ARA-1 fue la del contrato de concesión de obra pública, el cual fue adjudicado a la UTE "Puente del Ebro", conformada en origen al 50% por Acciona y al 25% por Arascón y Brues y Fernández respectivamente, por un plazo de 30 años y un importe de 154.627.305 euros. La construcción de la vía costó 58.418.880 euros.

Desde el mismo momento de la inauguración de la vía se advirtió la insuficiencia del tráfico para cumplir las tasas de rentabilidad previstas en los estudios previos. En particular, en el primer semestre de 2014 la ARA-1 no registró ni el 40% de la circulación prevista, siendo éste el mejor dato de la serie de la infraestructura desde su puesta en funcionamiento. Por ésta y otras razones, los dos socios minoritarios de la UTE entraron en concurso de acreedores, siendo la UTE sustituida en la concesión por su participante mayoritaria (Acciona). No obstante, la nueva concesionaria presentó precurso de acreedores en junio de 2014, generándose una comprometida situación para el Gobierno de Aragón. La concesionaria pretendía un incremento del importe del "peaje en sombra", a lo que el Ejecutivo regional reaccionó rescatando la autopista antes de que su concesionaria entrara en concurso. Ello ha supuesto un desembolso de los cerca de 45 millones de euros todavía pendientes de pago a las entidades financieras por las obras de construcción de la autopista.

Sin perjuicio de todo lo relatado, en el plan autonómico de autopistas sigue figurando la "Cariñena-Mallén", de 66 kilómetros de longitud; y la "El Burgo-La Muela", que supondría la prolongación de este enlace ARA-1 formando el eventual "Quinto Cinturón" de la ciudad de Zaragoza.

**CUESTIONES**

1. ¿Le parece adecuada la fórmula contractual empleada para la construcción de la ARA-1? A la vista del supuesto planteado, ¿qué alternativas y cautelas propondría Vd. para abordar la construcción de las autopistas "Cariñena-Mallén" y "El Burgo-La Muela"? Valore en particular la cuestión del "peaje en sombra" y su posible alteración durante la ejecución del contrato?
2. ¿Qué requisitos y trámites se debieron seguir en su día para la sustitución de la UTE por Acciona? ¿De qué opciones disponía el Gobierno de Aragón ante el eventual concurso de la concesionaria?
3. ¿Qué Administración ostenta la competencia para la inspección y sanción de las eventuales infracciones a la normativa de tráfico en la ARA-1? ¿Puede o debe la "unidad adscrita" de la policía nacional patrullar la ARA-1? ¿Qué Administración recaudará las sanciones?
4. ¿Qué razones jurídicas han podido asistir al Gobierno de Aragón para asumir el pago de 45 millones de euros por rescatar una autopista más de 20 años antes del plazo legal para la reversión de ésta? ¿Podría el Gobierno de Aragón recuperar dicha suma (o parte de ella) de alguna manera, en vista de que los estudios previos se han revelado absolutamente desacertados?
5. ¿Cuáles son las implicaciones registrales de la incorporación de la ARA-1 a la red autonómica de carreteras?