

TRIBUNA LIBRE / OPINIÓN

## Obligados a pedir una prórroga para ejecutar los fondos Next Generation

FONDOS NEXT GENERATION



Foto: EDUARDO PARRA/EP

**29/11/2022** - La lenta ejecución de los fondos **Next Generation** y en concreto de los Pertes por parte del Gobierno de España, ha colocado al Ejecutivo de **Pedro Sánchez** ante un difícil dilema si quiere recibir el importe total de los 70.000 millones de euros asignados. El primer obstáculo viene del Reglamento aprobado por la Comisión y el Parlamento de la UE que obliga a que las inversiones estén ejecutadas por los Estados receptores, antes del 31 de agosto de 2026. A fecha de 1º de noviembre 2022 con solo un 5,4 % de los Pertes resueltos y un 19,5 % del total de pagos reconocidos o transferidos -que ni siquiera licitados ni adjudicados-, la agenda por parte de España se antoja de imposible cumplimiento, máxime cuando todas las ayudas -cuando ahora vienen las más grandes inversiones- deben estar licitadas antes del 31 de marzo de 2023, y es más, ejecutadas antes del 31 de agosto de 2026.

Por otra parte, un documento interno del Ministerio de Transporte (MITMA) al que hemos tenido acceso, recoge, que la ejecución de los fondos europeos de este departamento es “insuficiente”. aportando datos sobre cómo se están realizando las inversiones del Ministerio MITMA o empresas del Grupo como ADIF, Enaire o Puertos del Estado. Actualmente la inversión efectuada por el Grupo MITMA, no alcanza siquiera los 500 M€, de un total de 7.600 M€ de inversión directa contemplada en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, a través de los fondos Next Generation. Considerando sólo los últimos 12 meses, el ritmo de ejecución es de menos de 40 M€ al mes... un ritmo evidentemente insuficiente para cumplir con las inversiones asignadas. Reconoce el MITMA que los

proyectos en gran parte a ejecutar por ADIF y ADIF Alta Velocidad conllevan una inevitable demora entre la transferencia de los fondos y su materialización a través de la ejecución de las obras (¿?). ¿Por qué esta demora o ineficacia? ¿Habrá que ponerle remedio?

Así los temas, los Ministerios que mueven (tienen asignados) mayor número de fondos son:

MITMA: 6.281 M€

Industria, Comercio y Pymes: 4.630 M€

MITERD: 4.092 M€

Asuntos Económicos y Trasnf. Digital: 4.079 M€

Pues bien, finalizado ya el tercer trimestre 2022 el estado es el siguiente:

**MITMA** (6.281 M€) Sólo ha liberado 1.748 M€; por ejemplo las partidas asignadas a la Alta Velocidad de Adif, sólo han “consumido” 419 M€, y las transferencias a las CCAA y Ayuntamientos para rehabilitación de viviendas y espacios urbanos sólo han supuesto 500 M€ y 400 M€, respectivamente.

**Industria, Comercio y Turismo s/AGE** (4.630 M€): sólo ha reconocido pagos por importe de 850 M€.

El **MITERD** sorprende por los nulos pagos realizados para zona bajas de emisiones, digitalización y conocimiento del patrimonio natural y restauración de ecosistemas fluviales.

Ante esta situación, España debería proponer ya una prórroga y modificación de calendario del Plan de Recuperación y Resiliencia, “debidamente justificada la ineficiencia del actual”. Mas la decisión de prórroga no es sencilla ni automática, ya que su mecanismo está articulado (art.231) en el Reglamento y, no solo tiene que pasar por la aprobación del Parlamento, sino también por el Consejo de la UE, donde han de votar por unanimidad, afirmativamente, los 27 estados miembros.

Es precisamente la transparencia en la ejecución de los fondos, uno de los aspectos que más preocupan tanto a los técnicos como como a los Comisarios de la UE. Estos pasados días, la presidenta de la Comisión de Control Presupuestario del Parlamento, la eurodiputada alemana **Monika Hohlmejer**, se quejaba públicamente de que España había recibido ya 11.700 M€ y todavía no había justificado –a plena satisfacción– en qué y cómo los había utilizado (?). No en vano, el Gobierno tiene que justificar estos pagos antes de solicitar y recibir el próximo pago de 6.000 millones de euros el próximo diciembre. El mismo 7 de noviembre la ministra **Nadia Calviño**, desde la misma sede de la Comisión Europea en donde se encontraba, abordó el tema de justificación... (sic) Estamos en ello, es laborioso, pero en breve lo finalizaremos adecuadamente... En breve vamos a solicitar los 6.000 M€.

## Un plan para invertir 1.782 millones en infraestructuras (electrolineras) de recarga vehículo eléctrico

A raíz de la lentitud en la resolución y ejecución de los fondos Next Generation y en concreto en los Pertes, y que como venimos exponiendo nos va a obligar a solicitar una Prórroga a Bruselas, consideramos oportuno exponer el Perte solicitado por SEOPAN (Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras) Patronal vinculada a las Cámaras Territoriales donde nos ubicamos la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana, y manifestar el retraso –hasta ahora sólo el silencio– ha sido la falta de respuesta del MITERD. Los grandes grupos empresariales de infraestructuras de España hemos trasladado al Gobierno un Plan para invertir unos 1.782 millones de euros en el desarrollo de alrededor de 640 electrolineras en la Red de Carreteras del Estado.

La propuesta diseñada contempla la construcción de 640 electrolineras con 57.776 puntos de recarga públicos de 350 kilovatios (KW) para vehículos eléctricos, con una potencia total instalada de 1.845 megavatios (MW),. una inversión requerida de unos 1.782 millones de euros. que presentamos a Transición Ecológica el pasado julio 2022. Entendemos que el Gobierno está estudiando este proyecto, sin que hasta la fecha haya dado ninguna respuesta. Sabemos que el departamento de apoyo, sito en la Moncloa, constituyó un grupo de trabajo (GT) “Infraestructuras de recarga del vehículo eléctrico”, cuya primera reunión que se celebró el 15 de junio, presidida por el Presidente Pedro Sánchez y la Vicepresidenta 3ª y Ministra de Transición Ecológica, **Teresa Ribera**. Los objetivos del Grupo de Trabajo según se hizo público, consisten en la elaboración de recomendaciones y debates sobre tecnología para concretar medidas y cuantificar inversiones. Debiendo remitir las propuestas a la Secretaría de Estado de Energía hasta el 15 de julio 2022 como así hicimos. Posteriormente el 21 de julio tuvo lugar el segundo, y hasta el momento no ha habido ninguna otra reunión del del Grupo de Trabajo (GT)... estando como hemos apuntado, SEOPAN y sus empresas Asociadas, implicadas en este PERTE a la espera de respuesta por parte de MITERD.

La Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias, ha implementado su propuesta para el desarrollo de un Proyecto Sectorial Estratégico Perte, para la ejecución de una Infraestructura de Recarga de Vehículo eléctrico, en la red viaria interurbana, tanto de gran capacidad, como la red convencional, titularidad del Estado. La propuesta de este Perte “cumpliría todos los criterios”, si bien queda limitada el ámbito de actuación (Red Estatal de Carreteras), quedando fuera inicialmente la red Autonómica, considerando la construcción y enganche de infraestructura de recarga alrededor de unos 9.024 kilómetros de autovías libres de peaje, excluyendo a las autopistas de peaje y a 1.042 kilómetros de 11 Concesiones todavía de titularidad del Estado y en 11.869 kilómetros de convencionales. Así el alcance sería de unas 640 electrolineras ubicadas, de media, cada 50 kilómetros y con 1.782 millones de inversión estimada.

Para la ejecución de este Perte, la patronal plantea una estructura de financiación público-privada (CPP), similar a la de otras iniciativas, igualmente planteadas anteriormente, por SEOPAN como ha sido la del Perte de Digitalización del Ciclo del Agua que contempla una financiación pública proveniente del Plan (PRTR) del entorno del 60 % equivalente en este caso a la consignación de 986 millones de

subvenciones del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, y anticipando el sector privado el 40 % restante (657 millones).



Las empresas privadas responsables de la construcción y enganche de las electrolineras, financiarían durante un determinado plazo la aportación de recursos privados al Perte, dando con ello un periodo razonable para la consolidación de la comercialización y venta de vehículos eléctricos en España. A este respecto, estimando que la autorización del Perte se produciría a lo largo del presente 2022, su licitación y contratación en lotes en 2023, y el plazo de construcción y de enganche que resulte, se obtendría una fecha de inicio de teórica de explotación de las electrolineras a partir de 2026, momento en que según las previsiones más conservadoras de la industria de la automoción, estiman un parque de vehículos eléctricos en España entorno a un millón de matrículas acumuladas, Ello supondría 14 veces más que las matriculaciones realizadas hasta finales de 2021.

Esta modalidad de financiación, que contempla el anticipo de recursos privados por parte de las compañías de infraestructuras, ya se ha aplicado como recordaréis con anterioridad en el denominado método alemán utilizado con éxito en el pasado, si bien dicha práctica cayó en desuso por las limitaciones impuestas en la modificación de la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público en el límite a la tasa de descuento de las concesiones. No obstante, en esta propuesta se estaría considerando un anticipo del 40 % de la financiación de las inversiones del Perte durante el plazo de construcción y enganche de la infraestructura lo que requeriría la correspondiente aprobación de una norma de rango legal. El compromiso de financiación de las empresas participantes, “no estará vinculado en cualquier caso con el riesgo inherente a la futura operación de las electrolineras” Con respecto a la financiación a desembolsar por las compañías privadas, la patronal señala la posibilidad de acudir a la línea de préstamos financieros habilitados por Next Generation lo que aportaría certidumbre en la coyuntura financiera actual.

Para la recuperación de la financiación anticipada por las empresas constructoras/concesionarias, SEOPAN apunta entre las posibilidades de reembolso, la licitación en concurrencia competitiva para la explotación y operación de las electrolineras, que incorporaría el pago de un canon inicial a

realizar por los operadores energéticos, a recuperar durante el plazo de concesión de servicios que resulte y el precio de adjudicación del kilovatio/hora (kwh) establecido en el pliego o la licitación, o bien implementación de un mecanismo de pago por el uso de las Carreteras Estatales, siempre que se realizase mediante modelo de concesión, o sufragando este en este caso los concesionarios en concepto de canon o pago inicial el desembolso requerido.

La propuesta remitida al MITERD es, en todo caso, independiente de la reforma de la componente 1 “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos” contenida en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) y al que se ha comprometido el Reino de España, para acceder a los fondos PRTR Next Generation, consistente en la articulación de un mecanismo de pago por el uso de las carreteras estatales, toda vez que los plazos inherentes a su implantación podrían dilatar su aplicación a 2024 o 2025.

Desde Seopan, y sus empresas asociadas, estamos elaborando un segundo informe y propuesta, en el que la inversión en infraestructura de recarga de velocidad ultrarrápida en vías interurbanas de Gran Capacidad, tiene un mayor alcance que esta propuesta inicial enviada al MITER en julio 2022, haciéndola también extensiva a las CCAA. De los 3.766 millones de euros de inversión mínima requerida para ambas alternativas (1ª y 2ª propuesta), 1.782 millones corresponderían a la red de carreteras del Estado. y 1.984 M€ a la Red de Carreteras Autonómicas (Ver cuadro resumen Adjunto)

### EL PLAN DE ELECTROLINERAS EN CARRETERAS PERTE DE LAS CONSTRUCTORAS

#### **Inversión en electrolineras en red viaria del Estado (millones de €)**

| ACTUACIÓN  | GRAN CAPACIDAD (10.065 KM) |                      | CONVENCIONALES (11.869 KM) |                      | TOTAL                |
|--|----------------------------|----------------------|----------------------------|----------------------|----------------------|
|  | UNIDADES                   | INVERSIÓN (CAPEX) M€ | UNIDADES                   | INVERSIÓN (CAPEX) M€ | INVERSIÓN (CAPEX) M€ |
| Obra civil por electrolinera (cada 50 kms)                           | 402                        | 402                  | 238                        | 238                  | 640                  |
| Suministro e instalación pto. Recarga ultra rápida 350 KW *          | 4.824                      | 868                  | 952                        | 171                  | 1.040                |
| Enganche electrolinera a la red de Alta Tensión (€/electrolinera) ** | 402                        | 64                   | 238                        | 38                   | 102                  |
| <b>Total</b>   |                            | <b>1.335</b>         |                            | <b>447</b>           | <b>1.782</b>         |

#### **Inversión en electrolineras en red viaria de las CC. AA (millones de €)**

| ACTUACIÓN  | GRAN CAPACIDAD (3.609 KM) |                      | CONVENCIONALES (40.079KM) |                      | TOTAL                |
|--|---------------------------|----------------------|---------------------------|----------------------|----------------------|
|  | UNIDADES                  | INVERSIÓN (CAPEX) M€ | UNIDADES                  | INVERSIÓN (CAPEX) M€ | INVERSIÓN (CAPEX) M€ |
| Obra civil por electrolinera (cada 50 kms)                           | 144                       | 144                  | 801                       | 801                  | 945                  |
| Suministro e instalación pto. Recarga ultra rápida 350 KW *          | 1.728                     | 311                  | 3.206                     | 577                  | 888                  |
| Enganche electrolinera a la red de Alta Tensión (€/electrolinera) ** | 144                       | 23                   | 801                       | 128                  | 151                  |
| <b>Total</b>   |                           | <b>478</b>           |                           | <b>1.506</b>         | <b>1.984</b>         |

#### **Inversión total en electrolineras en red viaria de el Estado y las CC. AA (millones de €)**

| ACTUACIÓN  | GRAN CAPACIDAD (3.609 KM) |                      | CONVENCIONALES (40.079KM) |                      | TOTAL                |
|--|---------------------------|----------------------|---------------------------|----------------------|----------------------|
|  | UNIDADES                  | INVERSIÓN (CAPEX) M€ | UNIDADES                  | INVERSIÓN (CAPEX) M€ | INVERSIÓN (CAPEX) M€ |
| Obra civil por electrolinera (cada 50 kms)                           | 546                       | 546                  | 1.039                     | 1.039                | 1.585                |
| Suministro e instalación pto. Recarga ultra rápida 350 KW *          | 6.552                     | 1.179                | 4.158                     | 748                  | 1.928                |
| Enganche electrolinera a la red de Alta Tensión (€/electrolinera) ** | 546                       | 87                   | 1.039                     | 166                  | 254                  |
| <b>Total</b>   |                           | <b>1.813</b>         |                           | <b>1.954</b>         | <b>3.766</b>         |

(\*) Datos facilitados y contrastados con SEAT/CUPRA (\*\*) Incluye obra civil de enganche a acometida existente, no contemplando nuevas acometidas en seccionadores y subestaciones.

Fuente Seopon, Cámara de Contratistas C.V

El referido informe, en avanzado estado de redacción considera entre otras importantes inversiones en la red viaria objeto del estudio, la ejecución y enganche a la red eléctrica de electrolineras tanto en las **vías de lata capacidad convencionales del estado como hacerlas extensivas a la red de carreteras de las comunidades autónomas**. Ello implicaría la construcción de 1.585 electrolineras y 10.710 puntos de recarga pública de 350 kilovatios (KS) (3.748 megavatios MW de potencia instalada) para vehículos eléctricos en las vías de lata capacidad y convencionales del Estado y de las Comunidades Autónomas con una inversión asociada mínima de 3.766 millones.

Considera actuaciones en 13.674 kilómetros de vías interurbanas de gran capacidad titularidad del Estado (10.065 kilómetros) y de las Comunidades Autónomas (3.609 kilómetros) y en 51.948 kilómetros de vías convencionales de calzada con ancho superior a siete metros de titularidad estatal (11.869 kilómetros) y autonómica (40.079 kilómetros). Según el Perte presentado al MITERD la densidad de electrolineras contemplada en ambas tipologías de vías, es distinta, ubicándose de media cada 50 kilómetros en cada una de ambas calzadas para las Vías de Gran Capacidad y en una sola calzada para las carreteras convencionales, cada electrolinera contará con 12 terminales de carga por electrolinera, en las Autopistas y Autovías 4 terminales de carga en las carreteras convencionales, todos de velocidad Ultra rápida de 350 KW.

A continuación incorporamos un Cuadro-Resumen en donde se expone “un avance” sobre los importes que supone la inversión de los Pertes para implantar Electrolineras en la Red Viaria del Estado. (Gran Capacidad y Convencionales) y un posible “nuevo Perte” que también incluiría la implantación de Electrolineras en la Red Autonómica. Las primeras estimaciones de las inversiones necesarias a realizar anticipan una cifra mínima de 3.766 M€, habiéndose contrastado con la industria de automoción la validez de las hipótesis adoptadas para la potencia de los puntos de recarga y la densidad de electrolíneas considerada. Todo ello bajo las siguientes hipótesis de costo/unitario.

Obra Civil por electrolínea: 1M€/ud.

Suministro e instalación punto de recarga ultra rápida 350 KW: 0,18 M€/ud.

Enganche electrolínea a red AT: 0,16 M€/electrolinera.