

REFLEXIONES EN TORNO A LA NUEVA LEY DE CONCESIONES

REFLECTIONS ON THE NEW CONCESSIONARY SYSTEM

JUAN-MIGUEL VILLAR MIR. Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

RESUMEN: La capacidad que tienen algunos países, entre ellos el nuestro, para movilizar inmensos recursos en beneficio de sus infraestructuras mediante fórmulas de financiación privada significa una apertura que el sector de profesionales que se dedican esencialmente a ellos recibe con optimismo y esperanza. Llega el momento, importantísimo, en que las infraestructuras pasan de ser un freno de la economía a ser una palanca de la misma.

PALABRAS CLAVE: INFRAESTRUCTURAS, LEY DE CONCESIONES, FINANCIACIÓN PRIVADA

ABSTRACT: The capacity of certain countries, including our own, to mobilize vast resources for infrastructures by means of private financing establishes a new scenario which is received with great enthusiasm and expectation by the professional sector dedicated to the same. The moment has now come when infrastructures no longer act as brake to the economy but, instead, serve as a lever to the same.

KEYWORDS: INFRASTRUCTURES, PUBLIC WORKS CONCESSIONS LAW, PRIVATE FINANCE

Entre los documentos que forman parte del origen de la historia de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, es interesante destacar aquél, que lleva fecha de 20 de julio de 1791, en el que Agustín de Betancourt y Juan de Peñalver redactan una "Memoria Sobre Los Medios De Facilitar El Comercio Interior", que presentaron al Conde de Floridablanca, entonces Primer Ministro de Carlos III.

Recomiendan, en la Memoria citada, medidas como la creación de una Junta de Caminos y Obras Hidráulicas, a la que se añadirían los puertos unos años más tarde, y que estaría integrada por facultativos con todos los conocimientos necesarios para redactar los proyectos, y que se dividiría en dos ramas, la de caminos y la de obras hidráulicas. Entre las recomendaciones finales, merece destacarse, respecto de las obras hidráulicas, la conveniencia de que se haga un "Plan Hidráulico de la España", tema tan de actualidad hoy; y respecto de los caminos, naturalmente caminos de tierra, se insiste en su necesaria mejora, así como en la adopción de medios para su pronta conservación y reparación. Como dato importante, y también de la máxima actualidad contemporánea, se propone la creación de un impuesto sobre los carruajes; o, lo que es lo mismo, se propone un peaje, que

se establecería proporcional a la carga del vehículo expresada en quintales e inversamente proporcional al ancho de la llanta, por el mayor daño que las llantas estrechas producen en el camino.

Estamos, nada menos, que en 1791.

En los doscientos años transcurridos desde entonces el mundo ha cambiado en todos los aspectos y también en el de las infraestructuras. Poco tienen hoy que ver las modernas carreteras y autovías que disfrutamos con aquellos caminos de tierra con vehículos movidos por tracción animal, con unas cargas elementales, fundamentalmente de productos agrícolas. Pero si el paso de los años ha dado lugar a un enorme avance de nuestras infraestructuras, la nueva "Ley de Concesiones" que se encuentra en discusión en el Parlamento, redactada por el equipo del Ministro D. Francisco Alvarez Cascos y aprobada por el Gobierno, va a marcar un importante hito en la historia de nuestro país, cuando va ligada, además, a la realización de un "Plan de Infraestructuras 2000-2007" cuya inversión de cien mil millones de euros en esos años, representa ciertamente un auténtico cambio de escala respecto del esfuerzo económico realizado en cualquier época anterior de nuestra historia

Fórmulas específicas de financiación privada han existido en nuestro país desde hace años, pero hasta ahora se habían llevado a cabo con un carácter de singularidad, de casi excepcionalidad, para resolver algunos casos concretos. A partir de esta nueva Ley, la posibilidad de la gestión y financiación privada va a pasar a tener un carácter ordinario y habitual en el nuevo concepto de desarrollo de nuestras infraestructuras. Si el aumento de dotaciones es un hecho importante, quizás lo es todavía más el que, a partir de la aprobación de la Ley, las dotaciones de infraestructuras y las posibilidades de su ejecución y mejora van a escapar de la limitación que ha representado y debe representar siempre la exigencia de equilibrio en los Presupuestos Generales del Estado.

Vivimos hoy en un planeta tierra, absolutamente globalizado e intercomunicado, donde a nivel mundial y financiero la liquidez existente prácticamente no tiene límites, y donde países con una administración seria y eficaz, como es nuestro caso, tienen capacidad para movilizar en beneficio de sus infraestructuras mediante fórmulas de financiación privada, inmensos recursos. Ya lo están haciendo nuestras empresas en Hispanoamérica, donde hemos pasado a ser el primer inversor en grandes financiaciones de infraestructuras y con la nueva Ley habrá un gran cambio de escala en España.

Ese cambio de escala, con más dotaciones de infraestructuras y con apertura a la financiación y gestión privada, se va a traducir, en esencia, en un aumento de la eficacia económica de nuestro país y en un aumento de su productividad, lo cual quiere decir más empleo y mayor bienestar para los españoles. Llega el momento importantísimo en que las infraestructuras pasan de ser un freno de la economía a ser una palanca de la misma.

Eficacia económica y mejora de productividad, porque el que las empresas de un país cualquiera, en este caso la empresas de España, sean más eficaces y tengan más alta productividad, exigen en esencia dos tipos de medidas: unas internas basadas principalmente en la propia eficacia de la empresa, o, lo que es lo mismo, de la preparación de las personas que la mueven. Eso habla de educación, y de necesarias inversiones en ese campo en el que afortunadamente España ha hecho y está haciendo un esfuerzo muy importante. La evolución tan rápida de la tecnología que, afortunada-

mente, se está viviendo en esta época, ha obligado a impulsar las actividades de investigación, potenciando el conocido trinomio I+D+I, cuyo desarrollo en cualquier sector industrial y de servicios permitirá mejorar esa eficacia interna y en donde nuestro país está avanzando con decisión.

Pero además de esa eficacia interna de la empresa, para que ésta sea más competitiva, se necesita lo que en economía se bautiza habitualmente como economías externas; es decir, conseguir que no existan barreras en el entorno exterior de la empresa, estableciendo lo que ya en 1791, Betancourt y Peñalver llamaban medios de facilitar el comercio interior.

Estamos hablando, realmente, de las tres grandes palancas del bienestar: educación, infraestructuras e investigación, desarrollo e innovación

En el campo de las infraestructuras, esa apertura que ahora se va a iniciar con su gestión y financiación privada, es bien recibida por todo el sector de profesionales que dedican su esfuerzo esencialmente a él y que así van a tener la posibilidad de desarrollar más sus capacidades y su actividad en todos los campos: en el siempre más importante de la función pública, el de más responsabilidad, el de más incidencia en la programación, en los conceptos y en la planificación; pero también en las empresas de proyectos, en la consultoras, así como en las constructoras y en las de servicios de todo tipo.

Las nuevas oportunidades de financiación y gestión privada de infraestructuras van a representar un factor de dinamización, incluso para la economía del país, lo que naturalmente es satisfactorio, entre otros muchos sectores, para este Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Pero lo es más porque este cambio de escala va a representar una oportunidad de servir mejor a la sociedad como está tratando de hacer la Ingeniería Civil desde hace más de doscientos años, desde que se iniciaron actuaciones profesionales para la construcción de infraestructuras.

Desde esa perspectiva de servicio, que nos ha movido y nos moverá siempre, queremos reconocer el avance que supone presentar ante el Parlamento este Proyecto de Ley, en el que tantas esperanzas deposita todo el sector de la Ingeniería Civil. ■