

Empresas & Finanzas Jornada "Nuevos modelos de inversión para las infraestructuras de España"



De izda. a dcha: Javier Mesones ('elEconomista'), Juan Antonio Santamera (presidente Colegio de Ingenieros de Caminos), Julián Núñez (presidente Seopan), Alejandro de la Joya (consejero delegado Cintra), Manuel Fresno (director general financiero Adif), Pablo Caño (consejero delegado de Eco-prensa), Pedro Saura (secretario de Estado de Infraestructuras), Amador G. Ayora (director de 'elEconomista'), Julio Gómez-Pomar (IE Business School) y Javier Herrero (director general de Carreteras). NACHO MARTÍN Y ALBERTO MARTÍN

Fomento prevé sumar 1.000 millones al plan privado de carreteras en 2020

Estudia implantar peajes en toda la red de autopistas, una idea que respalda el sector privado

África Semprún / Javier Mesones
MADRID.

El Ministerio de Fomento prevé ampliar en 1.000 millones de euros su plan de colaboración público-privada de carreteras en 2020. De esta forma, entre este año y el próximo, licitará contratos bajo esta modalidad por un importe de alrededor de 2.000 millones. Así lo avanzó ayer el director general de Carreteras, Javier Herrero, durante su participación en la Jornada empresarial *Nuevos modelos de inversión para las infraestructuras en España*, organizada por *elEconomista*, con el patrocinio de Ferrovial. Herrero anunció en este sentido que los primeros proyectos del nuevo plan privado de carreteras (PIC) se podrán licitar "en dos o tres meses". Los más avanzados para salir al mercado en el primer semestre se ubican en Murcia, adelantó.

El plan de carreteras, que contará con una inversión inicial de unos 1.000 millones para los proyectos de este año, ha limitado el periodo de concesión para su mantenimiento a 10 años y la rentabilidad estará acotada al bono del Tesoro español a 10 años más 200 puntos básicos. A cam-

bio, el Estado asumirá todos los riesgos por las expropiaciones y el Ministerio licitará los contratos con proyectos constructivos, de manera que las empresas no tendrán que encargarse del diseño de las iniciativas. El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC) que anunció el anterior Gobierno contemplaba 5.000 millones en 2018 y 2019.

Los cambios introducidos provocan que las tasas de riesgo se sitúen en el entorno de los 340-350 puntos básicos, un nivel con el que, en opinión del consejero delegado de Cintra -filial de concesiones de Ferrovial-, Alejandro de la Joya, "va a ser prácticamente imposible encontrar inversores privados, fondos de inversión, que estén dispuestos" a participar en el plan. Ahora bien, en paralelo, "se ha descafeinado mucho el riesgo y la incertidumbre", señaló, puesto que "no hay riesgo expropiatorio ni a largo plazo". Esto "lo hace menos atractivo para el modelo concesional" y "más para el modelo de construcción clásico con un contrato adherido de mantenimiento y una financiación bancaria". "Como inversor no tendrá demasiado interés, como negocio de construcción apla-

zada, puede atraer algo", apostilló.

Una consideración que Herrero comprende, pero en cualquier caso confía en la participación del sector. Recordó, en este contexto, que el Ministerio de Hacienda "tiene mucho que decir en ese ámbito" y que el modelo acordado "reduce la incertidumbre económica". Hizo hincapié, asimismo, en que esta fórmula

Adif reclama un contrato programa a cinco años para dar estabilidad a las inversiones

implica que "la cuantía económica del canon que va a suponer poner en marcha estos proyectos alcanzará el 20-25 por ciento del presupuesto de la Dirección General de Carreteras, por lo que "deja margen para seguir acometiendo más proyectos".

Por su parte, Julio Gómez-Pomar, presidente del centro de economía de transporte y gestión de infraestructuras de IE Business School,

defendió un plan con plazos próximos a los 30 años y aseguró que con un orden ministerial se podría haber sorteado la limitación de rentabilidad que fija la ley de Desindexación.

Generalizar los peajes

El exsecretario de Estado de Infraestructuras, que participó activamente en el diseño del PIC, valoró positivamente la asunción de los riesgos expropiatorios por parte de Fomento. En todo caso, considera que "habría que ir buscando la transición" para que sean los usuarios de las vías de alta capacidad los que sufragan los cánones. "Hay que recuperar los niveles de inversión pero ésta no puede recaer sólo sobre los Presupuestos. Hay que ir hacia modelo en los que los usuarios sean capaces de financiar la construcción y mantenimiento de las infraestructuras, sobre todo las carreteras", explicó.

Gómez-Pomar incidió así en un debate que el ministro de Fomento, José Luis Ábalos, quiere llevar al Parlamento: el pago por uso en las carreteras españolas de alta ocupación. Un planteamiento que ha recibido el visto bueno de gran parte del sector. Así, Julián Núñez, presidente de Seopan, explicó que España es el país de la UE con menor porcentaje de la red tarifada (18 por ciento) por lo que poner peajes en todas las vías será fundamental para "armonizarnos con la UE" y acabar con las desigualdades territoriales". En este punto, señaló que elevar el tráfico de mercancías por ferrocarril será imposible "si transportar mercancías por carretera sigue siendo gratis".

En esta línea, el presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Juan Antonio Santamera, explicó que es "imprescindible implantar el pago por uso en las carreteras" porque es una forma de "blindar" la conservación de la mismas de los vaivenes económicos y ayudaría a "fomentar otros medios de transporte". En este contexto, Herrero recordó que Fomento ha creado una subcomisión para desarrollar un plan global de gestión de las autopistas que estudia generalizar los peajes. Mientras, el Gobierno seguirá levantando las barreras cuando venza la concesión, como con la AP-1.

Sobre el futuro de las radiales quebradas, De la Joya defendió que vuelvan al sector privado, mientras que el responsable de Fomento insistió



“El proyecto se ha descafeinado. El nuevo PIC no tendrá mucho interés para los inversores”

Alejandro de la Joya
Consejero delegado de Cintra



“El Plan arranca con 1.000 millones, pero la idea es elevar sustancialmente la cifra en dos años”

Francisco Javier Herrero
Director general de Carreteras



“En el ferrocarril, la colaboración público-privada está poco explotada y habría que impulsarla”

Manuel Fresno Castro
Director general financiero de Adif



“Tarificar toda la red de alta ocupación ayudaría a acabar con la desigualdad social y territorial”

Julián Nuñez
Presidente de Seopan



“Hay que ir hacia modelos en los que los usuarios sean capaces de financiar las nuevas obras”

Julio Gómez-Pomar
Presidente del centro de transporte de IE



“Es imprescindible cargar sobre el usuario el pago de la autovía para blindar su conservación”

Juan Antonio Santamera
Presidente Colegio Ingenieros Caminos

en que seguirán al menos cuatro años en Seittsa mientras se renueva el firme.

Así, mientras el Ejecutivo potencia su papel en la inversión en infraestructuras, tanto desde el sector privado como desde Adif se defiende reimpulsar la colaboración público-privada para aunar las necesidades de inversión en infraestructuras con las de estabilidad que exige Europa. En este punto, Manuel Fresno, direc-

tor financiero de Adif, criticó que este tipo de colaboración “está poco explotada” en el ferrocarril y que sería positivo ponerla en marcha y más de cara a la privatización del transporte de viajeros. A su vez, insistió en la importancia de tener un contrato programa para dar estabilidad a las inversiones y los cánones y así facilitar los planes de negocio de Renfe y de las empresas que quieren competir.

SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

Saura: “El reto es potenciar la movilidad en las ciudades”

El Ministerio lanza un plan que prioriza la inversión en Cercanías, innovación tecnológica y cohesión social

Á. Semprún / J. Mesones MADRID.

El secretario de Estado de Infraestructuras, Pedro Saura, puso de relieve ayer los cinco grandes desafíos que enfrenta el Ministerio de Fomento en materia de transporte, entre los que destacó la respuesta que debe darse al incremento de la demanda, toda vez que “va a crecer más que el crecimiento de la economía en todos los sectores y en algunos ese crecimiento es exponencial”. “Es un gran reto para los gobiernos y para la industria”, resaltó.

Asimismo, incidió en otros retos como el cambio climático, la innovación y digitalización, el desafío urbano y la planificación y eficiencia de las políticas. Así lo señaló durante la jornada empresarial *Nuevos modelos de inversión para las infraestructuras en España*, que ha organizado *elEconomista* con el patrocinio de Ferrovial.

Para hacer frente a los cinco retos planteados por el secretario de Estado, el Ministerio ha puesto en marcha un plan que se articula sobre varios ejes. En primer lugar, Fomento está elaborando una estrategia de movilidad sostenible encaminada a avanzar en la cohesión social, la eficiencia energética y la competitividad, sobre todo dentro de las ciudades. Y es que, potenciar el transporte urbano es fundamental para que la población tenga un mayor y mejor acceso a la oferta laboral y la vivienda (casas más lejos de los centros urbanos y de trabajo), lo que abaratará su coste. “Yo siempre digo que el transporte y la vivienda son dos caras de la misma moneda, en la medida en que se consigue abaratar el precio de la vivienda en la medida de que el transporte sea accesible”, sentenció Saura.

En línea con la apuesta por la movilidad, Saura destacó el plan del Ejecutivo de priorizar la inversión en Cercanías sobre la alta velocidad (AVE). Así, destacó que la red interurbana tiene 440 millones de desplazamientos, mientras que el AVE 30 millones, pese a lo cual recibe una inversión 16 veces mayor. Una tendencia que se quiere cambiar y que ya ha tenido su primer reflejo en los Presupuestos de 2019, donde la partida del AVE ha caído un 2 por ciento, mientras los fondos destinados a Cercanías se han triplicado y los previstos para la Red Convencional han subido en 732 millones hasta los 1.219 millones.

Dentro del tren, Fomento también prevé avanzar en los proyec-



Pedro Saura, secretario de Estado de Infraestructuras. NACHO MARTÍN

“El transporte y la vivienda son dos caras de la misma moneda. El primero ayuda a acceder a la segunda”

Pedro Saura
Secret. de Estado de Infraestructura

tos para conectar los puertos con las líneas ferroviarias con el objetivo de impulsar el transporte de mercancías frente a la carretera. En esta misma aérea de actuación, que se va a llevar el 60 por ciento de la inversión del grupo Fomento, se encuentra el reto de la liberalización del tráfico de viajeros con el que se busca “obtener rentabilidad social y económica a toda la inversión realizada en ferrocarril en los últimos años” sentenció Saura.

Otro eje pivota sobre la elaboración de un plan de seguridad que el Ministerio llevará al Consejo de Ministros y el último se centra en

la necesidad de resolver los cuellos de botella en el espacio aéreo europeo y español. “Cada 15 años se dobla el número de viajes en avión, tenemos un problema y se trabaja en Europa en cómo ir resolviendo ese cuello de botella”, explicó.

Saura defendió que los Presupuestos aprobados por el Consejo de Ministros son la herramienta que necesita España para hacer frente a estos retos y activar el plan estratégico. Así, destaca que el 60 por ciento de la inversión directa de Fomento, casi 10.000 millones de euros, se destinará al tren, a través de Adif y Renfe.

Uno de los puntos más polémicos que recoge el PGE es la pérdida de peso del modelo concesional para la construcción de la red de carreteras en favor de la inversión directa. Así, el presupuesto del nuevo PIC (Plan Privado de Carreteras) se ha reducido a 1.000 millones y se ha recortado a 10 años el periodo de concesión, mientras que la inversión directa rondará los 2.000 millones, de los cuales 990 millones están destinados a conservación.