

Pedro Saura: El objetivo del ministerio es invertir 20.000 millones de en los dos próximos años con el fin de llegar a la media de inversión pública de la UE

original



La grave crisis económica de los últimos años no ha permitido la dotación necesaria para el mantenimiento idóneo de estas infraestructuras, aspecto este tanto o más importante que la inversión en nuevos proyectos. Así, los recursos destinados a la conservación de carreteras han descendido hasta 884 millones de euros en 2017 (un 23% menos que en 2007). Sin embargo, en este mismo periodo, la red de autovías ha crecido un 18%.

Estos datos, según el presidente del Consejo General de Economistas de España, Valentín Pich, ponen de manifiesto la existencia de un déficit en los recursos que no favorece la seguridad de nuestras carreteras; situación que podría verse agravada con el vencimiento de las concesiones de las autopistas de pago que tendrían que gestionarse con fondos públicos, mientras que ahora se mantienen mediante el pago de sus usuarios. Por ello, según Pich, habría que definir un modelo de financiación equilibrado que permita tanto asegurar los recursos necesarios para realizar nuevas inversiones como mejorar la red actual y pagar los compromisos financieros asumidos de concesiones vigentes.

A continuación, el presidente del Consejo General de Economistas recordó que en España todavía perviven un elevado déficit y una abultada deuda pública que ronda el 100 % del PIB y que está resultando difícil reducir que lastran las posibilidades presentes y futuras, en un contexto, además, de crecientes necesidades sociales. Tenemos unos recursos limitados y unas necesidades presupuestarias elevadas ha señalado el presidente del Consejo General de Economistas. Por ello según Pich, la posibilidad de que el Estado absorba las concesiones de las autopistas que vayan venciendo asumiendo su mantenimiento y modernización, e incrementando las inversiones materiales e inmateriales ante los nuevos retos tecnológicos parece, cuando menos, bastante ardua en el caso de que el modelo tienda hacia un planteamiento de gratuidad de uso de estas infraestructuras.

Al final de su intervención, el presidente del Consejo General de Economistas lanzó la siguiente pregunta: Ante una posible supresión de los peajes, ¿nos alcanzarán los recursos para financiar la conservación de las carreteras e invertir en nuevas infraestructuras? Según Pich, si observamos a nuestros vecinos europeos, comprobamos que el caso español es excepcional y que el pago por uso de vías de alta capacidad está generalizado en determinados casos tanto para conductores nacionales como foráneos en toda Europa. A este respecto, Pich facilitó, a modo de ejemplo, el siguiente dato de la Comisión Europea: en cuanto al tráfico de vehículos pesados por vías de alta capacidad, mientras que en España

solo se pagó en 2017 por el uso en el 23% de nuestra red, en la casi totalidad de países de Europa lo hicieron en el 100%.

Por su parte, el vicepresidente del **Consejo General de Economistas** y director del Encuentro, Pascual Fernández, ha señalado que la inversión pública actual en España por debajo del 2% del PIB entre 2016 y 2018 es insuficiente para el mero mantenimiento de las infraestructuras instaladas, pero todavía hay una gran necesidad de ampliación en muchos ámbitos (agua, medio ambiente, transporte, telecomunicaciones, eficiencia energética) después de siete años acumulados de atonía inversora por las dificultades presupuestarias. En este sentido, Fernández ha afirmado que la inversión en infraestructuras en España es particularmente atractiva para los fondos de pensiones internacionales y otros inversores institucionales en el momento actual: muchos inversores buscan oportunidades de inversión en España, lo que implica bajos costes de financiación.

Por último, Fernández expuso las conclusiones del encuentro organizado por el **Consejo General de Economistas** en la Universidad Menéndez Pelayo que expresan algunas ideas sustentadas en muchos casos en la experiencia de los países de nuestro entorno sobre las que, en principio, parece haber un amplio consenso y sobre las que, como mínimo, habría que definirse (se incluye en documento anexo un resumen de las cinco principales conclusiones).

Al final de la presentación intervino el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Pedro Saura, quien resaltó que es fundamental cambiar el modelo de desarrollo de las infraestructuras por el derecho a la movilidad. En este sentido, el secretario de Estado señaló que uno de los objetivos prioritarios de este Gobierno es lograr una movilidad sostenible para lo que es necesario pasar del paradigma de inversión en infraestructuras al paradigma de inversión en movilidad. Según Saura, es importante cambiar el modelo de desarrollo de las infraestructuras por el derecho a la movilidad. Este Gobierno tiene un nuevo enfoque de la política del transporte que apuesta por la movilidad segura, sostenible, competitiva y conectada para todos aseguró. A continuación, anunció que el objetivo del Ministerio es invertir 20.000 millones de en los dos próximos años con el fin de llegar a la media de inversión pública de la UE.