

Diagnóstico y propuestas para una adecuada planificación de infraestructuras en España



Armando Ortuño Padilla

Doctor ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y licenciado en Economía

Miembro del Comité de Infraestructuras (CICCP) y Profesor de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad de Alicante

Resumen

La escasez de recursos públicos y la necesidad cada vez mayor de una asignación eficiente de éstos, ha provocado un creciente interés sobre las inversiones que mayor repercusión pueden tener sobre el desarrollo socioeconómico español. Concretamente, sobre la inversión en infraestructuras, diversos indicadores muestran que no ha sido homogénea durante los últimos años de modo que, en algunos casos, su dotación relativa se encuentra por encima de la media de los países más avanzados del mundo mientras que, en otros, claramente se encuentra por debajo.

Son de diferente naturaleza los errores que se han sucedido durante los últimos años ligados a la inversión en infraestructuras: desde una notable falta de planificación y compromiso político en el largo plazo, a una legislación que paulatinamente tiende a reducir las garantías mínimas para los inversores o las deficiencias en las estimaciones recogidas en los estudios técnicos.

Con todo ello, en este artículo se proponen una serie de medidas encaminadas a garantizar una planificación de largo plazo y una inversión sostenida en infraestructuras basada en la justificación de su rentabilidad social.

Palabras clave

Inversión, infraestructuras, desarrollo, planificación, rentabilidad

Abstract

The lack of public funds and the ever-increasing need for a more efficient allocation of the same has led to a growing interest regarding those investments with greater repercussions for the socio-economic development of the country. In this regard, different indicators show that investment in infrastructure has not remained constant over recent years and in some instances, the relative funding for infrastructure has been well above the average of the most advanced countries in the world, while in others, it has clearly lagged behind.

However, varying errors have befallen infrastructure investment over recent years, ranging from a clear lack of planning and long-term political commitment, to a legislation that has gradually tended to reduce the minimum guarantees for investors, or deficiencies in the estimates established by technical studies.

Under this scenario, the article proposes a series of measures aimed at guaranteeing long-term planning and sustainable investment in infrastructure based on the justification of their social benefits.

Keywords

Investment, infrastructure, development, planning, social benefit

1. Introducción

La inversión en infraestructuras durante las últimas décadas en España ha sido un pilar fundamental para el desarrollo económico nacional. Además de ser uno de los sectores productivos que moviliza un mayor número de puestos de trabajo, posee un gran valor estratégico para sectores clave en la economía española favoreciendo la cohesión territorial y el bienestar de los ciudadanos.

Sin embargo, aunque la mejora de las infraestructuras ocupa un lugar muy relevante en el aumento de la competitividad del país, no es la única variable responsable de este factor tal y como señala el informe “The Global Competitiveness Report 2015-2016”. Así, en la evaluación realizada para España, aparece la dotación de infraestructuras con unos resultados superiores a la media resultante de las economías más avanzadas del mundo, a diferencia de lo que ocurre

en la mayoría de las restantes variables, en que España se encuentra en un nivel inferior.

En este Informe, en la variable de dotación de infraestructuras se valora la calidad actual de las carreteras, líneas de ferrocarril, puertos, aeropuertos, suministro eléctrico y telecomunicaciones. En los primeros cuatro aspectos relacionados, las calificaciones son muy elevadas, sobre todo en el caso del ferrocarril, superado únicamente por algunos países como Francia, Países Bajos o Suiza. Sin embargo, en otros como la calidad del suministro eléctrico o las telecomunicaciones, las calificaciones son ligeramente inferiores a los países de su entorno, siendo necesarias inversiones para revertir la situación de aislamiento energético con Europa: España cuenta con menos del 5% de interconexión eléctrica y con la menor interconexión gasista con Europa pese a encontrarse en una posición privilegiada para ser la

puerta de acceso del gas procedente del norte de África hacia Europa (SEOPAN, 2015).

Estos resultados indican que ha habido un aprovechamiento presupuestario bastante acertado, en líneas generales, de las subvenciones europeas de fondos para inversión en infraestructuras, mientras las hubo. No obstante, como se verá más adelante, si entramos en más detalles, advertiremos que la política de infraestructuras en España ha adolecido de un plan riguroso en que se hayan valorado social y financieramente los proyectos y en consecuencia, se hayan establecido prioridades de inversión.

Por otra parte, la casi aceptable foto, antes descrita, del estado de nuestras infraestructuras, con motivo de la crisis iniciada en 2007, tiene graves amenazas de estar seriamente deteriorándose. Por una parte, la brutal caída de las partidas presupuestarias para inversión en infraestructuras, con las consecuencia de la práctica desaparición del sector en España, y por otra el casi abandono, durante estos años, de la imprescindible tarea de la conservación de las infraestructuras que tenemos.

2. Los principales problemas de la política de infraestructuras en España

En este epígrafe se han sintetizado en tres grandes grupos los problemas que han afectado a la política de infraestructuras en España: la falta de planificación en el largo plazo, un marco legal inestable y que no favorece la inversión privada y errores en los estudios técnicos.

2.1. La falta planificación en el largo plazo

Por su importancia, en primer lugar se cita el problema de la ausencia de planificación y compromiso en la continuidad de las inversiones o prioridad en los proyectos. Con esta idea, se pretende exponer que no ha existido en las últimas décadas un consenso sobre cuáles eran las principales deficiencias en el ámbito de las infraestructuras y, en consecuencia, sobre sus prioridades y soluciones. Como ejemplos más significativos se podrían citar:

- El “problema del agua”: a comienzos del siglo XXI se aprobó un Plan Hidrológico Nacional que contemplaba como medida estrella el trasvase del Ebro hacia el Sureste español, el cual fue derogado nada más iniciarse la siguiente legislatura con un cambio de signo político. En ese momento se apostó claramente por las desaladoras (Programa A.G.U.A.). Pero, lo que es más grave, doce años después de ese cambio radical



Fig. 1. Competitividad de la economía española respecto de los países más avanzados en 2014.

Fuente: The Global Competitiveness Report 2015-2016



de posición todavía no existe un acuerdo sobre la solución al problema del agua y ya se observan disensiones entre los distintos partidos sobre los recientes Memorándum del Tajo-Segura o el Plan Hidrológico del Ebro. Por el contrario, hay un acuerdo general sobre la necesidad de realizar inversiones para depuración de las aguas residuales.

- Igualmente se han apreciado posiciones muy diferentes de los partidos políticos acerca de una infraestructura de tanto calado como el ferrocarril de alta velocidad, en que España se ha situado como el segundo país del mundo en términos de kilómetros ejecutados: acabar las inversiones en marcha, paralizarlas, etc.

- En el sector de las energías renovables se ha pasado de una política de hace una década de apoyo masivo al desarrollo de éstas, a otra más reciente en que se ha legislado incluso con carácter retroactivo respecto de los rendimientos económicos de las instalaciones. Tampoco existe consenso respecto del futuro de la energía nuclear en España.

No es objeto de este artículo analizar y manifestarse sobre bondad de unas u otras soluciones, pero sí ahondar en la idea de que tanto la planificación como la puesta en marcha de infraestructuras deben entenderse como un elemento clave del futuro de nuestra sociedad que no debe cuestionarse cada cuatro años.

La construcción de las infraestructuras planificadas está íntimamente ligada a la disponibilidad de recursos econó-

micos para su ejecución, bien a través de los presupuestos generales bien mediante colaboraciones público-privadas. En cualquier caso no debe olvidarse, a la hora de establecer la concreción temporal de la planificación, que previamente han de reservarse los recursos económicos necesarios para asegurar que las infraestructuras que ya están construidas van a seguir manteniendo la misma funcionalidad del día de su puesta en servicio a través de una adecuada y sistemática conservación.

2.2. Un marco legal inestable y que no favorece la inversión privada

Si importante es una adecuada planificación de infraestructuras y compromiso político a largo plazo, no lo es menos un marco regulatorio que favorezca la inversión y, ante la escasez de recursos públicos, los movilice desde el sector privado. Concretamente, uno de los grandes motores que favorecen la inversión en un país es, sin ningún lugar a dudas, la colaboración público-privada como se ha demostrado tanto nacional como internacionalmente.

En España, con el antecedente de la buena experiencia de los proyectos en colaboración público-privada desarrollados en la década de los setenta, en la de los noventa se empezó de nuevo a optar con éxito por esta colaboración público-privada, y a principios del milenio se hizo ya decididamente. Todo ello dio sus frutos en proyectos socialmente rentables que no habrían visto la luz sin esa fórmula. Sin embargo esta colaboración ha sido puesta en entredicho por el fracaso que han supuesto algunos otros proyectos.



Sin duda, máximo exponente de este fracaso han sido las Autopistas de peaje conocidas como “Las Radiales”. Los concesionarios de estas Autopistas de peaje se encuentran en concurso, las entidades financieras no han cobrado los créditos que han aportado para su financiación y el Estado se ve obligado a responder a través de la Responsabilidad Patrimonial de la Administración (RPA) por la situación creada. Si las concesionarias de estas Autopistas entran en liquidación, el Estado se verá obligado a rescatar la concesión y responder económicamente por la diferencia entre el valor de la concesión y la amortización realizada. Esto supone la aportación de una cantidad ingente de recursos públicos -se estiman más de 4.000 M€ (Gutiérrez de Vera y Ortuño, 2015)- que, sin duda, no parece lo más deseable.

Pero se ha de reflexionar acerca de los motivos de esta situación (más adelante se citan algunos de ellos) pues parece deducirse que nuestro legislador ha considerado que el problema de “Las Radiales” se halla en la existencia de la RPA. Es decir, si se elimina la RPA el Estado no debe responder en caso de fracaso del proyecto y todo queda a riesgo y ventura del concesionario. Así la reciente Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, introduce un nuevo modelo de RPA que limita seriamente los supuestos en los que se accionaría. El nuevo régimen de la RPA no permite predecir ab initio cuál puede ser su importe a fecha de resolución de la concesión y, por tanto, el valor del derecho real de prenda otorgado sobre la

RPA a favor de las entidades financieras ya que dependerá esencialmente de:

- en qué momento de la vida de la concesión se insta su resolución por la Administración concedente o por la concesionaria;
- si las causas que motivan la resolución se consideran imputables o no a la Administración (incluyendo entre estas últimas el concurso de acreedores de la concesionaria);
- la valoración de la concesión a la fecha de resolución por referencia a unos tipos de subasta o licitación que se determinan en función de los flujos de caja que sean futuros en la fecha de resolución, dependiendo del tiempo que reste de concesión en ese momento, y calculados como media aritmética de los flujos de caja “pasados” hasta esa fecha, cuando es sobradamente conocido que los mayores ingresos se generan durante los últimos años de concesión, en su estado de madurez;
- un tipo de descuento que depende del interés de las obligaciones del Estado a 10 años, según los últimos datos de rendimiento de estas obligaciones del Estado que sean públicos a la fecha de resolución (dato no predecible) y que, además, puede ser objeto de modificación (incluyendo el diferencial de 300 pbs) por decisión del Gobierno, con el único requisito de haber obtenido un informe de la Oficina Nacional de Evaluación (pendiente de ser creada en el plazo de 6 meses desde la entrada en vigor de la Ley 40/2015);

- la concurrencia de postores a la subasta, en primera o segunda convocatoria, o si la subasta quedase finalmente desierta, y en dicho caso si la concesionaria o acreedores que representen más del 5% del pasivo exigible pueden presentar a un comprador dispuesto a pagar el tipo de la segunda subasta.

Es de esperar que estas condiciones compliquen enormemente la llegada de inversores privados y/o aumenten el precio de la financiación por los siguientes motivos:

En la financiación de proyectos de infraestructuras que se llevan a cabo a través de la concesión administrativa tanto en la construcción como en la gestión es habitual la creación de empresas cuyo único objeto social es, precisamente, la construcción y explotación de la misma. Detrás de esta empresa se encuentran otras empresas que poseen la experiencia y los recursos. Puesto que los recursos que poseen no son suficientes para afrontar el proyecto en su conjunto, se acude a la financiación bancaria. En este punto, la financiación bancaria trata de obtener las mayores garantías posibles que permitan resarcir su crédito en caso de que, finalmente, el proyecto no obtenga los resultados esperados. Es evidente que una de las garantías más apreciadas por los financiadores es la que ha venido suponiendo la RPA, como garantía estatal en caso de fracaso del proyecto. Por tanto, el beneficiario de esta RPA, al menos en principio, es el financiador del proyecto. Pues bien, la reforma normativa, con la limitación de casos en los que se activa esta RPA y con la disminución de su importe en caso de activarse, pretende solucionar el problema desequilibrando la relación público-privada desde dos puntos de vista:

- La RPA de la Administración que ya ha sido devengada en algunos casos, está siendo objeto de innumerables trabas y problemas a la hora de afrontarla por parte de la Administración. Concretamente en el caso de “Las Radiales”, se han hecho propuestas por parte de la Administración con importantísimas quitas. Esta situación genera desconfianza en el sector financiero, sobre todo en el inversor extranjero, porque manifiesta uno de los grandes miedos de cualquier inversor, la inseguridad jurídica.

- La reforma restringe tanto el nacimiento de la RPA como su importe. Por lo que si se une la inseguridad jurídica que está suponiendo el hecho de no responder por lo comprometido junto con una legislación restrictiva cuya entrada en vigor prácticamente elimina esta garantía, supondrá, sin duda, el recelo para la financiación de nuevos proyectos.

Afrontar este problema desde el punto de vista de que la Administración debe limitar los casos en los que debe responder, es olvidar que si la concesión hubiera sido sostenible, jamás se habría dado esta RPA, el concesionario habría obtenido beneficios, los financiadores habrían cobrado sus créditos y la sociedad se habría beneficiado, realmente, de una infraestructura necesaria.

Esta interpretación de lo ocurrido con “Las Radiales” ha consistido en responsabilizar a una legislación que en términos generales ha funcionado bien en España, a la vez que obviar los errores técnicos de la fase de planificación como se verá más adelante. Es decir, se ha hecho un equivocado diagnóstico que ha derivado en un cambio normativo que se considera muy perjudicial para la consolidación de la imprescindible Colaboración Público-Privada.

2.3 Errores en los estudios técnicos

Además de las cuestiones políticas y normativas, el otro problema con carácter general suscitado durante las últimas décadas se refiere a los errores en los estudios técnicos, lo que ha generado la puesta en servicio de un numeroso grupo de infraestructuras infrutilizadas desatendiendo otras prioritarias.

Como ejemplo de ello, se citaba el caso de “Las Radiales” y la más que probable aportación de considerables recursos públicos. Entre otras circunstancias que han propiciado el fracaso, como el espectacular incremento en el coste de las expropiaciones - 2.217 M€ frente a 387 M€ iniciales - (SEOPAN, 2014), se ha de mencionar la escasa demanda de tráfico real respecto a las estimaciones iniciales llevadas a cabo tanto por el Ministerio de Fomento como por las empresas concesionarias: en el caso de las previsiones del Ministerio, en el primer año de puesta en servicio y antes de la crisis, las desviaciones oscilaron entre un 23%, caso de la Autopista Alicante-Cartagena, y un 82% Madrid-Toledo (Albalade y otros, 2015).

Otros casos significativos de deficiente planificación han aparecido en los transportes ferroviario y aéreo. En el caso del ferrocarril, las enormes desigualdades en inversión entre la alta velocidad y la red convencional han anquilosado la modernización de la red convencional y el transporte ferroviario de mercancías, limitando la posibilidad de atraer viajeros y mercancías desde la carretera que habría favorecido la movilidad diaria de los ciudadanos y la carga en un modo de transporte más seguro y limpio. También en el

transporte aéreo se han cometido errores de planificación importantes, y en ocasiones muy graves nuevamente por la mínima demanda de pasajeros, casos de los Aeropuertos de Castellón, Ciudad Real, Lérida o Corvera (Murcia).

Por último, es importante recalcar el problema del deterioro de las infraestructuras existentes, incluso las de tipología hidráulica, por la falta de recursos económicos destinados a la conservación, lo que generará en un futuro, si no se toman las medidas adecuadas, unos costes de rehabilitación muy superiores a los actualmente necesarios para el mantenimiento de infraestructuras. Como ejemplo, en 2014 y en el transporte por carretera, se cuantificaban las necesidades de inversión para la rehabilitación de las carreteras en servicio en 6.200 M€, acumulando el estado de los pavimentos el 94% de ese déficit, que se ha incrementado en el periodo 2011-2013 en un 20% (AEC, 2014).

3. Propuestas para garantizar una política adecuada de infraestructuras

El Comité de Infraestructuras del CICCOP ha realizado recientemente un informe en el que expresa una serie de propuestas con el objetivo de mejorar el alcance del PITVI y dar respuesta a los problemas descritos (CICCOP, 2014). Las ideas principales podrían sintetizarse en las siguientes:

3.1. Sostenibilidad de las inversiones.

Para intentar paliar los giros constantes en la política de infraestructuras y garantizar un mínimo de inversión, se han de crear mecanismos que establezcan cuáles son los objetivos básicos a afrontar en los próximos años. Para ello, han surgido nobles propuestas desde el Ministerio de Fomento como el PEIT o el PITVI, que han tratado de establecer prioridades en las infraestructuras a realizar y en las formas de afrontarlas. Sin embargo, la carencia de carácter normativo, los ha convertido más en un deseo que en una verdadera línea a seguir.

Por ello, se cree necesario que se firmen Pactos de Estado en materia de infraestructuras (como el Pacto de Toledo sobre las pensiones) que señalen cuáles de ellas son prioritarias en los próximos años y cuál va a ser el modelo elegido para llevarlas a cabo.

El objetivo será evitar que un determinado cambio de actores políticos provoque la renuncia a proyectos imprescindibles y fomente otros cuya pertinencia queda en entredicho. Con este Pacto de Estado, el cambio gubernativo únicamente influirá en la prioridad con la que se afronten los proyectos

que se hayan determinado. Sólo así se conseguirá la seguridad jurídica reclamada, que se termine con la politización de las infraestructuras, se garantice un mínimo de inversión sostenida y que éstas se conviertan en un elemento cuyo único fin sea la satisfacción del interés general.

3.2. Seguridad jurídica.

Con objeto de dotar de recursos estos proyectos calificados como imprescindibles y, dentro de los mismos, los prioritarios, se ha de contar con la participación de la financiación privada que necesariamente precisa de un ámbito normativo que le garantice seguridad jurídica en el largo plazo.

Por ello, es cuestionable el sistema que propone la legislación recientemente aprobada, en concreto, la Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público que ha aumentado las causas de resolución de la concesión imputables al concesionario, entre otras muchas disposiciones que han desequilibrado las relaciones público-privado. De este modo, la legislación debería favorecer que se prestara más atención en el origen y sostenibilidad financiera del proyecto en el largo plazo. Así, la parte pública y privada del proyecto deben tener seguridad en que el proyecto que afrontan es exactamente el que se debe afrontar y como se debe afrontar. Por ello, sí se valora como acertada la creación de la Oficina Nacional de Evaluación puesto que pone el énfasis en la valoración del proyecto desde el inicio en cuanto a su sostenibilidad futura.

Esta Oficina Nacional de Evaluación (ONE) aparece en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. Concretamente, figura en su Disposición adicional Novena, que introduce la Disposición Adicional trigésimo sexta en el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre. La Oficina Nacional de Evaluación surge, además, como respuesta al cambio de concepto de estabilidad: la estabilidad legal vigente hasta la aprobación de la Ley 40/2015 que hace referencia a lograr la estabilidad financiera en el momento de la concesión de la operación, en presente, es sustituida por el concepto sostenibilidad financiera que hace referencia a lograr que el contrato sea sostenible no sólo en el momento presente sino también en el futuro.

No obstante, la creación de la ONE depende de una Orden Ministerial que deberá publicarse en un periodo de seis meses desde la aprobación de la Ley, es decir, como máximo el 1 de marzo de 2016 (Disposición Final decimotercera Ley 40/2012),



que aprobará finalmente su composición y puesta en marcha de manera que, con anterioridad a las elecciones generales, estaba previsto que entrara en funcionamiento en abril de 2016.

La ONE tendrá como finalidad analizar la sostenibilidad financiera de los contratos de concesión de obras y de servicios públicos, elaborando informes con carácter previo a la licitación de esos contratos a celebrar por los poderes adjudicadores dependientes de la Administración General del Estado y de las Corporaciones Locales.

Los informes se basarán en el análisis de la “rentabilidad del proyecto obtenida en función del valor de la inversión, las ayudas otorgadas, los flujos de caja esperados y la tasa de descuento establecida” evaluando si es “razonable en atención al riesgo de demanda que asuma el concesionario”.

En la actualidad, se está estudiando la posibilidad de crear un Comité Consultivo en el que intervenga el sector privado (empresariado y bancos) para analizar los Informes. En realidad, se considera que esta posibilidad es de un máximo interés y debería ser la pieza clave de la ONE a modo de que pudiera convertirse en un Foro de Colaboración Público-Privada.

3.3. El análisis coste-beneficio.

Con objeto de que los estudios para la priorización de inversiones sean lo más rigurosos posible, se hace imprescindible acudir a técnicas que facilitan introducción de elementos

objetivos para la toma de decisiones. Entre ellas, destaca el Análisis Coste-Beneficio (ACB) ya que ha sido el elegido por la Comisión Europea para la evaluación de inversiones.

El ACB es una herramienta analítica diseñada para estimar las potenciales ventajas y desventajas económicas de una posible inversión evaluando los costes y beneficios futuros asociados para cuantificar el cambio en el bienestar atribuible a dicho proyecto. En el ámbito de las inversiones en proyectos de infraestructuras, el ACB facilita la asignación eficiente de recursos, asignándose a aquellas infraestructuras que reporten los mayores beneficios posibles bajo el punto de vista financiero y económico, lo cual se detalla a continuación.

El análisis financiero permite obtener los indicadores de rendimiento financiero -empresarial- del proyecto, como el Valor Actualizado Neto (VAN) financiero o la tasa de retorno financiera. Para ello se aplica el método de flujo de fondos descontados, en el que se incluyen los flujos de caja entrantes y salientes como costes de construcción, mantenimiento, operación, ingresos o el valor residual a precios de mercado – sin tener en cuenta la depreciación, costes de amortización, reservas para contingencia y otros aspectos similares –. Estos flujos de caja deben realizarse a precios constantes, utilizando los precios fijados en el año base, y debe aplicarse una tasa de descuento financiera que refleje apropiadamente el coste de oportunidad del capital.

Por su parte, el análisis económico -social- debe llevarse a cabo con el objetivo de evaluar la contribución de un proyecto al bienestar social, y para ello se introduce el uso de precios sociales – también llamados precios sombra – que reflejen el coste de oportunidad de bienes y servicios, corrigiendo las posibles distorsiones presentes en los precios de mercado y las externalidades que genera el proyecto. Utilizando como base de cálculo los flujos de caja futuros realizados en el análisis financiero y ajustando los precios de mercado a partir de los factores de corrección a precios sociales, se obtienen los indicadores de rendimiento económico del proyecto, como el VAN económico – o social –, la tasa de retorno económica o la ratio beneficio/coste. Debe aplicarse una tasa de descuento social en el análisis económico diferente de la aplicada en el análisis financiero, pues debe reflejar la perspectiva social en relación a la valoración de costes y beneficios futuros.

Aplicando esta herramienta analítica a las alternativas de proyectos de inversión es posible analizar y comparar los diferentes indicadores de rendimiento financiero y económico para seleccionar aquellos que arrojen mejores resultados. De esta manera, los limitados recursos disponibles se invertirán en los proyectos de infraestructuras que mayor rentabilidad alcancen.

4. Conclusiones

El diagnóstico de la política de infraestructuras en España durante las últimas décadas revela como uno de los grandes problemas la existencia de cambios radicales sobre la cuantía de las inversiones y proyectos a ejecutar. Para paliar esta situación, se propone la aprobación de Pactos de Estado o el instrumento que se estime oportuno que suponga la fijación de objetivos de infraestructuras, al menos, para una década, así como las inversiones mínimas a realizar incluyendo su conservación y el modelo para afrontar dichos proyectos, quedando para el ámbito meramente político la priorización de unos sobre otros.

Otro de los grandes problemas detectados es la propensión normativa a desequilibrar el ámbito de colaboración público-privada trasladando el mayor riesgo al ámbito privado. Esto podría entenderse que colaboraría en responsabilizar al sector privado a la hora de financiar proyectos. Sin embargo, desde estas líneas, se defiende que la Ley debería contribuir a generar mayor responsabilidad en la Administración pero desde la óptica de que ha de generar proyectos sostenibles social y financieramente evaluándolos a través de herramien-

tas como el Análisis Coste-Beneficio. No se puede olvidar que es la Administración quien promueve el proyecto que el sector privado decide o no afrontar y financiar.

Se ha de concluir al respecto que se prefiere el triángulo de relación: proyecto sostenible-concesionaria con rentabilidad-financiador con garantía, frente al proyecto dudoso-concesionario poco responsable-financiador sin garantías. Se ha de apostar por el primer triángulo que entendemos capaz de atraer más inversión privada, nuevas infraestructuras sostenibles y beneficio para la sociedad. Por ello, se ha de insistir más en propuestas como la Oficina Nacional de Evaluación para que actúe como Foro de Colaboración Público-Privada y menos en aquellas que desincentiven al inversor privado como se espera de la reciente legislación aprobada. **ROP**

Referencias

- Albalate, D., Bel, G. y Bel-Piñana, P. (2015). Tropezando dos veces con la misma piedra: quiebra de autopistas de peaje y costes para contribuyentes y usuarios. *Revista de Economía Aplicada*, pp. 1-22.
- ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA (2014). Nota de Prensa de 10 de abril de 2014. Estudio sobre Necesidades de Inversión en Conservación.
- COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS (2014). El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y el PITVI.
- Gutiérrez de Vera, F., Ortuño Padilla, A., (2015). Las radiales. Una oportunidad. *Revista de Obras Públicas*, Nº 3571, pp. 53-56.
- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público. «BOE» núm. 236, de 2 de octubre de 2015.
- SEOPAN (2014). Infraestructuras: consideraciones, desafíos y previsiones. (<http://www.seopan.es/ficheros/78dca4655dd3d2712afe159a86ed89a5.pdf>)
- SEOPAN (2015). “Áreas prioritarias para una inversión sostenida en infraestructuras en España” y “Contribución de las infraestructuras al desarrollo económico y social de España. A. T. Kearney.
- WORLD ECONOMIC FORUM (2015). The Global Competitiveness Report 2015 – 2016.