

**COMPARECENCIA DE D. JULIAN NÚÑEZ, PRESIDENTE DE SEOPAN,
ASOCIACION DE EMPRESAS CONSTRUCTORAS Y CONCESIONARIAS
DE INFRAESTRUCTURAS, ANTE LA COMISIÓN DE FOMENTO DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

Por parte de la Comisión asistieron y posteriormente plantearon una serie de preguntas y/o aclaraciones los siguientes Portavoces de la Comisión:

D. Miguel Barrachina Roda – Portavoz Grupo Popular

D. César Jorge Ramos Esteban – Portavoz Grupo Socialista

D. Fernando Navarro Fernández Rodríguez – Portavoz de Ciudadanos

D. Félix Alonso Cantorne – Portavoz de Podemos

28 septiembre 2017

28 de septiembre de 2017

Sras. y Sres. Diputados:

Es para mí un honor comparecer hoy ante esta Comisión de Fomento del Congreso de los diputados. Agradezco la oportunidad que me brindan para poder transmitirles la visión que una parte de la sociedad civil, la que representan las empresas españolas integradas en SEOPAN, tiene sobre el estado de las infraestructuras en nuestro país.

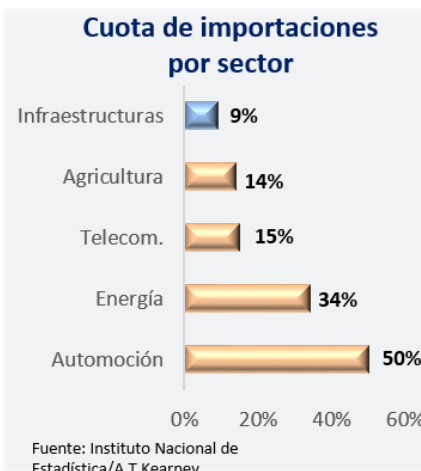
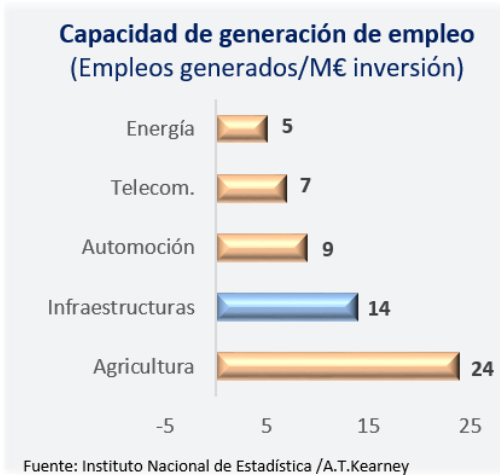
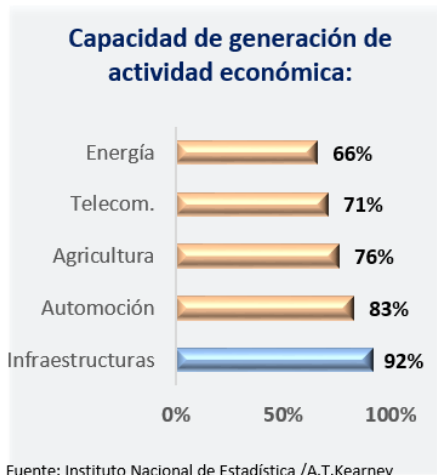
SEOPAN, fundada en 1957, es la asociación empresarial más antigua del sector. Este año, celebramos nuestro 60º aniversario, y desde su origen, han formado parte de la asociación las principales empresas españolas de infraestructuras. Actualmente, SEOPAN cuenta con 10 grupos empresariales y 71 empresas, que son líderes mundiales en construcción y gestión de infraestructuras públicas mediante contratos de concesión, con una producción cercana a los 80.000 millones de euros anuales, y proporcionando empleo a más de 450.000 personas.

I. IMPORTANCIA DE LAS INFRAESTRUCTURAS PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL DE UN PAÍS

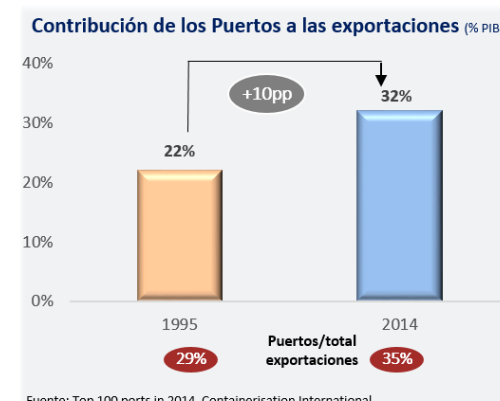
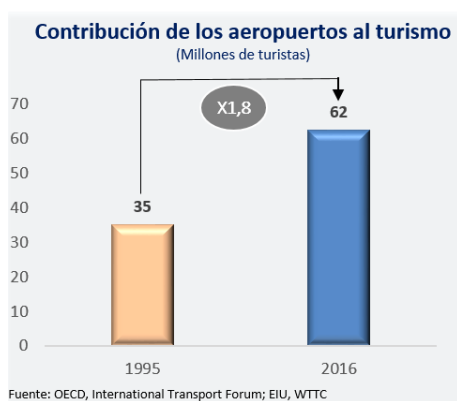
La provisión eficiente de infraestructuras es uno de los aspectos más importantes de las políticas de desarrollo, especialmente en aquellos países que, como España, han orientado gran parte de su crecimiento hacia el exterior a través, fundamentalmente, del turismo y las exportaciones. Para la gran mayoría de los economistas, la ausencia de una infraestructura adecuada, constituye un obstáculo de primer orden para la eficaz puesta en marcha de políticas de desarrollo y de crecimiento económico superiores a los promedios internacionales.

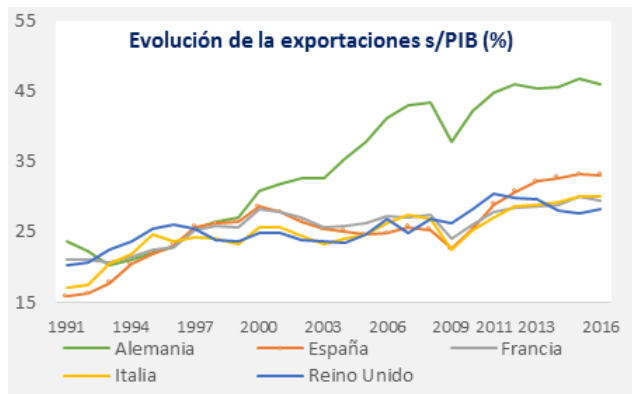
Según un informe presentado en 2015 por la consultora norteamericana AT Kearney -que hemos facilitado a sus señorías- basado en datos oficiales de organismos como el INE, Eurostat, Banco Mundial y Fondo Monetario Internacional, la inversión pública en infraestructuras contribuye al desarrollo económico y social de un país en cuatro aspectos fundamentales.

En primer lugar, constituye un importante impulso económico, al inducir mayor actividad en todos los sectores. Cada euro invertido en infraestructuras casi duplica su valor en actividad económica inducida (el 92%) debido a su gran demanda de bienes y servicios; y representa, después de la agricultura, la mayor fuente de generación de empleo directo e indirecto (14 puestos de trabajo por cada millón de euros invertido) Las infraestructuras también son rentables fiscalmente. Un euro invertido en infraestructuras permite al Estado recuperar casi la mitad (el 49%): 0,30 € a través del IVA y otros impuestos; 0,10 €, a través de las prestaciones por desempleo, y 0,09 €, a través de las cotizaciones sociales. Además, las infraestructuras es el sector de actividad económica que menor cuota de importaciones consume (el 9%), lo que redundan positivamente en nuestra industria nacional.

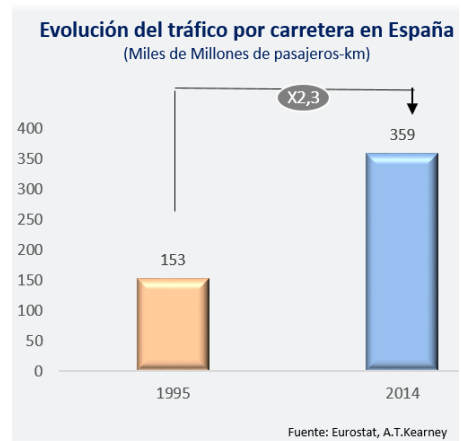
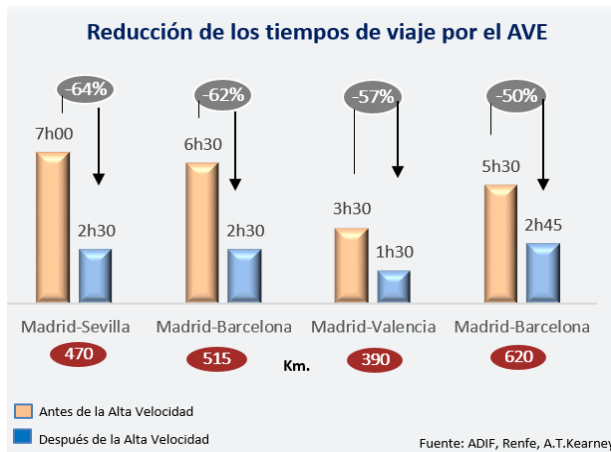


En segundo lugar, las infraestructuras juegan un papel primordial en la modernización e incremento de nuestra competitividad, constituyendo actualmente un potente motor para la salida de la crisis y la recuperación del empleo a través del impulso del turismo y de las exportaciones. Este año recibiremos más de 83 millones de turistas internacionales, de los que el 83% accederán al país a través de nuestra red de aeropuertos, haciendo posible que España se consolide como el tercer país más visitado del mundo tras Francia y Estados Unidos. Igualmente, nuestra red portuaria nos ha permitido afianzarnos en el segundo puesto de la UE tras Alemania, en cuota de exportaciones sobre el PIB.

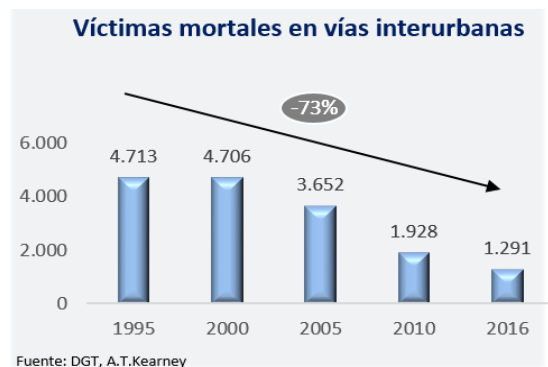
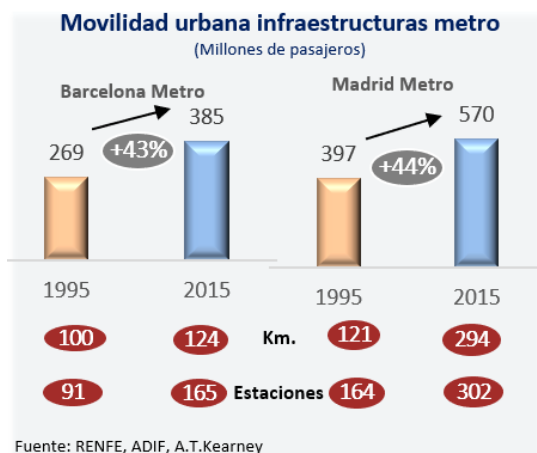


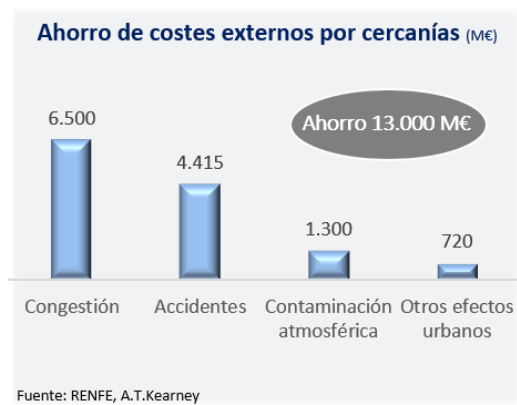


En tercer lugar, las infraestructuras son clave para la vertebración y cohesión territorial. Dos buenos ejemplos de ello son el espectacular crecimiento del tráfico de pasajeros en nuestra red viaria, la más extensa de Europa, que ha crecido casi dos veces y media en los últimos 19 años, y nuestra red ferroviaria de alta velocidad, que ha reducido los tiempos de viaje entre nuestras principales ciudades en casi el 50%.



Y, el cuarto y último impacto de la inversión en infraestructuras es su contribución al bienestar social de los ciudadanos. Citaré tres ejemplos: la movilidad urbana de las infraestructuras de metro en nuestras dos mayores ciudades, Madrid y Barcelona, creció un 43% entre 1995 y 2012, la tasa de accidentalidad mortal en nuestra red viaria interurbana de alta capacidad se ha reducido un 73% entre 1995 y 2016, y los costes externos del transporte de nuestra red ferroviaria de cercanías, que mueve más de 400 millones de pasajeros al año, se han reducido en 13.000 millones de euros entre 1995 y 2013.

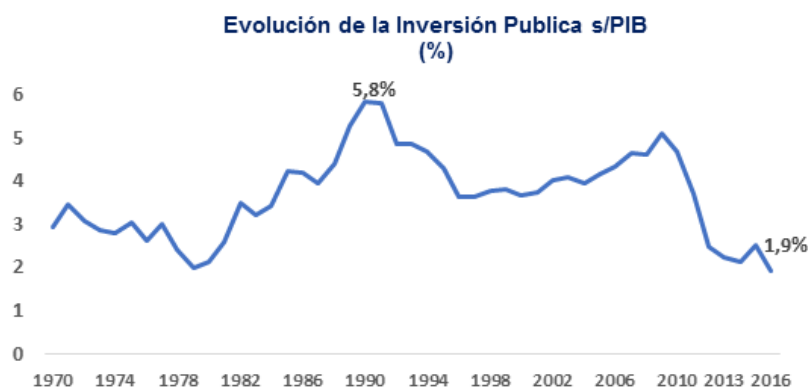




II. EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN PÚBLICA EN ESPAÑA

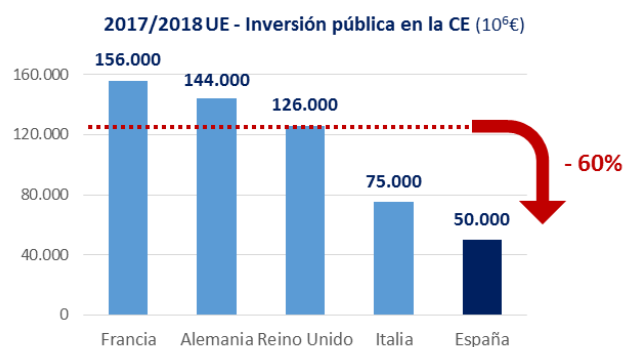
Garantizar la competitividad y bienestar social de nuestro país es un objetivo irrenunciable. Pero el cumplimiento de este objetivo no será posible en el futuro si no asumimos un decidido compromiso con las infraestructuras que nuestro país necesita.

Sin embargo, la consolidación fiscal de nuestras cuentas públicas ha supuesto un frenazo a la inversión pública, cuyo recorte durante los últimos 7 años ha representado el 53% del ajuste total realizado en el gasto público. Ello ha situado nuestro nivel de inversión pública en infraestructuras en niveles de hace 22 años, representando en 2016 el menor ratio de inversión sobre el PIB (el 1,9%) de toda nuestra serie estadística.



Según nuestras estimaciones, de los 23.400 millones de euros de volumen de inversión pública realizados en España en 2016, únicamente el 24% se realizó en infraestructuras de transporte y de medio ambiente, lo que representa actualmente un volumen de inversión anual en el entorno de los 5.500 millones de euros.

En lo que se refiere al ámbito europeo, estamos a la cola de la UE27 en ratio inversor (1.136 €/km² 10⁶ habitantes) y continuamos invirtiendo apenas el 40% de la media de las 4 mayores economías europeas.



En el ámbito global, el ranking anual 2017 de la consultora norteamericana *CG-LA infrastructure*, recoge los 100 mayores proyectos estratégicos de infraestructuras que se encuentran en planificación y contratación. Entre los 10 primeros países, que concentran el 65% de la inversión total (equivalente a 455.000 millones de dólares), figuran 7 de las 10 mayores economías del mundo. España figura en el listado con un único proyecto de 5.000 millones de dólares. Y esa es nuestra realidad frente a países como Reino Unido, Francia, Alemania, Canadá, Suecia o Australia, por citar algunos, cuyos planes estratégicos de infraestructuras totalizan más de un billón de euros.

Rank	País	Valor (en millones \$)			Nº proyec.
		total	Fase A	Fase B	
1	Reino Unido	122.000	122.000	0	3
2	Canadá	63.390	55.750	7.640	6
3	Estados Unidos	45.200	45.200	0	7
4	Indonesia	41.700	41.700	0	2
5	China	41.118	41.118	0	2
6	Japón	37.000	0	37.000	1
7	Singapur	28.300	26.500	1.800	3
8	Francia	28.050	27.600	450	3
9	Australia	25.400	25.400	0	3
10	India	23.454	23.454	0	6
		455.612	408.722	46.890	36

Fase A: Planificación, Diseño, Estudio previo

Fase B: Pre-construcción, Licitación, Contratación

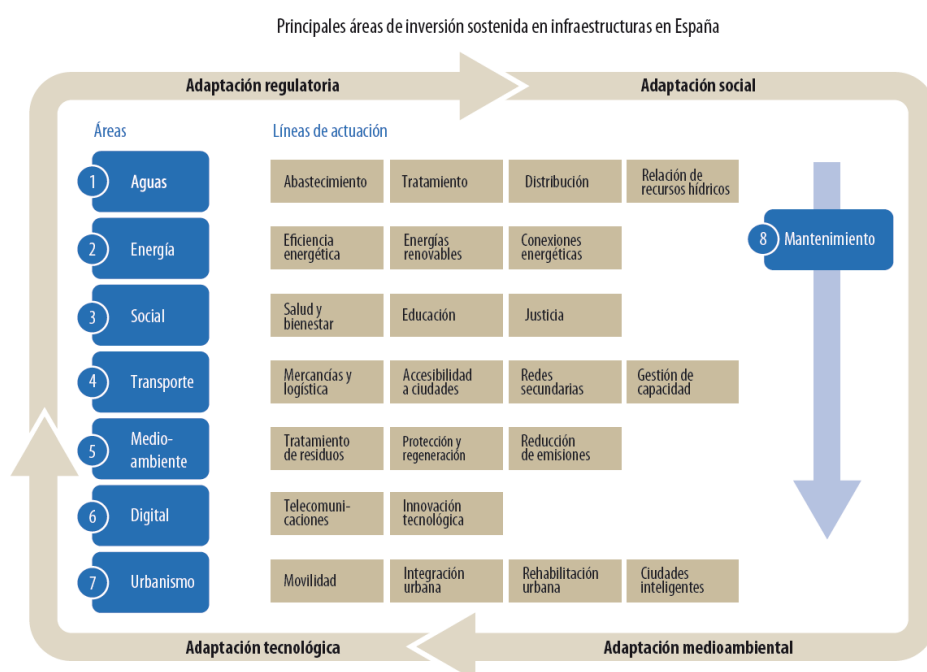
De estos datos cabe concluir que nuestra inversión pública en infraestructuras es muy insuficiente y que es imprescindible y prioritario incrementarla si no queremos perder el tren del desarrollo y bienestar social. No podemos eludir esta responsabilidad y, para ello, debemos fijar en primer lugar nuestras prioridades de inversión.

Y en este sentido, sería muy conveniente que, en el Congreso, con la participación de todas las fuerzas políticas, se impulse un Acuerdo Nacional Sobre Infraestructuras. Un acuerdo ajeno al ciclo electoral y que permita acotar nuestra hoja de ruta de inversiones prioritarias con el fin de preservar e incrementar nuestra competitividad y bienestar social. Es una realidad que los tres grandes planes de infraestructuras aprobados en los últimos 12 años no han servido para fijar un consenso sobre las prioridades de inversión que nuestro país necesita.

III. INFORME: “ANÁLISIS DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS PRIORITARIAS EN ESPAÑA”

En España existe en algunos círculos la idea equivocada de que en materia de infraestructuras está todo hecho. Esto es un grave error que, de generalizarse, puede conducir a nuestro país al inmovilismo y al retroceso económico. Es cierto que en determinadas infraestructuras de transporte, como nuestra red de autovías, puertos, aeropuertos y AVE, contamos con una extensa y moderna red, que, aunque pendiente de completar, ha jugado un importante papel como acelerador de la salida de la crisis. Pero existen otras áreas, de marcado contenido social y de mantenimiento del stock existente, en las que somos muy deficitarios.

En 2015, la consultora AT Kearney, a la que me he referido antes, identificó ocho áreas de inversión prioritaria en España, destacando, entre otras, las infraestructuras de transporte terrestre, las del ciclo integral del agua y las de medio ambiente o tratamiento de residuos. Todas ellas de un alto calado social.



Concretando estas carencias, les presento hoy un primer informe denominado “**Análisis de la inversión en infraestructuras prioritarias en España**”, que continúa precisamente la línea estratégica iniciada hace año y medio. Este informe, realizado junto a la empresa de ingeniería SENER durante 2016, contiene 814 infraestructuras prioritarias con un volumen de 103.778 millones de euros de inversión C/IVA, que se distribuyen en tres grandes áreas: transporte terrestre, ciclo integral del agua y medio ambiente. No pretende ni puede ser considerado un plan de infraestructuras, pero sí una muestra de un conjunto de necesidades a las que hacer frente en el corto y medio plazo, que deberían ser contempladas de forma prioritaria.

En lo que se refiere al ámbito de esta Comisión, el análisis recogido en el informe aborda las infraestructuras de transporte terrestre, centrándose en sus dos grandes tipologías: carreteras y ferrocarriles. En lo relativo al ámbito competencial, las actuaciones consideradas corresponden a la Administración General del Estado, Comunidades Autónomas y Ciudades Autónomas. No se han considerado actuaciones de ámbito municipal.

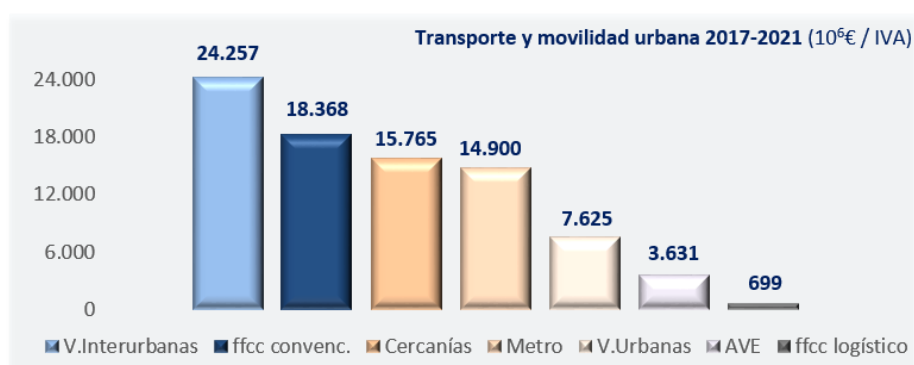
El criterio seguido para la selección y priorización de las actuaciones ha sido el siguiente:

- i) En primer lugar, se han considerado sólo actuaciones que se encuentren en cualquier estado de planificación, comprendido entre la orden de estudio informativo y la redacción del proyecto de construcción. Para ello, se ha utilizado, además de la información interna de la empresa de ingeniería la contenida en los distintos planes de infraestructuras vigentes, así como la información facilitada por los departamentos de planificación de infraestructuras de varias Comunidades Autónomas.
- ii) En segundo lugar, se ha tenido en cuenta, salvo casos excepcionales, un tamaño mínimo de proyecto de 50 millones de euros.
- iii) Finalmente, a las actuaciones resultantes se les ha sometido a un análisis coste beneficio siguiendo la metodología contenida en la Guía de Inversiones de la Comisión Europea.

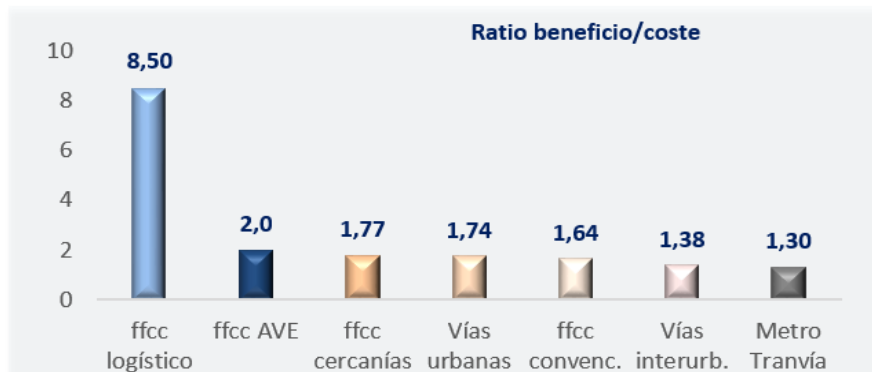
Este análisis permite obtener la rentabilidad social en términos económicos de la infraestructura. Su metodología, que se explica detalladamente en el informe, se basa en el análisis en términos económicos, de los costes - tanto de inversión inicial como de operación y mantenimiento - y de los beneficios del proyecto - ahorro de tiempo usuarios, ahorro de costes de producción y ahorro de costes externos -.

En lo relativo a las infraestructuras de transporte terrestre, el informe recoge 272 actuaciones de 85.245 millones de euros C/IVA de inversión. Todas ellas, como decía, tienen sus expedientes en fase de planificación y/o proyecto, siendo por tanto posible su ejecución en el periodo 2018/2021. Se distribuyen en siete tipologías distintas de obras según se indica en el cuadro siguiente:

- vías interurbanas (3.199 km), 135 actuaciones de 24.257 millones de euros
- ferrocarril convencional (460 km), 18 actuaciones de 18.368 millones de euros
- ferrocarril de cercanías (656 km), 29 actuaciones de 15.765 millones de euros
- metro y tranvías (144 km), 37 actuaciones de 14.900 millones de euros
- vías urbanas (410 km), 36 actuaciones de 7.625 millones de euros
- alta velocidad ferroviaria (563 km), 9 actuaciones de 3.631 millones de euros
- ferrocarril logístico (51 km), 9 actuaciones de 699 millones de euros.



El informe recoge también distintos análisis de rentabilidad socio económica en las tipologías y actuaciones consideradas, que no voy a desarrollar. Únicamente destacaré el elevado ratio beneficio/coste obtenido para las actuaciones de ferrocarril logístico (8,50), y el importante ahorro de tiempo diario de viaje por kilómetro de infraestructura para los usuarios de metro (236 horas/día).



No voy a extenderme en detallar todas las actuaciones identificadas en el informe, y únicamente se destacan a continuación aquéllas que han obtenido la mayor rentabilidad en cada una de las 7 tipologías consideradas en el estudio.

Tipología de obra	Nombre	TIR social %	Beneficio /Coste
Vías urbanas	R-1 . Autopista alternativa a la A-1	27,43	6,0
	M-410. Desdoblamiento entre M-413 y A-42 en Parla	24,10	5,2
	Nudo Norte de Madrid	22,50	4,9
	A-38. Tramo Acceso Sur Oliva	17,79	3,8
	M-506. Desdoblamiento entre San Martín de la Vega y Arganda	17,03	3,7
Vías interurbanas	CL-510. Tramo Salamanca-Alba de Tormes	33,44	7,1
	C12. Desdoblamiento desde Sant Carles de la Rápita y Amposta	29,48	6,4
	A-7. 3er Carril Crevillente-Orihuela-Benferri	28,07	6,3
	A-8. 3er Carril Tramo Solares-L.P. Vizcaya	26,62	5,8
	M-121. Tramo Alcalá de Henares y Azuqueca de Henares	24,13	5,2
Metro	Prolongación línea 2 Metro de Málaga. Tramo Guadalmedina-Línea Elche-Alicante	9,60%	2,4
	Cierre Líneas 9 y 10 de Barcelona	5,07%	1,4
	Construcción de Línea 4 del Metro de Sevilla	3,30%	1,1
	Ampliación desde Atocha a Sainz de Baranda, Elipa, Ciudad Lineal,	2,94%	1,0
Cercanías	Cuadruplicación de vía San Cristóbal de los Ángeles-Getafe-Pinto	29,10	7,2
	Prolongación de cercanías hasta Torreión de la Calzada y Torreión	26,80	7,2
	Cercanías nuevo eje transversal Este-Suroeste	20,10	5,4
	Variante centro urbano Majadahonda-Las Rozas	11,00	2,8
	Ampliación de red de cercanías Alcobendas/SS Reyes – S. Agustín	10,09	2,7
Ferrocarril convencional	Mejoras línea ferroviaria Almoraima-Algeciras (renovación de vía)	37,37	7,2
	Implantación de vía mixta en el Corredor Tarragona-Castellón	20,00	3,1
	Corredor Ferroviario de la Costa del Sol	9,82	2,6
	El Tren de Gran Canaria	6,10	1,6
	Ferrocarril en el Sur de la Isla de Tenerife	5,20	1,4
Alta velocidad	Actuaciones en el tramo ferroviario Zamora-Ourense	13,28	2,9
	Línea de Alta Velocidad León-Asturias	13,28	2,7
	Línea Ferroviaria Bobadilla-Algeciras	16,38	3,2
	Línea de Alta Velocidad "Y Vasca"	6,00	2,0
	Línea Alta Velocidad Valladolid-Venta de Baños-Burgos-Vitoria	5,30	1,4
Logística	Nuevo acceso ferroviario al puerto de Barcelona	107,50	28,
	Ramales ferroviarios Nueva Terminal Contenedores Puerto Cádiz	31,50	7,2
	Remodelación Terminal Ferroviaria Muelle Puerto de Valencia	26,60	5,9
	Nuevo acceso ferroviario al puerto de Tarragona	21,70	5,7
	Accesos ferroviarios al puerto exterior de A Coruña	14,00	3,5

Como he indicado anteriormente, el informe se centra además en otras dos áreas de inversión prioritaria, como lo son las infraestructuras del ciclo integral del agua y de tratamiento de residuos urbanos, totalizando ambas 18.533 millones de euros de inversión C/IVA. Aunque su ámbito es objeto de otra Comisión del Congreso, la de Agricultura y Medioambiente, quizá les interese que les exponga de forma muy resumida el contenido y resultados del informe en este campo.

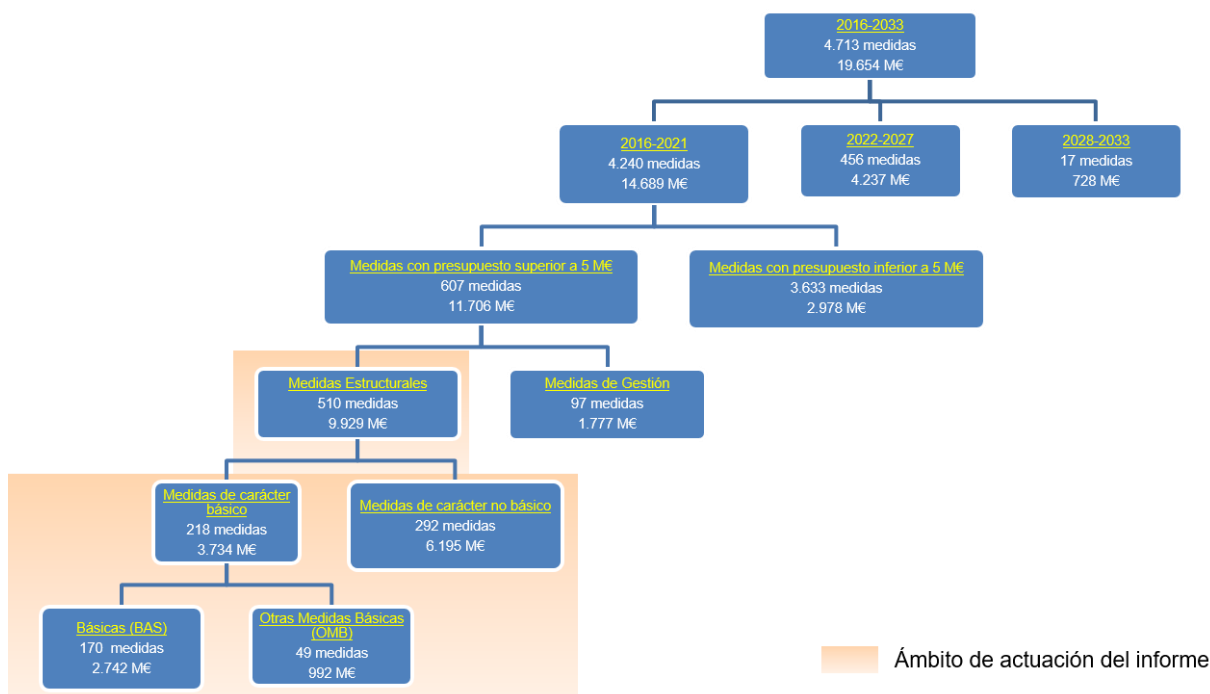
En estas dos áreas el criterio de priorización se ha centrado en el cumplimiento de la normativa y legislación, tanto nacional, como de las Directivas europeas.

En lo relativo a las infraestructuras del ciclo integral del agua, se ha realizado un exhaustivo análisis de todas las medidas recogidas en los planes de cuenca aprobados a finales de la anterior legislatura.

Nuestro informe se centra únicamente en el análisis del ciclo de planificación hidrológica correspondiente al periodo 2016/2021 en lo relativo a las medidas estructurales (las que requieren inversión), y de presupuesto superior a 5 millones de euros. Realiza una clasificación de las actuaciones de acuerdo a las Directivas, cuantificando la representatividad de las definidas como “básicas”, es decir, de obligado cumplimiento y ejecución, y cuya inobservancia es susceptible de sanción por parte de la Comisión Europea.

Los resultados obtenidos concluyen:

- i) En la necesidad de invertir 12.014 millones de euros C/IVA hasta 2021 en 510 actuaciones, repartidas en 15 tipologías distintas de obras. Más del 70% de este valor se concentra en: i) actuaciones de depuración (29,1%), ii) actuaciones de riego (24,2%), y iii), actuaciones en conducciones (el 17%).



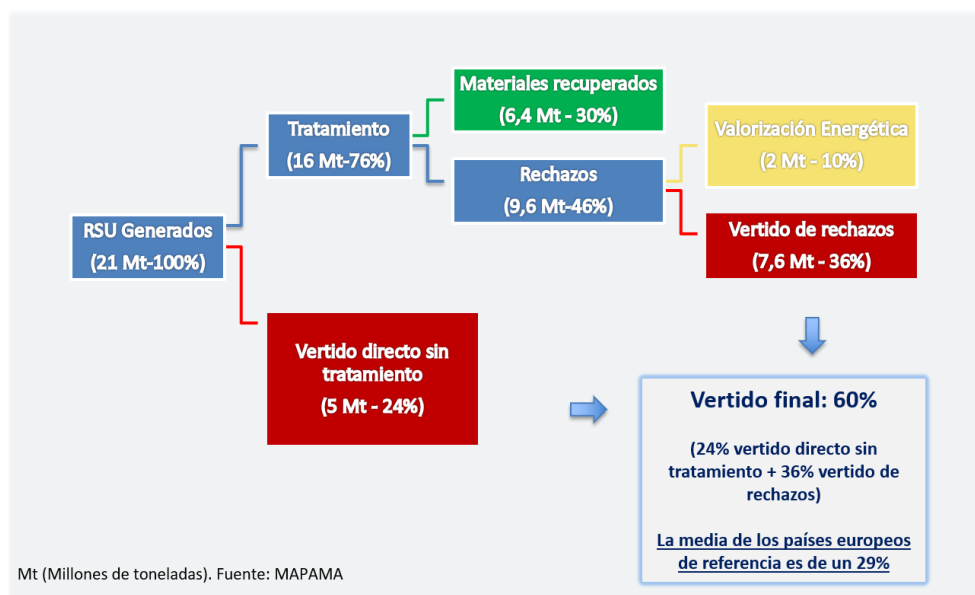
*Cifras sin IVA

- ii) El ámbito competencial de las actuaciones que deberán realizarse se reparte entre el Estado (53%), CCAA (30%), AALL (6%) y otros (10%).

iii) El 37% de la inversión (4.518 millones de euros C/IVA), es de naturaleza básica, correspondiendo al Estado el 61% (2.732 millones de euros) y a las CCAA el 20% (911 millones de euros).

En lo relativo a las infraestructuras prioritarias de tratamiento de residuos municipales, su fundamento se centra también en el cumplimiento de la normativa y legislación nacional y europea.

En torno al 24% de los residuos sólidos urbanos generados en nuestro país anualmente (equivalente a más de 5 millones de toneladas de residuos) son vertidos directamente a vertedero sin tratamiento alguno, incumpliendo con ello la normativa.



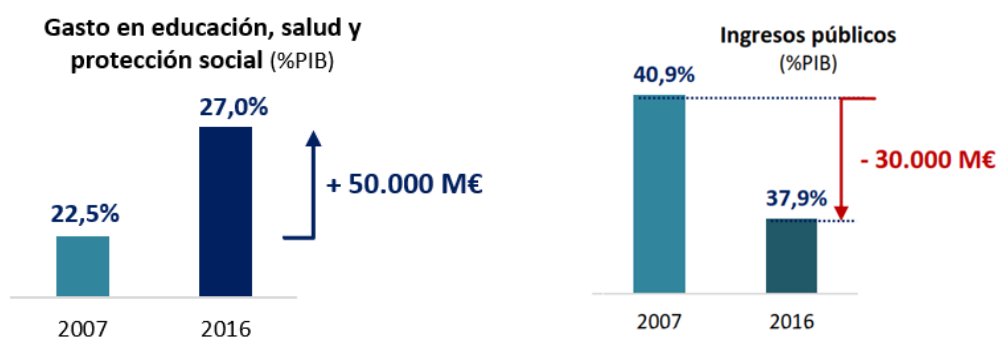
El informe que presentamos hoy, cuantifica las inversiones a realizar para resolver este incumplimiento hasta el año 2020, resultando del análisis una necesidad de inversión de:

- i) 1.078 millones de euros C/IVA en plantas de Tratamiento Mecánico-Biológico (TMB), para poder realizar el tratamiento de los 5,4 millones de toneladas de residuos que actualmente van a vertido directo sin tratamiento,
- ii) 5.217 millones de euros C/IVA en instalaciones de Valorización Energética (VE), para valorizar anualmente los rechazos de 8,5 millones de toneladas de residuos.

IV. SITUACIÓN MACROECONÓMICA DE ESPAÑA

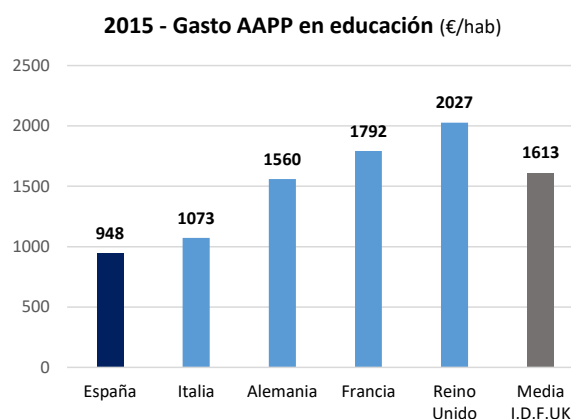
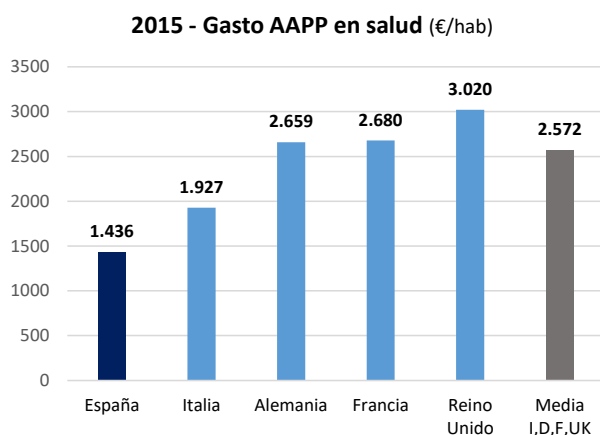
Pero concluir nuestro trabajo con un mero catálogo de infraestructuras prioritarias carecería de sentido si no abordamos cómo financiarlas, preservando la sostenibilidad de nuestras inversiones. Y es a ello a lo que me quiero ceñir a continuación.

La recuperación de la economía española y salida de la crisis es incuestionable y, previsiblemente, en 2018 saldremos del expediente de déficit excesivo. Pero, si bien es de esperar que los ingresos financieros se vayan recuperando progresivamente, el gasto público prioritario, lejos de reducirse, crecerá intensamente durante los próximos años. Por un lado, nuestros recursos financieros, a pesar de la notable mejoría económica vivida en los últimos años, son 30.000 millones de euros menos que los que teníamos 9 años atrás, en 2007. Y, por otro, el gasto público en servicios prioritarios como la protección social, salud y educación, consume 50.000 millones de euros más de nuestro PIB que en 2007.

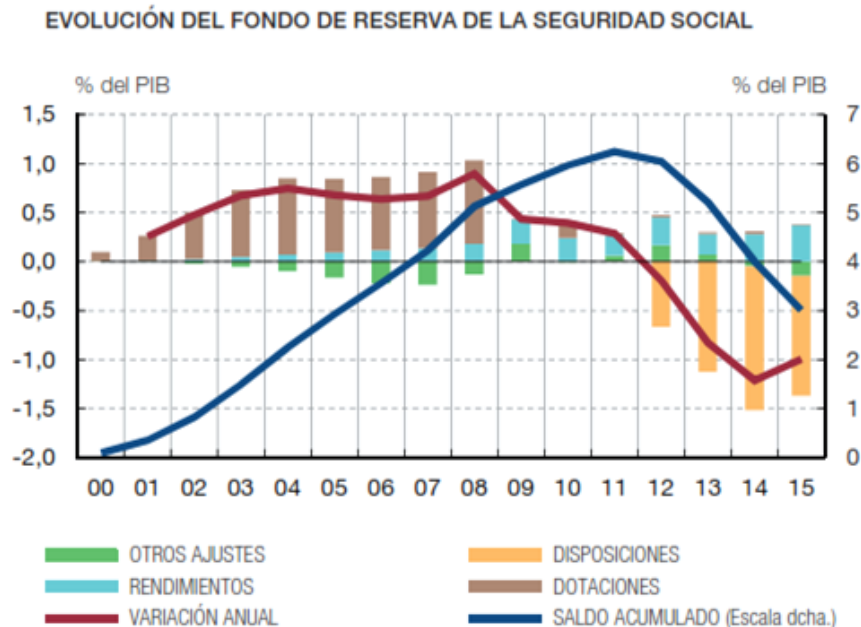


Además, España mantiene retos y debilidades y prioridades importantes, en materia de gasto social en tres aspectos concretos:

- El primero es la tasa de desempleo que, aunque ha bajado de forma sustancial, sigue siendo inaceptablemente alta. Será necesario por tanto seguir invirtiendo en políticas de protección al desempleo.
- El segundo lo constituyen nuestras prestaciones públicas en Educación y Sanidad, cuyos actuales niveles de gasto son insuficientes, por lo que deberán incrementarse en el futuro. Según datos de la CE, nuestro gasto público total por habitante en educación (948 €/habitante) y salud (1.436 €/habitante) en 2015 representó un 41% y un 44%, respectivamente, menos que el gasto medio de las cuatro mayores economías europeas.



- Y el tercero, nuestro gasto en pensiones, que representará un porcentaje del PIB cada vez mayor, lo que, previsiblemente, requerirá financiar parte del déficit actual de la Seguridad Social con cargo al presupuesto público. Como sus señorías conocen, el Fondo de Reserva de la Seguridad Social, que llegó a representar un 6,2% del PIB en 2011, se ha reducido hasta el 1,4% del PIB a finales de 2016, con una reducción de casi 50.000 millones de euros en los últimos 5 años.



A ello, se añade la necesidad de reducir el actual nivel de deuda pública. Además, no puede descartarse un incremento del coste de financiación por la eventual retirada de las medidas de estímulo del BCE.

Todas estas circunstancias nos conducen a la conclusión, siendo realistas, de que en los próximos años, no podremos financiar con cargo al presupuesto público las inversiones prioritarias que nuestro país necesita.

Pero estos factores y la necesidad de contener el déficit público no pueden servir de excusa para eludir nuestro compromiso. España no puede permanecer pasiva ante la falta de recursos presupuestarios suficientes, pues la reindustrialización y modernización del país son objetivos prioritarios para preservar el desarrollo, la competitividad y el bienestar de los españoles. Es necesario plantearse otras formas de financiación, como la colaboración público-privada.

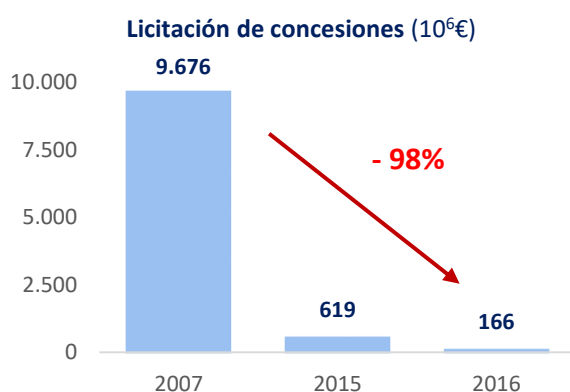
V. SITUACIÓN DEL MODELO CONCESIONAL EN ESPAÑA

Afrontar esta realidad económica requiere por tanto revisar nuestro modelo de financiación de infraestructuras, y es la razón de que les presente hoy el segundo informe que hemos denominado **“Hacia un modelo eficiente de colaboración público-privada”**. Este trabajo, realizado durante 2016 junto a las firmas Deloitte y Uría Menéndez, se centra precisamente en el fomento del modelo de concesión, que les recuerdo, no altera la titularidad pública de nuestras infraestructuras. No se trata de privatizar nada.

Este modelo permite anticipar y diferir en el tiempo nuestras inversiones minimizando la captación de recursos públicos y su impacto en el déficit público. Es un modelo mucho más equitativo y equilibrado para la generación de españoles que ha construido este país con recurso a sus impuestos, y del que seguirán disfrutando las siguientes generaciones.

Esta fórmula concentra en un mismo agente el proyecto, la construcción, la financiación y la operación y mantenimiento de la infraestructura, resultando una gestión más eficiente, que optimiza la transferencia de riesgos y responsabilidades, y reduce el plazo medio de maduración de nuestras inversiones, que actualmente es de 10 años.

Pero nuestro modelo concesional se encuentra prácticamente desaparecido de la contratación pública desde 2012. En 2016, nuestro volumen de licitación pública de concesiones ha sido el equivalente al 2% del valor licitado en 2007.

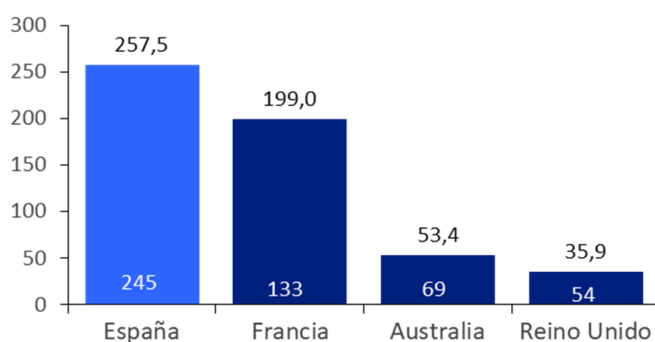


Ciertamente ha habido proyectos que, por una mala planificación, han terminado generando un perjuicio general contra este sistema. Pero nuestra experiencia de los últimos años, aparte de estos casos puntuales, debe calificarse de éxito. A lo largo de los 10 años previos a la crisis, se han gestionado de forma exitosa, mediante concesiones, más de 36.000 millones de euros de inversión en infraestructuras públicas, entre ellas, las siguientes:

40	Carreteras	19.400 millones €
9	Hospitales	6.100 millones €
8	Cercanías, Metro y Tranvía	5.200 millones €
25	Depuradoras	1.600 millones €
85	Aparcamientos	1.100 millones €
9	Desaladoras	1.100 millones €
46	Instalaciones deportivas	870 millones €
8	Puertos deportivos	340 millones €
16	Residencias de mayores	180 millones €

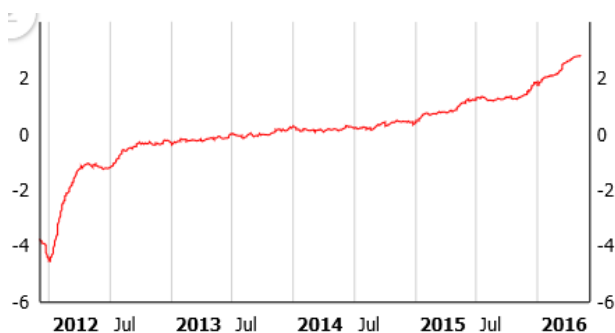
Además, tal como ponemos de manifiesto en este segundo informe, el sistema concesional funciona en todo el mundo y nuestras compañías son líderes globales en la promoción de todo tipo de concesiones de infraestructuras y servicios públicos. No sería, por tanto, coherente que un país como el nuestro, pionero en infraestructuras y modelos de financiación y gestión, se quede ahora rezagado con el consiguiente perjuicio que ello supondría para nuestros ciudadanos.

Concesionarias de infraestructuras de transporte por inversion (Miles de millones de \$) 1985-2016



En contraste con el panorama de restricción del gasto público, existe sin embargo en todo el mundo un interés creciente del capital privado por invertir en infraestructuras de titularidad pública. Cada vez es mayor el número de inversores financieros (fondos de pensiones, fondos de infraestructuras, fondos soberanos, compañías aseguradoras, etc.) que buscan oportunidades de inversión.

Indicador de liquidez Mercado financiero



Existen además varias iniciativas de organismos públicos nacionales y europeos destinadas a movilizar fondos para financiar proyectos como JESSICA, Project Bond Initiative 2020 y los Fondos Europeos de Inversiones Estratégicas (FEIE/EFSI), lanzados por el BEI, que prestan apoyo a los promotores mediante distintos instrumentos o esquemas de financiación. Ello configura un gran volumen de liquidez disponible, para acometer inversiones en este ámbito, y España no puede desaprovechar esta oportunidad.

En este sentido, por lo que puede significar como punto de inflexión y cambio de tendencia, hay que felicitar por el anuncio que, el 14 de julio pasado, hizo el presidente del Gobierno en relación con el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), que se financiará, con apoyo del BEI, mediante contratos de concesión con pagos por disponibilidad. Va a representar una

inversión de 5.000 millones de euros y, según tengo entendido, el ministro de Fomento informará a esta Comisión en los próximos días.

Es una buena noticia, pero hay que tener en cuenta que las concesiones por disponibilidad, aunque son un paso importante, tienen sus limitaciones. Si bien permiten que la Administración contratante reparta el coste de la infraestructura y su mantenimiento y operación en el largo plazo (el que dure la concesión), al final, es el presupuesto público el que soporta el canon anual, debiendo por tanto atenerse a su techo de gasto.

VI. REFLEXIONES FINALES

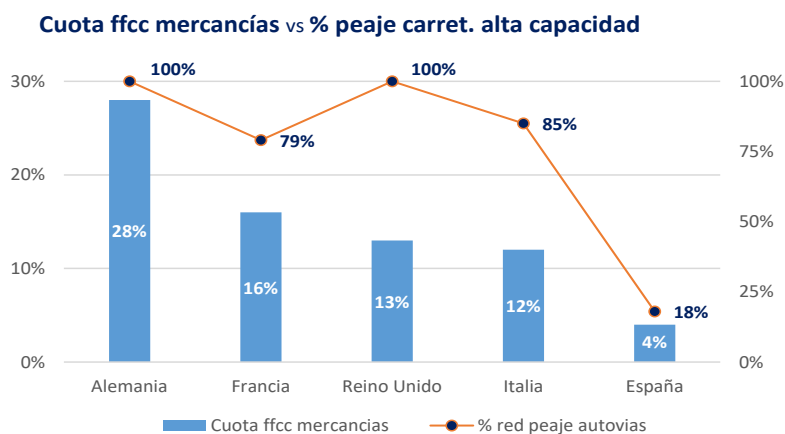
Y ello me lleva a plantearles una última cuestión, no por ello menos importante. Señorías, no podemos seguir rehuendo por más tiempo un debate que, a mi juicio, no puede demorarse más. Debemos replantearnos la actual distribución de las cargas que los ciudadanos soportan por la construcción de sus infraestructuras y su conservación. Es necesario ir a un modelo más sostenible y solidario. Más justo y equitativo. Que libere más recursos públicos al gasto social e involucre en mayor medida al usuario habitual de las infraestructuras.

Hasta ahora, la fórmula generalizada en nuestro país para financiar las infraestructuras ha sido la de cargar su coste al presupuesto público que se nutre de los impuestos que pagamos todos.

Así, si hablamos del agua, por poner un ejemplo, en España, a pesar de ser uno de los países de la UE con mayor estrés hídrico severo, que afecta al 72% de nuestra superficie, tan solo se carga al usuario un precio por m³ inferior a la mitad de países, como Dinamarca, que está entre los de mayor pluviometría de Europa.

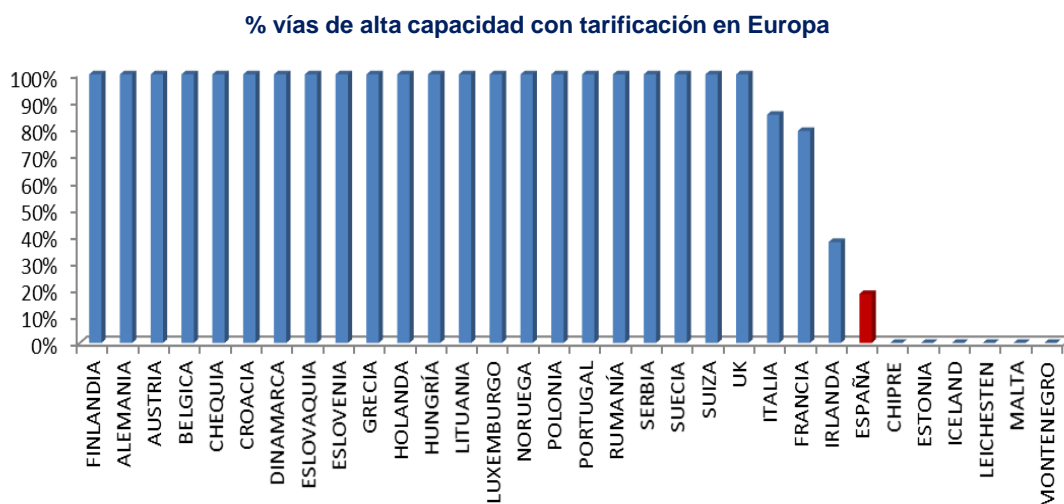
Y si hablamos de la carretera, por poner otro ejemplo, con la excepción puntual de las concesiones con peaje, ésta es pagada tanto por los que la usan como por los que no la usan. Por los ciudadanos que no tienen coche como por los que sí lo tienen. Tanto por el pensionista como por las grandes cadenas de distribución.

Hacemos lo contrario que los países de nuestro entorno que disfrutan de un nivel de ingresos muy superior al nuestro, y en los que los conductores españoles pagan por el uso de sus vías, contribuyendo así a su financiación, mientras que los extranjeros circulan gratuitamente por las nuestras. España cuenta con la red más extensa de vías de gran capacidad de Europa que alcanza los 17.021 km y de los cuales tan solo 3.020 km están sujetos a pago por parte del usuario. Esto supone que tenemos casi 14.000 km que no se están poniendo en valor, y que detraen anualmente fondos de las arcas públicas para su mantenimiento.



Tarificar esta red, supondría una fuente de ingresos públicos considerable, que permitiría garantizar la conservación y mantenimiento de toda la red de carreteras y, dependiendo de la modalidad y esquema tarifario implementado, atender a otras necesidades públicas.

A modo de ejemplo citaré los casos de Alemania y Francia: En Alemania, se cobra una tasa por circular en su red de 15.276 km de autopistas a los vehículos pesados, obteniendo unos ingresos anuales que superan los 4.500 millones de euros. En Francia, en su red de 9.137 km de autopistas de peaje en la que pagan todas las categorías de vehículos, se recaudan 9.599 millones al año.



A esto, habría que sumarle otras serie de ventajas, tanto económicas, como sería el retorno fiscal para las arcas públicas (incremento de la recaudación de IVA, IS, IBI, AJD...), como de eficiencia, ya que se conseguiría un mayor trasvase de tráfico de mercancías al ferrocarril. Y permitiría además internalizar los costes externos, fomentando políticas para una correcta armonización de nuestros modos de transporte.

Para fomentar este debate, desde SEOPAN hemos encargado a una firma consultora un informe detallado del impacto que tendría en España la implantación de un sistema de tarificación en los 14.000 km de autovías libres de peaje. En dicho informe, consideraremos las distintas modalidades de tarificación existentes en los países de nuestro entorno, y analizaremos sus resultados en términos de ingresos, tarifas y retorno fiscal. Naturalmente, pondré a su disposición el informe tan pronto como lo finalicemos.

Soy consciente de que sus Señorías pueden sentirse presionadas por los que piden que todo sea gratis. Pero todos sabemos que no hay nada gratis, se trata simplemente de decidir quién lo paga. Los impuestos dan para lo que dan, y si queremos más servicios y más infraestructuras, los beneficiarios directos debemos ayudar a sufragarlos.

Un buen ejemplo de ello lo representan las 4 autopistas de peaje, cuyas concesiones finalizarán de aquí a 2021 (AP-1, Aumar, Acesa e Invicat). Ante ello, ya se han alzado voces exigiendo la supresión de barreras y la gratuidad de las vías. Pero lo que sus Señorías deben saber es que esta decisión costaría a las arcas públicas, en costes de conservación y mantenimiento y reducción de ingresos fiscales (IVA, IBI) más de 450 millones de euros cada año. La pregunta que todos nos debemos hacer es si nos lo podemos permitir. Si es justo detraer anualmente esta cantidad del presupuesto público, con la consiguiente reducción de servicios a todos los contribuyentes, para que los actuales usuarios de las vías puedan circular gratis.

Termino ya mi intervención agradeciéndoles de nuevo la oportunidad que me han dado para exponerles nuestra visión sobre las infraestructuras de nuestro país. Espero que les sean de utilidad los informes que les hemos entregado, y quedo a su disposición para cuantas aclaraciones y preguntas quieran realizarme.

Muchas gracias.