

RETOS Y OPORTUNIDADES DE NEGOCIO EN LA COLABORACIÓN PÚBLICO – PRIVADA

Legislatura 2015 – 2019

- Evolución de la situación económica-financiera de España (PIB – PARO – DÉFICIT – DEUDA)
- Déficit de Inversiones productivas Públicas en Infraestructuras
- Desafíos y Retos a la Inversión Pública.
Plan Extraordinario de Infraestructuras 2016 – 2019 con diversas Alternativas P.G.E / C.P.P.



PREÁMBULO

La situación económica-financiera del Reino de España, expresada en sus altos ratios de Déficit, Paro y Deuda, a instancias de las Autoridades monetarias de la U.E. y EE.UU., motivaron el que el Presidente Zapatero y el líder de la Oposición, Mariano Rajoy, consensuaran un primer paso al Pacto Fiscal Europeo (España & U.E.) – que dio lugar a la modificación del artículo 135 de la Constitución Española Ya celebradas las Elecciones, y con el Gobierno de Rajoy, siguiendo el consenso, se procedió a la promulgación de la Ley Orgánica de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera (Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril) –. En segundo lugar, y ya, como consecuencia del primero, los sucesivos Pactos y Obligaciones impuestas por el EUROGRUPO – U.E. (reuniones anuales de primavera e invierno,) que se nos vienen imponiendo, relativos a Objetivos Anuales de: Deuda Pública – PIB – Déficit, etc., etc., que nos están “acotando” nuestros Gastos tanto en Estructura como en Inversión... .. aparte Reestructuración y Rescate de la Banca.

Ante la reducción del Gasto impuesto, hemos (Rajoy & Montoro) optado mayormente (castigando a nuestro Sector y a la creación de Empleo) por reducir la Inversión en Infraestructuras (hasta un 65% entre Administración General del Estado y las transferencias a las Sociedades Públicas y Comunidades Autónomas), en lugar de “aligerar más la estructura del Estado”... .. y ello a pesar de que estamos todavía a la cola de la U.E.-27 en equipamientos. Por ello se hace cada vez más necesario un Plan Extraordinario de Infraestructuras con aportaciones C.P.P.

Este Documento en fechas venideras, quizás “traducido” a nivel autonómico, lo daremos a conocer al próximo Gobierno de la Generalitat y a nuestros Parlamentarios nacionales, cara a las cercanas Elecciones Generales.



RETOS Y OPORTUNIDADES DE NEGOCIO EN LA COLABORACIÓN PÚBLICO – PRIVADA

● ANTECEDENTES

Según las previsiones presentadas por el Reino de España a la reunión de primavera (2ª semana de Abril 2015) ante la Comisión Europea, la reducción de la Inversión Pública en el trienio 2014 → 2015 → 2016, respecto a las previsiones que presentamos en la reunión de invierno del Eurogrupo (Noviembre 2014), han bajado 0,5 puntos porcentuales de nuestro PIB (-0,2 s/PIB en 2014 y otros -0,3 s/ PIB 2015/2016).

Estos datos oficiales confirman en **primer lugar** que por imposición de Bruselas la Inversión realizada en el año 2014 fue de unos **2.000 M€** inferior a la programada en los PGE-2014, en gran parte por la baja ejecución presupuestaria de ADIF (-630 M€ menos que lo presupuestado) y de las Sociedades de AGUAS – ACUAES, ACUAMED, etc. (-221 M€), Puertos del ESTADO con -250 M€, etc., etc. (que ya pusimos de manifiesto en nuestro documento – CCCV de 23 de Diciembre 2014), y en **segundo lugar** pone de manifiesto que en el actual ejercicio 2015 y el próximo 2016 ^(*)

(*)

Previsiones económicas de la Comisión Europea (primavera 2015)

	Previsiones			
	2013	2014	2015	2016
PIB (variación anual en %)				
España	-1,2	1,4	2,8	2,6
Zona Euro	-0,45	0,9	1,5	1,9
UE	0,0	1,4	1,8	2,1
Tasa de Desempleo (% de la población activa)				
España	26,1	24,5	22,4	20,5
Zona Euro	12,0	11,6	11,0	10,5
UE	10,9	10,2	9,6	9,2
Inflación (% variación anual)				
España	1,5	-0,2	-0,8	1,1
Zona Euro	1,4	0,4	0,1	1,5
UE	1,5	0,6	0,1	1,5

	Previsiones			
	2013	2014	2015	2016
Déficit Público (% del PIB)				
España	-6,8	-5,8	-4,5	-3,5
Zona Euro	-2,9	-2,4	-2,0	-1,7
UE	-3,2	-2,9	-2,5	-2,0
Deuda Pública (% del PIB)				
España	92,1	97,7	100,4	101,4
Zona Euro	93,2	94,2	94,0	92,5
UE	87,3	88,6	88,0	86,9



y a pesar de la notable mejora del crecimiento económico español prevista, nos pueden obligar a destinarlo a mejorar nuestros ratios de Déficit y Deuda Pública.

A la vista, pues, de este Programa de Estabilidad obligado por la U.E. ante nuestros constantes incumplimientos (y puesto que no disminuimos los Gastos Estructurales y Administrativos de nuestros niveles jerárquicos Estado – Comunidades Autónomas – Diputaciones/Ayuntamientos/Cabildos) la atonía de la Inversión Pública del 2014 se va a extender hasta el 2018 inclusive, manteniendo otros cuatro años más el sacrificio de Obra Civil.

Si actualizamos la reducción del Déficit Público, que ha pasado del 11% del PIB (2009) al 5,7% oficial en el 2014 (**), representa unos 58.000 M€ de reducción del Gasto Público realizado en los últimos 5 años, de los cuales el 53,4% (31.000 M€) lo ha soportado la Inversión Pública y el 46,6% restante (27.000 M€) la reducción del Gasto corriente.

Ello no obstante, por todos los analistas especialistas en Infraestructuras, KPMG, A.T. KERNEY, se mantiene la necesidad de invertir adicionalmente durante los próximos 4 años de unos 32.000 M€ para resolver el Déficit inversor acumulado en Infraestructuras de Agua (6.550 M€), Equipamiento Público, Accesibilidad a grandes núcleos urbanos y Conservación de Carreteras (16.300 M€) y Logística e Intermodalidad (10.650 M€).

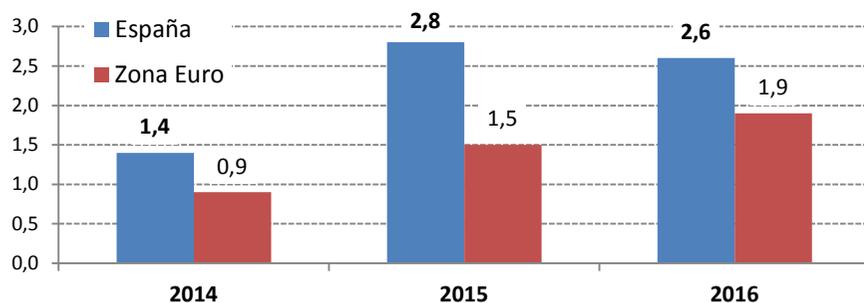
		<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>2012</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>
(**) <u>Actualización del Programa de Estabilidad</u>										
<u>Presupuestaria del Reino de España</u>		-11%	-9,70%	-9,03%	-7,00%	-6,6%	-5,7%	-4,5%	-3,5%	-1,1%
<i>(enviada a Bruselas en Abril 2015)</i>		Historico ≡ Real						Objetivo de Déficit		

	DÉFICIT 2011		→ C.V. -5,12%	DÉFICIT 2012		→ C.V. -3,94%	DÉFICIT 2013		→ C.V. -2,33%	DÉFICIT 2014		→ C.V. -2,39%
	Previsto	Real		Previsto	Real		Previsto	Real		Previsto	Real	
Administración Central	-4,8	-5,10		-3,5	-4,10		-5,10	-4,3		-3,5	-3,54	
Comunidades Autónomas	-1,3	-3,41		-1,5	-1,84		-1,30	-1,5		-1,0	-1,66	
Corporaciones Locales	-0,2	-0,45		-0,3	-0,10		-8,00	+0,4		0	-0,53	
Seguridad Social	+0,2	-0,07		-1,0	-0,96		-0,10	-1,2		-1,0	-1,06	
Total	-6,1%	-9,03%		-6,3%	-7,00%		-6,5%	-6,60%		-5,5%	-5,72%	

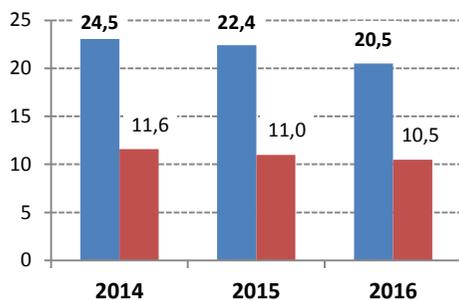


PREVISIONES DE PRIMAVERA DE LA U.E.

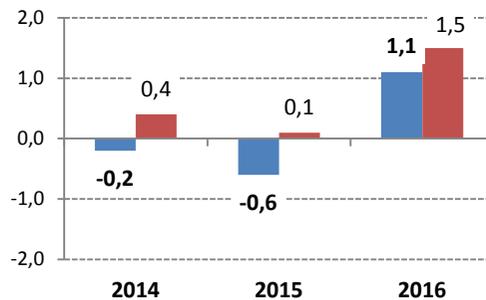
PIB



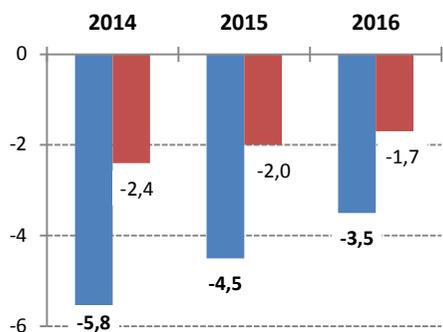
PARO



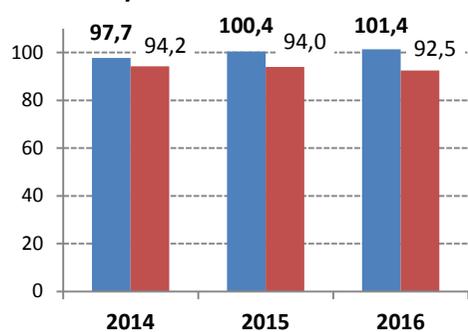
INFLACIÓN



DÉFICIT



DEUDA / PIB



PIB

	2015	2016
Bélgica	1,1	1,5
Alemania	1,9	2,0
Estonia	2,3	2,9
Irlanda	3,6	3,5
Grecia	0,5	2,9
España	2,8	2,6
Francia	1,1	1,7
Italia	0,6	1,4
Chipre	-0,5	1,4
Letonia	2,3	3,2
Lituania	2,8	3,3
Luxemburgo	3,4	3,5
Malta	3,6	3,2
Holanda	1,6	1,7
Austria	0,8	1,5
Portugal	1,6	1,8
Eslovenia	2,3	2,1
Eslovaquia	3,0	3,4
Finlandia	0,3	1,0
Zona Euro	1,5	1,9
Bulgaria	1,0	1,3
República Checa	2,5	1,6
Dinamarca	1,8	2,1
Croacia	0,3	1,2
Hungría	2,8	2,2
Polonia	3,3	3,4
Rumania	2,8	3,3
Suecia	2,5	2,8
Reino Unido	2,6	2,4
Unión Europea	1,8	2,0
Estados Unidos	3,1	3,0
Japón	1,1	1,4

TASA DE PARO

	2015	2016
Bélgica	8,4	8,1
Alemania	4,6	4,4
Estonia	6,2	5,8
Irlanda	9,6	9,2
Grecia	25,6	23,2
España	22,4	20,5
Francia	10,3	10,0
Italia	12,4	12,4
Chipre	16,2	15,2
Letonia	10,4	9,4
Lituania	9,9	9,1
Luxemburgo	5,7	5,4
Malta	5,9	5,9
Holanda	7,1	6,9
Austria	5,8	5,7
Portugal	13,4	12,6
Eslovenia	9,4	9,2
Eslovaquia	12,1	10,8
Finlandia	9,1	9,0
Zona Euro	11,0	10,5
Bulgaria	10,4	9,8
República Checa	5,6	5,5
Dinamarca	6,2	5,9
Croacia	17,0	16,6
Hungría	6,8	6,0
Polonia	8,4	7,9
Rumania	6,6	6,4
Suecia	7,7	7,6
Reino Unido	5,4	5,3
Unión Europea	9,6	9,2
Estados Unidos	5,4	5,0
Japón	3,6	3,5



A tal efecto, las bases de partida y antecedentes expuestos, los detallamos seguidamente, y valoramos la alternativa no Presupuestaria – CPP –

- **LA CRISIS ECONÓMICA Y LOS PLANES DE CONSOLIDACIÓN FISCAL IMPUESTOS POR LA UNIÓN EUROPEA** han supuesto (se ha optado por el Gobierno) una drástica reducción de la Inversión Pública, incrementando el déficit de Infraestructuras de España frente a sus socios comunitarios (transportes, logística, sanitarias, educativas, ciclo integral del agua, servicios al ciudadano, etc.)

→ Balance de Consolidación Fiscal 2010/2014 (Déficit Público 11% s/PIB₂₀₀₉ → 5,7% s/PIB₂₀₁₄)

- Ha supuesto reducir el gasto público en 5,8 pp PIB (\cong -58.000 M€), de los cuales:
- El 53,4% de esta reducción en los 5 años se ha destinado a la reducción de la inversión pública en 31.000 M€
- El 34,5% de esta reducción se ha destinado a ↔ reducir el gasto corriente, y el restante
- El 12,1% de esta reducción se ha destinado a ↔ reducir las transferencias de capital a Sociedades Públicas (ADIF, ACUAMED, A. Portuarias, etc.) y Comunidades Autónomas (con lo cual también repercute en la inversión)

→ Empleo

- Entre 2008/2014 el Sector de la Construcción (Obra Pública, Edificación Residencial, Subsector Concesional, etc.) **ha destruido 1.754.000 empleos, que representa el 55% de la destrucción total de empleo a nivel nacional.**

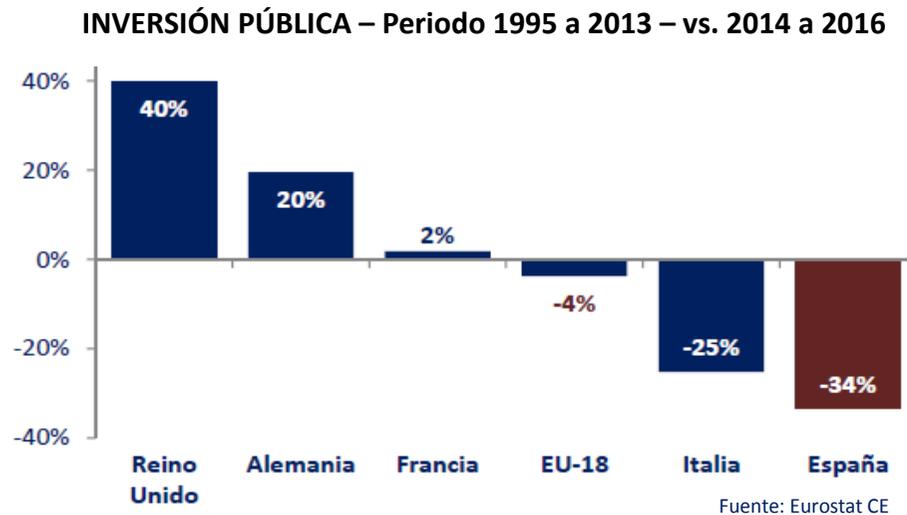
Todas estas importantes restricciones inversoras tomadas por el Gobierno de España – y evidentemente también con importantísima repercusión – más que proporcional – en la Comunidad Valenciana – podría hacernos pensar que todo está hecho tras un esfuerzo inversor que se ha realizado, con costes y calidad altamente eficientes. El coste de nuestras infraestructuras ha sido inferior al de otros países de nuestro entorno.



Este éxito, a menudo de forma ciertamente demagógica, se descalifica en su totalidad este esfuerzo inversor poniendo como ejemplo algunos casos puntuales de Infraestructuras de dudosa rentabilidad ó utilidad. Sin entrar a discutir la conveniencia (política ó económica) de estas infraestructuras, hay un dato que debe conocerse. La inversión realizada en estas infraestructuras fallidas no supera el 3% (por mil) de los 740.000 M€ invertidos en los últimos veinticinco años.

Ante esta realidad, deberemos seguir invirtiendo tanto para no perder competitividad respecto a los países europeos de nuestro entorno, como para poder seguir ofreciendo tanto Prestaciones Sociales (Bienestar, Sanidad, Educación, etc.) como Equipamientos de transportes, logística, servicios urbanos y “políticas transversales” que potencien a la Investigación, Industria y Exportación.

Según las últimas previsiones lanzadas (enero 2015) desde la Unión Europea, para el 2014/2016, en España tenemos que nuestra capacidad inversora ha sufrido un drástico recorte, y se ha relegado a la última posición de la U.E., en términos de inversión por Km.² y población, con 979 € por km.² y millón habitantes, muy alejada del penúltimo país de la U.E. (Rumanía – con 1.310 €)



- Entre 2014/2016 – en términos de superficie y población – (€ invertidos por Km² y 10⁶ habitantes) España va a reducir su ratio inversor un 34% respecto a la media de inversión alcanzada en el periodo 1995/2013.



RATIO INVERSOR 1995/2013

UE27	Superficie Km ² (x 10 ³)		PIB 1995/2013 (10 ⁹ € cte. 2013)		Población (10 ⁶)		Inv. Pública 1995/2013 (10 ⁹ € cte. 2013)		Ratio inversor anual 1995/2013 (€ por 10 ³ km ² y 10 ⁶ Hab.)
Italia	301	6,8%	29.990	13,3%	60	12,1%	674	12,3%	1.970
Reino Unido	249	5,6%	32.218	14,3%	64	12,4%	555	10,2%	1.845
Francia	633	14,4%	35.697	15,9%	66	12,6%	1.147	21,0%	1.450
Alemania	357	8,1%	46.814	20,8%	82	16,14%	766	14,0%	1.376
España	506	11,5%	17.749	7,9%	46	9,1%	550	10,1%	1.246
Resto UE27	2.363	53,6%	63.022	27,8%	190	37,4%	1.769	32,4%	207
Total	4.403,4	100,0%	225.490	100,0%	508	100,0%	5.461	100,0%	128

Fuente: Eurostat

En los últimos 19 años, 1995/2013, el ratio de Inversión Pública español, en términos reales de euros invertidos por mil Km² y millón de habitantes, ha sido inferior al de Alemania un (-10%); inferior al de Francia (-16%) y muy inferior al de Reino Unido e Italia (-48% y -58% respectivamente).

- En términos absolutos reales la Inversión Pública española prevista entre 2014/2016 (\cong 68.000 M€) representa el 28% de la de Francia (244.000 M€), el 33% de la de Alemania (207.000 M€), el 46% de la de Reino Unido (148.000 M€) y el 67% de la de Italia (102.000 M€)



- **LA COYUNTURA ECONÓMICA FINANCIERA ACTUAL, QUE YA SE MUESTRA FAVORABLE, PERMITE GRADUALMENTE REEMPREDER EL ESFUERZO INVERSOR, ESO SÍ, CON CRITERIOS DE EFICACIA Y RENTABILIDAD.**
 - En **España** se vislumbra – aunque todavía tenuemente – la salida del túnel (económico-financiero, crediticio).
 - La CE mejora las previsiones de crecimiento económico español en la reunión de primavera 2015 (→ 2,8%) y 2016 (→ 2,6%). Indicadores que incluso son prácticamente similares a los dados por organismo como el B. España, BBVA, FEDEA, etc. (2,8% y +2,7%), y algo superiores a los dados por S&P (Standard & Poor) de +2,2% y +2,4%.
 - Los intereses de la deuda del Tesoro alcanza mínimos históricos, así como la Prima de Riesgo.
 - La evolución favorable de las exportaciones están contribuyendo al crecimiento económico de España.
 - **Internacionalmente.**
 - Es relevante la aprobación por la CE del **Fondo Europeo de Inversiones Estratégicas** (315.000 M€) para fomentar la Inversión Pública.
 - El Programa de Expansión Cuantitativa Europeo (QE) del BCE de compra de deuda por importe de 60.000 M€/mes hasta Septiembre del 2016 (que supone hasta 1,5 Billones de €) estimulará la economía europea y evitará la DEFLACIÓN.
 - Sin olvidar, el favorable impacto económico positivo por el nivel del precio del petróleo, en un país tan dependiente energéticamente como el nuestro.
- El FMI, para economías avanzadas como la española, cuantifica que por cada punto porcentual (1 p.p.) del PIB invertido en Infraestructuras, nuestra economía crecerá adicionalmente 0,4 puntos del PIB al año siguiente, incrementando su impacto en años posteriores hasta alcanzar un crecimiento inducido máximo de 1,5 p.p. del PIB en el cuarto año. Si a ello se añade el retorno fiscal de la inversión en Infraestructuras – el 49% – y la creación de empleo – 15 empleos por cada millón de euros invertidos –, debemos concluir que invertir en infraestructuras hoy es la mejor solución para consolidar la recuperación económica española.



- EVIDENTEMENTE estamos considerando, en cualquiera de las hipótesis, **Inversiones productivas eficientes**, y que reporten valor añadido para sectores primigenios (industria, transporte, logística, turismo, educación y sanidad de la mano de I+D+i, etc.), dada la transversalidad del Sector Construcción.

Ante esta coyuntura económica, con altas posibilidades de mejora, tanto a nivel doméstico como internacional (CE), deberíamos, a nivel nacional, realizar una inversión adicional de **65.800 M€** (entre inversión pública **32.500 M€** y privada **33.300 M€**) en la próxima legislatura 2016/2019.

Ello implicaría la creación de unos 1.025.000 empleos, con un retorno fiscal de 30.700 M€.

- **EL CUMPLIMIENTO, PRESENTE Y FUTURO, DE LOS OBJETIVOS DE DÉFICIT** hace imprescindible atraer la financiación privada y fomentar la Colaboración Público-Privada, las Concesiones, la tarificación por el uso de las Infraestructuras y Servicios. Todo ello implica la necesidad de RESTABLECER la seguridad jurídica en nuestro país, la confianza de las inversiones y mejorar el marco regulatorio.

Ante este tercer punto, nos permitimos hacer una breve reseña a la situación actual y a la reciente **Ley de Desindexación de la Economía española**.

- En Abril-2014 tuvo lugar una reunión en la CNC (Confederación Nacional de la Construcción) con altos representantes de la Dirección General de Patrimonio; Junta Consultiva de Contratación Administrativa y Comisión de Registro y Clasificación de Contratistas (Obras, Servicios y Suministros) del MINHAP, en relación con la trasposición de las Directivas Europeas sobre **Contratación Pública 24/2014 UE, Contratos de Concesiones 23/2014 UE y Contratación de Sectores excluidos Agua, Energía, Transportes y Servicios Postales** (DOUE 28/03/2014).

De aquella reunión en la CNC salió la petición y conveniencia de que el Sector y Empresariado (Constructor y Concesional) aportara ideas y sugerencias al Ministerio de Hacienda para, en su caso, incorporarlas a la Transposición de las Directivas Europeas a la Legislación y Ordenamiento Jurídico Español (1^{er}. borrador previsto emitirlo para el 1^{er}. semestre 2015).



A tal efecto, la **Comisión de Concesiones y Servicios de la CEOE** (presidida por el Presidente de SEOPAN y Vicepresidente de CNC) redactó un documentadísimo Informe, incorporando al mismo una serie de Modelos de Contratos tipo a implantar a todos los modelos de Concesiones, y a la vez alertaba sobre los riesgos de eliminar la Indexación – por ejemplo, referido al IPC – en la revisión de tarifas de futuros Contratos de Concesión de Obra Pública y Servicios.

Se analizaban y proponían:

- Sistemas de Revisión alternativos.
- Contratos del Sector de Saneamiento urbano.
- Contratos para el Sector Aparcamientos, Zona Azul disuasoria, etc.
- Contratos para Servicios relacionados con el agua (suministro, distribución, depuración, etc.).
- Concesión de Obra Pública y Servicios por Peaje.
- Contratos de Servicios Energéticos.
- Contratos para el Servicio de limpieza viaria, edificios públicos, jardinería, etc.

Como quiera que recientemente – y antes de la Transposición de las Directivas EU –, el pasado 31 de Marzo 2015, se publicó la **Ley 2/2015, de 30 de Marzo, de Desindexación de la Economía Española (*)**.

() Tiene por objeto el establecimiento de un régimen basado en que los valores monetarios no sean modificados en virtud de Índices de Precios ó Fórmulas que lo contengan (por ejemplo, relacionados con la variación del IPC), ya que la indexación provoca inflación y “efectos de segunda ronda” y erosiona la competitividad.*

Se hace imprescindible que “estemos vigilantes” a la evolución, que por mandato del artículo 4.3., se produzca mediante Real Decreto (que debe aprobarse en el plazo de 4 meses a partir de la entrada en vigor de la Ley, 1 de Abril 2015) y que establecerá los Supuestos, Directrices de diseño, Componentes de las fórmulas y límites a los Costes de Mano de Obra, para establecer una Revisión Periódica



Excepcional, solamente para aquellos supuestos en los que los Ministerios de Economía y Hacienda, y previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos apruebe tal excepcionalidad.

Sería conveniente que, desde las Organizaciones Empresariales y muy concretamente desde la Comisión CPP-CEV, **incidir sobre el tema de la Desindexación y su Excepcionalidad para los Contratos Concesionales** (dada su característica de ser Contratos a largo plazo, entre 25 y 40 años; la necesidad de mantener su equilibrio económico-financiero; la necesidad de acudir a una financiación externa en el mercado de capitales – emisión de bonos – etc.) requiere de una predictibilidad de flujos de fondos generados, precisando una corrección de tarifas, previsible y no discrecional, y así **no incurrir en Inseguridad Jurídica o Riesgo Patrimonial de la Administración Pública**.

- Por todo ello de llevarse a cabo discrecionalmente la desindexación (por ejemplo, al IPC o cualquier otro índice estadístico normalizado) de los Contratos de Concesión de Obra Pública y Servicios a largo plazo pone, a nuestro juicio, en grave riesgo la financiación de los futuros proyectos mediante los modelos de CPP, y consecuente y adicionalmente, se produciría una expulsión del capital privado del Estado para financiar nuevas Infraestructuras y Servicios y mantener las existentes Concesiones. Se produciría un perjuicio al interés común del ciudadano español.
- Reiteramos que todas las Organizaciones Empresariales Valencianas afectadas, y concretamente desde CIERVAL (Vicepresidente de CEOE) y la CEV en el Comité Ejecutivo – a través de su Comisión CPP –, deberían transmitir a los Ministerios afectados así como a las respectivas Consellerías inversoras, que el Decreto Ley (a emitir en los próximos 4 meses) como complemento a la Ley de Desindexación promulgado, debe dejar claro la **NECESIDAD DE UNA INDEXACIÓN SIMPLE Y OBJETIVA DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA Y SERVICIOS CON VIGENCIA A LARGO PLAZO**.



⇒ **DESAFÍOS Y RETOS PARA LA INVERSIÓN PÚBLICA ANTE LAS INFRAESTRUCTURAS NECESARIAS EN ESPAÑA**

Consideramos que ante un Ratio inversor anual medio que en el periodo 1995/2013, en términos de € / km². y 10⁶ hab., fue:

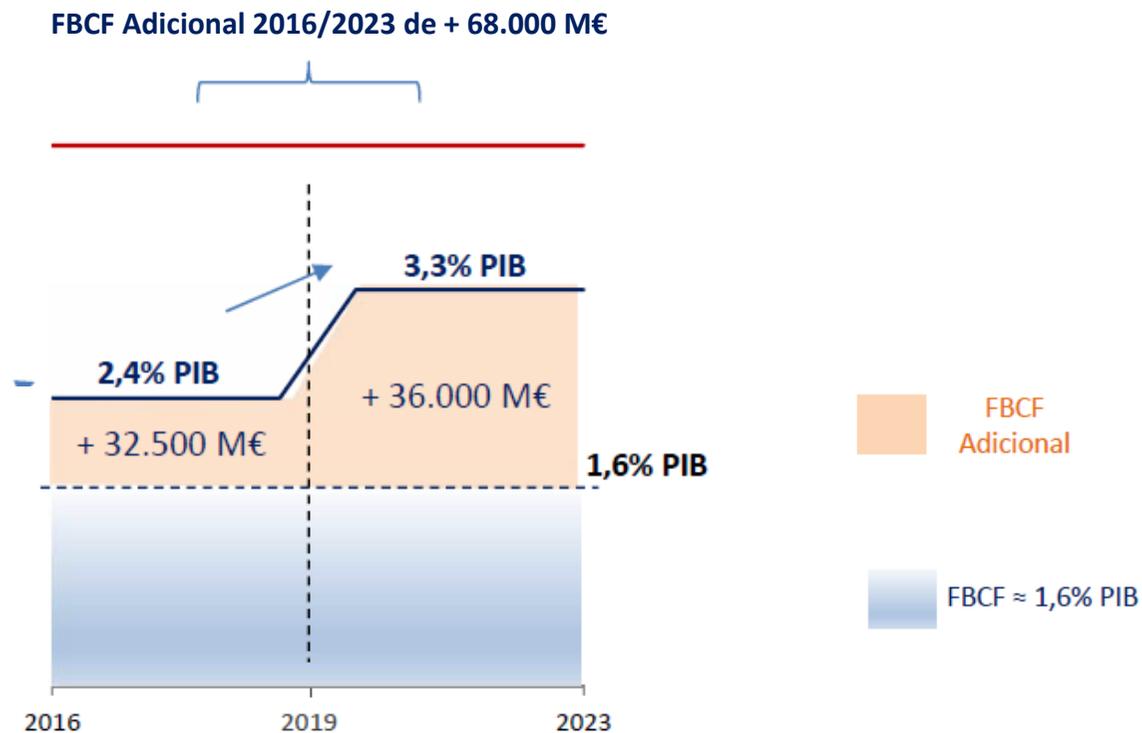
UE27	Ratio inversor 1995/2013 (€ por km ² y 10 ⁶ hab.)
Italia	1.970
Reino Unido	1.845
Francia	1.450
Alemania	1.376
España	1.246
Resto UE27	207

Nos hemos enfrentado a un periodo inversor en franco retroceso:

UE27	Ratio inversor 2013/2015 (€ por km ² y 10 ⁶ hab.)	Ratio inversor 2014/2015 (€ por km ² y 10 ⁶ hab.)
Reino Unido	2.816	2.521
Alemania	1.496	1.523
Francia	1.536	1.489
Italia	1.584	1.368
España	575	595



- Ante esta situación nos debemos marcar como objetivo recuperar la COHERENCIA inversora con nuestros competidores europeos alcanzando en el 2023 un ratio inversor de 1.500 € por k^2 y millón de habitantes, equivalente a una Inversión Pública del 3,3% del PIB español.
- Dado que el gap de la Inversión/PIB_N del periodo 2012/2015 es del 1,6% hasta el objetivo marcado del 3,3% en el año 2023 es muy significativo, proponemos una **Convergencia gradual**, a saber:
 - entre 2016/2019 un ratio del 2,4% del PIB
 - entre 2020/2023 un ratio del 3,3% del PIB





Esta Inversión Pública a incrementar en la próxima legislatura 2016/2019, que valoramos en unos 32.500 M€, la asignaríamos a tres bloques:

Plan Extraordinario de Infraestructuras
Esfuerzo adicional inversor en 2016/2019

FBCF Pública		
Logística e intermodalidad	Mejora conexiones ffcc Mejora accesos ffcc puert. Terminales logísticas Ejes ffcc mercancías	10.650 M€
Equipamiento, accesibilidad y conservación	Educación y Sanidad Accesos a núcleos urbanos Puesta a cero carreteras	15.300 M€
Agua	Depuración Regulación y Distribución Gestión sequía / inundaciones	6.550 M€
TOTAL FBCF Pública		32.500 M€



■ LOGÍSTICA E INTERMODALIDAD:

- Resolver déficit inversor en infraestructuras de intermodalidad y del transporte ferroviario de mercancías.
- Potenciar sector logístico español en la distribución de las mercancías intercontinentales en Europa.
- **Mejoras de conexiones y accesos, y terminales logísticas.** Todo ello referido en el documento: *“Estrategia Logística de España”* publicado por el Ministerio de Fomento el 25.11.2013.
- **Ejes ffcc mercancías deben potenciarse**, utilizando los ejes ferroviarios de la red convencional, que, debido a la implantación del AVE, queda sub-empleado, usándolo al tráfico exclusivo de mercancías. Así como mejorar los mixtos “obsoletos”.

- **En logística e intermodalidad contamos con una cuota de transporte ferroviario de mercancías del 4% sobre el total, mientras que en Francia alcanza el 16% y Alemania el 28%. Y para terminar, baste indicar que mientras que en España la inversión anual en mantenimiento de carreteras de alta capacidad se sitúa en 60.000 euros/km., Alemania, Reino Unido y Francia invierten 93.000, 123.000 y 126.000 euros/km., respectivamente.**

Queda, por tanto, mucho por hacer sin más demora. Resolver este déficit sin disponer de crédito público adicional en los Presupuestos hasta 2019 constituye un desafío al que se enfrentan nuestros gobernantes, pues es éste sin duda un asunto de absoluta trascendencia para nuestro futuro. La financiación privada y el copago por el uso de las infraestructuras es la única solución.

→ En resumen, la valoración de Mejora de conexiones ffcc, Mejora accesos ffcc a los puertos, Implantación de Terminales logísticas, Mejora y reconvertir los Ejes ffcc mercancías

_____ **10.650 M€**



▪ EQUIPAMIENTO, ACCESIBILIDAD Y CONSERVACIÓN:

- En el último sexenio el ratio inversor español por habitante en infraestructuras de educación y sanidad ha sido el 60% del ratio alemán, y el 31% del ratio francés.
- **Educación y Sanidad** -> Lista indicativa de proyectos es la preparada por el Gobierno de España como contribución al informe final de la "Task Force" (Estados Miembros, CE y BEI) sobre inversión en la U.E.
- **Accesos viarios a núcleos urbanos y áreas metropolitanas.** (Semejante al "Plan Felipe" de accesos a las grandes ciudades de la década 1990... ..).
- **Puesta a cero carreteras** -> Informe de la ACE (Asociación Española de Carreteras) que cuantifica la inversión "cero" para resolver el déficit inversor acumulado en el mantenimiento de carreteras. (*)

- Por cada mil habitantes, tenemos la mitad de camas hospitalarias que Francia (6,4 sobre 3,1) y la tercera parte que Alemania (8,2 sobre 3,1). En Infraestructuras de Educación, invertimos 15 euros por habitante, frente a los 25 de Alemania o las 47 de Francia, y en Justicia, mientras en España invertimos 1,3 euros/habitante, en Francia y Alemania destinan 2,9 y 3,0 respectivamente.

→ En resumen, la valoración de actuaciones en: Educación y sanidad,

Accesos a núcleos urbanos, Puesta a cero carreteras 15.300 M€

(*) La dificultad de mantener el ritmo de inversión en conservación y mantenimiento de las redes de gran capacidad (la más extensa de Europa, según datos de Eurostat, y de la que tan sólo el 20% lo tiene garantizado por ser de peaje) con cargo a los Presupuestos Públicos obliga a buscar alternativas de financiación como la Tarificación por uso de infraestructuras ó Peaje blando.

Esta propuesta, además de aportar fondos para el mantenimiento, incluso por parte de los viajeros extranjeros que anualmente visitan nuestro país, lograría un mejor aprovechamiento de la capacidad de la red existente, contribuiría a internalizar los costes externos asociados al transporte, favorecería la renovación del parque de camiones y dotaría al sistema de una herramienta para regular la demanda de tráfico, lo que nos equipararía con los países de nuestro entorno que ya tienen generalizado el pago por uso.

Todo ello afectaría a la red de carreteras de alta capacidad, estimándose unos ingresos anuales cercanos a los 7.000 millones de euros, pudiéndose repercutirse 1/3 de los mismos a la adopción de medidas paliativas (sector transporte) y 2/3 al mantenimiento y conservación de la red existente.



▪ **AGUA:**

- Otro de los retos y desafíos de nuestras Infraestructuras por resolver es el déficit inversor acumulado en Infraestructuras de depuración de aguas, que se estima en 5.000 M€. Cabe indicar que existe un grave y reiterado incumplimiento de la Directiva Marco de Depuración del Agua. Actualmente sólo el 77% de la población urbana servida tiene el tratamiento de aguas residuales, y ello nos está suponiendo la acumulación de graves sanciones por la U.E.

El Sector Privado, con adecuados cambios regulatorios y de homogeneización de tarifas, tiene sobrada capacidad técnica y económica para resolver dicho déficit sin impacto en el déficit público, mediante CPP. Asimismo, la disponibilidad de fondos estructurales europeos es un importante aliciente para promover un nuevo Plan Nacional de Infraestructuras de Depuración. Al respecto, la Comisión Europea está negociando con los Estados miembros la programación de los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos (EIE) 2014-2020. Cabe destacar que entre los objetivos prioritarios del Programa Operativo Plurirregional de Crecimiento Sostenible 2014-2020 español, figura la calidad de aguas.

- Sobre las Infraestructuras de Agua, España no puede seguir invirtiendo el 0,11% del PIB, la mitad que Reino Unido y casi la tercera parte que Francia y Alemania, sobre todo si se tiene en cuenta que tenemos la mayor extensión bajo estrés hídrico de la U.E. (el 72% de nuestra superficie consume más del 40% del agua disponible). Además, estamos recibiendo importantes sanciones por incumplimiento de la Directiva de Depuración.

→ La estimación de SEOPAN y ATA (Empresas de Tecnología del Agua) han valorado el déficit inversor acumulado en infraestructuras de depuración (EDARs), regulación y distribución de aguas potables, así como la gestión de la sequía y control de las inundaciones, en

6.550 M€



⇒ PLAN EXTRAORDINARIO DE INFRAESTRUCTURAS 2016/2019

- Como venimos exponiendo, se requiere invertir 32.500 M€ adicionales por encima del actual 1,6% del PIB y con ello conseguimos incrementar la FBCF en 0,8 p.p. del PIB_N.

Esta inversión adicional, dado que el Plan de Consolidación Fiscal impuesto por la U.E., con la reducción de la Deuda Pública actual hasta llegar al 60% y alcanzar un Déficit Público de la Administración Central del 0,4% del PIB en el horizonte inicial del 2020, se hace de todo punto imposible acometerlos con los Presupuestos Públicos, y ahí es donde surge la figura de la Colaboración Público-Privada, con financiación extra-presupuestaria.

Por ello planteamos las siguientes tres **ALTERNATIVAS**, con diferentes tipos de financiación de la Inversión prevista, y de menor a mayor peso de la Privada y de la Pública:

ALTERNATIVA I:

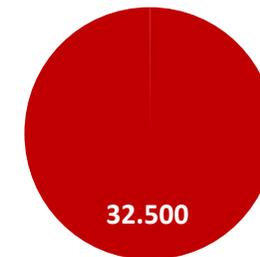
Financiación: 100% pública

Pago inversión: 100% contribuyente



Pago de la inversión

■ Contribuyente





ALTERNATIVA II:

Financiación: 54% pública, 46% privada

Pago inversión: 76% contribuyente, 24% usuario



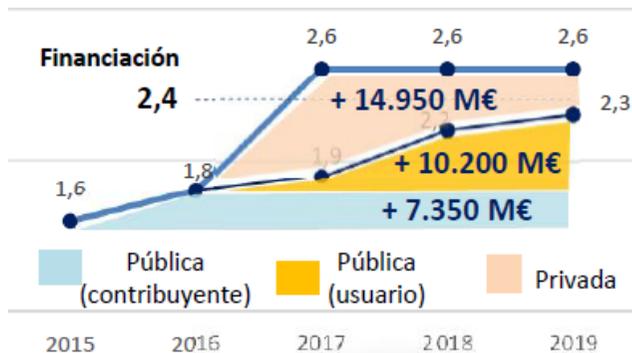
Pago de la inversión



ALTERNATIVA III:

Financiación: 54% pública, 46% privada

Pago inversión: 45% contribuyente, 55% usuario



Pago de la Inversión





IMPLICARÍA esta Inversión Extraordinaria Pública de 32.500 M€, generaría:

- **Creación de 552.000 puestos de trabajo**, en 2016/2019 \cong 130.000 empleos a tiempo completo durante 4 años (17 nuevos puestos de trabajo por M€ invertido).

	<u>Directos</u>	<u>Indirectos</u>	<u>Total</u>
- Viviendas	130.500	62.700	193.200
- Infraestructuras	110.500	63.000	173.500

- **Retorno fiscal (62% de la inversión prevista de 32.500 M€) \cong 20.150 M€**

Recaudación Directa

- IVA	21%
-------	-----

Aumentos de recaudación por producciones inducidas

- Impuestos netos sobre consumos intermedios	1%
- IRPF sobre remuneración asalariados	5%
- Cotizaciones Sociedades	11%
- Impuesto sobre Sociedades	3%
- Prestaciones por desempleo	21%

TOTAL	62%
--------------	------------



⇒ REGULACIÓN Y DETALLE DEL MARCO CONCESIONAL ESPAÑOL

Es evidente y notorio la capacidad de nuestras empresas de Obra Civil e Infraestructuras en su Actividad Internacional, valga como ejemplo que España suma 213.500 Millones \$ de Inversión en 175 Concesiones, el 49% del ranking de las 10 mayores del mundo.

Posición	Empresa	País	Inversión total * (millones \$)
1	ACS (Hochtief + Iridium)	España	75.200
2	Ferrovial - Cintra	España	74.300
3	Vinci	Francia	70.800
4	Macquarie	Australia	48.200
5	Bouygues	Francia	44.700
6	John Laing	Reino Unido	32.900
7	EGIS Projects	Francia	24.100
8	Sacyr	España	22.900
9	Global Vía - FCC-Bankia	España	21.200
10	OHL	España	19.900

Source:

* valor agregado de todos los proyectos PPP de transporte de una empresa desde 1985





Posición	Empresa	País	Nº concesiones		
			construcción/ operac.*	vendidas o expiradas	licitación
1	ACS Group/Hochtief	España	56	47	49
2	Macquarie Group	Australia	43	16	14
3	Global Vía: FCC-Bankia	España	43	5	2
4	Abertis	España	38	16	na
5	Vinci	Francia	36	6	16
6	Hutchison Whampoa	China	34	5	na
7	Ferrovial/Cintra	España	33	23	35
8	Bouygues	Francia	27	3	11
9	NWS Holdings	China	26	1	na
10	EGIS Projects	Francia	25	1	16
11	Sacyr	España	22	20	9
12	OHL	España	21	17	23
	⋮				
19	Acciona/Necso	España	15	11	9
	⋮				
30	Isolux Corsán	España	9	1	8
	⋮				
36	Itínere	España	6	0	na

* concesiones de carreteras, puentes, túneles, aeropuertos y puertos con inversión en construcción / operación superior a 50 M\$ a 1/10/2014

Source:



Por número de contratos en construcción / operación: 9 de los 36 mayores operadores del mundo en materia de infraestructuras del transporte son españoles.



Ello no obstante esta presencia internacional de las grandes empresas, también de las Pymes, españolas y el gran uso que en todo el primer mundo se hace de la CPP – Concesional no tiene apenas representatividad en España.

La incertidumbre que genera la nueva Directiva Europea de Concesiones, la transposición que hagamos de la misma en España y los problemas no resueltos de algunas Concesiones viarias españolas, Radiales de Madrid, Circunvalación de Alicante, etc., en explotación, han supuesto que en el ejercicio 2013 la licitación de Concesiones en España (CPP) se ha visto disminuida en un -48% respecto al 2012, que a su vez disminuyó un -85% sobre el año anterior 2011 (*ver cuadro adjunto*)

Las licitaciones de concesiones por tipos de infraestructuras (> 6 mill. de euros)												(millones de euros)	
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Var. 13/12	
PORTUARIAS	100,1		292,4	7,5			56,7	139,3	106,7	20,0		-100,0%	
CARRETERAS:													
- Nueva Infraestructura	2.321,1	259,3	1.632,8	417,3	2.723,9	481,1	3.316,0	6.218,4	3.289,0			-	
- Mantenimiento y explotación		1.513,4	697,5		5.689,4					430,0		-	
FERROVIARIAS	1.443,1								1.151,4			-	
AEROPORTUARIAS	113,8			185,2								-	
HIDRÁULICAS	0,0			210,4	12,8						147,5	-	
DESALACIÓN	199,7		35,9	947,1	152,8							-	
MOVILIDAD URBANA		104,4	422,6	944,1	363,3	2.490,4	84,0	1.410,9				-	
APARCAMIENTOS	33,3	78,2	193,1	284,6	85,9	196,9	141,1	253,1	46,3	128,4	29,7	-76,9%	
SANITARIAS		431,3	1.422,3		48,5	68,1	700,0	1.379,0				-	
SERVICIOS SOCIALES	792,1	26,6	265,5	9,1	60,6	21,5	71,3	15,3		9,3		-	
OTRAS	690,2	367,7	1.946,2	1.527,8	545,8	1.762,1	452,3	1.098,7	197,7	32,9	144,4	338,9%	
TOTAL	5.693,4	2.780,9	6.908,2	4.533,0	9.683,0	5.020,0	4.821,4	10.514,6	4.791,1	620,6	321,6	-48,2%	

Fuente: SEOPAN

En cuanto al reparto de los importes licitados, la AGE no licitó ninguna concesión, frente a los exigüos 153 M€ de las Comunidades Autónomas y los 168 M€ de los Ayuntamientos.



El Sistema Concesional español (su marco normativo jurídico-administrativo) presenta una serie de ineficiencias que dificulta la entrada con garantías jurídicas, del Capital extranjero, prueba de ello y de la inseguridad jurídica, por ejemplo, es el cambio unilateral establecido por la Administración en las Reglas de juego establecidas en la financiación y subvenciones en la implantación de **Sistemas de generación energética verde** (eólicos, termosolares, fotovoltaicos, etc.), que ha hecho quebrar a muchas empresas que asumieron este mercado, así como a la banca financiadora; o las actuales liquidaciones o rescate de las **Autopistas Radiales de Acceso a Madrid**, motivadas por unos sobrecostes de hasta un 250% en las Expropiaciones y erróneo cálculo de la Administración; y por qué no decir la **“quita” de los intereses de mora** que obligó el Ministerio de Hacienda (incumpliendo su propia Ley Morosidad, y Directiva 2007/11/UE) en el **Plan de Pago a Proveedores**, y que tanto quebranto (intereses) ha costado a las empresas renunciar a ellos.

De ahí que la **Comisión de Concesiones y Servicios de la CEOE** emitiera un Informe dirigido al Gobierno cuyas Conclusiones, que transcribimos, evidencia los riesgos que presentan nuestras Actuales Concesiones y cuáles son los cambios regulatorios que deben establecerse para recuperar la credibilidad de los Mercados de Capitales.

I Distribución de riesgos



Conclusiones del Informe de la Comisión de Concesiones y Servicios de CEOE

(Diciembre de 2013)

II Términos y condiciones de los contratos



El operador privado debe soportar los riesgos que pueda gestionar, modulando, entre otros:

- i. el riesgo de expropiación,
- ii. el riesgo de cierre de financiación,
- iii. el riesgo de demanda,
- iv. el riesgo de actuaciones unilaterales de las AA.PP.,
- v. el riesgo regulatorio.

Deben regularse con mayor precisión en lo relativo al contrato de concesión:

- i. el objeto contractual,
- ii. las garantías exigidas,



- iii. los límites contractuales a la RPA entre las partes,
- iv. los requisitos documentales,
- v. los criterios de valoración de ofertas,
- vi. el automatismo del reequilibrio del contrato,
- vii. el procedimiento para la resolución de conflictos.

La transposición de la Directiva de Concesiones en una oportunidad para mejorar el marco legal de las Concesiones.

Valencia, 22 de Mayo 2015