

## El desafío de España en materia de inversión en infraestructuras



**Julián Núñez**  
Presidente de Seopna

### Resumen

Resolver los déficits de inversión en mantenimiento de las infraestructuras existentes, infraestructuras sociales, logísticas y mercancías, hidráulicas, energéticas, digitales y de telecomunicaciones, así como en ámbitos relacionados con la accesibilidad, la rehabilitación y la movilidad urbana constituye uno de los principales desafíos del sector de las infraestructuras en nuestro país. Sin embargo, la consolidación fiscal iniciada en enero de 2010, y que de momento se prorrogará hasta 2019, ha venido condicionando la inversión pública en infraestructuras y supone un obstáculo para incrementar el techo de gasto de financiación pública presupuestaria.

### Palabras clave

Inversión Pública, déficit, colaboración público privada

### Abstract

*One of the main challenges facing the infrastructure sector in this country is to eliminate the deficit in investment required to maintain existing infrastructure, be it social, logistic and transport infrastructure or water, energy, digital and telecommunications infrastructure, as well as in areas related to urban mobility, accessibility and regeneration. However, the tax consolidation started in January 2010 and currently extended up to 2019, has conditioned public investment in infrastructure and impedes any potential increase in the expenditure ceiling of public budgetary funding.*

### Keywords

*Public investment, deficit, Public-Private Partnerships*

España debe apostar con firmeza y convicción por la inversión pública en infraestructuras para afianzar el proceso de transformación económica y social en el que está inmersa en aras del crecimiento económico, la generación de empleo y el bienestar social.

El mantenimiento de las infraestructuras actuales es una de las áreas de inversión prioritarias identificadas en el estudio presentado a finales de 2015 por la consultora internacional A.T. Kearney. En este ámbito, aplicando las recomendaciones del Banco Mundial en materia de inversiones de mantenimiento y reposición al valor patrimonial de nuestro stock de activos, obtenemos un déficit anual inversor en infraestructuras de carreteras y ferrocarriles de 2.000 y 1.000 millones de euros anuales respectivamente.

Es cierto que nuestro país presenta una buena posición en infraestructuras en algunos ámbitos –red de carreteras de alta capacidad, red ferroviaria de alta velocidad,

aeropuertos y puertos–, pero, aparte de este necesario mantenimiento de las infraestructuras existentes, España tiene importantes carencias en infraestructuras sociales, logísticas y mercancías, hidráulicas, energéticas, digitales y de telecomunicaciones, así como en ámbitos relacionados con la accesibilidad, la rehabilitación y la movilidad urbana.

En los últimos años, la inversión de infraestructuras en España ha sido inferior a la de otros países de referencia europeos como Alemania, Francia, Reino Unido e Italia: más de un 30 % por debajo en inversión por habitante y más del 50 % por debajo por densidad de población, con lo que no es momento de quedarse atrás.

El informe de A.T. Kearney concluía que España necesita unas necesidades de inversión anual sostenida en las áreas anteriores de entre 38.000 y 54.000 millones de euros, generando con ello, más actividad –entre 700.000 millones y un billón de euros de actividad económica–,



más empleo –creación de entre 500.000 y 750.000 empleos anuales–, y más retorno fiscal –se recuperaría el 50% de la inversión–.

Sin embargo, la consolidación fiscal iniciada en enero de 2010, y que de momento se prorrogará hasta 2019, ha venido condicionando la inversión pública en infraestructuras y supone un obstáculo para incrementar el techo de gasto de financiación pública presupuestaria.

En el enorme desafío que debe afrontar España en materia de grandes obras es importante citar la oportunidad que para ello supone la iniciativa de la Comisión Europea conocida como Plan Juncker. Aunque, para que este Plan sea una verdadera oportunidad para nuestro país, es requisito imprescindible lograr la voluntad política de resolver los déficits acumulados en el pasado, disponiendo para ello de modelos de financiación público-privada de infraestructuras como los que se están aplicando con éxito en todo el mundo, manteniendo la titularidad pública de estas dotaciones y respetando la estrategia de consolidación fiscal, además de lograr un marco regulatorio estable y predecible ante el interés de los fondos de inversión y la elevada liquidez en los mercados.

En muchos casos, acometer estas inversiones en infraestructuras no es una elección, sino una obligación que hay que desarrollar para atender al cumplimiento de la normativa de la Unión Europea, como por ejemplo, la ejecución de los planes hidrológicos de cuenca aprobados recientemente, que superan los 17.500 millones de euros de inversión en infraestructuras del ciclo integral del agua, o la normativa vigente en la UE en materia de reciclado y

valorización que establece la Directiva Marco. En España, el 58 % de los residuos urbanos siguen yendo a vertedero, presentando el dato más alto de las cuatro primeras economías europeas (en Alemania el porcentaje es del 4 %).

Por otro lado, en infraestructuras de interconexión energética, tenemos la consideración de isla con una interconexión eléctrica actual inferior al 5 %, y con el objetivo marcado por la Comisión Europea (CE) de alcanzar el 10 % de interconexión en 2020 y el 15 % en 2030. Ello implica invertir en un corto periodo de tiempo más de 10.000 millones de euros. En infraestructuras de interconexión gasista tenemos un dato de interconexión casi cuatro veces inferior al de Francia, con lo que es preciso invertir también más de 10.000 millones de euros en el medio plazo.

En infraestructuras de transporte de mercancías debemos incrementar nuestra cuota de transporte, actualmente en el 4 % del transporte total, a valores del entorno de otros países europeos como Francia, que tiene el 16 %, lo que requiere necesariamente acometer nuevas inversiones.

Es importante mencionar también nuestra posición en infraestructuras sociales; según datos de la CE, nuestra formación bruta de capital en infraestructuras de educación y de salud y bienestar representó en 2013 respectivamente el 29 % y 65 % de la media de los países de la Unión Europea.

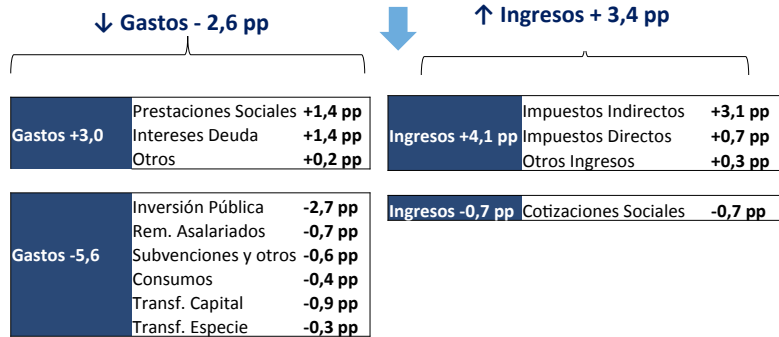
En definitiva, y como bien se apuntaba en el Congreso Internacional de Ingeniería Civil celebrado a comienzos de marzo pasado, resolver los déficits de inversión anteriores constituye uno de los principales desafíos del sector de las infraestructuras en nuestro país. **ROP**

# 2015 Obra civil

## Impacto de la crisis en la inversión pública española (FBCF pública)

**Consolidación fiscal: Balance 2010/2015:** 6 años de recortes

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
FBCF pública/ PIB	5,1	4,7	3,7	2,5	2,2	2,1	2,5
Déficit público S/PIB	-11	-9,5	-9,3	-6,8	-6,6	-5,8	-5,0



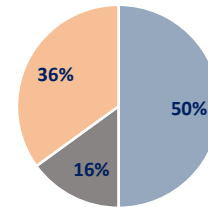
- Reducción del déficit público de 6 pp del PIB
- Reducción de la FBCF pública del 52% (en términos homogéneos 56%)

**Los recortes en inversión pública realizados en 2010/2015:**

- Representan el 50 % de la reducción de gasto público, equivalentes a - 30.300 millones €
- Representan (eliminando contratos cpp imputados en 2015) el 47% de la corrección del déficit conseguida

**2010/2015 Reducción gasto público**

■ Inversión pública ■ Transferencias de capital ■ Gasto corriente



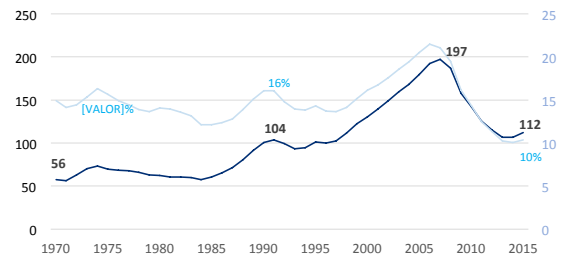
**Consolidación fiscal: Balance 2010/2015:** reducción de inversión pública representa el 50% de la reducción total de gasto público conseguida en los últimos 6 años. En la actualidad la inversión pública supone tan solo el 5% del gasto de la AAPP.

Al ritmo del 2015 de generación de empleo en la obra civil, **se tardarían mas de 35 años en recuperar el nivel de empleo previo a la crisis.**

### Inversión sector construcción

- 2015/2014 Incremento del + 5%
- Incremento desde mínimo reciente (2014) del + 5%
- Reducción desde máximos (2007) del - 43%

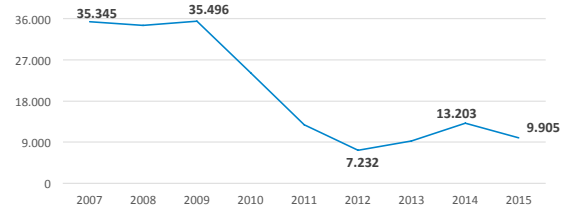
**Inversión en construcción** (miles mill Euros izq. % s/PIB dcha.)



### Total Licitación Pública

- 2015/2014 Reducción del - 25%
- Incremento desde mínimos (2012) del + 37%
- Reducción desde máximos (2009) del - 72%

**Licitación pública total** (10<sup>6</sup> € ctes de 2015)



# 2016 Previsiones

## 3. Coyuntura europea para la inversión pública

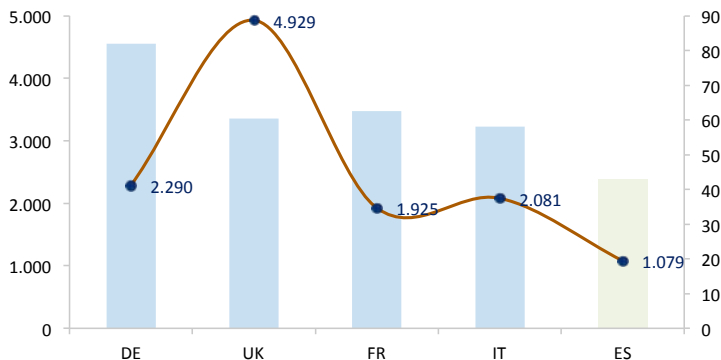
### Posición inversora de España en la UE27

(Previsiones de invierno de la CE, 2016/2017)

- Menor ratio inversor de la UE27: 1.079 €/km<sup>2</sup> 10<sup>6</sup>hab
- Tercera mayor caída inversora en 16/17 vs 95/15
- Ampliación gap inversor en G5 europeo



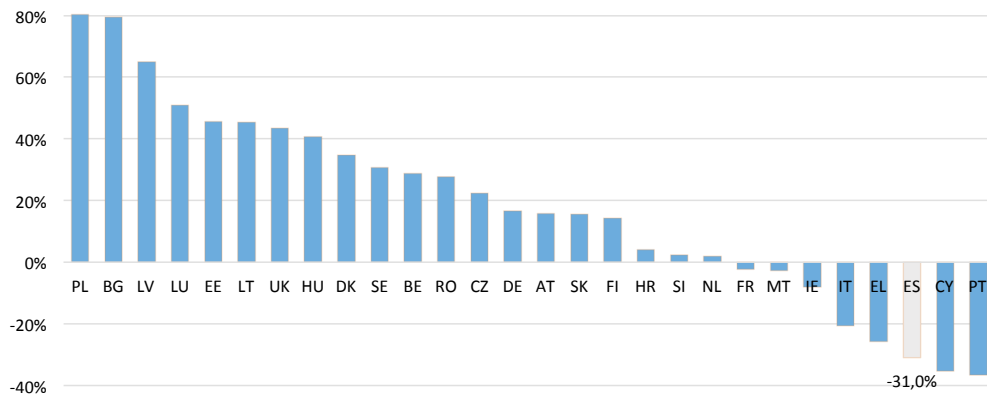
Ratio inversor 16/17 (izq) vs población (drcha)



### Inversión pública total en 2016/2017 en 10<sup>9</sup> euros

Fuente: *European Economic Forecast Winter 2016*

### Variación en % ratio inversor 95/15 vs 16/17



# 2016 Previsiones

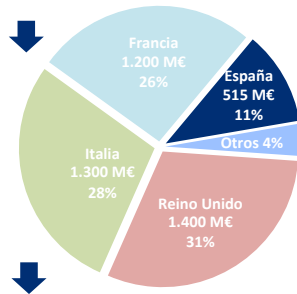
## 3. Coyuntura europea para la inversión pública

Fondo Europeo de Inversiones Estratégicas. Situación actual

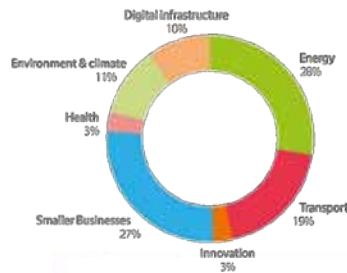
(febrero 2016)



Volumen financiación BEI/FEIE en proyectos de infraestructuras e innovación



Febrero 2016 EFSI financing by sector



Some 145 transactions in 22 of 28 countries

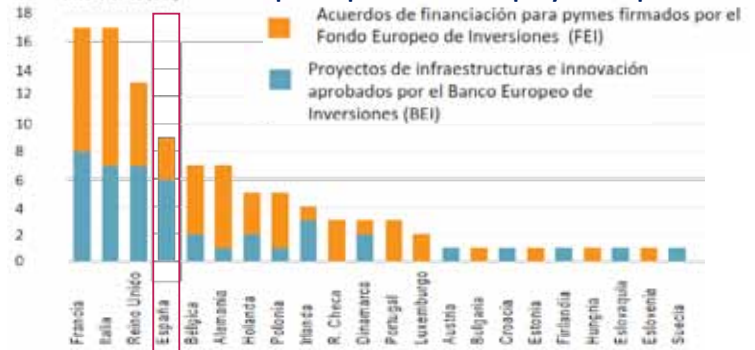


España ha presentado 6 proyectos de infraestructuras e innovación:

- Grifols Bioscience R&D, 100 M€,
- Redexis Gas, Transmission & Distribution, 160 M€,
- Abengoa RD&I, 50 M€,
- Puertos del Estado (road and rail access to ports), 105 M€,
- Balearia Green shipping, 125 M€,
- Fondico Risk - sharing loan to finance transport, energy and social infrastructure, 50 M€.

Fuente: Comisión Europea

Clasificación de países por número de proyectos aprobados

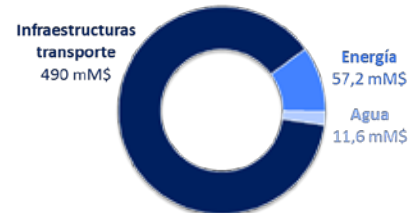


# 2016 Previsiones

## 4. Coyuntura global para la inversión pública

### Top 100 global inversión proyectos estratégicos de infraestructuras en curso

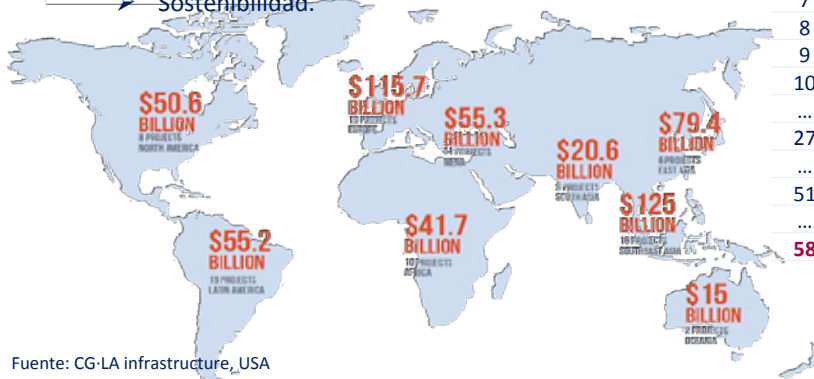
- España 15ª economía del mundo figura en el puesto 58,
- 558.800 millones de dólares en 100 proyectos estratégicos distribuidos en 70 países:
  - 88% en infraestructuras de transporte,
  - 10% en infraestructuras de energía,
  - 2% en infraestructuras de agua.
- Clasificación realizada en base a criterios de:
  - competitividad,
  - productividad,
  - creación de empleo potencial,
  - Sostenibilidad.



### Ranking países por valor total de proyectos

Posic.	País	Valor (Millones USA\$)			nº proy.
		total	fase A	fase B	
1	Reino Unido	57.700	27.700	30.000	4
2	EE. UU.	40.600	38.500	2.100	5
3	China	39.510	37.450	2.060	4
4	Vietnam	38.000	38.000	0	2
5	Japón	37.500	0	37.500	1
6	Indonesia	31.200	3.500	27.700	3
7	Singapur	28.300	26.500	1.800	3
8	Francia	28.050	27.600	450	3
9	Egipto	25.100	21.500	3.600	3
10	Omán	21.600	15.600	6.000	2
...	...	...	...	...	...
27	Alemania	3.500	0	3.500	1
...	...	...	...	...	...
51	Italia	667	0	667	1
...	...	...	...	...	...
<b>58</b>	<b>España</b>	<b>370</b>	<b>370</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Total</b>		<b>373.802</b>	<b>185.006</b>	<b>558.808</b>	<b>100</b>

Fase A: Planificación, estudio de viabilidad y diseño  
 Fase B: Pre construcción, Licitación y Contratación



Fuente: CG-LA infrastructure, USA

