



**16 y 17 de enero de 2019**

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Obras en Atocha y Chamartín en los Presupuestos del Estado... TeleMadrid

Fomento prevé añadir 1.000 millones al plan privado de carreteras en año próximo... elEconomista

EL ICO y la Corporación KIND de Corea promueven programas y proyectos de inversión en el sector de infraestructuras



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

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

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

**Africa Semprún / Javier Mesones**  
MADRID.

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

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

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

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

zada, puede atraer algo", apostilló.

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

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

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

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

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

## Generalizar los peajes

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

Gómez-Pomar incidió así en un debate que el ministro de Fomento, José Luis Ábalos, quiere llevar al Parlamento: el pago por uso en las carreteras españolas de alta ocupación. Un planteamiento que ha recibido el visto bueno de gran parte del sector. Así, Julián Núñez, presidente de Seo-

pan, explicó que España es el país de la UE con menor porcentaje de la red tarificada (18 por ciento) por lo que poner peajes en todas las vías será fundamental para "armonizarnos con la UE" y acabar con las desigualdades territoriales". En este punto, señaló que elevar el tráfico de mercancías por ferrocarril será imposible "si transportar mercancías por carretera sigue siendo gratis".

En esta línea, el presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Juan Antonio Santamera, explicó que es "imprescindible implantar el pago por uso en las carreteras" porque es una forma de "blindar" la conservación de las mismas de los vaivenes económicos y ayudaría a "fomentar otros medios de transporte".

En este contexto, Herrero recordó que Fomento ha creado una subcomisión para desarrollar un plan global de gestión de las autopistas que estudia generalizar los peajes. Mientras, el Gobierno seguirá levantando las barreras cuando venza la concesión, como con la AP-1.

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



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

Alejandro de la Joya  
Consejero delegado de Cintra



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

Francisco Javier Herrero  
Director general de Carreteras



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

Manuel Fresno Castro  
Director general financiero de Adif



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

Julián Nuñez  
Presidente de Seopan



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

Julio Gómez-Pomar  
Presidente del centro de transporte de IE



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

Juan Antonio Santamera  
Presidente Colegio Ingenieros Caminos

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

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

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