

CONCLUSIONES DEL ENCUENTRO

La inversión, financiación y gestión de infraestructuras de transporte

Febrero 2019



economistas
Consejo General

UIMP
Universidad Internacional
Menéndez Pelayo

CONCLUSIONES DEL ENCUENTRO

La inversión, financiación y gestión de infraestructuras de transporte

Febrero 2019

Desde el Consejo General de Economistas de España y los Colegios que lo conforman abordamos con cierta asiduidad estudios encaminados a contribuir a la reflexión y al debate sobre temas de especial trascendencia para la sociedad a la que nos debemos. En este mismo sentido, también organizamos con frecuencia jornadas y encuentros a los que invitamos a destacadas personalidades del ámbito de la economía, la empresa y la Administración para que nos aporten sus puntos de vista sobre cuestiones de actualidad que tengan un calado significativo. Este es el caso, por ejemplo, del curso que organizamos el pasado 16 de julio en la Universidad Internacional Menéndez Pelayo de Santander bajo el título *La inversión, financiación y gestión de infraestructuras de transporte*. El objeto de este curso fue analizar los temas más relevantes que afectan a las infraestructuras de transporte en España en general, si bien fueron los transportes por carretera los que centraron el debate, dada la coyuntura en la que nos encontramos.

Es por todos sabido que en 2018 se produjo el primer vencimiento del contrato de concesión de una de las autopistas de peaje de nuestro país, al que seguirán otros entre 2019 y 2021. Por tanto, la definición de un modelo de gestión, financiación y mantenimiento de nuestra red de carreteras resulta crucial en estos momentos, en cuanto que sentará las bases de futuro de un factor clave para la competitividad de nuestra economía.

Según el World Economic Forum, que elabora el *Global Competitiveness Report*, con sus 12 referencias de competitividad, vemos que nuestro país se encuentra razonablemente bien posicionado, especialmente en cuanto a infraestructuras, ocupando en esta última cuestión el puesto 12 de un total de 137 países analizados (según el índice 2017/2018). En España, de entre todas las infraestructuras (agua, transporte, energía, telecomunicaciones...), las relativas al transporte tiene un peso específico que han hecho de nuestro país uno de los más punteros en la materia.

El excepcional avance de nuestras infraestructuras de transporte en las últimas décadas y su enorme incidencia en la dinamización de nuestra economía

y en la creación de riqueza es un hecho incuestionable. Bien es cierto que a lo largo del tiempo se han producido algunas ineficiencias en determinadas inversiones —sobre todo en contextos de bonanza— y se han subestimado los costes de mantenimiento, pero la realidad es que hemos conseguido situarnos a la altura de los países más avanzados en esta materia. No obstante, lo pasado, pasado está, y entendemos que ahora no es momento de mortificarse por los errores que se hayan podido cometer, sino de actuar, desde la responsabilidad colectiva, para sentar las bases de futuro de un modelo que garantice un funcionamiento de nuestras infraestructuras de transporte que resulte eficiente, sostenible en el tiempo y que cumpla con todos los estándares medioambientales y de seguridad.

No es momento de hacer demagogia y cerrar los ojos ante la realidad. Tenemos que decirlo alto y claro: hablar de infraestructuras es hablar de financiación. Es verdad que, tras la crisis —y aunque la economía vuelva a mostrar signos de debilitamiento, o quizá por eso mismo— tal vez convendría revertir la atonía de la inversión pública que ha caracterizado los últimos años —tal como recomiendan la mayoría de organismos internacionales— sobre todo por su incidencia en la creación de empleo, especialmente en el castigado sector de la construcción que, entre 2008 y 2015, tuvo una pérdida de ocupados en España de más del 55%, y cuyo nivel de actividad ha pasado de tener un peso más alto del que le correspondía a otro casi testimonial y difícilmente comparable con el de las economías de los principales países europeos.

Pero no es menos verdad que nuestras finanzas públicas continúan teniendo importantes deficiencias. Así, todavía perviven un elevado déficit y una abultada deuda pública —que ronda el 100% del PIB y que no conseguimos reducir— que lastran las posibilidades presentes y futuras, en un contexto, además, de crecientes necesidades sociales. En definitiva, tenemos unos recursos limitados y unas necesidades presupuestarias elevadas. Por ello, la posibilidad de que el Estado absorba las concesiones de las autopistas que vayan venciendo —asumiendo su mantenimiento y modernización, e incrementando las inversiones materiales e inma-

teriales ante los nuevos retos tecnológicos— parece, cuanto menos, bastante ardua en el caso de que el modelo tienda hacia un planteamiento de gratuidad de uso de estas infraestructuras (aunque no hay que olvidar que parte de esa financiación la realizan los ciudadanos —tanto los que las usan como los que no— vía impuestos).

La pregunta es la siguiente: ante una posible supresión de los peajes, ¿nos alcanzarán los recursos para financiar la conservación de las carreteras e invertir en nuevas infraestructuras? Si observamos a nuestros vecinos europeos, comprobamos que el caso español es excepcional y que el pago por uso de vías de alta capacidad está generalizado en toda Europa (así, por ejemplo, en cuanto al tráfico de vehículos pesados por vías de alta capacidad —según datos de 2017 de la Comisión Europea— mientras que en España solo se paga por el uso en el 23% de nuestra red, en la casi totalidad de países de Europa lo hacen en el 100%). Curioso en un país como el nuestro, con una de las mayores afluencias de turismo del mundo y con un sector que pretende avanzar por la senda de la calidad. Los datos ponen por tanto de manifiesto que la relación directa entre uso y pago prevalece en todos los países de nuestro entorno, lo que permite a sus ciudadanos interiorizar costes —con las implicaciones económicas, políticas y sociales que esto conlleva— y, a la vez, ser más exigentes con los servicios que reciben.

Por otra parte, los problemas de algunas concesionarias de carreteras, por todos conocidos, han sembrado dudas sobre el modelo de colaboración público-privada que, en el ámbito de las infraestructuras, ha funcionado de forma efectiva desde tiempo inmemorial, y nos ha puesto en sobre aviso de la necesidad de establecer unas reglas claras de funcionamiento y responsabilidad —tanto para el adjudicador como para el adjudicatario— que ofrezcan seguridad jurídica.

Tampoco hay que olvidar la eclosión tecnológica y las actuales exigencias medioambientales y de seguridad, campos estos a los que las infraestructuras del transporte por carretera deberían ser especialmente sensibles si queremos continuar desarrollando este instrumento del que depende una importante parte de nuestro desarrollo econó-

mico, comercial y social. Pero para ello hacen falta recursos, de los que al Estado no le sobran, por lo que, en un contexto de déficit y deuda, el uso de fuentes de financiación no presupuestarias para la inversión podría resultar de utilidad, máxime en un momento en el que parece existir una elevada disponibilidad por parte de las instituciones financieras para apostar por proyectos de infraestructuras en España.

Estas y otras reflexiones se encuentran en el volumen que ahora tiene en sus manos, que incluye la transcripción de todas las intervenciones del curso que, sobre esta cuestión, celebramos en verano de 2018 en la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, así como unas conclusiones generales extraídas de las mismas por el director del encuentro y vicepresidente del Consejo General de Economistas de España, Pascual Fernández. Con respecto a estas últimas, puede haber otras muchas, pero las que aquí incluimos expresan algunas ideas —sustentadas en muchos casos en la experiencia de los países de nuestro entorno— sobre las que, en principio, parece haber un amplio consenso y sobre las que, como mínimo, habría que definirse.

Ha llegado el momento de poner las cartas sobre la mesa y abordar de manera inmediata un estudio de impacto económico y social sobre las infraestructuras del transporte en carretera en España —que analice costes de mantenimiento, retornos, duplicidades, etc.— para, a continuación, diseñar sin demora un marco institucional, fiscal y regulatorio que garantice la financiación, el funcionamiento eficiente y el mantenimiento de nuestro sistema de carreteras, y que constituya un modelo global, transparente y a largo plazo para todo el territorio español.

Esperamos que esta modesta aportación sea de utilidad para avanzar en este necesario y urgente debate, que confiamos concluya con un gran acuerdo institucional sobre un tema clave para el futuro de nuestro país.

Valentín Pich Rosell
PRESIDENTE DEL CONSEJO GENERAL
DE ECONOMISTAS DE ESPAÑA

PROGRAMA ACADÉMICO DEL ENCUENTRO	
"LA INVERSIÓN, FINANCIACIÓN Y GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE"	06
Celebrado en la Universidad Internacional Menéndez Pelayo	
Santander · 16 de julio de 2018	
<hr/>	
CONCLUSIONES	09
Pascual Fernández	
<hr/>	
ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES	19
CONFERENCIA INAUGURAL	21
Francisco Javier Herrero. Director General de Carreteras del Ministerio de Fomento	
Valentín Pich. Presidente del Consejo General de Economistas de España	
Rodrigo Martínez-Val. Vicerrector de Innovación y Desarrollo de Proyectos de la UIMP	
La realización de nuevos proyectos de infraestructuras en entornos restrictivos de cuentas públicas y financiación de riesgos: el modelo del plan Juncker	
	28
Ann Westman	
Financiación de infraestructuras: el PIC y las autopistas en concurso	32
José María Piñero Campos	
El enfoque de los promotores y operadores en los proyectos	38
Alberto Jiménez, Francisco Clemente	
La financiación de infraestructuras. Diferentes alternativas. Un enfoque académico	45
Julio Gómez-Pomar	
La participación de los Fondos y de los Bancos de Inversión en los nuevos proyectos españoles	50
Manuel Beldarrain, Alberto García, Duarte Santos, Pablo González Taberna	
DEBATE	59
Salvador Guillermo, Joaquín Llansó, José María Piñero Campos, Alberto Jiménez, Francisco Clemente, Julio Gómez-Pomar, Manuel Beldarrain, Alberto García, Duarte Santos, Pablo González Taberna	
REFLEXIONES FINALES Y CLAUSURA	77
Ignacio San Juan Minchero, Fernando García Andrés, Pascual Fernández, Valentín Pich, Emilio Lora-Tamayo	

SANTANDER 2018 · 16 DE JULIO DE 2018 · PROGRAMA ACADÉMICO

Dirección

Pascual Fernández

Vicepresidente del Consejo General de Economistas de España

Secretaría

José María Casado

Director de Relaciones Internacionales del Consejo General de Economistas de España

10:00 h | Inauguración

Francisco Javier Herrero. Director General de Carreteras del Ministerio de Fomento

Valentín Pich. Presidente del Consejo General de Economistas de España

Rodrigo Martínez-Val. Vicerrector de Innovación y Desarrollo de Proyectos de la UIMP

10:30 h | La realización de nuevos proyectos de infraestructuras en entornos restrictivos de cuentas públicas y financiación de riesgos: el modelo del plan Juncker

Ann Westman. Consejera económica de la Representación de la CE en España

11:00 h | Financiación de infraestructuras: el PIC y las autopistas en concurso

José María Piñero Campos. Director General SEITSA

12:00 h | El enfoque de los promotores y operadores en los proyectos futuros

Alberto Jiménez. Director de Desarrollo ITINERE

Francisco Clemente. Chief Financial Officer CINTRA

12:45 h | La Financiación de infraestructuras. Diferentes alternativas. Un enfoque académico

Julio Gómez-Pomar. IE Business School

13:15 h | La participación de los Fondos y de los Bancos de Inversión en los nuevos proyectos españoles

Manuel Beldarrain. Managing Director Macquarie Capital

Alberto García. Director Económico Financiero Globalvia

Duarte Santos. Managing Director, M&A Iberia, Banco Santander

Pablo González Taberna. Global Head of Infrastructure Project Finance BBVA

16:00 h | Debate

José María Piñero Campos

Alberto Jiménez

Francisco Clemente

Julio Gómez-Pomar

Manuel Beldarrain

Alberto García

Duarte Santos

Pablo González Taberna

Joaquín Llansó. Presidente de la Cámara Oficial de Contratistas de Obras de Cataluña

Moderación: **Salvador Guillermo**. Economista. Director de Economía de Fomento del Trabajo y Secretario de las Comisiones de Infraestructuras y Equipamientos

17:00 h | Reflexiones finales y Clausura

Ignacio San Juan Minchero. Presidente del Colegio de Titulares Mercantiles de Cantabria

Fernando García Andrés. Decano del Colegio de Economistas de Cantabria

Pascual Fernández. Vicepresidente del Consejo General de Economistas de España

Valentín Pich. Presidente del Consejo General de Economistas de España

Emilio Lora-Tamayo. Rector de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo

La inversión, financiación y gestión de infraestructuras de transporte

CONCLUSIONES

Pascual Fernández

CONCLUSIONES

Pascual Fernández

Vicepresidente del Consejo General de Economistas de España.

Director del Encuentro *La inversión, financiación y gestión de infraestructuras de transporte*.

Desde el punto de vista del análisis macroeconómico, hay un consenso general sobre cómo la inversión en infraestructuras ayuda a impulsar el crecimiento económico a medio y largo plazo.

Hay muchos estudios empíricos y teóricos al respecto que lo argumentan y demuestran. Uno de los más conocidos es el publicado por el FMI en su *World Economic Outlook* de 2014¹, donde señala que:

“El aumento de la inversión pública redunda en un incremento del producto, tanto a corto plazo, a causa de los efectos sobre la demanda, como a largo plazo, a causa de los efectos sobre la oferta.”

El efecto sobre la demanda se produce al generar una mayor demanda de bienes y de servicios y a la creación del empleo directo, tanto en la construcción de la infraestructura, como en su mantenimiento y gestión, a lo largo de toda su vida útil. A estos impactos directos debemos sumar los impactos indirectos e inducidos que se trasladan, vía salarios e ingresos, sobre otros sectores económicos.

El efecto sobre la oferta es de más largo plazo y se refleja en los menores costes sociales que implica la utilización de dicha infraestructura. Como ejemplo ilustrativo podemos pensar en la utilización del Canal de Panamá: un buque viene a tardar unas 8 horas en atravesarlo, frente al coste y los 20 días que dura la travesía de 8.000 millas náuticas por el Estrecho de Magallanes.

“Sin embargo, estos efectos varían en función de algunos factores, como 1) el grado de capacidad económica ociosa y la aplicación de políticas monetarias acomodaticias, 2) la eficiencia de la inversión pública y 3) la forma en que se financia la inversión pública” (FMI, WEO 2014).

Es decir, su impacto sobre la economía de un país no es siempre el mismo: no produce el mismo efecto, en términos de crecimiento y de empleo, invertir en renovar las aceras de las ciudades que invertir en modernizar la red de transporte de ferrocarril, particularmente en el largo plazo.

1. FMI (2014) “¿Es un buen momento para darle impulso a la infraestructura? Los efectos macroeconómicos de la inversión pública”. WEO, octubre, capítulo. 3, pp. 85-128.

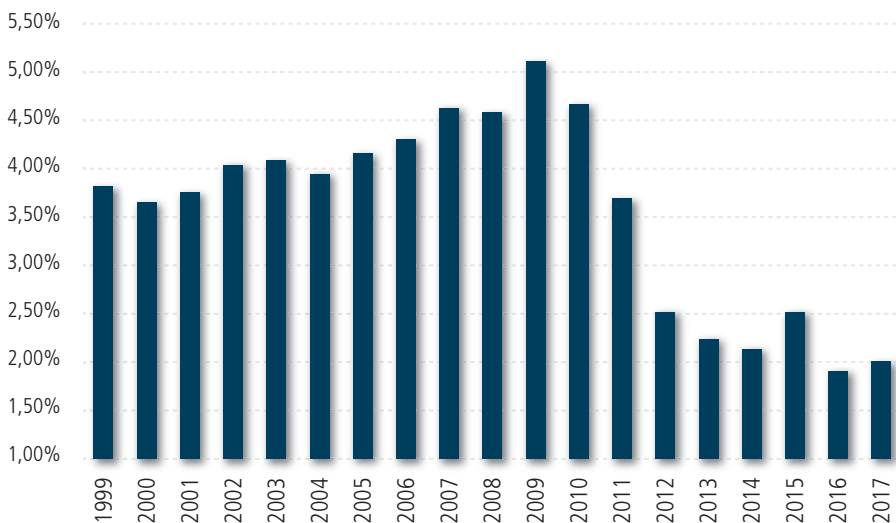
CONCLUSIONES · PASCUAL FERNÁNDEZ

El FMI estima, con respecto a los países desarrollados, que un incremento de la inversión en infraestructuras de 1 punto porcentual sobre el PIB provoca un crecimiento económico adicional del 0,4% en ese mismo año y un 1,5% acumulado en los 4 años siguientes. Pero ese efecto puede llegar a duplicarse cuando el crecimiento es débil.

Por otra parte, es bastante fácil de comprobar que los países con alto nivel de renta tienen buenas infraestructuras: no es condición suficiente, pero parece evidente que sí es necesaria para alcanzar un determinado nivel de renta, la falta de buenas infraestructuras limita la capacidad de crecimiento de la economía.

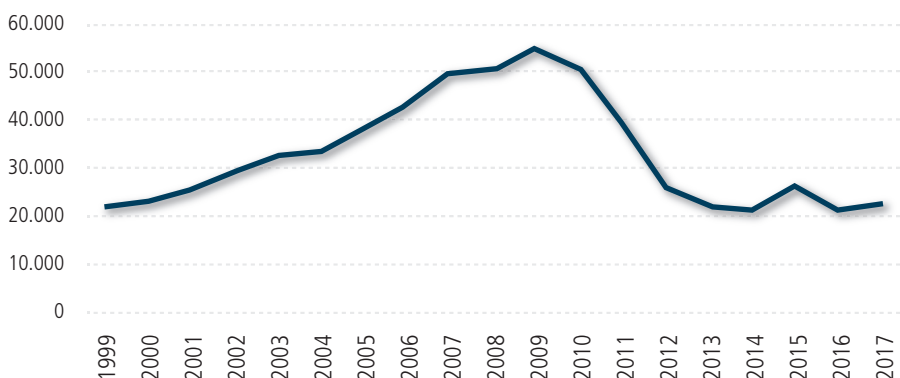
Una de las consecuencias de la crisis que se inició en 2008, que en parte todavía arrastramos, ha sido la fuerte caída de la inversión pública. Con datos de la Contabilidad Nacional, en el año 2017 la inversión pública se situó en 23.188 millones de euros, sorprendentemente todavía por debajo de los niveles del lejano año 2000. Con anterioridad a la crisis, en el año 2007 la inversión pública se situó en 50.201 millones de euros y alcanzó su nivel máximo histórico en el 2009, con la puesta en marcha del Plan E, cuando se invirtieron en España 55.140 millones de euros.

INVERSIÓN PÚBLICA EN ESPAÑA EN % PIB



Fuente: INE, Contabilidad Nacional

INVERSIÓN PÚBLICA EN ESPAÑA (millones euros)



Fuente: INE, Contabilidad Nacional

Medida en porcentaje del PIB, podemos ver que entre 1985 y 2007 la inversión pública española se ha situado, en media, en el 4,31% PIB, sin llegar a caer ningún año por debajo del 3,5%. Sin embargo, entre 2012 y 2017 se ha situado en un porcentaje medio del 2,21% del PIB, llegando a caer por debajo del 2% en los años 2016 y 2017.

Algunos pueden pensar que ya se ha invertido bastante en infraestructuras en los últimos años. Pero la realidad es que el porcentaje sobre el PIB actual es incluso insuficiente para el mero mantenimiento de las infraestructuras instaladas y que hay una gran necesidad de ampliación en muchos ámbitos (agua, medio ambiente, transporte, telecomunicaciones, eficiencia energética...) después de ocho años acumulados de atonía inversora.

Por otro lado, el crecimiento de la economía española y la generación de empleo empiezan a mostrar signos de debilitamiento, por lo que un nuevo impulso inversor parece más necesario que nunca. Pero la capacidad financiera de las Administraciones Públicas está muy limitada por el fuerte esfuerzo en gasto social y la necesidad de consolidar nuestro déficit público en el marco del Programa de Estabilidad, proceso que debe continuar los próximos años. Por ello, y particularmente en el momento actual, el uso de fuentes no presupuestarias de financiación para la inversión pública pueden ser muy útiles.

Con el objeto de debatir alternativas y conocer de primera mano las posibilidades que ofrece el mercado financiero, el Consejo General de Economistas organizó un curso de verano en la Universidad

CONCLUSIONES · PASCUAL FERNÁNDEZ

Menéndez y Pelayo con participación del Ministerio de Fomento y representantes de instituciones financieras (bancos de inversión y fondos de inversión en infraestructuras) y de operadores de infraestructuras. Las conclusiones de este curso se recogen a continuación.

Conclusiones

1 MODELO DE FINANCIACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS

Respecto a nuestra red viaria de Alta Capacidad, podemos observar cómo hay unas vías que están sujetas a peaje mientras que otras, con la misma configuración y calidad, no lo están. Ello pone de manifiesto que nuestro modelo de financiación y de gestión de la red viaria no está suficientemente definido ni resulta coherente.

La oportunidad para darle coherencia se produce en este momento. El vencimiento de la concesión de buena parte de las autopistas de peaje, así como la situación presupuestaria actual, han reabierto el debate del pago por uso en las infraestructuras viarias. Pero también la necesidad de recuperar el ritmo inversor público utilizando fórmulas de concesión que no impongan los costes de construcción y de mantenimiento sobre los Presupuestos Públicos, sino que dichos costes se trasladen a los usuarios de las infraestructuras.

Una **propuesta de modelo de pago por uso** podría girar en torno a las siguientes ideas:

1. Dejar a la fiscalidad, con impuestos específicos, para financiar la internalización de los costes externos, fundamentalmente el coste de las emisiones de gases efecto invernadero.
2. Incluir dentro del sistema de pago por uso a la totalidad de la red de Alta Capacidad.
3. Dejar fuera de dicho sistema al resto de la red, cuyo mantenimiento se continuaría financiando con cargo a impuestos, a través del Presupuesto.

2 ELEVADO INTERÉS EN INVERTIR EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS EN ESPAÑA

A lo largo del curso se constató el elevado interés de los mercados financieros en invertir en proyectos de infraestructuras en España. Hay todo un conjunto de razones que explican por qué la inversión en infraestructuras en España resulta particularmente atractiva, por ejemplo, para los fondos de pensiones internacionales u otros inversores institucionales:

- Los proyectos de infraestructuras son de largo plazo, lo que les permite cubrir sus requerimientos de rentabilidad comprometida con sus futuros pensionistas.
- Generación estable y altamente predecible de flujos de caja anuales para el accionista (dividendos, préstamos al accionista, reducciones de capital) que permite cubrir los compromisos de pago asumidos con sus pensionistas actuales.
- El perfil de riesgo de las inversiones en infraestructuras de transporte es moderado, especialmente en proyectos de pago por disponibilidad o que tengan un *track record* suficiente para poder modelizar correctamente el riesgo de demanda.
- El riesgo derivado de la operación y mantenimiento de las infraestructuras también se minimiza ejecutando la inversión a través de una plataforma líder en la gestión de este tipo de activos.
- La disponibilidad actual de financiación, tipo *Project Finance* a largo plazo, tanto desde las entidades bancarias tradicionales como desde inversores institucionales, permite una estructuración financiera eficiente, minimiza las garantías de aportación futura de *equity* y favorecen niveles de rentabilidad atractivos para el accionista, aún más cuando se comparan con las rentabilidades actuales de la Deuda del Estado a largo plazo.
- Permite la cobertura del riesgo de inflación mediante la incorporación de mecanismos de revisión de las tarifas en función del comportamiento del IPC.
- La capacidad que ha demostrado España para superar con éxito escenarios de crisis económicas como el vivido en los últimos años sin duda ha tenido un resultado en términos de accesibilidad a los mercados de crédito y de capitales en condiciones financieras adecuadas.

Por otra parte, también es muy importante no mandar mensajes confusos a los mercados: la percepción de estabilidad económica, regulatoria e institucional del país, es factor destacable del apetito inversor en futuros proyectos de infraestructura. Pero el cumplimiento estricto de los contratos (de concesión u otros) no puede estar sometido a la coyuntura particular de los resultados electorales. La percepción del mercado respecto de la seguridad jurídica de un país también es un factor capital.

3

COSTES DE FINANCIACIÓN REDUCIDOS

Los representantes de las instituciones financieras (bancos y fondos de inversión) recalcaron a lo largo del curso la elevada disponibilidad actual de los fondos y de entidades financieras tradicionales, así como de nuevos inversores institucionales —como entidades de seguros, *assets*

CONCLUSIONES · PASCUAL FERNÁNDEZ

managers, etc.— para financiar infraestructuras en España. Ello supone una oportunidad histórica para dinamizar el crecimiento económico de España y para mejorar la situación actual de nuestra financiación pública.

En el momento actual hay mucha liquidez, lo que provoca que muchos inversores busquen oportunidades de inversión en España. Y este elevado apetito por financiar infraestructuras a muy largo plazo, permite encontrar precios muy competitivos, que no necesariamente van a estar ahí siempre. En este momento se cierran operaciones con retornos muy bajos, por debajo del 7% u 8%.

4

EL PROBLEMA DE LA CONGESTIÓN EN LAS INFRAESTRUCTURAS

Algunas infraestructuras viales tienen problemas de congestión, derivados de que su capacidad ya está saturada. Esta situación se presenta, principalmente, en las entradas de las grandes ciudades.

La congestión genera graves problemas medioambientales (generando emisiones de CO₂ muchísimo más altas de las que se alcanzarían con niveles de tráfico mayores), pero también económicos (pérdida de millones de horas de trabajo), o sociales; afecta de forma evidente a la actividad económica en los corredores donde se produce.

Las ciudades continuarán creciendo, por lo que si no se toman medidas, la situación se agravará en el futuro. Pero la solución no es siempre aumentar la capacidad de las infraestructuras. Al contrario, aumentar la capacidad puede llegar a agravar todavía más la congestión. Ni tampoco fijar restricciones administrativas, absolutamente discriminatorias, sirve para resolver la congestión de forma adecuada.

La solución a la congestión es ir a un sistema de precios flexibles, con modelos de gestión de la demanda. Hay diferentes tipos de peajes dinámicos que se pueden utilizar, que se puede modular en función de las necesidades, en función de tramos horarios o del volumen de tráfico que exista en cada momento o de otros criterios que resulten relevantes.

Una alternativa pueden ser los carriles *managed lanes* de peaje, porque si te encuentras en un atasco y tienes cómo salir, vas a mejorar la fluidez y, por lo tanto, también mejorará el nivel del tráfico en los carriles libres de peaje. Con este modelo de gestión de la demanda le estamos dando al usuario la alternativa de poder comprar un viaje con una estimación de tráfico y de tiempo perfectamente previsible.

Hay ejemplos muy interesantes en este ámbito en Estados Unidos y en otros países, aunque España todavía no ha sido muy activa en este ámbito.

Pero estos principios de gestión de la demanda no hay porque restringirlos a las autovías. En el futuro, el *data managing* abrirá alternativas que ahora nos cuesta imaginar.

5

PLANIFICACIÓN A MEDIO Y LARGO PLAZO DE LAS INFRAESTRUCTURAS. ACUERDO INSTITUCIONAL ENTRE LOS PARTIDOS POLÍTICOS EN MATERIA DE FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

En proyectos con una vida útil de 30 años, o más, no tiene mucho sentido tomar decisiones pensando en el horizonte de los cuatro años que dura una legislatura en España. Porque los cambios de legislatura pueden generar enormes distorsiones, ser muy ineficientes. La planificación se debe realizar con un debate sosegado y participativo, que acabe con un acuerdo entre los principales partidos políticos que garantice Planes de Inversión a largo plazo, estables y que nazcan con vocación de continuidad.

Por todo ello, sería muy deseable alcanzar un acuerdo institucional entre los principales partidos políticos en materia de financiación de infraestructuras.

La inversión, financiación y gestión de infraestructuras de transporte

ANEXO TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES

INAUGURACIÓN

Moderador

Buenos días.

En nombre del Rector, profesor Emilio Lora-Tamayo, que está atendiendo otras inauguraciones, hoy se inician muchos cursos al mismo tiempo, les doy la bienvenida a este encuentro *La inversión, financiación y gestión de infraestructuras de transporte*”

Tiene la palabra el director del encuentro, Pascual Fernández.

Pascual Fernández Martínez. VICEPRESIDENTE DEL CONSEJO GENERAL DE ECONOMISTAS DE ESPAÑA

Buenos días y bienvenidos todos. Voy a ser muy breve. En primer lugar, decirles que el secretario del curso, el profesor Casado y yo, estamos a su disposición. Cualquier duda o aclaración que tengan, trataremos de ayudarles.

Como saben, la puesta en marcha de este curso ha sido muy compleja. Finalmente, lo hemos conseguido y estoy seguro que va a ser muy interesante la jornada que hemos organizado en el día de hoy.

Recordarles que tenemos intención, desde el Consejo General de Economistas, de hacer un documento con las intervenciones de todos los ponentes y con unas conclusiones que vamos a elaborar con relación al curso. Les vamos a enviar, por supuesto, a todos los ponentes, el texto de su intervención, por si quieren realizar alguna modificación al mismo.

Y nada más. Darles a todos las gracias, tanto a los ponentes como a los participantes en este curso, con su presencia. Y, confío en que sea un éxito, que lleguemos a conclusiones interesantes que permitan aportar ideas en el complejo debate de las infraestructuras, que todos ustedes conocen bien.

Muchas gracias.

Moderador

Tiene la palabra Valentín Pich, Presidente del Consejo General de Economistas.

Valentín Pich. PRESIDENTE DEL CONSEJO GENERAL DE ECONOMISTAS DE ESPAÑA

Vicerrector, Director General, Consejera Económica de la Representación de la Comisión Europea en España, buenos días a todos. Como ha dicho el Director del curso, el objetivo del Consejo General de Economistas de España a la hora de organizar este curso —al igual que hicimos el año pasado— ha sido fomentar el debate sobre una cuestión de gran trascendencia social y económica, en esta ocasión sobre las infraestructuras de transporte, enmarcándolo en un encuentro en esta universidad de referencia, con el fin de recopilar ideas y agruparlas en un documento que incluya todas las ponencias y unas conclusiones en las que se recojan las aportaciones y reflexiones de los expertos participantes.

¿Qué infraestructuras hay que hacer?, ¿cómo se financian?, ¿cómo se gestionan?, ¿qué retorno económico y social tienen? Formamos parte de un club muy especial que es la Unión Europea, en el que la colaboración público-privada ha jugado un importante papel, y nos hallamos inmersos en un marco de restricciones presupuestarias por un problema de déficit y de deuda. En este contexto, el Consejo General de Economistas, como entidad de derecho público, ha considerado oportuno llevar a cabo un encuentro al objeto de responder a estas y otras preguntas.

Creemos de verdad que este curso —que, como ha dicho Pascual, nos ha costado bastante poner en marcha— era necesario. Quiero aprovechar para felicitar al Director y al Secretario del curso, José María Casado, por el trabajo que han realizado para que haya sido posible. También quiero dar las gracias, en nombre de nuestro de nuestro Consejo y en el mío propio, al

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · INAUGURACIÓN

PASCUAL FERNÁNDEZ · VALENTÍN PICH · FRANCISCO JAVIER HERRERO · RODRIGO MARTÍNEZ-VAL

Ministerio de Fomento, por su buena disposición para con nosotros, y, especialmente, al Director General de Carreteras, Francisco Javier Herrero, aquí presente, y al Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Pedro Saura, que fue quien nos animó a tirar adelante con esta iniciativa, así como a todos los ponentes y participantes. Muchísimas gracias.

Moderador

Tiene la palabra Francisco Javier Herrero, Director General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Francisco Javier Herrero. DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS. MINISTERIO DE FOMENTO

Buenos días, y además lluviosos. Es tremendo lo que está cayendo hoy.

Señoras y señores, amigos y amigas, buenos días a todos. Quisiera, en primer lugar, felicitar al Consejo General de Economistas de España y en particular al presidente, D. Valentín Pich, por organizar este curso de inversión, financiación y gestión de infraestructuras de transporte, así como transmitirle mi agradecimiento por dar al Ministerio de Fomento la oportunidad de participar en el desarrollo del mismo. Igualmente, quiero dar las gracias a la Universidad Internacional Menéndez Pelayo y a su personal, por su amable recibimiento para acoger la celebración de estas jornadas.

Como saben, y si no se lo digo, recientemente he sido nombrado Director General de Carreteras, hace 15 días, y afronto esta importante responsabilidad con mucha ilusión y ánimos para realizar una gran labor y profundamente agradecido al Ministerio de Fomento por darme su confianza.

Llevo muchos años en la Administración Pública, en muchos puestos de diversos ámbitos, y creo que es una magnífica oportunidad para que vuelque toda la ilusión que tengo en esta nueva aventura personal y profesional.

Si me permiten, centraré mi atención dentro del ámbito de infraestructuras de transportes en el marco de infraestructuras viales que conforma la Red de Carreteras del Estado. No son las únicas infraestructuras viales, pero es quizás de lo que realmente puedo al menos hacer reflexiones en voz alta.

Durante este curso se va a analizar, debatir y reflexionar de forma especial sobre el modelo actual de financiación de las infraestructuras, tanto a efectos de provisión como de modernización y de mantenimiento.

Siempre y de forma tradicional, en periodos de un contexto de restricciones presupuestarias, la colaboración del sector privado con la administración y gestión de las infraestructuras surge con una especial intensidad. Casi siempre se plantea la colaboración, y dentro de ésta los sistemas de gestión de infraestructuras mediante concesión administrativa, como la búsqueda de una solución ante la existencia de una limitación de recursos públicos. Pero creo que también podemos poner en valor la colaboración público-privada como un elemento que, con carácter estable y permanente, puede permitirnos tener elementos de financiación de las infraestructuras y transportes, no solo con elementos presupuestarios, sino también con otros mecanismos de participación privada. En ese sentido, la experiencia demuestra que si se fija el marco normativo correcto y las condiciones financieras adecuadas, puede ser una magnífica forma de prestación de servicios públicos.

La colaboración público-privada en nuestro país ha existido históricamente en sectores tan diversos como las infraestructuras de transportes, la salud pública, la educación, en la gestión de residuos, en la distribución de agua y energía y en otros servicios de carácter público, incluso históricamente sabemos que el nacimiento de la Red Ferroviaria Española fue, lógicamente, por un tipo de colaboración de este tipo. Por tanto, tiene una profunda raigambre histórica.

En España, tanto empresas como administraciones tenemos experiencia en lo que somos capaces de hacer y sabemos los retos que tenemos por delante en

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · INAUGURACIÓN

PASCUAL FERNÁNDEZ · VALENTÍN PICH · FRANCISCO JAVIER HERRERO · RODRIGO MARTÍNEZ-VAL

materia de concesiones. También tenemos claro cuáles son las ventajas de la colaboración público-privada. Por un lado, permite adelantar en el tiempo las inversiones, que no pueden ser acometidas en un determinado momento por la vía presupuestaria tradicional, pero que son necesarias para la sociedad. En algunos modelos, como han estado por disponibilidad, permite diferir los costes a lo largo de la vida de la infraestructura. Y, por último, permite asignar los diferentes tipos de riesgos a quien pueda gestionarlos mejor en cada parte del mismo.

Sin embargo, a pesar de las ventajas significativas que presenta el actual modelo de concesión, para realizar dichos proyectos es fundamental optimizar tanto la distribución de los retos de inversión como los problemas asociados a la financiación.

En ese sentido, la PPP y los mecanismos concesionales no deben entenderse como un mecanismo mágico para construir infraestructuras y prestar servicios, ni como una manera de poder sacar del balance determinados proyectos de manera que no computen como déficit público.

Los actuales modelos, a pesar de presentar ventajas significativas, deben avanzar en resolver algunos problemas, como son la optimización de distribuciones de riesgos.

En relación a la distribución de riesgos, todos sabemos que existen una serie de riesgos establecidos y que son los que tenemos que acometer, está el riesgo de la demanda, que, cuando no está correctamente estructurado, dificulta la financiación de la inversión, como todos sabemos. Está el riesgo de construcción, que es un riesgo que lo tienen todos los proyectos, no solamente los PPP, sino de todo tipo, y, evidentemente, dado el nivel de desarrollo de la técnica de proyectos de construcción, lógicamente, este ámbito está dentro del ámbito privado, pero que cuando estamos en el ámbito público, toda la gestión de modificados y toda la gestión de las obras lo conocemos creo que casi todos los que estamos en esta sala, existe el riesgo de disponibilidad presupuestaria, que afecta nega-

tivamente a la calidad crediticia de la inversión. Y otros riesgos, evidentemente, que no son pocos, como son las expropiaciones y cualquier tipo de situaciones que puedan complicar la finalización global de los proyectos en cuanto a nivel de la economía, el desarrollo internacional.

Desde el punto de vista financiero, la PPP, como digo, debe hacer frente a la dificultad de obtener financiación bancaria a largo plazo, los problemas que encuentran los sectores privados con esta liquidez para aportar el capital inicial.

Todos estos factores comprometen —hoy, no necesariamente, pero pueden comprometer— la debilidad de la concesión.

Ahora mismo un factor muy importante a tener en consideración, fundamentalmente debido a los costes financieros, los créditos debían ser mediante concesión dado que tienen un coste inferior a los proyectos financiados por la vía presupuestaria tradicional.

En este momento, quisiera a continuación, para concretar, hacer una breve reflexión sobre los principales retos que tenemos adelante en la gestión de las infraestructuras.

En este ámbito, en primer lugar, incidir en lo que ya ha indicado públicamente el Ministro de Fomento, trasladando un mensaje de tranquilidad y resaltar nuestro compromiso con la continuidad y el impulso de las inversiones en marcha por el Ministerio. Nuestra voluntad es que, con carácter general, el cambio de gobierno no afecte a los compromisos de inversión y de contratos, no paralizar ni demorar nada.

En segundo lugar, creo que es el momento en que debemos prestar una atención especial, muy especial, a la conservación. En este sentido, tenemos un dato, en 2009 y 2010, años previos a la crisis que todos conocemos, se destinaron a la conservación de Carreteras del Estado 1.250 millones de euros al año. En 2018, con casi 800 kilómetros más, se destinan 917 millones, es decir, 333 millones menos, lo que constituye un descenso. Cifras que además se han

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · INAUGURACIÓN

PASCUAL FERNÁNDEZ · VALENTÍN PICH · FRANCISCO JAVIER HERRERO · RODRIGO MARTÍNEZ-VAL

visto minoradas por las últimas enmiendas presentadas en el Senado.

En los últimos años previos a la crisis se impulsó significativamente nuestra red de infraestructuras de alta capacidad, actividad que ha tenido un freno importante durante la crisis, algo que también se ha sentido, como hemos dicho, notablemente en la conservación.

Como consecuencia, se ha roto la máxima de la relación de firmes cada 8 o 10 años de vida útil, haciendo que muchos tramos de nuestra red requieran actuaciones urgentes, que vamos a tratar de impulsar, porque entendemos que es una de las prioridades y una de las principales demandas sociales. Creo que hace falta una actuación muy enérgica, rápida y lo vamos a intentar. Vamos a intentar un plan de choque o algo que se le parezca, para intentar que en nuestro capital de infraestructuras se mantenga el mayor nivel de calidad posible.

Las autopistas. Es cierto que el anterior gobierno manifestó en no pocas ocasiones que su voluntad era la de no prorrogar los plazos de concesiones cuando el contrato estaba cercano a finalizar, si bien a partir de ese momento vería qué forma de explotación era la que más convenía para el interés general. No obstante, no se han adoptado las medidas necesarias para hacer efectiva la liberación de las autopistas, como la aplicación de los correspondientes contratos de contratación integral o los estudios funcionales de los corredores con alguna particularidad.

En este sentido, es necesario adoptar una decisión de manera urgente y, como ya ha anunciado el Ministro de Fomento, vamos a liberar los peajes de las autopistas cuya concesión acaba en este ejercicio y en 2019, en concreto, la AP-1 entre Burgos y Armiñón concluye su periodo de concesión el 30 de noviembre de 2018 y la AP-7 entre Tarragona y Alicante y la AP-4 entre Sevilla y Cádiz, el 31 de diciembre de 2019.

Se trata de tramos de autopistas que están concesionados y han sido de pago durante muchos años, por encima de la previsión que se estableció en su día y que, en todos los casos, están amortizados. Es una cuestión de equidad y de justicia con los territorios,

que ya han pagado sobradamente estas infraestructuras, que en otros han sido sufragadas con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

Con este fin, en los próximos meses profundizaremos en las actuaciones complementarias que son necesarias para materializar el levantamiento de los peajes. Asimismo, en todas ellas se realizará un estudio sobre toda la infraestructura, para determinar las actuaciones que debe llevar a cabo la concesionaria para que el estado de conservación previo a su entrega sea el adecuado y se asumirá su conservación directamente por el Estado, como en el resto de la red.

Sin perjuicio de ello, debemos realizar una reflexión global sobre el modelo de red viario que queremos tener en el futuro, que queremos tener en este país, porque el dejar de pagar peaje no significa que no pague nadie, sino que pagamos todos a través de los impuestos. Por ello, deberemos hacer una reflexión y sentar las bases para los costes de mantenimiento en el futuro. Deberíamos intentar, asimismo, guardar cierta coherencia entre lo que pasa en los diferentes territorios, pues es una realidad que la presencia de los peajes no es homogénea en los mismos. Por otro lado, también tenemos que ver qué sucede con las autopistas de peaje quebradas, lo que haremos en coordinación con el Ministerio de Economía y Hacienda.

Asumir las autopistas de peaje cuyo periodo concesional vence, requiere revisar las nuevas necesidades que pueden requerir como consecuencia los incrementos de tráfico, la conectividad con otra red de carreteras o la conveniencia de algunas situaciones previstas para que las autopistas sean de uso público.

Por ello, nos dirigiremos a la Diputación Foral de Álava y a los gobiernos autonómicos de la Junta de Castilla y León, Generalitat Valenciana, Generalitat de Catalunya y Junta de Andalucía, para abordar con ellos la nueva conformación de la red viaria tras la supresión de los peajes.

Por otro lado, continuaremos con el Plan Extraordinario de Inversiones en Carretera, PIC, que anunció en julio de 2017 el entonces presidente, Mariano Rajoy. Como saben, el plan está concebido para mediante la

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · INAUGURACIÓN

PASCUAL FERNÁNDEZ · VALENTÍN PICH · FRANCISCO JAVIER HERRERO · RODRIGO MARTÍNEZ-VAL

colaboración público-privada, obtener financiación del Banco Europeo de Inversiones y del sector privado, para desarrollar infraestructuras en un momento en el que las disponibilidades presupuestarias son más limitadas que en épocas pasadas.

La gestión se realizará a través de contratos de concesión de obras, que incluirán la ejecución de nuevas obras o la reforma de existentes, así como su conservación y explotación.

Estaba previsto que el Plan Extraordinario de Inversiones de Carreteras supusiese una inversión de 5.000 millones de euros y actuara sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias en los próximos cuatro años, 2018-2021. Inicialmente, se estudió la primera propuesta de actuaciones por valor de 2.000 millones de euros, cada una de ellas con un grado de maduración diferente. Esta propuesta fue analizada por el BEI e incluye actuaciones que pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes, requisito necesario para que puedan ser cofinanciadas con el BEI, a través del Fondo Europeo de Inversiones Estratégicas.

Entre esas actuaciones se recogen tramos de nueva construcción y sobre una infraestructura existente, realizándose su adecuación y, en su caso, mejora de capacidad, reordenación de accesos y mejora en la seguridad viaria.

No obstante, el nuevo equipo del Ministerio de Fomento nos hemos encontrado que los trámites necesarios para llevar a cabo las actuaciones previstas en el plan se encuentran menos avanzados de lo que cabía esperar a tenor de los anuncios realizados por el Gobierno anterior.

Por otro lado, se está revisando la priorización de las actuaciones a llevar a cabo. En primer lugar, para ver si algunas de ellas pueden ser acometidas mediante el presupuesto ordinario de la Dirección General de Carreteras, ya que es una forma de financiación menos costosa. En segundo lugar, para delimitar cuáles serían las actuaciones que realmente sería interesante cometer mediante esta forma de financiación, porque sea necesario adelantar su ejecución, y no sea

conveniente a poder financiarlas mediante el crédito ordinario.

Dado que ejecutar las actuaciones vía PIC supone asumir unos costes derivados de la financiación, incluyendo los rendimientos del capital, los gastos de la sociedad concesionaria, impuestos, etcétera, solo han de ser llevadas a cabo mediante ese sistema aquellas obras cuya ejecución no pueda esperar a que puedan ser realizadas por el crédito ordinario por razones de peso, como la seguridad vial o la rentabilidad asociadas.

También se está planteando incluir en el PIC las actuaciones que sean necesarias para adecuar la capacidad y los enlaces de las autopistas, cuyos contratos de concesión finalizan en los próximos años.

Finalmente, tras tomar la decisión de no mantener el peaje en autopistas en las que los contratos concesionarios finalizan los próximos años, hay actuaciones previstas que ya no son necesarias. En definitiva, vamos a asumir los planteamientos del PIC, ahora bien, actuaremos con transparencia y contingencia en el gasto público.

La situación encontrada y las implicaciones que conllevará la supresión de peajes nos permitirá ajustar la programación al grado de madurez de la tramitación administrativa y a la mayor eficacia en toda la Red de Carreteras, todo ello buscando objetivos y lugares de inversión a los inicialmente anunciados.

En todo caso, las actuaciones que se desarrollen por el modelo del PIC se conjugarán con la inversión ordinaria en carreteras del Ministerio de Fomento. La combinación de ambas herramientas, inversión directa y colaboración público-privada implicarán una programación coordinada de todas las actuaciones a desarrollar.

Y voy concluyendo.

Espero haber sido capaz de transmitir las principales ideas de alguno de los proyectos sobre los que estamos trabajando en el Ministerio de Fomento, con la necesidad de abordar los cambios que nos permita

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · INAUGURACIÓN

PASCUAL FERNÁNDEZ · VALENTÍN PICH · FRANCISCO JAVIER HERRERO · RODRIGO MARTÍNEZ-VAL

afrontar el futuro con garantías de eficiencia y sostenibilidad.

Muchas gracias.

Rodrigo Martínez-Val. VICERRECTOR DE INNOVACIÓN Y DESARROLLO DE PROYECTOS DE LA UNIVERSIDAD INTERNACIONAL MENÉNDEZ PELAYO

Muchas gracias.

Saludo al Director General de manera protocolaria y al Presidente del Consejo General de Economistas, al Director y a ustedes.

Lo primero, es dar las gracias porque el Consejo General de Economistas, otro año más, ha decidido patrocinar un curso y lo ha hecho a través de la dirección del profesor Pascual Fernández y del secretario José María Casado y, a ellos en particular, les tengo que dar las gracias especiales porque si organizar un curso en condiciones normales, es decir, si no hay crisis ministerial por medio, ya es bastante complicado, ya si hay cambios institucionales y políticos, todavía es muchísimo más complejo.

Montar un curso no es fácil porque hay que conseguir cuadrar las agendas de mucha gente, tanto de los patrocinadores como de los posibles profesores, ponentes, etcétera, de las autoridades que vengán a participar, a inaugurar o a transmitir su mensaje institucional también, por lo que lleva muchísimo trabajo, así que muy agradecido. Y, por supuesto, tengo que darle las gracias al Presidente del Consejo General de Economistas por patrocinar el curso.

El Director General ha citado la restricción presupuestaria. Nosotros, en esta Universidad —universidad pública dependiente directamente del Ministerio— somos un organismo autónomo de la Administración del Estado y vivimos desde hace muchos años, bastantes, en un clima que llamamos de austeridad presupuestaria, que viene a querer decir que no tenemos dinero. Si no hubiese patrocinadores externos no podríamos realizar ni la mitad de cursos que hacemos,

así de claro. El mismo mensaje se lo transmitimos hace solo 10 días al Ministro, recién nombrado, del Ministerio de Ciencia, Investigación y Universidades, antes de Educación, Cultura y Deporte, D. Pedro Duque, cuando nos hizo una visita. Afortunadamente, tenemos muchos apoyos externos y hay que valorarlos y agradecerlos, así que, sinceramente, muchísimas gracias.

Y, por supuesto, no habría cursos si no hubiese profesores ni alumnos. A veces, según en qué foros utilizamos la palabra alumnos o asistentes, el asistente que viene al curso, pero a mí la palabra alumno me gusta. Si yo estuviese sentado allí y fuese alumno, me encantaría que con mis sesenta y tantos años me lo dijieran, porque eso me rejuvenece, pues que a uno le llamen alumno cuando ya ha pasado una cierta frontera de edad, no creo que esté nada mal. Todos aprendemos a lo largo de la vida, así que de vez en cuando que nos llamen otra vez aprendices es una cosa buena.

Respecto al contenido del curso, no voy a decir nada porque no soy un experto en particular en el tema de las infraestructuras viarias, pero sí soy un usuario, hago miles y miles de kilómetros, no conduzco tanto como los taxistas, pero vamos, debo ser de los que van en el *ranking* inmediatamente detrás. Muchas veces, cuando hago viajes, muchísimos, no solo Madrid-Santander, que viene a cuento, sino por el resto de carreteras que hay, por todas las vías posibles, pues conozco todas las entradas y salidas de la provincia, además he vivido en Toulouse durante tres años, en principio era por un año sabático que luego se alargó a tres años, y he tenido que recorrer muchas carreteras de España y carreteras de Francia y he ido notando cómo ha cambiado en España. La realidad es que España hace 40 años tenía un sistema vial que era, no manifiestamente mejorable, sino absolutamente horroroso, y ahora tiene un sistema que es razonablemente bueno y muy comparable a otros muchos. Eso no quiere decir que no haya muchísimo por hacer, hay mucho por hacer, evidentemente, entre otras cosas por el mantenimiento; solo mantener lo que ya tenemos es una labor relativamente importante, aparte de

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · INAUGURACIÓN

PASCUAL FERNÁNDEZ · VALENTÍN PICH · FRANCISCO JAVIER HERRERO · RODRIGO MARTÍNEZ-VAL

mejorar algunas de nuestras vías, yo como uno de los usuarios que viajan mucho por carretera, estoy encantado de toda esa mejora. O sea que, por lo menos, el Director General se lleve un buen recuerdo de que los usuarios sí notamos esa mejoría.

Me ha tocado ir un montón de veces desde Madrid hasta Galicia, porque mi suegra vive en Galicia, todavía vive, con sus noventa y tantos años, y casi un fin de semana cada dos meses tenemos que ir a verla. Entonces, hace unos años era una auténtica tortura y muchas veces con parada en mitad del viaje, a 600 kilómetros, había incluso que hacer noche en algún sitio, en La Bañeza o en Ponferrada, donde cayera, porque no se conseguía llegar, claro, ni llegar, ni hablar. Resulta que hoy se hace en cinco horas y media tan ricamente, sin saltarse el límite de velocidad, que es importante, muy importante, no se puede hacer.

Bueno, pues la verdad es que sí que vale la pena dedicarle un tiempo a cómo tenemos las infraestructuras viarias, infraestructuras de carreteras en España y a reflexionar sobre eso.

Así que estoy muy contento de que hayan elegido la Universidad Internacional Menéndez Pelayo para hacer esta reflexión.

Y unas palabras finales para cerrar, porque ustedes quieren oír a los ponentes que vienen a hablar, pero tengo que hablar un poquito sobre la Universidad, dado que están aquí.

Esta Universidad es una Universidad pública, que, aparte de estos cursos de verano, hace muchísimas más cosas que son relativamente desconocidas. Más o menos los cursos de verano de la Universidad debe ser como la cuarta parte de la actividad que realiza, es lo que tiene más renombre, pero yo no diría que es lo más importante, ni lo único que hace. Esta Universidad dedica un esfuerzo enorme, desde que se creó en los años 30, a cursos de lenguas, en particular español para extranjeros, tenemos cientos, miles de estudiantes extranjeros que vienen a aprender o a perfeccionar el español aquí, ahora mismo tenemos alrede-

dor de 300 estudiantes extranjeros siguiendo cursos de español en Las Llamas, que es un campus que tenemos aquí en Santander, al lado de la Universidad de Cantabria.

Aparte de los cursos de español para extranjeros, dedica un esfuerzo enorme en hacer cursos de inmersión en inglés para españoles, promovidos por el Ministerio de Educación, con la idea de mejorar el nivel de inglés, no solo el nivel de inglés general, sino el nivel de inglés específico profesional. Se hacen cursos específicos para profesionales, para economistas, para abogados, para ingenieros mecánicos, para químicos, para investigadores y, es una labor enorme. Damos cursos a unos 15.000 españoles cada año, no en verano, sino a lo largo de todo el año, y no solo en Santander, sino en todas las ciudades de España, impartidos en muchísimas sedes.

Esta Universidad no puede dar cursos de grado normales como las universidades convencionales, pero sí postgrado, y tenemos más estudiantes de máster y doctorado que muchas de ellas. Debemos estar ahora entre 3.500 y 4.000 estudiantes, que no está mal, de máster, de postgrado. La mayoría de estos títulos se hacen en colaboración con otros organismos, casi siempre públicos, el Banco de España, el Instituto Nacional de Administraciones Públicas, el Consejo de Investigaciones Científicas, etc., con los cuales tenemos alianzas y sacamos adelante másteres que cubren prácticamente de todo. Tenemos másteres sobre estructuras de edificación, sobre historiografía, de medioambiente, de humanidades, y de lengua española. Y además, tenemos sedes repartidas por toda España, dado que somos una Universidad nacional. Tenemos sede en La Coruña, en Huesca, en Barcelona, Palencia, Cuenca, Cartagena, Granada, Sevilla, La Línea de la Concepción y Santa Cruz de Tenerife, y un rectorado permanente en Madrid, en el borde de la Ciudad Universitaria, en la calle Isaac Peral.

Así que en todas las sedes que he citado se hacen cursos, no con tanto renombre como los de aquí, pero localmente muy importantes, de dos, tres, cinco días.

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · INAUGURACIÓN

PASCUAL FERNÁNDEZ · VALENTÍN PICH · FRANCISCO JAVIER HERRERO · RODRIGO MARTÍNEZ-VAL

No por no hacernos la competencia a Santander, ya que alguno se hace en verano, sino porque todo el mundo entenderá que hacer un curso por ejemplo como éste en Sevilla ahora, en julio o en agosto, es completamente inútil, no iría nadie, probablemente solo algún rezagado que se escaparía por alguna sombrilla. Pero, sin embargo, en enero, febrero, octubre, noviembre, Sevilla está activísima en cursos de este tipo, en cursos cortos avanzados, y en cursos de español para extranjeros, tienen muchísimo aforo, muchísimo.

Esta Universidad es singular en muchas cosas, una, que en verano damos clases en un palacio, no está mal. Por el tamaño de nuestro grupo, vamos a realizar esta Jornada en la Sala Infantes, ya que tenemos que clasificarnos en función de las necesidades y las actividades. ¿Y por qué se llama esto Sala Infantes? Porque era el salón de juegos del abuelo y de los tíos abuelos del actual Rey, aquí es donde jugaban, era su cuarto de juegos. En las salas de alrededor, una era la biblioteca, Santo Mauro,... No es una Universidad convencional en eso.

¿En qué no es convencional tampoco? En que esta Universidad intenta organizar, y así se lo transmitimos a los directores, los cursos como un lugar de reflexión y debate, no en un aula normal. Yo soy catedrático de la Politécnica de Madrid y cuando doy clase a mis alumnos, sé que a partir de la tercera o cuarta fila estarán con el móvil debajo, mandando el último *Insta* o el último *WhatsApp* o para quedar, no sé qué. Bueno, esto es otra cosa distinta, tiene que ser mucho más participativo y tiene que ser realmente un foro de reflexión y debate. En la medida en que acertemos con eso, estaremos contentos y el director también.

Y, por último, esta Universidad también es muy singular en que aquí repetir no es malo, así que les invito a que vuelvan a otro curso sobre carreteras, sobre obras públicas, sobre fomento en general o de cualquiera de los muchísimos temas que se tratan en la universidad. Por supuesto, siempre serán bienvenidos.

Nada más y muchas gracias.

Y se da por inaugurado este curso.

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · LA REALIZACIÓN DE NUEVOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS EN ENTORNOS RESTRICTIVOS DE CUENTAS PÚBLICAS Y FINANCIACIÓN DE RIESGOS: EL MODELO DEL PLAN JUNCKER · ANN WESTMAN

LA REALIZACIÓN DE NUEVOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS EN ENTORNOS RESTRICTIVOS DE CUENTAS PÚBLICAS Y FINANCIACIÓN DE RIESGOS: EL MODELO DEL PLAN JUNCKER

Moderador

Tenemos ahora programada la intervención de Ann Westman, que es Consejera Económica de la Representación de la Unión Europea en España, y que nos va a hablar especialmente del Plan Juncker y de los proyectos que la Comisión Europea está desarrollando en torno a nuestro tema de debate.

Por favor, Ann, tienes la palabra.

Ann Westman. CONSEJERA ECONÓMICA DE LA REPRESENTACIÓN DE LA CE EN ESPAÑA

Muchas gracias. Para clarificar, yo no soy el presidente Juncker, pero voy a hablar sobre el Plan en Inversiones para Europa, que es mejor conocido como el Plan Juncker.

¡Muchas gracias!

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · LA REALIZACIÓN DE NUEVOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS EN ENTORNOS RESTRICTIVOS DE CUENTAS PÚBLICAS Y FINANCIACIÓN DE RIESGOS: EL MODELO DEL PLAN JUNCKER · ANN WESTMAN

Es un gran placer estar aquí en Santander para hablar sobre el Plan de inversiones para Europa, mejor conocido como “el Plan Juncker”.

Como ustedes bien saben, el presidente de la Comisión Europea, Jean-Claude Juncker, anunció este Plan en Otoño de 2014, poco después de asumir el cargo, y el Plan se lanzó menos de un año más tarde, en el verano de 2015.

Fue una iniciativa audaz dirigida para contrarrestar el impacto de la crisis económica y financiera en la inversión en Europa. Debido a la contracción de la actividad económica y la situación fiscal, combinada con el aumento de la aversión al riesgo, la inversión –tanto pública como privada– se desplomó más del 15% durante los primeros años de la crisis. Y en el caso de España ¡un 40%!

Ahora hemos dejado definitivamente la crisis atrás. La economía europea se ha recuperado y ha superado el nivel de actividad previo a la recesión. Hemos entrado en una fase de expansión que no está exenta de riesgos, pero que es sólida. En particular, la inversión privada se ha recuperado. Y el Plan Juncker ha contribuido a este progreso y ha cumplido con las expectativas.

Pero mientras que la inversión está recuperando los niveles alcanzados en el pasado, la brecha acumulada durante la crisis sigue lastrando la economía europea.

Por este motivo, el Plan Juncker sigue siendo procedente y a partir de enero de este año hemos ampliado el Plan dos años, cubriendo todo el período del Marco Financiero Plurianual actual. También hemos aumentado el objetivo de inversión movilizada de los 315 mil millones iniciales a 500 mil millones de euros de inversiones hasta 2020.

Ahora, permitidme entrar en más detalle...

El objetivo del Plan va más allá de movilizar las inversiones en Europa a corto plazo. El impulso que el plan ha tenido en la recuperación económica actual es significativo, pero los objetivos a largo plazo son aún más importantes.

Pretendemos establecer mejores condiciones para la inversión, contribuyendo así a hacer de Europa un destino de inversión más atractivo. Esta estrategia tiene como fin potenciar la competitividad y la capacidad productiva de la economía y fomentar la creación de empleo para garantizar un crecimiento tanto fuerte como sostenible.

Como tal, el Plan está compuesto por tres pilares:

- El primer pilar –la creación del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas o “EFSI” en sus siglas en inglés– pretende movilizar la inversión privada en proyectos estratégicos de innovación e infraestructuras y fomentar la inversión en las pequeñas y medianas empresas. Es el elemento clave y el más innovador de la iniciativa. Incluso se puede decir que es el elemento estrella.

En realidad NO es un fondo, sino una garantía del presupuesto europeo al Banco Europeo de Inversiones (BEI) que proporciona una protección –un colchón– frente a las primeras pérdidas. Esto significa que el BEI puede proporcionar financiación a proyectos más arriesgados que los que financia normalmente –es decir proyectos con elementos innovadores; entrar en tramos de deuda senior; y ofrecer financiación a un plazo más largo que antes– y esto sin arriesgar su *status* de intermediario de Triple A en el mercado financiero.

Asimismo, asumiendo posibles primeras pérdidas, la garantía reduce el riesgo que suponen las partes restantes de los proyectos y, de esa manera, facilita la participación –la movilización– de más inversores privados. Este es el efecto multiplicador de la garantía.

Teniendo en cuenta los límites del presupuesto de la UE, el EFSI representa un cambio de paradigma importante hacia un mayor uso de los instrumentos financieros, en detrimento de las subvenciones. Esta garantía base mantenida por los rendimientos de las inversiones de cartera, hace posible respaldar muchos más proyectos que anteriormente. Y se estima que cada euro de la garantía puede movilizar

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · LA REALIZACIÓN DE NUEVOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS EN ENTORNOS RESTRICTIVOS DE CUENTAS PÚBLICAS Y FINANCIACIÓN DE RIESGOS: EL MODELO DEL PLAN JUNCKER · ANN WESTMAN

15 euros de inversión. Si bien los fondos estructurales, de cohesión y los otros instrumentos de inversión de la UE se mantienen, este es el camino a seguir en el futuro.

El presupuesto europeo es limitado y nunca sería capaz de cubrir tal volumen de inversiones con subvenciones, unos 100 mil millones al año. Además, correría el riesgo de desplazar a la inversión privada. Estamos convencidos de que ahora no hay falta de liquidez en la economía, pero el reto es canalizar esta financiación hacia la inversión productiva.

El fondo se divide en dos sobres financieros, de los cuales el 60% se destina a grandes proyectos de infraestructura e innovación y el 40% a las PYMES.

Permítanme mencionar los resultados logrados hasta junio de 2018. Se espera que la financiación aprobada hasta el momento movilice 294 mil millones de euros de inversión adicional, lo que representa el 93 % del objetivo inicial de 315 mil millones de euros.

Se han aprobado más de 400 grandes proyectos de infraestructura e innovación y se estima que cerca de 644.000 pymes se han beneficiado. Estimamos que estas inversiones pueden contribuir a aumentar el PIB europeo en aproximadamente un 0.8% y a crear unos 700.000 puestos de trabajo. Y esto es solo el resultado de las inversiones del EFSI hasta ahora. Está previsto que la cifra total sea más alta una vez que el EFSI extendido —el EFSI 2.0— haya alcanzado su objetivo en 2020.

El segundo pilar del Plan, trata de facilitar que la financiación de la inversión llegue a la economía real. Por eso hemos establecido algunas herramientas específicas: el Centro Europeo de Asesoramiento y el Portal Europeo de Proyectos de Inversión.

Con respecto al centro de asesoramiento, estamos convencidos de que no faltan proyectos de inversión en Europa. Sin embargo, debido a la falta de experiencia o a la complejidad de ciertos proyectos,

algunos nunca se llevan a cabo, simplemente se quedan en ideas. Por eso, la Comisión y el BEI han establecido este centro, que ofrece acceso a una amplia gama de expertos de alto nivel que prestan asistencia técnica. Estos expertos pueden ayudar a evaluar y estructurar proyectos, así como a identificar la financiación apropiada e incluso pueden ayudar a acceder a los Fondos Estructurales.

El Portal de Proyectos de Inversión trata de dar mayor visibilidad a los proyectos de inversión en Europa. El portal se puede comparar con las páginas web para encontrar pareja, pues los promotores pueden anunciar sus proyectos y los inversores de todo el mundo pueden buscar por proyectos de inversión aplicando varios filtros: país, sector, tamaño, si hay participación del sector público etc.

El tercer pilar del Plan de Inversión se centra en **establecer un marco general más favorable a la inversión, y en eliminar barreras y obstáculos reglamentarios** existentes tanto a nivel nacional como a nivel Europeo.

A tal efecto, la Comisión intenta aplicar su agenda de trabajo para mejorar el entorno en el que operan las empresas y aumentar la atracción de Europa como destino para la inversión.

Además de mejorar la regulación, el instrumento clave de esta agenda se basa en aprovechar el Mercado Único. El Mercado Único representa uno de los mayores logros de la integración europea, pero aún tiene que alcanzar todo su potencial.

Por este motivo, la COM ha presentado una nueva estrategia para un mercado único que profundice más en áreas como: Mercado Único Digital; Unión de Energía, el Mercado Único de Capitales y el Mercado Único de Servicios.

No entraré aquí en muchos detalles porque podría ser un tema para otra presentación. Sin embargo, permítanme subrayar la importancia de que Europa esté a la vanguardia en áreas como la digitalización y el desarrollo del 5G, así como en el desarrollo de

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · LA REALIZACIÓN DE NUEVOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS EN ENTORNOS RESTRICTIVOS DE CUENTAS PÚBLICAS Y FINANCIACIÓN DE RIESGOS: EL MODELO DEL PLAN JUNCKER · ANN WESTMAN

energías limpias y ciudades inteligentes. Tendría un gran impacto en la atracción de inversiones globales a Europa y, como consecuencia, en la posición competitiva de nuestras economías y en la creación de empleo a largo plazo.

Establecer la Unión de los Mercados de Capitales no solo contribuiría a reducir la fragmentación actual en Europa en este ámbito, sino que también implicaría desarrollar nuevos instrumentos financieros para las empresas y reducir la dependencia de las pequeñas empresas de la financiación bancaria. Actualmente, Europa se está quedando atrás en este asunto, algo que limita el potencial de nuestras empresas.

Ahora, permítanme referirme al papel del Plan Juncker en el sector del transporte.

Un sistema de transporte conectado, eficiente en el uso de recursos y bajo en carbono es esencial para la futura competitividad de la economía europea. Sin embargo, todavía subsiste una gran brecha de inversión en este campo.

Es un hecho que el sector del transporte enfrenta importantes desafíos para atraer fondos suficientes que permitan llevar a cabo proyectos estratégicos e innovadores. El Plan Juncker podría ayudar en todas estas áreas y corregir las deficiencias del mercado actual siempre que los proyectos apoyen los objetivos de la UE, es decir infraestructuras de transportes sostenibles, bajas en emisiones, inteligentes, interconectadas, etc. Estos son requisitos fundamentales y si se respetan los proyectos son perfectamente elegibles bajo el EFSI.

Me gustaría mencionar algunos proyectos en el sector de transporte en España que ya han conseguido obtener financiación bajo el EFSI:

- El BEI ha firmado un préstamo de 50 millones en un proyecto que se centrará en crear una nueva ruta de alta velocidad para los autobuses en Las Palmas de Gran Canaria. Y no solo eso, sino que el proyecto también incluye la fabricación de autobuses

híbridos y eléctricos respetuosos con el medio ambiente.

- Otro proyecto: el EFSI ha facilitado 30 millones de euros para renovar la flota de autobuses urbanos de Palma de Mallorca, reemplazando autobuses diésel viejos por nuevos de gas natural comprimido y con mayor capacidad. El proyecto también incluye una modernización de sistemas de información, gestión de servicios, la compra-venta de billetes y una nueva estación de repostaje de gas.
- Además, el EFSI contribuye con 125 millones de euros al Fondo Estatal Español para la Accesibilidad Portuaria. El proyecto consiste en un préstamo marco para financiar inversiones ferroviarias y de acceso vial con el fin de mejorar la conectividad terrestre de los puertos clave –ubicados en la red TEN-T.
- El BEI también ha aprobado recientemente un proyecto con el Metro de Madrid. Este proyecto se trata de un programa de inversión para la rehabilitación, renovación y actualización de la infraestructura de la red. Además de mejorar la calidad del servicio de transporte y reducir el tiempo de viaje, el proyecto contribuye a los objetivos de la UE para la movilidad urbana sostenible y la reducción de las emisiones de gases.

Pero el EFSI es solo uno de los instrumentos de financiación de la UE disponibles para los promotores de proyectos en el sector del transporte. Como Ustedes bien saben, los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos también cuentan hace tiempo con instrumentos dedicados que ofrecen apoyo.

Uno de los instrumentos clave es el *Connecting Europe Facility* (CEF) que brinda apoyo a proyectos transfronterizos estratégicos. Otro instrumento importante es el Horizonte 2020 para el transporte inteligente, ecológico e integrado.

En el ámbito de transporte, el presupuesto del CEF le atribuye 24 mil millones de euros en el periodo actual

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · LA REALIZACIÓN DE NUEVOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS EN ENTORNOS RESTRICTIVOS DE CUENTAS PÚBLICAS Y FINANCIACIÓN DE RIESGOS: EL MODELO DEL PLAN JUNCKER · ANN WESTMAN

2014-2020. Hasta ahora, ha apalancado más de 40.000 millones de euros de inversión.

Para respaldar aún más la participación de la inversión del sector privado en la financiación de proyectos transfronterizos (de Trans European Networks), se han puesto a disposición subvenciones de CEF por un importe de 1.000 millones de euros para proyectos de transporte financiados con fondos privados, incluido el EFSI, a través de una convocatoria de fusión *–Blending call–* que fue lanzada en febrero este año (2018). Es muy prometedor que, en la primera fecha límite, la convocatoria se superpusiera más de dos veces.

El Horizonte 2020 es el mayor programa de investigación e innovación de la UE con casi 80 mil millones de fondos disponibles dentro del marco actual, de los cuales 6 mil millones de euros se destinan al transporte. Pretende financiar proyectos que aumenten la competitividad de las industrias europeas del transporte y que logren un sistema de transporte europeo que sea eficiente en el uso de los recursos, un transporte respetuoso con el medio ambiente, seguro e integrado.

En conclusión, esto demuestra que el EFSI, los Fondos Estructurales y de Inversión son complementarios y pueden utilizarse juntos para movilizar más inversiones y financiar diferentes partes de proyectos en el sector de transporte cuando apoyan los objetivos de la Unión Europea. La Comisión ya ha emitido orientaciones explicativas sobre la forma de combinar estos fondos y, además, cuenta con el apoyo del Centro de Asesoramiento, que he comentado antes.

Para terminar, en el contexto del nuevo marco financiero plurianual, dejadme apuntar que la Comisión ha propuesto reunir en el futuro los diferentes instrumentos de financiación bajo el mismo techo, el "Invest-EU". Las líneas presupuestarias seguirían separadas, pero habría un único punto de entrada. Se espera que esto facilite aún más la solicitud de apoyo financiero y ayude a reducir la carga administrativa asociada con los diversos instrumentos.

Dicho esto, las estimaciones de la COM Europea apuntan que complementar la red Europea en el ámbito de transporte requiere 500 mil millones de inversión durante el periodo 2021-2030. Sería un reto importante

¡Muchas gracias!

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS, EL PIC Y LAS AUTOPISTAS EN CONCURSO
JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS

FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS, EL PIC Y LAS AUTOPISTAS EN CONCURSO

Pascual Fernández. VICEPRESIDENTE DEL CONSEJO GENERAL DE ECONOMISTAS

Tenemos ahora programada la intervención de José María Piñero, Director General de SEITSA, empresa dependiente del Ministerio de Fomento, como todos conocen, que nos va a hablar de las infraestructuras, el PIC y las autopistas.

José María Piñero Campos. DIRECTOR GENERAL DE SEITSA

En primer lugar, gracias por haberme invitado a intervenir en el curso y gracias a la Universidad Menéndez Pelayo, como siempre y como han dicho los anteriores ponentes, por acogernos siempre de una manera tan cariñosa.

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS, EL PIC Y LAS AUTOPISTAS EN CONCURSO

JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS

Como podréis observar, he modificado relativamente sobre la marcha mi intervención, porque se hablaba algo del PIC, pero, como ya habéis visto en la intervención de Javier Herrero, él ahí ha explicado –yo creo que bastante bien– cuáles son los nuevos planes y las nuevas previsiones en relación con el PIC, bueno, no son nuevos, sino que es más o menos continuación de lo que ya había, pero sí que en cierto modo con otro ritmo y con otro enfoque.

Entonces, me voy a centrar fundamentalmente en lo que realmente me debo centrar, porque ya sabéis que el PIC sí que es cierto que fue una idea que salió de SEITT precisamente para acogernos al Plan Juncker y, de hecho, así sigue concebida y los primeros proyectos están en la mesa del Banco Europeo de Inversiones, que es un poco el conducto de entrada hacia el Plan Juncker. Como ya he comentado, es una idea que salió de SEITT, pero en estos momentos SEITT tiene otra tarea, quizás más compleja, bueno no muchísimo más compleja, no me voy a dar importancia, pero sí que completamente diferente y entonces es en ésta en la que fundamentalmente estamos ubicados. Esa tarea, como veis, es la gestión de las autopistas de peaje en concurso de acreedores, por no decir las autopistas quebradas, las radiales, como dice todo el mundo, porque ya sabéis que son algo más que radiales, porque tenemos, bueno, ya las conocéis todos de sobra, 9 autopistas en 8 contratos, la famosa R-2, R-5, que es un solo contrato que incluye estas dos autopistas, la R-4, el eje del aeropuerto, M-12, la de Toledo, la de La Roda y luego dos que están en lo que es el Corredor Mediterráneo, que son la circunvalación de Alicante y Cartagena-Vera.

Como ya sabéis, el año pasado, el 25 de agosto se publicó en el Boletín un convenio por el cual el Ministerio convenía con SEITSA el que nosotros nos hiciéramos cargo de las autopistas de peaje a medida que fueran culminando los procesos de liquidación concursal en los que estaban inmersas estas autopistas, y eso es lo que hemos venido a comentar.

Si vamos un poco a la historia, estas autopistas, como ya sabéis, han tenido problemas importantes de ges-

ción, fundamentalmente derivados de la famosa crisis, a la que también antes se refería Ann, la famosa crisis aquí en España, en esta forma de W, que la primera parte de W fue muy profunda, pero relativamente corta, pero que yo creo que la que nos hizo polvo como nación o desde el punto de vista económico ha sido la segunda parte de la W, que nos ha hecho bastante daño y además ha hecho que se alargue la citada crisis.

Estas autopistas son especialmente sensibles porque yo, como siempre digo, son autopistas como de desborde, que aquí se llenan cuando se llenan las demás. Si en las otras autopistas realmente ya empieza a haber problemas de atascos y de tráfico, es cuando éstas empiezan a funcionar y a la gente empieza a merecerle la pena pagar el peaje por pasar por ellas.

En primer lugar, cuando hay crisis y, por tanto, no hay dinero, eso para empezar y, en segundo lugar, las otras autopistas no tienen problemas de congestión, pues éstas se quedan prácticamente vacías. Entonces, como veis, la línea verde, que es la que indica el tráfico que tienen estas autopistas, muestra, si lo veis en el eje de la derecha, que tienen ahora mismo tráficos que son dos tercios de los que llegaron a tener en su momento, o sea que han perdido casi una tercera parte del tráfico.

Bien es verdad, como veis, que a medida que la crisis ha ido pasando y que ya los crecimientos del PIB se están situando en el entorno del 3%, a veces un poquito por arriba y otras veces un poquito por abajo, pues ya en la curva del crecimiento de los tráficos parece que tiene otra vez una pinta bastante buena, que está remontando y que es un poco lo que esperamos que pase en el futuro. Pero mientras tanto la verdad es que estas autopistas han tenido unos problemas de financiación importantes, fundamentalmente siempre se habla de muchas causas que han llevado a esto, evidentemente, siempre, como ya sabéis, cuando se colapsa cualquier estructura, y eso los ingenieros lo sabemos bien, nunca es por una sola causa, sino siempre hay tres o cuatro, que es el día que había 200 personas dentro y aparte había un terremoto y aparte

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS, EL PIC Y LAS AUTOPISTAS EN CONCURSO

JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS

había habido una inundación el día anterior; pues aquí ha pasado un poco lo mismo. Evidentemente, la causa más importante, yo creo que ha sido el tráfico muy inferior al esperado, pero también es verdad que se construyeron al mismo tiempo algunas alternativas libres de peaje con estructura similar y había menor tráfico, ya que, como digo, la crisis hizo que las alternativas también tuvieran más tráfico.

Y luego los famosos sobrecostes de las expropiaciones, que pasaron de un coste previsto de 390 millones de euros a más de 2.200 millones de euros, y también la asunción de alguna carga adicional. Yo esto lo digo siempre porque ya sé que los del sector lo conocéis muy bien, pero a nivel de la calle no es tan conocido. Yo cuando a la gente le digo: es que los de las radiales construyeron también la M-50, mucha gente se sorprende. ¿Cómo es eso? Sí, la M-50. Si nosotros mañana decidimos cerrar las radiales o destruirlas, pues la destruiríamos también, y eso ya a la gente como que le duele un poco más, lo de destruir la M-50 ya parece que no les gusta tanto porque sabe que ésta tiene tramos con 80.000 vehículos de IMD y, por tanto, ya es una infraestructura importante. Entonces, esa ha sido una carga adicional.

Y, de hecho, nosotros ahora en SEITTSA, cuando nos hemos hecho cargo de las autopistas, los problemas más importantes de gestión de estas autopistas los tenemos en la M-50, eso es sin lugar a dudas, los accidentes ocurren en la M-50, los deterioros, por así decirlo, más importantes están en la M-50, bueno, los trocitos de carretera que estamos gestionando que más guerra nos están dando, evidentemente, son los que corresponden a la M-50. Excepciones, como siempre, habrá.

Lo que sí quería contar yo creo que fundamentalmente es este proceso que hemos seguido en SEITTSA desde que se firmó el convenio entre el Ministerio de Fomento hasta que nos hemos ido haciendo cargo. Todavía nos falta una, como bien sabéis, que es la Autopista Madrid-Toledo, la AP-41, nos hemos ido haciendo cargo de la gestión por la sociedad estatal

de estas autopistas. Como se pone ahí, estamos asumiendo sin coste.

Evidentemente, este no es un proceso, siempre lo decimos, pero, bueno, la gente parece que no nos escucha, que no es un rescate, evidentemente, nosotros no nos hacemos cargo de la deuda, por eso podemos decir que la gestión asumida es sin coste, porque, al no hacernos cargo de la deuda, el flujo de explotación es positivo, o sea, los ingresos son superiores a los gastos, como luego veremos. Reitero que no es un rescate, o sea, nosotros no nos hacemos cargo de la deuda, evidentemente, luego surgirá el cálculo de la famosa responsabilidad patrimonial del Estado, bueno, de hecho, ha surgido ya porque, según habéis leído en el Boletín, el viernes se rescindieron seis contratos de concesión, creo que todos menos Ciralsa y la AP-41, Ciralsa probablemente irá el viernes que viene, y entonces a partir de ahí empezará el cálculo de los seis meses que entra al cálculo en la RPA, pero mientras tanto esa será una cuenta que en principio no tiene nada que ver con la gestión de las autopistas que está haciendo SEITTSA, ya que SEITTSA está gestionando las autopistas por lo que vale, que son los ingresos menos los gastos.

Como veis ahí, nosotros cuando se firmó el convenio hicimos una previsión de cuándo podrían entrar en SEITTSA las distintas autopistas, previsión que, como siempre, fue optimista, pensamos que serían todas el 15 de enero, salvo Madrid-Toledo, se ponía enero, pero los cálculos más o menos los habíamos hecho pensando que fuera mediados, como media mediados de enero. Luego la realidad, como veis, ha sido muy distinta. La primera que nos hicimos cargo fue la AP-4, el 21 de febrero del 2018, luego la R-2, que fue el 1 de marzo, posteriormente la AP-36, que fue el 15 de marzo, luego el juez nos obligó a tomar posesión de la circunvalación de Alicante en la autopista de Cartagena a Vera el 1 de abril, posteriormente, el 11 de abril nos hicimos cargo del eje aeropuerto y, finalmente, el juez también decidió que nos hiciéramos cargo de la R-3 y R-5 el 10 de mayo.

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS, EL PIC Y LAS AUTOPISTAS EN CONCURSO
JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS

Por ahora la AP-41, como ya sabéis, estaba pendiente de un proceso judicial, va todo mucho más lento, ese proceso judicial se terminó y el Tribunal Supremo no admitió la demanda hecha por la concesionaria, con lo cual, entendemos que está a punto, tendrá que votar el convenio, incluso ni eso, a lo mejor se solicita la liquidación directamente y estará a punto de entrar a liquidación. De todas maneras, la Administración como tal había comenzado el proceso de rescisión del contrato, por lo cual va más retrasado, pero seguramente llegará a término dentro de unas semanas, será unas 9 semanas más o menos.

Este ha sido el calendario, como veis, un calendario bastante apretado, porque entre el 21 de febrero y el 10 de mayo nos hemos hecho con siete contratos de autopistas y con ocho autopistas que antes no gestionábamos y de repente hemos pasado a gestionar. SEITT, que era una empresa pequeñita, ha pasado a ser un pequeño monstruo ya difícil de controlar.

Como ya digo, las autopistas han ido entrando a medida en que han entrado en el proceso de liquidación. El procedimiento ha sido relativamente complicado, y por eso quiero un poco plasmarlo en estas diapositivas para que se vea un poco cuál ha sido. Se inició la resolución administrativa de los contratos, porque, aunque hubo una resolución del Tribunal de Conflictos de Jurisdicción, que dijo que los contratos estaban resueltos por virtud de la ley, en el momento en que se dictaba el auto de liquidación, la verdad es que también esa misma resolución decía que la Administración conservaba sus competencias en cuanto a competencias administrativas, en cuanto a la gestión de los contratos. Entonces, la Administración, a pesar de que se pueda entender que estén o no, según esa resolución del Tribunal de Conflictos Jurisdiccionales, tenía que hacer su propia resolución administrativa, entonces iniciamos, inició la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales del Peaje —que eso es lo que significa SCANP— empezó la resolución administrativa de los contratos. Y acompañando a esa resolución administrativa se tuvo que elevar al Consejo de Ministros una

toma de razón del inicio de esa resolución. ¿Por qué? Pues fundamentalmente para autorizar al Delegado del Gobierno para la asunción de posibles medidas provisionales. La cosa no era tan fácil porque, lógicamente, nosotros íbamos resolviendo por un lado y los tribunales concursales iban cerrando las autopistas por otro y teníamos que intentar coincidir esos dos procesos, la resolución administrativa con las resoluciones judiciales. Fue por eso por lo que el Consejo de Ministros tomó razón de que se había iniciado el proceso de resolución y autorizó al Delegado del Gobierno en el Consejo de Ministros a tomar medidas provisionales que han sido muy útiles, más que útiles han sido definitivas, porque gracias a las medidas provisionales hemos podido ir acordando, por así decirlo, en cada caso con los administradores concursales y con las sociedades concesionales el momento concreto en el que tomábamos posesión.

Como veis, en el momento que había un auto de liquidación del juez, había dos tipos de autos, ha habido dos tipos de autos, los que no definían una fecha concreta de la reversión, del paso de la gestión de las autopistas de las empresas a SEITT, como ha sido el caso de la R-4, R-2, AP-36 y M-12, en esos casos era el Delegado del Gobierno el que con sus medidas provisionales, después de que habíamos dialogado con los administradores concursales y demás, decía “en tal fecha se hace el traspaso de poderes”, por así decirlo.

Entonces, como digo, esas medidas provisionales, que en principio no parecía que tuvieran mucho interés, han resultado definitivas para poder acordar una fecha y poder hacer, como luego veremos, un acto de entrega.

Luego, no ha sido el caso por ejemplo del juez de lo concursal del Juzgado número 6, que ese en sus autos ya decía la fecha concreta en la que tenían que cesar la actividad de la empresa anterior y pasar a hacerse cargo, que fue para Ciralsa el 1 de abril, una fecha estupenda porque era el Domingo de Resurrección, y R-3/R-5, que fue el 10 de mayo, que logramos para que no fuera el 1 de mayo, que hubiera sido una fecha estupenda.

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS, EL PIC Y LAS AUTOPISTAS EN CONCURSO

JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS

Como ya digo, ese ha sido el proceso y, a partir de ese momento se hace un acto de entrega donde decidimos que la autopista que hasta ese momento estaba gestionada por las empresas concesionarias, ya en concurso y, por tanto, administradas por un administrador concursal, pasaran a ser gestionadas por SEITT.

Ese proceso también tiene su gracia porque, lógicamente, hubo que hacer una preparación de esa reversión, que ha sido bastante compleja porque cada autopista, tened en cuenta que estamos pasando de una gestión privada a una gestión pública, SEITSA es una empresa pública, es poder adjudicador, como se denomina en la Ley de Contratos del Sector Público, por tanto, estamos sometidos absolutamente a todas las restricciones que tienen las Administraciones Públicas, entonces, lógicamente, eso hace que sea más complicado, yo no puedo llegar mañana y decir que contrato a un fulanito la construcción de la autopista o 17 trajes de, yo qué sé, para los empleados de la compañía o lo que sea, no puedo hacerlo, tengo que hacer un concurso, que tiene que ser público, hay distintas modalidades, pero no tenemos esas facilidades en ese sentido. Entonces, esa preparación ha sido un poquito más difícil.

Pero bueno, se ha organizado un poco de la manera que veis ahí. Se ha producido, en el caso de los contratos mercantiles, se ha hecho mediante una sucesión de los contratos mercantiles y que es una decisión voluntaria por parte de SEITT, se ha puesto ahí, y por parte también del contratista. Entonces, SEITSA voluntariamente decidió subrogarse a absolutamente todos los contratos, salvo, como dice ahí, los contratos suplidos de las empresas matrices, que normalmente eran los directores generales, en algún caso algún director de explotación, o los contratos de asesoría porque nosotros tenemos nuestra propia asesoría, que es la Abogacía General del Estado. Entonces, salvo esos contratos, una serie de contratos muy específicos, el resto nos hemos subrogado todos voluntariamente. Y las otras partes en general, salvo alguna excepción, se han subrogado también voluntariamente esos contratos y entonces, gracias a esa fór-

mula no hemos tenido que sacar a licitación pública 400 contratos, lo tendremos que hacer a partir del momento en que esos contratos terminen, pero mientras tanto no hemos tenido que hacerlo. Entonces, a partir del momento en que SEITT decidía subrogarse a ese contrato y el privado decidía que le interesaba seguir con ese contrato, pues se han firmado a tres bandas contratos entre el contratista, el administrador concursal, que era el antiguo propietario, por así decirlo, de la empresa, y SEITSA, y nos hemos subrogado, como ponemos ahí, en más de 400 contratos y eso nos ha facilitado mucho la vida, porque si no hubiera sido muy complicado.

Y luego, la subrogación de los contratos laborales, aquí también había interpretaciones un poco para todos los gustos, había algún juez que decía que lo que había que hacer era echar a todo el mundo, hacer un ERE y echar a todos los trabajadores de las autopistas y que luego ya los contratábamos nosotros, claro, eso a nosotros nos ponía los pelos de punta, pero a los trabajadores supongo que bastante más. Entonces, había mucho nerviosismo y al final, gracias a Dios, todo el mundo entendió que aquí era de aplicación el artículo 44 del Estatuto de los Trabajadores, hay una continuación de la actividad. Y nos hemos subrogado. En este caso sí que obligatoriamente tanto por parte de SEITSA como por parte de los trabajadores de la empresa, que no tenían un contrato suplido, o sea que era un contrato laboral, todos los contratos laborales los hemos asumido.

Esta es la situación de los contratos.

Como veis, SEITSA era una empresa pequeña, éramos 22 personas antes del 31 de diciembre de 2017, nos reforzamos contratando a 8 personas más, fundamentalmente para las labores de coordinación, porque hay que coordinar la contabilidad, la contratación, la administración, los recursos humanos y, lógicamente, también la gestión de las autopistas. Nos reforzamos hasta 30 y aparte de esos 30 nos han venido 590 personas hasta ahora, como veis ahí, no está la AP-41, 152 personas que trabajan en oficina y 439 personas que trabajan en pista. No se ha hecho

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS, EL PIC Y LAS AUTOPISTAS EN CONCURSO
JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS

por ahora ninguna recolocación, por así decirlo, sino que lo que se ha hecho ha sido admitir el personal sin más, pensando si más adelante se podría establecer algún tipo de asignación.

En cuanto al tema de los ingresos y los gastos, voy a explicar lo que más interesa. En el propio convenio ya se hacía una previsión de lo que podría ser este negocio, como ya digo, una vez que nosotros hemos asumido la gestión de las autopistas, lo que teníamos era que explotarlas y explotarlas un poco con un sistema continuista, pero ya sin deuda, gracias a Dios, como ya digo, esto no es un proceso de rescate, no nos hacemos cargo de la empresa como tal, sino nos hacemos cargo de la actividad. Entonces, la actividad tiene unos ingresos, que son los peajes y las áreas de servicio, y tiene unos gastos como son gastos típicos del personal, de la compra de mercaderías, etcétera, etcétera.

Eso, como ven ahí, esa cuenta está en el BOE y arroja un balance positivo de casi 50 millones, 49 millones.

Eso es un poco el negocio en el que estamos inmersos.

Nosotros ahora hemos hecho un cálculo, hemos adaptado eso a la realidad. Lógicamente, no vamos a tener un año todas las autopistas, sino cada una un periodo distinto, entonces, hemos hecho un pequeño ajuste y, como ven, sale más o menos, si hacemos la regla de tres, como yo siempre digo, es casi la única regla de las matemáticas que recuerdo y que funciona divinamente, del periodo que vamos a explotar las autopistas por lo que estaba previsto en el convenio, pues sale que en vez de 49 millones, probablemente el balance positivo será de 35 porque no las hemos tenido todo el año y, como ven, todas ellas aproximadamente tienen una relación de ingresos/gastos de 2 a 1, o sea, los ingresos son aproximadamente el doble de los gastos, quizá con la excepción de la R-4 y el eje aeropuerto que son las que están un poquito más flojas, el resto casi todas tienen una relación de ingresos a gastos de 2 a 1, no sé si es muy significativo, pero vamos.

El negocio más o menos se está manteniendo como estaba previsto, tal como se previó en el convenio, y las cosas están funcionando un poco de esa manera.

Esto es simplemente para que vean un poco, lógicamente, una vez que las hemos asumido, queremos hacer unas pequeñas inversiones, como se hacían anteriormente, evidentemente, como estaban haciendo las propias sociedades concesionarias. Como decía anteriormente, quizás la parte de la M-50, sobre todo en relación con la R-4, es quizás la que más necesidades requiere y necesita de alguna pequeña reforma, pero en general eso es un poco el programa de lo que probablemente sacaremos en los próximos meses.

Y ya prácticamente nada más. Me gusta comparar esto un poco como con el proceso de la transición política en España, yo no sé si ahora está muy de moda el proceso de la transición o como el tiempo..., yo es que tenía 25 años justo en los años de la transición, en el año 1981, entonces yo creo que fue un proceso exitoso por lo tranquilo, entonces éste en cierto modo ha sido también un proceso muy tranquilo, yo creo que realmente hemos pasado de una gestión privada a una gestión pública, con los grandes problemas que eso tiene, porque, ya digo, no es lo mismo gestionar desde la Administración Pública unas infraestructuras de este tamaño, sobre todo teniendo en cuenta las restricciones que puede haber dentro del sector público, y casi diría que nadie se ha enterado, aparte de que hayamos cambiado el cartelón ese que antes ponía no sé qué y ahora pone SEITT R-2 o SEITT R-4, casi nadie se ha enterado. Yo espero que siga siendo así, luego me tendré que comer mis palabras, supongo, pero espero que siga siendo así, porque nuestro objetivo ha sido un poco eso, hacer una transición que no se note, que prácticamente todo siga como *business as usual*, *no news good news*, o sea, todos estos palabrejos ingleses, que sirvan para reflejar que realmente la cosa sigue funcionando y que no ha pasado nada o casi nada, que yo creo que es lo importante.

En cuanto a la decisión de futuro, la verdad es que poco puedo anunciar, Javier no me ha ayudado nada

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS, EL PIC Y LAS AUTOPISTAS EN CONCURSO

JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS

porque no ha dicho nada, pero sí que el Ministro el otro día dijo claramente que se había dado un plazo para ver cómo estaba el tema y tomar una decisión. Entonces, evidentemente, yo no voy a contradecir al Ministro, que, lógicamente, es el que más sabe y supongo que todavía estará, él dijo auditando, espero que no sea una auditoría de tipo fiscal, sino que sea una auditoría de ver cómo están los temas y en función de eso tomar la decisión de lo que hacer con estas autopistas. Por ahora realmente nosotros seguimos explotándolas y por ahora, como ya digo, siguen

funcionando, y realmente la cosa está funcionando bastante bien y yo creo que en un proceso que ha sido muy acelerado, porque apenas en tres meses nos hemos hecho cargo de siete autopistas, pues hemos conseguido que no se note, que yo creo que es el mayor éxito que podemos apuntar y que la cosa siga funcionando y que prácticamente la gente, aparte de que ahora pone SEITT y antes ponía lo que sea, no haya notado grandes diferencias.

Nada más. Muchas gracias.

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · EL ENFOQUE DE LOS PROMOTORES Y OPERADORES EN LOS PROYECTOS FUTUROS

ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE

EL ENFOQUE DE LOS PROMOTORES Y OPERADORES EN LOS PROYECTOS

Pascual Fernández. VICEPRESIDENTE DEL CONSEJO GENERAL DE ECONOMISTAS

Vamos a continuar. Tenemos ahora programado *El enfoque de los promotores y operadores en los proyectos futuros*. Primero va a intervenir Alberto Jiménez, Director de Desarrollo de ITINERE y, a continuación, Francisco Clemente, Chief Financial Officer de CINTRA, que, recordamos, son dos de los operadores más importantes de infraestructuras de nuestro país y del mundo.

Por favor, Alberto, si te parece.

Alberto Jiménez. DIRECTOR DE DESARROLLO ITINERE

Buenos días a todos y, lo primero, agradecer al Colegio y a la Universidad la oportunidad de participar en

estas conferencias para poder debatir y plantear nuestra posición como operadores de infraestructuras de autopistas. En particular, ITINERE es promotor y gestor de autopistas de peaje, actualmente todas ellas en España, aunque también nuestra vocación es la gestión, promoción y el desarrollo de infraestructuras, principalmente carreteras y principalmente en España como ya he mencionado, aunque también ha habido momentos en que hemos tenido actividad en el extranjero, si bien, dado el enfoque que tienen estas jornadas, centraré mi exposición al caso español.

Dentro de los activos, en nuestra historia, ITINERE es un gestor que todos los activos que tenemos han sido o están en explotación o han estado en explotación durante esos años; de esos activos se adjudicaron la mayoría de ellos en la década de los 70 y, al final, el origen de estos proyectos era el mismo que se ha debatido también aquí de cara al futuro y es apoyar en

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · EL ENFOQUE DE LOS PROMOTORES Y OPERADORES EN LOS PROYECTOS FUTUROS
ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE

la financiación o a la Administración como una alternativa, como una vía de eficiencia y de gestión y de permitir la construcción y la inversión en ciertos activos que, o bien por restricciones económicas, como eran las que había en aquel momento, no se podían desarrollar. Y, lo que hizo el Estado, fue desarrollar una legislación adecuada que permitiera un marco jurídico necesario y estable con el que atraer a inversores privados. Y, a partir de ahí, se posibilitó la inversión de ciertas vías de alta capacidad que en aquellos momentos eran necesarias y que, con el tiempo y bajo la gestión y la historia que hemos podido comprobar, creemos que ha sido una forma muy eficiente de gestionar la demanda y de gestionar esas carreteras, pero sobre todo de permitir desarrollar las regiones o aquellos ámbitos de influencia de esas vías, de esas carreteras, y eso es algo a destacar pues cuando hablamos de la promoción de infraestructuras nos centramos más en la construcción o en la financiación, pero obviamos o no profundizamos tanto en las consecuencias o ventajas que esas inversiones producen. Y es no solo adelantar inversiones necesarias, sino permitir el desarrollo de regiones, el desarrollo de un país, centrándose en esas infraestructuras que en muchos casos son necesarias o, aun no siendo necesarias, permiten una potenciación de las industrias, de las comunicaciones y de la calidad de vida de las personas que están en esa área de influencia.

Una clara muestra, por ejemplo, son las autopistas de peaje. Nosotros gestionamos autopistas principalmente en el norte de España, en Galicia, en la comunicación de Asturias con León y también la AP-1, que ahora comentaremos, por ser uno de los activos que van a revertir. El primero de los activos a revertir de estas infraestructuras ya ha confirmado lo que conocíamos, y es la posición actual de la Administración, donde una idea es levantar los peajes en esa carretera y hacer las necesidades de inversión que son necesarias para adecuar la vía a los estándares actuales y para mejorar la conectividad que tiene. Nosotros hemos estado operando esa vía a lo largo de muchos años y entendemos que ha sido algo positivo para la región y positivo también para España.

Dentro de esto, como decía, un poco más general y no tanto en particular, el sector y lo que es la programación y la inversión en concesiones e infraestructura permite una alternativa a la gestión pública, a la gestión directa de esas carreteras, y una mejor y más eficiente manera de gestionar una serie de riesgos, que algunos de ellos se han comentado también. Básicamente se ha hablado de la gestión de la financiación, del riesgo construcción, del riesgo demanda, pero también hay otros riesgos, como es el riesgo de la tarifa a la demanda. Tenemos experiencias, no solo con España, sino también en otros países donde una gestión privada, o bajo la gestión privada, es más sencillo y más fácil el hacer unos sistemas automáticos de actualización del tráfico que puedan evitar problemas. Como hemos visto, por ejemplo en Estados Unidos, donde, al no tener esos mecanismos automáticos, provoca que a lo largo del tiempo los ingresos no vayan creciendo de manera suficiente y eso hace que la necesidad o la capacidad para conservar y mantener esas autopistas no sea suficiente.

Bajo una gestión pública al final es difícil ese automatismo, ese subir las tarifas recurrentemente. Mientras que bajo un paraguas de un contrato concesional a largo plazo, con un mecanismo estable, queda fuera de discusión y sale fuera del debate, con lo cual se permite mantenerlo.

Esta gestión por mecanismo de los contratos concesionales y este paraguas entendemos que se puede utilizar no solo para la construcción de nuevas vías, sino fundamentalmente para algo que también se ha comentado que es una necesidad, y es la conservación y el mantenimiento. Con un contrato concesional se permite no solo realizar esa inversión, sino también conservar y mantener de manera adecuada las vías de alta capacidad. En España, y ahí el Secretario General también lo ha mencionado, por ejemplo, hay un déficit importante y claro en las inversiones de mantenimiento. Normalmente centramos las discusiones en las nuevas carreteras, en las nuevas vías, sin embargo, donde tenemos un déficit claro es en la conservación y mantenimiento de esas vías. No es solo construirlas,

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · EL ENFOQUE DE LOS PROMOTORES Y OPERADORES EN LOS PROYECTOS FUTUROS
ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE

sino luego hay que mantenerlas, hay que ampliarlas, hay que hacer nuevos enlaces, nuevas conexiones. Y esa es la parte que normalmente no se piensa en una concesión para ese tipo de inversiones, ese tipo de gastos de mantenimiento y conservación, que sin embargo entendemos que es un mecanismo igualmente eficiente, incluso un mecanismo más eficiente. Lógicamente, eso además va a ir conjugado con unos peajes distintos. Puede ser unos peajes blandos, con unos peajes más ligeros, porque no hay una inversión que recuperar, no hay una inversión que amortizar, pero sí permite continuar manteniendo de una manera adecuada las vías que están en explotación.

Eso entendemos que es compatible y que es viable hacerlo. Esos contratos de conservación, contratos de construcción, de ciertos enlaces, a la vez que se hace mediante un peaje blando o financiados mediante un peaje blando y liberando recursos de la Administración, que pueden ser dedicados a otras cosas.

En ese sentido, entendemos que el contrato concesional es la forma más adecuada para el mantenimiento de esas carreteras, y no solo eso, sino también para la gestión de la demanda.

Hay unas diferencias; cada día tienen sus particularidades, pero tenemos en España ahora mismo problemas. Por un lado, vías donde hay un déficit de conservación, y hay también otro problema fundamental, que es sobre todo el problema de congestión, problema de vías donde la capacidad ya está saturada, principalmente en las entradas de las grandes ciudades, donde el flujo es mayor y donde más necesarias son esas inversiones. Mediante estos mecanismos, mediante la introducción de un peaje, ya sea un peaje blando o un peaje dinámico con capacidad para modular el peaje en función de las necesidades en función de tramos horarios o del volumen de tráfico que exista en cada momento, podemos gestionar la demanda y con ello los recursos, pudiendo utilizar y facilitar el uso de las vías de alta capacidad o de otras alternativas en función de las necesidades o del uso que a esas vías estén dando los clientes, mediante una gestión activa de ese peaje. Es algo que creo que se

conoce muy bien por la experiencia de otros países, pero que en España no ha sido muy activo. Creo que entendemos que debería ser una fórmula que se debería empezar a implantar, para, como digo, dar solución a esos dos problemas, porque existe una tendencia a ver el peaje como alto, duro o elevado.

Desde mi punto de vista, y España creo que no es una diferencia, hay un modelo histórico de esas concesiones que en los años 70 lanzaron; luego hubo una nueva red de concesiones más moderna, de autopistas, pero sin programación o planificación a medio y largo plazo, y con cierta diferenciación regional, con regiones que han tenido autopistas, pagando peajes y que se han desarrollado de una manera distinta unas a otras. Posteriormente, el modelo cambió hacia la inversión en autovías que eran necesarias pero que se financiaron por parte de la Administración directamente y no a través del peaje, generando un hábito por parte de los usuarios a su utilización sin tener que hacer un pago directo, al ser un pago a través de impuestos. Cambiar ese hábito parece que es difícil y lo que se ha generado es una dispersión regional, donde hay regiones que siguen manteniendo esos peajes históricos para mantener esas infraestructuras y amortizar esas inversiones que en su día pudieron hacer, y hay otras regiones en las cuales no se está haciendo. Y es ahí donde, de cara al futuro, sí que parece que tiene sentido actuar y programar, permitiendo que haya una mayor unificación, que se mantengan los peajes, que se permita la introducción de otros peajes blandos que permitan esa conservación, mantenimiento, modulación de la gestión del tráfico y que a la vez nos ayude a sufragar ese gasto por parte de quien lo utiliza, por parte de quien gasta esa carretera, por parte de quien contamina, y no por parte de todo el resto de ciudadanos, que a través de los impuestos están sufragando el uso de esas carreteras a diferencia de otras infraestructuras, como pueden ser los aeropuertos o los puertos, donde al final hay unas tasas, un pago por uso, como costumbre o hábito que nadie discute.

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · EL ENFOQUE DE LOS PROMOTORES Y OPERADORES EN LOS PROYECTOS FUTUROS
ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE

El problema, como decía, es un problema histórico, pero que resulta necesario cambiar y actuar.

En particular, bueno, se ha hablado, en el corto plazo hay varias actuaciones. Una es el PIC que se ha mencionado. Otra es la privatización o la licitación de los diferentes concursos, de los que José María nos ha hablado extensamente. Pero aún en los proyectos más a corto plazo entendemos que lo que hay que hacer es una planificación más a largo plazo, más ambiciosa, intentando dar un nuevo enfoque al pago por uso, al pago y al mantenimiento de las carreteras, de las vías de alta capacidad en España. Eso pasa por una gestión privada, donde hay una combinación y transferencia de riesgos adecuada al sector privado, de forma que se permita atraer a los inversores que son eficientes y pueden aportar su experiencia y aportar sus recursos, no solo para financiar esas obras, sino también para mantenerlas y gestionarlas de forma adecuada. Hay mucho conocimiento y entendemos que eso es algo que es necesario.

Pascual Fernández

Muy bien, muchas gracias Alberto. Ahora, Francisco Clemente, Director Financiero de CINTRA, nos va a presentar su visión sobre este tema.

Francisco Clemente. CHIEF FINANCIAL OFFICER CINTRA

Muchas gracias, Pascual.

Lo primero, agradeceremos la invitación a participar en estas interesantes Jornadas. En segundo lugar, para aquellos que no nos conocen, Cintra es, dentro de la división de infraestructuras de Grupo Ferrovial, la división de autopistas. Desde el 2004 al 2009 estuvimos cotizando en el IBEX y, en la actualidad, tenemos 27 concesiones en 7 países; gestionamos un volumen de inversión en activos de aproximadamente 20 millones de euros y el consenso de analistas que sigue la cotización de Ferrovial nos asigna un peso del 65% en la valoración, lo que equivale a que aportamos 9.000

millones de euros de su capitalización (14.000 Millones €).

Nuestra experiencia en el ámbito de las autopistas de peaje arranca en el año 68 con la Bilbao-Behobia, por lo que estamos en este negocio desde hace más de 50 años y nuestra experiencia internacional se enmarca dentro de los últimos 25. En la actualidad, el 90% de nuestro valor está en autopistas en Norteamérica, y aun siendo muy importante el corredor de Dallas-Fort Worth, lo es mucho más la 407 ETR en Toronto (Canadá).

Habiendo hecho ese preámbulo, mi intervención intentará explicar, (i) por una parte **“las cosas que se están haciendo y no se deberían hacer”**, para lo cual me voy a apoyar tanto en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras, el PIC, como en las radiales, en la potencial re-licitación de las radiales, y (ii) por otro lado **“qué es lo que creemos en CINTRA que no se está haciendo y que se podría hacer”** y que haría que los problemas que tiene el sector tuvieran una mejor solución. Respecto a esto último, las posibles acciones para resolver la congestión, que es uno de los mayores problemas que van a tener las sociedades desarrolladas, y que algunos países en desarrollo lo tienen ya. Para ilustrarlo me voy a apoyar en nuestra experiencia en la gestión de las *‘managed lanes’* en el corredor de Dallas-Fort Worth, donde llevamos más de cuatro años operando autopistas de esa tipología.

Sin más preámbulo, comienzo con el Plan de Inversiones de Carreteras.

No me voy a extender en esta transparencia, dado que mis predecesores ya lo han hecho y con muchísimo más criterio que yo. Simplemente la utilizaré para ubicarnos sobre qué estamos hablando. Es un plan que contempla entre 20 y 30 proyectos, con 5.000 millones de inversión, y donde ya hay dos proyectos anunciados. Con posterioridad vendrán hasta 8 proyectos más con diferente tamaño y complejidad.

El primer comentario que querría hacer es que, en mi opinión, estos proyectos han despertado un apetito significativo en el sector. Ahora bien, sin entrar en las

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · EL ENFOQUE DE LOS PROMOTORES Y OPERADORES EN LOS PROYECTOS FUTUROS
ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE

bondades, que sinceramente creo que las tienen, quisiera centrarme más en los retos o en los problemas que pueden suponer el lanzamiento de esos proyectos. Sobre todo desde el punto de vista de su financiación, que es el área en la cual me muevo mejor. Para lo cual voy a intentar entrar en algunas consideraciones que entiendo pueden ser importantes a la hora del éxito final de este programa, con independencia de cuáles sean las características, los proyectos que finalmente se lancen, y en el momento en el cual se liciten.

Asumiendo que se va a hacer lo que se ha anunciado hasta ahora, el primero de los problemas que entiendo puede suponer una restricción clara al éxito final de estos proyectos es “el indicador de demanda”. Un nuevo concepto, que entendemos que ha tenido su origen en la Abogacía del Estado, con el objetivo de querer asegurarse la transferencia de riesgo operacional. Como digo este concepto es algo nuevo, y no lo hemos visto ni en España, ni tampoco fuera de ella. Entendemos que la forma en la cual se está diseñando este indicador de demanda, no es otra cosa que una reducción en el pago por disponibilidad, para el caso en que haya tráficos por debajo de los esperados. Esto añadirá un claro componente de incertidumbre. Si su diseño final lo que hace es transferir el riesgo de bajada, pero no recoge la transferencia de las subidas (riesgo asimétrico), se producirá un claro efecto penalizante, lastrando enormemente la posibilidad de colocar los proyectos, al menor precio posible.

El segundo punto en que quería detenerme es el **riesgo expropiatorio**. Al parecer la intención de la Administración es transferir al menos una parte de este riesgo, (a partir del 250% sobre la estimación inicial). Por experiencia, creemos que va a ser un problema adicional de impacto incierto. Ha habido amargas experiencias en las radiales, con sobrecostes que de media han superado seis veces las estimaciones iniciales, pero que en algunos casos han llegado a ser 20 veces más de lo que se esperaba. Estas experiencias harán que aquellas entidades financieras que han sufrido este riesgo, y por lo tanto aquellos comités de crédito que ya lo han visto, se negarán a asumirlo de

nuevo. Además para los sponsors que han sufrido y han llegado a perder todo su equity, será muy complicado que entren de nuevo. No digo que no se vaya a conseguir, pero va a ser un punto muy complicado de superar. En algunos casos, incluso si el riesgo se acepta y acaba residiendo en el sponsor, algunas entidades financieras entenderán que no todos los sponsors serán elegibles para asumir ese tipo de riesgo, en determinados proyectos.

Los proyectos que más preocupan en este aspecto son los de mayor tamaño y los que están en entornos urbanos. Las modificaciones legales no han solucionado completamente este riesgo y, en nuestra opinión (y en la de nuestros asesores legales), subsisten incertidumbres respecto al coeficiente de localización y a la valoración de la indemnización, que tendrían que incluir en sus opiniones legales.

Paso ahora a comentar otros tres puntos, que aunque crea que son de menor entidad, pueden añadir ruido adicional al éxito final de los proyectos. El primero es **la participación de BEI**. Aquí, y este comentario es una opinión personal, creo que la participación del BEI en proyectos grandes es posible que sí aporte, pero en proyectos pequeños en los que el BEI va a tomar participación entre el 40 o 50%, (y estoy pensando en proyectos de 150 o 200 millones de €, en los que el BEI va a tomar la mitad, dejando tickets muy pequeños), puede ser un grave problema para la sindicación exitosa de esas operaciones. Además, los contratos entre prestamistas, (los famosos ‘intercreditor agreement’, con el BEI) suelen ser bastante complicados. Estoy seguro que algunas entidades que están aquí saben perfectamente de lo que estoy hablando. No digo que para proyectos grandes no sea una ventaja, pero en los pequeños la participación del BEI puede ser una ventaja más para la Administración en términos de coste, y un engorro para los sponsors y eventualmente para los prestamistas.

El segundo aspecto a considerar sería el **apalancamiento limitado**. Esto conecta con el comentario anterior que he hecho sobre el “indicador de demanda”, dado que en ausencia de éste, si fueran proyec-

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · EL ENFOQUE DE LOS PROMOTORES Y OPERADORES EN LOS PROYECTOS FUTUROS
ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE

tos de “pago por disponibilidad” puros, la medida que limita el apalancamiento a un 20-80 restringiría mucho el apetito y el valor. En mi opinión, creo que estos proyectos se podrían apalancar más. La Administración podría estar pensando en un 20-80, pero nosotros hemos visto proyectos que han estado por encima del 90%. Esto supone peor precio final para el proyecto, y para la Administración en último caso. Hay que añadir a todo ello lo ya dicho respecto al riesgo de expropiaciones.

Y por último, la **cláusula de progreso**. Esta cláusula se ha incorporado en la nueva Ley de Contratos. En Cintra hemos tenido ejemplos negativos en alguno de los antiguos activos que tenemos todavía en cartera en España y sinceramente es una cláusula que nos deja en una situación muy incómoda. El problema es que si se activa esta cláusula, y afecta negativamente en más de un 5% del negocio de la compañía, anteriormente se cubría con una cláusula de reequilibrio. En la nueva Ley se ha eliminado, y habilita al concesionario a desistir. Pero ¿qué significa desistir? Pues legalmente no está nada claro. Aparte de entregar las llaves de la concesión, la contraprestación no es clara en la ley. Por ello creemos que la administración debería hacer un esfuerzo por clarificar en los pliegos para saber exactamente cuál sería la indemnización (si la hubiera). Esto puede afectar por supuesto, a la percepción que tengan los prestamistas y desde luego los proveedores de equity de estos proyectos.

Si pasamos ahora a analizar una potencial desinversión del Estado en las radiales, (me salto esta transparencia que describe los proyectos, debido a que ya ha sido mejor explicada de lo que yo pueda hacer aquí), se trata de analizar una **potencial licitación de las nueve radiales**. Para ello nos justaría señalar qué tipo de ajustes harían más atractivo un potencial proceso de licitación de estas autopistas, en base a la experiencia que hemos acumulado a lo largo de muchos años en muchos procesos de este estilo en el resto del mundo.

Lo primero es definir, claramente el perfil del riesgo. Son proyectos que no tienen riesgo de construcción ni

de expropiación. Tienen un histórico de tráfico largo, algunos de ellos bastante contrastados, sobre todo en periodos de crisis, que es cuando las agencias de rating y los prestamistas ubican los análisis de sensibilidad, con lo cual claramente es un punto positivo adicional. Sin embargo no querría dejar de añadir algo que ya se ha dicho aquí, en relación a la M-50. Esta infraestructura ha sido la gran desconocida de estos proyectos y saber si el mantenimiento de la M-50, (y como operadores de la R4 somos muy conscientes de lo que vale operar y mantener la M-50), va a estar dentro del ámbito del alcance de esa potencial venta es clave para definir el valor de dichos activos.

Por último la libertad tarifaria, que lo ha mencionado mi antecesor de pasada. Estamos convencidos de que los corredores de estas concesiones están lejos de su tarifa óptima, es decir aquella que maximiza los ingresos. Eso quiere decir que la posibilidad de que algo nuevo en este país, que ya se está implantando en otros con mucho éxito, a través de la actuación sobre tarifas flexibles en términos no solo de segmentos de la infraestructura, sino también de tramos horarios, permitiría optimizar mucho mejor los ingresos. Teniendo en cuenta que todas tienen rutas alternativas libres de peaje y con calidad, el usuario tomaría una decisión soberana sobre si paga o no por no tener congestión, que es de lo que se trata cuando estás teniendo una alternativa de peaje a otra que está libre de peaje.

Finalmente, creo que la abundancia de liquidez es otro atractivo que va a ayudar al éxito de estos procesos. Creo que este es el momento de mayor liquidez que recuerdo en 30 años de profesión, y sospecho que hará que los precios alcancen niveles importantes.

Por todo ello, creo que si se hace bien el diseño del alcance de los proyectos, las posibilidades de creación de valor son altas y se podría maximizar el precio de estos activos.

Quiero terminar con un par de transparencias con las cuales nosotros nos sentimos muy identificados. Creemos que es algo que solo se está haciendo en tres

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · EL ENFOQUE DE LOS PROMOTORES Y OPERADORES EN LOS PROYECTOS FUTUROS
ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE

corredores en Estados Unidos, y no existen en el resto del mundo. Me refiero al concepto de *managed lanes*. De esos tres corredores solo hay dos operadores privados, Transurban y nosotros, y en concreto Cintra está operando más kilómetros y mucho más tráfico de lo que ahora está haciendo Transurban.

Por ello las conclusiones que les voy a comentar son de primera mano, en una nueva tipología de infraestructura, y en un mercado como el americano.

¿De qué se trata? Bueno, es lo que mencionaba al principio, se trata de **"hacer cosas que no se están haciendo y que se deberían hacer"**, y que mejoraría muchísimo lo que en nuestra opinión es uno de los problemas que tienen las grandes urbes a nivel mundial que se llama congestión, sobre todo en áreas urbanas de altos crecimientos. Hay ejemplos muy significativos en Estados Unidos, pero los hay también en Sudamérica, en Asia, en Europa, y por supuesto los hay claramente en España. En realidad son carriles de peaje dinámico (la tarifa cambia cada 5 minutos), dentro de un corredor en el cual hay ya carriles libres de peaje. Son carriles con peajes dinámicos, y lo que estamos es dando una alternativa al usuario de poder comprar un viaje con una estimación de tráfico y de tiempo perfectamente previsible.

¿Qué es la congestión? Es el problema global más importante que tienen estas infraestructuras y que está generando problemas medioambientales, económicos, sociales, y que está afectando al PIB de los corredores donde existe, generando emisiones de CO2 muchísimo más altas de las que tendrían con niveles de tráfico mayores. Se va a agravar en el futuro, las grandes urbes están creciendo y lo seguirán haciendo. Para finalizar, todo este problema se genera en un entorno de escasez de fondos públicos para invertir en infraestructuras.

¿Por qué las *'managed lanes'* es una solución? Porque aumentar la capacidad no lo es. El aumentar carriles y carriles no va a hacer que la congestión se elimine sino al revés, se potencia la congestión. Lo que hay que hacer es gestionar bien la capacidad que tene-

mos. El problema que conlleva una congestión es que no tiene alternativa. Cuando llegas a un atasco no tienes cómo evitarlo. Si cuando te encuentras un atasco tienes cómo salirte de ahí, vas a mejorar la fluidez, y por lo tanto el nivel de tráfico de los carriles libres de peaje y con ello vas a acelerar el flujo en los carriles *'managed lanes'* o de peaje.

Las *'managed lanes'* ofrecen una opción libre de congestión todas las horas del día, y en cualquier circunstancia y son la única solución que permite maximizar ingresos y hacer que los fondos públicos escasos se dediquen a otra cosa que no sea el aumentar carriles, aumentar capacidad y, como digo, a no solucionar este problema.

Por último, me gustaría explicar cómo se financian. No solo hay que hacer una nueva definición concesional, sino también hay que hacer un esfuerzo en definir una nueva estructura financiera.

¿Cómo se están haciendo en Estados Unidos? Pues a través de dos vías:

- Mediante préstamos TIFIA. TIFIA es una agencia federal, que canaliza préstamos subordinados a largo plazo. Las características de los préstamos TIFIA son (i) subordinados, por lo tanto, los prestamistas están mucho más cómodos y están dispuestos a aceptar apalancamientos mayores (ii) más baratos, básicamente los préstamos TIFIA se hacen a precios de los bonos del tesoro americanos más un punto básico, y (iii) sobre todo, y muy importante, muy flexibles en el periodo de amortización y además permiten capitalización de intereses. Todo ello hace que TIFIA sea un prestador de fondos barato y paciente. Esto le da mucho confort al prestamista senior y hace que proyectos que no se podrían financiar, así se logren financiar.
- Estos préstamos subordinados se complementan con préstamos senior, que pueden ser o pueden no ser exentos de impuestos. En Estados Unidos lo son. En España Audenasa (ITINERE) es la única emisión viva de préstamos exentos de impuestos.

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · EL ENFOQUE DE LOS PROMOTORES Y OPERADORES EN LOS PROYECTOS FUTUROS
ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE

Personalmente pienso que es un fantástico negocio para la Administración, porque a pesar de lo que eventualmente pueda parecer que son una subvención, que lo es, y que pueda tener un coste, al final son muy rentables para la Administración. ¿Por qué?

- Porque tener un nuevo mercado de bonos exentos de impuestos en entornos de incertidumbre sobre políticas fiscales, es muy apreciado por los inversores.

- Además (ii) a través de estos bonos se pueden financiar proyectos que de otra forma no se podrían llevar a cabo,
- (iii) se generan impuestos directos e impuestos indirectos,
- (iv) y el balance fiscal para el Estado es positivo.

Muchas gracias por su atención.

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · LA FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS. DIFERENTES ALTERNATIVAS.
UN ENFOQUE ACADÉMICO · JULIO GÓMEZ-POMAR

LA FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS. DIFERENTES ALTERNATIVAS. UN ENFOQUE ACADÉMICO

Julio Gómez-Pomar. IE BUSINESS SCHOOL

Muy buenos días a todos. Muchas gracias al Colegio de Economistas de Madrid y al Consejo General de Economistas por la invitación.

Cuando oigo hablar de los problemas que plantean los pliegos del PIC todavía tengo la inercia de querer contestar, pero me voy a disciplinar y me voy a centrar en lo que es mi nuevo papel y, por lo tanto, ahora corresponde a otros resolver los problemas que tienen los pliegos en relación con las expropiaciones o los que puedan tener con la transferencia del riesgo de demanda, temas todos ellos apasionantes.

Me encargó Pascual Fernández que hiciera un repaso sobre la financiación de las infraestructuras, e intentar dar una visión desde el punto de vista de la teoría o de la academia.

Una de las primeras cosas a las que voy a hacer un repaso es a la forma en la que se financian las infraestructuras ferroviarias, las infraestructuras portuarias, las aeroportuarias y las viarias. Como ya se ha dicho, partimos de una situación muy curiosa, y es que mientras que hay una plena aceptación y no hay ninguna discusión respecto a que la financiación de las infraestructuras ferroviarias o portuarias o aeroportuarias se haga mediante un pago por uso, luego veremos a través de qué mecánica, sin embargo, hay un componente más emotivo, por decirlo de alguna manera, en las infraestructuras viarias, y se ve una gran dificultad en que se entienda y se analice la característica del pago por uso en las mismas.

También es curioso según el tipo de infraestructuras que la actitud con respecto al pago es muy distinta. Nosotros hacemos tres grandes bloques: infraestruc-

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · LA FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS. DIFERENTES ALTERNATIVAS.
UN ENFOQUE ACADÉMICO · JULIO GÓMEZ-POMAR

tura de transporte, que mejoran o que igualan las oportunidades de las personas, infraestructuras de telecomunicaciones, que básicamente nos brindan una inmensa eficiencia, e infraestructuras como las sanitarias, educativas y otro tipo de *utilities* que nos mejoran el bienestar. Pues bien, la actitud con respecto al pago de estas infraestructuras es muy diferente. Nadie discute que hay que pagar por las infraestructuras de telecomunicaciones, que nos proporcionan datos a gran velocidad, pero si hablamos de infraestructuras educativas o de infraestructuras hospitalarias y demás, ya la mente se nos configura de otra manera.

Luego, hay un conjunto de aspectos, digamos no racionales, que afectan mucho a cómo debe ser la financiación de las infraestructuras.

Voy a hacer solo dos comentarios sobre datos para poner de manifiesto también un problema que es el impacto de la crisis, que señalaba José María, y que es la fuerte caída que ha habido de la inversión, y que ha habido consiguientemente en la inversión pública. Ello verdaderamente requiere que aparte de las decisiones de carácter conceptual, hay decisiones de carácter coyuntural, que deberíamos tener muy presentes.

Si miramos los datos de Eurostat de la formación bruta de capital en España, podemos decir que en el año 2006 estamos hablando de un 31,1% del PIB y que en el año 2016 o 2017, ya después de haber habido una recuperación, estamos en el 20% o en el 20,6%. Es decir, ha habido una caída de más de 11 puntos porcentuales. Bien es cierto que si miramos la media de la Unión Europea de 2017, estamos hablando del 20,1%.

¿Qué representa la inversión pública respecto del total? Pues en 2016 y 2017 es el 1,9% del PIB, mientras que del 1970 al 2016 el promedio fue del 3,3%, es decir, estamos hablando también de una caída muy fuerte en lo que es la inversión pública. Y hay un dato que me parece especialmente significativo, y es cómo se ha comportado la inversión pública en el ajuste del déficit. Tomo aquí una cita de Pérez y Solera del

Boletín del Banco de España de 2017, donde señala que mientras que la inversión pública representa algo menos del 10% del gasto primario del Estado, ha sido el responsable del 60% del ajuste del déficit público, es decir, la contracción que se ha producido en la inversión para conseguir adaptarnos mejor o peor a las sendas del protocolo del déficit excesivo, ha sido tremenda.

Entonces, ello nos pone delante de la cuestión de que no solo desde el punto de vista conceptual son buenos los modelos de pago por uso y es buena la concesión como un acelerador de las inversiones, sino que desde un punto de vista coyuntural es más que necesario para recuperar niveles altos de inversión, tanto por el efecto que tiene en la oferta para el crecimiento como en la demanda, por la creación de PIB.

Me voy a referir del total de financiación de las infraestructuras, como decía más a la financiación de las infraestructuras viarias. Las infraestructuras viarias, a la postre, son las que afectan a un mayor número de personas.

Hay un primer punto que a mí me gustaría también dejar claro, y no quiero entrar en demasiados tecnicismos. Desde el punto de vista de lo que son los bienes que proporciona directamente el Estado -hablamos de infraestructuras-, si bien mediante contratos de construcción o a través de concesión; podemos decir que las infraestructuras de transporte no tienen ese concepto de bienes públicos puros, y permítanme un poco la digresión aquí. Es decir, en una infraestructura de transporte, se puede excluir del consumo a unos o a otros, y el consumo por parte de uno en un supuesto de congestión evita el consumo por parte del otro. Pero solo el primer elemento, el que podamos aplicar el principio de exclusión, nos lleva a que la teoría dice que desde el punto de vista de la equidad, es oportuno cobrar a aquel que se beneficia especialmente del consumo de un determinado bien.

Dadas estas características, y a mí me interesa insistir en este punto, es más equitativo cobrar por el uso de una infraestructura que no financiar esta infraestructura.

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · LA FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS. DIFERENTES ALTERNATIVAS.
UN ENFOQUE ACADÉMICO · JULIO GÓMEZ-POMAR

tura con cargo a impuestos. Cuestión distinta serían los problemas de eficiencia que pudieran surgir a la hora del coste de la exclusión o diseñar modelos de precios, pero, en fin, no quiero hacer una incursión demasiado excesiva en la teoría de la Hacienda Pública, pero sí me interesa poner de manifiesto el que frente a ese concepto que es más equitativo financiar con cargo a impuestos, pues no, la teoría dice que es más equitativo cobrar un precio igual al de mercado, o por debajo del de mercado, que iguale el coste de producción o por debajo del coste de producción, según las características, pero cobrar un precio para el que se beneficia particularmente de esta situación.

En el caso de las infraestructuras ferroviarias, y voy haciendo un poco ya el recorrido de las distintas infraestructuras, la fórmula fundamental que tiene de financiación es el pago de cánones, cánones además que como se han visto, han crecido a lo largo de los últimos años de una manera muy significativa. Aparte de los cánones, es verdad que hay transferencias públicas, transferencias corrientes y transferencias de capital, y que también el ADIF Alta Velocidad tiene la capacidad de endeudarse y, por lo tanto, de obtención de recursos.

Pero si nosotros miramos lo que son los servicios de alta velocidad comerciales, lo que paga Renfe de cánones al ADIF, permite en todo caso mantener que la alta velocidad en promedio sigue teniendo un margen positivo, es decir, la alta velocidad en promedio es capaz de hacer frente a los costes de operación que le traslada ADIF.

Cuestión distinta son las obligaciones de servicio público, las obligaciones de servicio público, los servicios de cercanías y los servicios regionales digamos que básicamente un 50% lo tiene que asumir el Estado y esto es plenamente admisible en todos los países, pero cuando hablamos de alta velocidad, Renfe soporta la totalidad de los cánones de mantenimiento que le fija ADIF y además tiene un margen positivo. Esto significa que el precio del billete que paga cada usuario recoge plenamente el coste de uso

de la infraestructura, por lo que podemos decir que lo que son los transportes de los servicios comerciales de alta velocidad hay un pago por parte del usuario.

Si nos movemos a lo que son las infraestructuras portuarias, tenemos un modelo diferente, pero acabamos en una solución muy, muy parecida. Saben ustedes que hay una autoridad, Puertos del Estado, y luego las autoridades portuarias. Las autoridades portuarias pagan un *fee* de un 4% a lo que son Puertos del Estado y se financian mediante el pago de tasas por la concesión que hacen del dominio portuario a las distintas empresas que allí se sitúan.

Para 2018, la previsión de ingresos del sistema portuario es de 1.089 millones de euros y tiene una previsión de 191 millones de beneficios. Aquí, igualmente, las empresas que operan que pagan estas tasas trasladan las tasas a sus clientes. Hay por tanto un sistema de pago por uso que financia todo lo que es el sistema portuario.

En el sistema aeroportuario, con una mayor complejidad, pero acabamos teniendo el mismo sistema. Hoy día la fijación de las tasas en el sistema aeroportuario viene marcado por el DORA, el Documento de Regulación Aeroportuaría, más las tasas que fija la ley. Pero el Documento de Regulación Aeroportuaría viene a decir algo como lo siguiente: usted puede repercutir a los pasajeros una cantidad equivalente a lo que necesita para recuperar la inversión y retribuir al capital y resarcirse del endeudamiento más sus gastos operativos más sus amortizaciones, y esto, dada una tendencia de lo que pensamos que van a crecer los pasajeros, dividido por el número de pasajeros, da la cantidad máxima que usted puede repercutir sobre un pasajero, que se mueve a grandes rasgos, sin afinar, entre 10 y 11 euros por viajero. Y luego, estos 10 u 11 euros por viajero se distribuyen en una modalidad enorme de tasas que se cobran directamente a las compañías aéreas por distintas actividades: por el uso de pistas, por aparcamientos, por, en fin, multiplicidad de hechos. Estas tasas las compañías aéreas se las repercuten a los usuarios hasta las cantidades que hemos determinado. Luego, estamos con todas las

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · LA FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS. DIFERENTES ALTERNATIVAS.
UN ENFOQUE ACADÉMICO · JULIO GÓMEZ-POMAR

complejidades que queramos contar, pero, nuevamente, ante un modelo pleno de pago por uso por las instalaciones aeroportuarias.

Y vamos ahora a la financiación de las carreteras. Ahí también hay una primera cuestión que aunque está presente en el debate, yo creo que es oportuno también aclararlo. Hay que distinguir entre el modo de financiación y el modo de gestión son cuestiones diferentes que en algunos casos se mezclan. Nosotros tenemos tres modos de financiación, la financiación presupuestaria, la financiación extrapresupuestaria por el usuario o algún tipo de financiación mixta, y podemos tener una gestión directa del Estado o una gestión indirecta a través de un particular.

Y si nosotros miramos ahora dentro del propio sistema de cómo funciona el Ministerio de Fomento, nos encontramos con una yuxtaposición de los distintos modelos, es decir, hay carreteras que se financian directamente por el presupuesto y que se gestionan por el Ministerio de Fomento. Luego hay otras, las vías de primera generación, que se gestionan en un régimen de concesión, se pagan presupuestariamente, pero con un peaje en la sombra. Luego hay otras que se pagan con cargo al presupuesto, en régimen de pago por disponibilidad, como la Benavente-Zamora. Es decir, tenemos ahí una amalgama en la que se cruzan los modos de financiación con la gestión pública, con la gestión privada, y yo creo que es importante que no mezclamos una cosa con otra, porque se pueden establecer sistemas de pago por uso con gestión pública y sistemas de pago por uso con gestión privada, es decir, uno puede mantener la preferencia por la gestión pública aplicando un sistema de pago por uso o puede, si considera que la gestión privada es más eficiente, dar el paso del pago por uso y de la gestión privada, pero no debería rechinar una gestión de pago por uso con la gestión pública, que es muy probablemente lo que durante un tiempo nos vamos a encontrar con SEITSA a través del sistema de las radiales.

Hay otros dos tipos de cosas en los que yo creo que el conjunto de los académicos está de acuerdo cuando hablamos de las infraestructuras viarias. En primer

lugar, que hay una serie de costes externos, que son los costes de contaminación, los costes de congestión, de accidentalidad, del ruido, etcétera, y luego una serie de costes internos, desde el desgaste de la capa de rodadura o el mantenimiento de los taludes o las señalizaciones, etcétera.

En general hay un cierto acuerdo que los costes externos deberían ser financiados mediante la imposición de impuestos especiales o impuestos sobre los consumos. Aquí hay mucho camino por recorrer, yo creo que la imposición, los impuestos especiales, digo camino por recorrer, no en el sentido de subir los impuestos, porque ya veo algún gesto..., digo que hay muchas posibilidades de adaptar el sistema de los impuestos sobre consumos específicos a la realidad o a la variedad de hoy día de cuánto coste externo se genera, qué emisión hay, qué tipo de coche es, etcétera, es decir que tenemos mucha capacidad de actuar sobre ese punto. Y todo lo que son los costes internos trasladarlos a un pago por uso.

Yo, para ser preciso en las cosas, he recogido una serie de puntos por enunciados de cómo creo que podría funcionar un sistema de pago por uso. También hay que tener en cuenta, y esto aquí se ha dicho, que la distribución territorial es errática, que la comparación del pago por uso entre España y la Unión Europea no se resiste porque estamos en unos niveles ínfimos, y que al final nuestro sistema de pago por uso es un proceso aquí de acarreo y de amalgama a la que hemos llegado.

En primer lugar, y como decía, habría que dejar a la fiscalidad mediante impuestos especiales o impuestos sobre consumo específicos, la internalización de los costes externos, fundamentalmente de las emisiones. En segundo lugar, incluir dentro del sistema de pago por uso a toda la red de alta capacidad. Yo creo que aquí, en el debate, y se ha dicho, fruto de la distorsión territorial es que tenemos zonas con la misma calidad de vías a través de las autovías que las que hay en otros sitios por autopistas de peaje, por lo tanto, tenemos una asimetría en lo que es la distribución del pago por uso. Por lo tanto, yo creo que un sistema de

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · LA FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS. DIFERENTES ALTERNATIVAS.
UN ENFOQUE ACADÉMICO · JULIO GÓMEZ-POMAR

pago debería afectar a toda la red de alta capacidad. Se debería dejar fuera del sistema al resto de la red cuyo mantenimiento se financia con cargo a impuestos, es decir, todo lo que es la red que no forma parte de la red de alta velocidad o red secundaria.

Yo creo que el sistema de pago por uso debería ser suficiente o fijarse en un nivel que permitiera hacer frente al coste de mantenimiento y cuando hubiese una nueva construcción es verdad que habría que modular los peajes de tal manera que recuperara la inversión, tenga una gestión pública o tenga una gestión privada.

Lo ha dicho todo el mundo, hay que discriminar entre el vehículo pesado y el resto de los vehículos, porque uno de los elementos de coste interno, que es el impacto sobre la capa de rodadura, y lo dicen los informes, y esto está lleno de ingenieros, pues no lo voy a decir, el número de veces si se multiplica por 8, por 16, o de qué manera exponencial según el peso por eje, en fin, el impacto que tiene el vehículo pesado es muchísimo mayor que el otro y hay que ajustar.

Esto me lleva también a que me parece que es una propuesta absolutamente sensata el tener un sistema de diseño flexible de lo que son las tarifas y de lo que es el sistema de precios.

Respecto de las autopistas, qué van a hacer en este año y en los próximos años. Yo mantendría un peaje blando sobre éstas porque estaríamos trasladando una muy mala señal si levantamos los peajes sobre las autopistas que vencen y que se deberían incorporar al conjunto de la red de alta capacidad para su financiación.

Otro tema que es importante es que el sistema de pago por uso debería ir vinculado a la distancia. Aquí entramos en la discusión de si la viñeta, de si la tecnología permite hoy día gravar a toda la red de alta capacidad el seguimiento, yo creo que hay medios tecnológicos suficientes para ir implantando un sistema de pago por uso basado en la distancia y que afecte a lo que es la red de alta capacidad. Además, esta es la línea de la Unión Europea, que ya establece que para

quienes tengan establecidos los sistemas de pago por uso, se vayan uniendo a esta fórmula.

Creo que también es posible que haya una participación del Estado y de las comunidades autónomas en la financiación en el pago por uso de la red de alta capacidad, no digo que haya que repercutir la totalidad del mantenimiento, sino que se pueda hacer un sistema de desenganche progresivo donde en un primer momento Estado y comunidades autónomas pueden participar en un determinado porcentaje en esta financiación y luego salir.

Hay que establecer tasas de congestión en la entrada, no me refiero a la circulación por vías, que bien se ha explicado, sino en la entrada de las ciudades, a mí me parece que las restricciones administrativas son absolutamente discriminatorias e ineficientes y que lo que hay que ir es a un sistema de precios muy flexible, según las horas, según las características, etcétera, y no sistemas administrativos de que los que tengan que ir por una zona no pueden atravesar y los que vayan por otra sí y unos tienen una matrícula y otros tienen otra, yo creo que el conjunto de distorsión que produce el establecimiento de medidas de restricción administrativa es muy alta en relación con el pago de esta tasa.

El modelo, como decía, lo puede gestionar el Estado o se puede gestionar en régimen de concesión, yo soy más partidario del régimen de concesión que del régimen de la Administración. Y luego, creo que se debería cerrar un acuerdo en este sentido. En proyectos que tienen una vida de 30 años no deben tomarse decisiones pensando en un horizonte de los cuatro años que dura una legislatura natural, esto es absolutamente ineficiente. Hay que pactar un modelo y me parece que las bases o los límites del modelo, en lo que la mayoría de los estudiosos de este tema llegan por razones de vida y eficiencia, es a un modelo como el que aquí se ha descrito, este modelo que yo describo lo describen en los mismos términos Fedea, lo describen en los mismos términos muchas de las instituciones que se han acercado, porque, al final, cuando miras y desbrozas un poco te das cuenta que tiene

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · LA FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS. DIFERENTES ALTERNATIVAS.
UN ENFOQUE ACADÉMICO · JULIO GÓMEZ-POMAR

mucha más racionalidad que otro tipo de sistemas. Pero requiere un acuerdo político, porque lo que no se puede es estar aplicando un modelo durante una legislatura para cambiarlo a la siguiente. Esto sí que genera unas distorsiones enormes.

Poco más tengo que decir. En fin, me quedo tranquilo de poder dar una serie de opiniones con un poquito

más de libertad de las que uno puede dar en otras circunstancias, tampoco quiero invitar yo a nadie a que tenga esta libertad, pero, en fin, muchísimas gracias a todos por su atención.

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · LA PARTICIPACIÓN DE LOS FONDOS Y DE LOS BANCOS DE INVERSIÓN EN LOS NUEVOS PROYECTOS ESPAÑOLES · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS · PABLO GONZÁLEZ

LA PARTICIPACIÓN DE LOS FONDOS Y DE LOS BANCOS DE INVERSIÓN EN LOS NUEVOS PROYECTOS ESPAÑOLES

Manuel Beldarrain. MANAGING DIRECTOR MAC-
QUARIE CAPITAL

Buenos días a todos. En primer lugar, muchísimas gracias a todos, a la Universidad Internacional Menéndez Pelayo por organizar este evento. Estamos un conjunto de más o menos expertos en el sector, intentando debatir o comentar sobre cómo está evolucionando y las deficiencias que está teniendo el sector, quizás especialmente enfocado al área de las carreteras, quizá especialmente enfocado a la situación política con los dos nuevos proyectos, PIC y Radiales, después de ocho años de sequía y, por supuesto, la situación actual. Por ello, creo que una justificación bastante simple de por qué, de repente, constituye un tema especialmente interesante.

La posición de Macquarie Capital es distinta al resto de intervinientes. Nosotros no somos operarios de carreteras, ni tenemos una constructora detrás. Solo somos inversores y, fundamentalmente, en proyectos con unas características determinadas, en cuanto a

financiación, retornos, tipos de socios, etc. Alberto se ríe porque sabe que no siempre encajamos.

Entonces, ese tipo de situaciones a nosotros es lo único que nos funciona. No tenemos ese contacto en la operación, ni esa obra intermedia; no tenemos nada más que esa capacidad de gestionar bien una operación, digamos de apuesta o de concurso, a través de un buen socio y de una buena estructura financiera que nos permita prestar normalmente el banco sí son especialmente necesarios, con el objetivo de ofrecer el precio más eficiente que genere a la Administración la mejor de sus alternativas y, por lo tanto, nos elija.

Para ello, Macquarie Capital es conocido como ser un animal con una capacidad de asunción de riesgo razonablemente alta. Trabajamos prácticamente con todo el sector, sobre todo el de la construcción en coordinación con los operadores, y somos capaces de llegar a acuerdos dado que entendernos muy bien el fondo y podemos trabajar en ello. Pero, fundamental, necesitamos poder valorar los riesgos, quizá sea la gran incógnita.

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · LA PARTICIPACIÓN DE LOS FONDOS Y DE LOS BANCOS DE INVERSIÓN EN LOS NUEVOS PROYECTOS ESPAÑOLES · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS · PABLO GONZÁLEZ

Hemos hablado antes de cuáles son los riesgos que tiene el PIC, Paco los ha definido muy bien y uno de ellos, claramente, son las expropiaciones. Ese es un riesgo que no se puede valorar en un contexto histórico, donde hace tres días, que históricamente el problema de las radiales es de hace tres días, los precios se pueden multiplicar entre 6 y 20 veces a lo que figura en el pliego. Pretender trasladar al sector privado, a un inversor financiero, lo que decida hacer un Juez a las afueras de Murcia es bastante complicado; es un riesgo que, como financiero, es muy difícil analizar porque es complicado de valorar y, por lo tanto, de ponerle precio. Luego se pueden buscar acuerdos, tienes socios de compañeros de viaje, tienes constructoras, y al final los riesgos que se quedan en el consorcio hay que negociarlos entre los miembros del consorcio. Pero el miembro financiero sin duda va a tener un problema bastante importante en asumir un riesgo como ese, en el que no tiene capacidad de gestión, ni en coste ni en plano.

En cambio, sí somos capaces de asumir el riesgo financiero de que los tipos suban, bajen y los bancos decidan poner más o menos dinero. Es un riesgo al que estamos acostumbrados, nos podemos equivocar, pero somos capaces de hacer una predicción de por dónde creemos que va a ir, hablando con ellos, centrado el tiro, porque en España, tal y como está diseñado el PIC, desde que ganas la concesión hasta que finanzas, puede pasar entre nueve meses y un año, y entre medias, pueden pasar muchas cosas. En otros países, como Estados Unidos, que entre ganar la concesión y financiar pasan semanas escasas, lo tienes cerrado. Ese es un riesgo que tú tienes, en España lo tienes si transcurre mucho tiempo, pero aun así eso lo puedes gestionar, lo puedes analizar, lo puedes valorar y, por lo tanto, le puedes poner precio. Sin embargo, con las expropiaciones claramente no.

Y, de los demás problemas, el indicador de demanda, como se puede financiar, es bastante trasladable a operador o al socio. Conceptualmente, no está claro por qué está ahí, salvo que sea un problema puramente jurídico. Pero si tienes una reducción de pago por-

que hay que conservar una carretera, tendrá que haber una estimación de uso si va a haber que conservar más la carretera. Pero si es gestionable, la cláusula del progreso desde el punto de vista conceptual también tiene su justificación.

¿Cómo financiero está bien distribuir ese riesgo entre los miembros del consorcio? Creo que sí. Es una discusión compleja, pero se puede realizar.

Y luego hay dos temas. Uno, la seguridad jurídica. Creo, sinceramente, que es muy importante mantener estable la seguridad jurídica. La Ley de Contratos es un avance, pero nada más entrar ya tenemos todo tipo de problemas en su interpretación, todo cotejado.

Creo que ya lo han comentado antes. Por favor, los planes industriales sobre las infraestructuras de transporte no pueden durar tan poco; en cuanto a planes tienen que ser mucho más estables, tienen que tener una continuidad. Cuando un Ministerio tarda dos años en hacer un diseño de una obra para luego sacarla a concurso, no puede resultar que el cambio de ministro o de secretario tire por la borda todo y haya que volver a empezar, no tiene sentido.

En el sector financiero e industrial llevamos trabajando en el PIC bastante antes de que saliese el anuncio oficial. Hasta ahora eso es año y pico, y tienes a gente pre-contratada, tienes a los bancos pre-estudiados y de repente, bueno, son 5.000, pero podrían ser solo 2.000 porque tenemos solamente año y medio para hacerlo. Está muy bien, es muy lógico, pero es una pena que eso sea realmente así. Si ese es el mensaje global, sería muy interesante que hubiese una política de desarrollo de infraestructuras supra electoral o supra política, de partidos políticos, de manera que supiésemos hacia dónde va.

Que sea gestión pública o sea gestión privada, cada uno tiene su idea. Yo también creo que la gestión privada es mucho más eficiente independientemente que haya más riesgo de demanda o más disponibilidad. Por lo menos, en Macquarie Capital, el riesgo de demanda es una cosa que no genera ningún problema, porque lo puede madurar, lo puede analizar y

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · LA PARTICIPACIÓN DE LOS FONDOS Y DE LOS BANCOS DE INVERSIÓN EN LOS NUEVOS PROYECTOS ESPAÑOLES · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS · PABLO GONZÁLEZ

puede ponerle precio, como a todo o como a casi todo. Y, a partir de ahí, casi cualquier modelo podría valer, siempre y cuando evitemos los riesgos que no podemos valorar y controlar y que, además y de repente, destruyen mucho valor sin que tengamos capacidad de gestión sobre el mismo.

Y yo, con esto, ya habría terminado. Creo que ya he dicho bastante.

Alberto García. DIRECTOR ECONÓMICO FINANCIERO GLOBALVIA

Buenos días a todos. Soy Alberto García, soy el Director Financiero de Globalvia. Yo sí soy un operador de infraestructuras, nosotros nos dedicamos a gestionar y a operar infraestructuras, tanto en España como a nivel internacional, pero bueno, estoy en un panel que es de participación de fondos y de bancos de inversión en nuevos proyectos españoles, y considerando la composición del panel y los colegas que tengo a mi alrededor, voy a intentar hablar de uno o dos agentes económicos que considero que tienen un peso muy importante ya en la actualidad en la financiación de infraestructuras y que van a seguir teniendo cada vez un peso más importante, que son los fondos de pensiones internacionales.

Globalvia Infraestructuras, para los que quizá nos conozcáis un poco menos, es una empresa relativamente joven, es una empresa creada en el año 2007, inicialmente participada por Bankia, en realidad por Caja Madrid anteriormente, posteriormente Bankia y FCC, pero bueno, venimos de una crisis económica, de la que hemos hablado intensamente esta mañana, impactos en particular en entidades financieras, en entidades de construcción, y, finalmente, por resumir, Bankia y FCC vendieron su participación a tres fondos de pensiones internacionales, que hoy por hoy son nuestros únicos accionistas, que es un fondo canadiense, OPTrust, un fondo holandés, PGGM, y un fondo británico, que es USS. Entre esos tres fondos de pensiones internacionales, en la actualidad tienen

bajo gestión pensiones por importe superior a los 300.000 millones de euros.

La figura de los fondos de pensiones, en nuestra opinión y en la experiencia de Globalvia después de ya más de siete años trabajando conjuntamente con estos fondos de pensiones, la naturaleza de los fondos de pensiones es especialmente acorde, casa especialmente bien con la financiación de infraestructuras.

¿Y eso por qué? Por distintas razones que intento resumir. Primero, porque los proyectos de infraestructuras son, evidentemente por definición, proyectos de inversión a muy largo plazo y los fondos de pensiones tienen compromisos de rentabilidad asumidos para con sus clientes, para con lo que son los futuros pensionistas, que son también a muy largo plazo. Y en ese sentido la figura del fondo de pensión es una figura importante para financiar todo lo que sean proyectos a muy largo plazo, en concreto proyectos de infraestructuras. Pero, además, los proyectos de infraestructuras son proyectos que permiten en general generar corrientes estables y altamente predecibles de gastos al accionista durante el plazo de la inversión, durante ese largo plazo de la inversión. Y eso casa de nuevo muy bien con la naturaleza de los fondos de pensiones por sus compromisos de pago de pensiones periódicos anualmente a sus clientes.

Además, los clientes que hay detrás de los fondos de pensiones son pensionistas y por supuesto la naturaleza de su inversión es muy conservadora y muy prudente y los proyectos de inversión en infraestructuras permiten asumir un nivel de riesgo moderado y gestionable cuando el diseño de los riesgos y el reparto de los riesgos entre los distintos agentes está bien definido, como ya se ha mencionado abundantemente durante la sesión de hoy, especialmente en proyectos de pago por disponibilidad o en proyectos donde el comportamiento histórico de la demanda, es decir razonablemente su comportamiento futuro, el perfil de riesgo de las inversiones en infraestructuras es muy acorde con los planes de pensiones.

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · LA PARTICIPACIÓN DE LOS FONDOS Y DE LOS BANCOS DE INVERSIÓN EN LOS NUEVOS PROYECTOS ESPAÑOLES · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS · PABLO GONZÁLEZ

También el riesgo de operación y el riesgo de mantenimiento de las infraestructuras es minimizable, primero, porque siempre tienes la alternativa de externalizar la operación y el mantenimiento de la infraestructura, o, como es en el caso de Globalvia, los fondos de pensiones pueden ejecutar su inversión en infraestructuras a través de vehículos que son especialistas en la gestión de las infraestructuras.

Además, hoy por hoy se produce una realidad que no siempre ha estado ahí, pero hoy por hoy es verdad que hay una disponibilidad muy elevada de financiación para las infraestructuras, no solo por parte de las entidades bancarias, no sé si deberíamos llamar tradicionales, pero también a través de también otro tipo de inversores institucionales, como pueden ser entidades de seguros o *assets managers*, etcétera. La verdad es que hay un apetito muy elevado por financiar infraestructuras a muy largo plazo, lo cual permite que las inversiones en *equity*, ese nivel de apalancamiento adecuado y eficiente permite obtener en las inversiones en *equity* una rentabilidad muy favorable, especialmente cuando se la compara hoy por hoy con el nivel de rentabilidad de otros activos de bajo nivel de riesgo, como puede ser la deuda del Estado.

Otra cuestión que tradicionalmente incorporaban los contratos de infraestructuras y también es muy favorable para las gestoras de fondos de pensiones es la cobertura del riesgo de inflación, y eso es hoy por hoy especialmente relevante, porque podemos estar abandonando los niveles mínimos del ciclo en materia de inflación cuando estamos hablando de contratos a 30, 40, 50 años, evidentemente, la cobertura del riesgo de inflación es un aspecto crítico para que sean activos que generen apetito en el mercado en particular para los fondos de pensiones.

En ese sentido la verdad es que la Ley de Desindexación de la Economía Española es algo que puede estar bastante atractivo a los proyectos.

Por último, hay un aspecto que es absolutamente crítico y que también se ha mencionado durante esta mañana en distintas ocasiones, es el tema de la esta-

bilidad, y no solo la estabilidad desde un punto de vista económico, sino la estabilidad también desde un punto de vista normativo e institucional del país donde nos estemos planteando ejecutar una inversión en infraestructuras. Es verdad que la capacidad que ha demostrado la economía española de superar la pasada crisis económica ha supuesto, en mi opinión, superar una prueba de fuego y demostrar al exterior y a los grandes fondos de pensiones internacionales cómo puede ser de estable este país en los peores escenarios económicos, pero también es verdad que se ha comentado lo importante, en particular en el mercado de infraestructuras, cuando estamos hablando de inversiones tan a largo plazo, de que las decisiones, los acuerdos, las estrategias de actuación en este mercado queden al margen de lo que son las coyunturas políticas o las coyunturas electoralistas y, en ese sentido, que se cumplan los contratos de concesión en cualquier caso hasta su vencimiento, que cambios en la composición política del país o en una determinada comunidad autónoma o un determinado ayuntamiento no afecten a las condiciones de ese contrato y que, efectivamente, cuando haya una definición de planes que son estratégicos para el país, como pueden ser el PIC o como puede ser la reedificación de las radiales, no se viera afectado por coyunturas electoralistas, desde luego sería muy importante, más atractivo de este país a estos grandes fondos de pensiones.

Porque hay una realidad que tenemos en España que es muy particular, y es que el desarrollo que hemos tenido de los fondos de pensiones en España es relativamente bajo. Os comentaba antes que los tres fondos de pensiones que están en el accionariado de Globalvia gestionan más de 300.000 millones de euros en pensiones. Todo el sistema de pensiones español, de acuerdo con los datos suman 110.000 millones de euros, que es significativamente inferior al presupuesto de pago de pensiones de un único año del Estado español. En ausencia en España de un desarrollo, en mi opinión adecuado, de lo que es la figura de los fondos de pensiones, un aspecto que es crítico para el desarrollo de las infraestructuras en España y para el desarrollo económico en última ins-

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · LA PARTICIPACIÓN DE LOS FONDOS Y DE LOS BANCOS DE INVERSIÓN EN LOS NUEVOS PROYECTOS ESPAÑOLES · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS · PABLO GONZÁLEZ

tancia del país, es que seamos capaces de atraer el interés y el apetito de estos grandes fondos de pensiones internacionales. Pero la ventaja es que hoy existen, la buena noticia es que hoy existen.

Yo os puedo decir que en el Consejo de Globalvia, donde están representados los tres fondos de pensiones internacionales, la verdad es que el equipo de Globalvia, que es un equipo español, es el mismo equipo que existía cuando estaban Bankia y FCC, tenemos que hacer hoy muy poco esfuerzo para que nuestros accionistas tengan apetito y sigan teniendo apetito por invertir en España, casi todo lo contrario, casi son ellos los que nos convencen a nosotros de las ventajas de invertir en España. Es decir que hoy existe un interés muy elevado por parte de grandes inversores institucionales e internacionales, como son los fondos de pensiones, por invertir en España y, por tanto, hoy tenemos una oportunidad, y yo creo que el Gobierno de España tiene una oportunidad importante de hacer un plan de financiación de infraestructuras que se pudiera acordar en los principales grupos parlamentarios, porque lo que es indudable es que ese plan de financiación de infraestructuras encontraría apetito, encontraría interés por parte de inversores institucionales y encontraría precios que son muy competitivos. Y yo creo que en esto es bueno también mantener cierta memoria histórica, porque eso que hoy existe, no necesariamente va a estar ahí siempre.

Hoy tenemos la política monetaria que tenemos, tenemos los niveles de tipos de interés que tenemos, tenemos los niveles de inflación que tenemos, pero solamente hay que irse seis años para atrás para que ese apetito de inversión en España no existiera. Cuando los fondos de pensiones entraron en Globalvia, entraron inicialmente como inversión de 250 millones de euros, luego decidieron invertir otros 500 millones de euros más, luego compraron la participación de Bankia y FCC y recientemente ha salido en la prensa que aportaban otros 1.000 millones de euros de capital a Globalvia para poder seguir comprando, para poder seguir invirtiendo, por supuesto, en España y a nivel internacional.

Cuando empezaron, y empezamos a caminar con ellos en la inversión en infraestructuras en España, no había inversores buscando oportunidades en España, todo lo contrario. Yo recuerdo lo de estos paneles, en los que todos mis compañeros presumían de que estaban bajando la concentración de su actividad en España. En Globalvia queríamos invertir, en aquella época compramos activos fantásticos, como el metro de Sevilla o como los tranvías de Barcelona, con rentabilidades de dos dígitos que no empezaban por una, porque era un momento en el que el mercado lo que hacía era reducir posiciones.

Hoy existe una oportunidad, desde luego, existe interés por los activos españoles y hay un volumen importante de liquidez buscando esas inversiones.

Y por mi parte solamente un comentario más, un comentario respecto del criterio de equidad que se ha estado comentando también durante esta mañana por las diferencias entre determinadas zonas geográficas en España que soportan autopistas de peaje y otras que no. Yo quisiera invitar a hacer ese planteamiento de equidad de manera un poco más amplia a nivel europeo en vez de exclusivamente a nivel español y plantear que desde luego si la decisión es levantar barreras en aquellos contratos de concesión que están venciendo, España puede quedar en una situación competitiva de desventaja frente a muchos de nuestros socios europeos. Hoy por hoy existen unos criterios de convergencia en materia de déficit, que nos obliga a mantener el déficit por debajo de unos niveles y lo cierto es que hoy por hoy estamos con niveles de déficit muy por encima de la media Europea y parece que para el año que viene todavía no vamos a ser capaces de bajar por debajo del 2% el déficit, cuando la media europea está ahí y hay países que están incluso en superávit presupuestario, como es el caso de Alemania.

Teniendo unos criterios que son homogéneos en materia o unas exigencias homogéneas en materia de déficit público, sinceramente, considero que la posición competitiva de España queda deteriorada frente a otros países, si tenemos que mantener esos costes

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · LA PARTICIPACIÓN DE LOS FONDOS Y DE LOS BANCOS DE INVERSIÓN EN LOS NUEVOS PROYECTOS ESPAÑOLES · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS · PABLO GONZÁLEZ

de mantenimiento de las autopistas en el entorno de 1.000 millones de euros, y que seguirán creciendo si hay más autopistas en las que se va produciendo este levantamiento de barreras, frente a otros países como Francia o Alemania, donde la norma general es que en las autopistas de alta capacidad, en todas ellas hay un cierto pago por el uso. Entonces, estando de acuerdo en que tiene sentido que haya un criterio homogéneo y acordado y estable para el interior del país, deberíamos también buscar ese criterio que nos sitúe en una situación al menos no de desventaja competitiva con nuestros socios europeos.

Y por mi parte nada más.

Muchísimas gracias a todos.

Duarte Santos. MANAGING DIRECTOR, M&A IBERIA, BANCO SANTANDER

Buenos días a todos. Agradecer a la Universidad por incorporarme a este evento y a los demás organizadores.

Mi nombre es Duarte Santos y soy responsable de la parte de asesoría en operaciones de fusiones y adquisiciones de infraestructuras y transporte en el Banco de Santander. El enfoque de mi intervención, con muchos temas interesantes vistos hasta ahora, tratará de profundizar en cómo vemos los inversores las infraestructuras y los transportes en España, las distintas clases de activos, etc.

Comparto lo que se ha dicho aquí en cuanto a la clase de activos de infraestructuras más fuertes. Hay mucha liquidez y esto está provocando a nivel mundial y no solamente en inversores financieros, que estén buscando de forma muy proactiva oportunidades en España.

¿Qué es lo que buscan estos inversores cuando quieren invertir en infraestructuras? Pues esa gente está buscando activos esenciales, activos de largo plazo y con capacidad de gestión de riesgos más o menos estable. Hay varios perfiles de activos, dentro del ries-

go y al final podemos tener activos con riesgo distintos aun para gente que está buscando un riesgo acotado, pues habrá gente dispuesta a tener riesgo de tráfico y, por tanto, acepta ese riesgo, y gente que sin embargo busca también entornos superiores.

Por tipos de activos, hay gente que entra en unos estadios de más desarrollo de los proyectos en que al final tienes desarrollo de *design*, de construcción porque buscas un retorno superior, y gente que entra ya en unas fases más avanzadas.

Mi percepción es que, en relación a cinco o seis años atrás, la gente busca algo más de riesgo para poder obtener retornos más altos.

En términos de clases de activos, transportes y otras actividades, autopistas, aeropuertos, puertos, ferrocarriles, aparcamientos, tenemos unos con más riesgos que otros. En un puerto, donde tienes varias concesiones, a veces con pequeñas áreas, no es lo mismo que una autopista donde sabes lo que hay, conoces el tráfico y sabes que como mucho tienes uno compitiendo contigo, no tienes otro puerto y a lo mejor pagas varios concesionarios en algún puerto.

Dentro de estas clases, por ejemplo, en puertos, por la gente que vemos más activos, te diría que son casi siempre inversores industriales, aunque también hay algunos financieros. En temas de autopistas, por ejemplo, aparcamientos, la gente que vemos más activa son fondos financieros que tienen por detrás a inversores financieros.

En términos de financiación, la elevada liquidez hace que a día de hoy haya muchas alternativas a la financiación bancaria, con estructuras de medio y largo plazo pero también con estructuras de corto plazo. También, como en otros países, está teniendo mucho éxito la utilización de *'project bonds'* para la financiación de infraestructuras, al margen de la participación de instituciones multilaterales como el BEI, o el diseño de formatos híbridos, con tramos de deuda bancaria, de bonos y de origen multilateral.

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · LA PARTICIPACIÓN DE LOS FONDOS Y DE LOS BANCOS DE INVERSIÓN EN LOS NUEVOS PROYECTOS ESPAÑOLES · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS · PABLO GONZÁLEZ

En términos de las inversiones, de las clases de inversores que acuden, buscan tener bastante flexibilidad en las transacciones que hacen, y aunque pueden hacer transacciones pequeñas o medianas, lo que les mueve normalmente es la necesidad de control.

Dentro del abanico de inversores financieros tenemos varias clases. Tenemos los fondos soberanos que, normalmente, buscan invertir tickets muy grandes, pero tomando participaciones financieras minoritarias; buscan un riesgo pasivo, a costa de retornos no tan atractivos y, normalmente, con posiciones en diferentes activos o entornos. Los fondos de pensiones tienen un perfil parecido; normalmente la mayoría busca una posición minoritaria si bien también los hay mayoritarios, competitivos en coste que buscan retornos de *equity*. Y, en algunos casos a veces vemos también *private equities* en proyectos con más riesgo que buscan claramente control y retornos de dos dígitos.

En términos de retornos, es un tema interesante en España. Lo habitual hace cinco o seis años atrás era ver retornos de dos dígitos, y era normal que la gente pidiese un 12 o 13% en 2011 ó 2012. Sin embargo ahora nos estamos sorprendiendo con gente bastante agresiva: hace poco comentábamos una operación en el Reino Unido, una concesión a 11 años, en que alguien entró pagando 15 veces el *ebitda*, o sea, para recuperar esa inversión necesitas tener un retorno muy bajo.

Hay muchos de estos inversores en que al final tú ves los retornos a los que están acostumbrados los industriales en contraposición al retorno de mercado. Cada uno tiene sus *business* pero en escenarios de bajos tipos de interés y de un nivel muy alto de liquidez de mercado estamos encontrando retornos muy bajos, por debajo del 7 u 8%, que en nuestra opinión no compensan el riesgo pero vienen a reafirmar el apetito del inversor internacional en este tipo de activos, como lo demuestra el alto nivel de demanda que encontramos en muchos de los inversores internacionales y fondos de infraestructuras con equipos desplazados en busca de oportunidades de inversión en este sector a dichos tipos.

Y este sería un poco el resumen de las tendencias que veo.

Pablo González. GLOBAL HEAD OF INFRAESTRUCTURE PROJECT FINANCE BBVA

Buenos días a todos. Siendo el último y después de hablar de Santander en Santander, creo que no voy a decir mucho, pero bueno.

Yo simplemente quería hacer unas reflexiones para poner en común. Quizás merece la pena empezar por un punto positivo y antes Alberto ha referido a *equity*, pero también a la deuda, ha mejorado sustancialmente. Esto es una obviedad, pero conviene recordar que hace seis años en España hubo varios concursos que se cancelaron básicamente, en parte porque la Administración, bueno, determinadas restricciones, y en parte también porque la financiación era muy, muy complicada, hablamos del Plan Red de Aragón, en Andalucía varias concesiones, incluso en Vizcaya, que tiene un *rating* muy bueno, pues también las cuatro que se lanzaron, se cerró finalmente una. Bueno, pues fue un contexto complicadísimo y donde algunas sí que se financiaron, con bastantes problemas y dificultades porque no había bancos, no había bancos extranjeros, la Banca Nacional, la mitad ha desaparecido y los fondos de deuda no hacían presencia en España, ni querían ni podían entrar.

Y en ese contexto aún con todo se cerraron algunos proyectos que fueron ya casi los últimos de nueva construcción, el propio A-66 del Ministerio de Fomento, que lo financió el ICO, el BEI, Santander y BBVA, el Hospital de Vigo, algunas de las últimas de nueva obra que hubo. Y desde entonces realmente la situación económica ha ido mejorando gradualmente, la situación financiera también, han ido entrando nuevos participantes y los nuevos participantes lo que se han encontrado es que no había proyectos nuevos, prácticamente ninguno, en Guipúzcoa ha habido alguno, una planta de tratamiento, pero poco más, no ha habido muchos más, entonces, lo que sí que ha habido es una tendencia por un lado a refinanciamientos

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · LA PARTICIPACIÓN DE LOS FONDOS Y DE LOS BANCOS DE INVERSIÓN EN LOS NUEVOS PROYECTOS ESPAÑOLES · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS · PABLO GONZÁLEZ

de los buenos, refinanciación de mejora de condiciones, extendiendo plazos, reduciendo márgenes, y desde luego ha sido un momento positivo para los sponsors y para las administraciones también. Y ahí se ha visto que han entrado gradualmente tanto banca extranjera de nuevo como unos nuevos actores que se han comentado ya, que son los fondos de pensiones, bueno, los inversores institucionales en general, tanto en formato bono como en formato no bono o préstamo directo, y en condiciones muy buenas, el ejemplo de la A-66 se refinanció de una manera muy interesante en 2015, pos-construcción, con inversores institucionales.

Y estos inversores institucionales han entrado ahora y complementan y/o compiten con los bancos tanto en proyectos ya en funcionamiento como en proyectos nuevos. Yo creo que es una tendencia muy interesante que lo que hace es, al final beneficia, bueno, sobre todo al país, porque hay más oferta de dinero, hay más competiciones de financiadores y bajan los precios. Eso yo creo que es indudable. Entonces, ese es un punto que ha sido muy importante.

Relacionado con esto, también han entrado estos mismos inversores en el *equity*, ya se ha comentado, ahora están aquí presentes desde Globalvia, por sus razones obvias, que lo han comentado ya, pero han entrado una muy larga lista de inversores hasta COSCO, los chinos, han entrado un gran número de inversores extranjeros que han comprado total o casi totalmente la participación de los operadores españoles tradicionales, constructoras, que lo que han hecho, la verdad es que les ha venido muy bien porque lo que hacen es que se quedan con un porcentaje minoritario y con la operación y gestión y básicamente hacen caja y con ese dinero reducen deuda o lo utilizan para otras inversiones, y, por otro lado, el inversor financiero, por su propia naturaleza de fondo de pensión, sí que le interesa quedarse a largo plazo.

Entonces, este es un tema que en España se veía mucho menos antes de la crisis y poscrisis. Ha habido un montón de operaciones de compraventa, y las

sigue habiendo algunas, yo creo que ha mejorado mucho la situación del sector con este movimiento.

Entonces, ahora, otro punto que ha sido muy interesante es la internacionalización, que yo creo que aunque estemos hablando de España merece la pena resaltar, porque es que no se puede entender ni a las empresas españolas ni a lo que ha pasado en España sin hacer una reflexión sobre la internacionalización, desde luego ya existía antes pero ha motivado mucho y ha empujado a un montón de empresas y esto hace que ahora, incluso más que antes, no se ha reflexionado lo suficiente, pero en España hay un conjunto de líderes mundiales, como son las varias constructoras, una está aquí presente, Ferrovial, pero no solo constructoras, también hay operadores de infraestructuras, como Globalvia, como Abertis, como Roadis, ahora la que ha comprado IFM, se ha independizado de OHL, incluso fabricantes como Talgo o CAF son empresas que nosotros desde luego desde BBVA tratamos de acompañar y sí percibimos que están trabajando a nivel planetario, o sea, en Australia, en Canadá, en Chile, en toda América, en Europa. Entonces, es un sector que realmente es muy dinámico, muy profesional y que es líder y, de hecho, los financieros buscan acompañar a las empresas españolas en este sentido. Yo creo que es un punto muy importante.

Relacionado con esto, también hay que decir, que yo creo que lo han dicho antes, ahora mismo en España hay mucho interés por parte de banca extranjera y de inversores extranjeros, que se ha mencionado y no voy a entrar en mucho detalle, pero el PIC ha generado mucho interés, se han identificado unos 9 consorcios, varía cada día, pero bueno, más o menos unos 15 consorcios, todos ellos con una estructura muy curiosa, que casi no se veía en España antes de la crisis, que es un accionista mixto, donde hay un financiero, con un porcentaje elevado, 50% o más, unido a una constructora, una o varias constructoras, y todos estos ya han estudiado a fondo todo el proyecto. Quizá es un activo distinto, obviamente, mucho más financiero y menos de construcción, pero también ha generado interés.

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · LA PARTICIPACIÓN DE LOS FONDOS Y DE LOS BANCOS DE INVERSIÓN EN LOS NUEVOS PROYECTOS ESPAÑOLES · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS · PABLO GONZÁLEZ

Entonces, bueno, yo creo que la reflexión un poco casi final que quiero hacer, ahora mismo tenemos una situación donde financieramente el viento sopla a favor, hay unos tipos de interés a niveles de mínimos históricos, el Euribor, casi todos están a niveles negativos, los inversores de deuda y los de *equity* tienen mucho interés en participar, con lo cual, a un largo plazo se pueden financiar proyectos de bajo riesgo tipo pago por disponibilidad, como pasa en Europa, a unos tipos de interés a largo plazo muy bajos, las constructoras también están ahora mismo con un interés máximo en poder construir en España, aunque el paro sigue siendo alto. Entonces, todo esto nos lleva a que realmente el cuello de botella para poder hacer más cosas, y es un poco el reto que tenemos yo creo que todos, es identificar proyectos y generar proyectos que tengan sentido y estructurarlos de manera que se puedan financiar de la manera más óptima posible.

Y se ha hablado mucho de carreteras, pero, obviamente, el proyecto de infraestructuras va mucho más allá, está el tema de las carreteras, que tiene también el debate, que ya ha tenido lugar, de si se paga por uso o no, pero también, por citar algunos, el tema de puertos por ejemplo es un sector muy muy dinámico, donde cada terminal es un mundo, porque no es lo mismo pasajeros, nosotros hemos financiado hace no mucho una terminal de cruceros, una terminal de graneles de comida no tiene nada que ver con una de contenedores, y eso hace que sea muy dinámico y están pasando muchas cosas.

Otra área que también habría que trabajar o yo creo que se puede trabajar es el de accesos portuarios, se ha mencionado el BEI, que está financiando, bueno, pues un área que, sí pertenece a los portuarios, pero parece ser que requiere inversión y se podría trabajar más allí.

Otras áreas, nosotros vemos en otros países, la verdad es que no hay más que ver a otros países, estamos trabajando en un concurso de street lighting, bueno, renovación de luces para ahorro energético y tratamiento de algunos sistemas inteligentes. Estamos trabajando también, bueno, el sector ferroviario aquí fundamentalmente ADIF lo está trabajando con inversión directa y menos participación o colaboración público-

privada, aunque en algún caso ha hecho concesiones. También hay una directiva europea que abre a la competencia de operadores privados y que es un tema que en el horizonte 2021 hay que tener también en mente. Es otra área que puede tener actividad.

Las telecomunicaciones, por mencionar otro sector que no se ha comentado prácticamente aquí, las telecomunicaciones, o querer llevar por ejemplo fibra óptica a zonas menos densas de población, requiere también un análisis de si el Estado quiere hacerlo y apoyarlo o no, porque a lo mejor la iniciativa privada no lleva fibra óptica a determinadas zonas. Y eso en otros países lo hemos visto, que el Estado apoya a zonas más rurales porque entiende que merece la pena.

Incluso bicicletas también estamos analizando, bicicletas de concursos públicos, etcétera. Es un poco ver la enorme cantidad de variedad que tiene este sector.

Y luego, una última reflexión también es lo que sería todo el sector digital o de nuevas tecnologías, que nadie sabe muy bien esto en qué consiste ni qué va a pasar, pero que ya se empiezan a intuir cosas, y por mencionar un ejemplo curioso, en Alemania hemos analizado o visto un proyecto donde su pago corresponde al Estado alemán, pero los camiones que utilizan las carreteras pagan el número de kilómetros que recorren y eso se cuantifica mediante un sistema con satélite. Esto no es ciencia ficción, esto ya está pasando, entonces, esto abre un debate muy interesante donde los *managed lanes*, que comentaba antes Paco, pueden llegar a ser *no managed lanes*, *managed de todo*, en cuanto a aparcamiento, entradas a ciudades. El otro día veíamos también un estudio de mercado que ya lo hacen no contando los coches con una goma los que pasan, sino que lo hacían con móviles y ya se sabía quién había utilizado una carretera, y no solo eso, sino quién había ido en tren también. Estamos llegando a un nivel donde ya no son estimaciones, es un '*data managing*' real de las nuevas tecnologías que pueden permitir muchas cosas, que ahora mismo no es fácil para nosotros dilucidar qué es lo que va a pasar, pero que yo creo que abren un horizonte cuanto menos muy interesante.

Y no quiero entreteneros ya.

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · DEBATE · SALVADOR GUILLERMO · JOAQUÍN LLANSÓ · JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS
ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE · JULIO GÓMEZ-POMAR · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS
PABLO GONZÁLEZ TABERNA

DEBATE

Joaquín Llansó

Buenas tardes a todos. Soy Joaquín Llansó, Presidente de la Cámara de Contratistas de Obras de Cataluña.

Después de 30 años de contratista y 10 para Administración, siempre lo digo, para Administración, tuve el honor de que Pascual Fernández no me vetara cuando me propusieron para ser director general de Canal de Segarra-Garrigues, S.A., él era el Secretario de Estado, me propuso la CHE y con el visto bueno de la Generalitat. Te recuerdo, Pascual, que está acabada la obra estatal del Segarra-Garrigues, se está llegando a Albagès, está en periodo de pruebas y me dicen los que allí quedaron que la planificación se mantiene económicamente, que es una especie de milagro, pero bueno, la estudiamos muy bien y la verdad es que jugamos un poco a ser serios, no hacer bajas y, por lo tanto, hacíamos modificados técnicos a cero, que a mí me decían "¿Cómo puede ser que Segarra-Garrigues haga modificados siempre a cero?" Digo "bueno, pues es hacer la misma obra con el mismo dinero".

Bueno, bienvenidos y gracias.

Es un honor para mí, gracias al Consejo General de Economistas y gracias a la Universidad Menéndez Pelayo. Yo llegué aquí con 17 años, digo aquí a Santander, con una maleta, me dejaron mis padres en la residencia universitaria Torres Quevedo porque Caminos solo se estudiaba en Madrid y había empezado la escuela de Santander, no había escuela en Barcelona y los catalanes que queríamos estudiar Caminos teníamos que ir a Madrid o a Santander. Mi padre, que era ingeniero también, pensó que era más tranquilo Santander y que había menos distracciones y que estudiaría más, con lo cual aquí estuve. Me chupé primero y segundo, que eran selectivos, selectivos era aquello de que sin primero todo aprobado no podías hacer nada de segundo, con lo cual, estuve dos años en primero, dos años en segundo, cuatro, y otros tres en Barcelona, tercero, cuarto y quinto, y ya acabé

el año 78, con lo cual, este año hace 40 años de profesión o 40 años de la promoción.

Bueno, después de estos 30 años de contratista y 10 de Administración, ahora soy el presidente de la Cámara. Hemos hecho en Cataluña varias cosas, Julio las sabe porque ha estado colaborando con nosotros en varias jornadas y en reuniones.

Yo soy el presidente también de la Comisión de Infraestructuras y Equipaments de Foment del Treball Nacional, Foment del Treball es la CEOE catalana, que decimos allí, es la patronal de patronales, e hicimos un documento sobre un nuevo modelo de la gestión de las Infraestructuras que Salvador Guillermo es el secretario de la Comisión y director de Economía de Foment, y para no alargar un poco el tema, porque tengo varias cosas, yo daré una serie de ideas y después empezamos con lo que a mí me han dicho, que es que modere a los que habéis estado por la mañana.

He oído muchas cosas, y me ha gustado porque resulta que me da la sensación de que estamos coincidiendo todos en la diagnosis de lo que está pasando, ya no me meto en el tema de los peajes, el tema de las colaboraciones público-privadas, el tema de necesidad de generar recursos y tal y cual, entonces, la pregunta que me hago yo siempre es si todos coincidimos, sobre todo como sociedad civil que somos, cómo es que después las administraciones o los partidos políticos no coinciden tanto y siempre hay temas de carácter partidista.

Nosotros creamos en Cataluña el año pasado, hace un año, un Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya. A su constitución asistió el Ministerio de Fomento, la Generalitat y el Ayuntamiento. Hemos elaborado un primer documento, que esta mañana, Julio, te estaba escuchando y estaba pensando, Julio está exponiendo las mismas ideas del documento, y pensé, bueno, deben ser nuestras porque os lo presentamos

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · DEBATE · SALVADOR GUILLERMO · JOAQUÍN LLANSÓ · JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS · ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE · JULIO GÓMEZ-POMAR · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS · PABLO GONZÁLEZ TABERNA

el día 30 de enero al Ministro De la Serna y a ti. Estabas hablando e iba recordando el documento. ¿Por qué? No es porque sea un documento del Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya, sino porque es un documento de sentido común y, al ser de sentido común, seguro que lo asumimos todos.

Nosotros estamos proponiendo ese primer documento, os lo haré llegar, pero está colgado en la web tanto de Foment como de la Cámara de Contratistas y, por cierto, desde el lunes pasado, este lunes no, el anterior, que sepáis que hay una web del Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya que formamos cuatro entidades empresariales, la Asociación Catalana de Ingenierías, Asinca, la Cámara de Contratistas de Obres de Catalunya, el Cercle d'Infraestructures, que preside Pere Macias, y el propio Foment del Treball, y decidimos que había que tener algún instrumento para que la sociedad civil tuviera voz, no digo voto, pero por lo menos voz, y poder expresar nuestras ideas. Y eso empezó a cuajar, los medios de comunicación ya nos escuchan un poquito, y la idea es crear un par de documentos al año, son tres DIN A4 como mucho por delante y por detrás, una serie de temas que proponemos.

Prácticamente es lo que ha dicho Julio esta mañana en el caso del final de las concesiones, es decir, nosotros estamos proponiendo que se cojan todas las vías de alta capacidad más las paralelas alternativas que pudiéramos decir por ejemplo aquellas que ya tienen un dos más uno o un dos más dos, e incorporarlas todas a una única gestión, que debería estar descentralizada, o sea, un organismo gestor descentralizado y que pudiéramos jugar, lo tengo apuntado aquí, antes de esta mañana con temas de contaminación, temas de congestión, temas de accesos a las grandes ciudades, las coronas de acceso, etcétera, etcétera, y un tema que a mí, esta mañana no ha salido, lo tenéis todos en mente, pero no ha salido, que es la directiva europea que dice clarísimamente, que quien contamina paga y quien usa paga, por lo tanto, está diciendo euros/kilómetros, no está diciendo una viñeta, no está

diciendo un canon fijo, no, está diciendo euros/kilómetro.

Como ha dicho alguno de vosotros, hay metodologías que ya funcionan: Portugal tienen todas las vías de alta capacidad con lectores de matrícula; Abertis, que está por aquí representada ya venía haciendo sus pruebas con sus *smartphones*, de manera que tengas el *smartphone* ligado a un nombre y a una persona física, a una matrícula, a un coche, evidentemente, a una tarjeta VISA de una cuenta corriente e, igual que hace la policía, sabe dónde estamos en cada momento todos, con lo cual, tú vas con el *smartphone* y te dice "¿Quiere usted hacer una foto de la playa del Sardinero?" Y te dice, porque te está diciendo "ya le hemos localizado que está usted en el Sardinero". Y ese documento es el que yo creo que refleja un poquito lo que todos queremos.

Yo lanzo varias ideas para que después vayamos intervinando todos, porque al final yo creo que lo que tenemos que hacer... a mí me parece razonable que cuando se fue Ana Pastor, dijo "levantaremos peajes cuando venzan las primeras concesiones". Lo que ya me sorprende más es que José Luis Ábalos lo diga de entrada, a las 48 horas de entrar dijo que lo iba a hacer y que dentro de un par de años ya pensaremos qué hacemos. Claro, dentro de un par de años, si has levantado peajes, va a ser muy difícil volverlos a poner.

Nosotros entendemos que con un canon de explotación y mantenimiento y de contaminación y de congestión, etcétera, preferimos cambiar la palabra de peaje, que está muy mal vista, a la palabra canon, aplicable a todas las vías españolas, quiere decir las que mal dichas gratuitas, porque están pagadas todas con el capítulo, por impuestos, diría capítulo 6, pues todo que funcione de una manera. Lo ideal sería que el día 1 de enero de 2019 o el día 1 de enero del 2020 comenzáramos todos. Y con eso estamos haciendo unos números con la Escuela de Caminos de Barcelona y de la UPC, a través de, no sé si es la Cátedra Abertis o no, pero nos está echando una mano Abertis también, para ver qué significaría poner un canon en Cataluña, de momento en Cataluña, con las IMDs que

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · DEBATE · SALVADOR GUILLERMO · JOAQUÍN LLANSÓ · JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS
ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE · JULIO GÓMEZ-POMAR · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS
PABLO GONZÁLEZ TABERNA

tenemos en Cataluña, y qué canon saldría para poder asumir toda la gestión de todas las líneas de alta capacidad, incluidas las gratuitas en este momento. Y los primeros números que nos salen, es que con el 50% del peaje actual, incorporando las nuevas vías, incorporando las de peaje ya a la sombra, etcétera, etcétera, podríamos mantener ya, no solamente explotar y mantener, sino pagar las amortizaciones de las concesiones que todavía están pendientes de realizar. Podemos estar alrededor de un 50% a lo mejor del canon actual. Evidentemente, sería poner ese mismo canon en las que hoy son gratuitas.

Si es para mantenimiento solo, estamos con números que pueden oscilar entre el 20 y el 30%, tendríamos recursos finalistas para poder hacer mantenimiento y alguna obra que pudiera ser de mejora en la propia red y siempre además con la cosa de que pudieras tener descuentos de rondas..., accesos a ciudades, por ejemplo, gratuito, que es lo que se está haciendo en Gerona Norte, Gerona Sur, y algún descuento por uso, cuanto más usas menos pagas, lógicamente, o más descuento tienes. Todo eso está reflejado en ese documento.

Y yo creo que al final hay un problema que tenemos a nivel nacional, el problema que tenemos es que —y ya no solamente en España— los estados cada vez tienen más gasto fijo y, por lo tanto, tienen menos recursos para invertir, por lo tanto, hay que generar recursos, y hay dos grandes maneras de generar recursos, una es cobrando por todo, lo ha dicho muy bien esta mañana Julio, es muy normal, tú vas a un puerto deportivo y pagas el amarre, vas al aparcamiento y pagas el aparcamiento, vas al cine y también lo pagas, pero es que vas al puerto y lo pagas y vas al aeropuerto y también lo pagas. Entonces, ¿por qué en las infraestructuras viarias está mal visto? Son las más accesibles, lógicamente, al ciudadano, pero de alguna manera hay que también entender que yo creo que si se explica bien, y hay que hacer pedagogía, se podría entender perfectamente que con un canon equivalente, pues eso, una cuarta parte del actual, pudiéramos mante-

ner todo el sistema, incluso con las amortizaciones podría ser hasta el 50%.

Y la otra es, si no podemos llegar a eso, pues a medida que van caducando las concesiones, ir las licitando como contratos de mantenimiento y explotación con este canon.

Por otro lado, no nos va a quedar más remedio, yo creo que es un tema que no nos van a preguntar si vamos a poder elegir o no, yo creo que habría que elegirlo porque, como dice la directiva europea, al final lo que no paga el usuario, lo paga el contribuyente, y esa es una frase que hay que tener metida en mente, de que lo que no está pagando el usuario lo paga el contribuyente.

Lo más justo es que pague el que los use y lo dice la Unión Europea, no lo digo yo, y lo dice el sentido común también.

¿Más temas? Gestión integral. Está clarísimo que tenemos que ir a una gestión integral que incluya la contaminación, incluya la congestión, incluya todo. Yo me imagino un gran control telemático de toda España, podría ser, y que tú puedas, se ha dicho esta mañana también, según en qué momento incrementar un poco el canon aquí y bajarlo allá para hacer desvíos o no, no por prohibir, sino jugando con el propio canon.

Y por otro, otra cosa que también al final yo creo, y ya os dejo la palabra a todos vosotros, yo creo que los partidos políticos tendrían que entrar de una manera seria en un pacto nacional de infraestructuras. ¿Por qué? Pues para que una cosa que también ha salido esta mañana por aquí, que la ha dicho alguien de vosotros, hombre, lo que no se puede hacer es que cada vez que haya una planificación, cuando venga un nuevo gobierno se cambie. Nosotros estamos defendiendo siempre planificaciones a 10, 12, 15 años, de manera que las planificaciones las apruebe el Congreso de los Diputados, las apruebe el Parlament de Catalunya, las apruebe quien las tenga que aprobar y que un cambio de gobierno no permita cambiarlas. En Francia es así, los franceses planifican a 15 o

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · DEBATE · SALVADOR GUILLERMO · JOAQUÍN LLANSÓ · JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS · ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE · JULIO GÓMEZ-POMAR · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS · PABLO GONZÁLEZ TABERNA

20 años, en este momento tenemos el Montpellier-Perpiñán de tren de alta velocidad, que le preguntas "¿y por qué no lo hacéis?", y te contestan "nosotros lo tenemos planificado para el año 2026", o sea que han cambiado varias veces ya de año. Y Europa les está diciendo que hagan el tren de alta velocidad, el tramo Perpiñán-Montpellier y ahí se quedan, diciendo que lo tienen planificado para el 2026, bueno, para el 2026, y les da igual que vengan los trenes de España o que bajen los de la SNCF hasta Figueras, que es lo que están haciendo. Les da igual. Yo creo que hay que blindar, todas las planificaciones deberían estar blindadas y además con el concepto de que no las aprueba un gobierno de turno, las aprueba un Ministerio de Fomento, las aprueba el Congreso de los Diputados, que es una entidad que permanecen en el tiempo.

Y nada más. Invitaros un poco a entrar en la web del Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya, que ya empieza a tener contenido, tenemos dos documentos y estamos preparando un par más, que sepáis que el día 20 de septiembre estamos preparando una jornada Consell Assessor d'Infraestructures-RACC (Real Automóvil Club de Cataluña), en el auditorio del RACC para hablar de todos estos temas, y aquí cualquiera puede venir a expresar cuál es su modelo. Creemos que la mayoría de los modelos van a ser parecidos de lo que estamos diciendo aquí y os invito a que vengáis. Hay un documento que le he enviado a Pascual, que es un poquito el resumen de esta intervención, y al final la última frase dice: "Las infraestructuras no son gratis, lo que no paga el usuario lo paga el contribuyente".

Yo creo que es el momento de la colaboración, el momento de volver a las colaboraciones público-privadas, los representantes de los fondos, de Macquarie, ITINERE y CINTRA y alguno más, han estado diciendo esta mañana que "hay liquidez absoluta en el mercado en este momento, hay mucha liquidez para entrar", y hay que hacerlo de una manera seria. Creo que tenemos que evitar cosas como han sido el tema de algunas de las radiales, no digo todas, algunas, lo digo porque la opinión de la sociedad civil que no es

experta en infraestructuras es negativa, es negativa en el sentido de que te dicen que, claro, que lo tenéis siempre muy fácil los concesionarios, las constructoras, cuando sale bien la obra, ganáis dinero y, si sale mal, la concesión se la devolvéis al Estado, cosas de esas. Evidentemente, es una barbaridad, una falacia, pero es lo que piensa el ciudadano de a pie y hay que ser un poco más serios en ese sentido y yo creo que las radiales habría que unificarlas otra vez, con su mantenimiento, ya no a disposición, sino en euros por kilómetro, o por disponibilidad, sino en euros/kilómetro, con contratos de 8 o 10 años de mantenimiento y explotación, y es un poco lo que estamos haciendo.

Vamos a empezar con Salvador Guillermo, que es el director de Economía de Fomento, secretario de la Comisión de Infraestructuras de Foment y secretario del Consell Assessor d'Infraestructures. Dado que esta mañana no has intervenido, danos tu opinión. Salvador es el autor de todos los informes de coyuntura y de economía en general que elaboran Foment del Treball. Danos tu opinión respecto sobre todo este tema.

Salvador Guillermo

Siempre me ha sorprendido en el ámbito de las infraestructuras, que a pesar de ser razonable económica y socialmente, no se llevan a cabo, o no se llevan con la intensidad con la que se deberían llevar a cabo. Esta mañana hemos escuchado cosas muy sensatas, razonables desde el punto de vista económico, social y medioambiental.

Se ha entrado en temas de mayor actualidad, como el pago o principio de beneficio en las carreteras; pero claro, en cuanto se analiza la cuestión desde el punto de vista estrictamente político se da cuenta de lo difícil que resulta. También cabe preguntarse por qué el corredor Mediterráneo hay que ir justificándolo continuamente, cuando se justifica por sí solo, y todo el mundo económico tiene que ir pidiendo el Corredor Mediterráneo. Qué difícil resulta, a veces, defender lo obvio. ¿Y por qué es eso? El transporte de ferrocarril

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · DEBATE · SALVADOR GUILLERMO · JOAQUÍN LLANSÓ · JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS
ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE · JULIO GÓMEZ-POMAR · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS
PABLO GONZÁLEZ TABERNA

de mercaderías, que es testimonial, cuando por cierto, como cuota modal en Estados Unidos es del 40%, que es un mercado amplio, o en el caso Europa que es de un 16%.

O, por ejemplo, a las vías de alta capacidad porque se aplica un principio de capacidad de pago cuando correspondería un principio de beneficio desde el punto de vista económico. Estas cuestiones y otras se han comentado en la sesión de la mañana. O también que lógica tiene que siempre que exista una autopista de peaje tiene que haber una autopista "gratuita".

Se ha pervertido el discurso y ahora será difícil decir que el peaje pueda continuar o que se ponga uno de nuevo. Cuando escuchaba en una intervención anterior de ponerlo en un carril, un peaje a un carril. Si existen dificultades para ponerlo al conjunto de las vías, imaginense ponerlo solo a un único carril. Desde la perspectiva política, cómo se justifica ver dos carriles parados que son gratuitos y al lado, justo al lado, no dos kilómetros más para allá, unos que van pasando solo porque pagan. Toda vez que tenga su racionalidad económica, eso políticamente es muy difícil. Y eso enlaza con un tema que yo creo que es lo importante, porque no se trata solo de buscar culpables, sino de buscar soluciones. Permítanme recordarles las elecciones que perdió el Presidente Bush, las segundas, que son muy difíciles de perder por un presidente. En el caso Bush además hay que recordar, que ganó la Guerra de Irak, sin embargo, el que ganó las elecciones del 92 fue Clinton, donde hubo una frase lapidaria que resumió el sentir, ¡Era la economía, estúpido!

Pues en el ámbito de las infraestructuras no entendemos nada, si no somos capaces de incorporar en nuestro análisis la política, pues en este ámbito lo importante no es la economía, sino la política. ¿Y por qué es importante la política? Porque la política te explica la priorización del gasto público en general, y que no sean las inversiones, e incluso en qué gasto de infraestructura priorizar. Por eso la reducción del gasto público recae sobre las inversiones y no sobre otro tipo de gastos corrientes.

Eso hace que sin un pacto muy transversal; sin un pacto con amplio consenso, sea difícil dar racionalidad económica a la política de infraestructuras. ¿Por qué? Porque muchas de esas medidas muy racionales, que hemos escuchado esta mañana y otras que podríamos ir añadiendo, serán difíciles de adoptar porque tienen costes políticos inmediatos y beneficios económicos a largo plazo, con lo cual, si no somos entre todos capaces de articular un consenso político de amplio espectro, que no focalice el pacto a medidas a corto plazo, sino a largo plazo (como hacen los franceses) no se llevarán a cabo o se verán ralentizado su ritmo de inversión. Adicionalmente un contexto político como el actual con una fragmentación política amplia, será muy difícil que se pueda hacer una política de infraestructuras que tenga unos elementos importantes de racionalidad económica y social. Así, tenemos aeropuertos sin aviones; tenemos trenes de alta velocidad que en muchos casos a veces transporta ilusiones en vez de personas, etc. Por eso, alguno de ustedes decía que no se hace peaje para los transportes pesados. ¿Por qué no se hace? Porque hay 100.000 empresas de transporte, en Alemania son muchísimas menos, tienen posibilidad de trasladar ese coste. Los camioneros te pueden parar el país, como le pararon por la Euroviñeta a los franceses (básicamente en este caso los agricultores) o han parado el impuesto sobre el azúcar por ejemplo, mediante sus protestas los agricultores, que solo se aplica en Cataluña, pero se proponía inicialmente aplicarlo al conjunto español.

Luego hay otro elemento que también se ha incorporado, que es distinguir mucho cómo se paga y cómo se gestiona. Esta mañana hemos visto cómo el responsable de SEITTSA con las radiales de Madrid hablaba de cómo se ha producido la reversión, pero hay una gestión privada.

Muchas gracias.

Una última reflexión. Evidentemente, en estos momentos la sociedad está en una especie de pensamiento cortoplacista y el beneficio a un corto plazo, que es, por ejemplo, no pagar un peaje, impera sobre el beneficio a largo plazo, que es que luego lo vas a

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · DEBATE · SALVADOR GUILLERMO · JOAQUÍN LLANSÓ · JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS · ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE · JULIO GÓMEZ-POMAR · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS · PABLO GONZÁLEZ TABERNA

tener que pagar vía IVA o IRPF. Es un cambio de mentalidad que creo que está fuera del alcance de todos los que estamos aquí. Yo lo veo por las redes sociales, y es que realmente la pregunta es ¿cómo se puede conseguir que la gente piense en el bien de sus hijos más que en el bien propio.?

Joaquín Llansó

Yo te diría que en este momento, estas últimas semanas ha habido varias declaraciones desde la CUP en Cataluña hasta Podemos a nivel nacional, es decir, la Izquierda, cuanto que entienden que hay que pagar un canon por contaminación y congestión.

En Cataluña lo estaba defendiendo la CUP el otro día, es decir, ante la posibilidad de levantar los peajes, en este momento la izquierda estaría de acuerdo en no hacerlo.

Salvador Guillermo

Sí, pero no me refiero a la Izquierda...

Joaquín Llansó

Es un tema político. Aquí estamos los técnicos, y además con una cierta experiencia, y al final la decisión está en manos de los políticos.

Antes yo decía que hemos creado un Consell Assessor en Cataluña, ¿por qué lo hemos creado? Porque queremos crear debate y crear opinión. Creo que ha llegado el momento en que tenemos que empezar a decir a los políticos que, de alguna manera, tienen que ser mucho más racionales en general. Un ejemplo lo veis en la documentación, esto es un documento de 180 páginas titulado *Por un nuevo modelo de gestión de las infraestructuras*, que lo he acompañado además de un catálogo de las 100 más importantes que quedan por hacer en Cataluña, principalmente lineales y de transporte.

Otro tema que también os transmito a los que equiparéis los fondos, cualquier infraestructura antes de planificarla tiene que tener un análisis coste-beneficio, que nos diga qué retorno tiene económico, social y ambiental. Hay varias metodologías, nosotros proponemos una metodología de la UPC de Barcelona, particularmente de la Escuela de Caminos, que permite –utilizando multifunciones– estudiar y comparar una autovía con un hospital, es decir, al final te puede decir, si hay que priorizar, cuál tenemos que hacer de las dos.

Salvador Guillermo

Todos estos discursos al final llegan...

Joaquín Llansó

No, que tienes tu razón, que te estoy dando la razón de que llegan a la sociedad. Sí, pero es que llegará un momento en que tendríamos que ir pidiéndolos todos los expertos. Íñigo de la Serna ya hablaba de intentar llegar a eso. Por ejemplo, con los peajes, como no llegues a un pacto con todos los grupos parlamentarios o partidos políticos, no va a ser posible, nadie se va a atrever a tomar esa decisión cortoplacista, que tú decías. Pero, claro, ya se está pensando de que dentro de dos años habrá elecciones otra vez, con lo cual, a que no decide el gobierno entrante.

Sin identificar

Eso de que “si no lo paga el usuario, lo paga el contribuyente” es un mantra que la gente tiende a ignorar. Yo creo que está muy lejos, muy lejos de que la gente...

Joaquín Llansó

Nosotros, por ejemplo, lo repetimos permanentemente, más que un debate es casi un monólogo. Os planteo un tema, por ejemplo, el tema de la viñeta en el

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · DEBATE · SALVADOR GUILLERMO · JOAQUÍN LLANSÓ · JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS
ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE · JULIO GÓMEZ-POMAR · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS
PABLO GONZÁLEZ TABERNA

sentido de pegatina. La Generalitat de Catalunya está defendiendo el tema de la pegatina pura y dura y, claro, está muy bien la pegatina si arrancas de cero y dices, bueno, por lo menos tengo un modelo. Claro, la pegatina, la viñeta como tal es totalmente injusta porque es independiente el número de kilómetros que tú hagas, entonces, si es para todos, para circular por todas las vías, pues yo mismo o con mi tía, que tiene 80 años y todavía conduce, pues haré 100 kilómetros al mes y a lo mejor el camionero hace mil. Son cosas que nosotros siempre decimos, hombre, no os pongáis en contra. No, en contra no, pero tiene que ser un tema temporal y de transición. Además, la pegatina la podrías poner aquí, pero como no tengas el permiso o el acuerdo con el Ministerio de Fomento va a ser muy difícil.

¿Por qué no vamos directamente a los kilómetros, que es lo que ha hecho Portugal y lo que han hecho muchos países? Hay un gráfico, que está incorporado al documento número uno del Consell Assessor, que lo tenéis colgado en la web, en el que están los 28 países de la Unión Europea. España tiene 15.500 kilómetros de vías de alta capacidad, el país con más kilómetros de Europa. Hay seis o siete países que no pagan, pero de los 28 países, los 20 que estamos pagan de una manera u otra, o todos los vehículos o, como mínimo, los pesados. España paga sólo 23% de esos 15.500 kilómetros. Claro, somos un país rico, los que más autopistas tenemos y ahora somos el segundo país del mundo en tren de alta velocidad, el primero es China, pero ya hemos superado a Francia, ya hemos superado a Japón, que eran los dos grandes inventores. ¿Todo eso cómo se paga?

Pues esta mañana decías tú que se autofinanciaba un poco la explotación, pero, claro, si te metes a amortización, ADIF tiene no sé si son 16.000 o 17.000 millones de deuda.

En resumen, son muchas cosas que yo creo que lo que estamos diciendo todos, y por eso he empezado diciendo que me daba la sensación de que todos opinábamos muy parecido, pero cuesta mucho que los que tienen que tomar las decisiones –sean las

Administraciones Públicas o sean partidos políticos– piensen en otras condiciones que a nosotros no nos deberían afectar. Las condiciones son las elecciones o los votos o quién me va a votar, quién no y quién le pone el cascabel al gato. Yo creo que es un error garrafal que el día 1 de diciembre en la Burgos-Armiñón no haya peaje, aparte de que hay estudios –y yo creo que Abertis también tiene estudios en ese sentido– sobre que varias de las autopistas se colapsarían enseguida. Cuando la Generalitat plantea la viñeta en Cataluña, dice “pero al túnel de Vallvidrera y al túnel del Cadí no se aplicaría”, porque sabe que si quita el peaje en esos dos, automáticamente quedan colapsados.

Qué opinas Julio, que ahora es el Julio de verdad, el Julio del Instituto de Empresa, ya puede opinar sin etiquetas.

Julio Gómez-Pomar

Dos comentarios sobre la implantación, porque yo creo que los problemas de puesta en marcha de la medida son muy complicados. Cuando internamente se ha estado estudiando la implementación, en primer lugar, se pensaba por empezar por los vehículos pesados. Ahora bien, si empezamos con los pesados ello supone un coste muy elevado para estos vehículos, luego hay que incluir a los vehículos ligeros; si no están los vehículos ligeros esto es imposible.

Y yo apuntaba una línea, primero hace falta el acuerdo político y, en segundo lugar, un proceso de desenganche parcial progresivo de las Administraciones Públicas, es decir, que se empiece con un modelo que suponga muy poco coste para el usuario y un esfuerzo por parte de las Administraciones Públicas y que vaya habiendo un proceso de desenganche a medida que la gente se vaya acostumbrando. Pero, desde luego, el proceso de implantación es muy complicado. Se es muy reacio, yo lo he visto en los gobiernos en los que he estado, que aparentemente son los más pro-pensos, pues hay mucha presión transversal de las personas que se ven afectadas por el pago del peaje,

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · DEBATE · SALVADOR GUILLERMO · JOAQUÍN LLANSÓ · JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS · ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE · JULIO GÓMEZ-POMAR · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS · PABLO GONZÁLEZ TABERNA

cualquiera que sea su color político, hay presión de los ciudadanos de la zona y entonces, como el que tiene que pagar vía impuestos, no es demasiado consciente de que lo tiene que hacer y el que lo sufre es muy consciente del perjuicio que le supone, ese cálculo lo hace muy complicado. Creo que si se quiere implantar antes de que se llegue a una situación de necesidad, esto sería tremendo, es decir, tener unas condiciones de mantenimiento tan empobrecidas y de situación presupuestaria tan empobrecida que ya necesariamente hay que tomar medidas quirúrgicas, pues entonces ya es complicado y lo que requiere es mucha labor desde fuera y mucha opinión y mucho documento y mucha presentación y mucho *lobby* y mucho explicar y explicar y explicar.

Joaquín Llansó

Alberto, ¿qué opináis?

Alberto García

La verdad es que es difícil tener mucho debate aquí porque básicamente estamos todos de acuerdo, no sé muy bien cómo hacerlo. Pero yo lo que sí entiendo es que fundamentalmente es un problema de comunicación.

Joaquín Llansó

Déjame que te haga un inciso porque acabas de tocar un tema clave. Yo he hablado muchas veces con Salvador Alemany, de Abertis, y, entre otros, lo que acabas de decir es un tema clave, o sea, tú hablas en Cataluña y dices "bueno, es que la AP-7 la hemos pagado tres veces, a Abertis le han renovado 10 años más por su cara bonita", ya entonces es un tema de comunicación, porque Abertis tiene que explicar, y lo decía Salvador, es que no explicáis, no explicáis que habéis hecho un tercer carril desde la frontera con Castellón hasta la Junquera y el tercer carril en una autopista en funcionamiento y ampliando puentes,

túneles y haciendo más enlaces, y haciendo cuatro salidas más, todo eso justifica. Pues tampoco se ha explicado, hay que hacer comunicación y pedagogía. Perdona.

Alberto García

Totalmente de acuerdo.

Yo la verdad es que estaba pensando, digo, esta no es la primera vez que este país ha tenido que hacer un esfuerzo de comunicación para cambiar la manera de pensar de la gente. Yo recuerdo, ya cuando empezó esto de la democracia, una de las primeras cosas que aprendimos, yo por lo menos, cuando era pequeño, aprendí de la democracia, era la frase esta de "OTAN no. Bases fuera", iba todo el mundo por la calle gritando lo mismo. Y después le tocó al señor Felipe González explicarle a todo el pueblo, que seguramente había defendido lo contrario...

Joaquín Llansó

Que era mejor estar dentro de la OTAN que no fuera.

Alberto García

Que si queríamos formar parte de Europa y queríamos formar parte del mundo y dejar de ser un país aislado, pues éste era uno de los pasos que había que dar.

Yo creo que la realidad que hemos estado comentando respecto..., oye, pero ¿cuál es la realidad de Europa? Hay que explicarlo. Es que yo creo que en este problema en concreto nos miramos demasiado a España, al interior de España, a qué es lo que está ocurriendo en Cataluña, las radiales en Madrid, que si la AP-4, no sé qué, pero yo creo que no debiera ser tan difícil explicarle a la población, pero, eso sí exige un ejercicio de cierta lealtad por parte de todos los grupos políticos a este país, no debiera ser tan difícil explicarle a la población, es una cosa que he comentado antes también, que lo que no podemos es estar

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · DEBATE · SALVADOR GUILLERMO · JOAQUÍN LLANSÓ · JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS
ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE · JULIO GÓMEZ-POMAR · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS
PABLO GONZÁLEZ TABERNA

en una situación tan claramente de desventaja competitiva respecto al resto de los países de nuestro entorno, parte de la realidad de “oiga, es que lo que usted no paga de una manera lo paga de otra”, es que aquí tenemos un problema de déficit público, por que año a año seguimos diciendo un año más para llegar a un 2% y año a año seguimos sin ser capaces de conseguirlo. Tenemos un problema de capacidad de atender el pago de las pensiones el próximo año y el año que viene y el otro año y no sé qué.

Entonces, yo creo que hay que explicarle a toda la población el hecho de que para tener una posibilidad de atender necesidades sociales en el mismo nivel que tienen el resto de nuestros vecinos europeos, habrá que actuar y es un problema de comunicación. Y yo creo que no es el más severo que no ha tenido que afrontar este país en el pasado y que han afrontado otras cosas y se han conseguido.

Joaquín Llansó

¿Quién más interviene? Opiniones al respecto.

Manuel.

Manuel Beldarrain

Yo creo que el problema de la comunicación, el problema de la opinión pública respecto al tema de los peajes —y eso lo hemos sufrido en la CEOE cuando hemos intentado precisamente hacer algún documento sobre el pago por uso, que nos hemos encontrado con la oposición de los transportistas por carretera— es que en principio, cuando se implantó el impuesto sobre hidrocarburos ese impuesto era finalista para el mantenimiento de infraestructuras, claro, lo que pasa es que después llegó el Ministro de Hacienda de turno, son todos comunistas, e inmediatamente se adueñó de ese dinero y lo dedicó a lo que consideró oportuno.

Yo creo que, si en paralelo a la implantación de pago por uso de autovía, se redujera —aunque fuera simbó-

licamente— el impuesto de hidrocarburos, a lo mejor la gente lo entendería mucho mejor.

Sin identificar

¿Puedo?

Joaquín Llansó

Puedes. Al revés, debes, más que puedes, debes. Participemos todos un poco.

Sin identificar

Yo quería plantear algunos temas que de alguna manera me parece que han quedado un poco sin plantear a lo largo de la jornada, por cierto, interesantísima y con intervenciones a mi juicio todas muy brillantes, francamente, creo que están a la altura de la preocupación tanto de Valentín como de Pascual, de crear un curso de gran nivel.

Yo quisiera plantear un tema que me parece..., o varios temas, que son, primero, la cantidad de inversiones a la espera que hay en este país en materia de puertos, en materia de aeropuertos, en materia de autopistas, en materia de obra hidráulica, y que de alguna manera, bueno, no tiene ninguna respuesta ni ningún enfoque claro por parte de los responsables público-privados ni de esa colaboración público-privada que en materia de infraestructura me parece que es fundamental, sin la cual es difícil avanzar. Por tanto, eso tiene mucho que ver con algo que en este momento es difícil, porque estamos atravesando un momento complicado en este país, hasta el punto que yo creo que este país no podrá pagar en su vida lo que debe, el déficit público que tiene, pero bueno, que de alguna manera habrá que estabilizar la obra pública porque, si no, no se progresa, es la base del crecimiento económico, la base del futuro, eso y la investigación y el desarrollo, básicamente no hay otra clave.

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · DEBATE · SALVADOR GUILLERMO · JOAQUÍN LLANSÓ · JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS · ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE · JULIO GÓMEZ-POMAR · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS · PABLO GONZÁLEZ TABERNA

Entonces, yo creo que ahí tenemos experiencias internacionales que nos están dando muestras de la preocupación que eso tiene, en países, no países tercermundistas, sino en Francia, donde en este momento tienen una preocupación tremenda por la renovación del ferrocarril, del transporte ferroviario como transporte del futuro, en China, en Estados Unidos, donde hay inversiones que son realmente de una cuantía tremenda y que de alguna manera obligan a renovar infraestructuras obsoletas que en este país también está empezando a haber.

Luego hay otro tema, que a mí me parece también importante, digo por este repaso, por plantear algunos problemas que se han quedado sin tratar, como es el tema de las conexiones internacionales tanto por carreteras como por ferrocarril que tiene España en este momento con Francia y con Portugal. Es un tema que está ahí, los franceses y los portugueses siguen haciéndose los locos y nosotros estamos en medio, somos los que tendríamos que entrar a saco en ese tema y poner un poco de orden y esto, claro, tiene mucho que ver con los corredores Atlántico y Mediterráneo, que están ahí a salto, bueno, son preocupaciones que van emergiendo, a veces sí, a veces no, es un juego muy curioso, y todo eso.

Y, finalmente, por no alargarme nada, a mí me parece que es importantísimo el tema de la política de transporte de la Unión Europea, cada día avanza más hacia una intervención clara en los países para que el funcionamiento, que al final, como todos vemos, lo único que nos va a quedar de esta Europa que algunos románticos habíamos pensado que llegaría mucho más lejos, pero bueno, por lo menos llegará al mercado interior. Entonces, al menos en materia de política de transportes yo creo que las competencias crecientes para el funcionamiento del Mercado Único y de las libertades fundamentales en materia, especialmente de mercancías y de personas, pues yo creo que también se ha tratado de una manera muy puntual por el tema del Plan Juncker, con la señora de la representación europea, pero bueno, con esa visión de que cada vez se va expandiendo y que cada vez va teniendo un continuo en la política de infraestructuras en España.

Era un poco por mencionar algunos temas que me parecía que podían haber estado presentes.

Joaquín Llansó

Yo creo que en España tenemos que dar un paso adelante en general en el tema de la construcción, ya no sólo me refiero a las infraestructuras.

En el documento que confeccionamos con Foment del Treball sobre el nuevo modelo de gestión de infraestructuras, estábamos hablando de muchísimas cosas. Es un trabajo que os recomiendo que os leáis porque estuvimos mirando durante mucho tiempo todo lo que hacían la mayoría, no todos, de los países de la Unión Europea, incluidos cuatro o cinco importantes, como son Canadá, Nueva Zelanda, Australia, y hay más cosas en las que hay que actuar también, Julio lo sabe porque lo hemos hablado muchas veces. España somos el único país en el que todavía las constructoras ofertamos a bajo coste, ya no en temeraria, porque en temeraria a veces uno sabe, porque si estamos todos en el mismo nivel de riesgo, no hay temeraria ni de más dos ni de más cinco ni de más diez.

¿Eso qué quiere decir? Pues que el cambio ya es necesario, es muy superior al mero hecho de las infraestructuras en general, ya es un tema de gestión de las mismas, de gestión de los pliegos de condiciones, de gestión de una serie de cosas que ya hoy en día hemos conseguido que cuando los modificados que estén estigmatizados, que a lo mejor exagera probablemente, y ya se ha visto la problemática que hay en el Ministerio, hemos vivido obras rescindidas, obras sin empezar, obras que no arrancan, obras que no sé qué, que a veces, cuando hablas en otro foro, si está la prensa a veces te pregunta y dice "¿No estamos exagerando un poco?" Digo "pues no". ¿Y cómo se puede visualizar? Pues eso es muy fácil. ¿Alguno de vosotros conoce alguna constructora extranjera trabajando en España en los últimos 40 años como tal? Pues no, porque no entienden que hay que arriesgar cada 15 o 20 puntos para que te adjudiquen una obra.

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · DEBATE · SALVADOR GUILLERMO · JOAQUÍN LLANSÓ · JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS
ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE · JULIO GÓMEZ-POMAR · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS
PABLO GONZÁLEZ TABERNA

Es decir, el nuevo modelo de gestión ya es un nuevo modelo que va mucho más allá de lo que estamos aquí a lo mejor centrandolo en el tema de cómo explotamos las cosas.

Volviendo a lo nuestro, que era la jornada sobre inversión en infraestructuras, habrá que financiarlas. El presidente de la CNC y presidente de la Asociación Española de la Carretera, Juan Lazcano, según datos a 31 de diciembre de 2017 el déficit de mantenimiento en la red estatal es de 7.000 millones de euros y dices, hombre, 7.000 millones de euros a ver cómo vamos a ir a recuperarlos, es decir, habrá que generar recursos, porque es muy fácil decir, bueno, pues a cargo de los Presupuestos Generales, pero éstos no dan para tanto. Y eso es un tema que habrá que replantearse.

Yo creo que, y espero, que caiga por su propio peso, que hay que seguir generando recursos a base de cobrar peajes, que le cambiamos el nombre, canon, un canon o una tarifa o alguna cosa, y en euros/kilómetro, que es lo que dice la Unión Europea.

Venga, ¿alguna intervención vuestra? ¿Vosotros no tenéis nada?

¿Te llamas, por favor?

Felipe Herranz. COLEGIO DE ECONOMISTAS DE MADRID

No soy experto en el tema pero solamente como usuario he echado en falta hoy..., estoy totalmente de acuerdo con lo que se ha expresado, pagar por uso y demás, pero una cuestión que se ha tratado mucho, el tema de la congestión, y en las grandes poblaciones como Madrid, que conozco mejor, parte de la congestión se produce pues por lo que es el uso de ir de un lugar a otro, pero en el área metropolitana produce también un tráfico enorme, de manera que igual que en el centro de la propia ciudad de Madrid hay una permeabilidad, en el área metropolitana no existe permeabilidad, todo el mundo quiere circular por los cinco o seis ejes. Entonces, una cierta permeabilidad

dentro del área metropolitana también dispersaría parte del tráfico.

Y el concepto de área metropolitana hoy no lo he oído y creo que tiene importancia.

Joaquín Llansó

Nosotros, como Consell Assessor, que somos cuatro grandes asociaciones empresariales, pero en general yo creo que es un tema que los accesos a las grandes capitales hay que empezar a restringirlos y una manera de restringirlos es que con dos, tres, cuatro coronas puedas decidir entrar en cada corona pagando. Eso lo tenemos ya en Londres, lo tenemos ya en Nueva York, lo tenemos en un montón de ciudades, está a punto de establecerse en París, es decir, ya no es llegar al casco urbano, es acceder, eso sí, lógicamente, tendrás que tener todo lo que es el transporte público lo mejor posible, las cercanías y regionales y cosas de esas, y autobuses.

En Barcelona, por ejemplo, ya tenemos que el área metropolitana, todo lo que es el transporte, todo, lo está cobrando el área metropolitana de Barcelona, ella recauda todo y después reparte a los diferentes operadores, desde cercanías hasta el metro, hasta el tranvía, pero la que recauda es ella, en cuanto te hace la T-10 o la T-12 o la que sea, te sirve para todos. Se intenta incluir al taxi también, es decir que ya cualquier taxi... Pero al final yo creo que el tema es intentar racionalizar.

Y, después, eso tiene que ser muy flexible, esta mañana también ha salido, que tú puedas en un momento determinado y en función de la congestión real y de contaminación, que son cosas diferentes, puedas decir, mira, hoy cuesta más o cuesta menos u hoy se entra más por la pata norte que por la pata sur, pero por razones que la gente entiende, yo decía antes que la izquierda se estaba expresando estos días favorablemente si les hablas de contaminación y de congestión, no que les hables del peaje puro.

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · DEBATE · SALVADOR GUILLERMO · JOAQUÍN LLANSÓ · JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS · ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE · JULIO GÓMEZ-POMAR · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS · PABLO GONZÁLEZ TABERNA

Felipe Herranz

Lo que pasa es que yo cuando hablo de permeabilidad estoy hablando de vías rápidas y otras no tanto, en distancias relativamente cortas en el área metropolitana, pues a veces es que no hay una manera de moverse al centro nada más que por esas vías, pagando o sin pagar, o sea, eso es lo que ocurre.

Joaquín Llansó

Evidente, evidente.

Felipe Herranz

Pero, evidentemente, hoy día, que tenemos ya coches eléctricos, bicicletas eléctricas, a lo mejor de poca velocidad, pero para una distancia de 15 o 20 kilómetros, por la vía principal hay congestión, no se tarda menos en ir en un coche de alta cilindrada a Madrid desde el área metropolitana, desde pueblos adyacentes, no se tarda más que yendo con un vehículo a 30 por hora si hubiese vías alternativas. Entonces, ésta es la permeabilidad a la que yo me refiero.

En Madrid ciudad hay una permeabilidad, se puede coger bicicleta, taxi, metro, autobús, ahora han puesto unas motos eléctricas, hay una permeabilidad grande, se puede ir de muchas maneras. El área metropolitana, sin embargo, no tiene permeabilidad, se junta el tráfico que procede realmente de un viaje, el señor que va de Valladolid a Madrid está viajando. El que va donde vivo yo, Pozuelo, está al lado de Madrid, el que va de Pozuelo a Madrid, ¿está viajando o está simplemente moviéndose en su área metropolitana? Entonces, esa mayor permeabilidad creo que sería conveniente.

Joaquín Llansó

De todas maneras, hay que distinguir, y lo has dicho tú, entre un tráfico externo, que llega de fuera, que ese dirá, bueno, pues si quiero llegar hasta Plaza de

Cataluña o hasta la Cibeles, tendré que pagar 1, 2 o 3, y en cambio frenar al que viene de Pozuelo y decirle "deja el coche en casa", el de Pozuelo, o el de Esplugas de Llobregat, y decirle "coge el tranvía, coge el tren o coge lo que sea", es decir, es un tema de discusión, pero es un tema que además va ligado a la pedagogía.

Yo creo que en este país lo que nos ha faltado es pedagogía pura, explicar las cosas, explicar por qué se cobra, explicar por qué hay un peaje. Pues porque hay una empresa, porque hay una concesionaria que ha hecho una gran inversión para hacer esa autopista de peaje, y explicar que a veces se han prorrogado y por qué se han prorrogado y a veces hay que decir "oiga, y no se preocupe, que cuando acabe, se acaba". Ahora, eso es independiente a que digas "bueno, y al acabar la concesionaria, sea de quien sea, pues entra en marcha el otro mecanismo", que es el mecanismo de recaudación finalista solo para mantener. Pero es que al final, vuelvo a repetir, no sé si me equivoco o no, pero me temo que no le va a quedar más remedio, porque además es de sentido común, o sea, es un tema que los gastos sociales fijos, que llamo yo, van a ir creciendo, no van a disminuir, en todo caso van a crecer y a partir de ahí yo creo que es razonable, además, con los ejemplos que ha puesto Julio, de que en todos los demás sitios se paga.

Sin identificar

Sí, sí, en todos.

Julio Gómez-Pomar

De todas maneras, al final también hay un problema de organización de la prohibición de entrar en las ciudades, que hace que las tasas de uso de coche vayan creciendo, por mucho que haya una mejora en el transporte público, esto es una constante. Si el señor que está en Pozuelo se fuese a trabajar a la Gran Vía, posiblemente podría utilizar el transporte público, pero si tiene que ir a Alcobendas o tiene que ir a San

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · DEBATE · SALVADOR GUILLERMO · JOAQUÍN LLANSÓ · JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS
ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE · JULIO GÓMEZ-POMAR · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS
PABLO GONZÁLEZ TABERNA

Sebastián de los Reyes o tiene que ir a Coslada o tiene que moverse de una parte de la periferia a otra parte de la periferia, el incentivo de usar el coche es altísimo al precio que sea, salvo que se ponga un mecanismo tan disuasorio que haga que te tengas que mover de otra manera. Es decir, es muy complicado porque hay incentivos contrarios, incentivos a que las empresas se sitúen fuera de la corona de la M-30 o de tal, porque es donde el terreno es más barato y la gente se va a vivir fuera y tiene que ir a trabajar a la otra punta, esto es muy complejo, yo creo que es un incentivo muy adverso. Yo creo que el problema de resolver la entrada en las ciudades está más acotado en muchos sitios y tal, pero esta movilidad es complicada.

Joaquín Llansó

Lo que pasa es que yo creo que se van dando pasos. Ahora, por ejemplo, acabas de mencionar un tema que en Barcelona el otro día en Foment del Treball hicimos una jornada, en el plan de desplazamiento de empresas. Por ley en España, la gente no lo sabe, supongo que vosotros al ser del sector lo sabéis, cualquier empresa que tenga más de 500 trabajadores tiene la obligación de redactar un plan de desplazamiento de la empresa, o 500 trabajadores o 500 movimientos, aunque tengan menos trabajadores. Y de ahí viene que por ejemplo en Barcelona desde hace muchísimos años las empresas de Seat de Martorell que viven en los alrededores no cogen su coche, van a coger un autobús o cogen un tren o cogen cercanías de RENFE, les han puesto una parada muy cerquita. El Corte Inglés, pues los almacenes que tiene en Montmeló, claro, hay autobuses. Es decir, ya está pensándose en temas de que cada uno no coja su vehículo. Pero yo creo que hay un momento que también es un tema de cultura. Yo en Barcelona me muevo en moto desde toda la vida y mi mujer para ir a Plaza de Cataluña coge el coche y yo le digo, bueno, vamos a ver, y le ha cogido el coche, le ha costado la matrícula, le ha costado el parking y encima a lo mejor se lo

han rallado y después sí que te ha costado, pero bueno. Es un tema de...

Tú, perdona. ¿Tú eres?

Luis Tomás Gómez Palacio

Luis Tomás Gómez Palacio, *global head* de Infraestructura de HSBC, que es un banco americano ubicado en Londres.

A mí me gustaría agradecer a Pascual y a Valentín estas jornadas aquí en Santander, que la verdad que ha sido excelente, todas las ponencias han sido muy buenas. Quizá lo que he echado un poco en falta, y quizás sugerencias para los próximos años, es como todas las ponencias han estado muy centradas en España y qué es lo que pasa en España, el hacer un poco el *benchmarking* de la regulación en España *versus* en otros países.

Creo que hay una tendencia muy generalizada a la excesiva crítica que tenemos nosotros mismos con lo que pasa en España y a veces hay que poner en contexto las inversiones de infraestructuras que atraemos versus los países de nuestro entorno y comparar qué es lo que hace Francia, qué es lo que hace Italia, qué es lo que hace Reino Unido, lo que les cuesta por ejemplo al Reino Unido poner autopistas con peaje o lo que están haciendo en Estados Unidos, y muchas veces haciendo este análisis global podemos dar una visión un poco más clara de si España es un país *investment friendly* o no lo es.

Entonces, eso creo que sería una buena ponencia, el poner en perspectiva España *versus* otros países. Se han comentado algunos puntos, derecho de expropiación, libertad tarifaria, hemos hablado del DOLA, de diferentes tipos regulatorios, pero sería bueno ponerlo en contexto, qué estamos haciendo aquí, qué están haciendo otros países, qué cosas serían buenas copiar, qué otras cosas estamos haciendo mejor. Eso es un punto.

El segundo punto que creo que es muy importante también a comentar, y quizá se podría incluir en las

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · DEBATE · SALVADOR GUILLERMO · JOAQUÍN LLANSÓ · JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS · ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE · JULIO GÓMEZ-POMAR · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS · PABLO GONZÁLEZ TABERNA

próximas jornadas, es el impacto de las nuevas tecnologías en las infraestructuras, y algo se ha comentado de cosas que se están haciendo en Alemania, con el proyecto *Toll Collect*, con el cual se paga el peaje a través de sistemas de satélite, que tienes una cajita para los camiones y el tráfico pesado. Hasta qué punto las nuevas tecnologías van a impactar en el *car parking*, hasta qué punto las nuevas tecnologías van a impactar en SABA, hasta qué punto el *car parking* es sostenible en el futuro, hasta qué punto las nuevas tecnologías van a impactar a los puertos, a las logísticas. Todo esto creo que es de mucha actualidad y creo que también sería interesante incorporarlo.

Pero en general, simplemente me gustaría felicitar mucho a los organizadores y a todos los participantes, porque creo que ha sido un éxito.

Joaquín Llansó

Tienes toda la razón.

De todas maneras, yo creo que los fabricantes de vehículos están ya a punto de sacar los vehículos con el geolocalizador correspondiente, que puede servir para saber dónde estás, es decir, ya están pensando. Según mis noticias, Abertis –y no sé si antes lo ha corroborado porque a lo mejor es secreto– ya estaba trabajando con los *smartphones* con la condición de tenerlo conectado, puedan saber dónde estás perfectamente en cada momento, es decir, ya ni lectores de matrículas, ni pórtico, ni nada, todo vía satélite y un *smartphone*, con eso ya se puede hacer.

O sea que por eso cuando a veces se habla del coste de implantación de cualquier tipo de sistema, no es así, o sea, lo puedes amortizar en un año, en año y medio o dos años. Europa le dijo a Portugal ponlo para reducir el déficit, ya puedes empezar a cobrar en todas las vías de alta capacidad, Portugal ha puesto lectores de matrículas en todas y es un sistema que nadie ha protestado.

Otro tema que también sale por aquí, y no sé si lo ha dicho Salvador, es que los transportistas se oponen. El

transportista no tiene por qué oponerse, porque no es un coste suyo, él traslada el coste al cliente al cual le transporta el tema, o ¿es que resulta que está cobrando en negro y, por lo tanto, no lo puede trasladar?, es decir, la oposición del transportista en España que se opone a todo... También se oponen al Corredor Mediterráneo los transportistas, porque saben que el día que esté el Corredor Mediterráneo, que empiece a trasvasarse mercancía al Corredor Mediterráneo, pues también van a perder. Son cosas que es un tema al final de cultura del país y yo creo que vamos avanzando poco a poco en esa línea y lo que pasa es que nos gustaría a todos que fuera mucho más rápido y a lo mejor los que estamos aquí que tenemos un carácter más técnico, pues entonces lo haríamos ya mañana o pasado y a lo mejor la parte política es mucho más difícil.

¿Más cosas? Enrique. Por alusiones.

Enrique Pérez

Antes comentabas el tema tecnológico...

Joaquín Llansó

Explica, explica lo que estáis haciendo.

Enrique Pérez

Hay gente del sector y sabe que tecnologías hay todas las que quieras y de diferentes tipos y precios y tal...

Enrique Pérez

O sea, si tú me dices qué extensión de red quieres tarifar y qué número de vehículos vas a tarifar, si solo camiones o turismos, yo te puedo decir cuál es la tecnología más apropiada y que da un coste unitario más bajo.

El problema hoy por hoy no es la tecnología, sino en el caso de España sobre todo el tema de la persecu-

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · DEBATE · SALVADOR GUILLERMO · JOAQUÍN LLANSÓ · JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS
ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE · JULIO GÓMEZ-POMAR · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS
PABLO GONZÁLEZ TABERNA

ción del fraude. Nosotros tenemos, por ejemplo, en la AP-7 en verano el 25% del tráfico son extranjeros, entonces, mientras no haya la posibilidad de perseguir al infractor, al que no paga el peaje, fuera de nuestras fronteras, esto es inviable, o sea, tú no puedes permitirte, que es lo que le pasaba a Portugal hasta no hace mucho, hasta que en unos acuerdos con España y otros países, el poder perseguir al extranjero que no paga o por desconocimiento o porque como sabe que no le vas a venir a buscar a su casa a cobrarle la multa, pues no tiene ningún interés en pagar. Entonces, ese es el tema que hay que solucionar.

Nosotros estamos intentando a nivel de Bruselas que la directiva contemple todo el tema, además de la interoperabilidad de la persecución del fraude entre los distintos países, que ya se está haciendo para todo lo que son las infracciones relacionadas con la seguridad vial, exceso de velocidad, conducir bajo los efectos del alcohol, pues incluir también el impago del peaje en esas infracciones que se persiguen por toda Europa.

Y luego es eso, tecnologías las que quieras. Tenemos *stickers*, como el que estamos utilizando en Girona, en el tramo Girona Sur-Girona Norte, y eso cuesta menos de un euro por vehículo y luego la instalación...

Joaquín Llansó

El *free flow* ya lo tenéis puesto.

Enrique Pérez

Sí, el *free flow* es que es lo mismo. Nosotros lo tenemos puesto en un punto que no es problemático porque el que pasa por ahí sin el Teletac, el VÍA-T, se le va a cobrar el trayecto máximo, con lo cual, es un tema hoy por hoy de legislación más que de...

Joaquín Llansó

Es importante lo que está diciendo en el sentido de que ya no vale la excusa de la tecnología, porque haberlas, haylas todas, todas.

Enrique Pérez

Y luego también, con el tema tecnológico, ahora estamos pensando, y cuando estamos haciendo esos cálculos de coste de mantenimiento, estamos pensando en las autopistas que tenemos hoy, que más o menos, a grandes rasgos, son las mismas que hace 50 años, cuando se construyeron, pero es que en 5 o 10 años las autopistas no se van a parecer a las que tenemos hoy, porque para que funcione el vehículo autónomo, el vehículo eléctrico recargado sobre la marcha, no pensemos en los turismos que pueden circular 500 kilómetros, pensemos en camiones, si queremos tener camiones eléctricos, hay que recargarlos sobre la marcha. Eso significa grandes inversiones en la propia infraestructura, con carriles de carga, que el vehículo vaya cargándose mientras se está circulando. Eso son unas inversiones inmensas, no tanto como hacer nuevas autopistas, pero todo eso hay que tenerlo en cuenta, y cuando estamos pensando alegremente que esto lo vamos a pagar todo con los presupuestos, pensemos que la cifra se va a disparar.

Y ya para acabar, los 7.000 millones que publicó la semana pasada la Asociación Española de la Carretera de déficit de infraestructuras, por una parte es dejando fuera las autopistas actualmente de peaje, las de gestión privada, y también es una cifra que se aumenta exponencialmente, porque aquí los que sois ingenieros sabéis que el euro que no se invierte hoy, mañana no es un euro, mañana es un euro y medio y dentro de dos años son dos euros y llega un momento que esa infraestructura, si no has hecho el mantenimiento apropiado, prácticamente hay que rehacerla, con lo cual, el coste... El año pasado 6.400 millones, este año son 7.100 y el año que viene igual serán 8.500 el déficit de conservación de infraestructuras.

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · DEBATE · SALVADOR GUILLERMO · JOAQUÍN LLANSÓ · JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS · ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE · JULIO GÓMEZ-POMAR · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS · PABLO GONZÁLEZ TABERNA

Joaquín Llansó

Enrique, ¿en esos 7.100 ya no cuentan las autopistas que están...?

Enrique Pérez

Eso a 31 de diciembre del 2017.

Joaquín Llansó

Pero eso sin las autopistas que siguen con la concesión.

Enrique Pérez

Esas no están contadas.

Joaquín Llansó

Por eso te digo, que a medida que vayan venciendo, si pasan a ser gestionadas por el Estado, eso va a incrementarse más.

Yo creo que es un tema que acabará cayendo por su propio peso porque es que no quedará más remedio que generar recursos y, como tú muy bien dices, a ver, si al final vienen los camiones y son eléctricos y van cargando y van hasta sin conductor, habrá que pagar. ¿O también serán gratis?

En Cataluña tenemos, un ejemplo, el Eix Transversal es un peaje a la sombra, el 42-43% del tráfico del Eix Transversal son pesados, ese 42% de pesados, de ese 42 el 70 pasan de largo de Cataluña y está pagando la Generalitat de Cataluña, estamos pagando los catalanes al camión rumano que viene y se va a Teruel o se va a Madrid. Hombre, no tiene ninguna lógica, absolutamente ninguna en un Eix Transversal.

Sin identificar

Estoy totalmente de acuerdo con lo que has dicho. Mi punto con las nuevas tecnologías iba más hacia la tendencia actual que estamos viviendo. Hace 20 años

la gente, cuando era joven se quería comprar un coche, hoy en día la gente ya no se quiere comprar un coche, la gente comparte un coche en aplicaciones como BlaBlaCar, en aplicaciones como Uber, que eso, efectivamente, va a impactar en el tráfico.

Yo estaba asesorando a un fondo canadiense en la compra de la A-63 en Francia y nosotros en nuestras estimaciones incluíamos la posibilidad de que el coche sin conductor impactase al tráfico por tema profesional a muy largo plazo. Entonces, todas estas cosas claramente tienen un impacto en los retornos de las concesiones y son temas que hay que estudiar.

Joaquín Llansó

Pues habrá que ir adaptándose, porque no nos va a quedar más remedio.

Sin identificar

Exacto, y no solo en las carreteras, lo mismo en los *car parkings*, ahora en SABA, en Barcelona, si tiene un *car parking* la gente ya no aparca o utilizan otra aplicación y van de un sitio a otro sin utilizar el *car parking*, pues, efectivamente, se obtiene un impacto en el retorno de los *car parking*, pero no solo en eso, sino en todo el tema de los centros comerciales, la experiencia online, muchísimas tecnologías que ahora mismo quizá no nos hemos planteado que tienen un impacto, pero que habría que tenerlo en cuenta.

Joaquín Llansó

Te voy a dar dos ejemplos de que al final es un tema que es cultural. Uno de ellos: las oficinas de Foment de Treball están en Vía Laietana esquina Avenida de la Catedral, hay dos parkings, uno a cada lado, yo pago 148 euros al mes por tener una plaza de parking 24 horas, por otro lado, si coges Movistar Imagenio, ciento cuarenta y pico euros al mes, es decir, todo eso que tú lo decías esta mañana, estamos acostumbrados a pagar por las telecomunicaciones y nos parece lo más normal, pagar por el parking nos parece lo más nor-

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · DEBATE · SALVADOR GUILLERMO · JOAQUÍN LLANSÓ · JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS
ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE · JULIO GÓMEZ-POMAR · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS
PABLO GONZÁLEZ TABERNA

mal y después te parecerá mucho a lo mejor pagar un peaje de X céntimos kilómetro durante un viaje.

Nosotros lo que estamos proponiendo como sociedad civil a términos del Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya es que a todo este sistema del canon de exportación, llámale como quieras, o peaje low cost o peaje blando, es que además tengas descuentos. Abertis en este momento, y perdona, porque aquí también estáis los de ITINERE y alguno más habrá por ahí, de alguna manera puede haber descuentos varios, es decir, puedes llegar a que a lo mejor tengas un descuento del 50%, yo no sé si llegáis al 50% vosotros en casos de mucho kilometraje, pero yo creo que si no es el 50, es el 40.

Sin identificar

Sí, sí.

Joaquín Llansó

Entonces, en función del kilometraje, más descuento, cuanto más haces de kilometraje mensual más descuento tienes. Es así.

Sin identificar

No, pero paga la Generalitat el descuento.

Joaquín Llansó

Bueno, pero de alguna manera u otra o lo que sea.

¿Más cosas? Pascual, que nos quedamos sin preguntas aquí.

Si alguno se tiene que ir ya. ¿Queréis decir alguna cosa?

Joaquín Llansó

Manuel, ¿alguna cosa tienes?

Manuel Beldarrain

No, no. Ha sido muy interesante.

Joaquín Llansó

Pablo, ¿alguna cosa? ¿Tú eres Pablo?

Pablo González Taberna

Yo creo, bueno, por provocar.

Joaquín Llansó

Provoca, provoca.

Pablo González Taberna

Creo que hay dinero, que hay posibilidades de dinero, pero si no hay un marco regulatorio claro, va a ser difícil que ese dinero pueda llegar. Yo creo que lo habéis visto bien, es decir, hay un precedente, los anglosajones son los reyes de los precedentes, la solución que se aplica a las radiales, la aplicación que se aplique a ..., porque ya casi digamos la banca extranjera ha empezado a correr por tema de la banca nacional, la banca nacional por temas de balances lo vendió a fondos interesados, no voy a poner calificativos ni muchísimo menos, y esos fondos interesados no van a estar tranquilos en función de la negociación que pueda hacerse.

¿Cómo veis el precedente de las radiales o si eso va a suponer un hándicap o no para poder financiar? Vosotros decís que habrá, o hay dinero en el mercado, nunca más a estos tipos de interés, y en ese contexto cómo veis o qué pediríais aparte de una asignación correcta de los riesgos, una asignación correcta de riesgos relacionados con aquellos que son más propios de la Administración, cuando se habla de expropiación, diferentes de los que puedan ser de construcción, que son más propios de los que ejercitan la obra, o estas de las radiales o algunas que están para hacer

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · DEBATE · SALVADOR GUILLERMO · JOAQUÍN LLANSÓ · JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS · ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE · JULIO GÓMEZ-POMAR · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS · PABLO GONZÁLEZ TABERNA

más de mantenimiento, en el cual ya se conoce el tráfico, no hay riesgo de expropiaciones. ¿Qué posibilidades habría de hacer, si me permitís la expresión, cómo vería el mercado si se hiciese una concesión de todas las vías a cambio de cobrar algo en esas vías? No sé si me he explicado. Empieza a hacerlo la Administración Pública, que sea la Administración la que cede el uso de... Eso es lo que venía a hacer un poco el Gobierno de Vitoria, que había conseguido y que el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco por discriminatorio no le ha dejado hacer. El tráfico, yo creo que era pesado, pasar por el... No sé cómo lo veis.

Sin identificar

Yo creo que apetito, he dicho, apetito hay.

Sin identificar

Sí, apetito hay, sí, sí, pero...

Sin identificar

Y los inversores, claro...

Sin identificar

Pero luego hay que rascar en qué condiciones.

Sin identificar

Claro, y se ha mencionado ese marco jurídico y transferencia de redes, pero ahora, claro, cómo se diseña ese paquete, lógicamente, el apetito cae. Cuanto más equilibrado o mejor se defina esa transferencia de riesgos, se tendrá un mayor apetito a un coste menor.

Joaquín Llansó

En el tema del PIC, por ejemplo, sería factible, Julio, tú que has estado ahí y lo has tenido en tus manos, sacar a concurso esos proyectos de mantenimiento y mejo-

ra de esas autovías y esas cosas, con un pago, ya no por disponibilidad que cobre a él, sino por realmente por euros/kilómetro, ¿no? Eso se podría sacar así. Evidentemente, habría que empezar ya por un cambio de chip, y se autofinanciarían ellas solitas.

Julio Gómez Pomar

Bueno, estaba diseñado con un sistema de pago presupuestario por disponibilidad, al que luego se añadió un indicador de demanda. Lo que pasa es que el PIC abarca un conjunto de actuaciones que son bastante heterogéneas, porque en un caso es ampliación de carriles, en otro caso son mejoras de otro tipo, es decir, es un programa que yo creo que está más orientado a una gestión privada que a una gestión pública.

Joaquín Llansó

Sí, obras de mejora, obras de actualización, etcétera, que no es tan fácil.

Julio Gómez Pomar

Sí. Y muy diseñado un poco desde el punto de vista de acelerar la inversión y un poco resolver problemas de empresas, de la falta de inversión y...

Joaquín Llansó

No sé si puedes contestar, pero, ¿os llegasteis a plantear en la Burgos-Armiñón un sistema de algún canon de exportación o peaje? Y, si no, no respondas, pero...

Julio Gómez Pomar

No, no había una decisión tomada.

Joaquín Llansó

¿Pero era una de las posibles o no?

ANEXO · TRANSCRIPCIÓN DE SESIONES · DEBATE · SALVADOR GUILLERMO · JOAQUÍN LLANSÓ · JOSÉ MARÍA PIÑERO CAMPOS · ALBERTO JIMÉNEZ · FRANCISCO CLEMENTE · JULIO GÓMEZ-POMAR · MANUEL BELDARRAIN · ALBERTO GARCÍA · DUARTE SANTOS · PABLO GONZÁLEZ TABERNA

Julio Gómez Pomar

La discusión, hasta donde la conozco, es que, primero, desde el punto de vista de los usuarios había mucha presión política para no levantar el peaje, mucha presión política transversal, o sea, de los unos y de los otros. Esto era así. Siempre había el miedo de que levantar ese peaje era marcar un precedente muy negativo sobre el futuro del pago por uso pero también a la vista de unas elecciones autonómicas, mantener el peaje puede ser una cosa que al político le da escalofríos, o sea, cada uno tiene su función a maximizar.

Yo creo, y aquí ya hablo de posibilidad, porque el debate estaba sin resolver, que con independencia de lo que se hubiera hecho, se podría haber definido ya un modelo de futuro, es decir, yo creo que había que haberlo definido y luego hubiera sido más irrelevante si se levanta o no se levanta transitoriamente ese peaje o se mantiene de una forma u otra.

Joaquín Llansó

Las conversaciones internas vuestras, una de las que podíais tener con la oposición en aquel momento, hoy Gobierno, tampoco hay nada, o sea, ¿el PSOE piensa parecido, piensa igual?

Julio Gómez Pomar

El PSOE no quería comprometerse a nada que supusiese el mantenimiento de los peajes, eso era la realidad. En ese momento nunca quiso comprometerse, cuando se habló de la prórroga.

Joaquín Llansó

Muchas gracias y, nada, os dejo en manos de Pascual Fernández.

ANEXO · REFLEXIONES FINALES Y CLAUSURA · IGNACIO SAN JUAN MINCHERO · FERNANDO GARCÍA ANDRÉS · PASCUAL FERNÁNDEZ · VALENTÍN PICH · EMILIO LORA-TAMAYO

REFLEXIONES FINALES Y CLAUSURA

Pascual Fernández. VICEPRESIDENTE DEL CONSEJO GENERAL DE ECONOMISTAS

Quiero daros las gracias a todos por vuestra participación. Yo creo que hemos tenido un debate con presentaciones que han sido muy interesantes; quizás podríamos haber debatido algunas cuestiones más en profundidad, pero creo que ha sido bastante interesante toda la jornada.

No vamos a hablar de conclusiones ahora. Sabéis que, como he comentado al principio, nuestra intención es elaborar un documento que recoja, por un

lado, todas las intervenciones y una serie de pequeñas propuestas, que no voy a intentar resumir ahora mismo. Pero sí me gustaría lanzar alguna idea, un poco de corolario. Por supuesto, éste es un tema amplísimo, tiene muchísimas facetas, bastantes más de las que hemos comentado. Inicialmente, como todos sabéis, teníamos previsto realizar este curso en un formato muy distinto, de tres días de duración y por razones diversas se ha tenido que ir reduciendo.

Yo estoy muy satisfecho, en cualquier caso. A pesar de que hemos tenido diferentes enfoques, ha habido una coincidencia sobre el problema que tenemos y

ANEXO · REFLEXIONES FINALES Y CLAUSURA · IGNACIO SAN JUAN MINCHERO · FERNANDO GARCÍA ANDRÉS
PASCUAL FERNÁNDEZ · VALENTÍN PICH · EMILIO LORA-TAMAYO

sobre la oportunidad importante que en este momento se presenta. Como Julio Gómez-Pomar nos recordaba esta mañana en su intervención, hemos pasado de una inversión pública en porcentaje del PIB, mantenida durante muchos años, durante casi 35 años, que nos ha dotado de unas infraestructuras que son (yo creo que es bueno que lo digamos, que lo recordemos) una envidia para muchos países de nuestro entorno. Hemos pasado de unas infraestructuras muy penosas a tener unas infraestructuras realmente muy potentes, muy bien gestionadas. Tenemos grandes empresas en ese sector, que es particularmente potente y capaz, no solo por lo que desarrolla en nuestro país, sino porque además nos hemos convertido en una potencia internacional muy importante. Y eso es una cuestión de evidente competitividad, de eficacia y de hacer las cosas muy bien.

Después de unos años en los que hemos pasado por una crisis económica muy importante, donde el sector de la construcción ha soportado de una manera muy particular la crisis económica, ahora volvemos a tener una necesidad de invertir en infraestructuras y hay un momento dulce desde el punto de vista financiero para poder aplicar recursos de manera significativa a esta problemática. Evidentemente, esto hay que venderlo bien, claro que sí, esto tenemos que venderlo bien. Hay cuestiones que resultan sorprendentes. Como creo que decía Joaquín Llansó, creo que quería transmitir que la palabra concesión se ha convertido en una palabra que tiene connotaciones sorprendentemente negativas. Esto es algo realmente muy alucinante en nuestro país, que lleva utilizando las concesiones para hacer todo tipo de infraestructuras desde hace 150 años y que ha sido el instrumento fundamental para el desarrollo del ferrocarril en todo el siglo XIX, o para el abastecimiento del agua en muchas de nuestras ciudades. Pues ahora resulta que el término concesión tiene connotaciones negativas. Asombroso.

Una idea que se ha lanzado de manera reiterada, que yo creo que es una idea muy positiva, y que era precisamente el tema del que pensábamos hablar en la

sesión de mañana, es la necesidad de llegar a un pacto nacional de infraestructuras. Desafortunadamente, en este momento, me parece que es algo tremendamente difícil que se pueda producir. Lo que no significa, que si el Gobierno pone en marcha un plan profundo y sopesado de infraestructuras a desarrollar, pues seguramente se acabará convirtiendo en un plan nacional. Y si los siguientes Gobiernos se encuentran con una cartera de proyectos preparada, en condiciones, con proyectos técnicamente redactados y bien identificados, pues seguramente se acabará convirtiendo en la base para un posible pacto nacional de infraestructuras. Quiero decir que hay cauce para ello.

Bueno, como decía, nuestra intención es preparar ese documento de conclusiones, donde vamos a intentar trasladaros esas ideas, particularmente a los que habéis sido ponentes en esta jornada. Como nos comentaba nuestro Presidente, Valentín Pich, queremos desde el Consejo General utilizar nuestras conclusiones para poder ayudar; los economistas queremos ayudar en ese debate, que nos parece que tiene gran interés y transcendencia para nuestro país.

Y nada más. Muchas gracias a todos por vuestra participación.

Valentín Pich. PRESIDENTE DEL CONSEJO GENERAL DE ECONOMISTAS

Vamos a esperar a que venga el señor rector de la Universidad y mientras tanto voy a pedir la intervención de Fernando García, que es nuestro decano de Economistas de Cantabria.

Fernando García Andrés. DECANO DEL COLEGIO DE ECONOMISTAS DE CANTABRIA

Buenas tardes a todos.

En primer lugar, lo que quisiera es agradecer al presidente del Consejo y en general de Economistas, Pascual, al decano del Colegio de Economistas de Madrid, por la invitación a esta jornada y clausura que

ANEXO · REFLEXIONES FINALES Y CLAUSURA · IGNACIO SAN JUAN MINCHERO · FERNANDO GARCÍA ANDRÉS
PASCUAL FERNÁNDEZ · VALENTÍN PICH · EMILIO LORA-TAMAYO

hemos tenido sobre, o vamos a tener sobre infraestructuras de transporte y su financiación.

También tengo que felicitar al Consejo y a la Universidad Internacional Menéndez Pelayo por haber organizado este importante encuentro, porque además me parece, aparte de muy oportuno, también muy interesante.

Voy a ser muy breve, pero quería hacer unas consideraciones.

Yo creo que está fuera de toda duda la importancia de las infraestructuras como factor de competitividad y también como contribución al desarrollo de los países. En una economía globalizada, donde los centros de producción tienden a desplazarse a aquellos países con costes salariales que son más bajos y con ventajas competitivas en la producción, y además teniendo en cuenta nuestra posición geográfica, que está alejada de nuestros principales clientes y proveedores, el desarrollo de infraestructuras físicas básicas es un factor muy relevante.

Por ello, lo que entiendo, se persiguen cuatro objetivos: evitar la deslocalización de las empresas, la atracción de capitales, aumentar la productividad de la economía y, en definitiva, mejorar las condiciones de vida.

Yo sospecho, por lo que he visto en el debate, porque yo esta mañana no he podido estar, espero que se haya hablado mucho en torno a las infraestructuras de transporte por carretera.

Pero yo quería hacer una reflexión acerca de una cuestión que es de capital importancia para el desarrollo económico de nuestra región, y se trata precisamente de las infraestructuras ferroviarias. La Comisión Europea, incluye en su sexto informe sobre la cohesión autonómica, social y territorial, que fue publicado en el 2014, las orientaciones para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte y establece el objetivo de contar con una auténtica red multimodal a escala de la Unión Europea, que debe incluir a las vías ferroviarias mediante la creación de una infraestructu-

ra nueva, pero también la mejora de la existente, y destaca, igualmente, la importancia de disponer de unos medios de transporte sostenibles y más ecológicos, como el ferrocarril.

Al margen de polémicas partidistas, que suelen favorecer a otro tipo de intereses y en las que no quiero ni debo entrar, me inclino a pensar que la modernización del sistema ferroviario no está completa solo con el tendido de la red de alta velocidad para pasajeros. En el caso de Cantabria, se echa en falta también la modernización de la red convencional, cuya prioridad e inmediatez comparto absolutamente, y la mejora de la red de tráfico de mercancías, que necesariamente ha de proporcionar un servicio más rápido y capaz que el actual si queremos que nuestro puerto sea competitivo.

De modo que la pregunta de si el tendido de la red de alta velocidad ferroviaria puede ayudar a alcanzar los objetivos de cohesión territorial y desarrollo regional, yo tengo que responder afirmativamente.

Algunos economistas han criticado que los proyectos de alta velocidad responden en muchos casos a decisiones de carácter político no sometidas a criterios de eficiencia económica, promoviéndose inversiones con rentabilidades financieras y sociales negativas.

En mi opinión, es cuestionable que un proyecto de mejora del transporte en general y de la red ferroviaria en particular tenga que someterse exclusivamente a criterios de rentabilidad, si así fuese, difícilmente podrían sostenerse aquellas propuestas que tienen objetivos vinculados a la promoción del crecimiento económico, es decir, aquellas que no atienden a rentabilidades explícitas, sino a objetivos de más largo alcance desde el punto de vista de la articulación territorial, de la formación del mercado o el desarrollo regional. Desde esa perspectiva, solamente entonces tendría sentido la construcción de infraestructuras que viniesen a resolver problemas de congestión, pero eso sería tanto como privar a las políticas de desarrollo de uno de sus principales instrumentos, como es la promoción de un adecuado sistema de transporte, que en

ANEXO · REFLEXIONES FINALES Y CLAUSURA · IGNACIO SAN JUAN MINCHERO · FERNANDO GARCÍA ANDRÉS
PASCUAL FERNÁNDEZ · VALENTÍN PICH · EMILIO LORA-TAMAYO

este caso debería actuar como un factor impulsor, antes del crecimiento, no solo corrector a posteriori de sus efectos.

En fin, esto es lo que quería transmitirles. Y deseo que esta jornada haya resultado de máximo interés para todos los asistentes.

Y nada más. A todos muchas gracias.

Valentín Pich

Como ha dicho Pascual, nosotros nos hemos comprometido a hacer un documento sobre este encuentro que enviaremos a todos los ponentes y que luego presentaremos en una rueda de prensa en Madrid.

Cuando, por primera vez, nos planteamos abordar el tema de la inversión, financiación y gestión de las infraestructuras del transporte, a José María Casado y a mí nos sorprendió que una materia de tanta trascendencia social y económica no hubiera generado un mayor debate desde un punto de vista técnico, que ayudara a nuestros políticos a tomar las decisiones más adecuadas.

Las infraestructuras constituyen un importantísimo factor de competitividad y nuestro país es un referente en infraestructuras de transportes. No obstante, la grave crisis económica de los últimos años no ha permitido la dotación necesaria para el mantenimiento idóneo de estas infraestructuras, aspecto este tanto o más importante que la inversión en nuevos proyectos. Así, los recursos destinados a la conservación de carreteras descendieron hasta 884 millones de euros en 2017 (un 23% menos que en 2007). Es importante tener en cuenta que, en este mismo periodo, la red de autovías ha crecido un 18%. Resulta evidente, por tanto, la existencia de un déficit en los recursos que afecta a la seguridad de nuestras carreteras. Esta situación podría verse agravada con el vencimiento de las concesiones de las autopistas de pago que tendrían que gestionarse con fondos públicos, mientras que ahora se mantienen mediante el pago de sus usuarios. Hay que definir un modelo de financiación equilibrado

que permita tanto asegurar los recursos necesarios para realizar nuevas inversiones como mejorar la red actual y pagar los compromisos financieros asumidos de concesiones vigentes. Y todo ello, sin perder de vista nuestro elevado déficit y nuestra abultada deuda, lo que puede complicar en los próximos años la disponibilidad de los recursos necesarios para nuevas infraestructuras, físicas y no físicas, y el mantenimiento de las mismas.

Esperemos que este curso haya servido para ayudar a ordenar un poco el debate de una cuestión, como son las infraestructuras de transporte, fundamental para la dinamización de nuestra economía y la creación de riqueza y, por tanto, para el bienestar de nuestra sociedad.

Señor rector, por favor...

Emilio Lora-Tamayo. RECTOR DE LA UIMP

Buenas tardes.

Casi con la misma insistencia que los académicos o los profesores, los investigadores y también nuestros responsables de gobierno del sector de la I+D, decimos aquello de que sin ciencia no hay futuro, pues yo creo que casi con la misma insistencia repetimos muchas veces eso de que un país no hace investigación porque sea rico, sino que finalmente es rico, por lo menos es rico en buena medida, porque hace investigación, y esa es una verdad que es empíricamente demostrable. Y, de la misma forma, podemos decir que un país invierte y construye infraestructuras, especialmente las de transporte, no porque sea rico, y eso dé prestigio o eso haga bonito, sino porque cuando invierte y construye, muchas veces además empeñándose con sofisticadas y con creativas a veces aproximaciones de financiación, está poniendo los fundamentos para que el país, efectivamente, llegue a ser rico, al menos para disponer y mejorar de una serie de capacidades de movilidad y de intercambio comercial. Creo que todo eso es obvio y todo el mundo lo tiene bien interioriza-

ANEXO · REFLEXIONES FINALES Y CLAUSURA · IGNACIO SAN JUAN MINCHERO · FERNANDO GARCÍA ANDRÉS
PASCUAL FERNÁNDEZ · VALENTÍN PICH · EMILIO LORA-TAMAYO

do. Y por ello, las políticas de creación de infraestructuras son consideradas como políticas de inversión.

Lo primero, lo relativo a lo que hablaba de la investigación, aunque está bastante interiorizado, como he repetido al principio, desde luego, no ha dado lugar a que sea considerado una política de inversión, de ahí mi sana envidia, de ahí mi sana envidia, que no oscurece, por otro lado, el sano orgullo que como español, y como español ya con un puñado de años a las espaldas, me produce el salto que se ha producido en los últimos años en relación con todo lo que es infraestructura, nuestras infraestructuras de transporte, que proveen una comunidad, bueno, todo lo que sean mercancías, para todo lo que sean personas, que sin duda es crucial para el desarrollo de nuestra economía y de nuestra sociedad, algo en lo que sin duda tiene mucho que ver nuestra integración en la Unión Europea, pero también tiene mucho que ver nuestra capacidad técnica, valorado no solamente por nosotros, no solamente aquí, sino por muchos otros países, y eso también a pesar de las peculiaridades de nuestro país. Alguno me comentaba hace algunos días la dificultad orográfica que presenta nuestro país y cómo eso se traduce en dificultades diferenciales, por

supuesto técnicas, pero muchas de ellas con dificultades económicas, que redundan, sin duda, en la financiación de toda esta serie de estructuras.

Por ello, yo creo que este encuentro, breve, pero encuentro finalmente, que habéis mantenido, propuesto por el Ministerio, por el que os ha acogido nuestra Universidad Menéndez Pelayo, creo que es especialmente pertinente por cuanto habéis hecho, entiendo, una reflexión con especial énfasis en los temas de financiación hoy día de los de gestión...

El nivel del programa propuesto, con las intervenciones del Ministerio, de SEITSA, ITINERE, CINTRA, en todas las empresas operadoras de infraestructuras, de los bancos de inversión, de escuelas de negocio, yo creo que ha sido muy completo y atractivo. Y por ello estoy seguro de que esto ha sido muy productivo, pero en todo caso son todos ustedes los que lo tienen al final que decir y que reconocer y saber que siempre nuestra Universidad Menéndez Pelayo está abierta en cualquiera de sus sedes, de sus 10 sedes, y en especial en esta que se abre en verano, desde julio hasta septiembre.

Muchas gracias.

© Consejo General de Economistas de España

ISBN: 978-84-86658-70-0

Depósito legal: M-3514-2019

Diseño y maquetación: desdezero, estudio gráfico

Impresión: Gráficas Menagui

La inversión, financiación y gestión de infraestructuras de transporte

EL día 16 de julio tuvo lugar un Encuentro en la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, organizado por el Consejo General de Economistas de España, con el objeto de analizar los temas más relevantes que afectan a las infraestructuras de transporte en nuestro país.

La movilidad eficiente de personas y mercancías por nuestras redes de transporte es un objetivo alcanzado que permite compensar, en términos de competitividad, nuestra condición geográfica de país periférico en la Unión Europea, por ser nuestras infraestructuras probablemente de las más eficientes del mundo en términos relativos. Pero hay muchas cuestiones de actualidad para reflexionar, especialmente sobre el modelo actual de financiación de las infraestructuras, tanto en sus aspectos de provisión, como de modernización y de mantenimiento, en el contexto de la Unión Europea.



economistas
Consejo General

UIMP
Universidad Internacional
Menéndez Pelayo