



MANUEL CASAMAYÓN

Seopan lanza ese mensaje desde la anterior crisis financiera.

La necesidad continúa. El volumen de concesiones licitadas en 2020 fue de 55 millones, 100 veces menos que el valor licitado en 2003. ¿Por qué se ha abandonado el modelo concesional? Pesa mucho la Ley de Desindexación de 2015, y el Gobierno es consciente de ello. Por esa razón se incorporó en el Real Decreto Ley 36/2020 la norma que permite incrementar la tasa de descuento para los proyectos Next Generation. El problema es que no hay concesiones en ninguna de las 30 componentes del plan de recuperación, y esa es una figura fundamental para las Comunidades Autónomas.

Le hablé antes de las infraestructuras hidráulicas, pero si nos vamos a la infraestructura hospitalaria, que no existe en el programa Next Generation, son varias las comunidades autónomas que buscan la renovación y construcción de sus hospitales y carecen de recursos para ello.

Tras la llegada de los fondos vendrá la reactivación de las reglas fiscales...

Eso será en 2023, con el cumplimiento del pacto de estabilidad y crecimiento europeo, de los objetivos de déficit público y la presión de la deuda. Esto va a presionar la sostenibilidad de nuestro gasto público. Para cumplir con los hitos inversores marcados, o apostamos por la colaboración público-privada o los recursos presupuestarios seguirán siendo absolutamente insuficientes. Respecto a los Next Generation, el Gobierno ha debido seguir un criterio de prudencia al apostar primero por las subvenciones por 70.000 millones, pero

pensamos que, como ha hecho Italia, no debe renunciar a los otros 70.000 millones en préstamos financieros, donde el sector concesional va a ser clave. Italia ha constituido, adicionalmente, un fondo nacional de infraestructuras que inyecta al sistema otros 30.000 millones de euros.

¿Y tiene España la máquina de ejecución engrasada?

Los antecedentes no son precisamente favorables. El grado de ejecución del programa plurianual de fondos europeos que termina ahora es inferior al 40%, y tampoco son buenos los datos de ejecución presupuestaria de la Administración General del Estado en los últimos años. Entre 2016 y 2020 los dos grandes ministerios inversores han reducido en 20 puntos porcentuales la ejecución presupuestaria, del 83% al 63%. Hemos dejado de ejecutar 41.100 millones de euros en créditos presupuestados, y eso supone 20.000 millones en ingresos fiscales que el país ha dejado de percibir.

¿Hay propósito de enmienda?

Hay voluntad y confiamos en que existe capacidad. Se ha hecho en el pasado, cuando España era modelo de referencia en Europa en la ejecución en plazo de los fondos que han pagado carreteras o líneas de alta velocidad. Quizás, eso sí, hay una excesiva judicialización de los problemas que afectan a nuestra actividad. En los últimos años se ha renunciado al acuerdo entre las partes, que posibilita nuestra regulación, para derivar estas cuestiones al ámbito judicial. Y esto es incompatible con la agilización y cumplimiento de los plazos de contratación.

Concesiones y pago por uso

► **Condiciones para la colaboración público-privada.** Seopan reclama la reactivación de la Oficina Nacional de Evaluación, y su presidente, Julián Núñez, cree que esto puede suceder a finales de año. "Necesitamos un espacio de diálogo con el sector público. Se trata de contrastar nuevos proyectos y de valorar dónde nos equivocamos en el pasado. En este país brillan por su ausencia los análisis de por qué las cosas no acabaron donde cabía esperarse". Pero la tasa de descuento en los proyectos, recogida por la Ley de Desindexación, es la gran barrera para hacer atractivas las concesiones a la inversión privada. "En planes como el PIC (Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras), el sector privado carga con la transferencia de riesgos de construcción, de la disponibilidad de la infraestructura y una pequeña componente del riesgo de demanda durante 25 años, a cambio de una tasa de descuento antes de impuestos del 2,1%. Eso desincentiva a cualquier inversor privado". El sector reclama una horquilla del 4% al 6,5%.

► **Recaudación para la sostenibilidad del sistema.** Seopan califica de cuestión de Estado el pago por uso en la carretera. "El déficit de la Seguridad Social alcanzó en 2020 un récord de 30.000 millones, lo que coincide con el gasto presupuestario dedicado al mantenimiento de las autovías durante los últimos 15 años". La futura tarificación se compara con figuras aceptadas como el peaje eléctrico, las tasas aeroportuarias, portuarias o los cánones ferroviarios. "Con un déficit estructural que no se está reduciendo, la vuelta de las reglas fiscales en 2023, la reforma de las pensiones y el déficit de la Seguridad Social, estamos hablando de una de las reformas más importantes del plan de recuperación".