



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/15407

18/07/2017

43304

AUTOR/A: NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ, Fernando (GCS)

RESPUESTA:

En relación con el “Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras” (PIC), cabe señalar que a principios de la Legislatura se iniciaron los contactos para impulsar un acuerdo por las infraestructuras y transporte, tal y como el Ministerio de Fomento expresó en la comparecencia sobre líneas generales del Departamento. Por otro lado, el desarrollo de la Oficina Nacional de Evaluación está siendo recogido tanto en el articulado de la Ley de Presupuestos Generales para el año 2017 como en el Proyecto de Ley de Contratos del Sector Público.

En lo que se refiere a las cuestiones concretas sobre el “Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras” (PIC), cabe señalar que el listado de proyectos se conocerá en próximas fechas y los pliegos y proyectos cuando se anuncien en el BOE la licitación de cada uno de los mismos. Los estudios de viabilidad se someterán a Información Pública y todas las infraestructuras del Plan serán de la Red Transeuropea de Transporte (red TEN-T).

Al tratarse de actuaciones englobadas en la Red Transeuropea del Transporte, cabe indicar que son actuaciones que encajan en el Plan Juncker. El Banco Europeo de Inversiones (BEI) podrá financiar bajo el Plan Juncker el 50% de la deuda de los proyectos que se estima en un 80% de la inversión a realizar. El Plan ha sido ya presentado al Banco Europeo de Inversiones (BEI) y ha sido recibido con mucho interés.

Cada actuación tendrá sus parámetros de rentabilidad, análisis coste/beneficio y sostenibilidad ambiental de manera individualizada.

Este programa no consiste en concesiones de peaje en sombra sino de pago por disponibilidad. La principal diferencia es que no se traslada el riesgo de demanda al operador privado pero sí el de disponibilidad. La situación de los mercados financieros, junto con la participación del BEI hace que los costes de financieros previstos para estos proyectos sean muy bajos, similares al coste de la financiación del Estado. Por lo tanto, nos encontramos en un momento excepcional para acometer este programa de inversión en carreteras.



En relación con la tarificación y financiación del resto de autovías y autopistas de la red, no hay ninguna modificación respecto a las cuestiones ya hechas públicas por el Gobierno.

Para finalizar, en relación con el coste de oportunidad de las inversiones, desde los trabajos de Aschauer y Biehl (1988-1989) y los más recientes para el caso español (Gonzalez Páramo, Nombela, etc.) existe suficiente evidencia empírica del impacto en infraestructuras de transporte en el desarrollo económico. Dicho impacto depende múltiples circunstancias, muchas de ellas relacionadas con el momento concreto en que se materialicen las infraestructuras. Debido al fuerte proceso de consolidación presupuestaria experimentado en España para cumplir con los criterios de déficit establecidos por la Unión Europea, parece el momento idóneo para recuperar un nivel de inversión en carreteras que tenga un fuerte impacto sobre la productividad.

Madrid, 25 de septiembre de 2017

