



CORTES GENERALES  
**DIARIO DE SESIONES DEL  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

**COMISIONES**

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 357

Pág. 1

**FOMENTO**

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE**

Sesión núm. 17

celebrada el jueves 28 de septiembre de 2017

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

**Comparecencias. Por acuerdo de la Comisión de Fomento:**

- Del señor Núñez Sánchez, presidente de la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (SEOPAN), para presentar informes elaborados por la asociación. (Número de expediente 219/000813) ..... 2
- Del señor Fereres Castiel, presidente de la Real Academia de Ingeniería, para presentar su actividad. (Número de expediente 219/000814) ..... 19

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 2

Transcripción literal al no ser posible la presencia ni corrección por parte del personal del Departamento del «Diario de Sesiones».

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

**COMPARENCIAS. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE FOMENTO:**

— **DEL SEÑOR NÚÑEZ SÁNCHEZ, PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE EMPRESAS CONSTRUCTORAS Y CONCESIONARIAS DE INFRAESTRUCTURAS (SEOPAN).** (Número de expediente 219/000813).

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías. Vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Fomento que convocamos con el objeto de recibir a dos comparecientes.

Comenzamos con la de don Julián Núñez Sánchez, al que doy la bienvenida, le agradezco muchísimo la deferencia de estar con nosotros. Es un auténtico honor recibirle por su condición personal, pero también por la organización empresarial a la que representa. Y tenemos también que agradecerle que ya en otras ocasiones que esta Cámara le ha llamado ha venido a colaborar. Estoy recordando, por ejemplo, la Subcomisión para el estudio y análisis del sistema ferroviario español, en la que se hicieron unas aportaciones muy interesantes desde su organización.

Les hago una semblanza de nuestro compareciente, don Julián Núñez Sánchez. Es presidente de SEOPAN, que es la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras; es presidente de ASECAP, que es una asociación europea de autopistas de peaje, de puentes y de túneles; es también presidente de la Comisión de Concesiones y Servicios de la CEOE; es vicepresidente de la Comisión de Relaciones Internacionales de esta misma organización; es presidente de la Agrupación Nacional de Constructores; vicepresidente de la Confederación Nacional de la Construcción, vocal de la Junta Directiva de la CEOE, miembro del Consejo de la Fundación Laboral de la Construcción, miembro de la Asociación Española de la Carretera, y miembro del Consejo Directivo de la IBTTA, que es una organización internacional de puentes y túneles. Y seguro que algo más que yo no soy capaz de discernir.

En fin, es una persona que tiene un amplio conocimiento del sector de la construcción y que ha trabajado en el sector puesto que su formación es de la de ingeniero de caminos, canales y puertos por la Universidad Politécnica de Madrid y además tiene un máster, un MBA del prestigioso Instituto de Empresas.

Así que, sin más dilación, reiterando la bienvenida, tienes la palabra, Juan.

El señor **NUÑEZ SÁNCHEZ** (Presidente de la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras, SEOPAN): Muchas gracias, presidente, querido Celso. El honor es recíproco. Quería agradecer a todos los diputadas y diputados el hecho de que nuestra organización y su presidente comparezcan ante esta Comisión. Es el mayor de los honores que podemos tener. Y además creo que es una oportunidad inmejorable para poder trasladarles, transmitirles la visión que una parte de la sociedad civil, a la que representan las empresas españolas que están integradas en nuestra organización, tiene sobre el estado de las infraestructuras en nuestro país.

Unos breves antecedentes: SEOPAN se fundó en el año 1957, es la asociación empresarial más antigua del sector; este año cumplimos nuestro sesenta aniversario y, desde su origen, han formado parte de la asociación las principales empresas españolas de infraestructuras. Actualmente nuestra organización cuenta con diez grupos empresariales asociados y 71 empresas, que son además líderes globales en construcción y gestión de infraestructuras públicas mediante contratos de concesión, con una producción anual cercana a los 80 000 millones de euros y proporcionando empleo a más de 450 000 personas.

Por lo tanto, agradeciendo nuevamente a las señoras y señores diputados su invitación para comparecer ante la Comisión, comienzo a desarrollar mi comparecencia.

La provisión eficiente de infraestructuras es uno de los aspectos más importantes de las políticas de desarrollo, especialmente en aquellos países en los que, como es el caso de España, se ha orientado parte de su crecimiento hacia el exterior, y ello a través fundamentalmente del turismo y de las exportaciones. Para la gran mayoría de los economistas la ausencia de una infraestructura adecuada constituye siempre un obstáculo de primer orden para la eficaz puesta en marcha de políticas de desarrollo y de crecimiento económico superiores a los promedios internacionales.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 3

Según un informe que presentamos en 2015 por la consultora norteamericana A.T. Kearney y que hemos facilitado a sus señorías (les hemos dejado una copia en la bancada), informe que además se ha basado en datos oficiales de reconocidos organismos como el INE, Eurostat, el Banco Mundial o el Fondo Monetario Internacional, la inversión pública en infraestructuras contribuye al desarrollo económico y social de un país en cuatro aspectos fundamentales.

En primer lugar, constituye un importante impulso económico al inducir mayor actividad en todos los sectores. Cada euro invertido en infraestructuras casi duplica su valor en actividad económica inducida (el 92 %) debido a su gran demanda de bienes y servicios. Y representa además, después del sector de la alimentación, el segundo sector en generación de empleo directo e indirecto, que en el caso de la construcción es 14 puestos de trabajo por cada millón de euros invertido. Las infraestructuras, además, son rentables fiscalmente: un euro invertido en infraestructuras permite al Estado recuperar casi la mitad (el 49 %) a través de 0,3 euros por concepto de IVA y otros impuestos, 0,1 euros a través de las prestaciones por desempleo y 0,09 euros a través de las cotizaciones sociales. Y, además, el sector de las infraestructuras es el sector de actividad económica que menor cuota de importaciones consume de la economía española (tan solo el 9 %), lo que redundará positivamente en nuestra industria nacional.

En segundo lugar, las infraestructuras juegan un papel primordial en la modernización e incremento de nuestra competitividad, constituyendo actualmente un potente motor para la salida de la crisis y la recuperación del empleo a través del impulso del turismo y las exportaciones. Como sus señorías conocen, este año recibiremos más de 83 millones de turistas internacionales, de los que el 83 % accederán a nuestro país a través de nuestra red de aeropuertos, haciendo posible que España se consolide como el tercer país más visitado del mundo tras Francia y Estados Unidos. Igualmente nuestra red portuaria nos ha permitido afianzarnos en el segundo puesto de la Unión Europea, tras Alemania, en cuota de exportaciones sobre el PIB.

En tercer lugar, las infraestructuras son claves para la vertebración y cohesión territorial. Dos buenos ejemplos de ello son el espectacular crecimiento del tráfico de pasajeros en nuestra red viaria, que como saben sus señorías es la más extensa de Europa, que ha crecido casi dos veces y media en los últimos diecinueve años, y nuestra red de alta velocidad ferroviaria, que ha sido capaz de reducir los tiempos de viaje entre nuestras principales ciudades en casi el 50 %.

Y el cuarto y último impacto de la inversión en infraestructuras es quizás el más importante: su contribución al bienestar social de los ciudadanos. Les citaré tres ejemplos: la movilidad urbana de las infraestructuras de metro en nuestras dos mayores ciudades, Madrid y Barcelona, creció un 43 % entre el año 1995 y 2012, la tasa de accidentalidad mortal en nuestra red viaria interurbana de alta capacidad se ha reducido un 76 % entre el año 1995 y 2016 y los costes externos del transporte de nuestra red ferroviaria de cercanías, que como ustedes conocen mueve más de 400 millones de pasajeros al año, se han reducido en 13000 millones de euros entre el año 1995 y 2013.

Garantizar la competitividad y el bienestar social de nuestro país es un objetivo irrenunciable, pero el cumplimiento de este objetivo requiere que asumamos un decidido compromiso con las infraestructuras que nuestro país necesita. Sin embargo, la consolidación fiscal de nuestras cuentas públicas ha supuesto un frenazo a la inversión pública, cuyo recorte durante los últimos siete años ha representado el 53 % del ajuste total realizado en el gasto público. Ello ha situado nuestro nivel de inversión pública en infraestructuras en niveles de hace 22 años, representando en 2016 el menor ratio de inversión sobre el PIB (el 1,9 %) de toda nuestra serie estadística.

Según nuestras estimaciones, de los 23400 millones de euros de volumen de inversión pública que realizamos en España el año pasado, en 2016, únicamente el 24 % se realizó en infraestructuras de transporte y de medio ambiente, lo que representa actualmente un volumen de inversión anual en el entorno de los 5500 millones de euros. Quiero con ello decirles que dentro de la componente de inversión pública hay otro tipo de inversión que también es inversión pública pero que se destina a otras tipologías de estructuras, como pueden ser el equipamiento público o la construcción de buques, defensa, innovación, etcétera.

En lo que se refiere al ámbito europeo estamos a la cola de la Unión Europea de los 27 en ratio inversor, tenemos el más bajo de toda la Unión, y continuamos invirtiendo apenas el 40 % de la media de las cuatro mayores economías europeas. Y si nos vamos al ámbito global, el *ranking* anual 2007-2017 de la consultora norteamericana CG/LA Infrastructure recoge los cien mayores proyectos estratégicos de infraestructuras que se encuentran en planificación y contratación en todo el mundo. Entre los diez primeros países, que concentran el 65 % de la inversión total de estos proyectos, figuran siete de las diez

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 4

mayores economías del mundo; España no figura en ese *ranking* del *top ten* y sí aparecemos en el listado con un único proyecto de 5000 millones de dólares, que es el corredor ferroviario del eje mediterráneo. Y esa es nuestra realidad, frente a países como Reino Unido, Francia, Alemania, Canadá, Suecia o Australia, por citar algunos cuyos planes estratégicos de infraestructuras totalizan más de un billón de euros.

De estos datos cabe concluir que nuestra inversión pública en infraestructuras es muy insuficiente y que es imprescindible y prioritario incrementarla si no queremos perder el tren del desarrollo y bienestar social. No podemos eludir esta responsabilidad, y para ello debemos fijar en primer lugar nuestras prioridades de inversión. Es por ello que en este sentido sería muy conveniente que en el Congreso, con la participación de todas las fuerzas políticas, se impulse un acuerdo nacional sobre infraestructuras, un acuerdo que sea ajeno al ciclo electoral y que permita acotar nuestra hoja de ruta de inversiones prioritarias con el fin de preservar e incrementar nuestra competitividad y bienestar social. Es una realidad que los tres grandes planes de infraestructuras aprobados en los últimos doce años no han servido para fijar un consenso sobre las prioridades de inversión que nuestro país necesita.

En España existe en algunos círculos la idea equivocada de que en materia de infraestructuras está todo hecho. Esto, en mi opinión es un grave error que, de generalizarse, puede conducir a nuestro país al inmovilismo y al retroceso económico. Es cierto que en determinadas infraestructuras de transporte, como en nuestra red de autovías, puertos, aeropuertos y alta velocidad ferroviaria, contamos con una extensa y moderna red que, aunque pendiente de completar, ha jugado y está jugando un papel determinante como acelerador de la salida de la crisis. Pero también es cierto que existen otras áreas de marcado carácter social y de mantenimiento del *stock* existente en las que somos muy deficitarios. En 2015 la consultora A.T. Kearney a la que me he referido antes identificó ocho áreas de inversión prioritarias en España, destacando entre otras las infraestructuras de transporte terrestre, las del ciclo integral del agua y las de medio ambiente o tratamiento de residuos, todas ellas de un alto contenido social.

Concretando estas carencias les presento hoy un primer informe que hemos denominado «Análisis de la inversión de infraestructuras prioritarias en España» que continúa precisamente la línea estratégica iniciada hace año y medio. Este informe, realizado junto a la empresa de ingeniería SENER durante 2016, contiene 814 infraestructuras prioritarias con un volumen de 103 778 millones de euros de inversión (con IVA) —en lo sucesivo todas las inversiones que les diga llevarán siempre el IVA incluido, lo digo para no repetirlo—; inversión que se distribuye en tres grandes áreas: transporte terrestre, ciclo integral del agua, y medio ambiente. Obviamente, este informe no pretende ni puede ser considerado un plan de infraestructuras, pero sí una muestra de un conjunto de necesidades a las que hacer frente en el corto y medio plazo, que deberían ser contempladas de forma prioritaria.

En lo que se refiere al ámbito de esta Comisión, el análisis recogido en el informe aborda las infraestructuras de transporte terrestre, centrándose en sus dos grandes tipologías: carreteras y ferrocarriles. En lo relativo al ámbito competencial, las actuaciones consideradas corresponden a la Administración General del Estado, a las comunidades autónomas y ciudades autónomas; no se han considerado actuaciones de ámbito municipal.

El criterio seguido para la selección y priorización de las actuaciones ha sido el siguiente: en primer lugar se han considerado solo actuaciones que se encuentran en cualquier estado de planificación comprendido entre la orden de estudio informativo y la redacción del proyecto de construcción. Para ello se ha utilizado, además de información interna de la empresa de ingeniería contratada, la contenida en los distintos planes de infraestructuras vigentes, así como la información facilitada por los departamentos de planificación de infraestructuras de varias comunidades autónomas.

En segundo lugar se ha tenido en cuenta, salvo casos excepcionales, un tamaño mínimo de proyecto de 50 millones de euros. Haber pretendido hacer un plan o una propuesta a un nivel de inversión inferior, ciertamente habría sido un trabajo difícilmente abarcable.

Y finalmente, a todas las actuaciones resultantes de los dos criterios anteriores se les ha sometido a un análisis coste-beneficio siguiendo la metodología contenida en la guía de inversiones de la Comisión Europea. Este análisis permite obtener la rentabilidad social de la infraestructura en términos económicos. Su metodología, que se explica muy detalladamente en el informe, se basa en el análisis en términos económicos de los costes, tanto los de inversión como los de operación y mantenimiento, y de los beneficios inducidos del proyecto, que básicamente en las infraestructuras de transporte terrestre son tres: el ahorro de tiempo de los usuarios, el ahorro de costes de producción en el mercado y el ahorro de costes externos. En lo relativo a las infraestructuras de transporte terrestre el informe recoge 272 actuaciones

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 5

de 85 245 millones de euros. Todas ellas —como decía— tienen sus expedientes en fase de planificación y/o en proyecto, siendo por tanto posible su ejecución en el periodo 2018-2021.

Se distribuyen en siete tipologías distintas de obras, según se indica en el cuadro siguiente que tienen todos ustedes: en vías interurbanas hay 135 actuaciones, con más de 24 000 millones de euros; en ferrocarril convencional —está en la página 9— 18 actuaciones, con más de 18 000 millones de euros; en ferrocarril de cercanías 29 actuaciones, con más de 15 000 millones de euros; en metro y tranvías 37 actuaciones, con 14 900 millones de euros; en vías urbanas 36 actuaciones, con más de 7 600 millones de euros; en alta velocidad ferroviaria 9 actuaciones, con más de 3 600 millones de euros; y en ferrocarril logístico 9 actuaciones, de prácticamente 700 millones de euros.

El informe recoge también distintos análisis de rentabilidad socioeconómica muy interesantes —y recomiendo su lectura— en las tipologías y actuaciones consideradas, que obviamente no voy a desarrollar. Únicamente me gustaría destacarles el elevado ratio beneficio-coste obtenido para las actuaciones de ferrocarril logístico (8,5, es decir, ocho veces y media superior al coste económico de la infraestructura), y el importante ahorro de tiempo diario de viaje por kilómetro de infraestructura para los usuarios de metro, que es de 236 horas diarias.

No voy a extenderme en detallar todas las actuaciones identificadas en el informe, y únicamente se destacan a continuación aquellas que han obtenido la mayor rentabilidad de cada una de las siete tipologías consideradas en el estudio. Las tienen sus señorías en las páginas 9 y 10 del resumen por tipologías, pero como yo creo que es conveniente, no voy a continuar desarrollándolas.

Como he indicado anteriormente, el informe se centra además en otras dos áreas de inversión prioritaria, como son las infraestructuras del ciclo integral del agua y el tratamiento de residuos urbanos, totalizando ambas 18 533 millones de euros. Aunque su ámbito es objeto de otra comisión del Congreso, la de Agricultura y Medio Ambiente, quizá les interese que les exponga de forma muy resumida el contenido y resultados del informe en este campo.

En estas dos áreas el criterio de priorización se ha centrado en el cumplimiento de la normativa y la legislación, tanto nacional como de las directivas europeas. En lo relativo a las infraestructuras del ciclo integral del agua se ha realizado un exhaustivo análisis de todas las medidas recogidas en los planes de cuenca aprobados a finales de la anterior legislatura. Sin embargo, nuestro informe se centra únicamente en el análisis del ciclo de planificación hidrológica correspondiente al periodo 2016-2021 en lo relativo a las medidas estructurales, que son aquellas actuaciones que requieren inversión, de presupuesto superior a 5 millones de euros. Utilizamos también un criterio de selección, porque en todo caso hacer un trabajo con el cien por cien de las actuaciones sería ciertamente inabordable. El informe realiza además una clasificación de las actuaciones de acuerdo a las directivas, cuantificando la representatividad de las definidas como básicas, es decir, las que son de obligado cumplimiento y ejecución y cuya inobservancia es susceptible de sanción por parte de la Comisión Europea.

Los resultados obtenidos concluyen la necesidad de invertir 12 014 millones de euros hasta 2021 en 506 actuaciones repartidas en 15 tipologías distintas de obras. Conviene indicarles que más del 70 % de esta inversión se concentra en tres tipologías específicas: actuaciones en depuración, actuaciones en regadío y actuaciones en conducciones de suministro.

El ámbito competencial de las actuaciones que deberán realizarse se reparten entre el Estado (con el 53 %), las comunidades autónomas (con el 30 %), administraciones locales (el 6 %), y otros organismos (el 10 %); y el 37 % de la inversión (4 518 millones de euros) es de naturaleza básica, correspondiendo al Estado el 61 % y a las comunidades autónomas el 20 %.

En lo relativo a las infraestructuras prioritarias de tratamiento de residuos municipales, su fundamento se centra también en el cumplimiento de la normativa y legislación nacional y europea. En torno al 24 % de los residuos sólidos urbanos generados en nuestro país anualmente, que equivale a más de 5 millones de toneladas de residuos, son vertidos directamente a vertedero sin tratamiento alguno, incumpliendo con ello la normativa. El informe que presentamos hoy cuantifica las inversiones a realizar para resolver este incumplimiento hasta el año 2020, resultando del análisis una necesidad de inversión de 1 078 millones de euros en plantas de tratamiento mecánico-biológico, para poder realizar el tratamiento de los millones de toneladas de residuos que actualmente van a vertido directo sin tratamiento; y otra inversión de 5 217 millones de euros en instalaciones de valorización energética, para valorizar anualmente los rechazos de 8,5 millones de toneladas de residuos.

Pero concluir nuestro trabajo con un mero catálogo de infraestructuras prioritarias carecería de sentido si no abordáramos cómo financiarlas preservando la sostenibilidad de nuestras inversiones, y es a ello a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 6

lo que me quiero ceñir a continuación. La recuperación de la economía española y salida de la crisis es inquestionable, y previsiblemente en 2018, e incluso puede que a finales de 2017, saldremos del expediente de déficit excesivo. Pero si bien es de esperar que los ingresos financieros se vayan recuperando progresivamente, el gasto público prioritario, lejos de reducirse, crecerá intensamente durante los próximos años.

Por un lado nuestros recursos financieros, a pesar de la notable mejoría económica vivida en los últimos años, son 30 000 millones de euros menos de los que teníamos nueve años antes, en 2007; y por otro, el gasto público en servicios prioritarios como la protección social, salud y educación consume 50 000 millones de euros más de nuestro PIB que en 2007.

Además, España mantiene retos y prioridades importantes en materia de gasto social que me gustaría resumirles en tres aspectos concretos que conocen muy bien. El primero es la tasa de desempleo, que aunque ha bajado de forma sustancial sigue siendo inaceptablemente alta. Será necesario, por tanto, seguir invirtiendo en políticas de protección al desempleo.

El segundo lo constituyen nuestras prestaciones públicas en educación y sanidad, cuyos actuales niveles de gasto son insuficientes, por lo que deberán también incrementarse en el futuro. Según datos de la Comisión Europea nuestro gasto público total por habitante en educación y salud en 2015 representó un 41 % y un 44 % respectivamente menos que el gasto medio de las cuatro mayores economías europeas.

Y el tercero, nuestro gasto en pensiones, que representará sin duda un porcentaje del PIB cada vez mayor, lo que previsiblemente requerirá financiar parte del déficit actual de la Seguridad Social con cargo al presupuesto público. Como sus señorías conocen bien, el fondo de reserva de la Seguridad Social, que llegó a representar el 6,2 % del PIB en 2011, se ha reducido hasta el 1,4 % del PIB a finales de 2016, con una reducción de casi 50 000 millones de euros en los últimos cinco años.

A ello se añade la necesidad de reducir el actual nivel de deuda pública. Además, no debemos descartar un incremento del coste de financiación por la eventual retirada de las medidas de estímulo del Banco Central Europeo. Es por ello que todas estas circunstancias nos conducen a la conclusión, siendo realistas, de que en los próximos años no podremos financiar con cargo al presupuesto público las inversiones prioritarias que nuestro país necesita.

Pero estos factores y la necesidad de contener el déficit público no pueden servir de excusa para eludir nuestro compromiso. España no puede permanecer pasiva ante la falta de recursos presupuestarios suficientes, pues la reindustrialización y modernización del país son objetivos prioritarios para preservar el desarrollo, la competitividad y el bienestar de los españoles. Es necesario plantearse otras formas de financiación como la colaboración público-privada.

Afrontar esta realidad económica requiere por tanto revisar nuestro modelo de financiación de infraestructuras, y es la razón de que les presente hoy el segundo informe, que hemos denominado «Hacia un modelo eficiente de colaboración público-privada». Este trabajo, realizado durante 2016 junto a las firmas Deloitte y Uría Menéndez, se centra precisamente en el fomento del modelo de concesión, que les recuerdo que no altera la titularidad pública de nuestras infraestructuras. No se trata de privatizar nada. Este modelo permite anticipar y diferir en el tiempo nuestras inversiones minimizando la captación de recursos públicos y su impacto en el déficit público. Es un modelo mucho más equitativo y equilibrado para la generación de españoles que ha construido este país con recurso a sus impuestos, y del que seguirán disfrutando las siguientes generaciones. Esta fórmula concentra además en un mismo agente el proyecto, la construcción, la financiación y la operación y mantenimiento de la infraestructura, resultando una gestión más eficiente que optimiza la transferencia de riesgos y responsabilidades y reduce el plazo medio de maduración de nuestras inversiones, que actualmente se sitúa de media en los diez años.

Pero nuestro modelo concesional se encuentra prácticamente desaparecido de la contratación pública desde 2012. En 2016 nuestro volumen de licitación pública de concesiones ha sido el equivalente al 2 % del valor licitado en 2007. Ciertamente ha habido proyectos que por una mala planificación han terminado generando un prejuicio general contra este sistema, pero nuestra experiencia de estos últimos años, aparte de estos casos puntuales, debe calificarse de éxito. A lo largo de los diez años previos a la crisis se han gestionado de forma exitosa en España mediante concesiones más de 36 000 millones de euros de inversión en infraestructuras públicas, que se las resumo en un cuadro en el informe que les hemos dejado: 40 carreteras, 9 hospitales, 8 actuaciones de cercanías (metro y tranvías), 25 depuradoras, 85 aparcamientos, 9 desaladoras, 46 instalaciones deportivas, 8 puertos deportivos y 16 residencias de mayores.

Además, tal como ponemos de manifiesto en este segundo informe que les estoy presentando, el sistema concesional funciona en todo el mundo y nuestras compañías son líderes globales en la promoción

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 7

de todo tipo de concesiones e infraestructuras y servicios públicos. No sería por tanto coherente que en un país como el nuestro, pionero en infraestructuras y modelos de financiación y gestión, se quede ahora rezagado, con el consiguiente perjuicio que ello supondría para nuestros ciudadanos. En contraste con el panorama de restricción del gasto público existe, sin embargo, en todo el mundo un interés creciente del capital privado por invertir en infraestructuras de titularidad pública. Cada vez es mayor el número de inversores financieros, fondos de pensiones, de infraestructuras, soberanos, compañías aseguradoras, etcétera, que buscan oportunidades de inversión. Existen además, como sus señorías conocen, varias iniciativas de organismos públicos nacionales y europeos destinadas a movilizar fondos para financiar proyectos, como Jessica, Project Bond Initiative 2020 y los fondos europeos de inversiones estratégicas, el también conocido EFSI, lanzados por el Banco Europeo de Inversiones, que prestan apoyo a los promotores mediante distintos instrumentos o esquemas de financiación. Ello configura por tanto un gran volumen de liquidez disponible para acometer inversiones en este ámbito, y España no puede, no debe desaprovechar esta oportunidad.

En este sentido, por lo que puede significar como punto de inflexión y cambio de tendencia, hay que felicitar por el anuncio que el 14 de julio pasado hizo el presidente del Gobierno en relación con el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (el PIC), que se financiará mediante el Banco Europeo de Inversiones mediante contratos de concesión con pagos por disponibilidad. Va a representar una inversión de 5000 millones de euros, y según tengo entendido el ministro de Fomento informará a esta Comisión de ello en los próximos días. Es una buena noticia, sin duda, pero hay que tener en cuenta que las concesiones por disponibilidad, aunque son un paso importante, tienen sus limitaciones. Si bien permiten que la administración contratante reparta el coste de la infraestructura y su mantenimiento y operación en el largo plazo, durante el plazo que dure la concesión, al final es el presupuesto público el que soporta el canon anual, debiendo por tanto atenerse a un techo de gasto.

Y esto es lo que me lleva a plantearles una última cuestión, no por ello menos importante. Señorías, no podemos seguir rehuyendo por más tiempo un debate que, a mi juicio, no puede demorarse más. Debemos replantearnos la actual distribución de las cargas que los ciudadanos soportan por la construcción de sus infraestructuras y de su conservación. Es necesario ir a un modelo más sostenible y solidario, más justo y equitativo, que libere más recursos públicos al gasto social e involucre en mayor medida al usuario habitual de la infraestructura.

Hasta ahora la forma generalizada en nuestro país para financiar las infraestructuras ha sido la de cargar su coste al presupuesto público, que se nutre de los impuestos que pagamos todos. Así, si hablamos del agua, por poner un ejemplo, en España, a pesar de ser uno de los países de la Unión Europea con mayor estrés hídrico severo, que afecta al 72 % de nuestra superficie, tan solo se carga al usuario un precio por metro cuadrado inferior a la mitad de países como Dinamarca, que está entre los de mayor pluviometría de Europa. Y si hablamos de la carretera, por poner otro ejemplo, con la excepción puntual de las concesiones de peaje, esta es pagada tanto por los que la usan como por los que no la usan, por los ciudadanos que no tienen coche como por los que sí lo tienen, tanto por el pensionista como por las grandes cadenas de distribución. Hacemos lo contrario que los países de nuestro entorno que disfrutan de un nivel de ingresos muy superior al nuestro, y en los que los conductores españoles pagan por el uso de sus vías, contribuyendo así a su financiación, mientras que los extranjeros circulan gratuitamente por las nuestras. España cuenta con la red más extensa de vías de gran capacidad de Europa, que alcanza los 17021 kilómetros, de los cuales tan solo 3020 kilómetros están sujetos a pago por parte del usuario. Esto supone que tenemos casi 14000 kilómetros que no se están poniendo en valor y que detraen anualmente fondos de las arcas públicas para su mantenimiento. Tarifificar esta red supondría una fuente de ingresos públicos considerable que permitiría garantizar la conservación y mantenimiento de toda la red de carreteras y, dependiendo de la modalidad y esquema tarifario implementado, atender a otras necesidades públicas.

A modo de ejemplo citaré los casos de Alemania y Francia. En Alemania se cobra una tasa por circular en su red de 15000 kilómetros de autopistas a los vehículos pesados, obteniendo unos ingresos anuales que superan los 4500 millones de euros. En Francia, en su red de 9137 kilómetros de autopistas de peajes, en la que pagan todas las categorías de vehículos, se recaudan 9599 millones al año.

A esto habría que sumarle otra serie de ventajas, tanto económicas, como sería el retorno fiscal para las arcas públicas (me refiero al incremento de la recaudación en IVA, impuesto de sociedades, IBI, actos jurídicos documentados), como de eficiencia, ya que se conseguiría un mayor trasvase de tráfico de mercancías al ferrocarril y permitiría además internalizar los costes externos, fomentando con ello políticas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 8

para una correcta armonización de nuestros distintos modos de transporte. Para fomentar este debate, desde SEOPAN hemos encargado a una firma consultora un informe detallado del impacto que tendría en España la implantación de un sistema de tarificación en los 14 000 kilómetros de autovías libres de peaje. En dicho informe consideraremos las distintas modalidades de tarificación existentes en los países de nuestro entorno y analizaremos sus resultados en términos de ingresos, tarifas y retorno fiscal. Naturalmente, pondré a su disposición el informe tan pronto como lo finalicemos.

Soy consciente de que sus señorías pueden sentirse presionadas por los que piden que todo sea gratis, pero todos sabemos que no hay nada gratis; se trata simplemente de decidir quién lo paga. Los impuestos dan para lo que dan, y si queremos más servicios y más infraestructuras los beneficiarios directos debemos ayudar a sufragarlos. Un buen ejemplo de ello lo representan las cuatro autopistas de peaje cuyas concesiones finalizarán de aquí a 2021: Burgos-Armiñón o AP-1, Aumar, Acesa e Invicat. Ante ello se han alzado muchas voces exigiendo la supresión de barreras y la gratuidad de las vías, pero lo que sus señorías deben saber es que esta decisión costaría a las arcas públicas en costes de conservación y mantenimiento y reducción de ingresos fiscales (me refiero al IVA y al IBI) más de 400 millones de euros cada año. La pregunta que todos nos debemos hacer es si nos lo podemos permitir, si es justo detraer anualmente esta cantidad del presupuesto público con la consiguiente reducción de servicios a todos los contribuyentes para que los actuales usuarios de las vías puedan circular gratis.

Termino ya mi intervención agradeciéndoles de nuevo la oportunidad que me han dado para exponerles nuestra visión sobre las infraestructuras de nuestro país, y confío y espero que les sean de utilidad los informes que les hemos entregado, quedando a su disposición para cuantas aclaraciones y preguntas quieran realizarme. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Julián. Sin duda una muy buena intervención apoyada en unos buenos informes. Vamos a escuchar qué piensan los grupos parlamentarios al respecto. Doy la palabra de menor a mayor. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos tiene la palabra el diputado don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor Núñez, por esta presentación tan exhaustiva, que obviamente es muy interesante y clarificadora.

Ha hablado, ha comenzado diciendo la necesidad de la provisión eficiente de infraestructuras, y este efectivamente es el problema de partida, porque como nos cansamos de decir aquí el mayor o el principal problema del Ministerio de Fomento ha sido siempre la politización, es decir, la tendencia a priorizar la inversión en infraestructuras más por el retorno electoral que por la utilidad social. Por eso siempre hemos hablado, y nos agrada mucho que lo haya mencionado usted, de la necesidad de un gran acuerdo, de un gran pacto nacional de infraestructuras. Y estamos en este sentido trabajando; yo creo que hay una buena disposición por parte de todos los grupos en esto.

Nosotros creemos que este plan tendría que ser más como un punto de llegada que un punto de partida, es decir, que haya al final un documento pero resultado de un proceso de consultas entre distintos agentes; en ese proceso estos documentos, evidentemente, son muy valiosos.

Pero nos gustaría saber si tiene alguna idea de otras experiencias similares en otros países. Es decir, hay otros ejemplos, el plan de infraestructuras de Australia, hay ejemplos en el Reino Unido (el informe Armitt (este), si hay alguno que le parezca que ha funcionado especialmente bien.

Ha puesto de manifiesto —que lo compartimos, por supuesto— la necesidad o el valor de las infraestructuras para potenciar el bienestar social de la ciudadanía y la vertebración y cohesión social, y la necesidad de priorizar estas infraestructuras, como luego efectivamente realiza el estudio de SENER. En este sentido también, esta es otra pregunta, me gustaría saber qué opina de la existencia de una oficina nacional de evaluación; ya lo introdujimos en una enmienda en los presupuestos generales y se ha desarrollado en la ley de contratos, que en principio, en su origen solo está pensada para estudiar la rentabilidad financiera de las concesiones, pero está pensada para que sea escalable, por un lado que abarque más campo (que no solo sean concesiones sino también cualquier obra de infraestructuras de cierto calado), y que no solo haga la rentabilidad o la sostenibilidad financiera, sino la rentabilidad socioeconómica. Por eso los ratios que aparecen en el estudio de SENER nos parecen muy interesantes.

Del descenso de la inversión, sí, somos muy conscientes. Somos muy conscientes también, ya que está saliendo aquí; efectivamente los problemas que tenemos son notables, no solo el desempleo sino efectivamente el incremento del gasto en pensiones y esa pirámide demográfica invertida que se nos viene como un meteorito, que usted ha dicho que nos lleva a la colaboración público-privada. En este



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 9

sentido un par de preguntas concretas; hemos solicitado ya la comparecencia del ministro, o sea que también le preguntaremos a él, porque nosotros creemos que este anuncio del plan de los 5000 millones tenía que haber sido hablado previamente con los grupos, haberse consensuado antes de haberse lanzado, pero hemos pedido la comparecencia y vendrá en breve. Pero ya que estamos me gustaría preguntarle un par de detalles. ¿Cómo funcionaría este pago por disponibilidad?, en primer lugar.

Y luego, una cosa que a veces se ha comentado, que es la conveniencia de separar la licitación de la construcción de la del mantenimiento. Y yo creo que esto en principio, de nuevo muchas gracias por el informe, y quedo atento a las respuestas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro. Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene la palabra el diputado don Sergio Pascual Peña.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Buenas tardes, señoría; buenas tardes, señor Núñez, le agradezco a SEOPAN y a usted su presencia hoy aquí.

Creo que no me equivoco si digo que SEOPAN es probablemente una de las patronales más influyentes de nuestro país, con UNESA, andarán ustedes más o menos ten con ten, y de hecho esa influencia nos la ha demostrado el ministerio hace poco cuando sacó este plan de colaboración público-privada a escasos cuatro o cinco meses de febrero de 2017, que es cuando ustedes sacaron este informe sobre la colaboración público-privada. Y parece que hay una cierta correlación en la que primero ustedes sacan informes y luego el Ministerio los va ejecutando. No necesita muchos recordatorios esa influencia.

Y sobre esa colaboración público-privada va a ir la primera de mis preguntas, fíjese. Porque lo cierto y verdad es que, si bien ha hecho usted mención a alguna falla puntual o coyuntural en esos procesos de colaboración público-privada que se han dado en España tanto a nivel autonómico como estatal en el pasado, creo que sería conveniente señalar que no han sido tan puntuales como usted señala. Yo me he tomado la labor de documentarme rápidamente, así a vuela pluma sobre algunos de ellos y me he encontrado con algunos que voy a citar rápidamente. Mayo de 2010, *Nueva España*, textual: «Aplazar mediante concesiones el peaje en la sombra pasará del pago de 400 millones previstos para la construcción de la autovía Avilés-Llanera a 787 millones de euros», un 200% más aproximadamente. Diciembre de 2014: un informe de la Cámara de Cuentas de Andalucía, una institución, creo, nada sospechosa, desvela que el sobrecoste de la fórmula de inversión público-privada para el metro de Sevilla fue de un 75%, y el del metro de Málaga un 112%. Además menciona que la aparente bondad de la no inclusión en el déficit público de este tipo de inversiones no es tal. Insisto, es la Cámara de Cuentas la que lo dice y nos recuerda que, pese a que este sistema permite que no contabilice en el déficit de la comunidad autónoma, sí supone obligaciones cada año que han generado una hipoteca —nuevamente esto es textual— de más de 4000 millones de euros para hacer frente a estos pagos. Abril de 2016, y voy terminando con los ejemplos: la Cámara de Cuentas de Madrid, otra institución nada sospechosa, concluye que el contrato de la M-30, ejecutado con esta modalidad, buscó blindar los beneficios de Dragados y Ferrovial. Julio de 2017: el peaje en la sombra de la M-45 costará a los madrileños 2000 millones de euros cuando su construcción costó 500. Hombre, como casos puntuales parecen bastante abultados.

Mi pregunta es la siguiente, señor Núñez, la primera de mis tres preguntas: ¿es posible que en las 195 páginas, que ya había tenido oportunidad de leer porque me remitieron ustedes el documento, del informe «Hacia un modelo eficiente en la colaboración público-privada» no haya ninguna referencia a la extrema ineficiencia de esos contratos para con las administraciones? Porque entiendo que han hecho referencia ustedes a la ineficiencia para con ustedes, pero, hombre, se esperaría que también hubieran hecho algún apunte acerca de lo que supone para las administraciones, máxime cuando vienen ustedes a intervenir en la sede de la soberanía popular y donde se supone que vamos a controlar, como nos compete como diputados, este tipo de situaciones.

En segundo lugar, me va a tener que permitir que le diga algunas cuestiones sobre alguno de sus asociados. Y no le voy a hablar de que sus seis asociados tienen más de 100 sociedades en paraísos fiscales, no le voy a hablar de las imputaciones del presidente de OHL, no le voy a hablar de las acusaciones de Ferrovial en el caso Palau ni le voy a hablar de que la lista de Bárcenas se parece bastante a la de su consejo de administración. Pero sí que voy a hablar de puertas giratorias. Y digo: uno de sus predecesores en la presidencia de SEOPAN, el señor Taguas, era el director de la Oficina Económica del Gobierno; el señor Piqué, que también se ha sentado muchas veces con esa institución que usted representa, sabemos todos a qué se dedicaba antes de ser alto cargo de OHL; o el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 10

señor Lazcano Acedo, por ejemplo, que usted se sienta con él en el Consejo de Administración de la Confederación Nacional de Constructoras como vicepresidente, el señor Lazcano Acedo es responsable de la licitación de las radiales de Madrid, y ahora reclama 4000 millones de euros a la administración como representante de las constructoras por unas licitaciones que él fue encargado de perfeccionar. Hombre, esto suena a eso de que «yo me lo guiso y yo me lo como». Claro, comprenderá que mi pregunta es por tanto bastante natural: ¿no se va a tomar ninguna medida para evitar el natural descrédito y la sospecha permanente que sobre ustedes recae debido a estas prácticas cuando menos éticamente cuestionables? Comprenderá que, entre tanto, este grupo parlamentario al menos ponga en barbecho las sugerencias.

Y termino, señor Núñez. Mire, viene a contarnos lo que necesita España en materia de infraestructuras, y de sus documentos y de su intervención se desprende que en materia de transporte harían falta en torno a 70 000 millones, de euros de aquí a 2021, más dinero en cemento y raíles de alta velocidad fundamentalmente. Yo echo de menos una mínima autocrítica ante el descalabro que para nuestro país han supuesto las obras faraónicas que han generado tanta alarma social, desde aeropuertos sin aviones pasando por radiales sin coches y AVE sin pasajeros, creo que no hace falta que lo recuerde. Tenemos la mayor red de vías de alta velocidad de Europa, la tercera del mundo según algunos, después de China y Estados Unidos, y tenemos la red de alta velocidad con menor ocupación de usuarios por unidad de kilómetro del mundo. No parece, o al menos a nosotros no nos parece que en un país con estos niveles además de desprotección social y de recortes en los servicios públicos, sea razonable aumentar las inversiones en infraestructuras.

Mire, señor Núñez, a mí me decían cuando era pequeño aquello de que «la avaricia rompe el saco». Yo diría que tendrían que tener algo de cuidado porque si no, el saco va a terminar por desfondarse por los cuatro costados.

Nada más, espero que me conteste a las preguntas, y muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual Peña. Tiene ahora la palabra por el Grupo Parlamentario Socialista su portavoz don César Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Primero, agradezco al compareciente, al interviniente aquí su exposición. Yo no voy a hacer una intervención parecida a la del que me ha precedido en la palabra, porque creo que a veces confundimos cuáles tienen que ser nuestros roles y cuál es el papel de cada uno. Yo creo con todo el cariño que el portavoz de Podemos ha creído que estaba compareciendo el Gobierno y se ha puesto a hacer la oposición a una parte de la sociedad civil. Entonces, nosotros no vamos a hacer eso, porque podríamos caer en la equivocación algún día de hacernos oposición a nosotros mismos; y lo digo además con todo el cariño, pero creo que existe a veces el peligro de que cuando alguien entra en esta Cámara y se sienta en esa mesa parece que es el Gobierno y que hay que hacer oposición.

Yo creo que la intervención que ha hecho, la exposición, y además agradecemos los documentos porque a los diputados nos sirven de mucho para hacer la valoración de cómo tenemos que defender aquí las infraestructuras, además tener un criterio porque creo que las cosas hay que hacerlas con criterio. Nosotros les agradecemos el trabajo que ha hecho SEOPAN para que estos documentos estén disponibles y nosotros, como no puede ser de otra forma, haremos una valoración objetiva teniendo en cuenta estos documentos y cualquier documento que pase por nuestras manos.

Creo que es importante, y se ha reflejado aquí en la intervención, que se haga un debate en esta Cámara, y nosotros lo hemos traído en alguna ocasión, sobre qué hay que hacer, cómo hay que hacer la planificación de las infraestructuras de transporte en este país. En la primera Comisión de Fomento el Grupo Socialista trajo una iniciativa que proponía un pacto nacional de infraestructuras. Esa iniciativa fue aprobada, el Gobierno ha cogido el guante y estamos ahora en el debate sobre ese pacto nacional de infraestructura. Pero aquí puede haber distintas posiciones y distintas visiones.

Hasta ahora, como se han definido las infraestructuras de transporte en este país era que el gobierno de turno definía un plan por equis años (el actual es 2012-2024) en el que, para nosotros, se pintaba una serie de líneas en un mapa pero era poco concreto, definía pocas cosas y se le podía hacer muy mal seguimiento. A nosotros, los planes que se han hecho por parte de todos los gobiernos nos daba más la sensación de que era un trabajo que se había pagado al peso que algo que pudiera ser práctico. Creemos que hay que cambiar radicalmente la forma en que se planifican las infraestructuras, porque sí creemos que todos los gobiernos en una parte o en otra han utilizado esos planes o la definición de las inversiones en cada una de las infraestructuras para hacer política partidista. Y creemos que eso hay que cambiarlo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 11

Por eso nosotros en una de las comisiones de Fomento en las que compareció el Ministro le hicimos una propuesta que además queremos que valore.

Nosotros no queremos llegar a un acuerdo sobre cuáles son las infraestructuras necesarias; nosotros queremos llegar a un acuerdo sobre cuáles son los criterios para definir cuáles son las necesarias. Nosotros creemos que uno de esos criterios obligatorios tiene que ser la cohesión territorial, la igualdad de oportunidades, entre otra serie de elementos. Siempre se ha puesto por parte de los técnicos un elemento, a la hora de definir dónde se invertía, que era la viabilidad económica y la rentabilidad. Pero yo creo que tenemos que fijarnos en la rentabilidad social, tenemos que fijarnos en la igualdad de oportunidades y en la cohesión territorial, que creo que muchas veces a los técnicos, cuando hacen los números, en parte se les olvida. Por eso nosotros lo vamos a defender y vamos a defender que ese acuerdo al que podamos llegar, lo que defina sean los criterios con los que hay que definir para ver en qué hay que invertir.

También creo que tenemos que definir qué porcentaje del PIB es razonable que se invierta cada año en infraestructuras de transporte, y como ha dicho el compareciente, los últimos años no han sido buenos para nuestro país. Hemos pasado de estar en la cola de Europa en la inversión y creemos que hay que recuperarlo poco a poco. Y más teniendo en cuenta, como dice la propia Comisión Europea, que nos encontramos en una situación de una alta liquidez y bajos tipos de interés, por lo que se justifica perfectamente que se pueda utilizar esa situación para invertir y generar empleo. Nosotros en la presentación de los presupuestos del año pasado así lo defendimos y lo vamos a seguir defendiendo.

Pero además creemos que el acuerdo al que se llegue tiene que tener varios elementos más, no solo los criterios de prioridad, sino que tiene que tener elementos para que se pueda hacer seguimiento y evaluación. En esta Cámara se aprobó hace relativamente poco, hace unos meses, una iniciativa del Grupo Socialista que lo que pedía es transparencia en el seguimiento del desarrollo de las infraestructuras públicas. ¿Qué quiere decir? Que nosotros creemos que este país, igual que otros países del mundo, tiene que tener desde ya una página por parte del ministerio en la que puedas seguir de una forma sencilla y accesible a cualquier ciudadano todos los datos de las obras que están planificadas en este país, cuál es el desarrollo, cuáles son los contratos que se han hecho, cómo va y qué modificados ha tenido, qué problemas va teniendo, y que además se vea cuál ha sido el criterio para seguirlo. Nuestro país sigue a la cola en ese sentido, igual que no se publican datos; que puedan tanto los ciudadanos como cualquier empresa generar aplicaciones para hacer seguimiento. Y nosotros aquí lanzamos que creemos que es otra de las prioridades: la transparencia, la evaluación, porque creemos que no se hace seguimiento de las infraestructuras, de su desarrollo y de la planificación. En eso es en lo que nosotros vamos a defender que tiene que ser el pacto. Nosotros no creemos que tengamos que llegar a un pacto en un plan y hacer lo mismo que se ha hecho hasta ahora, sino creemos que hay que darle una vuelta de hoja en cuanto al diseño.

Y sí agradezco la intervención porque es que además creo que tiene que ser un debate. Yo no voy a hacer muchas preguntas pero sí voy a lanzar reflexiones para que debatamos sobre ellas. Lo han dicho intervinientes anteriores: a nosotros nos parece un atrevimiento que el Gobierno lanzara o anunciara un plan de inversión pública-privada que al final van a pagar los contribuyentes durante treinta años a través de presupuestos para hacer determinadas infraestructuras y no se contara con ningún grupo político. Agradecemos que además el Ministro finalmente ha accedido a venir aquí y le vamos a pedir al Ministro que se haga la sistemática que nosotros hemos propuesto: vamos a definir los criterios para definir ese plan.

Creemos que hay que debatir, pero es un debate que tiene que lanzar el Gobierno, y nos da la sensación de que le da miedo lanzarlo, que es la financiación de las infraestructuras públicas de transporte; ¿quién las paga, o cómo se pagan? Está claro que al final las pagan los ciudadanos de una forma o de otra.

Y además nos encontramos en una situación: que este año cumplen las primeras autopistas de peaje su prórroga, que es la AP-1, y nadie ha lanzado ese debate, y ya es un debate que llega muy tarde. Por eso yo creo que tendrá que llegar el momento en que ese debate haya que hacerlo amplio, pero además cuando no haya elementos coyunturales que perjudiquen al debate o que perjudiquen a las conclusiones y que todo al final, la defensa que hagamos, sea pensando en otras cosas y no en lo que puede ser un acuerdo al que podamos llegar todos nosotros. Creemos que el Gobierno llega muy tarde, creemos que eso va a generar determinados problemas y lo veremos en los próximos tiempos.

Y voy a terminar con una reflexión que me parece imprescindible. Las infraestructuras de transporte llevan aparejada una gran inversión pública que se va prorrateando a lo largo de los años; el cambio de paradigma en la movilidad en el mundo, y en este país también, es radical, y me da la sensación de que a la hora de planificar las nuevas infraestructuras de transporte no estamos teniendo en cuenta esos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 12

elementos, estamos diseñando las infraestructuras de transporte que vamos a pagar en treinta años teniendo en cuenta un paradigma que ya está pasado, una lógica y un modelo que ya está pasado. Y voy a poner algún ejemplo.

¿Se están diseñando o se tienen en cuenta a la hora de diseñar una nueva vía de alta capacidad el funcionamiento de coches autónomos, que tengo muy claro que llegará más pronto que tarde y que podría cambiar radicalmente cómo tienen que ser las vías por las que tengan que circular? O cómo hemos visto que en algunos sitios ya se está planteando en algunos países la circulación de drones taxi. Tengamos en cuenta que por ejemplo el plan que presenta el Gobierno para desarrollo próximamente se pagará en treinta años, y nos da la sensación de que hay determinadas reflexiones que no nos estamos haciendo, no sé si por falta de capacidad de prever el futuro (que es normal que sea muy complicado), pero creo que sí nos tendríamos que hacer una evaluación o un análisis de cómo pueden ir variando las cosas, cómo va a ir variando el modelo, porque creo que podemos encontrarnos con inversiones de mucho dinero en infraestructuras de transporte que no nos sean útiles para el modelo de movilidad que venga en los próximos años.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos. Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra su portavoz, don Miguel Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias, señor presidente; muchas gracias, don Julián Núñez, por su presencia. Quiero empezar por el final: quiero decirle que el mío, el Grupo Popular, que es el que más escaños tiene por decisión expresa y directa de los ciudadanos, se siente muy orgulloso de todas las empresas y de todos los trabajadores españoles. Pero cuando uno lee que entre las diez empresas constructoras de infraestructuras más importantes del mundo hay cinco asociadas suyas, hay cinco españolas, el Partido Popular no solo se siente orgulloso sino muy orgulloso, de nuestras empresas y de su enorme trabajo. Solo así, solo con ese trabajo y con esa eficacia en su labor se puede entender que seamos —han dicho el tercero, no— el primer país del mundo en kilómetros de AVE por habitante, el país que más ha crecido de la unión Europea en kilómetros de autovía gratuita en los diez últimos años, y que nuestros 51 aeropuertos y nuestros 28 puertos tengan un nivel de infraestructuras de los mejores del mundo. Y no se sorprenda, y sí que lamento que le hayan atribuido ese maridaje con mi partido, cuando ha leído usted un dato en el cual ha caído con este Gobierno un 98 % desde la etapa anterior, desde la etapa socialista, el número de concesiones; con matrimonios como estos, don Julián, no me extraña que el número de divorcios crezca en España. Por tanto, no se sorprenda porque si en lugar de estar usted ahí escuchando que España es un país repleto de obras faraónicas, de infraestructuras que no se utilizan, no sé cómo se mueven ni los 47 millones de españoles ni los 83 millones de visitantes, reincidentes, para sufrir en esta tierra; decía que sin ese esfuerzo es imposible explicar el crecimiento de España, y que de esa caída en las concesiones que ha habido, ciertas, y en la obra pública, reales, somos plenamente conscientes. Es verdad que las infraestructuras públicas en España han sido uno de los grandes paganos de la crisis; contrariamente a lo que está extendido en la opinión pública, el gasto social en España ha crecido en 50 000 millones de euros desde el inicio de la crisis hasta hoy, y en concreto solo el gasto en pensiones ha pasado de 77 000 a 120 000 millones, es decir, 40 000 millones más, porque hay un millón más de jubilados y pensionistas y porque hay un complemento de maternidad adicional, etcétera. Por tanto, si hubo un desplome de las inversiones extraordinario y sin embargo el gasto social ha crecido, los paganos han sido las infraestructuras españolas, indudablemente. Pese a lo cual sigo considerando que las infraestructuras españolas son de un gran nivel. Y no lo digo yo que puedo ser parte interesada, y lo soy, porque a mí sí que me gusta mi país, mis trabajadores y sus empresarios. No lo digo yo, lo dicen quienes nos visitan, que cuando los turistas afirman lo que más les gusta de España, curiosamente, por encima de la climatología y la gastronomía, son sus infraestructuras. Pese a ello tenemos enormes carencias. Y le decía que no se sorprenda de que cuando usted se siente ahí escuche que todo son obras faraónicas, pero si en lugar de estar usted la semana que viene o la siguiente viene el Ministro, los mismos que han dicho que aquí todo se ha hecho y se ha gastado excesivamente, lo que reclaman son multitud de infraestructuras, y eso sí, además siempre con el gratis total por delante.

Luego, quería hacerle una reflexión que ha hecho también el portavoz socialista. Es verdad, al final gobernar es priorizar. Yo tuve la fortuna este año de ir hacia Galicia pasando por Portugal, y en Portugal no pude circular por ninguna vía que no fuese de pago. Todos conocemos que el Gobierno de Portugal es diferente del Gobierno de España. Pero en lo que hay unanimidad en la Unión Europea es en que si

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 13

naturalmente aspiramos a unas prestaciones sanitarias, educativas y sociales de la mayor calidad y gratis por completo, naturalmente que a nadie en Portugal se nos ocurrió criticar por qué pagábamos por las carreteras, porque por el resto de las prestaciones del país, un país distinto al mío, naturalmente lo hacemos. Probablemente no es que estemos todos presas del gratis total, que es probablemente algo tan irresponsable como sugerente y atractivo; si quieres un buen tratamiento periodístico en tu provincia de ponerte detrás de la pancarta que pide el todo gratis, y eso lo vivo yo en Castellón y lo viven todos mis compañeros sean del partido que sean.

Probablemente en España lo que se persigue también es que el nivel de pago por peaje, acostumbrados a un peaje del pago de amortización de unas carreteras construidas, sea uno y el peaje de mantenimiento de unas carreteras que ya están construidas debiera ser otro. Y, por tanto, probablemente ustedes dispongan, y esa es una de las preguntas de estudio, cuál es el coste de peaje que podría suponer en cuanto a rebaja de poder mantener o no las actuales autopistas con peaje. Uno, que el precio no debe ser el mismo; y dos, igualdad de trato. Es decir, hay españoles que no entienden por qué las provincias de Tarragona y de Castellón estamos unidas con peaje y otras no lo tienen. Y por tanto es muy probable que en esa reflexión, no sea de corto plazo porque estamos todos sustraídos e imbuidos por las presiones territoriales que abocan, y en esta semana más que en ninguna otra, al «yo lo quiero todo gratis para mí ya». Y es difícil hacer reflexiones de medio plazo de priorizar y establecer qué es aquello a lo que queremos dedicar los recursos y qué es aquello que entendemos que es más justo que lo pague yo como usuario que mi madre, que jamás ha cogido una autopista pero paga tributos exactamente igual que yo.

Me parece una buena cosa que de la misma forma que se le ha reprochado a la Unión Europea que en ese control del déficit indispensable, porque nadie en su familia ni en su negocio gasta permanentemente más de lo que ingresa, que en ese control del déficit ahora en el pago por disponibilidad permita que haya países que puedan invertir y que no compute como déficit en el año en el que se inicia, utilizar la infraestructura, sino tal y como se lleva a cabo su mantenimiento, en ese plazo de tiempo. Eso es una buena noticia para España, en este momento en el que efectivamente, como reseñaba usted en su informe, es verdad que el déficit público se está reduciendo de una forma importante (los 100 000 millones son hoy 30 000 millones anuales), y, probablemente, si España sigue este ritmo de creación de 600 000 empleos anuales en dos años estaríamos en situación de superávit de nuevo. Y eso es una buena cosa.

Y yo estoy esperanzado con las inversiones en las infraestructuras por dos motivos. Uno, porque el gran agujero fiscal que nos obligó a priorizar pensiones, sanidad, educación, y a desdeñar, desgraciadamente, buena parte de las infraestructuras —que usted ha dicho que ha sufrido el 53% del ajuste público, y es verdad—, junto a esa reducción de ese déficit está el del crecimiento intenso en los ingresos procurados por un mercado de trabajo que es el más dinámico de toda la Unión Europea. Y por tanto mi visión en el medio plazo es enormemente optimista. Y, subrayo, junto a lo que he escuchado por parte de ciudadanos y por parte del resto de grupos, que es verdad que actuaciones planificadas a treinta años, pero también actuaciones planificadas a diez años no pueden ser ocurrencias de un grupo, ni siquiera decisiones inteligentes de un gobierno, sino decisiones que merecen el compromiso de todos. Carece de sentido que haya concesiones o que las hubiera en los 9676 millones de licitación en concesiones que se hicieron en 2007, que quien gane las elecciones en 2011 las deshaga, porque deshacer es siempre destruir y por tanto debe haber una convergencia en proyectos que superan a una legislatura.

Termino haciendo esas reflexiones y esas preguntas sobre el cálculo de los peajes y le vuelvo a reafirmar nuestro orgullo. Es decir, estamos felices de disfrutar de grandes empresas que construyen grandes obras no solo en España sino en todo el mundo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barrachina. Si me permiten los portavoces, le haría dos preguntas muy breves a don Julián.

Hace una semana me acompañaba la letrada en Estonia, en Tallin, en una reunión de transportes de la Unión Europea, iban los presidentes de las comisiones de transporte de la Unión Europea; el día anterior estuvieron los Ministros de transporte, y pude tomar contacto con la realidad de lo que es el mecanismo «Conectar Europa», de las redes de transporte europeas. Y nos quedamos asustados del volumen de las cifras que se manejan de aquí a 2030 de inversiones en la Unión en materia de infraestructuras y en el marco de una planificación organizada. La pregunta es: yo tengo la sensación, me traigo la sensación de que en Europa, un continente que tiene grandes infraestructuras, existen todavía

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 14

muchísimas carencias, y España, aunque nos parezca mentira por lo satisfechos que estamos, también las tiene. ¿Qué oportunidades se abren al sector con estas planificaciones?

Y la segunda: al principio de su intervención usted citaba que el sector de la actividad económica que menos importaciones consume (el 9%) es el sector de la obra pública española. Entonces esto significa que se da mucho trabajo, mucha inversión a sectores como el hormigón, como los pretensados, como los azulejos, las ventanas y un largo etcétera que consume todo lo que puede ser la obra pública. ¿En qué medida el crecimiento de la inversión en las proporciones que el país pueda pagar redundará también en la rehabilitación de esta industria nacional?

Y si quiere respondernos a todos se lo agradecemos.

El señor **NUÑEZ SÁNCHEZ** (Presidente de la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras, SEOPAN): Por supuesto, respondo encantado a todas. No sé si existe algún protocolo en la Comisión, ¿comienzo por el primero? Si les parece a sus señorías, voy a responder de mayor antigüedad a más juventud, no sé si lo he dicho bien.

Respondiendo en primer lugar al portavoz del Grupo Ciudadanos, a Fernando Navarro, que me hacía tres preguntas —si me dejo algo, por favor, me lo dicen—, la primera era pedir un ejemplo de planificación de planes de infraestructuras en el mundo que pueda servir un poco, entiendo yo, como referencia. Nosotros de facto tenemos un informe que hemos publicado, que es el informe que ha realizado el consultor EY, en el que precisamente se hace un análisis de las buenas prácticas y buenos ejemplos de planificación de infraestructuras a nivel internacional. Y me viene a la cabeza uno que es el más reciente, que es el plan de infraestructuras que se ha aprobado y se está realizando en Australia; es un plan que no solo conlleva infraestructuras de transporte, creo que también tiene algo de energía y creo que también algo de telecomunicaciones. Y claro, eso comienza por ser un país que tiene una organización en la competencia de infraestructuras distinta de la que tenemos en España. Allí en concreto existe una compañía que, si bien es una entidad pública, es independiente del gobierno, creo recordar que se llama *Infrastructure Australia*, creo recordar; en cualquier caso es una compañía pública pero absolutamente autónoma la que encarga al sector privado y contrata a varios consultores para realizar una aproximación al plan de necesidad de infraestructuras que hay que hacer en Australia. Y se hace una consulta ciudadana y se hace también una consulta, no solo a los ciudadanos, sino a la propia parte de la sociedad civil involucrada en el diseño de las infraestructuras, creo recordar que llegaron a ser hasta más de 100 agentes del sector privado (consultoras, empresas de construcción e ingeniería, etcétera) con los que se van recabando y contrastando una serie de informaciones. Fruto de ese análisis se diseñó (creo que tardaron más de un año en hacerlo) un plan de infraestructuras que nació absolutamente consensuado; me puedo equivocar en el importe, es que no sé si... Es el ejemplo más reciente, es un plan que se ha lanzado en 2016, que está en marcha ahora, que además tiene unas páginas web donde cualquier ciudadano puede consultar cuál es el estado de situación del plan, tanto en lo que es la fase de planificación de algunas infraestructuras como en la fase de construcción, y en mi opinión, es el mejor ejemplo y más reciente de definición de identificación y ejecución de las necesidades de un país de infraestructuras en el que participa toda la sociedad civil. Repito: Australia; lamento no poder darles más información, pero más o menos es el ejemplo que yo tendría, y en este informe que le he citado, que creo que su señoría lo tiene, lo podrá obtener.

¿Qué opinamos de la Oficina Nacional de Evaluación? Nos parece una excelente iniciativa siempre y cuando el sector privado pueda participar en ella. De hecho, cuando responda luego al portavoz de Podemos iré en este sentido, es decir, creemos que la Oficina Nacional de Evaluación es interesante, necesaria y oportuna; yo creo que ahora en el cambio con la Ley de Contratos del Sector Público queda integrada dentro de un órgano regulador de mayor ámbito sobre el que están pendientes de definirse algunas cuestiones, pero nos parece una muy buena solución. De hecho, yo creo que nosotros propusimos algunas enmiendas a la tramitación del proyecto de Ley de Contratos del Sector Público precisamente en el sentido de poder potenciar la participación del sector privado. Nos es indiferente que no tengamos ningún voto en las decisiones que adopte esta oficina, pero sí que se pueda opinar y que se nos consulte y se nos pida la opinión sobre determinadas infraestructuras. Por lo tanto, muy positiva.

Y la tercera, cómo funciona el pago por disponibilidad: ahí el ejemplo más reciente en el ámbito de la Administración General del Estado es la autovía A-66, Benavente-Zamora; el pago por disponibilidad, la particularidad que tiene es que de los tres grandes riesgos que en el negocio concesional se transmiten a la parte privada por parte de la administración pública el pago por disponibilidad transfiere dos, siempre

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 15

hay que transferir dos: el riesgo de disponibilidad, es decir, que la infraestructura cuya concesión se traslada al operador privado durante treinta años esté en perfecto estado de revista durante el periodo de conservación, y para ello hay una serie de indicadores que en este caso van a ser algo más de diez indicadores que lo que hacen es, por un lado, medir el estado de la infraestructura periódicamente, y por otro, medir también las condiciones de explotación (por poner un ejemplo, la respuesta en caso de accidentes, el coeficiente de (?), el coeficiente de flexión, en fin...), una serie de indicadores que lo que hacen es que sobre el canon base anual que percibe el concesionario se aplican esos indicadores; si se cumplen todos y se saca matrícula no se hace ninguna deducción; si no se cumple ninguno no cobra usted nada. Entonces, es un mecanismo, el de la disponibilidad, que por un lado transfiere el riesgo de disponibilidad, y por lo tanto la retribución al concesionario va en función del nivel de excelencia en el que tiene la infraestructura. Y por supuesto el otro riesgo que se traslada es el riesgo de construcción, que ese siempre se traslada en el ámbito concesional.

Y luego creo que había una reflexión sobre la conveniencia de separar o no la parte de construcción de la parte de conservación y mantenimiento. Normalmente mantiene mejor algo alguien si es además el que lo ha construido. Es decir, si yo como ingeniero o como profesional o como empresa tengo que hacer una oferta a un cliente en la que solo construyo, bueno, me cuido de hacerlo bien, pero si además de construir tengo que mantener eso durante treinta años ya me encargaré de que lo que voy a construir esté muy bien mantenido. Por lo tanto nuestra posición es que siempre que se pueda, y es una de las grandes ventajas de las concesiones, incorporar en un mismo contrato al mismo agente, que es el constructor y el que a la vez tiene que mantenerlo, es más eficiente desde el punto de vista de garantizarse que esa infraestructura va a estar en las mismas condiciones. Luego, además es más eficiente, es decir, no tenemos que estar adjudicando cada cuatro años, renovando contratos de servicios, etcétera, es más eficiente porque en todos los grandes equipos de conservación, que en cualquier obra de infraestructura conllevan inversiones importantes, el periodo de amortización es más largo. De hecho, creo recordar que en el ámbito de las autovías el periodo óptimo de cualquier concesión de autovías para amortizar adecuadamente los medios de mantenimiento está por encima de los treinta años y tiene que tener una distancia aproximada de unos 60 kilómetros. Con lo cual estamos muy a favor y pensamos que es muy eficiente y más conveniente.

Paso a contestar al portavoz de Podemos, a Sergio. Si me pierdo me lo dices pero más o menos yo he sacado aquí las tres preguntas a las que has hecho referencia en tu intervención.

La primera es la ineficiencia de los contratos, por qué no están recogidas en los informes que hemos publicados. Yo creo que sí hay algo recogido en el informe de concesiones, sobre todo en la parte relativa a autopistas de peaje; no así quizás en otros ejemplos. La razón nuestra es que nosotros, como organización que representamos a un conjunto de empresas, abordamos siempre cuestiones generales, de interés general, que afectan a todas ellas; un problema particular que haya en una concesión particular de una determinada empresa, no es que tengamos miedo de abordar la discusión sino que no es algo que esté en el ADN de nuestra organización.

En cualquier caso ponías un poco en duda, en tu pregunta, ante ese aluvión de grandes cifras que yo he dado, que no es tan puntual el efecto de las malas infraestructuras que han fallado. Y has puesto una serie de ejemplos. Vamos a ver, si una administración pública decide sacar un contrato de concesión en la peor historia financiera de España, cuando los tipos de interés y la prima de riesgo estaba, creo recordar, en 600 puntos básicos, lo que es evidente es que el coste de la financiación de ese contrato en el largo plazo es muchísimo más elevado que el que tendríamos ahora.

Hay además otra observación que quiero hacer: claro, el que planifica, la primera obligación que tiene es saber en valor presente de esa concesión cuál es el reparto de los costes que va a tener. Y aquí hay que ser serios y rigurosos. Yo he leído recientemente unas declaraciones sobre la M-45 en Madrid. Claro, es que está mezclando el valor de una inversión nominal que se realizó hace quince años con los pagos que va a hacer la comunidad de Madrid durante los próximos quince años. Estamos hablando de periodos de más de treinta años de plazo en los que el valor del dinero cambia y fluctúa, y hay que explicar bien las cosas. La única variación en los ejemplos que tú has puesto cuando te referías a la Junta de Andalucía es que la Junta de Andalucía va a rescindir el contrato (creo que era el único contrato de concesión en peajes que tiene) porque considera que es más caro. Se está haciendo trampas en el solitario: no es más caro; quizá lo que puede ocurrir es que, si licitaste una concesión en un momento en el que el coste financiero no era muy elevado, quizá no era el mejor momento para licitarla, o a lo mejor no era el mejor modelo, el de la concesión por peaje sombra, el que tenías que haber aplicado en aquel momento.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 16

Nosotros hicimos, no un estudio, un análisis interno de las inversiones hechas en este país en los últimos treinta años, creo recordar que son algo así como 600 000 millones de euros en los últimos treinta años en las inversiones en infraestructuras públicas. De esas inversiones hicimos un listado con las inversiones que por uno u otro motivo habían resultado fallidas, es decir, en algunos casos porque eran inversiones que no tenían una demanda de uso adecuada (que básicamente suele ser el problema general) o inversiones que no habían podido llevarse a cabo o concesiones que habían tenido que rescindirse porque no tenían viabilidad. Y a la conclusión que llegamos es que únicamente el 2% de las inversiones que hemos hecho en España (el 2%, ya sé que es muchísimo dinero, 12 000 millones de euros en treinta años) son inversiones que estarían dentro de ese comentario que tú hacías, de esos ejemplos puntuales. Evidentemente, yo no me quedo tranquilo sabiendo que solo el 2%, es decir, que de cada 1000 euros que invertimos en 2 la vamos a pifiar, no es para quedarse tranquilo; Es decir, aquí el ejemplo es más de excelencia, que es lo que yo he intentado indicar a sus señorías en los números que les he trasladado. Y la razón, repito, de que no hayamos detallado temas concretos en los informes nuestros es porque nuestro carácter de asociación general, salvo en temas muy generales como el de autopistas, que creo que sí está recogido en el informe de Deloitte, no solemos entrar en cuestiones de empresas individuales.

Sobre las puertas giratorias yo no voy a opinar, no puedo opinar sobre las personas que me han antecedido a mí en el puesto. Yo no pienso que las puertas giratorias sean negativas para un país, al contrario, creo que al igual que una empresa privada tiene que gestionar los riesgos que mejor sabe gestionar, pues la administración pública debe proveerse de los mejores gestores que pueda tener; y si para ello implica que haya personas del sector privado que accedan a trabajar al sector público, pues yo es algo que no lo considero negativo. Al contrario, como ciudadano quiero que mis gestores sean cuanto mejores, mejor. Por el contrario, si una autoridad o un funcionario público en un momento determinado, ¿por qué no va a tener derecho a poder enfocar su carrera profesional en el sector privado?, que por otro lado es muy corriente. Yo ahí, en ese sentido no le veo problema. La figura del presidente de la CNC: Lazcano ha sido efectivamente director general de carreteras; yo no sé si en su etapa de director general, creo que fue en el año 2000 cuando se hicieron todas las autopistas, debía de ser un poco antes de entrar en la CNC en 2004, pero ha sido una persona que ha estado toda su vida en el sector. La CNC como Confederación Nacional de la Construcción no es una entidad que participe en adjudicaciones ni que tome decisiones; es simplemente una confederación que lo que hace es representar, digamos, a todo el colectivo del sector de la construcción. Es un puesto muy institucional, probablemente mucho más institucional que el mío. Pero pasa del sector público a una confederación privada pero que no tiene, al igual que nosotros, ningún tipo de decisión ni influencia en la toma de decisiones de las adjudicaciones, ya nos gustaría, pero es la realidad.

Y el otro tema que creo que también había sugerido era la coincidencia del informe nuestro y el anuncio del PIC. Bueno, el PIC todavía no es conocido, yo no dispongo de las actuaciones, que me imagino que eso ya lo publicará el Ministerio cuando proceda, pero al ser todas las actuaciones nuestras que están en planificación, y además creo que eso coincide con un momento en que creo que el tipo de interés de financiación del Banco Europeo de Inversiones para un gran proyecto de infraestructuras es Euribor más 75 puntos básicos, es más barato que una hipoteca; pues es lo que sin duda ha debido incentivar al Gobierno y al Ministerio de Fomento a considerar que es un momento oportuno y a lanzar ese plan; la coincidencia, bueno... ¿Habrá influido nuestro informe? Pues puede ser, pero en el buen sentido, porque creo que es un informe muy técnico y que pone encima de la mesa, que es lo que he pretendido hacer hoy, unos datos muy objetivos para facilitar la toma de decisiones.

Te referías, creo recordar, Sergio, en tu última pregunta, a las concesiones, es decir, la problemática, la paradoja de tener que aumentar las inversiones o lo de que «la avaricia rompe el saco», del pasado que tenemos, y has hecho referencia en mayor o menor medida a determinadas infraestructuras, que entrarían dentro de ese 2 por mil que yo te he dicho antes, que no tienen ocupación. Me gustaría hacerte algunas observaciones. Por ejemplo, cuando se habla de la alta velocidad yo no voy a negar que haya habido infraestructuras que a lo mejor no se han planificado adecuadamente, te doy toda la razón. Repito, es un caso muy reducido, pero no por ser reducido vamos a despreciarlo. Te doy toda la razón. Pero, claro, en todo caso lo que hay que hacer es preguntar a quien las planificó, y por qué lo hizo y en base a qué criterios, pero nunca el sector privado es responsable de ello, lamentablemente, nos encantaría ser los designados para que nos pregunte la Oficina Nacional de Evaluación qué opinamos sobre determinada infraestructura, porque vamos a decir lo que opinamos. Pero te voy a poner un ejemplo con la alta



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 17

velocidad. La alta velocidad en España se ha criticado mucho, tú lo has comentado. En el mundo solo hay —yo diría— una línea de alta velocidad económicamente rentable, solo hay una; a los franceses les encanta decir que también tienen otra, que es el París-Lion; solo hay una, que es Tokio-Shinkansen. Es la única línea de alta velocidad que recupera desde el punto de vista económico toda la inversión realizada y los costes de mantenimiento a través de las tarifas que cobra a sus usuarios. Claro, cuando comparamos Japón con España, si por ejemplo nos vamos al Madrid-Sevilla —vamos a poner un poco las cifras encima de la mesa— es que la línea de Tokio-Shinkansen mueve al año 150 millones de pasajeros; Madrid-Sevilla, no recuerdo ahora la cifra exactamente, pero debe de estar en 5 millones de pasajeros al año, no lo recuerdo ahora. La población equivalente de la línea de alta velocidad que circula entre Tokio y Osaka son 75 millones de habitantes; la población equivalente que está en el itinerario Madrid-Sevilla-Málaga son 9 millones. El grado de captación que tiene esta línea de alta velocidad japonesa (igual que la París-Lion, que es la única) es de dos pasajeros por cada habitante residente al año, dos pasajeros por cada habitante residente; la línea de Madrid-Sevilla está a un 65% (creo recordar que 60%) por debajo de ese ratio de captación respecto a la japonesa. Pero vayamos a un dato: es que el Tokio-Shinkansen entró en servicio en 1969, y el Madrid-Sevilla en 1982. Quiero decir que quizás hace falta más rigor cuando hablemos del grado de demanda o de corrección de muchas de nuestras infraestructuras. No voy a poner en duda que a lo mejor algún que otro ramal de alta velocidad no ha tenido la demanda; pero repito que estamos hablando de ramales cortos, y en todo caso yo sí creo y comparto que se han hecho las cosas muy bien en este país aunque efectivamente algunas se han hecho mal.

Sobre el tema de los aeropuertos: los diez aeropuertos regionales, en muchos casos han sido fracasos. Pero eso forma parte de una red, por cierto de una red que no sé si ha triplicado su valor y que ha habido puñaladas por parte de los inversores privados por entrar en ella, e inclusive hay algunos aeropuertos regionales dentro de esa lista que han sabido reinventarse y crear nuevas líneas de negocio, creo que es el aeropuerto de Teruel el que se ha convertido en un *hub* de achatarramiento de aviones.

No sé si con ello te he respondido, pero más o menos creo que está todo.

La siguiente cuestión: pasamos entonces ahora a César Ramos, el portavoz del Partido Socialista: realmente, como preguntas que ha hecho... cómo se pagan las infraestructuras, sobre la AP-1, debate, planificación a treinta años, nuevas vías... Has hecho una reflexión, César, yo creo que al grado de preparación de la infraestructura para adaptarse a la innovación y al desarrollo futuro. Ciertamente ese es un tema que está ahí encima de la mesa. Para ponerte un ejemplo, yo diría que la innovación de cualquier compañía de infraestructuras no se valora en una adjudicación pública, no existe. Porque en nuestro sistema de contratación lo que se adjudica es una oferta. El que la empresa sea la empresa A o la empresa C es indiferente; para eso hay un sistema de clasificación que previamente clasifica a la empresa, y por tanto la innovación de la empresa no existe.

En lo relativo a la innovación del proyecto, que podría ser una parte sustancial de este tipo de proyectos, la práctica nos demuestra que —es que no voy a decir nunca por no atreverme— es también una variable muy escasamente utilizada en nuestros pliegos de condiciones.

La cláusula de progreso, por otro lado, es una variable que está ahí y es difícil de prever; si es difícil de prever por la administración pública, pues para una compañía privada es igual de difícil, ¿no? En cualquier caso yo sí creo que, vista la tendencia que estamos teniendo, como te has referido al coche autónomo, no parece que la infraestructura vaya a ser un condicionante, porque hoy en día yo creo que ya hay coches en el mercado (Tesla y algunas otras marcas, creo que en 2020 Nissan va a sacar también ya un modelo que hasta conduce solo por ciudad); realmente la infraestructura es la misma, a lo mejor sí requiere unas condiciones, no sé, habrá que poner balizas o algo más, pero yo no sé hasta qué punto la infraestructura, tal y como la tenemos concebida en el tema de carreteras, va a necesitar innovaciones. En cualquier caso no es algo tampoco que esté contemplado en los pliegos, no es frecuente. No sé si te he respondido o si habías hecho alguna pregunta más.

Y finalmente al portavoz del Partido Popular, a Miguel Barrachina, creo que tenías varias preguntas, una de ellas era el grado de flexibilidad de los peajes. Los tenemos hechos. Lo voy a decir, aunque lo que voy a decir, a lo mejor tengo que decir «Diego» dentro de tres meses, porque realmente nosotros hemos hecho muchos estudios sobre impactos de la tarificación por uso en la red de alta capacidad, simulaciones de retorno fiscal, etcétera, pero como hemos considerado que eso es un debate que hay que traerlo aquí, a este Congreso y a las fuerzas políticas, porque entendemos que es donde está la verdadera discusión, los datos que te voy a dar son datos que están hechos internamente por nuestra organización pero que evidentemente ahora van a tener un desarrollo y un estudio mucho más profundo y que pueden variar algo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 18

Yo creo recordar que si en España pusiéramos un sistema flip-flop con pódicos, con lectura de matrículas y estuviéramos pensando solo en tarificar a los vehículos pesados, la tarifa que tendríamos que poner para atender la conservación de toda la red de carreteras de España a la vez de atender los costes de operación del sistema y los costes de implantación del flip-flop, que creo que en toda España era algo así como 600 millones de euros, es decir 10 céntimos de euro por kilómetro, eso era lo que nos salía, 10 céntimos, que esa una tarifa menos de la mitad de la que pagan actualmente los camiones en las autopistas. Esa es una sensibilidad que está ahí, que repito que la digo con cierta cautela.

Nosotros en nuestra intervención vamos un poquito más lejos: puede usted hacer un planteamiento de un peaje blando, es decir, que me permita mantener y cubrir los costes de operación y liberar al gasto público del coste de conservación. Pero nosotros decimos: también puede usted incrementar esa tarifa de forma que pueda usted monetizar esos activos que ya están amortizados. Aun en el caso de ir a esa segunda opción, es decir, buscar una monetización y que el sector privado haga una aportación, que sería muy importante, las simulaciones que hicimos en su día es que con tarifas comprendidas entre la mitad y la tercera parte de las que hay ahora, actualmente las autopistas de peaje, nos vamos a cifras de monetización que pueden fluctuar entre los 30 000 y los 50 000 millones de euros. Pero esto, repito, me gusta ser riguroso; estas cifras que he dicho están muy bien calculadas, pero vamos a hacerlo mejor ahora, y este estudio que he anunciado, cuando lo tengamos nuestra intención es también, por supuesto, facilitárselo a la Comisión.

Y yo no sé si me he dejado alguna pregunta. Déficit público, crecimiento económico... Yo creo que he respondido a todo más o menos. ¡Ah, perdona!, el presidente, perdóname. Efectivamente, las dos preguntas del presidente de la Comisión.

La primera oportunidad para el sector en Europa: entiendo que te refieres a oportunidades de trabajo de las compañías españolas en Europa. Europa es actualmente el tercer mercado. El sector de las grandes compañías de infraestructuras españolas, las diez mayores, el primer mercado en el mundo sorprendentemente es Estados Unidos, con una facturación de casi 17 000 millones de dólares anuales, Estados Unidos es el primer mercado; el segundo —espero no equivocarme— es Latinoamérica y Centroamérica, con unos 13 000 millones de dólares de facturación anual; y el tercero es Europa, con una facturación que debe de estar en torno a los 8 000 o 9 000 millones de dólares —creo que lo tengo en dólares. El problema que tiene Europa es que es un continente muy maduro, con compañías muy potentes en otros países, donde quizás es más fácil entrar o competir en grandes proyectos que requieren financiación privada, como es el caso de Reino Unido, donde hay una gran presencia española pero básicamente porque ahí da igual que seas español, alemán o inglés, allí se lo lleva el que aporta la financiación y hace la mejor oferta; y es también un área donde otra forma de crecer es a través de adquisiciones de compañías europeas. Como oportunidad para que podamos entrar en el negocio puro y duro de construcción lo veo difícil, sí como oportunidad para el caso de grandes proyectos de concesiones o grandes operaciones corporativas que puedan tener lugar en Europa.

Y luego, en relación con la cuota de importación del 9% y el crecimiento de la inversión: evidentemente, lo que viene a decir esto es que de cada 100 euros nuevos que colocamos en el mercado, que invertimos en infraestructuras, lo que está garantizando es que de la componente de la industria suya, el que participa en esas inversiones, que viene a representar más o menos la mitad de la inversión que se realiza, el 91% se va a incentivar la industria nacional, es decir, es un chute de actividad directo a nuestra industria; me puedo equivocar, pero más o menos una obra civil se reparte a tercios: un tercio es mano de obra, un tercio es maquinaria y un tercio es materiales, y luego hay la parte relativa a los beneficios. Pues en la parte de esos dos tercios que son materiales y equipamiento (también en la mano de obra, aunque la mano de obra no es cien por cien española), los dos tercios de material y equipamientos en un 91% es español; con lo cual es una relación de actividad directa. O sea, que de cada euro que invertimos, aproximadamente 0,66 por 0,91 sería lo que directamente le llegaría de incremento de actividad a la industria nacional (0,66 por 0,91, lo he dicho bien, no soy capaz de hacerlo de cabeza).

Creo que he respondido todo.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien. Hemos escuchado con mucho interés a don Julián Núñez, presidente de SEOPAN. Le transmito en nombre de toda la Comisión nuestro agradecimiento por estos trabajos y estos informes que están a nuestra disposición, y creo que podemos contar con vosotros para cualquier ampliación de información y para mantener una comunicación que seguro que redundará en beneficio de todos.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 19

### — DEL SEÑOR FERERES CASTIEL, PRESIDENTE DE LA REAL ACADEMIA DE INGENIERÍA. (Número de expediente 219/000814)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenas tardes; reanudamos la sesión de la Comisión de Fomento para recibir la comparecencia en esta ocasión de don Elías Fereres, que es el presidente de la Real Academia de Ingeniería de España, una organización que él nos explicará cuál es su historia, las funciones que tiene, pero que para nosotros es muy importante el tener la oportunidad de escucharle y un honor el recibirle.

Una de las experiencias personales que en los años que llevo en el Congreso en la Comisión de Fomento más me ha gratificado es conocer el mundo de la ingeniería, porque he descubierto detrás de esas personas a gente muy, muy preparada, que además contribuye muchísimo a la riqueza y al crecimiento nacional, y por otra parte sin duda a la imagen de España. De modo y manera que, don Elías, es un placer recibirle, y les doy una pequeña semblanza de su figura.

Don Elías cursó estudios de ingeniero agrónomo en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos de la Universidad Politécnica de Madrid, en el año 1967, y se doctoró en 1977; realizó el máster MSC en Riesgos y el doctorado en Ecología en la Universidad de California. Desde el año 1976 a 1982 fue profesor de un departamento en la Universidad de California (en Davis, Estados Unidos) y trabajó como especialista en riego y aguas superficiales en el Servicio de Extensión Cooperativa de esta universidad. En el año 1982 regresa a España, obtiene por oposición la cátedra de Producción Vegetal de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos de la Universidad de Córdoba, y a partir del año 1983 desempeña diversos cargos administrativos relacionados con la gestión de la investigación española, primero como coordinador de la Comisión de Ciencias Agrarias y director de programa especiales de la Comisión Asesora de Investigación Científica y Técnica; en el año 1989 preside el Comité VI de Ingenierías de la Comisión Nacional Evaluadora de la Actividad Investigadora del Profesor Universitario; en el año 1991 es nombrado nada menos que presidente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (el CESIC), cargo que desempeñará hasta que en el año 1992 pasa a ocupar la Secretaría de Estado de Universidades e Investigación del Ministerio de Educación y Ciencia, donde permanece hasta finales de 1994. Desde 1995 a 2003 es presidente de la Real Academia de Ingeniería de España, de la que previamente fue nombrado académico numerario. Actualmente preside esta organización desde 2012, y simultáneamente, de 1995 a 1999 es director del Instituto de Agricultura Sostenible. Ha tenido una gran actividad en el ámbito internacional que sería muy prolijo de describir.

En cualquier caso se dan ustedes cuenta de que tenemos una gran personalidad en estos momentos en la Comisión, y procedemos a escucharle con la máxima atención. Tiene la palabra.

El señor **FERERES CASTIEL** (Presidente de la Real Academia de Ingeniería): Señor presidente de la Comisión de Fomento, señores diputados, muchísimas gracias por recibimos hoy para que, en nombre de la Real Academia de Ingeniería, pueda presentar a nuestra corporación y también y sobre todo formular o abrir una posibilidad de aportaciones que puede realizar nuestra real academia a esta Comisión y en general al Parlamento del país.

Nuestra academia se creó como academia de ingeniería en 1994; fue una creación tardía en relación a otros países de nuestro entorno. Para que se hagan una idea, la Real Academia de Ciencias fue creada en 1859. Y tuvo entre sus miembros algunos ingenieros notables a lo largo de los años. De todas maneras, la creación de nuestra academia se realizó en un momento en el cual la técnica ocupaba un papel cada vez más importante en nuestra sociedad.

El 14 de julio de 2003, casi diez años después de su creación, Su Majestad el Rey Juan Carlos I concedió el título de Real a la academia de ingeniería, quedando así amparada por el alto patronazgo del Rey, según se establece en el artículo 62 de nuestra Constitución. En 2005 el Patrimonio del Estado, a través del Ministerio de Educación y Ciencia, cede el uso del palacio del Marqués de Villafranca, que es parte del patrimonio histórico español, a la academia para su sede oficial, donde la corporación ha fijado sus actividades desde entonces. Bien es verdad que hubo que realizar obras durante veinte meses antes de inaugurar oficialmente por parte de Su Majestad el Rey Don Juan Carlos I, el 16 de noviembre de 2010, la nueva sede, con una serie de obras que fueron sufragadas por la propio Real Academia a través de donaciones.

Desde su creación la academia ha venido trabajando con continuidad y rigor en el cumplimiento de los fines que en su día se le encomendaron, a saber: promover la excelencia, la calidad y la competencia de la ingeniería española en sus diversas disciplinas y campos de actuación, fomentando el estudio, la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 20

investigación, la discusión y la difusión de las técnicas y de sus fundamentos científicos y sociales. Por ello uno de los máximos reconocimientos a su trayectoria, a la calidad y excelencia de sus miembros y actividades, fue el ingreso de nuestra academia en el Instituto de España. Por Real Decreto 536/2015, de 26 de junio, se modificó un real decreto anterior que modificaba la creación del Instituto de España, que es una institución de mayor antigüedad, y en él se integraba la Real Academia de Ingeniería como una de las nueve academias nacionales que existen en el instituto.

En los últimos años la Real Academia de Ingeniería ha definido un nuevo modelo de academia, moderna y dinámica, orientada al servicio de la sociedad española, a sus ciudadanos, instituciones y empresas. Este modelo se desarrolla a través de su actuación como organismo consultivo en materias relacionadas con la ingeniería, la tecnología, la innovación y el desarrollo industrial y social. Al mismo tiempo, la Real Academia de Ingeniería ha conseguido aunar un compromiso institucional con las administraciones públicas, universidades, sociedad civil, y con los grupos empresariales más destacados.

Todo ello se hace contando con un elenco de 60 académicos de número, que son figuras de la mayor relevancia en la ingeniería española, y también con una importante representación de la ingeniería mundial a través del compromiso de 63 académicos correspondientes, que son personalidades con residencia fuera de España pertenecientes a 16 nacionalidades distintas. En su compromiso por difundir y transmitir a la sociedad que la ingeniería es un ingrediente esencial de su progreso y bienestar, la Real Academia de Ingeniería cuenta con un amplio abanico de actividades y proyectos, alguno de los cuales voy a describir a continuación.

Las actividades de la academia.

Las sesiones académicas se distribuyen en sesiones internas y en sesiones públicas, que cuentan con una audiencia externa a los propios académicos. Estas últimas están dirigidas a la difusión de la ingeniería, y en ellas se tratan temas de relevancia tanto técnica como social y económica. Durante 2016 se organizaron más de 30 sesiones, a las que asistieron más de 2000 personas. En el programa correspondiente a 2017 que está en curso esperamos poder alcanzar una audiencia presencial de 3000 interesados.

Como reconocimiento a la insigne labor de personas que dedican o han dedicado sus esfuerzos en favor del desarrollo de la ingeniería, y por tanto de su contribución al progreso de la sociedad, la Real Academia de Ingeniería ha establecido los siguientes premios y distinciones: premios Agustín de Betancour y Juan López de Peñalver, dedicados a jóvenes profesionales menores de cuarenta años que han realizado contribuciones relevantes en cualquiera de los ámbitos de la ingeniería. Estos premios ya están en su octava edición, confirmándose año tras año su prestigio y el interés que despiertan.

Premio Academia Dilecta, que se encuentra ya en su decimosexta edición, dirigido al reconocimiento por la academia a aquellas empresas cuya actividad se fundamenta en la ingeniería y en la innovación tecnológica.

Ingeniero Laureado, un galardón que se otorga a aquellos ingenieros y arquitectos vivos que hayan realizado actividad profesional que pueda considerarse como referente en nuestra sociedad.

A pesar de la importancia que tiene la ingeniería en el bienestar y desarrollo de la sociedad sigue existiendo un gran desconocimiento en la sociedad española tanto de la importancia de la ingeniería como de las principales figuras e instituciones que han llevado a la ingeniería española a las primeras posiciones en el nivel internacional. Por ello la real academia ha creado un programa llamado «Grandes figuras de la ingeniería», que está dirigido a identificar, consolidar y difundir la cultura técnica española. El programa tiene diversas actividades como homenajes para honrar la memoria histórica de insignes personajes o instituciones, placas que se colocan para distinguir a un determinado personaje emblemático en ingeniería, el diccionario biográfico de la ingeniería, o un archivo videográfico que recopila los testimonios en las voces de figuras señeras de la ingeniería.

A pesar de que la ingeniería y la técnica han transformado el mundo en que vivimos, en los últimos diez o quince años hemos perdido alrededor del 25% de los estudiantes en las áreas de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas, un ámbito que se denomina ahora STEM por su acrónimo en inglés. Este problema no solo afecta a España, sino afecta a la mayoría de los países desarrollados en Europa y Estados Unidos, no en Asia, y dentro de esta carencia nos preocupa especialmente la insuficiencia de mujeres, lo que implica que no se está aprovechando su potencial creativo en dichas áreas. La Real Academia de Ingeniería ha puesto en marcha una acción estratégica para mitigar esta brecha de género en las áreas STEM y otorgar visibilidad a las profesionales de la ingeniería, ya que escasean las ingenieras

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 21

en los puestos de mayor responsabilidad en las actividades académicas y empresariales. Para ello ha puesto en marcha el proyecto «Mujer e ingeniería», diseñado para fomentar las vocaciones técnicas en niñas y jóvenes en colegios e institutos. Igualmente, a través de programas de *mentoring* se ayuda a las jóvenes que acaban de iniciar sus estudios en ingeniería, o a aquellas que están a punto de finalizar se facilita su integración profesional.

Otro programa ambicioso que tiene la real academia es un foro llamado «Educación, emprendimiento, innovación e inversión», orientado a promover una reflexión sobre las limitaciones del sistema español de innovación y proponer actividades que nos ayuden a superarlas. Es una iniciativa muy ambiciosa que pretende impulsar el debate sobre innovación y emprendimiento y sus políticas más allá de los paradigmas comúnmente establecidos. Por el momento sus líneas de actuación se han centrado en la revisión comparativa de los modelos educativos vigentes en el mundo desarrollado, en el análisis de las barreras para el crecimiento de las jóvenes empresas y en el estudio de distintos modelos de innovación y emprendimiento en empresas consolidadas. Este esfuerzo se ha concretado en la elaboración de unos primeros informes y estudios, uno de ellos titulado «Educación para la innovación y el emprendimiento», que está recientemente finalizado, y otros sobre el tema de las empresas de alto crecimiento y de innovación corporativa en España.

La necesidad de análisis de prospección de tendencias nos ha llevado a crear observatorios entendidos como plataformas organizadas a partir de un grupo de académicos y expertos de empresas y universidades. Por el momento se encuentra en funcionamiento un observatorio llamado «Energía e innovación» y otro sobre la digitalización de los medios de comunicación.

Naturalmente, para generar, promover y difundir la ingeniería española se realizan esfuerzos importantes en comunicación. Una de las actividades es en redes sociales, una marca llamada «Amigos de la ingeniería» que cuenta con una comunidad de más de 50 000 seguidores.

La academia en el entorno internacional.

De la misma manera que la ingeniería española también se desarrolla en el marco internacional, como hemos escuchado en la comparecencia anterior, la Real Academia de Ingeniería es consciente de la importancia del desarrollo internacional de su cometido. Su actuación en este ámbito le ha llevado a estar presente en las principales organizaciones internacionales de la ingeniería. Hace pocos meses, a solicitud de la Comisión Europea, las academias de ingeniería y tecnología así como las de ciencia y medicina nos hemos constituido en consorcio para prestar asesoría científico-técnica a la Comisión Europea. Este consorcio se denomina SAPEA y participa en él la Federación de Academias Europeas de Ingeniería, de la que la Real Academia de Ingeniería es miembro.

De la misma manera, a nivel mundial la Real Academia de Ingeniería pertenece al Consejo Internacional de Academias de Ingeniería, y en esta año 2017 preside dicho consejo y ha asumido el reto de organizar bajo la presidencia de honor de Su Majestad el Rey la conferencia anual del consejo sobre el tema «Retos de la bioeconomía». Durante ella expertos internacionales de primer orden expondrán y debatirán los últimos avances y las soluciones para asegurar la alimentación de la humanidad en las próximas décadas, la nueva ingeniería genética, el aprovechamiento de los recursos marinos y oceánicos de forma respetuosa con el medio ambiente y los nuevos modelos sostenibles de generación y gestión de la energía. Los temas tratados responden a un criterio de identificar los principales problemas que la humanidad se verá obligada a afrontar durante las próximas décadas y las soluciones que la ingeniería y la tecnología pueden aportar. Esta convención tendrá lugar en Madrid los días 14 y 15 de noviembre y agrupará a expertos mundiales en la materia.

Espero que todo lo anterior les haya dado una visión bien somera de lo que es la Real Academia de Ingeniería, y a continuación quiero centrarme en el tema de las relaciones entre la academia y la administración española.

La principal actividad de las academias de ingeniería más importantes del mundo es la de ofrecer apoyo técnico e independiente a las administraciones públicas. Igualmente la academia se ha ofrecido a las distintas administraciones españolas firmando algunos convenios que han servido quizá como evidencia de que el apoyo de la academia a la administración es posible y fructífero, pero no por ello suficientemente solicitado ni de forma tan frecuente como en otros países de nuestro entorno. A este respecto merece la pena insistir en que las academias de ingeniería de países tales como Estados Unidos, Alemania o Reino Unido trabajan de forma continuada en su responsabilidad de asesorar a distintos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 22

estamentos en aquellas materias de su competencia, produciendo numerosos informes cada año como respuesta a los mandatos de sus parlamentos y a cuestiones concretas formuladas por los correspondientes gobiernos u otros organismos de carácter público.

En los últimos años la Real Academia de Ingeniería ha servido a la administración asesorando en algunas áreas. Por ejemplo, en 2014 el Ministerio de Defensa solicitó el apoyo de la Real Academia de Ingeniería para conocer la situación actual y las nuevas tendencias de la ingeniería y tecnología en el sector de defensa, por lo cual la academia desarrolló estudios relacionados con la toma de decisiones de carácter técnico que tenía que realizar el ministerio en programas especiales de armamento.

En el área de las infraestructuras de transporte la Real Academia de Ingeniería propuso el 2016 al gobierno autónomo de Cantabria una nueva metodología de gestión preventiva de la seguridad en carreteras a partir de métodos probabilísticos. El estudio condujo a la monitorización y análisis de más de 200 kilómetros de la red autonómica de carreteras de Cantabria. La implantación de esta metodología está en estos momentos en evaluación por parte del Ministerio de Fomento mediante un análisis comparativo del nuevo sistema con el método clásico empleado hasta ahora.

También en el área de infraestructuras ferroviarias la real academia ha participado en otros estudios como el de la optimización de la línea de alta velocidad entre Palencia y Santander.

Para terminar mi intervención quisiera insistir en el carácter que la academia tiene de organismo consultivo en materias de ingeniería y tecnología al servicio del Estado, del Parlamento y demás instituciones y órganos de gobierno. Nos ponemos a disposición del Congreso de los Diputados en su competencia legislativa y de los órganos ejecutivos del Gobierno para recibir todos los mandatos y solicitudes que se estimen oportunas para apoyar la elaboración de normas orientadas al bienestar y desarrollo de nuestra sociedad en un contexto de independencia de criterio, que es en el que la academia desarrolla su labor. Debemos encontrar la inspiración y los métodos en el papel que otras instituciones similares a la nuestra llevan ya desarrollando en otros países avanzados durante mucho tiempo, como ya he mencionado anteriormente. Incluso podemos buscar una transposición en la colaboración que ya ha empezado entre la Comisión Europea y las academias europeas, aunque en este caso sería entre la Real Academia de Ingeniería y otras instituciones españolas.

Nada más, muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Fereres por su ofrecimiento de colaboración a este Parlamento. Es el turno de los grupos parlamentarios. Doy en primer lugar la palabra, por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al diputado don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias por su presencia y por su presentación; enhorabuena por el trabajo que está realizando la Real Academia. Me gustaría plantearle un par de cosas, un par de preguntas.

La primera: ha puesto de manifiesto esa pérdida del 25% de estudiantes en determinadas materias de ciencia que aparentemente se está dando en Europa y en Estados Unidos, en occidente, y no tanto en Asia, si sabe a qué es debido y a qué es debida esa diferencia, esa sería la primera pregunta.

Luego, en contacto con agrupaciones y asociaciones de ingenieros, estoy pensando ahora por ejemplo en FIDEX, nos han transmitido frecuentemente inquietudes similares. Por ejemplo —estoy pensando— ellos se quejan frecuentemente de que en la obra pública española el porcentaje dedicado al proyecto con respecto al total de la obra es muy inferior con respecto a lo que ocurre en otros países. ¿Cuál sería su opinión en esto?

También otra de las cosas que nos han manifestado, otra de las preocupaciones que en parte creo que hemos intentado solventar en la ponencia de la ley de contratos es: en cuanto a la valoración de técnicas, lo que ha ocurrido en los últimos años, el excesivo peso en la oferta económica por encima de la técnica, cosa que evidentemente en el caso de las ofertas de proyectos de ingeniería sufrían mucho.

Y última cosa: yo efectivamente también agradezco la colaboración, y no sé si tiene usted alguna idea para superar ese déficit de colaboración que parece que existe también con respecto a otros países.

Muchísimas gracias. No sé si me podré quedar a oír la respuesta, porque como le he dicho tengo ahora otra comisión que se me solapa, pero en todo caso algún compañero me la transmitirá.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro. Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz, don César Ramos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 23

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Muchas gracias. Le agradezco al interviniente que haya venido a explicarnos la Academia, que la dé a conocer. Nosotros creemos que es imprescindible potenciar las ingenierías, tenemos muy claro que en la actual situación en que nos encontramos de cambio de coyuntura o de modelos y de paradigma la parte tecnológica va a ser una parte imprescindible en que un país tenga capacidad de competir o no tenga capacidad de competir. Nosotros vemos con mucha preocupación cómo hay una bajada en el número de profesionales de un tipo o en el número de estudiantes en unas materias, sobre todo las técnicas, porque creemos que ello puede repercutir en el futuro desarrollo de nuestro país. Y además es curioso ver cómo sí se produce un incremento muy importante en países de Asia, si no he escuchado mal. Y vemos además cómo los países de Asia son unos de los países que están teniendo más competitividad en el tema de desarrollo, sobre todo, de la parte informática. Creemos que si en España no se pone remedio a esto tendremos un problema futuro.

Pero no solo se está produciendo ese fenómeno de bajada de determinados estudiantes o profesiones, sino de la salida de muchos profesionales bien formados en España, además formados en universidades públicas pagadas con los impuestos de todos los españoles, muy buenos ingenieros y que por falta de oferta en este país han tenido que salir. Y nos gustaría saber si la academia está haciendo algo para poder dar apoyo a los ingenieros que han salido fuera, y sobre todo si la Academia ha hecho algo, o cree que podemos hacer algo por parte de las instituciones públicas, para que ese potencial no se pierda definitivamente. Es algo que a nosotros nos preocupa enormemente, creemos que hay que hacer un esfuerzo en ese tipo de profesiones, si no conseguimos volverlas a recuperar vamos a tener un hándicap; además porque creemos que la salida de la crisis que ha tenido en parte nuestro país es una salida de la crisis basada en un aumento de la competitividad, no por innovación, no por más tecnología, sino por bajadas en las condiciones laborales y en los salarios. Creemos que esto te puede dar un crecimiento económico inicial muy importante, pero en un futuro lo que nos va a generar es un problema o nos va a hipotecar el desarrollo futuro. Es una impresión que tenemos. Por eso nosotros creemos que la Academia puede hacer mucho en cuanto a potenciar este tipo de profesión, este tipo de estudios que además creemos que es imprescindible para el desarrollo de nuestro país.

Y sí nos gustaría saber, aquí vamos nosotros a pedirle al compareciente que nos diga: desde la parte pública, desde la parte parlamentaria qué podemos hacer nosotros para potenciar eso, en qué cree que falla la administración pública a día de hoy, cuáles cree que son las debilidades y qué podemos hacer para solucionar ese problema que, como digo, creo que puede generar un problema de hipotecar el futuro de nuestro país y que a nosotros, evidentemente, nos preocupa.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos. Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el diputado don Teodoro García Egea.

El señor **GARCÍA EGEA**: Muchas gracias, señor presidente. Gracias al presidente de la Real Academia de Ingeniería por ilustrarnos y por permitirnos también en una Comisión en la que normalmente estamos en disputas partidistas sobre temas concretos, y a veces de circunscripción, elevar un poco el tono de la discusión y centrarnos en cuestiones muy importantes que atañen a las generaciones presentes y también a las generaciones futuras. Tengo algunas preguntas que hacerle y algunas peticiones.

La primera de ellas es la referente a la cuarta revolución industrial. En la primera revolución industrial, la introducción del telar mecánico supuso el aumento de un 90 % del desempleo en el sector textil, y sin embargo como consecuencia de esas innovaciones tecnológicas el empleo 27 años después creció en un 4400 %. El debate de la destrucción de empleo por parte de la tecnología todavía no ha llegado a España. Yo estoy publicando en diversos medios de comunicación, en prensa escrita qué es lo que aporta la revolución tecnológica en términos de empleo, especializado sobre todo, pero hay otros países en los que la sustitución de empleados por máquinas está suscitando algún tipo de debate público que creo que no es sano, pero afortunadamente a España todavía no ha llegado —y no quiero dar ideas— a ningún grupo parlamentario tendente a estas cuestiones, que creo que en este momento no está aquí. Pero, en fin, en otros países ideológicamente cercanos al grupo al que me refiero se está suscitando este debate. Y creo que hace muy poco uno de los ideólogos de cabecera de este grupo parlamentario al que me refiero hablaba de sustitución de empleos por software, cuando en realidad lo que se hace es sustituir empleos por diseñadores o desarrolladores de software, en definitiva por ingenieros como consecuencia de aumentar la productividad. Por eso me gustaría saber qué opinión o qué trabajos se están haciendo en el marco de la llegada de esta cuarta revolución industrial, en los sistemas ciberfísicos del análisis de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 24

datos no estructurados (*big data*), los vehículos autónomos, etcétera. Creo que es un debate interesante sobre todo en lo que tiene que ver con la especialización en el empleo.

Además, y es un tema en el que estoy muy interesado como profesor en una escuela de ingeniería, qué podemos hacer entre todos, las cámaras, Congreso y Senado, las organizaciones de la sociedad civil para potenciar los estudios de ingeniería. Creo que es algo muy importante atraer a los jóvenes a los estudios de ingeniería, porque es cierto que cuando uno tiene que tomar una decisión importante en su vida en segundo de Bachillerato, uno no piensa quizá mucho a largo plazo, porque todos hemos tenido ese momento en el que tomar la decisión y las ecuaciones diferenciales, las integrales impropias y todo lo que conlleva las materias comunes a la ingeniería quizás hoy no son muy atractivas para nuestros jóvenes, pero luego hay detrás muchas otras cuestiones que sí que pueden serlo, y creo que tenemos que intentar potenciar el aspecto científico.

Con respecto a las salidas profesionales de los ingenieros, que también se ha hablado aquí por parte, por ejemplo, del portavoz del Partido Socialista, creo que tenemos que analizar también dónde son contratados cuando nuestros ingenieros salen fuera, porque en muchas ocasiones no son contratados por empresas públicas o por gobiernos del extranjero, sino que son contratados por ecosistemas de pequeñas y medianas empresas altamente innovadoras que han nacido y crecido porque allí se han dado unas condiciones para que determinadas empresas tractoras creen un ecosistema y puedan ser contratados. Estoy pensando en mi reciente visita a Francia en todo lo que tiene que ver con la industria aeroespacial. Entonces, creo que algo podremos hacer aquí en el Congreso instando al Gobierno a tomar medidas en este sentido, que creo sinceramente que en España se están tomando a través de los órganos competentes.

También me gustaría discrepar, entre comillas, con el análisis que hace el portavoz del Partido Socialista porque creo que la salida de la crisis siempre tiene que venir derivada del aumento de competitividad, lo ha sido siempre en las crisis, y es cierto que tiene que venir también con la especialización del empleo, que yo creo que es algo en lo que todos estamos de acuerdo, y hoy estamos poniendo encima de la mesa.

Con respecto a las peticiones, dos fundamentalmente, una petición y una reflexión: en primer lugar me gustaría que nos tuviera (por lo menos a los representantes del Grupo Parlamentario Popular, y estoy seguro que al resto también) en cuenta a la hora de tomar medidas para prestigiar la ingeniería; creo que hoy es más necesario que nunca prestigiar la ingeniería porque el futuro lo vamos a conquistar de la mano de los diversos campos que abarca la ingeniería en sus más distintas titulaciones. Y en segundo lugar, hacerle una reflexión y decirle que mis mejores alumnos son chicas en la mayor parte de las ocasiones, las mejores notas se las llevan las chicas en cuarto de ingeniería, que es donde yo doy clase. Y a nivel personal también estoy intentando paliar esa falta de ingenieros chicas que tenemos en las facultades y en el mercado laboral, y a mi hija de tres años estoy intentando encaminarla hacia esa noble profesión que es la ingeniería y que tantas alegrías te da cuando consigues zambullirte en el desarrollo de tu profesión.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Teodoro. Yo no sé si la ingeniera que está aquí presente quiere decir alguna cosa, porque nos acompaña doña Concha Santa Ana, que por lo que veo debe de ser una de las pocas ingenieras, pero desde luego es una ilustre parlamentaria.

Don Elías, puede contestar.

El señor **FERERES CASTIEL** (Presidente de la Real Academia de Ingeniería): Muchas gracias a sus señorías por las observaciones y las preguntas. En realidad todas las intervenciones se han centrado en el problema más relevante que tenemos planteado en España (también otros países occidentales), y es el hecho de que en las últimas décadas la profesión de ingeniero se ha devaluado, pudiéramos decir, en relación al papel tan relevante que ocupaba en los estratos sociales de hace unas décadas. Y eso es sorprendente porque la profesión se ha devaluado cuando la actividad en la ingeniería se ha promocionado y ocupa hoy día todos los entornos de nuestra sociedad.

Cuando digo «devaluado» hablo en términos relativos a otras profesiones que han resultado ser más atractivas para los jóvenes desde el punto de vista de la relación que hay entre éxito y esfuerzo. Aquí la palabra clave es «esfuerzo», nada se consigue sin esfuerzo. Es algo que uno aprende en el curso de los años y que los chicos inteligentes se dan cuenta, cuando tienen que elegir la profesión, de que el esfuerzo que se requiere para hacer una carrera de ingeniería no está recompensado por el reconocimiento social ni por los emolumentos que perciben los ingenieros. Todos sabemos que desde hace pocas décadas para



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 25

escalar los puestos en las empresas, los ingenieros que hacían la parte técnica tenían que ir a *management*, a gestión para poder acceder a esos puestos. Esa tendencia, que es general, no es solo problema nuestro, ha hecho que se nos desvíen muchas de las cabezas más brillantes que antes iban a la ingeniería hacia otras profesiones relacionadas con las finanzas o la economía o algo así. Eso es general.

Y eso es general, como digo, en todo occidente. Solo hay que examinar los puestos directivos de las grandes empresas para darse cuenta de cómo han cambiado de treinta años para acá, también en Estados Unidos y en muchos sitios. Sin embargo, en los países más avanzados de Asia no ha habido este cambio en la percepción de los jóvenes ni en el reconocimiento social a la ingeniería. No solo ya en China, que es donde la ingeniería tiene seguramente la mayor visibilidad de todas las profesiones, sino los más avanzados como Singapur o Corea o Japón mantienen sin problema un flujo de jóvenes estudiantes para satisfacer las necesidades de las empresas del sector. No es este el caso, hay un déficit muy importante de graduados en las disciplinas estas que se llaman STEM (de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas) en toda Europa, en Estados Unidos también; Estados Unidos lo compensaba, no sé si ahora lo hará, importando básicamente profesionales de Asia, de China e India. Alemania hace algo de eso pero no puede conseguir ser tan atractivo como Estados Unidos para traérselos.

Esto tiene un arreglo difícil. Y como digo, uno de los esfuerzos que ha hecho la academia ha sido iniciar este programa de «Mujer e ingeniería» porque el déficit es aún mucho mayor entre las mujeres. Es cierto, como ha dicho el diputado, que los mejores estudiantes de los que enseñamos ingeniería son mujeres, esa ha sido mi experiencia en cuarenta años de docencia, pero el número de mujeres que hay en la clase es muy pequeño, está muy seleccionado. Depende; también es verdad que en las ingenierías como la mía, que es verde, en las ingenierías verdes estamos llegando ya casi al 50 %, pero en ámbitos como por ejemplo la informática estamos muy lejos de ese 50 %. Eso es algo que debemos corregir y que pensamos que hay que hacerlo desde los primeros años, no sé si desde los tres, pero pronto después de los tres hay que empezar a convencer a aquellas que tengan esa vocación mecánica, técnica, de que no hay barreras, que pueden ser tan buenas ingenieras como el mejor ingeniero.

El tema de nuestros ingenieros: los ingenieros españoles están muy bien considerados en el extranjero, y han salido y hemos salido periódicamente a trabajar y hemos vuelto. Yo creo que es bueno que podamos exportar científicos y técnicos, lo que no es bueno es que no podamos recogerlos. A mí se me recogió; yo pasé diez años fuera y tuve la oportunidad de volver. Y yo quisiera que esos que están fuera tengan la oportunidad, una oportunidad idéntica de volver. Todo es mucho más difícil que cuando yo volví, por un simple hecho, y es que ahora somos el doble aproximadamente de las personas en el planeta de las que éramos hace cincuenta años. Entonces, no va a ser fácil, pero es algo en lo que el país tiene que invertir. Y yo creo que este Congreso puede solicitar, y ahí ya entro en la necesidad de que se genere una cultura en la cual el Congreso, y como hace con muchísima frecuencia el Congreso de los Estados Unidos, haga mandatos a instituciones como la nuestra, o a otras, para que estudien o analicen y traigan propuestas de soluciones que aquí puedan tener una vía legislativa, que es donde se pueden tomar las medidas que ayuden, en este caso al retorno de los jóvenes preparados, y muchas más medidas que permitan que la ingeniería sea una actividad que la sociedad reconozca como uno de los pilares de su bienestar, y que por lo tanto tenga el reconocimiento social y también el reconocimiento por las empresas de la labor que se realiza, conmensurable con el esfuerzo que requiere la labor de ingeniería.

Se ha comentado también que en los proyectos se invierte cada vez menos en ingeniería y más en otras cosas. Esa tendencia es general porque hay en todas las administraciones —yo creo que a nivel mundial— una visión económica por encima de todo, pero no económica en cuanto al largo plazo sino económica en cuanto al corto plazo, y esto descarta soluciones innovadoras y de mayor ingeniería, y las empresas responden a la demanda que hay.

En cuanto al dilema de si la cuarta revolución industrial, como las anteriores, va a generar más o menos empleo, hay opiniones de todos los gustos, pero yo creo que prevalece aquella que valora la capacidad innovadora de la sociedad. Y los humanos hemos innovado desde hace siglos y todas esas innovaciones han permitido, no solo el crecimiento de la población, sino la mejora de su bienestar, que eso es muy importante. Yo soy agrónomo, y aquellos que tengan alguna experiencia sabrán que el trabajo de campo que se realizaba hace décadas era durísimo, no era un trabajo deseable, y eso de hecho generó la emigración a las ciudades, porque no es que no hubiera trabajo, es que era un trabajo que no era agradable o aceptable.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 357

28 de septiembre de 2017

Pág. 26

La generación de estas nuevas tecnologías, que por cierto hemos cubierto en sesiones en la academia, en *big data*, hay un estudio sobre la cuarta revolución industrial que hemos hecho en EuroCASE con las academias europeas, todos estos temas se tratan a nivel de divulgación en «los martes de la academia», apunta a que desde luego toda innovación va a traer nuevos empleos, va a generar nuevos empleos asociados a la misma. Hay un problema de crecimiento de la población a más largo plazo que el planeta debe contemplar, pero la ralentización que está ocurriendo ya en el crecimiento de la población sugiere que va a haber una moderación incluso en los países que han ido creciendo en las últimas décadas que hará que la demanda de empleo, de nuevo empleo no siga creciendo tan desmesuradamente como en los últimos veinte años. Yo creo que estas innovaciones traerán consigo suficiente empleo, y lo que hay que esperar es que sea un empleo de alta calidad que permita una vida digna a los jóvenes que ahora buscan empleo.

En definitiva, nadie más interesado que nuestra academia, que tiene uno de los fines más importantes, el de prestigiar la ingeniería española, tener como digo la posibilidad de presentar nuestras actividades e intentar promover la colaboración en el futuro para cuando haya necesidad de unos dictámenes técnicos que apoyen la toma de decisiones de esta Comisión o de otras en este Congreso, tener la posibilidad de que la academia, desde la total independencia en la que opera, pueda aportar nuestros estudios y nuestro conocimiento para mejorar el bienestar de nuestra sociedad.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, don Elías, le vuelvo a agradecer en nombre de toda la Comisión este ofrecimiento. Ha sido importante conocer qué es la real academia, de qué se ocupa, las vías de colaboración que se abren. Estamos seguros de que con esa jornada que vamos a organizar probablemente en el mes de noviembre aquí en la Cámara este grado de conocimiento sea todavía mayor. Y en cualquier caso sepa que esta también es su casa, como la de todos los ilustres miembros de la academia que lo acompañan, y que estamos a su entera disposición.

Se levanta la sesión.

**Eran las seis y treinta minutos de la tarde.**