

PLAN EXTRAORDINARIO DE INFRAESTRUCTURAS



**GOBIERNO
DE ESPAÑA**

**MINISTERIO
DE FOMENTO**

ACORTAMOS DISTANCIAS. ACERCAMOS PERSONAS.

PLAN EXTRAORDINARIO DE COLABORACIÓN PÚBLICO PRIVADA

1. OBJETIVOS DEL PLAN

- El Plan es la **apuesta conjunta** del Gobierno, las entidades financieras y las empresas del sector para reactivar la economía y el empleo a través de la inversión en infraestructuras de transporte.
- El Plan **anticipa** a 2010 y 2011 inversiones que, en otro caso, se hubieran retrasado en el tiempo.
- Se movilizan inversiones por valor de **17.000 millones de euros**, equivalente al **1,7% del PIB**.
- Se **impulsa la generación de empleo**, tanto a corto plazo para la construcción de las infraestructuras, como a largo para llevar a cabo las labores de conservación y mantenimiento de las mismas, una vez concluida su construcción.
- Se promueve el **cambio del modelo productivo** y se favorece la **movilidad sostenible** ya que:

- **Se mejora la sostenibilidad económica, social, territorial y medioambiental** de nuestro sistema de transporte.
- **Se reducen los costes de transporte** y se **mejora la eficiencia y competitividad** de la economía.
- **Se potencia el transporte por ferrocarril.**

- **En torno al 70% de las inversiones serán en ferrocarril** para mejorar las redes ferroviarias de altas prestaciones y de cercanías y el transporte de mercancías. Su contribución a la sostenibilidad de nuestro sistema de transporte es decisiva por la reducción en la emisión de las toneladas de CO2 y en el consumo de combustibles fósiles, disminuyendo nuestra dependencia del petróleo.

- **Alrededor de 30% de las inversiones** se destinan a mejorar las **infraestructuras viarias**, incluyendo mejoras en el transporte colectivo por carretera.

- Se refuerza la **apuesta permanente por la seguridad**, garantizando la conservación y el mantenimiento de las infraestructuras del transporte en condiciones óptimas. La rentabilidad del concesionario dependerá del nivel de disponibilidad de la infraestructura, lo que reforzará su compromiso con la conservación y el mantenimiento de las mismas.

2. EL MODELO CONCESIONAL

El Plan se ha diseñado para que cumpla dos **objetivos** fundamentales: que **no comprometa la estabilidad presupuestaria** y que sea **financiable** por las entidades financieras.

A. Para que las inversiones en obra nueva **no comprometan la estabilidad presupuestaria**, y por tanto, **no computen en déficit** durante el período de ejecución de las mismas, su repercusión sobre las cuentas públicas se aplaza a 2014 y con un impacto reducido a lo largo de un dilatado período de tiempo, que coincidirá con el plazo concesional (fijado, con carácter general, en 25 años para las inversiones en ferrocarril y en 30 años para las inversiones en carreteras, en función de la vida útil de las infraestructuras). De esta forma, el coste de las infraestructuras lo asumirán solidariamente todas las generaciones que lo van a disfrutar.

El modelo contempla un **canon único** que paga la inversión, la conservación y el mantenimiento de las infraestructuras, así como la retribución de los recursos propios y ajenos invertidos por el concesionario en la construcción de las mismas.

En el caso particular de **ADIF**, que no está afectado por la problemática del cómputo del déficit, se abonará el equivalente al 50% de la inversión inicial durante el periodo de ejecución de la obra y se diferirá el pago del 50% restante a lo largo del periodo concesional, a través del canon.

Para cumplir este objetivo de no cómputo del déficit, siguiendo los criterios fijados por Eurostat, **se transfieren al concesionario los riesgos de construcción y de disponibilidad.**

La transferencia del **riesgo de construcción** supone que el concesionario ha de **financiar íntegramente el coste de la inversión.** Hasta que la infraestructura no esté concluida y comience su explotación no empezará a recibir el canon.

La transferencia del **riesgo de disponibilidad** se produce mediante la aplicación de unos indicadores objetivos, que se medirán periódicamente, y darán lugar, en caso de incumplimiento, a **deducciones automáticas** en el canon a pagar por la Administración.

B. Para que sea **financiable**, el Plan está diseñado para que **las entidades financieras puedan asumir los riesgos** asociados a los proyectos y éstos proporcionen, a su vez, una rentabilidad adecuada.

Se ha **optado por el riesgo de disponibilidad y no por el de demanda**, ligado a la coyuntura del tráfico y, por tanto, a los avatares del ciclo económico, porque dificultaría el acceso a los mercados financieros.

Las sociedades concesionarias financiarán, con **recursos propios**, al menos el **20%** de la inversión inicial.

Para que las sociedades concesionarias puedan obtener **financiación ajena**, se ha contrastado los términos del Plan con las principales entidades financieras nacionales e internacionales y se cuenta con la participación del Banco Europeo de Inversiones (BEI), el Instituto de Crédito Oficial (ICO) y la colaboración de la Asociación Española de la Banca (AEB) y la Confederación Española de Cajas de Ahorro (CECA).

3. DESARROLLO DEL PLAN

- Las **actuaciones** incluidas en el Plan se seleccionarán en función de su contribución al **desarrollo territorial**, a la **competitividad de la economía** y a la **sostenibilidad** de nuestro sistema de transporte. Por tanto, no sólo se tendrá en cuenta su rentabilidad económica. También se prestará atención a su rentabilidad social y medioambiental.

Sólo se incluirán en el Plan proyectos que **estén en avanzado estado de tramitación**. Ello permitirá ajustar mucho mejor el plazo de ejecución de cada obra y los costes de las mismas. De esta forma, el inicio de los cobros del canon por el concesionario se acomodará efectivamente al comienzo de los desembolsos que éste ha de efectuar a las entidades financieras.

- La licitación se efectuará mediante **nuevos pliegos** adaptados a los requisitos de financiabilidad y no cómputo en déficit público.

- El **inicio** de las nuevas **licitaciones** tendrá lugar en el **segundo semestre de 2010**.

- Para desarrollar el Plan, España cuenta con un **sector de concesionarios de obra pública que es líder a nivel mundial** (siete empresas españolas aparecen entre los doce primeros puestos de la clasificación mundial, publicada por la revista americana *Public Works Financing*, relativa a concesiones de infraestructuras de transporte).
- El Plan incluye proyectos que requieren **diferentes volúmenes de inversión**, lo que posibilitará la participación de empresas de diversos tamaños, fomentando la competencia y democratizando, en definitiva, el modelo concesional de nuestro país, abriendo nuevas posibilidades a la especialización en la actividad concesional, lo que puede ser la antesala de su internacionalización.
- El Plan fomentará la **cooperación entre las empresas del sector**, pues aún a empresas especializadas en la construcción de obra pública con empresas de ingeniería, de conservación, tecnológicas y concesionarias.
- El Plan se beneficiará de la **gestión privada**, pero sujeta al **control público**, mediante las necesarias inspecciones y la aplicación de las penalizaciones que procedan, en su caso.