

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Fernando Navarro Fernández-Rodríguez, Diputado del Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta para la que se solicita respuesta por escrito sobre el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras.

Congreso de los Diputados, a 18 de julio de 2017

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El 14 de julio de 2017 el Presidente del Gobierno acompañado del Ministro de Fomento presentó el denominado "Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras" (PIC)¹. Este "plan", según indica la nota de prensa del Ministerio de Fomento, conllevará una inversión de 5.000 millones de euros y permitirá actuar sobre más de 2.000 kilómetros de carreteras en los próximos 4 años, y está basado en la colaboración con el sector privado gracias a un mecanismo de financiación público-privada que contará con financiación europea a través del Banco Europeo de Inversiones (BEI).

Todas las actuaciones deberán asegurar una rentabilidad mínima y una ratio coste/beneficio claramente positiva, así como pasar una estricta evaluación de posibles impactos ambientales que asegure su sostenibilidad. En la nota de prensa también se indica que estas inversiones supondrán 150.000 empleos durante la fase de inversión y 39.200 nuevos empleos durante un periodo de 30 años (fase de mantenimiento), sin que se especifique de donde salen estas cifras.

La fórmula que se propone de denomina "pago por disponibilidad" (PPD): es decir, que el Estado pagará a las constructoras para que se responsabilicen del mantenimiento durante 30 años, de forma que se garanticen los mismos niveles de calidad y seguridad que el día de su puesta en servicio, pero no se menciona nada acerca de su utilidad real, sobre todo en el transporte general y en la economía de este país, más allá de los empleos que se generan en su construcción y mantenimiento, todo esto a base de disponer de unos recursos que podrían hipotecar la economía española, como ya ha ocurrido con las concesiones sin utilidad que actualmente estamos pagando (Radiales, Castor...). De esta manera, se continúa con el modelo económico basado en el hormigón y el ladrillo, y no se afronta el necesario cambio de modelo económico que necesita este país, un modelo económico basado en el conocimiento.

¹ <https://www.fomento.gob.es/MFOMBPrensa/Noticias/El-Gobierno-presenta-un-Plan-Extraordinario-de-en-/4f1f4869-26cc-4245-8858-2fc9052b751e>

Por otro lado, este gobierno tiene firmado un acuerdo con Ciudadanos que contiene “150 Compromisos para Mejorar España” y que le permite estar gobernando. Entre estos 150 compromisos destaca el punto 21:

“Impulsar un Pacto Nacional por las Infraestructuras Estratégicas, para que la política de infraestructuras se guíe por criterios técnicos objetivos y no por intereses políticos. Se potenciará la Oficina Nacional de Evaluación, que establecerá las inversiones prioritarias en los nuevos Planes de Infraestructuras en función de su rentabilidad social, económica, financiera y sus efectos sobre la cohesión social, atendiendo a criterios objetivos de eficiencia, evaluación continua y transparencia. Las grandes infraestructuras y proyectos de inversión deberán ser ratificados antes de su licitación por comisiones técnicas independientes y libres de injerencias políticas.”

Este punto, que incluyó Ciudadanos con el fin de acabar con el modelo económico que ha imperado durante años y que este gobierno sigue impulsando, basado en el corto plazo y en el sector de la construcción (un sector con baja productividad), requiere comenzar a considerar de verdad la utilidad real de las infraestructuras, que es la de servir de base para el desarrollo económico, la vertebración y la cohesión territorial, la accesibilidad y la conectividad de empresas y consumidores. Es decir, para mejorar la calidad de vida de las personas.

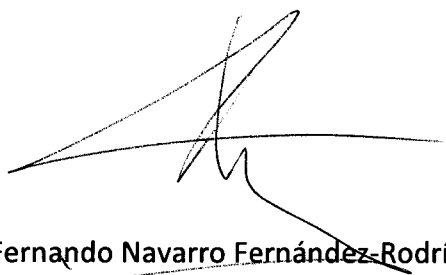
Por ello, desde Ciudadanos, consideramos que esto solo se lograría mediante un acuerdo nacional, en el que se integraran los intereses de todos los agentes implicados y de la sociedad en su conjunto con la necesaria racionalidad técnica.

En relación a lo anterior, y con el fin de las incertidumbres que se plantean sobre el anuncio realizado por el Presidente de Gobierno se formulan las siguientes preguntas:

1. ¿Qué trabajos está realizando y qué medidas está implementando este gobierno para cumplir con el punto 21 del acuerdo “150 Compromisos para Mejorar España”?
 - a. ¿Se ha establecido un protocolo de actuación consensuado con los demás partidos políticos, instituciones y sociedad civil?
 - b. ¿En qué situación se encuentra la Oficina Nacional de Evaluación (ONE), cuyo objetivo es evaluar y priorizar las inversiones en infraestructuras en función de su rentabilidad socioeconómica y financiera?
2. ¿Como se recogerá este “Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras” (PIC) en el Pacto Nacional por las Infraestructuras Estratégicas?
3. ¿Será posible disponer de los estudios y pliegos que han determinado la oportunidad de lanzar el PIC para su consideración por parte de los demás partidos políticos, las comunidades autónomas y entidades locales, la sociedad civil (otras empresas diferentes a las englobadas en SEOPAN, ANCI, sindicatos, patronal, usuarios) y, en

general, los afectados por estas inversiones?

- a. En caso afirmativo, ¿dónde se pueden encontrar?
 - b. En caso negativo, ¿por qué no?
4. ¿Qué infraestructuras van construirse bajo este plan y qué actuaciones concretas se recogen en él?
 5. ¿De qué garantías y detalles dispone el Gobierno español sobre la inclusión de estas inversiones en el *Plan Junker* y sobre su financiación por parte del Banco Europeo de Inversiones (BEI)?
 6. ¿Cuál es la rentabilidad socio-económica y financiera, el análisis coste/beneficio y sostenibilidad ambiental de las inversiones que se anuncian en el PIC?
 7. Los peajes en la sombra suelen tener unos costes financieros muy altos, que a veces triplican el coste de las infraestructuras. ¿Cuál va a ser el valor actualizado de la inversión?
 8. ¿Qué plan tiene el gobierno para la tarificación y financiación del resto de autovías y autopistas de la red?
 9. ¿Se ha valorado el coste de oportunidad de las inversiones anunciadas respecto de otro tipo de inversiones?



Fernando Navarro Fernández-Rodríguez

Diputado del Grupo Parlamentario Ciudadanos