

Reducir la inversión pública no es una alternativa razonable

MANUEL MIÑÉS MUÑOZ

DIRECTOR-GERENTE DE LA CÁMARA DE CONTRATISTAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

En el Plan Presupuestario 2019 del Reino de España enviado el pasado 15 de octubre a la Comisión Europea y su Escenario Macroeconómico y sea cual fuere la decisión de la Comisión Europea, debemos insistir ante el presidente Sánchez y el ministro J.L. Ábalos que no debemos abandonar la inversión en infraestructuras. Ello nos llevaría a una pérdida de competitividad: en Turismo hemos alcanzado en 2017, 81'7 millones de turistas, gracias a que nuestra red aeroportuaria absorbió el 81'5% de los internacionales. En exportaciones somos el segundo país europeo tras Alemania. Nuestra red de puertos movió el récord histórico de 544 Millones de toneladas de mercancías, por valor de 397.000 millones de euros.

Disminuiríamos nuestro impulso económico: las infraestructuras ejercen un efecto multiplicador, crean empleo (cada millón de euros invertido genera 14 empleos), tienen un retorno fiscal (49% de retorno de impuestos por cada euro invertido), son un incentivo a la industria auxiliar española, su actividad conlleva la menor cuota de importaciones (sólo el 9% de su actividad), y redundan en el bienestar social del ciudadano: reduce los costes externos del transporte afectando a la seguridad vial. La reducción del 19% de la inversión pública en la red viaria del conjunto de Administraciones Públicas ha supuesto un incremento del 11% de fallecidos. Y además, congestión urbana en la movilidad. El usuario de carretera pierde entre 16 y 23 horas por los atascos al año. La inversión en infraestructuras reduce las emisiones y mejora la calidad del aire. La UE nos exige reducir las emisiones de CO2 un 30% para el 2024.

El cumplir los objetivos de inversiones prioritarias ha de hacerse compatible con el equilibrio presupuestario. Es necesario pues un Pacto Nacional de Infraestructuras entre las principales fuerzas políticas. No es de un país serio que en los últimos 12 años haya habido cuatro Planes de Infraestructuras. El primero (PDI) Plan Director de Infraestructuras 1993/2007, del PSOE, que fijó las Carreteras de Alta Capacidad y el AVE. Llegó el PP al Gobierno en 1996 e hizo el PIT (Plan de Infraestructuras del Transporte) 2000/2007. El Plan Estratégico de Infraestructuras y transporte PEIT (2005/2020) fue lanzado por el PSOE tras llegar al poder en 2004, y nuevamente el PP en 2011 ultimó el Plan de Infraestructuras de Transporte y Vivienda PITVI (2012/2024). Y ahora, ¿qué nombre le ponemos al niño recién nacido?

Debemos implementar un modelo de gestión y financiación sostenible para nuestra red viaria de gran capacidad, como existe en todos los países de la UE. Conseguiríamos una transferencia para gasto prioritario social de unos 2.500 millones de eu-

ros al año, derivando parte del gasto público en conservación de la red de alta capacidad al modelo concesional.

España debe utilizar sus fortalezas y experiencia para recuperar sus objetivos de inversión a través de la CPP (Colaboración Público-Privada) ausente desde 2012 y que el anterior Gobierno (Rajoy & de la Serna) anunció para el 2018, por un importe de 5.000 millones de euros para impulsar las carreteras, incluida su conservación durante 30 años (Plan Extraordinario de Concesión por Disponibilidad PIC) y que el ahora ministro Ábalos pretende eliminar.

Las economías más desarrolladas del mundo apuestan por el modelo concesional en la promoción de sus infraestructuras: USA piensa licitar CPP por importe de 217 millones de dólares; el Reino Unido, 172 millones; Canadá, 85; Australia, 75, etc.

En España ya disponemos de un modelo y marco jurídico favorable y estable, con la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público, y en donde la ONE (Organismo independiente de Regulación y Supervisión de la Contratación) tiene un papel fundamental a la hora de analizar la sostenibilidad financiera de los proyectos concesionales.

El sector constructor y concesional español es líder mundial en la financiación y gestión de infraestructuras, con presencia en 27 países de los cinco continentes.

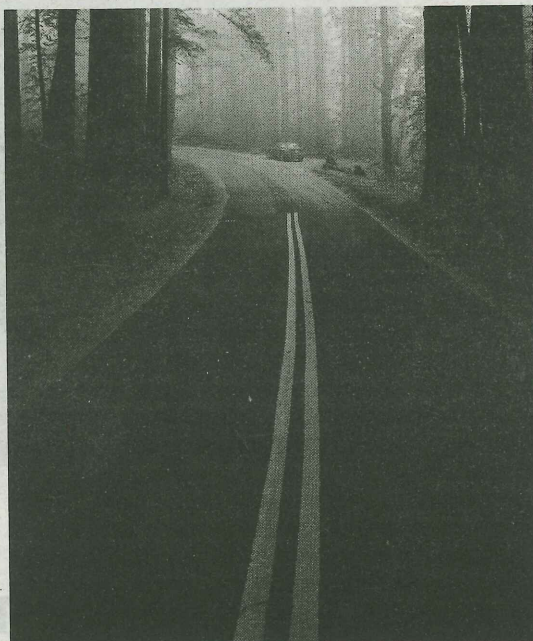
Las prestigiosas publicaciones ENR (Engineering News Record) y PWF (Public Work Financig, sitúan a 9 compañías concesionarias españolas entre los primeros puestos de la clasificación mundial, y de ellas 5 entre las 11 primeras, con un 48 % del ranking inversor mundial.

Tomando las 20 primeras concesionarias de infraestructuras del mundo, por países de origen, inversiones, y número de Concesiones

operativas, en 2017, tenemos: España, 265.100 millones de dólares americanos; Francia, 203.100; Australia, 53.600; Reino Unido, 35.900.

Hoy gestionamos 21.500 kilómetros de autopistas; 1.500 de ferrocarril; 40 aeropuertos con más de 100 millones pasajeros/año; plantas de generación de energía con más de 10.000 MW instalados; 11.500 kilómetros de líneas eléctricas de A.T y 16.500 torres de comunicaciones; gestionamos 10.500 camas hospitalarias y abastecemos, depuramos y potabilizamos el agua de 1.300 municipios con 65 millones de habitantes, e igualmente recogemos y tratamos residuos urbanos de 90 millones de ciudadanos. Todo ello en el mercado internacional, en donde facturamos 55.373 millones de euros (75'5 % de nuestra facturación total).

Externalizar o concesionar nunca es privatizar. Debemos desmitificar la ideología progresista reinante, primacía de lo público sobre lo privado. Está en juego nuestro futuro como país avanzado.



:: MATTHEW RONDER-SEID