

CPPs PARA EL CRECIMIENTO ECONÓMICO

LECCIONES DEL PLAN RELANCE AUTOROUTIER

ABERTIS POSITION PAPER
DICIEMBRE 2015



CONTENIDO

04

Resumen Ejecutivo

05

Introducción

05

El *Plan de Relance Autoroutier*

05

Descripción

07

Objetivos del Gobierno francés

08

Descripción del proceso: El *Paquet Vert* y el *Plan de Relance*

08

Valoración de las inversiones

09

Aprobación de las autoridades comunitarias

10

Otros ejemplos: SBLOCCA Italia

11

Propuestas para una posible aplicación en España

12

Impacto económico

13

Marco jurídico

14

Una oportunidad para la monetización del stock de infraestructuras

15

Conclusiones

16

Referencias

RESUMEN EJECUTIVO

El *Plan de Relance Autoroutier* es una iniciativa del Gobierno francés que tiene su inspiración en el éxito del *Paquet Vert* del 2009, que permitió movilizar una cantidad sustancial de recursos privados (1.100 millones de euros) al servicio de la economía del país, la sostenibilidad y la generación de empleo, a cambio de extensiones de hasta 1 año en algunas de las concesiones de autopistas del país.

Satisfecho con esta experiencia, a lo largo del 2013 el Gobierno francés negoció con las empresas concesionarias de autopistas la propuesta de un segundo paquete de inversiones aún más ambicioso que el anterior, que finalmente alcanza los 3.270 millones de euros de inversión a cambio de una extensión en el período concesional ajustada a cada caso.

El objetivo principal del Plan es el de movilizar una considerable inversión al servicio de la economía y el empleo, durante un período en que éstos son muy necesarios para el país. El Plan permite recurrir a la capacidad de financiación del sector privado para poner en marcha programas de obra pública rápidamente y sin afectar al déficit público. El Estado francés puede así conseguir financiar un potente estímulo económico sin desequilibrar sus cuentas públicas.

La compatibilidad del plan francés con la normativa comunitaria ha sido minuciosamente analizada por las autoridades de la Unión Europea, en especial por las direcciones generales de Competencia (DG COMP) y de Mercado Interior y Servicios (DG MARKT). A finales de octubre de 2014, la Comisión Europea dio luz verde a las propuestas acordadas entre el Gobierno francés y las concesionarias, al dictaminar que constituyen un caso de Ayudas de Estado compatibles con las normas sobre competen-

cia del mercado interior.

Hay otras iniciativas similares que van en la misma dirección. En Italia, el decreto ley conocido como "Sblocca Italia", publicado en 2014, tiene como objetivo estimular la economía con una serie de iniciativas en diversos campos, principalmente en infraestructuras. En España, el sector concesional considera que debe ser activo promoviendo actuaciones de inversión que se han demostrado válidas y eficaces en países como Francia, y que también podrían aplicarse en nuestro país. Diversas instituciones han propuesto planes de inversión basadas en principios similares al del *Plan de Relance Autoroutier*. De entre éstas, la propuesta presentada en 2012 por la asociación ASETA (actualmente SEOPAN Concesiones) es quizás la más parecida al *Plan Relance* por volumen de inversión, tipología de proyectos y beneficios esperados para la economía española. Unas inversiones que, en el caso español, podrían llegar a totalizar 1.753 millones de euros y generar más de 32.000 puestos de trabajo directos e indirectos.

Esta propuesta de inversiones la entendemos realista y factible desde el punto de vista de la captación del interés privado en proyectos de interés público capaces de acelerar inversiones y con ellas impulsar el crecimiento. Iniciativas como el *Paquet Vert* y el *Plan de Relance Autoroutier* son una clara demostración de que una colaboración leal y a largo plazo entre el sector público y el privado no sólo es posible, sino que es deseable y aporta beneficios al país y a sus ciudadanos respondiendo así al interés público. La experiencia de Francia muestra que estas actuaciones tienen efectos positivos para la economía nacional y que tienen cabida perfectamente dentro del marco legal comunitario.

INTRODUCCIÓN

Este documento analiza el *Plan de Relance Autoroutier* puesto en marcha en 2013 por el Gobierno francés, haciendo especial énfasis en sus objetivos iniciales, el proceso de ejecución y el calendario previsto.

A partir de este análisis, se apuntan cuales podrían ser las bases para una posible aplicación de un plan similar en otros países. Analizando propuestas realizadas desde distintas instituciones.

EL PLAN DE RELANCE AUTOROUTIER

DESCRIPCIÓN

El *Plan de Relance Autoroutier* es una iniciativa del Gobierno francés que tiene su inspiración en el éxito del *Paquet Vert* del 2009, cuando el Gobierno negoció con sociedades concesionarias de autopistas un conjunto de inversiones focalizadas en aspectos medioambientales que totalizaban más de 1.100 millones de euros, a cambio de extensiones en el período concesional que podrían llegar a un año, dependiendo en cada caso de la cuantía de la inversión.

El *Paquet Vert* permitió movilizar una cantidad sustancial de recursos privados al servicio de la economía del país, la sostenibilidad y la generación de empleo, sin que ello repercutiera en los presupuestos públicos ni el déficit del país.

EL PAQUET VERT EN CIFRAS



PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS HÍDRICOS

277 Actuaciones desarrolladas



REDUCCIÓN DE LAS MOLESTIAS POR RUIDO

24KM de pantallas acústicas

880 viviendas tratadas

271KM de recubrimiento de pavimentos acústicos



PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD

5 puentes ecológicos

20.000 Plantas sembradas incluyendo 10.000 árboles



ECO-RENOVACIÓN

445 Áreas renovadas



REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO₂

1271 plazas dedicadas al carpooling

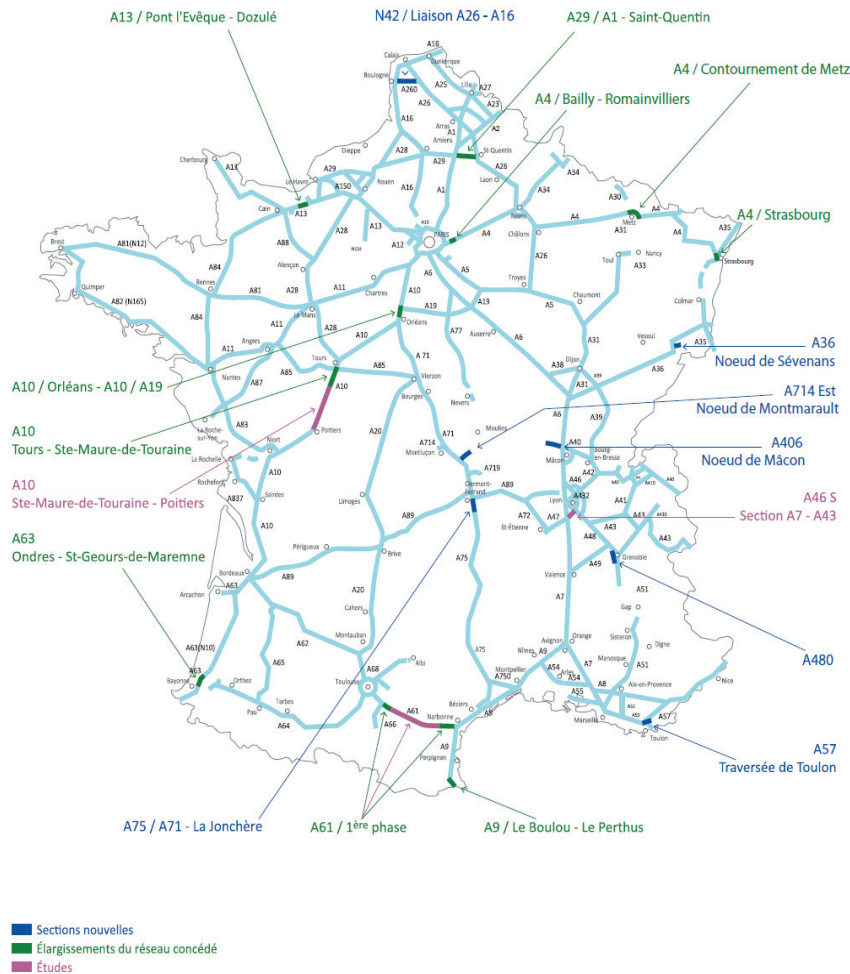
387 vías de peaje sin detenerse

IMPORTE TOTAL INVERTIDO: 1.168M€

Satisfecho con esta experiencia, a lo largo del 2013 el Gobierno francés negoció con las concesionarias de autopistas la propuesta de un segundo paquete de inversiones conocido como *Plan de Relance Autoroutier*, aún más

ambicioso que el anterior, de nuevo con el objetivo de favorecer la reactivación de la economía del país en términos de inversión en obra pública y creación de puestos de trabajo.

MAPA DE PROYECTOS DEL PLAN RELANCE

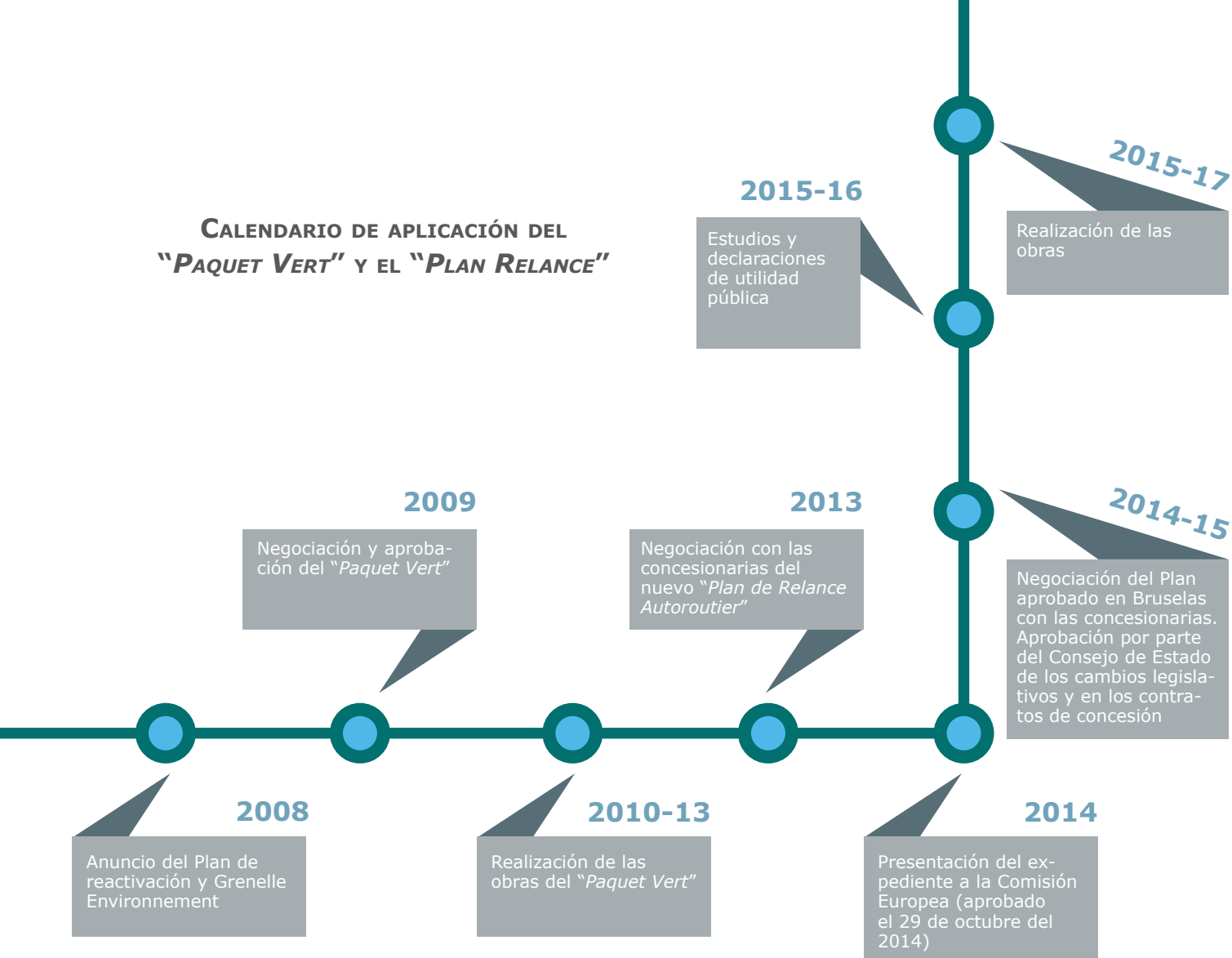


El nuevo programa identificó inicialmente un total de 26 proyectos y actuaciones de obra pública y civil en la red de autopistas concesionadas del Estado francés. El importe total de las inversiones ascendía a 3.600 millones de euros, con la contrapartida de una nueva extensión de las concesiones de entre 4 meses y 6 años según los proyectos.

Tras una profunda revisión, la Comisión Europea aprobó el 29 de octubre de 2014 un paquete final de una veintena de proyectos y 3.270 millones de euros de inversión

(ver Mapa de proyectos del *Plan Relance*). Los proyectos consisten en ampliaciones de secciones en servicio, creación de nuevos intercambiadores, completar rutas y otras mejoras en el ámbito medioambiental y de la seguridad viaria. El plan resultante está actualmente en proceso de ratificación por parte del Gobierno francés, con el objetivo de que en 2015 se puedan iniciar los estudios y la redacción de los proyectos definitivos, y que las obras puedan finalizar, al menos en parte, dentro de la actual legislatura.

CALENDARIO DE APLICACIÓN DEL "PAQUET VERT" Y EL "PLAN RELANCE"



OBJETIVOS DEL GOBIERNO FRANCÉS

El objetivo principal del Plan es el de movilizar una considerable inversión al servicio de la economía y el empleo.

El Plan permite recurrir a la capacidad de financiación del sector privado para poner en marcha programas de obra pública rápidamente y sin afectar a los objetivos del pacto de estabilidad en términos de déficit y deuda pública.

Según declaraciones del Ministro de Obras Públicas francés, "este plan representa un importante esfuerzo para adaptar y mejorar la seguridad de la red de autopistas, para apoyar la actividad en el sector de las obras públicas y crear miles de puestos de trabajo".

De acuerdo a sus propias valoraciones, el Gobierno francés ha establecido que el *Plan de Relance Autoroutier* tiene capacidad para generar 10.000 puestos de trabajo dentro de la actual legislatura que finaliza en 2017.



El objetivo principal es el de movilizar una considerable inversión al servicio de la economía y el empleo, (...) sin afectar a los objetivos del pacto de estabilidad en términos de déficit y deuda pública.

DESCRIPCIÓN DEL PROCESO: DEL *PAQUET VERT* AL *PLAN DE RELANCE*

En diciembre de 2008 el Gobierno francés anunció un plan de reactivación de la economía cuyo objetivo era dar prioridad a la inversión para “sostener la actividad de hoy y preparar la competitividad de mañana”. Este Plan contemplaba la inversión durante 2 años de 26.000 millones de euros en los sectores de la construcción y el automóvil, que se concretaron a través de 1.000 proyectos.

En paralelo a este Plan, se aprobaron distintas medidas en materia de medio ambiente bajo la denominación de *Grenelle Environnement*, cuyo objetivo era limitar el impacto del transporte. Entre estas medidas se incluían actuaciones tales como la implantación de la *ecotaxe* (en aplicación de la directiva europea Euroviñeta), la evolución hacia autopistas más sostenibles en términos medioambientales, o el refuerzo del modelo concesional existente.

En base a estas dos iniciativas, Abertis y Vinci -dos de los principales grupos empresariales que gestionan autopistas de peaje en Francia- presentaron al Gobierno francés el denominado *Paquet Vert* para movilizar recursos privados al servicio de la economía del país pero que no repercutiera en el déficit público. Finalmente se acordó un plan sectorial, en el que participaron todas las sociedades concesionarias de autopistas, y que recogió un conjunto de actuaciones centradas en mejoras de la seguridad vial, mejoras del medio ambiente, reducción de las emi-

siones de CO2 y otros servicios con un total de más de 1.100 millones de euros a realizar entre 2010 y 2013.

Ante el éxito de los objetivos planteados en el *Paquet Vert*, y tras su finalización en 2013, el Gobierno francés acordó con el sector la propuesta de un nuevo plan de estímulo conocido como *Plan de Relance Autoroutier*, más ambicioso en cuanto a su alcance (que ya no se restringía a las mejoras mediamientales), a las inversiones comprometidas por las concesionarias (inicialmente establecidas en 3.600 millones de euros) y, en consecuencia, a los plazos de alargamiento de las concesiones necesarios para recuperar estas inversiones (hasta 6 años, en función de la inversión necesaria en cada proyecto).



Ante el éxito de los objetivos planteados en el *Paquet Vert*, el Gobierno francés acordó con el sector la propuesta de un nuevo plan de estímulo conocido como *Plan de Relance Autoroutier*.

VALORACIÓN DE LAS INVERSIONES

Las autoridades francesas han valorado la ampliación del periodo de la concesión en proporción al nivel de inversión de cada proyecto y las previsiones de tráfico de cada tramo, de manera que los ingresos de peaje recogidos durante este periodo suplementa-

rio permitan a las concesionarias recuperar la inversión realizada más una rentabilidad razonable del capital.

Así, el período de extensión se calcula de forma proporcional a la inversión según los

mecanismos habituales de valoración de activos, siendo estrictamente equivalente al valor de equilibrio económico y financiero de las concesiones existentes. Bajo este método de valoración, las autoridades francesas se aseguran que de la suma descontada de todos los flujos de ingresos y gastos generados por el proyecto resulte un impacto neutro, teniendo en cuenta un beneficio razonable (tasa de retorno) de la inversión realizada así como el coste de la deuda a largo plazo -

las inversiones se recuperan hacia el término de la concesión- lo que hace necesario considerar un spread adecuado sobre el coste actual, que es coyunturalmente bajo.

Por otra parte, las autoridades han verificado asimismo que los costes de los trabajos a desarrollar se han determinado sobre la base de criterios objetivos y transparentes, establecidos a partir de los costes de otros proyectos recientemente ejecutados.



(...) los ingresos de peaje recogidos durante este periodo suplementario permiten a las concesionarias recuperar la inversión realizada más una rentabilidad razonable del capital.

APROBACIÓN DE LAS AUTORIDADES COMUNITARIAS

Estos acuerdos entre el Gobierno francés y las sociedades concesionarias en los que se amplía el periodo de duración de la concesión son considerados por la normativa europea como modificaciones significativas del contrato concesional que pueden afectar al principio de libre competencia -al limitar el acceso a posibles competidores- así como representar Ayudas de Estado (State Aid) que requieren la aprobación por parte de la Comisión Europea.

Con respecto al Paquet Vert, la Comisión Europea determinó que los acuerdos firmados entre el Gobierno francés y las concesionarias constituían un caso de Ayudas de Estado compatibles con las normas sobre competencia del mercado interior. Así, el Dictamen de la Secretaria General de la Comisión Europea

de 17 de agosto de 2009 argumentaba esta compatibilidad por el hecho de tratarse de empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general (art.86.2 TCE). El Dictamen establecía la necesidad de asegurar el respeto a los principios de no discriminación, competencia, transparencia y control, que se concretó a través de diversas condiciones y obligaciones para el Estado francés y las concesionarias.

En el caso del Plan de Relance Autoroutier, el Gobierno francés presentó el plan a la aprobación y revisión de las autoridades europeas en mayo de 2014. El proceso fue liderado en todo momento por el Gobierno francés, quien actuó como interlocutor único con las autoridades europeas y requirió a las concesionarias los detalles y explicaciones



El 2 de setiembre de 2015, el Gobierno Francés firmó con las principales concesionarias de autopistas el *Plan de Relance Autoroutier* por 3.270 millones de Euros.

que los órganos de la Comisión solicitaban para cada uno de los proyectos. Los servicios de las direcciones generales de Competencia (DG COMP) y de Mercado Interior y Servicios (DG MARKT) analizaron de manera independiente cada uno de los proyectos presentados, de manera que el 29 de octubre de 2014 se aproba-

ron una veintena de proyectos presentados, con un ajuste en los plazos de extensión de la concesión. Fueron descartados aquellos proyectos que proponían extensiones de la red fuera de las actuales concesiones, salvo en los casos en que se conectaban tramos ya concesionados.

El 2 de setiembre de 2015, el Gobierno Francés firmó con las principales concesionarias de autopistas el Plan de Relance Autoroutier por 3.270 millones de Euros. Está previsto que durante el 2015 y el 2016 se inicien los estudios y la redacción de los proyectos definitivos, así como las declaraciones de utilidad pública necesarios para que antes de finalizar el año puedan iniciarse las primeras obras.

OTROS EJEMPLOS: SBLOCCA ITALIA

En Italia, el 12 de Setiembre de 2014, se promulgó un decreto de ley, conocido como Sblocca Italia, un "Decreto de Medidas urgentes para la apertura de obras, la construcción de obras públicas, la digitalización del país, la simplificación burocrática, la apertura hidrogeológica, y para la reanudación de la producción de actividades económicas".

El Decreto agrupa una serie de iniciativas en materias diversas, especialmente en infraestructuras (transporte; telecomunicaciones; energéticos), con el objetivo de estimular la economía y reanudar proyectos paralizados por cuestiones administrativas, por ejemplo reduciendo el nivel de retrasos en la contratación pública.

El decreto Sblocca Italia prevee medidas concretas que movilicen recursos privados en el sector de las autopistas con una inversión por valor de 2.200 M€. A cambio de estas inversiones, el Estado se comprometería a alargar las concesiones según el volumen de inversión. Los proyectos todavía están pendientes de aprobación, tanto por parte de las administraciones italianas, como de la Comisión Europea.

Actualmente la Comisión ha abierto un proceso de Diálogo para asegurar que los acuerdos cumplen con los criterios establecidos en la regulación de State Aid y de la Directiva de Concesiones.

PROPUESTAS PARA UNA POSIBLE APLICACIÓN EN ESPAÑA

El sector de autopistas de peaje considera que debe ser activo promoviendo actuaciones de inversión que se han demostrado válidas y eficaces en países como Francia, y que también podrían aplicarse en España. ASETA¹ en 2012 o el Consejo Empresarial para la Competitividad² en 2014, entre otras instituciones³, han propuesto al gobierno planes de inversión basadas en principios similares al del *Plan de Relance Autoroutier*.

De entre éstas, la propuesta de ASETA (actualmente SEOPAN Concesiones) es quizás la más parecida al Plan Relance por volumen de inversión, tipología de proyectos y beneficios esperados para la economía española. En el año 2012 ASETA identificó una inversión de más de 1.300 millones de euros en autopistas de peaje maduras, estimando que podría generar más de 32.000 puestos de trabajo,

y un retorno fiscal para la Administración de unos 760 millones de euros. A estas cifras se deben añadir otros proyectos identificados posteriormente en los corredores del Mediterráneo y del Ebro, hasta totalizar una inversión de 1.753 millones de euros.

El vencimiento de las principales concesiones españolas, más cercano en el tiempo que en Francia, facilita aun más si cabe la extensión de la concesión por inversión, viéndose los resultados y pudiéndose calcular las compensaciones a corto plazo.

Además, dado que las concesiones involucradas son maduras, con fuentes de ingresos estables, los proyectos no deberían tener ningún problema para la obtención de financiación a un coste relativamente bajo.



En el año 2012 ASETA identificó una inversión de más de 1.300 millones de euros en autopistas de peaje maduras, estimando que podría generar más de 32.000 puestos de trabajo, y un retorno fiscal para la Administración de unos 760 millones de euros.

PROYECTOS IDENTIFICADOS EN ESPAÑA		M€
Mejora de la seguridad de las autopistas	Adaptación sistemas de contención	171
	Adecuación túneles al RD635/2006	246
	Adecuación a trazados, apaederos e hitos	91
	Mejorar señalización	20
Subtotal		528
Mejora del Medio Ambiente	Pantallas acústicas	54
	Protección fauna y recuperación paisajística entorno autopistas	102
	Dispositivos escorrentía plataforma	32
	Utilización energías renovables, asfaltos ecológicos y otros	10
Subtotal		198
Mejora capacidad, calidad u Nivel de Servicio	Ampliaciones calzadas	496
	Mejoras en el corredor mediterráneo	134
	Mejoras en el corredor del Ebro	279
	Nuevos tramos que conecten vías	10
	Mayor seguridad en áreas de servicio y descanso y de estacionamiento	53
	Incremento instalaciones ITS	39
	Instalaciones vialidad invernal	16
Subtotal		1027
Importe Total		1.753 M€

IMPACTO ECONÓMICO

Diversos estudios académicos e instituciones, como el FMI y la OCDE, defienden el efecto multiplicador de la inversión en infraestructuras, especialmente durante períodos de crisis, calculando que un incremento de la inversión del 1% hace aumentar el PIB entre 1,5% y un 3%⁴.

Ante las dificultades de financiación de las administraciones públicas, el sector privado ofrece la oportunidad de realizar dicha inversión adelantando el capital sin efecto sobre el grado de endeudamiento público, que además haría disminuir la deuda a corto plazo tanto por el efecto multiplicador como por el retorno fiscal (teniendo en cuenta que la inversión en infraestructuras tiene un retorno fiscal para la Administración pública superior al 60%⁵).

En cuanto a su impacto en el empleo se calcula que por cada millón de euros de inversión pública se crean 18 puestos de trabajo⁶, entre empleo directo e indirecto, a los que se podrían añadir los puestos inducidos en otros sectores.

La importante reducción de la inversión pública y privada en obra civil que se ha producido durante el largo periodo de crisis que hemos vivido ha tenido un efecto procíclico, con consecuencias negativas sobre la demanda agregada y el stock neto de infraestructuras⁷. Un plan de estímulo siguiendo el ejemplo del *Plan de Relance Autoroutier*, permitiría aumentar el valor del stock público con inversión privada.

Por otra parte, la situación actual permite

Impacto de inversiones realizadas en diferentes actividades productivas

	Empleos generados (miles)		Retornos fiscales ¹ (porcentaje)
	En construcción	En total	
Total construcción	127,1	189,1	0,62
Construcción de Viviendas	134,5	197,2	0,53
Construcción de Infraestructuras	117,5	180,6	0,62
Otras Construcciones	120,3	179,8	0,61

(1) Porcentaje sobre PIB de Ingresos fiscales ligados a la actividad generada por una inversión equivalente al uno por ciento de PIB. Se consideran los tipos de IVA vigentes a 1/01/2013

aprovechar recursos disponibles del sector de la construcción, que cuenta ahora con un exceso de capacidad, y con una mejor posición competitiva en términos de costes de producción y de los materiales.

Finalmente cabe destacar que, con este planteamiento, la financiación de estas inversiones no proviene del contribuyente a través de los presupuestos públicos sino del beneficio de la explotación de la autopista. Al tratarse de infraestructuras que ya se en-

cuentran sujetas a un modelo de pago por uso, el coste de las inversiones es asumido por sus usuarios, quienes se benefician de forma inmediata de las mejoras en infraestructuras y abonan su coste en el futuro -en caso de extensiones de la concesión- o en la proporción correspondiente en caso de una subida de tarifas. Además, tratándose de proyectos sobre concesiones maduras que cuentan con flujos de ingresos estables, no tendrían dificultades para su financiación a un coste relativamente bajo.

MARCO JURÍDICO

La compensación a las sociedades concesionarias de autopistas por las inversiones realizadas podría concretarse en una ampliación del plazo de concesión o en una modificación de tarifa según el caso concreto, ya que ambas opciones aparecen contempladas en la legislación española. El marco jurídico vigente para las concesiones, establecido en el Real Decreto Legislativo 3/2011 por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, actualmente en revisión para la transposición de la Normativa Europea sobre concesiones, y que en principio continúa recogiendo dichos mecanismos de compensación para supuestos de modificación contractual.

Por otra parte, el 4 de julio del 2014 se publicó el Real Decreto-ley 8/2014 de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, en el que se

promueve la inversión privada en infraestructuras portuarias y de conexión entre los modos de transporte marítimo y terrestre a cambio del incremento del plazo de las concesiones y la posibilidad de "prorrogas extraordinarias/excepcionales" a cambio de la financiación de infraestructuras portuarias. Esta misma fórmula podría ser extendida al resto de concesiones de infraestructuras, incluyendo las autopistas de peaje.

Como ha quedado demostrado con la experiencia francesa, un plan de estas características podría recibir la aprobación de las autoridades comunitarias, al recibir la consideración de Ayudas de Estado compatibles con las normas sobre competencia del mercado interior.

UNA OPORTUNIDAD PARA LA MONETIZACIÓN DEL STOCK DE INFRAESTRUCTURAS

Entendemos que un plan como el que aquí se propone, que permite la ejecución de un volumen considerable de inversiones a corto plazo a cambio de una futura extensión del plazo concesional, plantearía ciertas dificultades de aceptación por parte de la opinión pública, que en ocasiones percibe el peaje como un sobrecoste adicional y no como una corresponsabilización en la financiación de unas infraestructuras imprescindibles para el desarrollo económico del país.

Con el fin de favorecer su aceptación social, sería deseable que estas medidas vinieran acompañadas de la extensión de manera coherente y armónica del concepto de pago uso en el conjunto de la red viaria de alta capacidad, permitiendo además poner en valor el stock de infraestructuras y liberar a las administraciones de sus elevados costes de conservación y mantenimiento.

Recientes estimaciones⁸ de los ingresos que se derivarían de la tarificación por uso en la red de alta capacidad española, establecen un margen de entre 1.600 y 4.400 millones de euros anuales, según si se considera únicamente los vehículos pesados o se incluye a los turismos, y de la extensión de la red que se sometiera al pago por uso.

Además se estima en unos 14.000 millones de euros el potencial de generación de recursos (*upfront payment*) que se derivarían de la concesión por un periodo de 30 años de determinados segmentos y corredores, y un ahorro acumulado de gasto público en mantenimiento y conservación de red que podría alcanzar los 100.000 millones de euros.

Los fondos generados por esta operación podrían destinarse en parte a compensar el impacto de la medida para el sector del trans-

porte, tal y como ha hecho Alemania con los ingresos de la aplicación de la Euroviñeta, o a través de rebajas en la fiscalidad del sector de transporte y/o de automoción. La aplicación de la Euroviñeta sería además una medida alineada con las políticas de transporte de la Unión Europea, que persigue también una armonización en las condiciones de competencia de los distintos modos de transporte de manera que cada uno de ellos asuma los costes que ocasiona.

Por otra parte, España cuenta con la mayor red de carreteras de alta capacidad en la UE, pero sólo el 20% tiene peaje, teniendo así un sistema inarmónico de financiación dentro de España y con el resto de Europa. Así que también existe la oportunidad de alinear la política de infraestructuras española con la europea si se extiende el pago por uso a toda la red.

CONCLUSIONES

El *Plan de Relance Autoroutier* ha permitido movilizar una gran cantidad de recursos privados al servicio de la economía del país, la sostenibilidad y la generación de empleo. No sólo ha favorecido el interés general de los en su conjunto, sino que además, ha movilizó inversión sin afectar al déficit público del país, con la posibilidad de destinar más recursos a otras necesidades económicas o sociales. A cambio, estas iniciativas permiten a las concesionarias una extensión en el periodo concesional de forma proporcional a la inversión realizada para un equitativo retorno de la inversión.

Este tipo de iniciativas deben hacerse de acuerdo con la legislación europea en materia de State Aid y de Contratación Pública, siguiendo la Directiva de Concesiones en los proyectos que así lo requieran, además de los principios de transparencia y de competencia establecidos por la UE. En este sentido el Plan Relance ha sido elaborado por las Autoridades francesas en coordinación con la Comisión Europea (DGMARKT y DGCOMP), que tras un minucioso análisis han avalado su compatibilidad con las normas sobre competencia del mercado interior de la UE.

Las colaboraciones público-privadas de este tipo han demostrado ser beneficiosas en el pasado, y están alineadas con los objetivos del Plan Juncker. Por ello, pueden servir de ejemplo para la movilización de fondos privados para el desarrollo de inversiones a largo plazo en infraestructuras.

En las infraestructuras que ya están operadas bajo un modelo de pago por uso, los usuarios son los beneficiarios inmediatos de las mejoras en la infraestructura, y pagan su coste en el futuro -en el caso de extensiones de las concesiones- o en forma proporcional -en el caso de aumentos de tarifa.

Cabe destacar también que con estas iniciativas se promueven los principios de "quién usa paga" y "quién contamina paga" promovidos por la UE.

Además de promover la internalización de los costes externos (i.e. contaminación, accidentes, etc) con los peajes, este tipo de inversión puede estar orientada a mejorar el impacto ambiental de la infraestructura y del tráfico, tal y como se ha hecho en el caso francés.

En este position paper también destacamos otros ejemplos de iniciativas que van en la misma dirección, pero que todavía no se han implantado.

En Italia, el decreto de ley "Sblocca Italia" publicado en 2014, agrupa una serie de iniciativas en materias diversas, especialmente en infraestructuras, con el objetivo de estimular la economía y reanudar proyectos paralizados por cuestiones administrativas. En España existen varias propuestas del sector privado. De entre éstas, la propuesta presentada en 2012 por la asociación ASETA (actualmente SEOPAN Concesiones) es quizás la más parecida al Plan Relance por volumen de inversión, tipología de proyectos y beneficios esperados para la economía española. Unas inversiones que, en el caso español, podrían llegar a totalizar 1.753 millones de euros y generar más de 32.000 puestos de trabajo directos e indirectos.

En definitiva, consideramos que iniciativas como el Plan Relance Autoroutier francés satisfacen los intereses de todas las partes involucradas (sociedad, Estado y sector privado). Muestran como una colaboración leal y a largo plazo entre el sector público y el privado no sólo es posible, sino que es deseable y aporta beneficios al país y a sus ciudadanos respondiendo así al interés público. Y que tienen cabida perfectamente dentro del marco legal comunitario, por lo que podrían constituir un ejemplo útil a seguir para la dinamización de la economía europea y de sus Estados Miembros.

REFERENCIAS

1. Propuesta de programa de inversiones en autopistas de peaje maduras ASETA, 2012
2. Propuesta de actuación en el sector de las Infraestructuras, Consejo Empresarial para la Competitividad, 2014
3. Propuestas de inversión en Infraestructuras en tiempos de crisis. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2010
4. "The macroeconomic effects of public investment", IMF Paper, 2014
5. Propuestas para la recuperación económica. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2013
6. Retorno fiscal y empleo generado por la inversión en infraestructuras, SEOPAN, 2009 y revisado el 2012
7. Cálculos de las series de capital FBBVA-Ivie, que utilizan criterios internacionales acordados por los países de la OCDE, 2012
8. "Estudio económico de la tarificación de las infraestructuras de carreteras de España" elaborado por el Profesor José Manuel Vassallo (Universidad Politécnica de Madrid) en el año 2012