

FORO DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

La política de infraestructuras del Ministerio de Fomento

POR LA REDACCIÓN



En la foto y de izquierda a derecha, D. Rafael Izquierdo, D. Francisco Álvarez Cascos, D. Juan Miguel Villar Mir y D. Benigno Blanco.

Los pasados 2 y 3 de octubre de 2001 se celebró en el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en Madrid, la reunión del Foro de Infraestructuras y Servicios que, monográficamente, se dirigió a exponer, analizar y debatir sobre el tema propuesto y que contó con la presencia de personalidades representativas tanto del Ministerio de Fomento como de diversos sectores implicados de nuestra sociedad.

Sesión inaugural

Intervino en primer lugar **D. Juan Miguel Villar Mir**, *Presidente del Colegio Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos*, que inició su intervención recordando que los ingenieros de caminos llevan más de 200 años sirviendo a la sociedad a través

de las infraestructuras, y recordando que el 20 de julio de 1791, en una memoria preparada por D. Juan de Peñalver y D. Agustín de Bethancourt para el Ministro de Estado del rey Carlos III, el Conde de Floridablanca, se recomendó la conveniencia de la ejecución de un plan hidráulico y la necesaria mejora de los caminos, adoptando los medios necesarios para su reparación y conservación, así como la creación de un impuesto sobre camuajes proporcional a la carga del vehículo en quintales, y según el daño ocasionado por el tamaño de las llantas a los caminos. De ahí pasó a calificar como "hito" la celebración de este foro en el que se analizaría el Plan de Infraestructuras —para el ponente, un auténtico cambio de escala desde cualquier época anterior, y al que calificó como de enorme esfuerzo— y el Anteproyecto de Ley Reguladora de Concesión de Obras Públicas, que

supondrá un enorme impulso. Todo ello en el marco de un mayor servicio a la sociedad española, con el aumento de la eficacia y de la productividad del país.

A continuación, intervino **D. Rafael Izquierdo**, *Presidente del Foro de Infraestructuras y Servicios*, quien subrayó el carácter de esta iniciativa pluridisciplinar al crearse un centro de encuentro, intercambio de estudios, experiencias, etc., tanto a nacionales como internacionales, y dar a conocer nuestros avances en el campo de las infraestructuras y servicios públicos a aquellos países que en estos momentos tienen puesta la vista en España como paradigma de sus políticas económicas. El Foro no tiene ánimo de lucro y está profundamente implicado con la información y el servicio a la sociedad.

Tras explicar la actual coyuntura en Europa, que apuesta por un

crecimiento tendencial del transporte de mercancías y viajeros del orden del 50 y el 23% con el horizonte del año 2010, aplaudió el caso económico español (equilibrio presupuestario, bajos tipos de interés, clara predisposición de la iniciativa privada a participar en la financiación de infraestructuras...), destacó la necesaria plena integración de nuestras redes en la red transeuropea de transporte, y la necesaria disposición de un marco jurídico seguro, que potencie la competencia y la eficacia, labor que puede impulsar la nueva Ley Reguladora de la Concesión de Obras Públicas.

Posteriormente, y tras referirse a la reforma ferroviaria en marcha, volvió a referirse al papel que puede desempeñar el Foro, informó de la próxima participación del Ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de Chile, D. Carlos Cruz, finalizando su intervención agradeciendo a todos los integrantes del Foro como de las jornadas, desde el propio Ministro al Colegio y su Presidente por el apoyo recibido y expresando un agradecimiento muy especial al Profesor López Corral, quien realmente ha organizado y coordinado estas jornadas.

Intervenciones

El Ministro de Fomento, D. Francisco Álvarez Cascos, expuso **"La política de infraestructuras del Ministerio de Fomento: el plan de infraestructuras de transporte 2000-2007"**. La plena convergencia en términos de riqueza y empleo con los países más avanzados de Europa es un objetivo cada vez más cercano, y es el principal reto de la política económica del Gobierno y, especialmente, de la política de infraestructuras.

Para hacer frente a estos retos, el Ministerio de Fomento diseñó hace dos años el Plan de Infraestructuras 2000-2007, con horizonte presupuestario y puesta total en servicio en 2010, que se enmarca dentro del Plan General de Infraestructuras



El Ministro de Fomento, Sr. Álvarez Cascos, en un momento de su intervención.

2000-2006 del gobierno para todas las Administraciones públicas.

La política de infraestructuras se apoya en tres pilares fundamentales: su financiación dentro del equilibrio presupuestario, la existencia de un marco jurídico adecuado que permita canalizar y gestionar los máximos recursos disponibles, tanto públicos como privados, y la participación cooperativa de todas las Administraciones Territoriales en la provisión y financiación de infraestructuras.

Los rasgos fundamentales del Plan de Infraestructuras 2000-2007 son: considerar los efectos beneficiosos de la inversión en infraestructuras tanto desde la demanda como desde la oferta, al incrementar el potencial de crecimiento de la economía; adecuar las infraestructuras portuarias y aeroportuarias, así como completar el mallado de nuestra red de transporte; apostar por el ferrocarril como medio de transporte del futuro; garantizar de que se puede cumplir, al estar enmarcado en un escenario macroeconómico de estabilidad por la pertenencia a la UE; estar diseñado no como instrumento para prorratear recursos, sino en función de las necesidades reales de cada una de las

regiones; establecer compromisos en materia de calidad, modernidad y seguridad de las infraestructuras que se van a construir, como valores inseparables, pero diferenciados.

En cuanto a los efectos esperados, a corto plazo se dan las condiciones que crea la demanda de construcción, y a largo plazo, el aumento de la capacidad productiva de la economía. Superando agravios interterritoriales, el Plan de Infraestructuras va a proporcionarnos comunicaciones integrales, vertebración interna, conexión con las redes de comunicación europeas, oportunidades de crecimiento y contribución a la creación de empleo.

A pesar de que su intervención estuvo completada con profusión de datos, para evitar reiteraciones las incluimos en posteriores intervenciones que las analizaron detalladamente.

"La política de infraestructuras del Ministerio de Fomento" de D. Antonio M. López Corral, Director General de Programación Económica, se centró en las fórmulas de provisión y recursos para la financiación. Después de recordar las cifras globales para todo el periodo 2000-2010, y desglosarlas por años y actuaciones, pasó a explicar el ciclo de la obra pública y la economía, desde los recursos para la financiación hasta el efecto que tienen las infraestructuras sobre el desarrollo económico, que es lo que en definitiva hace que se genere más riqueza que permite que haya más recursos para la financiación.

Los instrumentos para llegar a esta mayor flexibilización de la capacidad de inversión está en los "nuevos pliegos" que simplifican la gestión administrativa, así como las leyes sectoriales, la Ley Reguladora de las Concesiones de Obras Públicas, la Ley de Impuesto de Sociedades, o el convenio con el BEI.

Los cambios en el sistema de provisión de infraestructuras se han debido a la necesidad de cumplir con los criterios de Maastricht, las exigencias del pacto de estabilidad y crecimen-

to, las oportunidades de financiación que ofrece el euro (abundancia de ahorro a bajos tipos de interés), la introducción de criterios de gestión privada para mejorar la eficiencia del sistema, y a lo ambicioso de nuestro Plan de Infraestructuras, que, aprovechando los resultados para España de la Agenda 2000, pretende eliminar el déficit histórico en materia de obras públicas.

De entre los mecanismos antes apuntados para mejorar la eficiencia económica, tiene especial importancia el acuerdo con el BEI, que asegura la financiación en condiciones óptimas de plazo y coste de los proyectos desarrollados por las empresas del Grupo Fomento y la iniciativa privada.

Este nuevo modelo de fomento de la obra pública debe llegar a tener una serie de características, entre las cuales destacan: la variedad en cuanto a agentes inversores y fórmulas de gestión y financiación; flexibilidad, para elegir las fórmulas más adecuadas en cada momento; garantista, desde el punto de vista jurídico, porque debe proteger a los inversores privados; y agilidad en cuanto a simplificar y mejorar la tramitación interna.

A continuación, ofreció las cifras de la procedencia de los recursos económicos, tanto del Plan General del Gobierno, como del Ministerio de Fomento, repartidos entre agentes públicos, Fondos Europeos e iniciativa privada. También ofreció las cifras de las inversiones del Grupo Fomento y su cofinanciación por modos de transporte, tanto para lo previsto como para el septenio anterior (1993-1999).

En definitiva, se han multiplicado las formas de financiación de las infraestructuras en España, tanto pública (por vías presupuestarias y no presupuestarias) como privada y mixta. La presupuestaria puede ser ahora directa o diferida, y en este segundo caso en tres modalidades diferentes: abono total del precio, contrato de servicios de gestión de infraestructuras, y el peaje en la sombra. Luego está la indirecta, en la que el Estado no gestiona la inver-

sión, y además la que se hace en colaboración con otras administraciones, casi siempre en consorcio.

Respecto a las fórmulas de financiación pública no presupuestaria, es compatible con fórmulas de financiación fuera de balance (titulación, sociedades instrumentales, *leasing*, concesión); puede completarse con fondos europeos y endeudamiento, pero fundamentalmente se da a través de entes públicos (empresariales y sociedades estatales), que pueden financiar bien con sus recursos propios (Empresa Nacional de Autopistas), bien con el añadido de transferencias de capital del Estado (RENFE, FEVE).

Para la financiación privada, la fórmula única es la concesión, que en la futura ley reguladora extenderá este régimen a todas las administraciones y a todas las obras públicas. Entre sus objetivos están el profundizar el modelo de concesión que configura la Ley de Autopistas, manteniendo los conceptos básicos de concesión, y el procedimiento de adjudicación, respetando también las especialidades existentes en cada normativa sectorial. Algunas de las nuevas fórmulas contenidas en la nueva ley son que las ayudas públicas pueden ser aportaciones dinerarias o no dinerarias. El concesionario puede ser retribuido de diferentes formas, entre las que destacan el peaje en sombra o las zonas complementarias de explotación comercial. También está la fórmula de financiación cruzada (se realiza una obra de uso libre mediante la concesión de la explotación del dominio público de su área de influencia) y se fomenta la colaboración y coordinación entre Administraciones públicas.

Se introducen además criterios de mercado en las obras públicas, se reparten los riesgos (para defender los intereses tanto públicos como los del concesionario) y se trasladan al concesionario sólo aquellos riesgos que pueda manejar de forma eficiente.

Se introducen indicadores de calidad, así como flexibilidad en las tarifas, que siguen estando reguladas aunque sólo en su precio máximo.

Para la financiación bancaria y del mercado de capitales se regulan distintos sistemas de financiación del concesionario, mediante la emisión de obligaciones, incorporación a títulos negociables los derechos de crédito del concesionario. Se permite la hipoteca de la concesión, y los créditos participativos.

En resumen, se espera que la nueva ley aumente la seguridad jurídica y la eficiencia económica del sistema concesional. Que haya mayor flexibilidad en los sistemas de financiación de las obras públicas, que se mejore la asignación de riesgos, y sobre todo que el capital privado se vea más atraído a participar en su financiación. Todo esto redundará en el usuario, que se ve especialmente favorecido por la importancia otorgada a la fase de explotación de las obras, y por la cláusula de progreso, que implica que el concesionario debe hacer un mantenimiento más allá de los términos inicialmente establecidos al comienzo de la concesión.

"Los promotores privados ante el régimen concesional de las obras públicas" es el título de la comunicación expuesta por **D. Fernando Gutiérrez de Vera**, Director General de Dragados. Comenzó hablando del aumento generalizado a nivel mundial de la financiación privada en infraestructuras, comparándolo con la situación española, que tuvo un parón absoluto de 1972 a 1987, y casi absoluto hasta 1995, en que se volvió a retomar como iniciativa viable. Siguió su exposición con cuatro ejemplos internacionales, la *Platinum Toll Highway* en la República Sudafricana (peaje por etapas, ingresos ligados al IPC); la autopista Norte-Sur en Santiago de Chile, con tarifas según congestión de los meses anteriores en tres tramos distintos, ligadas al IPC; el A-13 *Thames Gateway* de Londres, donde se emplea el pago por servicio (disponibilidad, utilización de vehículos pesados) y con coeficientes según accidentes y nivel de servicio; y la A-1, Darrington - Dishforth, también en el Reino Unido, en la que se cobra se-

gún la congestión (a mayor velocidad media mayor cobro). La financiación en cada caso también es diferente, con bonos en el Reino Unido y Chile, participación del BEI en Londres y Sudáfrica... Los sistemas de intereses están ligados a la inflación, aunque poco extendidos, permiten eliminar su riesgo.

La nueva ley de concesiones permite diferentes posibilidades de ingresos: zonas complementarias de explotación comercial, pago de usuario o Administración, pero asumiendo el riesgo, concesión de Dominio Público, sistema de tarifas en las proposiciones, retribución por la utilización de la obra, aportaciones públicas a la explotación, etc. Para la financiación también hay varios caminos: emisión de obligaciones, títulos negociables de los derechos de crédito, etc.

En general, las tendencias son evidentes, tanto para el caso español como para la experiencia internacional que tiene Dragados/Aurea en las concesiones desarrolladas en todo el mundo (21 000 MPta en 115 proyectos): Aumento generalizado de la colaboración público-privada, regulación de tráfico mediante la tarifa de peaje, y nuevos mecanismos de aseguramiento a los financiadores por parte de las Administraciones.

En general, la rentabilidad social prima sobre la económica, y, en el binomio de compra de servicio / infraestructuras, hay que destacar el gran esfuerzo de todas las partes implicadas en lograr nuevas fórmulas y métodos de trabajo.

D. Juan Béjar, Director General de Cintra, Grupo Ferrovial, habló de **"La iniciativa privada ante el desarrollo y financiación de infraestructuras"**. A nivel internacional, ha aumentado espectacularmente el número y volumen de proyectos que debe financiar el sector privado, en un ámbito en el que Europa no es precisamente una excepción.

Los riesgos cada vez se distribuyen más, y se busca una flexibilidad en el marco de las concesiones para adaptarlo a nuevas modalidades y tecnologías. En España, el marco

de las concesiones pasa a través de la nueva ley por llegar a ese marco más flexible, con nuevo tratamiento fiscal y una búsqueda del consenso en materia de peajes. Con cuatro proyectos en marcha y un volumen total de 1 500 MM€, la financiación es preferentemente bancaria junto con el BEI. Hay implicados promotores españoles que son líderes en el mercado mundial, pero los costes de la deuda van creciendo y la rentabilidad del capital va decreciendo.

Las propuestas son varias: introducir peaje en rutas existentes (menor riesgo de tráfico) y destinar los fondos a financiar trazados alternativos y rutas nuevas; introducir fórmulas de limitación del riesgo para poder financiar rutas de menor rentabilidad, y liberar las tarifas para financiar obras urbanas, sujetas a uso mínimo de infraestructura.

El modelo que presenta Cintra busca precios y plazos de construcción cerrados, en negocios rentables por sí mismos, separando construcción y concesión. Se busca mediante el crecimiento y la dimensión crear valor, financiable a largo plazo en condiciones atractivas para los mercados. Terminó su intervención presentando como ejemplo las operaciones de Cintra con *MacQuairie Infrastructure Group*, el mayor fondo de inversiones en infraestructuras del mundo, así como un ejemplo de garantía de tráfico para una inversión aproximada de 80 000 MMPta y un ingreso medio de 99 pts/km.

D. Mariano Olmeda, Subdirector General del BSCH, presentó **"El sector financiero ante la ley reguladora de las concesiones de obra pública"** bajo la necesidad de que la participación del sector financiero en las concesiones requeriría ciertos ajustes en su marco legal. El Anteproyecto de Ley reguladora de la Concesión de Obras Públicas debe incluir los elementos necesarios que hagan factible la absorción por parte del sistema financiero de su cuota, unos 3 billones del total del 19 billones de inversión durante el periodo 2000-2006. El marco legal debe tener las condiciones nece-

sarias que permita la participación del sector financiero, sobre dos premisas: riesgo acotado, y adecuado binomio rentabilidad/riesgo. El riesgo que asume el concesionario debe estar acotado mediante una serie de mecanismos; la ley debe recoger los principios generales que permitan a los pliegos concretar los mecanismos de mitigación del riesgo: cláusula de reequilibrio del concesionario, revisión de las tarifas, rescate temporal de la concesión y sus implicaciones, y posibilidad de otorgamiento de otras garantías al financiador, como la hipoteca de la concesión.

Los mecanismos objetivos permiten el restablecimiento del equilibrio económico financiero, aportando solidez ante el financiador, pero el uso de métodos clásicos no es suficiente. Tal y como presenta el mecanismo propuesto, más allá del formato préstamo, es la titulación indirecta. En esta alternativa, el banco financia a la Concesionaria mediante un préstamo con estructura de *"Project Finance"*, sin recurso o con recurso limitado al accionista de la concesionaria. El banco emplea esta operación a través de un CLO (*Collateralised Loan Obligation*) por la que se emiten bonos o pagarés soportados por el activo financiero (préstamo) previamente existente. De esta forma la entidad financiera forma una cartera de préstamos con una cierta diversificación (geográfica, plazo, riesgo y rentabilidad) y la cede a un Fondo o sociedad creada para este fin que emite bonos o pagarés, colocados entre inversores. La entidad financiera retiene una parte o la totalidad del tramo que soporta las primeras pérdidas de la cartera, de forma que vende el riesgo irrevocablemente a esta sociedad, si bien suele retener una parte de ese riesgo.

Otro proceso es el de la titulación directa, contemplado en el anteproyecto de Ley reguladora de la Concesión de Obras Públicas, art. 39, respecto de los ingresos de los elementos comerciales relacionados con la concesión y las aportaciones que deba realizar la Administración, que pueden incorporarse a fondos de titulación de activos. De aquí, la ne-

cesidad de una Orden Ministerial específica por parte del legislador para estos ingresos futuros: se hace necesario que este trámite no se haga demasiado incómodo, de forma que no motive a que se busquen otras fórmulas más rápidas. En este caso, se financia a través del Fondo de Titulación, en el mercado de bonos a largo plazo y alto rating. El concesionario privado asume la construcción, operación y mantenimiento, si bien el riesgo de construcción será asumido por un tercero.

El empleo de herramientas alternativas es necesario para mantener el interés del sector financiero en estas inversiones. Los mercados de capitales amplían sustancialmente el espectro de inversores interesados en participar en la financiación de la infraestructuras. En particular, el "Método alemán" es ya una fórmula de éxito probada, con unos 420 000 MPta de inversión, en gran parte ya absorbida por el sector financiero.

D. Adolfo Menéndez Menéndez, Subsecretario de Fomento, presentó **"La financiación privada de las infraestructuras: el nuevo régimen concesional de las obras públicas en España"**. En su intervención, tras una introducción sobre el significado histórico-político de la concesión administrativa, y los antecedentes de la concesión de obra pública en España, pasó a hablar del actual régimen jurídico de la concesión de obra pública, con la vigente ley de Contratos de las Administraciones Públicas y, más concretamente, las insuficiencias de los artículos 130.1 y 130.2.

A continuación se refirió al anteproyecto de Ley Básica Reguladora de la Concesión de Obras Públicas, analizando tanto su elaboración como sus objetivos y principales novedades, especialmente la "cláusula de progreso", las zonas complementarias de explotación comercial, la concesión de obras públicas como medio de financiación de obras públicas diferenciadas, de la obra pública mediante concesión de dominio público, la participación de los propios licitadores en la configuración del sistema de retribución de ca-



Vista parcial de la sala y de la nutrida representación de todos los sectores involucrados con el Plan de Infraestructuras.

da concesión, en la fijación de los niveles que consideren mínimo y óptimo de rendimientos de cada concesión —de forma que si se alcanzan estos niveles se proceda a la revisión—, la previsión de un límite máximo de ampliación de plazo de concesión, la introducción de un régimen jurídico de nueva factura para la hipoteca y para la incorporación a títulos negociables de los derechos de crédito del concesionario, la incorporación como norma legal del contenido de las últimas sentencias del Tribunal Constitucional sobre colaboración y coordinación entre las Administraciones en materia de obras públicas, y la puesta al día de la Ley 8/1972 de 10 de mayo.

Como conclusión, el autor estima que la puesta al día de la concesión de obra pública no puede demorarse más. En el anteproyecto presentado se consigue una regulación completa que configura esta institución como un instrumento idóneo, asegurando la colaboración de las distintas administraciones y del sector privado en la construcción y mantenimiento del ambicioso programa de infraestructuras públicas que el Gobierno ha previsto acometer durante estos próximos años, considerándolo necesario para la convergencia real de nuestra nación con el resto de los países más desarrollados de la Unión Europea.

D. Benigno Blanco, Secretario de Estado de Infraestructuras, expuso en su intervención **"Los programas de Carreteras, Alta Velocidad Ferroviaria, Puertos y Aeropuertos en el Plan de Infraestructuras 2000-2007"**, los proyectos en marcha. Tomando en su totalidad el dinero que se va a invertir en el periodo 2000-2010, 102,9 MM€, el mayor porcentaje se lo llevan los ferrocarriles (39,8 % y 40,5 MM€) seguidos de autovías y autopistas (38,6 % y 39,8 MM€) llevándose el resto los aeropuertos (11,1 % y 11,4 MM€), los puertos (7 % y 7,5 MM€) y otras actuaciones 3,5 % y 3,6 MM€.

Si se analiza esta misma inversión en relación con el porcentaje que suponen del PIB, vemos que se pasa de un 0,9 % de media en 1995-1999 a un 1,37 % en 2000-2010, pasando de 4,3 MM€, de media 1990-1994, a 9,4 MM€ de media anual para el periodo 2000-2010.

Respecto a los plazos, se espera llegar a reducir todos ellos, llegando a una reducción global de 118 a 91 meses.

Los objetivos del programa de autopistas y autovías es pasar de 8 000 a 13 000 km de alta capacidad, terminando la red existente, interviniendo en tramos con elevada intensidad de tráfico y desarrollando nuevos itinerarios que sobre todo



Componentes de la mesa redonda sobre infraestructura, estabilidad y crecimiento.

contribuyan a su integración en las redes de carreteras transeuropeas y a la creación de una estructura mallada, no simplemente radial. El mayor monto se lo llevan las autovías, con 15,6 MME para 2000-2010, siguen las autopistas de peaje con 8,4 MME, la conservación y explotación (7,8 MME), el acondicionamiento y medio urbano (7,2 MME), y la mejora de la seguridad vial en autovías de primera generación (1,2 MME).

En cuanto a ferrocarriles, se va a pasar de los 741 km actuales a los 7 231 km de alta velocidad para el 2010, buscando incrementar la demanda de viajes de 10 a 30 millones en larga distancia, y de 24 a 38 millones en regionales, quedando conectadas por alta velocidad todas las capitales de provincia, además de conexiones con Francia y Portugal. Además de esta inversión en infraestructura, se invierte además en material móvil ferroviario 6 201 M€,

El programa de aeropuertos contempla la modernización de los sistemas de navegación aérea, y la adecuación de la capacidad a la demanda de todos los aeropuertos, especialmente la potenciación de los aeropuertos turísticos (Canarias, Baleares...) y la ampliación de los aeropuertos de Madrid y Barcelona. Del total de 9 MME de inversión,

8,4 son de inversión pública y 0,6 MME de inversión concesional.

En puertos, 4,8 MME son de inversión pública, y 3,0 MME, de inversión en concesiones. Se intenta sobre todo modernizar los puertos españoles, adaptándolos a las necesidades de la demanda a medio y largo plazo, mejora de su capacidad intermodal con mejores conexiones viarias y ferroviarias, su potenciación como plataformas logísticas y la mejora de las relaciones puerto-ciudad.

Dentro de los proyectos prioritarios de la UE dos afectan a España: el corredor de transporte multimodal Portugal - España - Europa Central, y el Tren de Alta Velocidad Sur, tanto por el Mediterráneo (Madrid - Barcelona - Francia) como por el Atlántico (Madrid - Vitoria - Dax). Otros proyectos que favorecen las conexiones transfronterizas son las nuevas conexiones por vías de alta capacidad con Portugal (Verín, Zamora, Fuentes de Oñoro, Huelva, conexión de Sevilla con Portugal por Rosal de la Frontera), las ferroviarias de Alta Velocidad Lisboa - Extremadura - Madrid, Portugal - Galicia, y otras en estudio. Con Francia las conexiones por carretera contemplan nuevas conexiones por Navarra, Lérida, Gerona y Huesca, y por ferrocarril la reapertura de enlace ferroviario Pau - Canfranc - Zaragoza, el tramo Perpiñán - Figueras, y la línea

de alta velocidad Madrid - Vitoria - Dax. Además, la Comisión Europea propondrá una nueva conexión ferroviaria a través del Pirineo Central como nuevo proyecto prioritario.

La inmensa mayoría de estas inversiones está regionalizada (74 446 MME de un total de 102 869 MME), y también se piensa en cambiar el actual reparto intermodal de empleo de las infraestructuras, disminuyendo los porcentajes de avión y carretera y aumentando el ferrocarril y el marítimo, tanto para pasajeros como para mercancías.

Terminó su intervención hablando del grado de ejecución actual del Plan de Infraestructuras, con los tramos que están en ejecución, licitados, y en estudio informativo.

Dña. María Elvira Rodríguez Herrer, Secretaria de Estado de Presupuestos y Gastos, comenzó su intervención en la mesa redonda resaltando que la política económica no ha tenido otro objetivo que el acercarnos a los niveles de bienestar de los países más desarrollados de nuestro entorno. En este contexto, la recuperación del equilibrio en las cuentas de las Administraciones Públicas hacen que haya que contener el gasto público, compatibilizando éste con la calidad del gasto, reforzando aquellas políticas relacionadas con la productividad a largo plazo de la economía. El control se ha realizado sobre todo en partidas de gasto corriente, y no ha significado la disminución de la inversión en infraestructuras, que vuelve a ser una prioridad en los presupuestos del 2002, en los que crece un 10,5 % respecto al 2001. A este esfuerzo inversor del Estado (15 229,95 millones de euros) se suma la inversión realizada por el Sector Público Empresarial, que supone 8 584,22 millones de euros, con un incremento anual del 14,9 %.

La asignación presupuestaria de recursos estructurales para el periodo 2000-2006 supone que nuestro país recibirá en su conjunto 62 070 millones de euros, de los que el 80 % corresponden a Fondos Estructurales y el resto a Fondos de Cohesión. Jun-

to con el resto de recursos disponibles se llega a que el conjunto de Administraciones públicas desarrollen programas de inversión de 192,4 millones de euros, un promedio del 4,5 % del PIB anual. De este total, 114 200 millones de euros, (2,7 % del PIB) corresponden a infraestructuras. Hay que tener en cuenta que el entorno macroeconómico en que se han realizado los presupuestos del 2002 es diferente al anterior, caracterizado por un crecimiento medio superior al 4 % del PIB, y la incertidumbre es el signo que caracteriza las perspectivas económicas internacionales y domésticas.

Siguió la intervención de **D. José Folgado Blanco**, *Secretario de Estado de Economía de la Energía y de la Pequeña y Mediana Empresa*. En ella, tras una introducción macroeconómica en general, habló de los presupuestos para el 2002, recién enviados al Parlamento en las fechas en que transcurrió el foro, resaltando especialmente tres aspectos. En primer lugar, el contexto económico internacional en el que se enmarcan, más complejo y de mayor incertidumbre, con menos crecimiento, que también afecta a la economía española, que va del 4,3 % de crecimiento del PIB interanual, desde el primer trimestre del 2000, al 3 % para el segundo trimestre del 2001.

En segundo lugar, los Presupuestos Generales del Estado para el 2002 mantienen el equilibrio entre la consolidación presupuestaria y la necesaria dotación de capital físico y social, manteniendo la importancia de las infraestructuras en el momento actual, en términos de su contribución a la estabilidad y a la convergencia real.

Por último, los Presupuestos Generales del Estado para el 2002 refuerzan las actuaciones de política económica a favor de la estabilidad y el crecimiento en otros frentes (Fondo de reserva de pensiones, Ley de Acompañamiento, aumento del gasto en I+D del 7,6 %).

En este contexto, la política de gasto destinado a infraestructuras (capítulos I a VIII) va a crecer un 10,4 %. La inversión de las Administraciones Públicas se ha mantenido en los últimos años en torno al 3,5 % del por-



Mesa de clausura de las jornadas.

centaje del PIB, lo que supone un punto por encima de la media de la UE. España es un país periférico que necesita realizar mayor esfuerzo inversor, sobre todo en infraestructuras de transporte, para compensar la desventaja que tienen que afrontar nuestras empresas. Las infraestructuras contribuyen a la estabilidad de precios y a un crecimiento económico no inflacionista, en la medida de que evitan la aparición de cuellos de botella en sectores como el turismo, la agricultura, energía, telecomunicaciones, etc.

Sesión de clausura

D. Juan Miguel Villar Mir, entre otras palabras, volvió a recordar la nota histórica de la sesión inaugural para, posteriormente, subrayar la gran transformación que supondrá para nuestro país este Plan, al que denominó como Plan Álvarez Cascos, que iniciará una década prodigiosa y supondrá una mejora sin precedentes dentro del mundo de las infraestructuras en nuestro país, al tiempo que potenciará una actitud de apertura a la participación y gestión privada, y no generará déficits, por lo que se garantizará su continuidad. Finalmente, transmitió su agradecimiento a cuantos colaboraron durante estos dos días al éxito de la convocatoria,

al Foro y a su Presidente, expresando la gran satisfacción del Colegio por haber acogido este Foro, comprometiendo y ofreciendo al Colegio para cualquier tipo de colaboración para difundir, informar y ayudar en todo lo relacionado con la profesión, el Foro y a las actuaciones en infraestructuras.

D. Rafael Izquierdo no quiso extenderse en su intervención y aprovechó la ocasión para expresar su agradecimiento a instituciones y asistentes por la realización de este fructífero foro, invitar a todos cuantos deseen a inscribirse en este Foro de Infraestructuras y Servicios, e informar que, entre otras actividades, en la segunda quincena de enero del próximo año, el ministro chileno, D. Óscar Cruz asistirá a este foro para informar en una jornada sobre el Plan de Concesiones, especialmente en el sector del ferrocarril.

Finalmente, **D. Benigno Blanco** informó que no podía añadir mucho más a lo antedicho, pero no quería clausurar este foro sin expresar una serie de agradecimientos, y, sobre todo, una petición que consistía en solicitar un esfuerzo colectivo a todos los agentes sociales para conseguir llevar a buen término el Plan de Infraestructuras, "cerrar filas" ante el compromiso que supone, y a los ingenieros pedirles la ayuda necesaria para poder hacer realidad todo este Plan. ■