

**ANEXO**

**CONCLUSIONES DEL ENCUENTRO SOBRE LA INVERSIÓN, FINANCIACIÓN Y GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE**

**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 managers*…, 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 (perdida 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 por qué 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.