

# Infraestructuras



ISTOCK

## LOS FONDOS 'NEXTGEN', UNA OPORTUNIDAD HISTÓRICA

España recibirá 72.000 millones de ayudas de la UE y las infraestructuras jugarán un papel decisivo en la transformación de la economía

# LOS FONDOS DE LA UE CUBREN EL 10% DE LA INVERSIÓN NECESARIA

Los Fondos Next Generation emergen como una oportunidad histórica para que España aproveche las ayudas para acometer una transformación real y sostenible de su economía.

J. Mesones MADRID

**E**l Fondo de Reconstrucción de la Unión Europea representa una oportunidad histórica para que España pueda abordar las necesidades de inversión en infraestructuras y poder así cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que fija la Agenda 2030. España recibirá alrededor de 140.000 millones de euros, de los que más de 72.000 millones corresponderán a ayudas directas y el resto serán créditos.

El programa de ayudas europeas Next Generation-UE, constituido por la Unión Europea para ayudar a los Estados miembros a superar los efectos económicos de la crisis sanitaria ocasionada por el Covid-19, tiene el 30 de abril marcado en el calendario como la fecha límite para que los gobiernos presenten las reformas e inversiones que se proponen afrontar con cargo a los fondos, y justificar su adecuación a los objetivos de desarrollo sostenible, a cuyo cumplimiento está estrictamente condicionada la conce-

España recibirá 140.000 millones de la UE, de los que 72.000 millones serán ayudas directas

sión de las ayudas. Las infraestructuras tendrá un papel primordial en el uso de estos fondos, con un volumen que podría alcanzar los 18.000 millones de euros durante los próximos cinco años.

En 2021, se estima que España percibirá 34.490 millones de euros procedentes del programa Next Generation EU. De esta cantidad, 24.054,2 millones de euros se instrumentarán a través del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR), de los que los ministerios gestionarán directamente 10.999 millones de euros (el 45,7%) y el resto, 12.884 millones de euros (el 53,5%), se transferirá a comunidades autónomas (8.764 millones de euros), Corporación Locales (1.479 millones de euros) y empresas privadas (2.641 millones de euros).

Mientras, la Ayuda a la Recuperación para la Cohesión y los territorios de Europa (React EU) que recibirá España este año ascenderá a 10.436 millones de euros. De este importe, 2.436 millones de euros irán destinados al Ministerio de Sanidad, que a su vez transferirá 1.426 millones a las comunidades autónomas y los entes locales. Los

otros 8.000 millones serán dirigidos directamente a las autonomías.

A falta de conocer el detalle del reparto de las distintas partidas y el objeto de las inversiones, las estimaciones iniciales contemplan que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana recibirá este año de los fondos de la UE un total de 4.984 millones de euros del MRR, de los que 2.440 millones serán gestionados directamente por el departamento que dirige José Luis Ábalos, 1.693 millones serán para las comunidades autónomas, 313 millones para ayuntamientos y otras instituciones locales, y 538 millones para las empresas privadas. El acceso a la vivienda y el fomento de la edificación abarcará 1.630 millones de euros, las infraestructuras 3.303 millones y la I+D+i, 30 millones.

Por su parte, el Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico, también con inversiones en el ámbito de las infraestructuras, copará en 2021 un total de 6.661 millones de euros del MRR. De esta cantidad, el ministerio gestionará directamente 2.920 millones y los 3.741 millones restantes se los repartirán las comunidades autónomas (3.491 millones) y los entes locales (250 millones). Para la transición energética, a través del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), se dirigirán 2.845 millones de euros; para ecosistemas resilientes, 361 millones; para la preservación de recursos hídricos, 35 millones; para la estrategia de la economía circular, 500 millones; y para otras actuaciones, 111 millones.

En conjunto, por tanto, los dos ministerios con ascendencia en el desarrollo de infraestructuras recibirán de los fondos Next Generation más de 11.700 millones de euros este año. En el Presupuesto General del Estado (PGE) de 2021, de los 11.128 millones de inversión directa que se contemplan para ambos departamentos, 2.681,9 millones corresponden a subvenciones del MRR a ejecutar por ambos.

En total, las cuentas públicas de 2021 recogen de los fondos europeos partidas en materia de infraestructuras por un importe de 10.286 millones de euros. De este volumen, 4.130 millones son del Estado, 5.884 millones de las comunidades autónomas y Corporaciones Locales y 663 millones de entidades privadas.

## 2.280 actuaciones

Esos 10.286 millones representan, en cualquier caso, apenas el 10% de las necesidades de inversión en infraestructuras que las patronales de las grandes constructoras y concesionarias, Seopan, y de las ingenierías y consultorías, Tecniberia, han identificado. En concreto, el documento elaborado por ambas organizaciones recoge más de 2.280 actuaciones en 10 áreas de inversión y re-



# Infraestructuras

## Las necesidades de inversión en infraestructuras en España

MACROPROYECTO TRACTOR	INVERSIÓN (MILL. € S/IVA)	LÍNEAS DE INVERSIÓN	INVERSIÓN (MILL. € S/IVA)	EMPLEO	RETORNO FISCAL (MILL. €)	ACTIVIDAD INDUCIDA (MILL. €)	Nº ACTUAC.
Rehabilitación	15.000	Accesibilidad y habitabilidad	15.000	15.000	15.000	15.000	1.500
		Eficiencia energética (envolvente térmica)					
		Eficiencia energética (climatización eléctrica)					
		Autoconsumo de electricidad					
		Infraestructura para la movilidad eléctrica					
Depuración de aguas y redes de saneamiento	3.810	Depuración	3.417	47.839	1.674	6.561	191
		Abastecimiento / conducciones / reutilización	393	5.496	192	754	22
Prevención de avenidas	1.397	Medidas de prevención	797	11.165	391	1.531	127
		Presas	599	8.389	294	1.151	20
Plan de residuos	5.390	Plantas de tratamiento mecánico-biológico	1.078	15.092	528	2.070	17
		Plantas de valorización energética	4.312	60.368	2.113	8.279	15
Transporte público	24.825	Cercanías	12.701	177.819	6.224	24.387	47
		Metros y tranvías	12.123	169.728	5.940	23.277	38
Transporte ferroviario de mercancías	14.469	Convencional	11.791	165.074	5.778	22.639	47
		Conexiones ferro-portuarias y terminales logísticas	1.878	26.292	920	3.606	9
		Autopistas ferroviarias	800	11.200	392	1.536	2
Movilidad urbana	10.238	Vías urbanas	6.643	93.006	3.255	12.755	42
		Soterramientos	1.990	27.853	975	3.820	3
		Aparcamientos disuasorios	1.605	22.470	786	3.082	201
Movilidad segura, conectada y sostenible	20.151	Tamos 2+1 SEOPAN < 8.500 IMD	1.665	23.310	816	3.197	-
		Tamos 2+1 AEC	126	1.765	62	242	-
		Actuaciones red convencional (Sal ida vía y TEP)	604	8.456	296	1.160	-
		Puesta a cero de la red de carreteras	7.463	104.482	3.657	14.329	-
		Adaptación movilidad conectada y autónoma	7.734	108.276	3.790	14.849	-
		Instalación puntos de recarga veh. eléct.	1.190	16.660	583	2.285	-
Refuerzo infraestructuras hospitalarias	24.825	Hospitales	4.784	66.976	2.344	9.185	-
		Digitalización red de carreteras de alta capacidad	1.369	19.162	671	2.628	-
Transformación digital y ecológica del sector de la construcción	750	Digitalización de entornos	150	-	-	-	-
		Digitalización de infraestructuras lineales	50	-	-	-	-
		Robotica en la construcción	250	-	-	-	-
		Economía circular	200	-	-	-	-
		Materiales	100	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>100.813</b>		<b>100.813</b>	<b>1.401.876</b>	<b>46.481</b>	<b>191.320</b>	<b>2.281</b>

Fuente: Seopan y Tecniberia.

elEconomista

forma (macroproyectos tractores) por un importe total de 100.813 millones de euros. Se encuadran en el ámbito de la vivienda, el medio ambiente (depuración de agua, prevención de inundaciones y tratamiento de residuos) el transporte ferroviario de mercancías, el transporte público, la movilidad sostenible, el refuerzo de las infraestructuras sanitarias, la modernización y digitalización del sector de la construcción, y las reformas legales para hacer posible la realización de todas ellas en el reducido espacio de tiempo que la condicionalidad de la Unión Europea impone. “Se trata de una selección de las infraestructuras identificadas en nuestro informe de ODS que, siendo prioritarias, se ciñen escrupulosamente a los objetivos de transformación ecológica y digital impulsadas por Europa”, explica Julián Núñez, presidente de Seopan. Esta organización ha reclamado un mayor plazo por parte de las autoridades comunitarias para poder implementar los proyectos.

Por autonomías, Cataluña coparía 24.244 millones, el 24,1% del total, seguida de Madrid, 16.722 millones (16,7%), Andalucía, 15.112 millones (el 15%) y Comunidad

Los Presupuestos recogen más de 10.000 millones de inversión en infraestructuras de los fondos

Valenciana, 11.135 millones (el 11,1%). “Todas las actuaciones que hemos propuesto se alinean con las Políticas Tractoras y líneas de actuación marcadas por el Plan de Reformas, Transformación y Resiliencia de la Economía Española, *Plan España Puede*, presentado por el presidente del Gobierno de España el pasado 7 de octubre, y con el Plan Nacional de Reformas y Recomendaciones del Consejo de la UE en el marco del Semestre Europeo, y con los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de Naciones Unidas”, abunda. Asimismo, todas las actuaciones seleccionadas podrían ser ejecutadas antes del 1 de enero de 2027 y cuentan con una rentabilidad económica y social (TIR social) positiva.

La realización de estas actuaciones supondría, en su periodo de ejecución, la generación de 191.320 millones de euros de actividad económica inducida, la creación de 1.401.876 puestos de trabajo, con un retorno fiscal a través de la recaudación de impuestos y cotizaciones sociales y ahorro de prestaciones públicas de 46.481 millones.

La propuesta prevé la posibilidad de que su financiación se pueda llevar a cabo, en

El 30 de abril el Gobierno trasladará a la Unión Europea los proyectos a financiar

un importe de 12.773 millones de euros, con cargo a la línea de subvenciones de los fondos Next Generation, lo que representaría un 17,5% de dichos fondos, y 88.039 millones de euros con cargo a fondos privados mediante fórmulas de colaboración público-privada. En este sentido, Núñez incide en que “la colaboración de las empresas para la construcción y operación de infraestructuras no implica un cambio de titularidad del servicio ni del activo, que en todo momento sigue siendo enteramente público”. Esta colaboración público-privada supondría que, por cada euro aportado por los fondos europeos, se lograría movilizar hasta 6,8 euros de capital aportado por las empresas y liberaría fondos públicos que podrán destinarse a otras prioridades.

### Actividad económica estable

En todo caso, la propuesta de Seopan y Tecniberia no tiene “el único objetivo de crear empleo y actividad en las empresas. No estamos hablando de un nuevo Plan E aumentado. Hemos tenido muy en cuenta que todas las inversiones deben realizarse sobre la base a su rentabilidad económica y social, medida por su capacidad de producir valor para el ciudadano e inducir actividad económica estable y permanente”, reseña Núñez.

Al plan de estas organizaciones se han ido sumando en los últimos meses iniciativas en infraestructuras sostenibles y digitalización por parte de empresas y alianzas de grupos por decenas de miles de millones de euros. Algunas han cifrado los volúmenes de inversión de sus proyectos, como Ferrovial, por 5.000 millones de euros, FCC, por 3.000 millones, Comsa, por 1.350 millones, o Azvi, por 1.000 millones.

Por segmentos, el plan de Seopan y Tecniberia incluye invertir 15.000 millones para rehabilitar, hacer accesibles y mejorar la eficiencia energética de hasta 750.000 viviendas. Asimismo, en materia de depuración de aguas contempla inversiones por 3.810 millones, con el fin de cumplir con las Directivas europeas y mejorar la calidad ambiental del agua.

Mientras, el plan de prevención de avenidas incluye la construcción de presas para la protección frente a avenidas, que obtiene el ratio coste-beneficio más elevado de todas las tipologías de infraestructuras analizadas, por la reducción de daños económicos a la población, y otras medidas de prevención como encauzamientos o contención, con una inversión, en total, de 1.397 millones. El plan de residuos, por su lado, propone invertir 5.390 millones en tratar y valorizar los residuos depositados en vertedero, ya que España deposita en vertedero cinco millones de toneladas (Mt) sin tratamiento alguno –vertido directo–, y 7,6 Mt de rechazos a los que no se aplica valorización energética.

Para transporte público y movilidad se recogen 24.745 millones en actuaciones de metros, tranvías y cercanías. El plan de transporte ferroviario de mercancías de 14.469 millones de inversión pretende resolver la ineficiencia de que España tenga la menor cuota de este tipo de transporte de toda la UE (inferior al 4%). En movilidad urbana, se señala una inversión de 9.934 millones, a los que se suman 20.151 millones en movilidad segura, conectada y sostenible. Por último, el plan para reforzar la estructura sanitaria supone 4.784 millones y para la transformación del sector de la construcción se contempla una inversión de 750 millones en actuaciones en el sector infraestructuras.

## EL PLAN DE BIDEN Y EL DE EUROPA AUMENTAN EL GASTO EN EL SECTOR

Después de años retrasando la inversión en infraestructuras, tanto EEUU como Europa han aprobado proyectos que dispararán el gasto en este sector de cara a la 'revolución verde'

V. B. M. MADRID.

La inversión en infraestructuras es una de las temáticas interesantes que más repiten los expertos para los próximos años. Estados Unidos y la zona euro están poniendo los cimientos de un contexto que parece va a ser favorable para la parte de las carteras que esté expuesta a las empresas del sector. En Estados Unidos la necesidad de acometer una reforma de las infraestructuras del país se lleva esgrimiendo desde hace años, siendo una de las promesas electorales que presentaron, tanto el partido republicano como el demócrata, para las elecciones de 2016. Sin embargo, se trata de uno de los compromisos a los que llegó Donald Trump con los ciudadanos estadounidenses que se le han quedado en el tintero, ya que en los últimos cuatro años no se ha acometido esta reforma.

En las últimas elecciones ambos candidatos han vuelto a poner el tema sobre la mesa, presentando propuestas para renovar las infraestructuras del país, a las que muchos expertos creen que es necesario meter mano, con argumentos como que la red de distribución eléctrica de Estados Unidos es de la década de los cincuenta en muchas regiones, además de la necesidad de reformar vías ferroviarias en distintas zonas del país.

Finalmente, la promesa electoral de Biden no ha quedado en el olvido, y en abril ha introducido el proyecto, con el que gastará 2 billones de dólares en reformar infraestructuras clave para el país, como carreteras, puentes, colegios, hospitales, una expansión de la red para los vehículos eléctricos, y también proyectos para mejorar las infraestructuras destinadas al suministro de agua para los ciudadanos.

Desde Nordea llevan tiempo avisando de que esto es probable que desemboque en "una subida de impuestos en Estados Unidos este año, que irá destinada, en parte, a financiar la inversión en infraestructuras". Finalmente, ha sido así: "Las inversiones se realizarán a lo largo de los próximos ocho años, lo que supone un 1,4% de estímulo al PIB anual. Se financiarán con la subida de impuestos corporativos desde el 21% dejado por Trump en 2017 hasta el 28% y se eliminarán subsidios a las energías fósiles", destacan desde A&G Banca Privada.

Mientras tanto, en Europa, el fondo de recuperación que han aprobado los líderes europeos también tendrá un impacto en las infraestructuras, ya que en muchos casos irá destinado al desarrollo de las mismas, con el enfoque de sostenibilidad que se exigirá para desbloquear los fondos.

### La inversión en activos reales

Los proyectos de renovación de infraestructuras son un argumento a favor de la inversión en compañías del sector, pero no son los únicos: se trata de una industria que recoge, desde compañías de construcción,

Tras prometer en 2016 que reformaría las infraestructuras del país, Trump lo dejó 'en el tintero'

Biden ha presentado ya el proyecto por el que gastará 2 billones de dólares en reformas

Los analistas tienen este sector entre sus favoritos de cara a los próximos años

### Ellos son los líderes del sector

Las empresas del sector, ordenadas por el crecimiento esperado de su ebitda\*\*\*

COMPañIA	PAÍS	CAPITALL. (MILL. DE €)	CRECIMIENTO ESPREADO DEL BENEFICIO BRUTO 2019-2022 (%)	RENT. DIV. ESTIMADO PARA 2021 (%)	PER* ESTIMADO PARA 2021 (%)	REC.**
YIT Oyj	Finlandia	1.057	183,67	5,94	11,6	C
Koninklijke Boskalis	Países Bajos	2.587	75,03	2,76	28,5	M
Ameresco	EEUU	1.821	64,72	-	37,7	C
Atlantia	Italia	12.478	59,11	4,69	15,9	M
Jacobs Engineering	EEUU	11.514	45,37	0,68	18,0	C
Hochtief	Alemania	5.631	32,95	6,81	8,7	C
Quanta Services	EEUU	8.097	30,20	0,21	16,4	C
Babcock International	Reino Unido	1.877	22,84	5,71	6,4	M
Bravida	Suecia	2.037	21,18	2,64	20,2	M

Los fondos más rentables a 5 años

FONDO	GESTORA	TAMAÑO (€)	ESTRELLAS MORNINGSTAR	CALIFICACIÓN DE SOSTENIBILIDAD	RENTABILIDAD A 3 AÑOS (%)	RENTABILIDAD A 5 AÑOS (%)
CS (Lux) Infrastructure Equity UBH EUR	CREDIT SUISSE	765.360.814	★★★★★	5	13,99	12,60
Wellington Enduring Assets \$ GN Acc UnH	WELLINGTON MANAGEMENT	365.841.876	★★★★★	2	9,44	8,76
Nordea 1 - Global Listed Infrastr BI USD	Nordea ASSET MANAGEMENT	364.408.052	★★★★★	3	10,31	9,06
First Sentier Glb Lstd Infra VI GBP Inc	First Sentier Investors	1.106.277.129	★★★★★	2	9,13	8,64

(\*) Nº de veces que el precio de la acción recoge el beneficio.

(\*\*) Recomendación del consenso de mercado: C Comprar M Mantener V Vender.

Fuente: FactSet, Morningstar. (\*\*\*) Datos a 15 de enero de 2021.

elEconomista

hasta firmas que se dedican a la gestión de aeropuertos y de carreteras, como es el caso de Ferrovial o Aena, empresas que han sufrido duramente el impacto de la pandemia en sus negocios, y que todavía están lejos de recuperar los niveles en los que se movían en bolsa antes de la llegada del Covid-19. En este sentido, estas firmas todavía podrían tener recorrido alcista. También, para muchos expertos, es ahora importante, de cara al largo plazo, invertir en activos reales, algo que también suma atractivo a la inversión en este sector.

"Es una alternativa tradicional para que los inversores puedan diversificar en su cartera", explica Luca Paolini, estratega jefe de gestión de activos de la gestora Pictet AM. "Es una proposición atractiva para el largo plazo. Se trata de un activo real, que

en próximos años probablemente va a ayudar en un portfolio multiactivos. Desde el punto de vista táctico no es una compra que haríamos de cara a este ejercicio, pero a largo plazo sí es un área que tenemos muy en cuenta", destaca. Ganar exposición a "la economía real", en opinión de Lombard Odier, es una buena idea para este año. La gestora destaca en su informe de perspectivas para 2021 "el *private equity*, el inmobiliario y las infraestructuras" como unos activos interesantes para aprovechar "el incremento esperado de la demanda en infraestructuras domésticas".

Así, la inversión en infraestructuras se ha posicionado como una de las más interesantes para muchos analistas de cara a los próximos años. El mundo se va a renovar, y los mercados ya lo han asumido.

# 120 AÑOS UNIDOS A TI

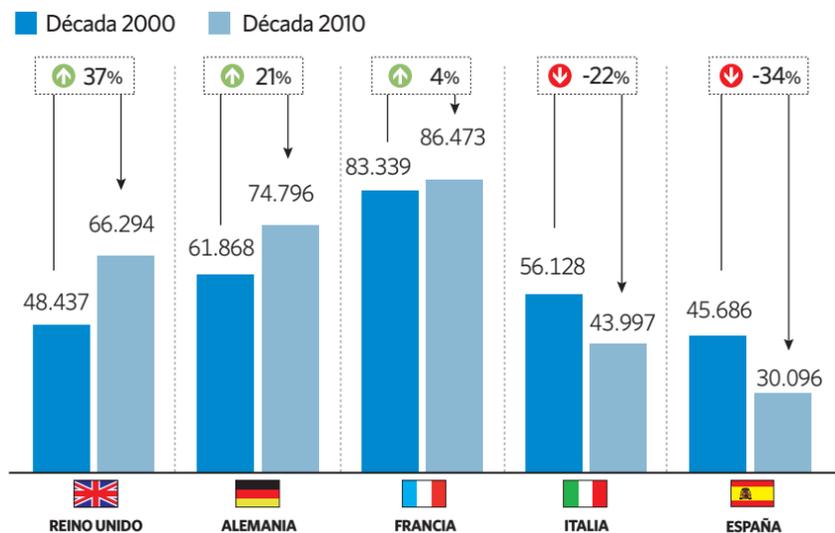
[www.fcc.es](http://www.fcc.es)

[www.fccco.com](http://www.fccco.com)

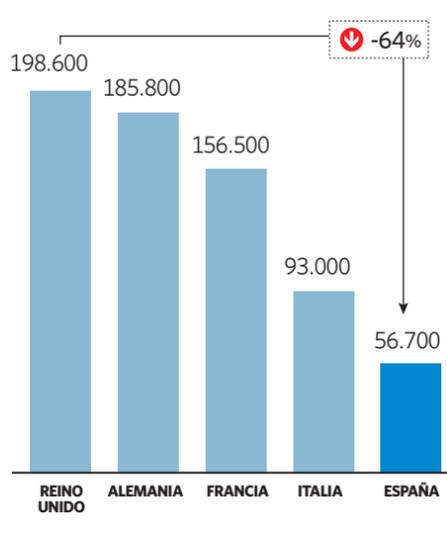


## La inversión pública en la UE y países que apuestan por la inversión

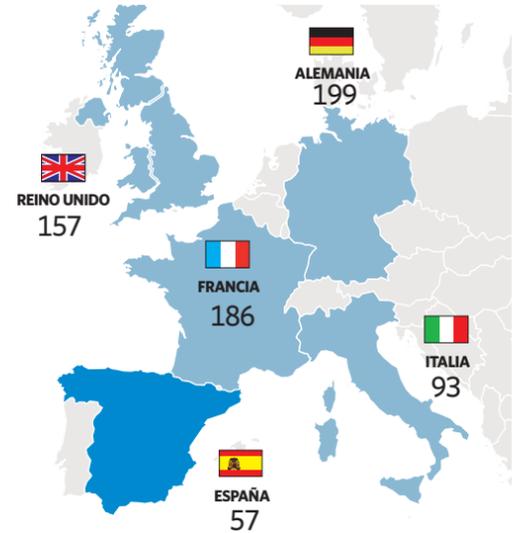
Inversión Pública 2000-09 vs 2010-19 (mill. de €)



Inversión pública 2021/2022 (mill. de €)



Inversión pública total en 2021/2022 (xxxxx)



Fuente: European Economic Forecast Winter 2020.

elEconomista

# LA DOBLE VELOCIDAD DE LA INVERSIÓN DE ESPAÑA Y EUROPA

Francia, Alemania, Reino Unido e Italia acometen inversiones públicas por un valor que multiplica por casi dos veces o incluso más de tres, según el caso, a las realizadas por España, que las baja.

J. Mesones. MADRID.

**E**spaña se sitúa a la cola de las grandes economías europeas en inversión pública y las previsiones para el periodo 2021-2022 apuntan a que esa brecha se ampliará. Así, las estimaciones oficiales (de la Comisión Europea) indican que España tendrá el menor ratio inversor de la Unión Europea, con 1.276 euros por kilómetro cuadrado y por cada 10 millones de habitantes.

En la década de 2020, la inversión pública media en España ascendió a 30.096 millones de euros, lo que representa un descenso del 34% frente a los diez años anteriores, cuando se situó en 45.686 millones de euros. Además de ser la cifra más baja, es la mayor reducción de entre las cinco mayores economías de la Unión Europea –se incluye aún a Reino Unido–. De hecho, es junto a Italia el único país que la recortó.

Francia lidera el volumen de inversión pública con un total de 86.473 millones de euros en la última década, lo que implica un alza del 4% en relación a los 83.339 millones de euros del periodo anterior. Mientras, Alemania es segundo con 74.796 millones de euros entre 2010 y 2019, un importe que supera en un 21% los 61.868 millones de euros de los diez años previos. Tercero es Reino Unido con 66.294 millones de euros, registrando la mayor subida con un 37% más que los 48.437 millones que fijó entre los años 2000 y 2009. Italia, por su parte, es cuarto con 43.997 millones de euros, un 22% menos que los 56.128 millones anteriores.

La suma de las cinco economías más relevantes de la Unión Europea arroja una inversión pública media de 60.331 millones de euros en la última década, un 2,1% más que los 59.091 millones de la anterior. El desplome inversor de España ha más que duplicado la distancia con respecto al resto de países. Así, la inversión pública en España ha

pasado de ser un 23% inferior a la media de los cinco países en la década de los 2000 a un 50% en la de los 2010. Si se excluye a España, las diferencias con respecto a la media de Francia, Alemania, Reino Unido e Italia se elevan, respectivamente, hasta el 27% y el 56%.

Esta doble velocidad, además, tiende a acentuarse en los próximos años. No en vano, para el periodo 2021-2022, las previsiones señalan que España acometerá una inversión pública de 56.700 millones de euros, según el último informe de invierno de la Comisión Europea. Esta cantidad es un 64% inferior a la media de Francia, Alemania, Reino Unido e Italia. Incluyendo a España en la suma el porcentaje se reduce al 59%.

Alemania encabeza las proyecciones de inversión con 198.600 millones de euros para 2021 y 2022, por delante de Francia, con 185.800 millones de euros, Reino Unido, con 156.500 millones de euros, e Italia, con 93.000 millones de euros. Todas, por tanto, superan por casi dos veces o incluso más de tres a España.

Los 56.700 millones de euros previstos para España representan un descenso del 22% con respecto a la media del periodo entre 1995 y el año 2000. Y, además, es la segunda mayor caída para todos los países de la Unión Europea, sólo superada por la de Chipre, según advierte la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de infraestructuras (Seopan) en un reciente informe.

El Fondo Monetario Internacional (FMI) concluye en su publicación del Monitor fiscal de octubre

de 2020, que en muchos países ha llegado la hora de acometer inversiones públicas de alta calidad en proyectos prioritarios, endeudándose a un costo reducido. Considera que durante la década precedente a la pandemia la inversión mundial se ha situado en niveles muy bajos y que ahora es momento de abordar las ingentes necesidades de inversión en infraestructuras, tanto en economías emergentes como en desarrollo, con un endeudamiento a un coste muy reducido.

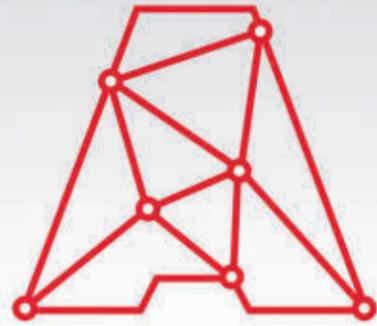
### Objetivos

Además, el FMI valora y cuantifica los efectos amplificadores de la inversión pública en momentos de gran incertidumbre. Así, aumentar la inversión pública un 1% del PIB impulsa el crecimiento un 2,7%, un 10% la inversión privada y un 1,2% el empleo durante dos años; un millón de dólares de inversión en infraestructuras tradicionales genera de forma directa de dos a ocho empleos; y un millón de dólares de inversión en I+D, electricidad verde y edificios eficientes genera de forma directa de cinco a 14 empleos.

España se juega en los próximos años cumplir con desafíos como los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), para los que la inversión en infraestructuras es vital. Así lo hacen primeros países del mundo. De hecho, cinco de las economías más desarrolladas del mundo figuran entre los 10 países que más están invirtiendo en infraestructuras. Los fondos Next Generation de la UE surgen como una oportunidad y desde el sector de la construcción instan a las autoridades a potenciarlos con fórmulas de colaboración público-privada.



ISTOCK



# Aragón Plataforma Logística

## Conectando el mundo Connecting the world

### Plataformas:

**PLAZA** La mayor plataforma logística de Europa  
The largest Logistics Platform in Europe

**PLUS** Parcelas de uso logístico e industrial  
Land for logistical and industrial use

**PLATFA** Parcelas de uso logístico e industrial  
Land for logistical and industrial use

### Sociedades:

**SODECASA** Un polígono con conexión con el Mediterráneo  
An estate linked to the Mediterranean

### Consejo asesor:

**adif** Servicios Logísticos  
Logistics Services

**ama** Elevando las rutas logísticas  
Upgrade logistics routes

**Alia** Innovación, colaboración, vía para la mejora de la competitividad empresarial  
Innovation + Collaboration - the road to improved business competitiveness

**Aragón exterior** Aragón's Trade & Investment Agency

**Yiwu** Centro del comercio del mundo  
Yiwu-Zaragoza-Madrid Train

**ITAINNOVA** Innovación tecnológica  
Technological innovation

**mZ mercasaragoza** Plataforma logística agroalimentaria del Valle del Ebro  
The Ebro Valley Agri-Foods Logistics Platform

**IFL** Foro Internacional de la logística  
International Logistics Forum

**PLFRAGA** Parcelas de uso logístico e industrial  
Land for logistical and industrial use

**PLATA** Plataforma aeronáutica internacional  
International Aeronautics Platform

**ITP** Una terminal para el desarrollo industrial  
A terminal for industrial development

**tmZ** La mayor terminal marítima de interior de España  
The largest inland maritime terminal

**ZLC** Hub de talento para la gestión de la cadena de suministro  
Talent hub for supply chain

## LAS TRABAS A LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA OBSTRUYEN EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE ESPAÑA



**Julián Núñez**

Presidente de Seopan (Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras)

**E**spaña está comprometida con el cumplimiento de la Agenda 2030 de Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible, aprobada por la asamblea general de la ONU el 25 de septiembre de 2015. La Agenda plantea 17 Objetivos con 169 metas de carácter integrado e indivisible que abarcan las esferas económica, social y ambiental. Y entre sus objetivos de desarrollo sostenible (ODS), destacan, por su relación directa con la necesidad de infraestructuras, la salud y bienestar (ODS 3), el agua limpia y saneamiento (ODS 6), la energía asequible y no contaminante (ODS 7), la industria, innovación e infraestructura (ODS 9), las ciudades y comunidades sostenibles (ODS 11) y la vida y ecosistemas terrestres (ODS 15).

El Gobierno español, por acuerdo del Consejo de Ministros de 29 de junio de 2018, aprobó el Plan de Acción para la Implementación de la Agenda 2030: hacia una estrategia de desarrollo sostenible, que se compone de dos partes principales: por un lado, el estado de los ODS en España, la situación de partida, con referencia a indicadores estadísticos y una cartografía de responsabilidades competenciales de todos los departamentos, y, por otra, las acciones a través de las cuales se impulsará la Agenda en 2018-2020, las nuevas políticas y medidas públicas, gobernanza de la Agenda, mecanismos de seguimiento y rendición de cuentas de todos los actores.

Seopan, hace más de un año, cuando aún no se vislumbraban los devastadores efectos de la pandemia por el Covid-19, presentó un informe en el que valoró en más de 157.000 millones de euros las necesidades de inversión en infraestructuras prioritarias para poder cumplir los objetivos inmediatos de desarrollo sostenible de la Agenda 2030. Para alcanzar este objetivo, señalábamos la necesidad de acudir a la colaboración público privada -como vienen haciendo de forma recurrente los países más avanzados de la OCDE- dada la creciente necesidad de destinar más recursos presupuestarios a atender el creciente gasto social.

El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la economía española, presentado el 7 de octubre pasado, y que deberá ayudar a paliar los efectos del Covid-19 mediante las ayudas europeas a la recuperación (fondos Next Generation-UE) apuesta, entre otras líneas directrices, por la colaboración público privada para aumentar la capacidad de inversión de sus proyectos tractores y llegar al conjunto de nuestro tejido productivo. En concreto, considera que por cada euro público invertido se pueden movilizar cuatro euros privados -lo que implicaría una movilización de más de 500.000 millones de euros de inversión del sector privado, adicional a los 140.000 millones de fondos públicos del Plan Next Generation EU que le corresponden a nuestro país-.

La inversión en infraestructuras, además de ser necesaria para el cumplimiento de la

Agenda 2030, constituye un instrumento o palanca clave para el desarrollo de la actividad económica y el empleo. En nuestro informe de hace un año, calculábamos que la realización de las inversiones propuestas generaría, durante 2021-2030, 144.870 millones de euros de actividad económica inducida, más de 2.362.000 nuevos empleos a tiempo completo y 157.000 millones de beneficio social durante su vida útil, y todo ello, con apenas un 9% de volumen de importaciones en la demanda final.

Sin embargo, nuestros distintos gobiernos centrales, y pese a que cuentan con larga experiencia y con empresas líderes en la promoción de concesiones de infraestructuras y servicios, con más de 285.000 millones de dólares invertidos por sus compañías desde 1985 en todo el mundo, han venido manteniendo durante la última década un injustificado prejuicio hacia la colaboración público-privada. Así, tras la crisis financiera de 2008, y coincidiendo prácticamente con el inicio de la consolidación fiscal en enero de 2010, en lugar de haber apostado y promovido las fórmulas de colaboración público privada para la inversión en infraestructuras, se han abandonado hasta prácticamente desaparecer de la contratación pública nacional. Basta indicar que la media anual, en términos nominales, de valor de concesiones de infraestructuras licitadas en España en 2003-2011, de 5.691 millones de euros/año, supera al volumen total de concesiones licitadas en 2012-2020, de apenas 4.771 millones, con una licitación mínima histórica en 2020, de apenas 55 millones, más de 100 veces inferior al volumen licitado en 2003.

La falta de voluntad política de nuestros Gobiernos centrales para apoyar decididamente la colaboración público-privada actúa, además, por la vía de hecho, como un veto para que las comunidades autónomas y Ayuntamientos puedan, en ejercicio de sus

El déficit inversor no se resolverá sin un modelo concesional con financiación privada

competencias, aprobar sus planes de concesiones. La causa de ello reside en el Real Decreto de desarrollo de la Ley de desindexación de la economía española, que impone obligatoriamente a todas las administraciones públicas, para el cálculo del periodo de recuperación de las inversiones, una tasa de descuento (actualmente el 2,1%) muy inferior a la real del mercado financiero lo que, en la práctica, hace inviable cualquier contrato de concesión. La insuficiencia de esta tasa de descuento es, por otra parte, expresamente reconocida por el Gobierno que, mediante el Real Decreto Ley 36/2020, para la agilización de trámites que permitan realizar en plazo las reformas e inversiones del Plan de Recuperación, permite que esta tasa de descuento se incremente casi al doble, pero únicamente cuando se trate de concesiones que se financien con fondos europeos de recuperación.

### Menor ratio de inversión

A pesar de la indudable contribución y oportunidad que representan los fondos Next Generation-UE hasta 2026 para nuestro país, no tenemos capacidad presupuestaria suficiente para resolver el desafío inversor de la Agenda 2030 y a la vez atender el imparable crecimiento de gasto público en protección social, salud y educación. Y sin un modelo concesional que se apoye en la financiación privada, que no altera un ápice la titularidad pública de nuestras infraestructuras, difícilmente resolveremos el déficit inversor acumulado en nuestro país durante la última década, aumentando con ello, aún más, la brecha inversora con las economías más desarrolladas, y afectando a nuestra competitividad y bienestar social. España sigue teniendo el menor ratio de inversión pública de la UE, de 1.276 euros/km<sup>2</sup> por millón de habitantes, y nuestra inversión planificada en 2021-2022, en términos absolutos, es un 64% inferior a la media de las cuatro mayores economías europeas.

Recuperar la colaboración público-privada es por tanto imprescindible para garantizar el desarrollo de nuestro país, y remover los obstáculos reglamentarios que ahora impiden que las Administraciones Públicas puedan valerse de este modelo de financiación constituye, a mi juicio, una prioridad que, desde la responsabilidad política, debe afrontarse.



**incosa**  
INVESTIGACIÓN Y CONTROL DE CALIDAD S.A.U.

# Apostamos por el **futuro de la energía**

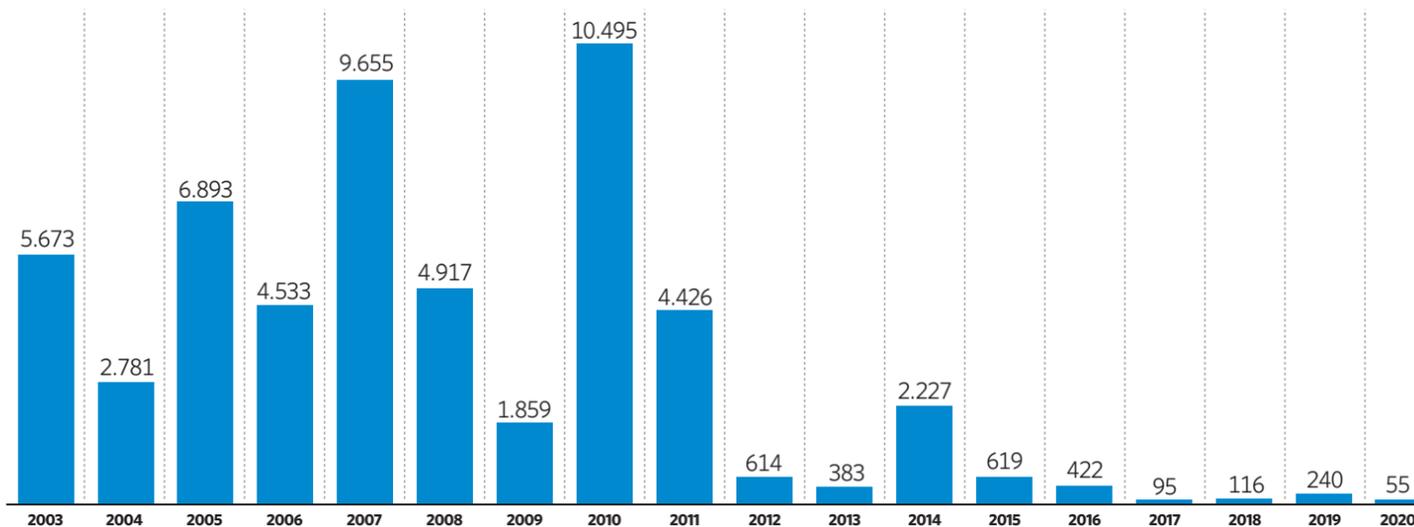
**+6GW EN PROYECTOS DE RENOVABLES GESTIONADOS**

**GESTIÓN INTEGRAL DE PROYECTOS RENOVABLES**

ESPAÑA • COLOMBIA • PERÚ • NICARAGUA | [www.incosa.es](http://www.incosa.es)

## Infraestructuras en concesión en España

Distribución de las licitaciones de concesiones por año (millones de €)



Fuente: Seopan y elaboración propia.

elEconomist

Nuevo modelo público-privado de carretera:



# HACIENDA MANTIENE EL YUGO A NUEVAS CONCESIONES

La Ley de desindexación limita la tasa de descuento de las inversiones en infraestructuras bajo régimen concesional a poco más del 2%. El Ministerio fiscal tiene en su mano mejorar este nivel, como ha hecho con los fondos europeos.

J. Mesones MADRID

**E**l desarrollo de infraestructuras bajo régimen de concesión se hundió a mínimos históricos en 2020 con apenas 55 millones de euros licitados. Un volumen que ahonda en las limitadas cifras registradas desde 2012, cuando la crisis financiera provocó que la mayoría de Administraciones Públicas aparcara este modelo. Aquel año el importe de licitaciones concesionales se redujo a 614 millones de euros, frente a los 4.426 millones de 2011 o los 10.495 millones de 2010. En 2013 bajó hasta los 383 millones y en 2014 subió hasta los 2.227 millones, pero fue solo un espejismo. Porque en 2015 la cifra volvió a caer hasta los 619 millones. En 2014 se situó en 422 millones; en 2017, en solo 95 millones; en 2018, en 116 millones, y en 2019, en 240 millones.

Por tanto, en los últimos nueve años –entre 2012 y 2021– apenas se han sacado concursos de infraestructuras en concesión por 4.771 millones de euros. En los nueve años anteriores –entre 2003 y 2011–, el volumen acumulado fue más de diez veces superior, con un total de 51.232 millones.

Además, una parte significativa de las concesiones licitadas en los últimos años no han terminado por concretarse por la falta de recursos de la Oficina Nacional de Evaluación (ONE), organismo dependiente del Ministerio de Hacienda cuya responsabilidad es analizar la sostenibilidad financiera de las concesiones de obras y servicios del Estado, corporaciones locales y comunidades autónomas con el fin de mejorar la calidad de las inversiones que realizan las Administraciones Públicas, de manera que se

garantice la viabilidad de los proyectos en el marco de la Ley de Estabilidad Presupuestaria. Desde la creación de esta entidad, en 2015, se mantienen retenidos por la falta del informe preceptivo de este órgano numerosos proyectos cuyo importe se aproxima a los 1.000 millones de euros. No es vinculante, pero su ausencia aviva los riesgos al poder ser impugnados los contratos.

Además, el modelo concesional se enfrenta con un obstáculo de mayor calado que torpedea cualquier intento de impulsar la colaboración público-privada, a pesar que desde el Gobierno, por boca del ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, se admite la necesidad de recurrir a estas fórmulas para financiar nuevos proyectos ante las aperturas presupuestarias. Se trata de la Ley de desindexación de la economía española; en concreto, su artículo 10, por el que se limita la rentabilidad de los proyectos al bono del Tesoro español a 10 años más 200 puntos básicos, un nivel insuficiente a ojos de los potenciales financiadores. A los niveles actuales, el rendimiento ofrecido alcanzaría el 2,29%, cuando el coste de capital está en una horquilla de entre el 7% y el 7,5%.

Este obstáculo tiene en cuarentena la principal apuesta concesional que tiene en marcha el Gobierno en la actualidad, el renovado Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC). De hecho, ya se ha topado con el rechazo de los fondos de inversión a participar en su financiación y con múltiples reticencias por parte de las constructoras y de los bancos debido a la baja rentabilidad que propone. Cuando se lanzó



este programa por primera vez en 2017, grandes fondos como Macquarie, Ardian, 3i, Meridiam, DIF, Aberdeen o TIIC, entre otros, llegaron incluso a forjar alianzas con grupos de construcción para participar en los concursos, dando por hecho que las autoridades modificarían el citado artículo para fijar una tasa de descuento acorde con las condiciones de mercado que se dan en muchos otros países.

Ahora, sin embargo, estos fondos se han borrado y la duda es si los bancos se unirán a las constructoras para apoyar en la financiación. Desde el sector privado se insiste al Gobierno en la necesidad de modificar ese artículo y mejorar la rentabilidad, o al menos aplicar alguna excepción como ha hecho en el caso de los proyectos financiados por los fondos Next Generation a través del RD 36/2020 aprobado el pasado 30 de diciembre. Esta norma, en su artículo 56, incluye una excepción a la Ley de desindexación al señalar que en los contratos de concesión de obras y de concesión de servicios que se financien con cargo a fondos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia la tasa de descuento será el rendimiento medio en el mercado secundario de la deuda del Estado a 30 años incrementado en un diferencial de hasta 300 puntos básicos. Con la última subasta del Tesoro, el nivel alcanza el 4,297%, lo que ayudaría a una mayor concurrencia y competencia.

## Riesgos inasumibles

Con este nivel, los fondos de inversión seguirían muy probablemente fuera de la ecuación, puesto que sus objetivos se sitúan habitualmente por encima del 7%, pero incrementaría el atractivo para bancos y empresas, que, aunque “es una tasa que está muy por debajo del coste de capital de las empresas para proyectos con ese tipo de riesgos”, estas “pueden jugar con el margen de construcción”, indican fuentes del sector constructor. La decisión corresponde al Ministerio de Hacienda.

Las mismas fuentes recuerdan que cuando se promulgó el plan de carreteras en 2017 -origen del actual- los estudios de viabilidad situaban la tasa de descuento en el 7,5%, hace un año se limitaba al 3,4% y ahora a poco más del 2%. Además, la sucesión de reales decretos con los que el Gobierno ha restringido el reequilibrio económico de las concesiones en el marco de los efectos de la pandemia sobre la demanda influye negativamente para que empresas y financiadores asuman riesgos en proyectos como los del plan de carreteras.

Transportes arrancó en marzo el programa de inversión en carreteras al sacar a información pública el estudio de viabilidad de la concesión de la autovía del Mediterráneo A-7 entre Crevillente (Alicante) y Murcia, con una inversión en obra de 200 millones de euros (sin IVA), así como la explotación durante 25 años. Es el primer proyecto de un plan que contempla para esta legislatura, según fuentes del mercado, entre siete y 10 iniciativas con una inversión de más de 1.500 millones.

Pero las necesidades de inversión en infraestructuras con fórmulas de colaboración público-privada van mucho más allá de las carreteras. No en vano, Seopan ha planteado actuaciones en 10 ramas de inversión por más de 100.000 millones de euros para ser promovidas en el marco de los fondos Next Generation, que aportarían más de 12.000 millones y el sector privado más de 88.000 millones.

## EL IMPACTO DEL COVID EN LA DEMANDA, A LOS TRIBUNALES

Los confinamientos y restricciones a la movilidad han hundido la demanda de infraestructuras y el Covid-19 también ha generado gastos adicionales que las empresas reclaman. Los tribunales aguardan una oleada de litigios.

J. M. MADRID

Las medidas de restricción a la movilidad implantadas por las autoridades desde que se desató la pandemia en España en marzo de 2020 han asestado un impacto histórico en la demanda de las infraestructuras, con el consecuente efecto en la cuenta de resultados de las empresas concesionarias. A raíz del primer estado de alarma decretado el 14 de marzo del año pasado, las compañías procedieron a reclamar a las Administraciones por la pérdida de usuarios, que vino forzada por las decisiones del Gobierno de confinar a los ciudadanos y restringir los movimientos.

El Ejecutivo definió el pasado verano en el RD-ley 26/2020 las condiciones para que las concesionarias puedan optar al reequilibrio económico de los contratos. Lo hizo sin reconocer las causas de fuerza mayor, con la imposición de unos requisitos que limitan el derecho a la compensación y por un máximo de la duración del estado de alarma, es decir, 100 días. La Confederación Nacional de la Construcción (CNC) denunció “el trato discriminatorio que para las empresas afectadas supone” la medida. Considera “injustificado” el uso del RD-Ley y lamenta que el contenido de la nueva norma suprime, “con efectos retroactivos”, los derechos de las concesionarias recogidos en la Ley y en los contratos. “Supone la vulneración de derechos y principios constitucionales, que abocan a las empresas injustamente perjudicadas a acudir a los Tribunales para la



ALAMY

defensa de sus derechos”, alertó.

Desde el pasado verano se han presentado las reclamaciones y, en la mayoría de los casos, o se han rechazado -directamente o por silencio administrativo- o se han reconocido cantidades parciales. En este contexto, los conflictos se dirimirán mayoritariamente en los tribunales.

## TRANSPORTES DISEÑA UN NUEVO MODELO PARA LAS CARRETERAS CON TRÁFICO ALTO

Transportes ha aprobado una norma para desarrollar carreteras 2+1 para ahorrar costes en la ampliación de vías con un tráfico alto.

J. M. MADRID.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha aprobado una norma sobre recomendaciones para el diseño de carreteras 2+1 y carriles adicionales de adelantamiento, según confirman fuentes del departamento que dirige José Luis Ábalos. Se trata de la primera regulación a nivel nacional al respecto, instrumentada a través de la Orden Circular 1/2021, que proporciona a administraciones, proyectistas y técnicos un soporte básico para todas las decisiones que se deben aportar para el proyecto de una carretera 2+1.

La Dirección General de Carreteras ya tiene identificadas algunas iniciativas que permitirán mejorar el tráfico de carreteras convencionales -sube la velocidad media y aumenta la capacidad- y re-

Entre los proyectos señalados figura la ampliación de la N-340 entre Algeciras y Tarifa

bajar la accidentalidad, con una fórmula que además tiene un coste de ejecución y de mantenimiento significativamente menor que el de una autovía, en un contexto de aperturas presupuestarias, y con un impacto medioambiental inferior.

Las carreteras 2+1 constituyen un híbrido entre las convencionales -con un único carril por sentido- y las de gran capacidad -autovías y autopistas-. Así, constan de tres carriles de circulación, de forma que cada sentido de circulación alterna durante determinados kilómetros la existencia de un carril adicional para facilitar los adelantamientos, lo que reduce drásticamente el riesgo de accidentes. Entre los proyectos señalados por el ministerio figura la ampliación de la N-340 en el tramo entre Algeciras y Tarifa, en Cádiz.

## EL DEBATE DEL PAGO POR USO PARA FINANCIAR AUTOPISTAS

El pago por uso está en el debate de la esfera política. En los últimos años, el Gobierno ha abierto la puerta a su implantación, pero hasta la fecha no se ha tomado ninguna medida en esta dirección.

J. Mesones MADRID.

**E**l pago por uso en la red de carreteras de alta capacidad está sobre la mesa del Gobierno como respuesta a los problemas de financiación para promover nuevas infraestructuras y para conservar las existentes, con un déficit acumulado hasta 2019 de más de 7.400 millones de euros, cifra que en la actualidad ya se aproximaría a los 8.000 millones. Se trata de una iniciativa que, en todo caso, el Ejecutivo quiere que se instrumente como un acuerdo de Estado y, para ello, buscaría el consenso del arco parlamentario, aunque por ahora no ha habido avances significativos. Planteó, en este sentido, la creación de una subcomisión para estudiar un nuevo modelo de financiación, pero no llegó a constituirse. Desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se han lanzado globos sonda al respecto, con alternativas como un pago por uso discriminatorio que implique a los transportistas y autocares de viajeros.

Con las restricciones presupuestarias para el mantenimiento de carreteras, aunque para 2021 la cifra haya crecido hasta los 1.200 millones de euros, y la reversión de las autopistas de peaje cuyos contratos de concesión vencen, las necesidades de financiación son crecientes. La finalización de las concesiones genera un beneficio directo para los usuarios de las autopistas en cuestión —las concesiones revertidas entre 2018 y 2021 ingresan solo por peajes más de 1.100 millones anuales—, pero conlleva un impacto sobre el erario público porque las concesionarias ya no pagarán impuestos y porque los gastos de mantenimiento tendrán que ser asumidos por la vía presu-

puetaria. Seopan calcula que las reversiones de 1.097 kilómetros de autopistas entre 2018 y 2021 de Europistas (API), Aumar (AP7 y AP4), Acesa (AP7, AP2 y B23) e Invicat (C31, C32 y C33), implican en 2021, un aumento del déficit público de 286 millones de euros por pérdida de recaudación fiscal (242 millones de euros) e incremento del gasto de conservación (66 millones de euros). A partir de 2022, se generará un aumento permanente del déficit público anual de 478 millones de euros (equivalente a la construcción y gasto público del servicio de salud de un hospital de 860 camas, cada año). Si la decisión de terminar con los peajes se prolonga a las concesiones de toda la red de carreteras en el futuro, el golpe para las Administraciones se elevaría hasta el entorno de los 1.000 millones de euros anuales. Las reversiones anunciadas reducen la red de peaje española de 3.304 kilómetros a 2.207 kilómetros, concentrando España el 73,5% de la red de autovías libres europeas, con el menor porcentaje de vías tarifcadas de Europa. De este modo, está aumentando la falta de armonización con Europa donde 23 países tienen tarifcado el 100% de su red de autovías.

El Ministerio de Transportes ha recibido en los últimos años diversas propuestas de tarifcación de la red. Es el caso de Seopan, que considera que si España implementara en la red viaria de alta capacidad libre los modelos de gestión y financiación existentes en la Unión Europea se generaría un refuerzo anual para el gasto prioritario social de alrededor de 2.500 millones de euros.

La propuesta de Seopan contempla que si se implantasen peajes por distancia con las tarifas medias de peaje europeas en la

**7.463**

El déficit acumulado en la conservación de carreteras alcanza los 7.463 millones al cierre de 2019, según la AEC

**478**

La reversión de casi 1.100 kilómetros de autopistas de pago generará un coste anual de 478 millones de euros

**104.000**

Concesionar todas las vías de alta capacidad en España con peajes blandos generaría 104.000 millones en 25 años

red española de 14.130 kilómetros de autovías libres (13.119 kilómetros libres y 1.011 con fecha de reversión hasta 2022, excluyendo las de accesibilidad urbana de 905 kilómetros) del Estado, comunidades autónomas, diputaciones y cabildos, y se concesionase su operación y conservación al sector privado (*systema free flow*) durante un periodo de 25 años, se obtendrían hasta 104.000 millones de euros de pago inicial del sector privado, o un pago anual medio de 4.827 millones con un pago inicial menor; 4.698 millones de euros al año de ingresos públicos por recaudación de impuestos (IVA, IBI y Sociedades); y 850 millones de euros anuales de ahorro de gasto público en conservación viaria. La propuesta de organización que engloba a las grandes constructoras y concesionarias de España discurre por fijar peajes blandos, por un importe de 0,03 euros por kilómetro para los vehículos ligeros y de 0,14 euros para los pesados.

### Igualdad con Europa

El pago por uso de las carreteras de alta capacidad en España posibilitaría el mantenimiento de las infraestructuras con financiación propia, lo que, a su vez, liberaría recursos para nuevos proyectos o para otros fines sociales. También pretende igualar la competencia entre los distintos modos de transporte (por el tren y el avión se paga), al tiempo que permitiría fomentar las mercancías por ferrocarril. Adicionalmente, la medida repercutiría en los transportistas extranjeros el coste de utilizar las autovías de España, tal y como les ocurre a los españoles en el resto de Europa.



Autopista de peaje. EE

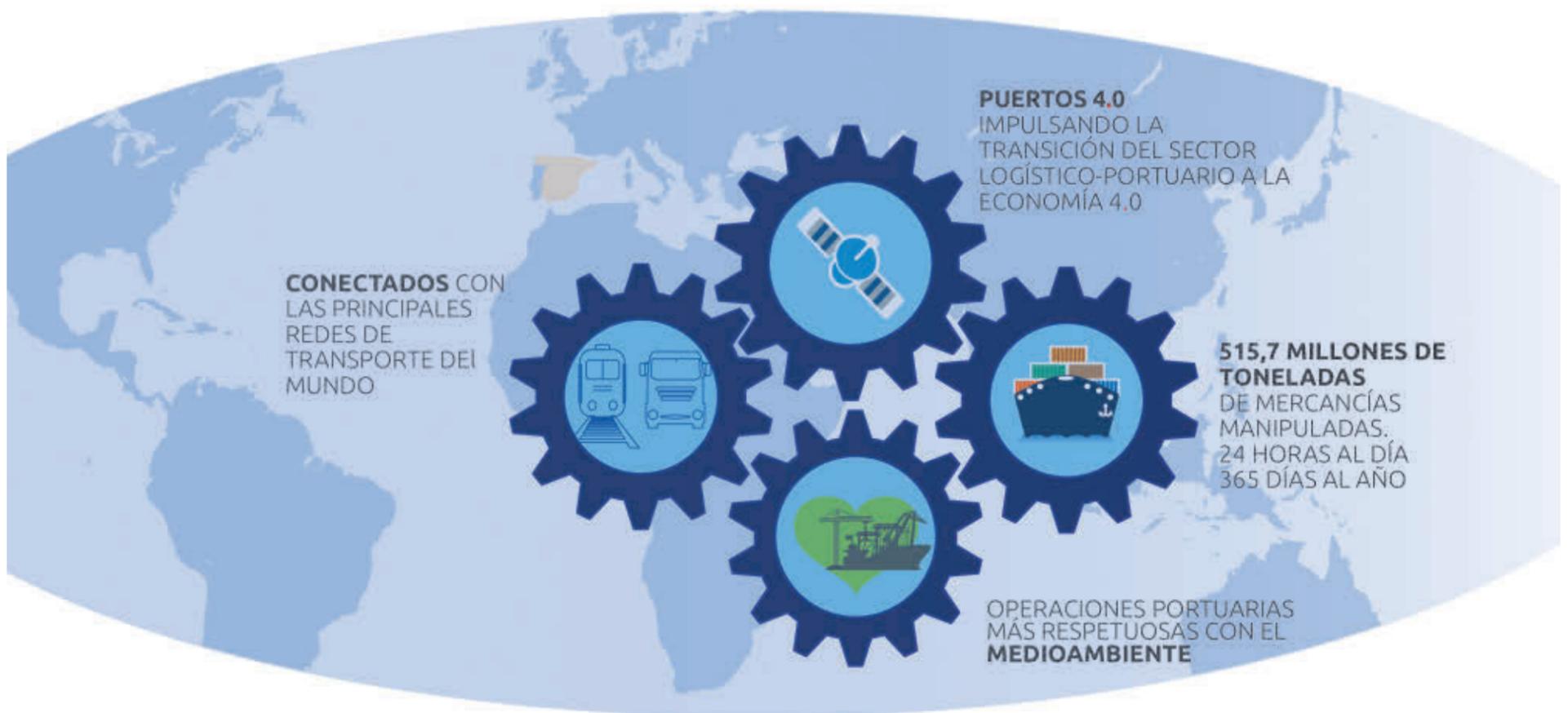


Puertos del Estado

## Puertos que mueven el mundo



### Esenciales en el engranaje logístico de la economía global



# Infraestructuras

## El mapa de las autopistas de peaje en España

Cifras tras la reversión de Acesa e Inviat el 31 de agosto

Autopistas de peaje Autovías y autopistas sin peaje



CCAA	KM. DE PEAJE EN SEPT. 2021	KM ALTA CAPACIDAD	% KM. PEAJE POR KM ALTA CAPACIDAD
Galicia	330,8	1.211	27,3
País Vasco	248,0	624	39,7
C-La Mancha	214,1	1.842	11,6
Castilla y León	201,0	2.575	7,8
Madrid	158,4	978	16,2
Andalucía	157,4	2.843	5,5
Navarra	151,6	406	37,3
Cataluña	145,8	1.649	8,8
La Rioja	119,1	185	64,4
Murcia	114,6	687	16,7
Valencia	80,6	1.437	5,6
Aragón	54,8	850	6,4
Asturias	21,9	466	4,7
Cantabria	0,0	258	0,0
Ceuta	0,0	1	0,0
Extremadura	0,0	773	0,0
Melilla	0,0	1	0,0
Baleares	0,0	193	0,0
Canarias	0,0	397	0,0
<b>Total</b>	<b>1.998,1</b>	<b>17.376</b>	<b>11,5</b>

La reversión de las autopistas de peaje. Finalización del contrato de concesión

CONCESIONARIA	AUTOPISTA	TITULARIDAD	FECHA	REVERSIÓN KM.
AP-1 Europistas	AP-1 Burgos - Armiñón	Estatad	30/11/2018	84,3
Aumar	AP-7 Tarragona - Valencia	Estatad	31/12/2019	225,3
	AP-7 Valencia - Alicante	Estatad	31/12/2019	148,5
	AP-4 Sevilla - Cádiz	Estatad	31/12/2019	93,8
	AP-7 La Jonquera - Montmelo	Estatad	31/08/2021	135,8
Acesa	AP-7 Montmelo - Papiol	Estatad	31/08/2021	26,6
	AP-7 Papiol - Tarragona	Estatad	31/08/2021	96,6
	AP-7 Papiol - Molins de Rei	Estatad	31/08/2021	3,8
	AP-2 Zaragoza - Mediterraneo	Estatad	31/08/2021	215,5
Inviat	C-32 Montgat - Tordera	Generalitat Cataluña	2021	52,3
	C-33 Barcelona - Montmelo	Generalitat Cataluña	2021	14,2
Henarsa	M-50 (A-1, A-2)	Estatad	25/03/2024	21,4
	M-40 - Guadalajara (R-2)	Estatad	25/03/2024	64,1
Avasa	AP-68 Bilbao - Zaragoza	Estatad	10/11/2026	294,4
<b>Total</b>				<b>1.479,6</b>

Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y elaboración propia.

elEconomista

# ESPAÑA TENDRÁ EL 11,5% DE SUS AUTOPISTAS CON PEAJE

El 1 de septiembre España suprimirá los peajes de 544,8 kilómetros de autopista, con lo que la red de pago se limitará a menos de 2.000 kilómetros. Representan apenas el 11,5% de las vías de alta capacidad.

J. Mesones MADRID.

Con los más de 1.000 kilómetros de autopistas que habrán levantado las barreras en sus vías de alta capacidad entre 2018 y 2021, España se distanciará aún más de lo que ocurre en el resto de Europa. Así, a partir del próximo 31 de agosto, cuando vencen los contratos de concesión de Acesa e Inviat, en Cataluña, el peso de las vías interurbanas de pago se habrá reducido del 18% al 11,5% en apenas tres años. Contrasta con el 100% que tienen tarifado (para vehículos ligeros y/o pesa-

dos) hasta 23 países europeos, el 86% de Italia, el 79% de Francia o el 38% de Irlanda. Chipre, Estonia, Islandia, Liechtenstein, Malta y Montenegro son los únicos Estados con todas sus carreteras gratuitas. España tendrá después del verano más de 15.300 kilómetros de alta capacidad gratuitos, lo que representa más de tres cuartas partes del total de Europa. Este escenario tiene consecuencias para las arcas públicas y también para los usuarios. Las aperturas presupuestarias, que se remontan ya a la crisis financiera de hace más de

Hay 23 países con toda su red de alta capacidad tarifada para camiones y/o vehículos ligeros

10 años, han propiciado un deterioro de las carreteras españolas que se aproxima a los 8.000 millones de euros, lo que tiene efectos sobre la seguridad de las mismas. El Ejecutivo de Pedro Sánchez abrió ya hace más de dos años la puerta a debatir sobre la necesidad de implantar el pago por uso en la red de gran capacidad para su mantenimiento. El ministro de Transportes, José Luis Ábalos, ha lanzado en varias ocasiones llamamientos al resto de fuerzas políticas para alcanzar un acuerdo, pero por el momento no ha habido ningún paso en firme.

La finalización de las concesiones genera un beneficio directo para los usuarios de las autopistas en cuestión -las concesiones revertidas entre 2018 y 2021 ingresan solo por peajes más de 1.100 millones anuales-, pero conlleva un impacto sobre el erario público porque las concesionarias ya no pagarán impuestos y porque los gastos de mantenimiento tendrán que ser asumidos por la vía presupuestaria. Seopan calcula que el coste en la contabilidad pública de la reversión de las cuatro concesiones asciende a 477 millones al año. Si la decisión de terminar con los peajes se prolonga a las concesiones de toda la red de carreteras en el futuro, el golpe para las Administraciones se elevaría hasta el entorno de los 1.000 millones de euros anuales. Si España implementara en la red viaria de alta capacidad libre los modelos de gestión y financiación existentes en la Unión Europea se generaría un refuerzo anual para el gasto prioritario social de alrededor de 2.500 millones, según esta organización.

### Cataluña se queda sin barreras

El próximo 31 de agosto finalizan dos concesiones de autopistas de peaje en España. Por un lado, Acesa dejará de gestionar los tramos de la AP-7 entre Salou y la frontera francesa y de la AP-2 entre Zaragoza y El Vendrell, titularidad del Estado. Se levantarán así las barreras en 478,3 kilómetros, de los que 376 kilómetros discurren por Cataluña y 102 kilómetros por Aragón. Por otro lado, Inviat termina su contrato con la Generalitat para operar los 66,5 kilómetros de los tramos de C-32 Barcelona-Montmelo y de la C-31 y C-32 Montgat-Tordera. En total, por tanto, el próximo verano revertirán a las Administraciones un total de 544,8 kilómetros. De ellos, 442,4 kilómetros se ubican en Cataluña y 102,4 kilómetros en Aragón. El 21,4% de la red de pago dejará de serlo, limitándose a 1.998 kilómetros.

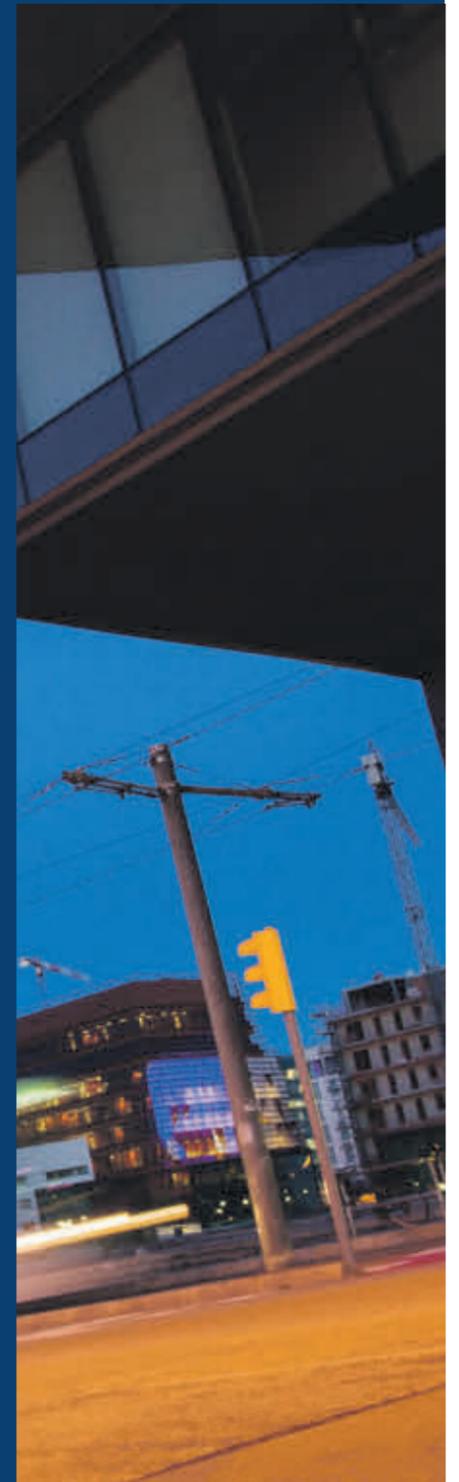
El final de estas dos concesiones responde a la decisión del Gobierno de Pedro Sánchez y de la Generalitat de no extender los contratos a cambio de inversiones ni de sacar una nueva licitación. Estas eran las opciones pretendidas por las concesionarias, tal y como ocurre en muchos otros países. La reversión de Acesa e Inviat se suma a las de Europistas y Aumar. La primera operó hasta el 30 de noviembre de 2018 la AP-1 Burgos-Armiñón, con 84,3 kilómetros de longitud, y la segunda explotó hasta el 31 de diciembre de 2019 los tramos de la AP-7 entre Tarragona y Alicante y el de la AP-4 Sevilla-Cádiz, con 467,6 kilómetros.

Con la reversión, Cataluña tendrá todas las autopistas estatales gratuitas a partir del 1 de septiembre y únicamente se mantendrán las barreras de 145 kilómetros de tres concesiones de la Generalitat. Con ello, siete comunidades autónomas tendrán más kilómetros de pago. Se trata, por este orden, de Galicia, Castilla-La Mancha, Castilla y León, País Vasco, Comunidad de Madrid, Andalucía y Navarra.

 globalvia

# Changing the world together

Compromiso, Soluciones,  
Pasión, Excelencia



[www.globalvia.com](http://www.globalvia.com)

## MÁS RECURSOS PARA PALIAR EL DÉFICIT EN CONSERVACIÓN

Enfrentar el déficit de conservación de carreteras es una demanda del sector y el Ministerio de Transportes aborda desde diferentes perspectivas posibles medidas para aumentar los ingresos y paliarlo.

J. Mesones MADRID.

**E**l Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana trabaja en una batería de iniciativas con las que combatir el déficit de conservación que tiene la red de carreteras, con los impactos que esto tiene sobre la seguridad de los conductores y sobre el medio ambiente. Según el último informe de la Asociación Española de la Carretera (AEC), el agujero ascendía al cierre de 2019 hasta los 7.463 millones de euros. Una cifra que va en aumento ante las restricciones presupuestarias, a pesar de que el departamento que dirige José Luis Ábalos ha privilegiado las partidas para mantenimiento de carreteras, que por primera vez, en 2021, recibirá más recursos (1.240 millones de euros), que las partidas destinadas a obra nueva. De hecho, las estimaciones provisionales es que las necesidades de inversión en conservación en la actualidad ya rozan los 8.000 millones de euros.

Entre las medidas implementadas figura un nuevo modelo de conservación de carreteras por parte del Ministerio de Transportes que persigue ofrecer un servicio integral de movilidad al usuario, mejorar el estado de la carretera y red y optimizar los recursos públicos. Se trata de una fórmula que ya ha establecido para los contratos de mantenimiento de los tramos de la AP-7 (La Jonquera-Montmelo, Montmelo-Papiol, Papiol-Tarragona y Papiol-Molins de Rei) y de la AP-2 Zaragoza-Barcelona que opera Acesa y que revertirán al Estado el próximo 31 de agosto tras finalizar su contrato de concesión. Entre los puntos clave para aumentar los recursos de la Administración figura la explotación de los elementos funcionales de las carreteras como son las áreas de servicio existentes. De este modo, las empresas adjudicatarias añadirán a la conservación de las vías la gestión de las estaciones de servicios. El nuevo modelo separa los gastos e ingresos del contrato, estableciendo, de un lado, el presupuesto de gastos (costes de conservación y explotación, y pequeñas obras) y, de otro, el presupuesto de ingresos (canon a abonar como contraprestación por el derecho de explotación de las áreas de servicio y otros servicios públicos).

Con ello, Transportes busca mitigar los elevados costes que le supondrá la reversión de dos autopistas más que terminan su concesión el próximo verano incrementando los ingresos a través del citado canon. Así, los ingresos por estos servicios reportarán a la Dirección General de Carreteras (DGC) y no al Ministerio de Hacienda, como ocurre en la actualidad con las concesiones de las gasolineras en las autopistas estatales. El objetivo de Ábalos y su equipo es que el uso del dominio público de las carreteras tenga un carácter finalista para cubrir las necesidades presupuestarias de conservación, que son cada vez mayores tanto por el deterioro acumulado en la red



El uso de las carreteras para el despliegue del 5G es una oportunidad. EE

El Gobierno ha ampliado los contratos de conservación con la gestión de áreas de servicio

como por el final de las concesiones de varias autopistas de peaje desde hace dos años. Antes de los tramos de la AP-2 y la AP-7, vencieron los contratos de concesión de la AP-1 Burgos-Armiñón (en 2018) y los tramos de la AP-7 de Aumar (en 2019).

### La oportunidad del 5G

En la línea de sumar recursos, el Ministerio de Transportes también ha identificado el despliegue de infraestructuras de telecomunicaciones del 5G en España como una oportunidad. Así, ha abierto negociaciones para establecer las condiciones para el uso de las carreteras, tanto estatales, como autonómicas y locales, que llevaría asociado el pago de un canon por parte de las operadoras de telecomunicaciones.

La Dirección General de Carreteras (DGC) está trabajando con la Dirección General de Telecomunicaciones y Ordenación de los Servicios de Comunicación Au-

diovisual, integrada en el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, para “definir un proceso que agilice lo más posible la concesión de las autorizaciones” de ocupación del dominio público (la zona expropiada de ocho metros a cada lado de la carretera para su defensa) a las operadoras “para que las redes de fibra óptica lleguen hasta las correspondientes antenas para el desarrollo del 5G”. Para ello también se debe ocupar dominio público de carreteras estatales y de otras administraciones, como diputaciones, comunidades autónomas y ayuntamientos. La medida implica fundamentalmente a las carreteras secundarias para multiplicar el alcance geográfico y llegar a la España vaciada.

Además, existen otras propuestas para obtener más recursos, como la implantación de electrolíneas y, con un mayor calado, está la opción del pago por uso para la red de alta capacidad.

## 3, 2, 1... CARRETERA CONECTADA



**Juan Lazcano**

Presidente de la Asociación Española de la Carretera (AEC)

**D**igitalización, transición ecológica, conectividad, automatización, sostenibilidad, ciberseguridad... Son conceptos que hoy están presentes en toda estrategia, plan o política que se precien de novedosas, y en prácticamente todos los ámbitos de actividad. No obstante, es en las carreteras donde aquellas nociones confluyen, planteando una realidad que está llamada a marcar la auténtica transformación de la movilidad de viajeros y mercancías. Una nueva movilidad en la que la conectividad desempeñará un papel fundamental para la consecución de los objetivos de sostenibilidad y seguridad, y en la generación de nuevos servicios.

A la pregunta de cómo se está gestando esa revolución digital en el contexto de las infraestructuras viarias, hemos de desviar la mirada hacia dos factores: la movilidad conectada y autónoma y la digitalización de las infraestructuras. Así, la implantación del 5G abre un nuevo marco de oportunidades que ya se está desarrollando a un buen ritmo y que pivota sobre vehículos conectados entre sí y con la infraestructura, generadores de una ingente cantidad de datos que permiten una gestión dinámica de la información del tráfico y de la red viaria, así como de elementos de contexto tales como la climatología o la presencia de otros usuarios, transmitiendo información en tiempo real a los proveedores de servicios, actores públicos y privados de todo tipo y a los usuarios finales.

Este complejo entramado hace posible la materialización de tendencias como la "Mobility as a Service" para viajeros y mercancías, prestando especial atención a la última milla en grandes entornos urbanos y proporcionando soluciones para los ámbitos rurales más alejados, lo que permite también dar una respuesta óptima al reto demográfico. Favorece, además, la intermodalidad y la micromovilidad, prioriza la seguridad y la ciberseguridad frente a desastres naturales -relacionados o no con el cambio climático- y frente a aquellos que pudieran derivarse de la acción humana.

Pero es que, además, estamos ante un fenómeno de desarrollos tecnológicos que, lejos de lo que pudiera parecer, no está necesariamente ligado a las grandes autopistas y ejes de comunicación; la conectividad de las infraestructuras viarias es, a día de hoy, un asunto recurrente en las redes locales de carreteras, que, aunque más modestamente, también están avanzando hacia un proceso de digitalización que hace años era inimaginable.

De todo ello se desprende que la gestión conectada de la totalidad de nuestra red viaria es, sin duda alguna, una posibilidad absolutamente viable en el medio plazo.

A nadie se le escapa que todavía queda mucho camino por recorrer, pero existen numerosos proyectos que han logrado superar la fase de investigación y aplicación piloto y que dan sus primeros pasos ofertando servicios; sin ir más lejos, el sector público ultima la creación de una platafor-

ma de datos que permitirá dar pasos de gigante en esta línea, abordando retos como la adaptación digital, las plataformas de almacenamiento seguro de datos o la digitalización del sector público.

### El cambio en la movilidad

España dispone de un sector privado con un músculo muy potente en el ámbito de las infraestructuras viarias y en el campo tecnológico, con organizaciones y empresas que desarrollan una actividad fundamental tanto dentro como fuera de nuestras fronteras. Un sector que, alineado con las nuevas políticas de movilidad, resulta clave para que pueda llegar a consolidarse con éxito el cambio de paradigma en la movilidad frente al que no hay vuelta atrás posible.

En esta reflexión no podía faltar una referencia a aquellos elementos clave que abrirán la puerta al referido proceso de cambio; entre ellos, destaca la necesidad de una adaptación física de la red de carreteras. Porque, no nos engañemos, no será posible plantear soluciones digitales si no garantizamos un buen estado de conservación de nuestras redes viarias (pavimento, señalización vertical, marcas viales, etc.), así como infraestructuras de apoyo que den soporte al correcto funcionamiento de los servicios basados en la digitalización (espacios para paradas de emergencia, sistemas de control de accesos, etc.). El desafío es claro: poner el cuentakilómetros a cero para construir los cimientos de una nueva movilidad por carretera.

"No será posible plantear soluciones digitales sin un buen estado de conservación"

¿Y cuáles serán los beneficios que todo ello reportará a los ciudadanos? Podemos enumerar algunos, como la mejora de la seguridad, reduciendo drásticamente el número de fallecidos y heridos graves a consecuencia de accidentes de tráfico; reducción de las emisiones de gases a la atmósfera; adaptación de las infraestructuras al cambio climático; mejora de la calidad del servicio que prestan las carreteras; reducción de los costes del transporte; mejora de la eficiencia energética; generación de empleo... Aunque hay muchos más. Beneficios para toda la sociedad y, sobre todo, para los usuarios del sistema de transportes, que también habrán de poner de su parte, adaptando conductas, preferencias y aptitudes a la nueva oferta de movilidad.

### La financiación

En cuanto a la financiación de este nuevo modelo y con la mirada puesta en el ya popular mecanismo europeo de recuperación *Next Generation Europe*, hay que admitir que genera cierta inquietud el hecho de que, pese a que la Comisión Europea establece como prioritario avanzar en el planteamiento de la movilidad conectada y autónoma, sin embargo, no se apuesta abiertamente por la financiación de proyectos relacionados con la transición digital y ecológica de esta industria y de las infraestructuras viarias, tal y como se desprende de las primeras informaciones publicadas a este respecto.

Tenemos por delante numerosos retos y un ambicioso objetivo: cambiar el modelo de movilidad por carretera para hacerlo más seguro, sostenible y conectado; tenemos los ingredientes y los actores, sabemos cómo hacerlo y los marcos legales se están adaptando a ello de la mano de la Ley de Movilidad, ya en sus últimas fases. La falta de recursos no puede ser la excusa para no acometer la revolución ecológica y digital que nuestra red viaria necesita y demanda.

Estamos en el descuento. No hay tiempo que perder.



# EEUU, UN MERCADO ESTRATÉGICO PARA FERROVIAL

El plan 'Horizon 24' de la multinacional pone el foco en el crecimiento del mercado norteamericano. Uno de los principales proyectos es la reciente adjudicación de un tramo de la I-35 en Texas

elEconomista MADRID

**L**a presencia de Ferrovial en el continente americano no deja de crecer. La empresa multinacional es uno de los mayores inversores españoles en EEUU y cuenta con importantes proyectos ejecutados y en desarrollo en Texas, Carolina del Norte, Virginia, Georgia y California. De esta forma, la compañía que preside Rafael del Pino anunció a comienzos de 2020 su plan *Horizon 24*, en el que apuntaba al desarrollo de infraestructuras sostenibles con proyectos de alto valor concesional como su foco de crecimiento, designando al mercado norteamericano como clave para este desarrollo.

La multinacional de infraestructuras ha obtenido la adjudicación de la autopista I-16/I-75, ubicada en la ciudad de Macon, Georgia, por 229 millones de dólares (192 millones al cambio actual), o la reconstrucción de la autopista texana SL12 por 301 millones de dólares (253 millones de euros). Además, ha sido seleccionada para llevar a cabo la expansión y renovación de la carretera FM 1960 en Houston o la mejora de la autopista IH 35 en Laredo.

Asimismo, en este mismo mercado, la compañía ha logrado en los últimos meses otros hitos importantes con la finalización de las obras de la autopista 407 Este, Fase 2, en Canadá, o el comienzo de las obras del segmento 3C de la interestatal 35W en Texas, Estados Unidos.

## Ampliación de la autopista I-35

No obstante, uno de los últimos proyectos más destacados de Ferrovial ha sido la reciente adjudicación de las obras de construcción y el mantenimiento de un tramo de la autopista I-35, ubicada en San Antonio (Texas), Estados Unidos, por un importe total de 1.500 millones de dólares, en torno a 1.273 millones de euros al cambio actual.

La compañía española ejecutará el contrato a través de un consorcio liderado por sus filiales Ferrovial Construcción y Webber a partir de 2022 y por un periodo de seis años, según define el proyecto adjudicado por el Departamento de Transporte de Texas. El contrato abarca el diseño, la construcción y el mantenimiento de un tramo sin peaje de más de 15 kilómetros a lo largo de la I-35, que incluye la construcción de 29 kilómetros de carriles elevados en viaducto en las ciudades de San Antonio, Live Oak, Selma y Schertz, en los condados de Bexar y Guadalupe.

De esta forma, la I-35 es además una de las arterias principales de Texas para el co-

Ferrovial ha finalizado en los últimos meses las obras de la autopista 407 Este, Fase 2, en Canadá

La participación de la compañía en la autopista I-77 de Carolina del Norte aumenta hasta el 65,1%

mercio internacional y los desplazamientos por viajes en general y las obras crearán nuevos puestos de trabajo, ofreciendo nuevas oportunidades para el desarrollo económico de la zona.

La autovía, que atraviesa el estado de Texas desde la frontera con México hasta el límite con el estado de Oklahoma, es la mayor carretera interestatal que conecta México y Canadá. Por esta autopista transitan la mayoría de camiones comerciales que transportan mercancías entre México, Estados Unidos y Canadá.

## Mayor participación en la I-77

En cuanto a su filial de autopistas, Cintra, ha acordado con uno de los actuales accionistas la adquisición de un 15,0% en la autopista I-77, ubicada en Carolina del Norte, Estados Unidos. De esta forma, la participación de Ferrovial ha pasado de un 50,1% a un 65,1% del activo.

Con una longitud de 41,8 kilómetros, la I-77 es una autopista que opera bajo el modelo de *Managed Lanes* y se abrió al tráfico a finales del pasado año. El contrato de concesión, que se extiende hasta 2069, reduce de forma importante los tiempos de desplazamientos en la ciudad de Charlotte, una de las zonas que mayor crecimiento está experimentando en el país.

La operación pone de relieve la confianza de la compañía en este activo, al tiempo que refuerza su compromiso con su principal mercado por ingresos. Ferrovial tiene en cartera seis *Managed Lanes* ubicadas en Texas (LBJ, NTE, NTE 35W y NTE 3C), Virginia (I-66) y Carolina del Norte (I-77).

## Contratos en mercados clave

Ferrovial también se ha adjudicado proyectos en otros mercados clave como Perú, con la adjudicación de la construcción de la torre de control del aeropuerto internacional Jorge Chávez de Lima y otros seis edificios auxiliares, todos ellos ubicados en la capital del país.

En Polonia, a través de su filial polaca Budimex, se ha adjudicado la reconstrucción de la estación ferroviaria Warszawa Zachodnia ubicada al oeste de la ciudad de Varsovia, Polonia, por 1.940 millones de zlotys, unos 433 millones de euros. Con un tráfico de más de 1.300 trenes al día, es la segunda estación más importante del país. El proyecto, que se enmarca dentro del Programa Nacional de Ferrocarriles, comprende la demolición de la actual estación y la construcción de una nueva estación. De esta manera, se modernizará la estación, al tiempo que aumentará su capaci-



# Infraestructuras



La compañía lidera proyectos en mercados clave como Polonia, Reino Unido o Portugal

dad y el confort de los pasajeros. Está previsto que el proyecto, que en un futuro conectará también con el tranvía de Varsovia, esté finalizado en 2023.

Del mismo modo, Ferrovial, a través de su filial polaca Budimex, ha iniciado las obras de construcción del nuevo centro de transporte multimodal en Lublin. La compañía está llevando a cabo la renovación de la plaza preexistente frente a la estación de Lublin convirtiéndola en un centro comercial peatonal de diseño único y en un moderno centro de transporte regional.

Por otro lado, el consorcio de Ferrovial ha entregado la estación de Farringdon, de la nueva línea de metro *Elizabeth* a Crossrail, para que Transport for London (TfL) pueda iniciar el proceso para su puesta en servicio. Dicho proyecto comprendía la excavación, trabajos de túneles, estructura, acabados e instalaciones mecánicas y eléctricas de la estación de Farringdon en Londres. El contrato formaba parte del proyecto de Crossrail, la red ferroviaria de Londres, que es el proyecto de ingeniería civil más grande en Europa.

Por último, a través de un consorcio en el que participa su filial Ferrovial Construcción y la constructora portuguesa Alberto Couto Alves, se ha adjudicado el proyecto de la ampliación del Metro de Oporto en Portugal por 288 millones de euros. El proyecto, que se enmarca en dos contratos, comprende la ampliación de la Línea Amarilla y una nueva circular, denominada Línea Rosa.

# 'PUERTOS 4.0', MÁS DE 470 IDEAS PARA TRANSFORMAR EL SECTOR

Este fondo aprobado por el Ministerio de Transportes, y dotado con 12 millones de euros, constituye el proyecto disruptivo más importante para la adaptación del sector a la nueva economía

elEconomista MADRID.

**E**l pasado mes de julio el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) dio luz verde al Fondo *Puertos 4.0*, dotado con 12 millones de euros. Esta iniciativa, de las 28 Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado, constituye el proyecto disruptivo más importante para la adaptación del sector logístico-portuario español a la economía 4.0. Es la primera vez que el sistema portuario español acomete un proyecto tan ambicioso e innovador respecto de los métodos y procedimientos ya implantados en la cadena logística. En esta, su primera edición, ha reunido más de 474 proyectos e ideas de base tecnológica.

A este respecto, los proyectos presentados desarrollan optimizaciones y mejoras para todo el ecosistema logístico-portuario nacional a través de tecnologías como la inteligencia artificial, la robotización, el *blockchain*, la automatización de procesos, la sensorización de maquinaria, vehículos no tripulados o el uso de drones, entre otros. Para los proyectos en fase precomercial, la inversión será de hasta un 60% de los costes asociados al componente de innovación con un límite de 1 millón de euros, mientras que en el caso de aquellos que se encuentren en fase comercial, tratándose de proyectos más maduros, la ayuda cubrirá hasta un 80% de los costes, hasta un máximo de 2 millones de euros.

En cuanto a las principales áreas abordadas, la eficiencia logística en el ámbito infraestructural, operacional o de prestación de servicios ha supuesto el 22% de los proyectos recibidos, seguida de la digitaliza-

ción de procesos y plataformas inteligentes (21%) y de la sostenibilidad ambiental y energía (20%).

Precisamente, para abordar el proceso de digitalización y sostenibilidad del sector, el Ministerio de Fomento firmó, en mayo de 2019, un Convenio con Adif y Puertos del Estado para el diseño, desarrollo y explotación de la Plataforma Tecnológica Simple (Simplificación de Procesos para la Mejora de la Logística). Así, han sido seis las ofertas presentadas al concurso, que tendrá un plazo de ejecución de 30 meses y cuyo importe de la licitación es de 4,7 millones de euros.

Algunas de las características que tendrá que reunir el proyecto seleccionado son: hacer posible que se puedan compartir datos entre los diferentes agentes involucrados en un transporte de mercancías multimodal; desarrollar mecanismos para facilitar el intercambio de información, datos y permitir la interoperabilidad entre procesos y sistemas de información existentes; o implantar servicios que permitan conocer los diferentes eventos del transporte, dirigidos al conocimiento en tiempo real de la trazabilidad de la mercancía transportada.

## Más inversión

Este año los puertos españoles recibirán casi el doble de inversión de lo previsto para 2020. En este sentido, el presupuesto de Puertos del Estado y las 28 Autoridades Portuarias, que gestionan 46 puertos, ascenderá a 1.001 millones de euros. Asimismo, Puertos tiene previsto invertir 4.500 millones de euros entre 2021 y 2024 para modernizar y digitalizar la red portuaria, lo que supone más que triplicar la inversión de 1.317 millo-

Entre 2021 y 2024 las inversiones público-privadas alcanzarán los 8.700 millones de euros

nes del periodo 2017-2020. Además, las inversiones públicas previstas se verán complementadas por 4.200 millones de euros de inversión privada, lo que supondrá 8.700 millones en cuatro años, 2,7 veces más que en los cuatro años anteriores, cuando se movilizaron unos 3.170 millones.

Para Francisco Toledo, presidente de Puertos del Estado, los dos objetivos principales de los presupuestos portuarios son, por una parte, contribuir a la reactivación económica que necesita el país en estos tiempos tan difíciles y, por otra, modernizar los puertos en consonancia con el Marco Estratégico.

A este respecto, las inversiones bascularán del lado mar al lado tierra centrándose mayoritariamente en terminales portuarias como las de Valencia, Barcelona, Bilbao, Avilés, Las Palmas, Málaga, Pasaia, S.C. Tenerife, Santander y Vigo, entre otros. Asimismo, los presupuestos cuentan con numerosas actuaciones de mejora de la conectividad terrestre de los puertos por un importe de 366 millones para modernizar sus redes internas viarias y ferroviarias. El objetivo es impulsar y aumentar el tráfico de mercancías por ferrocarril para que España salga de la cola de la Unión Europea en este ámbito, y pase del actual exiguo 5% para acercarse al 18% de la media europea.

Un tercer bloque de inversiones relevantes se dedicará a la sostenibilidad ambiental y la energía para la mitigación del cambio climático. Se contempla una partida total de más de 100 millones en el periodo 2020-2024. Mientras, para el capítulo de integración puerto-ciudad se destinarán 170 millones y para digitalización otros 200 millones.



## OHL, 110 AÑOS EXPORTANDO INGENIERÍA A LOS CINCO CONTINENTES

La cartera total de la compañía, a 31 de diciembre de 2020, ascendía a 4.962,1 millones de euros, representando Europa un 45,1% y Estados Unidos un 37,3%, mientras que Latinoamérica pesaba un 16,3%.

elEconomista MADRID.

**O**HL celebrará en 2021 su 110 aniversario. En mayo de este año la empresa, que cuenta con más de 20.000 empleados, alcanzará un nuevo hito en su historia más que centenaria. Y lo hace exportando su ingeniería a los cinco continentes donde ha dejado su huella a través de la realización de grandes proyectos de infraestructuras.

La compañía cuenta con destacados contratos en sus áreas de referencia: Europa, Estados Unidos y Latinoamérica. La contratación en 2020 ha sido de 2.760,8 millones, un 3,5% superior a la de 2019. Destaca el buen comportamiento en Estados Unidos en 2020, con 1.354,7 millones en adjudicaciones.

En este mercado lleva a cabo la construcción del South Corridor Rapid Transit adjudicado por el Departamento de Transporte y Obras Públicas de Miami-Dade por 325,9 millones de euros.

Se trata del mayor proyecto obtenido por OHL en 2020 y comprende la conversión del South Corridor (South Dade Transitway) al tránsito rápido de autobuses (Bus Rapid Transit, BRT). Este corredor es uno de los seis incluidos en el Plan Estratégico de Tránsito Rápido del Área de Miami (también denominado Smart), y el primero en avanzar hacia la fase de construcción.

El grupo también contribuye a impulsar el crecimiento de los Estados Unidos formando parte de programas de infraestructuras como en Nueva York, donde es un referente en actuaciones ferroviarias, Massachusetts, California, Texas o Illinois.

En este último estado la compañía participa en los trabajos para aumentar la capacidad, reducir la congestión y mejorar la seguridad vial en la autopista I-294. Es-



Luis Amodio, presidente de OHL.



Estación de Tren Ligero de Guadalajara, México OHL.

ta actuación forma parte de un plan dotado con 3.600 millones para mejoras en esta autopista.

En el caso de Latinoamérica, la compañía suma más de 40 años de experiencia

La compañía es un actor clave en EEUU, donde está presente desde hace más de 15 años

en proyectos de construcción en tanto que contribuye al crecimiento y progreso de Europa a través de la realización de obras viarias, marítimas, ferroviarias, hospitalarias y de edificación singular.

## LA COMPAÑÍA APUESTA POR LA CONSTRUCCIÓN SOSTENIBLE COMO SEÑA DE IDENTIDAD

**O**HL apuesta por procesos constructivos sostenibles. Así, aplica en el ámbito de la edificación singular, criterios de sostenibilidad que responden a las metodologías LEED (*Leadership in Energy & Environmental Design*) desarrollada por el U.S. Green Building Council (Usgbc).

La compañía ha ejecutado, has-

ta el momento, cerca de 40 proyectos con certificado sostenible, de los cuales un 97% se encuentra en Estados Unidos y España. El 47% de las iniciativas es bajo el esquema LEED® Gold.

Este certificado reconoce el uso de energías alternativas, la mejora de la calidad ambiental interior (geotermia), la eficiencia del consumo de agua, el desarrollo sostenible de los espacios libres de la



Ardie R. Copas State, Miami (EEUU).

parcela, el tratamiento de aguas residuales y la selección de materiales de proximidad para reducir la huella de carbono. También supone la apuesta por la eficiencia energética mediante la aplicación de técnicas y procesos basados en la innovación, usabilidad de las infraestructuras y en el aporte al bienestar de sus usuarios.

Recientemente, OHL ha obtenido la certificación Leed Gold

para la residencia de veteranos, Ardie R. Copas State, ubicada en Miami. La compañía también sigue criterios de sostenibilidad con el objetivo de que Centro Canalejas Madrid opte a esta certificación. Por ello, entre otros aspectos, el edificio cuenta en sus instalaciones con una cubierta vegetal, uno de los elementos recogidos en el programa *LEED for New Construction and Major Renovations* (LEED-NC) para edificios de nueva construcción o grandes remodelaciones, que evalúa la eficiencia tanto en la fase de proyecto de arquitectura e instalaciones técnicas, como en la fase de construcción, puesta en marcha y utilización.

## EL RETO DEL AGUA Y EL MEDIO AMBIENTE

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para 2030 obligan a España a acometer millonarias inversiones en infraestructuras vinculadas al agua y el medio ambiente en 10 años.

J. M. MADRID.

**E**spaña afronta en la próxima década el desafío de cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que marca la Agenda 2030. En esta meta, las inversiones en infraestructuras sostenibles emergen como una prioridad y, muy especialmente, aquellas relacionadas con el agua y el medio ambiente.

Seopan ha valorado en 157.000 millones de euros las necesidades de inversión prioritarias en infraestructuras para los próximos diez años, que, además de cumplir con los ODS marcados por Naciones Unidas comprometidos por España, servirán como palanca de reactivación de la economía, tras la actual crisis sanitaria. Aquellas relacionadas con el medio ambiente ascienden a 133.400 millones.

Destacan los 32.435 millones que han de destinarse para conseguir energía asequible y no contaminante en el sector residencial y terciario (ODS 7). Esta partida está centrada en mejorar la eficiencia energética en el sector residencial y terciario a través de la inversión en infraestructuras para reducir el consumo de energía primaria y se desglosaría en 22.431 millones en edificios existentes del sector residencial, 3.671 millones en edificación del sector terciario y 6.333 millones en grandes instalaciones de climatización.

Para llegar al ODS 6 Agua limpia y saneamiento y terminar con 30 años de incumplimiento de la Directiva 91/271/CEE de tratamiento de aguas residuales urbanas, habría que invertir, según Seopan, 3.506 millones en infraestructuras de depuración, ya que, actualmente, solo un 32% de los municipios de más de 10.000 habitantes en España dis-



Estaciones depuradoras. ISTOCK

pone de sistemas de depuración terciarios y las sanciones de la Comisión Europea (CE) desde 2018 suman 32,7 millones. Además, se necesitan 1.747 millones en infraestructuras para mejorar la gestión de recursos hídricos en materia de regulación y reutilización, y protección de los ecosistemas del agua.

Para el ODS 9 Industria, Innovación e Infraestructura habría que invertir 2.898 millones en mejorar la calidad de las redes de saneamiento, distribución y suministro de agua, 7.000 millones en conservación de carreteras y 7.650 millones en infraestructuras regionales y transfronterizas de transporte ferroviario de mercancías, conexiones ferroportuarias y logística.

Igualmente, España está lejos de alcanzar el ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles, para el que se deberían destinar 30.776 millones de euros en ampliar la infraestructura de transporte público, 27.034

La inversión en infraestructuras relacionadas con medio ambiente requiere 133.400 millones de euros

millones de euros en mejorar la movilidad en vías urbanas e interurbanas, 6.000 millones de euros en crear infraestructura verde en el ámbito urbano, 6.521 millones en reducir el impacto de los residuos municipales y 4.453 millones en servicios de alcantarillado y depuración y mejora de las vías interurbanas regionales.

El ODS 15 reclama luchar contra la desertificación, la sequía e inundaciones que, en el caso de España, son causa de las mayores catástrofes naturales (los daños en bienes, personas y pérdidas pecuniarias ascienden a 5.320 millones desde 1981). Además, el 72% de la superficie española sufre estrés hídrico severo y un 50% está en riesgo de desertización. Estos retos requieren invertir 2.910 millones de euros en infraestructuras para prevenir la desertización y la sequía, y 938 millones en prevención de inundaciones.

## GLOBALVIA ALCANZA LA NEUTRALIDAD EN CARBONO

La operadora de infraestructuras española redujo un 19% sus emisiones de dióxido de carbono en operaciones propias.

eE MADRID.

**G**lobalvia, una de las líderes mundiales en gestión de concesiones de infraestructuras de transporte, ha alcanzado en 2020 la neutralidad de carbono en seis sociedades de sus principales líneas de negocio: Ferrocarriles España (Metro de Sevilla y Tranvía de Parla) y Autopistas España y Costa Rica: Acega (Autopista Central Gallega), Ruta de los Pantanos, Concesiones de Madrid y Ruta 27. A esta lista se suman sus oficinas corporativas tanto de España como de Chile.

“Continuamos trabajando juntos para que nuestra contribución a los ODS sea la mayor posible”

“En Globalvia continuamos trabajando juntos para que nuestra contribución al cumplimiento de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), enmarcados en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, sea la mayor posible”, asegura Javier Pérez Fortea, CEO de Globalvia.

La huella de carbono es un indicador que mide la cantidad de gases de efecto invernadero que una compañía emite a la atmósfera. La neutralidad de carbono se logra al equilibrar las emisiones liberadas con las emisiones retiradas produciendo así un ba-

lance neutro, también denominado huella cero de carbono. Globalvia, en su compromiso de mitigación y adaptación al cambio climático, monitoriza de forma continua sus emisiones e implementa programas de reducción en primera instancia. En 2020 logró reducir un 19% sus emisiones de CO2 en operaciones propias. Adicionalmente, en su camino hacia la descarbonización, ha iniciado un plan de compensación de aquellas emisiones que todavía no ha sido capaz de reducir o eliminar, permitiendo así neutralizar su huella de carbono.

## CONCESIONES Y SOSTENIBILIDAD, LOS EJES DE SACYR HASTA 2025

El nuevo ciclo prioriza los negocios concesionales que intervienen en la cadena de valor de las infraestructuras. La compañía prevé alcanzar una cifra de negocios superior a los 5.500 millones al cierre del periodo

elEconomista MADRID.

**E**l Programa Estratégico 2021-2025 de Sacyr pone el foco en los negocios concesionales e impulsa la sostenibilidad como herramientas clave para crecer durante los próximos cinco años. Con este nuevo ciclo estratégico, Sacyr completa la redefinición del perfil de compañía que ha llevado a cabo durante el exitoso Plan Estratégico 2015-2020. La compañía prioriza el modelo de negocio concesional que interviene en toda la cadena de valor de las infraestructuras: desde la licitación, diseño y financiación, hasta la construcción, operación y mantenimiento de los activos. Dos potentes divisiones de Construcción y Servicios contribuyen a esta estrategia. Con este enfoque, Sacyr refuerza su estabilidad y solidez, a través del desarrollo de proyectos a largo plazo en países en los que ya cuenta con una trayectoria consolidada. Proyectos, principalmente, con bajo riesgo de demanda y que generan flujos de ingresos recurrentes que financian la deuda asociada.

El Programa Estratégico 2021-2025 prevé incrementar la cifra de ingresos hasta superar los 5.500 millones de euros anuales en 2025. El *ebitda* crecerá en este periodo hasta el entorno de los 1.200 millones de euros y el beneficio neto ascenderá a cerca de 200 millones al final del programa. Durante este periodo, la compañía invertirá en torno a 5.000 millones de euros, de los que 1.000 millones serán capital propio. Cerca del 90% corresponderá a inversiones en proyectos concesionales (infraestructuras de transporte con bajo riesgo de demanda, hospitales y negocios verdes: agua, residuos y energías renovables.) y el resto al área de servicios.

Respecto de los mercados prioritarios para este nuevo ciclo estratégico, la multinacional potenciará su presencia en aquellos que ahora tienen la calificación de *home markets*: España e Italia, en Europa; Colombia y Chile, en América Latina y los mercados anglosajones (EEUU, Canadá, Australia y Reino Unido). Además, la compañía ha definido otros mercados de interés, entre los que se encuentran Perú, México, Portugal, Brasil y los países nórdicos.

### Negocios concesionales

Por divisiones, Sacyr Concesiones basará su crecimiento en el desarrollo de infraestructuras de transporte con bajo riesgo de demanda, hospitales y negocios verdes: agua, residuos y energías renovables. La filial concesional prevé la adjudicación de entre dos y tres proyectos anuales e impulsar la citada línea de negocio verde. Durante los cinco próximos años, Concesiones potenciará los mercados anglosajones y la consolidación de su actividad en Europa.

Sacyr Concesiones estima una distribución de dividendos cercana a los 200 millones de euros anuales; 1.000 millones en el conjunto de los cinco años.



Universidad de Idaho, primer proyecto concesional de Sacyr en Estados Unidos. SACYR

Centrada en los proyectos concesionales, la inversión hasta 2025 rondará los 5.000 millones

Sacyr Ingeniería e Infraestructuras trabajará con un portfolio mixto de contratos con Concesiones y otros clientes. El foco estará situado en los proyectos de obra civil, edificación e industriales de energía renovable y oil & gas. Para ello, la compañía ha integrado en 2020 las actividades de Sacyr Industrial para maximizar las sinergias. El objetivo de la división es lograr un margen estable de entre el 5% y el 6% en los mercados de referencia: Europa, mercado anglosajón y América Latina.

Por último, Sacyr Servicios priorizará la rentabilidad para consolidar un margen estable de entre el 8% y el 9%. Las actividades principales son los proyectos de medio ambiente, *facilities*, servicios a la dependencia y conservación de infraestructuras. La compañía tiene su principal mercado en España, pero crecerá en Latinoamérica de la mano de Sacyr Concesiones.

### Valor sostenible e innovador

El nuevo Programa Estratégico posiciona a Sacyr como un líder del sector con una propuesta de valor sostenible e innovadora. Durante 2020, la compañía ha reforzado sus órganos de gobierno corporativo en

materia de sostenibilidad y ha lanzado el Plan de Acción Sacyr Sostenible 2021-2025.

La compañía se compromete en este quinquenio a luchar contra el cambio climático, con un objetivo de ser neutra en carbono antes de 2050. Sacyr elevará un 50% la inversión en protección del medio ambiente y duplicará la inversión en innovación en los próximos cinco años. El 70% de los fondos destinados a innovación tendrán un alcance sostenible.

El Programa 2021-2025 promoverá el talento interno para avanzar hacia la igualdad, con el objetivo de duplicar en número de mujeres directivas. Además, apoyará el desarrollo de las sociedades en las que opera Sacyr, contribuyendo a la Agenda 2030 de Naciones Unidas. En cinco años, duplicará la inversión en proyectos de RSC.

Dentro de la sostenibilidad ambiental, Sacyr desarrolla su Política de Biodiversidad trabajando en la conservación, restablecimiento y uso sostenibles de los ecosistemas e impulsando iniciativas para proteger a más de 1.200 especies en todo el mundo. En 2020 la inversión en protección y conservación del medio ambiente ascendió a 34 millones de euros, un 30% más.

## SOLO CASTILLA-LA MANCHA AUMENTA LA CONTRATACIÓN

La pandemia desplomó las adjudicaciones de obra pública en España un 35,8% en 2020, hasta 7.054 millones de euros. En términos absolutos, Madrid arrebató a Cataluña el liderazgo.

J. Mesones MADRID.

**C**astilla-La Mancha es la única comunidad autónoma que incrementó la contratación de obra pública en 2020. En concreto, la autonomía registró un aumento del 63,2%, hasta los 232,7 millones de euros, en un contexto en el que todas las demás regiones se tiñeron de rojo y el conjunto de España, con el impacto de la pandemia, acumuló un descenso del 35,8%, al pasar de 10.993 millones de euros a 7.054 millones, retornando así a los niveles de 2014 y rompiendo con la tendencia positiva de los últimos años. El impulso de Castilla-La Mancha se sustenta tanto por la vía del Estado (+41,3%) como del Gobierno autonómico (+27,2%), con relevantes proyectos como el de la ampliación del Hospital de Albacete.

Ya con variaciones negativas, los mejores comportamientos correspondieron a la Comunidad de Madrid, con un 3,3% menos, Baleares (-24,3%), la Comunidad Valenciana (-24,8%), País Vasco (-26%) y Castilla y León (-26,4%). En el lado opuesto, la contratación en La Rioja se desplomó un 91,2%, hasta 14,4 millones, cantidad inferior a la de Melilla (28 millones). Le sigue Murcia, con un 89,2% menos, hasta 86 millones, después de que en 2019 se adjudicaran varios de los proyectos más relevantes del Corredor Mediterráneo en la región. Navarra, con un 73,7% menos (95,7 millones), Canarias (-54,7%), Cantabria (-53,8%), Aragón (-52,9%) y Extremadura (-50,5%) también registraron caídas muy por encima de la media nacional.

La limitada caída de la Comunidad de Madrid permitió que recuperara el liderazgo como la región con mayor contratación de obra pública de España con 1.386 millones de euros, desbancando así a Cataluña. Detrás del mejor comportamiento, en términos de adjudicación de obra pública, de la comunidad que preside Isabel Díaz Ayuso está fundamentalmente la evolución de los contratos autonómicos, que subieron un 12,4%, hasta 262 millones y, sobre todo, de los ayuntamientos, que incrementaron el dato de 2019 en un 60,6%, hasta 839 millones. Estas Administraciones lograron compensar, prácticamente en su totalidad, el desplome de la contratación del Estado en la autonomía, que alcanzó el 58%. Un porcentaje que supera la caída media de los entes estatales, del 53%.

Los casi 1.400 millones de Madrid suponen el 19,6% del conjunto de España. Es decir, acogió prácticamente uno de cada cinco euros contratados en el último año. Entre los proyectos que destacan en la región figuran los de la reconstrucción del Nudo de Manóteras, las obras de urbanización e infraestructuras en la capital, el tercer carril de la M-607 entre Tres Cantos y Colmenar Viejo o la depuradora de El Plantío (Majadahonda).

### La contratación de obra pública en España

Datos en millones de €. Año 2020

CCAA	ESTADO	VAR. (%)	CCAA	VAR. 20-19 (%)	AALL*	VAR. 20-19 (%)	TOTAL 2020	VAR. 20-19 (%)
Madrid	284,4	-58,0	262,3	12,4	839,2	60,6	1.385,9	-3,3
Cataluña	284,2	-51,1	324,5	3,9	309,2	-47,6	917,9	-38,1
Andalucía	241,8	-68,2	427,3	20,3	220,7	-11,2	889,8	-34,8
Valencia	291,6	-45,5	198,6	-19,5	201,1	46,0	691,3	-24,8
País Vasco	165,5	-2,3	181,2	-1,2	178,0	-50,0	524,7	-26,0
Castilla y León	229,4	-25,6	152,9	-24,7	51,1	-34,1	433,4	-26,4
Canarias	67,6	-64,7	140,2	-66,0	158,9	-22,8	366,7	-54,7
Galicia	124,1	-57,3	152,8	-40,1	66,3	17,8	343,2	-43,0
Castilla-la Mancha	85,1	41,3	120,3	148,5	27,2	-19,8	232,7	63,2
Baleares	86,0	-30,3	70,4	53,1	33,1	-59,1	189,5	-24,3
Extremadura	151,7	-52,2	32,9	-24,1	1,5	-90,0	186,1	-50,5
Aragón	98,4	-60,1	26,4	-59,9	60,8	-25,9	185,6	-52,9
Asturias	112,5	28,9	11,8	-88,8	3,6	-78,1	127,9	-39,0
Navarra	3,6	-96,1	65,9	-73,7	26,1	36,4	95,7	-73,7
Murcia	48,3	-93,3	26,0	-43,4	11,7	-47,5	86,0	-89,2
Cantabria	38,0	-51,1	34,1	-24,1	2,8	-92,8	74,9	-53,8
La Rioja	7,5	-94,3	6,0	-72,3	0,9	-92,2	14,4	-91,2
Melilla	26,3	63,5	0,0	-	1,7	-87,0	28,0	-4,7
Ceuta	8,6	5,6	0,0	-	3,5	-58,1	12,1	-26,8
No regionalizable	268,1	47,5	0,0	-	0,0	-	268,1	47,5
Total	<b>2.622,5</b>	<b>-53,0</b>	<b>2.233,7</b>	<b>-22,3</b>	<b>2.197,7</b>	<b>-13,4</b>	<b>7.053,9</b>	<b>-35,8</b>

(\*) Administraciones Locales (ayuntamientos, diputaciones, cabildos...)

Fuente: Seopan.

elEconomista

La Comunidad de Madrid desbancó a Cataluña como la autonomía con más contratación pública en 2020

Tras la Comunidad de Madrid, Cataluña figura como la segunda autonomía con mayor volumen de contratación pública en 2020, con un total de 918 millones, cifra que representa una caída del 38,1% en relación a 2019, cuando lideró la clasificación con 1.483 millones. En su caso, las adjudicaciones del Estado descendieron un 51,1% y las de las corporaciones locales catalanas un 47,6%, mientras la Generalitat las elevó un 3,9%. Completa el podio Andalucía, que sumó obras por 890 millones, con un recorte del 34,8% propiciado fundamentalmente por el hundimiento de la contratación estatal (68,2%).

#### La licitación cae un 26%

De los 7.054 millones que se contrataron en España en 2020, que representan casi 4.000 millones menos que en 2019, el Estado aportó 2.622 millones, con un descenso del 53%, las comunidades autónomas 2.234 millones, un 22,3% menos, y las Administraciones Locales 2.198 millones, un 13,4% menos, según los datos provisionales de Seo-

pan. Al deterioro de la contratación se suma el de la licitación, que bajó un 26%, de 11.314 millones en 2019 a 8.364 millones en 2020.

En el caso del Estado, solo Castilla-La Mancha y Asturias recibieron en el último año una cuantía superior, con 85,1 millones (un 41,3% más que en 2019) y 112,5 millones (un 28,9% más), respectivamente, además de Melilla (26,3 millones, un 63,5% más) y Ceuta (8,6 millones, un 5,6%). Destaca también País Vasco, que únicamente contrajo los contratos estatales un 2,3%, hasta 165,5 millones. Las que más perdieron son Navarra (-96,1%, hasta solo 3,6 millones), La Rioja (-94,3%, hasta 7,5 millones), y Murcia (-93,3%, hasta 48,3 millones). En términos absolutos, la Comunidad Valenciana encabeza la lista por proyectos del Gobierno central y sus entidades con 291,6 millones. Los gobiernos autonómicos que más contrataron son los de Andalucía, con 427,3 millones, Cataluña, 324,5 millones, y Madrid, 262,3 millones. Los tres aumentaron sus cifras, al igual que Castilla-La Mancha y Baleares.



### INGENIERÍA ESPECIALIZADA

Unidad de negocio especializada en los ámbitos de la **ingeniería civil, hidráulica y gestión del ciclo integral del agua**. Realizamos proyectos, estudios y planes de explotación de obras hidráulicas, saneamientos, depuración y abastecimientos, así como la ejecución de asistencia técnica en la construcción de infraestructuras de gestión del agua. Además, participamos en trabajos de consultoría relacionados con la seguridad y explotación de presas, elaborando propuestas, estudios e incorporando herramientas y tecnologías avanzadas (geolocalización, uso de drones, generación automatizada de partes de trabajo) para una mejor gestión de la infraestructura.



### SOLUCIONES TECNOLÓGICAS

Unidad de negocio especializada en la **consultoría y el desarrollo de soluciones tecnológicas** utilizadas para la optimización de procesos de negocio y la gestión territorial mediante uso intensivo tecnologías de la información geográfica y teledetección espacial. Además, acumulamos conocimiento y experiencia en el desarrollo de proyectos smart city, soluciones de movilidad, desarrollo de geoportales y visores, tecnología LIDAR y sistematización de la información.



### FORMACIÓN DE ALTO IMPACTO

Unidad de negocio especializada en **consultoría formativa y tecnológica aplicada a la educación**, con expertise para el desarrollo e implementación de soluciones e-Learning, elaboración de contenidos digitales y generación de productos tecnológicos de alto impacto para el sector de la enseñanza. Destaca su oferta formativa on line para el sector de la Ingeniería y Consultoría, que podrás visitar en la siguiente dirección: <https://enclaveformacion.com/oferta-formativa/>



WWW.GRUPOTECOPY.ES



GRUPO TECOPY



@GRUPO\_TECOPY



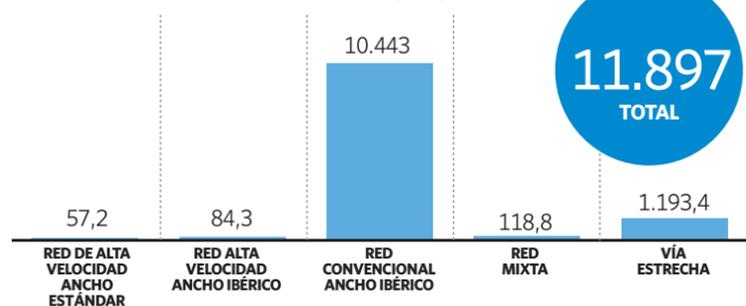
# Infraestructuras

## La red ferroviaria española

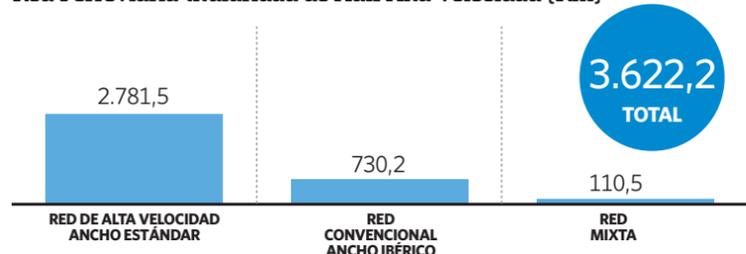
Mapa de las vías de tren de España



Red Ferroviaria Titularidad de Adif (Km)

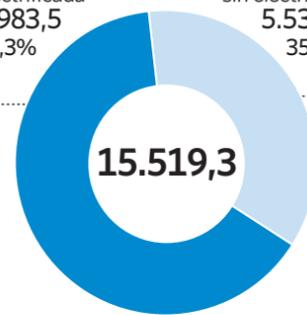


Red Ferroviaria titularidad de Adif Alta Velocidad (Km)

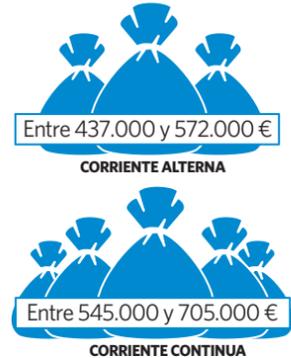


Distribución de la red ferroviaria

Red ferroviaria electrificada: 9.983,5 km (64,3%)  
 Red ferroviaria sin electrificar: 5.535,8 km (35,7%)



Coste de electrificar 1 Km



RED DE ALTA VELOCIDAD (KM)  
3.086

INVERSIÓN REALIZADA EN AVE (MILL. €)  
55.888

Fuente: Adif.

elEconomista

# MÁS DE 3.000 MILLONES PARA ACABAR CON EL TREN DIÉSEL

España tiene 5.535 kilómetros de red ferroviaria por la que solo pueden circular convoyes que se mueven con combustibles fósiles. Electrificar un kilómetro de vía cuesta entre 437.000 y 705.000 euros.

África Semprún  
MADRID

**L**a lucha contra las emisiones de CO2 es más que nunca una prioridad para Unión Europea, que aspira a lograr la neutralidad climática en 2050. Para acelerar los cambios tecnológicos y económicos que se precisan para reducir el consumo de combustibles fósiles en el Viejo Continente, los dirigentes de la UE acordaron que el 30% del gasto con cargo al presupuesto comunitario para 2021 y 2027 y a los fondos de reconstrucción Next Generation se destinaría a proyectos relacionados con el clima con el punto de mira en la movilidad y el sector energético. El ferrocarril tiene así un papel predominante en la lucha contra las emisiones de CO2 ya que se considera que es un medio de transporte verde y eficiente pese a que el 40% de las vías de tren de toda Europa está sin electrificar, por lo que se utilizan trenes diésel pa-

Adif ha puesto en marcha un plan para reducir un 22% los kilómetros que están sin electrificar

ra circular por ellas. Por ejemplo, Alemania, con unos 25.000 kilómetros (km) de vías tiene el 38% sin electrificar y en 2019 explotaba una flota de 1.580 convoyes a diésel.

Todos los grandes países la UE se han puesto manos a la obra para reducir el consumo de combustibles fósiles en su sistema ferroviario y, por ejemplo, el Gobierno alemán apostó en su día por el uso de los trenes de hidrógeno. Puso dos en marcha en 2018 (modelos de Alstom) en Sajonia y en noviembre de 2020 Deutsche Bahn anunció que estaba desarrollando junto a Siemens Mobility un tren que funciona con hidrógeno: el Mireo Plus H, que está pensado se alimente con pilas de combustible de hidrógeno y baterías de litio.

En España, donde hay 5.535 kilómetros de vía convencional por los que solo se viaja con trenes a diésel, el 36% de toda la red

ferroviaria incluida la de alta velocidad, se está optando por electrificar la infraestructura mientras no se ve desde Renfe o Adif una apuesta clara por utilizar combustibles alternativos, como el hidrógeno, que requiere también una fuerte inversión. En concreto, el gestor estatal anunció a finales de 2019 un plan para electrificar más de 1.300 kilómetros de líneas de tren con un presupuesto de ejecución estimado de más de 900 millones de euros, lo que supondría reducir un 22% los kilómetros por los que solo circulan convoyes a diésel. Con las cifras que maneja Adif para este plan se deduce que electrificar cada kilómetro de los 1.300 km seleccionados cuesta unos 664.000 euros, por lo que extender la iniciativa a toda la red ferroviaria arrojaría una factura de algo más de 3.600 millones de euros. Una inversión que sería muy difícil recuperar.

# Infraestructuras

Los 644.000 euros están en línea con los costes que maneja Adif para la electrificación de cada kilómetro ya que incluye otro tipo de actuaciones de obra civil y estudios. Así, la estimación con la que trabaja la compañía es que el coste de electrificar un km en 25kV (corriente alterna) ronda los 437.000 euros para vía única y los 572.000 euros para vía doble. En el caso la electrificación en 3 kV (corriente continua), el coste es de unos 545.000 euros para vía única y de 705.000 euros para vía doble. Estas cantidades incluyen las subestaciones, la línea de alta tensión, la catenaria y los sistemas de telemando. Así, tomando como promedio unos 545.000 euros, electrificar toda la red para acabar con el diésel costaría al menos 3.000 millones de euros, factura a que hay que sumar lo que se gastaría Renfe en renovar la flota.

El gestor ferroviario matiza que multiplicar el coste medio por cada kilómetro arroja “un resultado engañoso” ya que “a esta cantidad habría que sumarle los costes de los estudios previos y los trabajos de obra civil” y hay que tener en cuenta que el precio puede variar mucho “en función del número de subestaciones eléctricas que se requieran para electrificar un tramo” y de “si se tiene acceso o no al suministro de la red de distribución de las compañías eléctricas o de la red de transporte de Red Eléctrica Española”. Por último, para electrificar algunos tramos sería necesario modificar los gálibos existentes (túneles en los que no hay altura suficiente para instalar la catenaria, por ejemplo), “lo que obliga a importantes trabajos de ingeniería civil que elevan el coste”, explica Adif. Así, los 3.000 millones son solo una estimación para empezar, pudiéndose disparar el coste final en varios cientos de millones.

El gestor estatal, que apenas ha avanzado en el proyecto de modernización de la red (se han electrificado unos 88 kilómetros desde principios de 2019), asegura que estas actuaciones “conforman uno de los programas del Plan de Lucha Contra el Cambio Climático de Adif 2018-2030”, que tiene como objetivo “aumentar la contribución del ferrocarril a combatir el reto ambiental”. La compañía que preside Isabel Pardo de Vera explica que estos 1.200 kilómetros son “los tramos con mayor prioridad ya que maximizan el uso de tracción eléctrica en su mayor recorrido”, pero que están abiertos a “estudiar en el medio-largo plazo” la incorporación de nuevos tramos en función de las necesidades. En este punto, no aclaran si el proyecto que van a presentar para acceder a los fondos de reconstrucción incluye este tipo de iniciativas. “No tenemos detalles, pero la electrificación responde a la estrategia que se quiere conseguir con esta financiación europea, que no es otra que la de descarbonizar la economía”, explica Adif, que recuerda que el Plan de Lucha Contra el Cambio Climático “incluye medidas para

Las obras de la línea Bobadilla-Algeciras se retrasan

La electrificación de la línea férrea Algeciras-Bobadilla se retrasará debido al informe de impacto ambiental exigido por la Junta de Andalucía. El informe exigido es esta vez de los denominados **unificados u ordinarios, de trámite más lento y cuya ejecución llevará de ocho meses a un año. El plan de Adif es electrificar toda la línea a 25 kV CA, compatible con trenes AVE. Así, podrán circular por la línea trenes AVE, Avant, convencionales diésel y mercancías y se reducirán los tiempos de viaje.**

sustituir los combustibles fósiles por otras tecnologías menos contaminantes, fomentando el uso de las energías renovables”.

En este punto, el gestor busca que el cien por cien de la electricidad que consuman los trenes sea de origen renovable y potenciar la recuperación de la electricidad, principalmente aquella que se genera con el frenado del material rodante. “La posibilidad de electrificar tramos o líneas se enmarca en las tareas de planificación sobre el desarrollo de la red y para ello se tienen en cuenta diversos aspectos, además de los costes, como el uso actual o potencial de la infraestructura, ya sea para transporte de viajeros o de mercancías”, señala Adif. Y es que hay tramos por los que apenas hay circulaciones y sería muy difícil para el gestor, que ya arrastra una deuda de más de 17.000 millones de euros, rentabilizar la inversión.

Así, aunque parece que la mirada está puesta en la electrificación, la idea también es que abra la puerta a utilizar energías alternativas para mover los trenes, como podría ser el hidrógeno o las baterías. Una opción que defienden los fabricantes ferroviarios, que, en el marco de los fondos de reconstrucción, se han lanzado a desarrollar material rodante basado en la tecnología del hidrógeno, ya que sería una alternativa más barata y más fácil de amortizar. “Electrificar un kilómetro de vía viene a costar entre 500.000 euros y un millón... Es fácil hacer la multiplicación de los miles de millones que habría que invertir y que no

se justifica. La llegada del hidrógeno, de un hidrógeno verde, va a permitir replantear esas inversiones y que se produzca la electrificación en aquellas líneas en las que la eficiencia de la electricidad, las frecuencias y la densidad lo justifique, y que el resto se transforme en hidrógeno”, aseguró en este sentido Leopoldo Maestu, presidente de Alstom España, a este diario.

## Qué tramos se van a electrificar

En cuanto al plan del electrificación anunciado, Adif ya tiene planificadas o iniciadas las actuaciones en 1.354 kilómetros (km) de líneas de mercancías o con tráficos importantes, de redes de cercanías y de vías de corta longitud que unen líneas ya electrificadas. Entre las obras ya en proceso se encuentra la electrificación del tramo de 125 kilómetros que une Salamanca y Fuentes de Oñoro y que una vez completada se añadirá a la electrificación del tramo Medina del Campo-Salamanca. En cuanto a las líneas cortas, se han incluido en los planes el tramo Guillarei-Tui-Frontera portuguesa (5 km) y el que une Redondela-Arcade (6 km). En el primer tramo, ya se ha puesto en tensión de la catenaria (línea aérea de contacto); en el segundo se va a comenzar a redactar el proyecto.

También se va a electrificar el tramo entre Monforte de Lemos y Lugo de unos 75 kilómetros de longitud, que se enmarca en las mejoras previstas para la línea Ourense-Monforte de Lemos-Lugo, actualmente en marcha, que contempla otras actuaciones, como la mejora de la electrificación del tramo entre Ourense y Monforte de Lemos y de otras instalaciones y estaciones del trazado. La línea Zaragoza-Teruel-Sagunto de 315 km, que forma parte del Corredor Cantábrico Mediterráneo, también está incluida en el plan. Las obras de electrificación entre Zaragoza y Teruel se encuentran en fase de licitación, en tanto que el proyecto entre Teruel y Sagunto acaba de someterse a información pública.

La línea Bobadilla-Algeciras (176 km), que forma parte del eje prioritario para la Red Transeuropea de Transporte y debería haber estado ya modernizada en 2020, está sufriendo bastantes retrasos por los estudios de impacto ambiental que se tienen que realizar para la construcción de las dos subestaciones. En lo referente al tramo Bobadilla-Ronda, el ministerio que dirige José Luis Ábalos ya ha licitado el estudio informativo, paso previo para la realización de los proyectos de dicha línea. En Extremadura se va a electrificar el tramo Mérida-Puertollano de 239 kilómetros.

También están en los planes aunque menos avanzadas el tramo Ferrol-Coruña (69 km), el Granada-Moreda-Almería (181 km), el tramo El Reguerón-Cartagena (65 km) y el Valencia-Utiel (95 Km), que se enmarca dentro del Plan de Cercanías de Valencia.

En los últimos dos años apenas se han electrificado 88 kilómetros de vías de tren en nuestro país

Las obras de mejora de la línea que une Salamanca y Fuentes de Oñoro están avanzadas



# Transporte

elEconomista.es  
15 Años



**Nuestra revista digital**  
ahora en todos los formatos



VER REVISTA



Puede acceder y descargar la revista gratuita desde su dispositivo en [revistas.eleconomista.es/transporte](https://revistas.eleconomista.es/transporte)