



CONSTRUCCIÓN E INFRAESTRUCTURAS

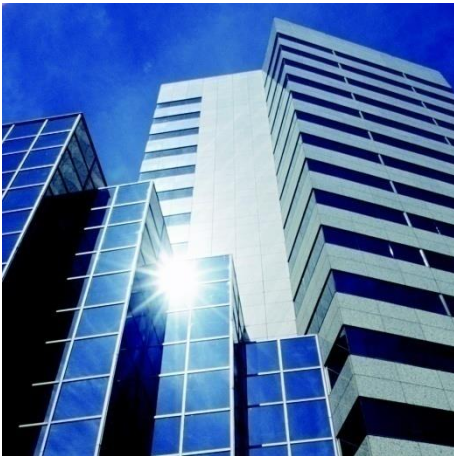
2017-2018



Contenido

- I Las necesidades de España en infraestructuras públicas prioritarias
- II Eludir el compromiso con la inversión pública no es una alternativa responsable
- III Las limitaciones presupuestarias del Estado condicionan la política de inversión
- IV Cumplir los objetivos de inversión es compatible con el equilibrio presupuestario

ANEXOS





I Las necesidades de España en infraestructuras públicas prioritarias





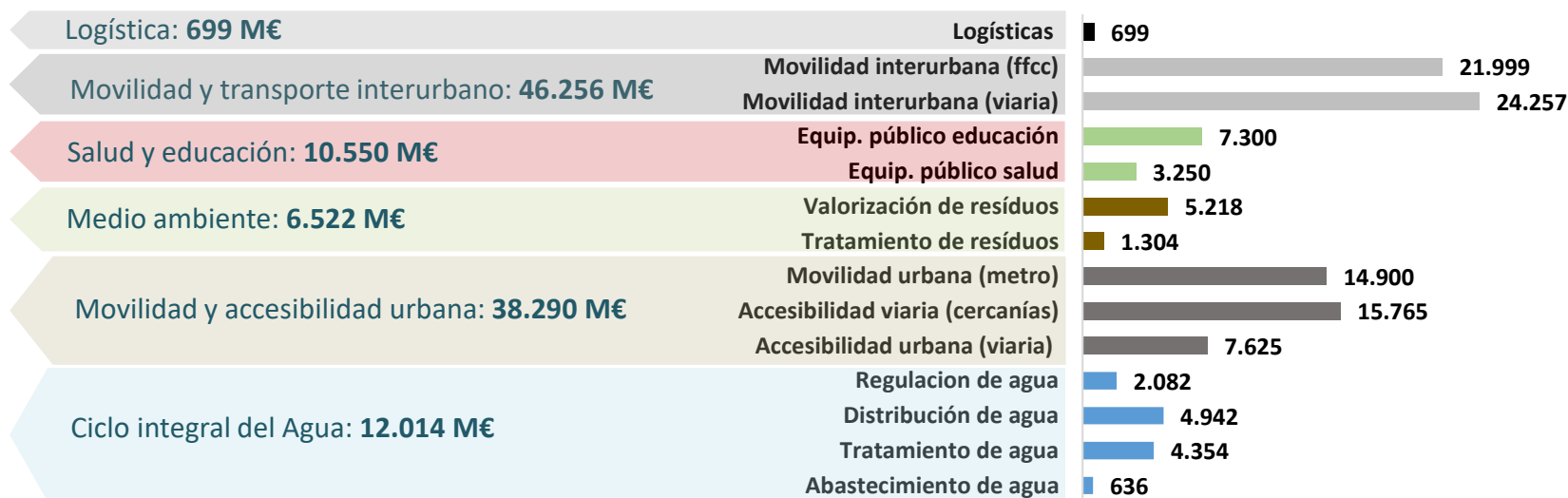
I Las necesidades de España en infraestructuras públicas prioritarias

I Déficit de inversión pública en áreas prioritarias

España acumula un déficit inversor superior a 114.000 M€ en infraestructuras públicas prioritarias de elevado impacto social:

- Ciclo integral del agua: 12.000 M€ hasta 2021 con sanciones en curso de la CE por incumplimiento Directivas y normativa.
- Medioambiente (tratamiento residuos): mas de 6.500 M€ hasta 2020 con sanciones en curso de la CE por incumplimiento Directivas.
- Equipamiento público (salud y educación): mas de 10.500 M€ para recuperar el déficit inversor acumulado en 2011/2016.
- Movilidad y accesibilidad urbana: mas de 38.000 M€ en infraestructuras urbanas con fuerte demanda de transporte público.
- Movilidad y transporte interurbano: mas de 46.000 M€ en infraestructuras viarias y de ferrocarril convencional.
- Logística: 700 M€ para mejorar la accesibilidad portuaria.

Infraestructuras prioritarias a corto plazo en España (M€)





I Las necesidades de España en infraestructuras públicas prioritarias

II Insuficiente ritmo inversor de nuestras Administraciones Públicas

A pesar de la mejoría de 2017, el ritmo de licitación/contratación actual de las AAPP es insuficiente para resolver el déficit inversor:

- Ciclo integral del agua:

Al ritmo actual de contratación (292 M€/año) tardaremos 39 años en alcanzar el objetivo de inversión para 2021

- Medioambiente (tratamiento de residuos):

Al ritmo actual de contratación (48 M€/año) tardaremos 136 años en cumplir el objetivo de inversión para 2020

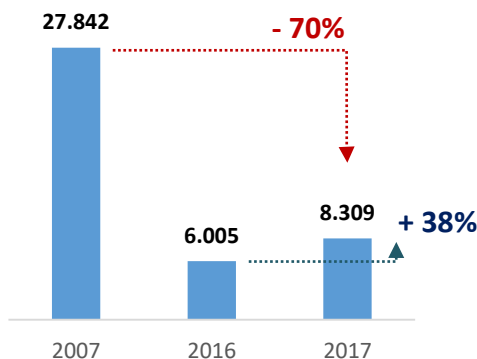
- Equipamiento público (salud y educación):

Sería necesario duplicar el ritmo de licitación actual (1.412 M€/año) para recuperar en 4 años el déficit acumulado en 2011/2016

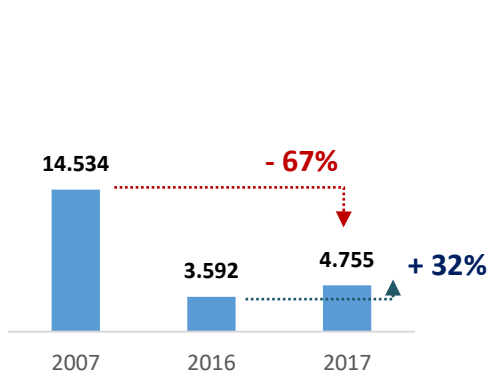
- Movilidad y accesibilidad urbana e interurbana:

Al ritmo de contratación actual (1.802 M€/año) el conjunto de las AAPP tardarán 42 años en realizar las inversiones identificadas como prioritarias en el informe SEOPAN/SENER (84.882 M€)

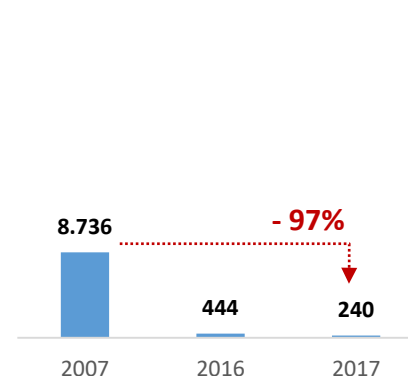
Licit.pública obras AAPP (M€ 2017)



Cont.pública obras AAPP (M€ 2017)



Licit.pública conces. AAPP (M€ 2017)





I Las necesidades de España en infraestructuras públicas prioritarias

III Previsiones 2018 – Proyecto PGE para 2018

Grupo Mº Fomento

- Crecimiento inversión (Cap.VI) del + **13,7%**, hasta **7.765 M€**
- 935 M€ más de inversión que en 2017
- Adif concentra el 46% de la inversión (3.561 M€)
- Mayor crecimiento: ADIF convencional (+63,1%)
- Ejecución presupuestaria en 2017 (G. Directa) del 96,6%

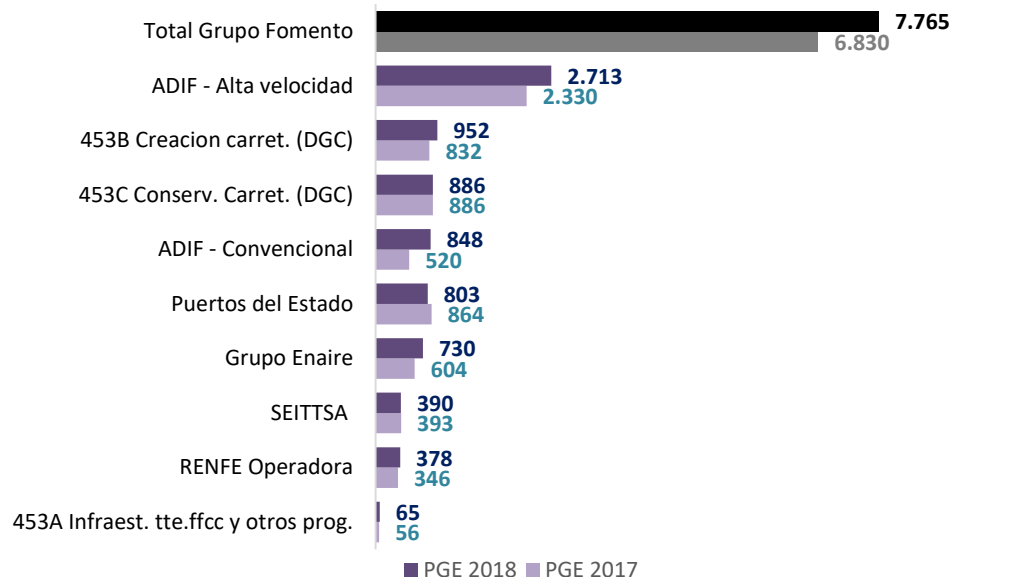
Grupo Mº Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio ambiente

- Sin crecimiento inversor (se mantienen valores 2017)
- Se consolida el ajuste realizado en el presupuesto de 2017 (- 33%), confirmándose la atonía inversora
- Ejecución presupuestaria en 2017 (G. Directa) del 74,3%

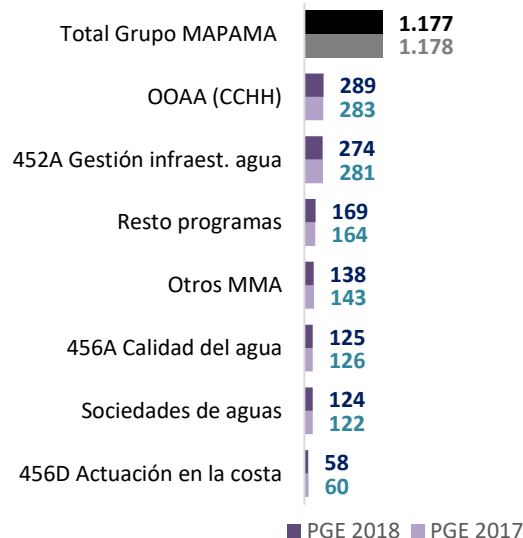
Total Administración General del Estado

- Crecimiento inversión (Cap.VI) del + **11,7%** hasta **8.942 M€**
- Mº Fomento concentra el 87% de la inversión (7.765 M€), y Mº MAPAMA el 13% restante (1.177 M€)

Anexo inversiones reales PGE 2018 - Grupo Fomento (M€)



Anexo inversiones reales PGE 2018 - Grupo MAPAMA (M€)





I Las necesidades de España en infraestructuras públicas prioritarias

IV Contraste de la política inversora en España con los principales países europeos

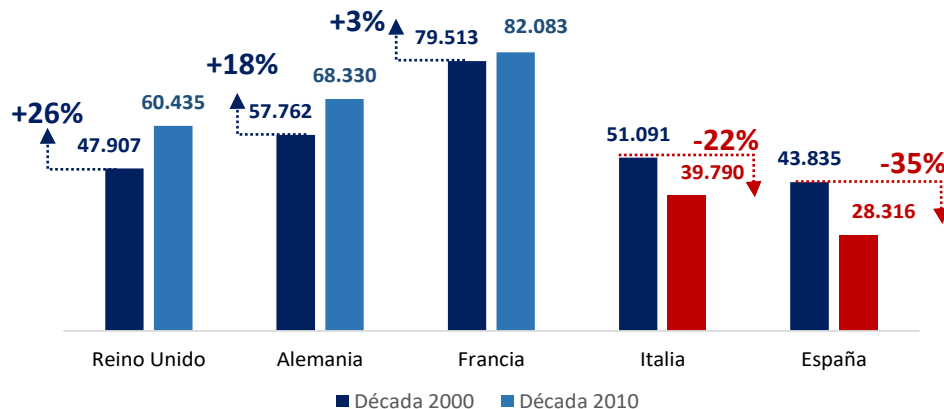
Se amplía la brecha inversora con las cuatro mayores economías europeas: en 2018/2019 España invertirá un 63% menos.

La inversión pública realizada y proyectada para la década de 2010 en Reino Unido, Alemania y Francia, crecerá en términos reales respecto a la década precedente un 26%, 18% y 3% respectivamente, frente a una reducción del 35% en España.

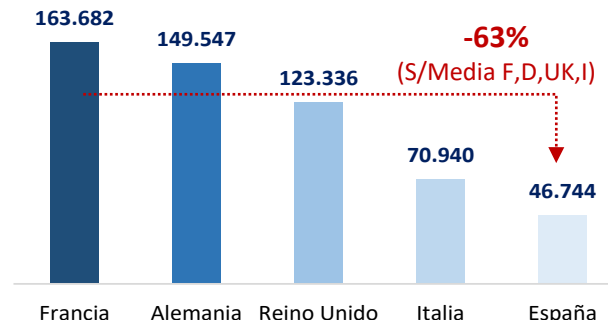
Los inversión pública comparada (2016) de España con Alemania, Reino Unido, Francia e Italia confirma:

- Infraestructuras de salud: invertimos por habitante un 30% menos que la media (46 vs 66 €/habitante)
- Infraestructuras de educación: invertimos por habitante un 71% menos que la media (27 vs 93 €/habitante)
- Infraest. de protección del medio ambiente: invertimos por habitante un 62% menos que la media (20 vs 53 €/habitante)
- Infraest. de transporte (asuntos económicos): invertimos en valor absoluto un 54% menos que la media (8.700 vs 18.875 M€)

Inversión pública década 2000 vs década 2010 (T.real 2017)



Inversión pública 2018/2019 (M€)





II Eludir el compromiso con la inversión pública no es una alternativa responsable





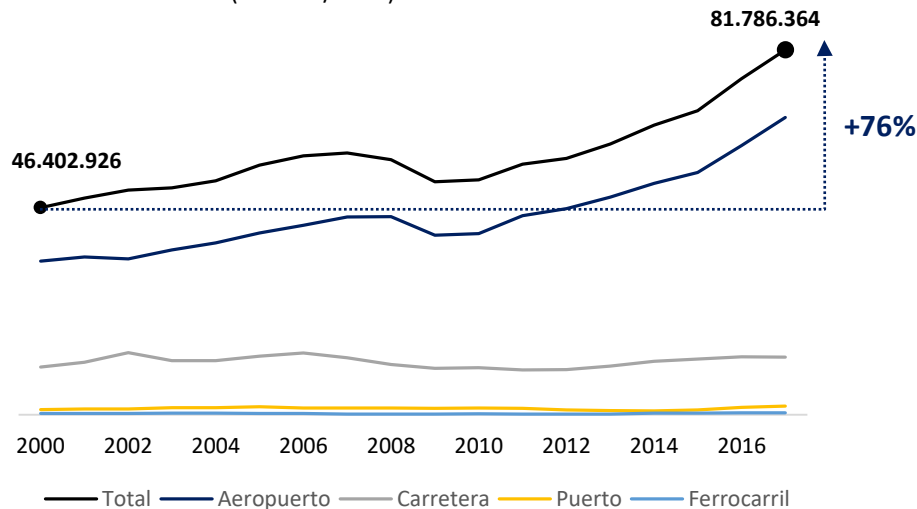
II Eludir el compromiso con la inversión pública no es una alternativa responsable

I Pérdida de competitividad

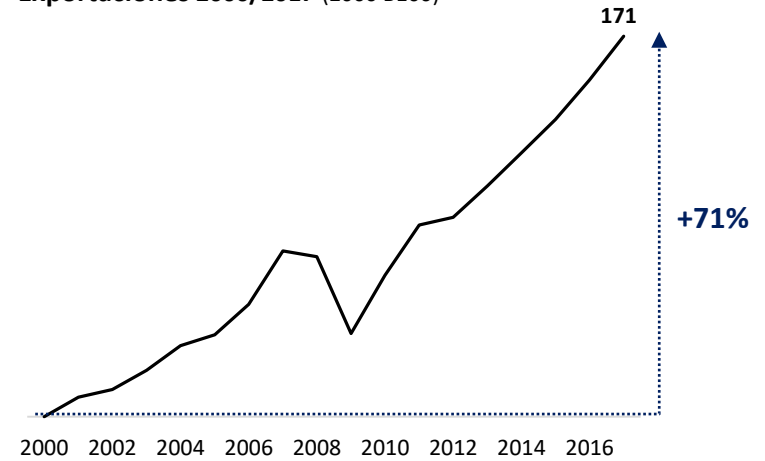
La inversión pública en infraestructuras ha permitido anticipar el crecimiento económico español y la salida de la crisis a través de sus dos palancas de actividad económica que están sustentando nuestra competitividad:

- **Turismo:** España es la segunda potencia global tras Francia en número de turistas internacionales, habiendo superado en 2017 la cifra record de 81 Millones. Nuestra red de aeropuertos absorbió el 81,5% del total de turistas internacionales en 2017 (mas de 66 millones).
- **Exportaciones:** España es el segundo país europeo tras Alemania en cuota de exportaciones sobre el PIB, habiendo alcanzado en 2017 el máximo de 397.000 millones de euros en exportación de bienes y servicios. La red de puertos españoles alcanzó en 2017 un nuevo record histórico, moviendo 544 millones de toneladas de mercancías.

Evolución turistas (nº 2000/2017)



Exportaciones 2000/2017 (2000 B100)





II Eludir el compromiso con la inversión pública no es una alternativa responsable

II Pérdida de impulso económico

La inversión pública en infraestructuras supone un importante impulso económico. No invertir implica:

- Menor actividad económica inducida,

Las infraestructuras son el sector de actividad económica con mayor efecto multiplicador (92% de inducción)

- Menor creación de empleo,

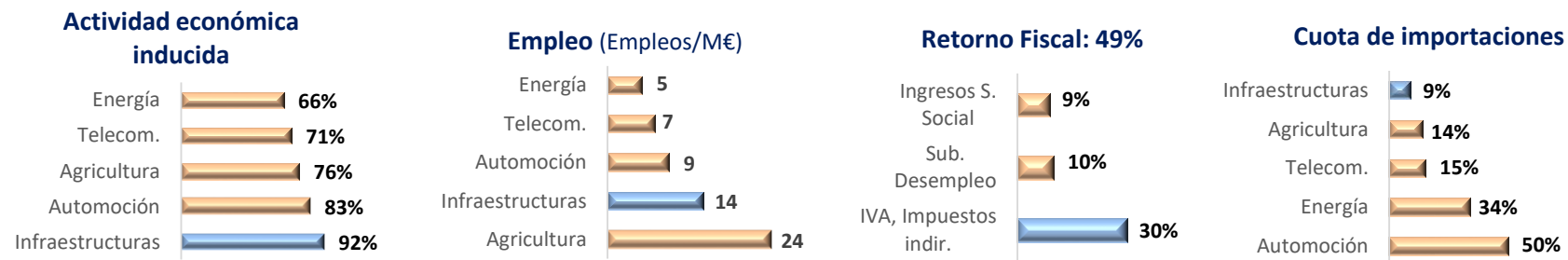
Al tratarse del 2º sector económico con mayor generación de empleo directo e indirecto (14 empleos por millón € invertido)

- Menor retorno fiscal,

Las infraestructuras proporcionan un 49% de retorno de impuestos por cada euro invertido

- Menor incentivo a la industria auxiliar española,

Las infraestructuras son el sector de actividad que menor cuota de importaciones requiere (el 9% de su actividad)



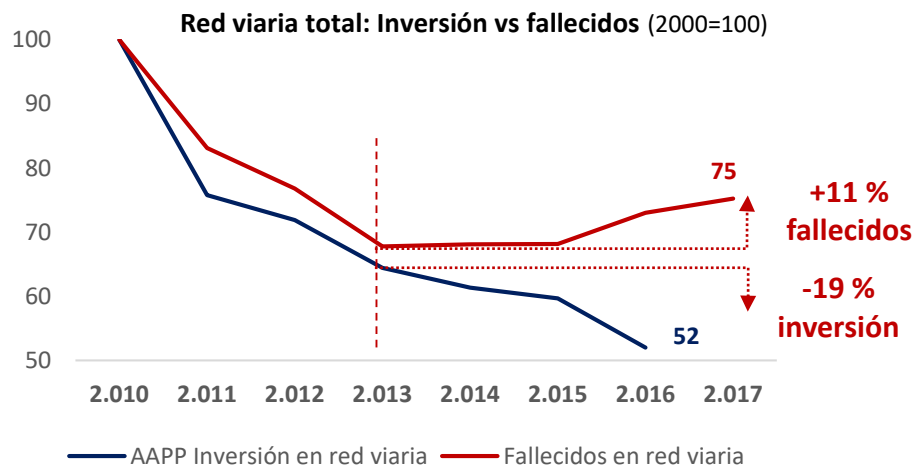


II Eludir el compromiso con la inversión pública no es una alternativa responsable

III Reducción del bienestar social del ciudadano

La inversión pública en infraestructuras tiene un impacto directo en el bienestar de los ciudadanos al implicar una reducción de los costes externos del transporte.

- Accidentes mortales en carretera: en 2013/2017 frente a un incremento del 11% de fallecidos en carretera, la inversión pública en la red viaria del conjunto de las AAPP se redujo un 19% (datos relativos a 2013/2016).
- Congestión en la movilidad urbana : En 2015, Madrid y Barcelona lideraron las horas de congestión viaria por usuario con valores comprendidos en varias carreteras entre 16 y 23 horas de atasco por conductor al año.
- Reducción de emisiones y calidad del aire: mejorar la accesibilidad urbana de nuestras infraestructuras (38.000 M€ de inversión) facilitará el objetivo vinculante de la UE para reducir en 2030 un 40% las emisiones de gases de efecto invernadero respecto de los niveles de 1990. Se encuentra asimismo en tramitación una propuesta de la CE para reducir las emisiones de CO₂ en vehículos y furgonetas un 30% por debajo del objetivo marcado para 2021 (95 gramos de CO₂ por kilómetro recorrido).



	Carretera	Longitud tramo (km)	2015 Horas año retraso /conductor
Madrid	A-2	6,2	8
Madrid	M-40	18,8	16
Madrid	A-2	17,1	18
Barcelona	B-23	14,6	22
Barcelona	B-10	20,0	23



III Las limitaciones presupuestarias de las AAPP condicionan la política de inversión



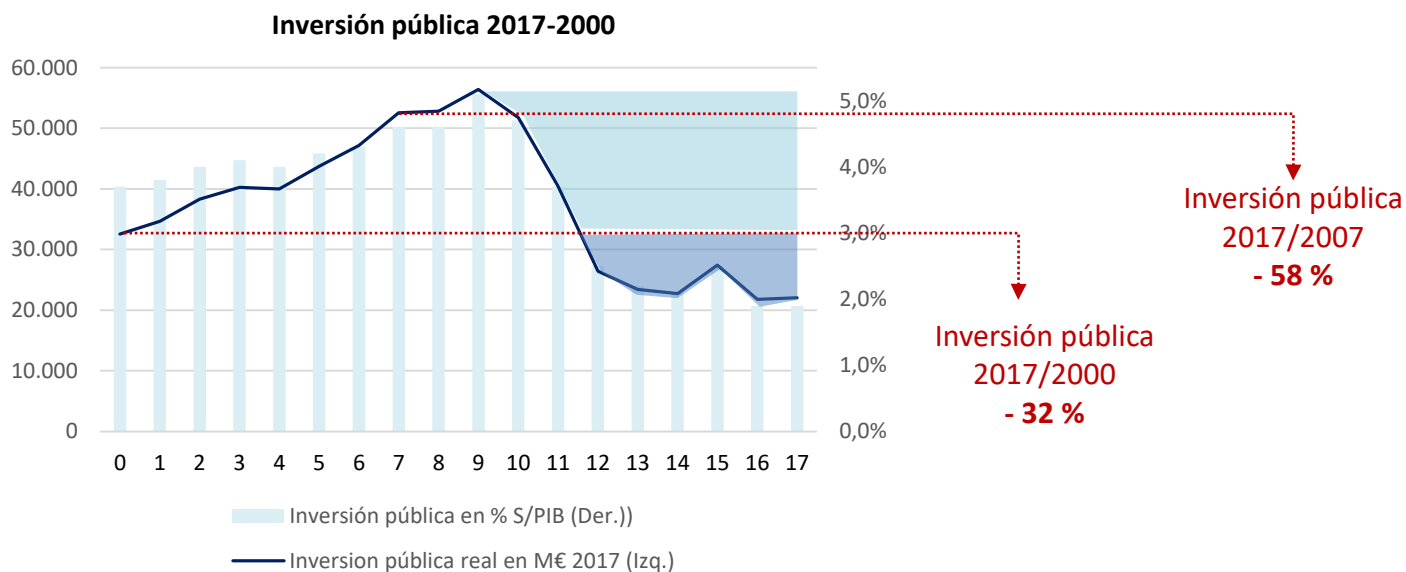


III Las limitaciones presupuestarias de las AAPP condicionan la inversión

I La consolidación fiscal ha situado a la inversión pública en mínimos históricos

La consolidación fiscal, en lo relativo a la reducción del déficit público, se ha centrado fundamentalmente en la reducción de la inversión pública, situándola actualmente en niveles de mínimo histórico:

- La inversión pública en la consolidación fiscal: en 2017-2010 se ha reducido el gasto público en 6,7 pp del PIB, representando el recorte de inversión pública el 46% de dicha reducción (3,1 pp), muy por delante de la siguiente partida de gasto por magnitud de ajuste (remuneración de asalariados con 1,1 pp del PIB).
- Representatividad de la inversión pública en el PIB: en 2016 y 2017 se situó en el 1,9% y 2,0% del PIB respectivamente, igualando el mínimo histórico precedente de la serie estadística de 1979.
- Reducción en términos reales: invertimos anualmente 30.500 M€ menos (T. Reales) que en 2007 (- 58%). Respecto del máximo de la serie (56.385 M€ en 2009), la inversión pública se ha reducido un 61%.





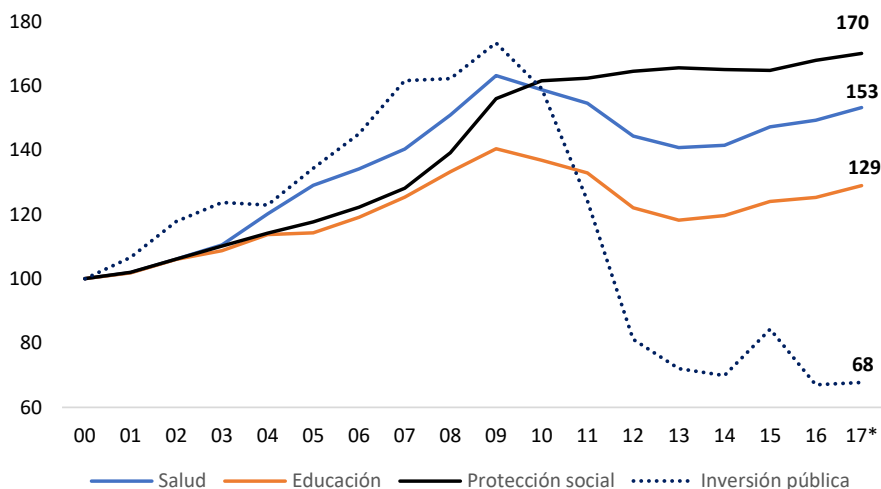
III Las limitaciones presupuestarias de las AAPP condicionan la inversión

II Incremento de las prioridades en gasto social

Las prioridades en gasto social condicionarán cada vez mas la inversión pública. En 2017, protección social, salud y educación totalizaron 309.267 M€ representando el 63,5 % del gasto público.

- 2017, Gasto público en protección social:
Totalizó 192.562 M€ (máximo histórico), consolidando un crecimiento real del + 70% desde el año 2000
- 2017, Gasto público en salud:
Totalizó 70.023 M€ (niveles reales de 2008), consolidando un crecimiento real del + 53% desde el año 2000
- 2017, Gasto público en educación:
Totalizó 46.682 M€ (niveles reales de 2007), consolidando un crecimiento real del + 29% desde el año 2000

2000- 2017 Inversión pública vs gasto público prioritario (B100 2000 T. Real)



Protección social, salud y educación:

- 309.267 M€ de gasto público en 2017
- + 114.270 M€ (T. Real) respecto al año 2000
- + 6.721 M€ de incremento medio real anual



IV Cumplir los objetivos de inversión es compatible con el equilibrio presupuestario





IV Cumplir los objetivos de inversión es compatible con el equilibrio presupuestario

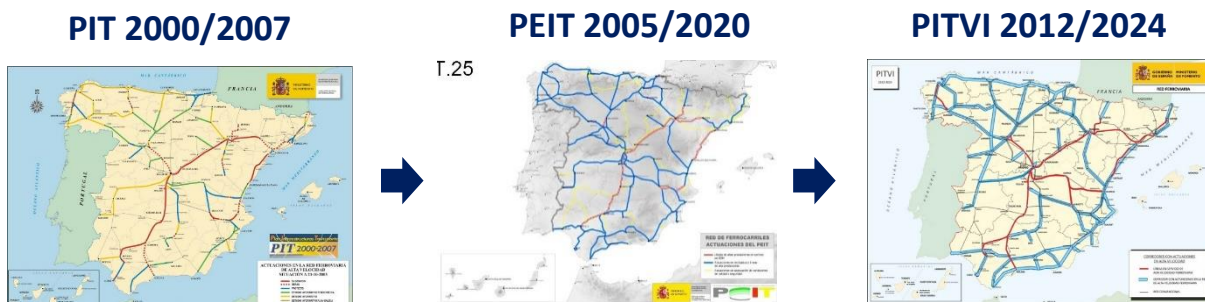
I Pacto nacional de infraestructuras entre las principales fuerzas políticas

Es necesario un pacto nacional de infraestructuras entre las principales fuerzas políticas para:

i) Fijar las prioridades de inversión

Tres planes directores de transporte en 12 años no han servido para fijar las prioridades reales de inversión.

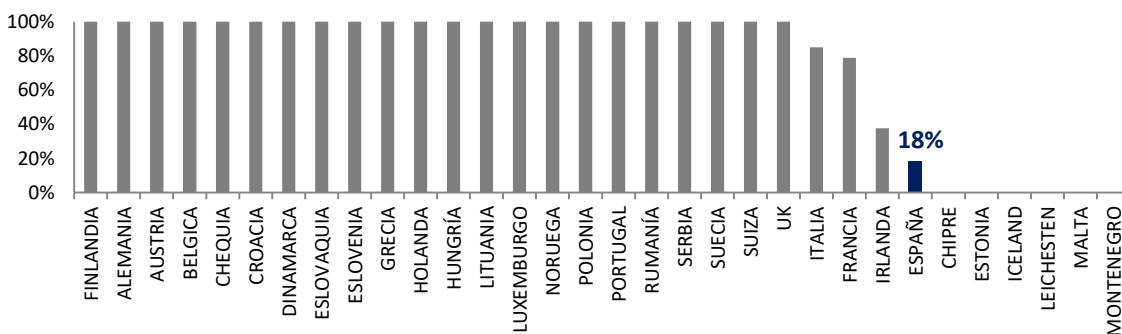
Es asimismo notoria la ausencia de una política de Estado de infraestructuras integral que abarque también otras prioridades de inversión en infraestructuras como equipamiento público, ciclo integral del agua y medio ambiente.



ii) Acordar un modelo general de gestión y financiación sostenible de nuestras carreteras de gran capacidad

La implementación en nuestra red viaria de alta capacidad libre de los modelos de gestión y financiación viaria existentes en la UE, entre otras ventajas implicaría un refuerzo anual para el gasto prioritario social entorno a 2.500 M€, ello derivado únicamente del ahorro de gasto público en conservación de la red y del retorno fiscal del modelo.

% Red viaria de alta capacidad con tarificación a los usuarios: pesados y/o ligeros





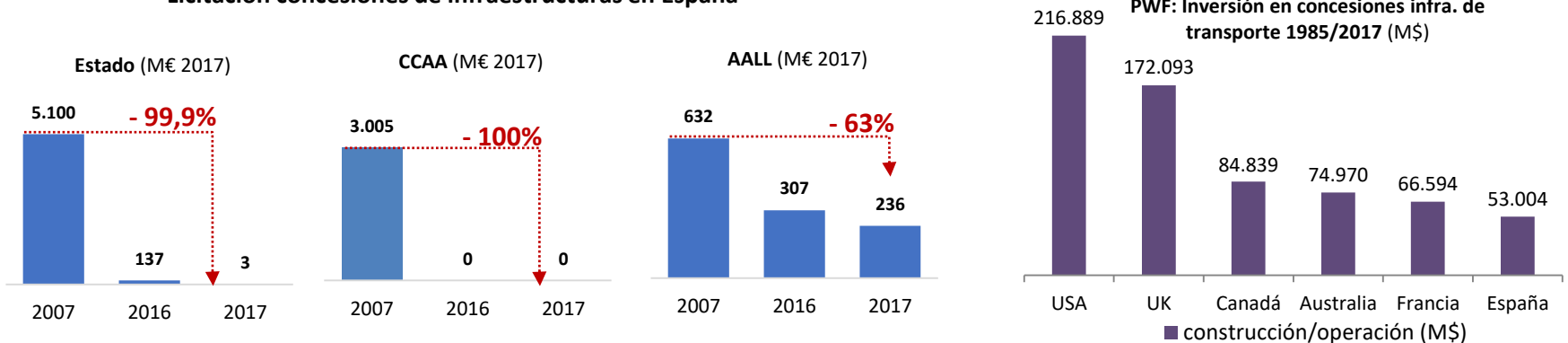
IV Cumplir los objetivos de inversión es compatible con el equilibrio presupuestario

II Utilización de la colaboración público privada

España debe utilizar sus fortalezas para la consecución de los objetivos de inversión a través de la colaboración público - privada, ausente en nuestra contratación desde 2012 hasta el lanzamiento del PIC en 2018.

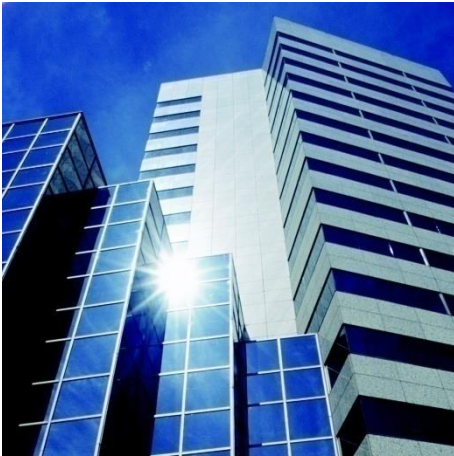
- i) Situación favorable en los mercados financieros
- ii) Disponemos de un nuevo marco jurídico seguro y estable
- iii) Las compañías españolas de infraestructuras son líderes mundiales en financiación y gestión de infraestructuras
- iv) Las economías mas desarrolladas del mundo vienen apostando reiteradamente por el modelo concesional en la promoción de infraestructuras
- v) McKinsey cifra en 3,3B\$ la necesidad global anual de inversión en infraestructuras de transporte, energía, agua y telecomunicaciones para poder atender el crecimiento económico hasta 2030. Actualmente, la inversión global anual es de 2,5B\$, con una tendencia decreciente que ampliará el gap inversor y que como mejor alternativa posible deberá ser financiado recurriendo a procedimientos CPP.

Licitación concesiones de infraestructuras en España





Conclusiones





España necesita invertir en actuaciones prioritarias del ciclo integral del agua, de medioambiente, de salud y educación, de accesibilidad y movilidad urbana, de transporte interurbano y logísticas 114.000 millones € en los próximos años. Es imprescindible un pacto nacional entre las distintas fuerzas políticas para la aprobación de un plan general de infraestructuras a largo plazo que, bajo estrictos criterios de rentabilidad económico-social, establezca las prioridades y su financiación.

Al ritmo inversor actual se tardaría 136 años en realizar las infraestructuras prioritarias de medio ambiente, 40 años en realizar las de transporte y ciclo integral del agua, y 7 años para recuperar el déficit inversor acumulado en las de salud y educación. Las prioridades de gasto social, la reducción de la deuda pública y el pago de sus intereses no permitirán en los próximos años atender las necesidades de inversión en infraestructuras con cargo a los presupuestos públicos.

No asumir este desafío inversor no es una alternativa responsable, pues los efectos de no afrontar la realización de las infraestructuras prioritarias, aparte del pago de multas que podrá imponer la UE por incumplimiento de nuestros compromisos en depuración de agua y medioambiente, se traducirán en pérdida de competitividad, afectando a sectores clave como el turismo y las exportaciones, pérdida de impulso económico y de empleo, y reducción de los ingresos fiscales, repercutiendo todo ello negativamente en el bienestar social de todos los ciudadanos.

El Estado y las Comunidades Autónomas deben valerse de otras fuentes de financiación extrapresupuestarias para la realización de sus planes de inversión en infraestructuras, impulsando de forma decidida las fórmulas de colaboración público-privada, cada vez más extendidas entre los países más desarrollados, aprovechando las circunstancias favorables existentes en los mercados financieros y el marco legal que ofrece la nueva Ley de Contratos del Sector Público.

Debe definirse un modelo global de financiación y gestión de nuestras carreteras de gran capacidad más eficiente, sostenible y solidario, que acabe con los agravios comparativos existentes entre las regiones y otros modos de transporte, de acuerdo con la práctica de los demás países europeos y las recomendaciones de la UE, que basan su sostenibilidad en los usuarios de las vías y no en la totalidad de los contribuyentes.

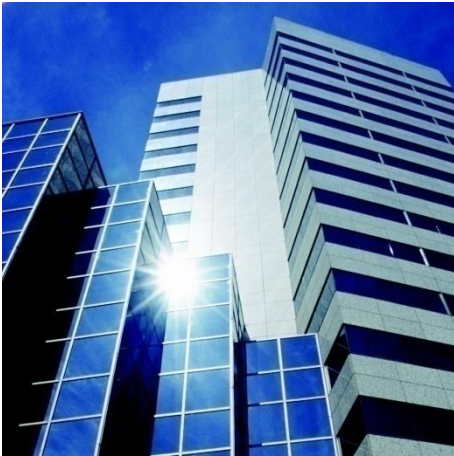


ANEXOS





ANEXO I: resumen actividad nacional en 2017



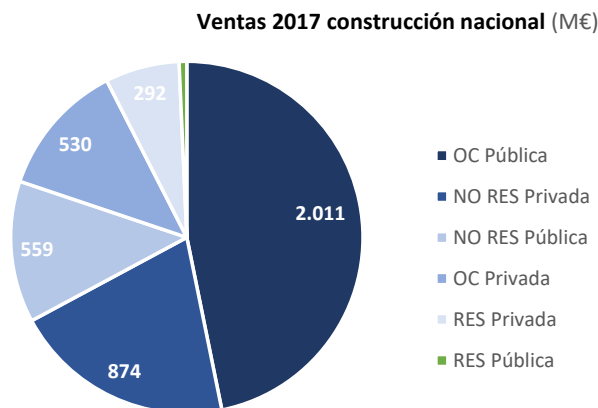


ANEXO I: Resumen actividad nacional en 2017

I. AGREGADO de actividad en construcción nacional de asociados SEOPAN

(10 empresas, balance 2017/2016)

- Ventas totales en construcción nacional crecen un + 0,3% (4.296 M€), impulsadas por la edificación residencial privada (+ 45%) que compensa una actividad en obra civil todavía negativa (-2%) aunque con una moderada recuperación respecto a 2016.
- Por tipo de demanda la actividad se desagrega en 60% pública/ 40% privada, y por tipología de obra en 59% obra civil, 33% edificación no residencial y 8% edificación residencial.
- Empleo directo en 2017 se reduce un - 7,2 %.



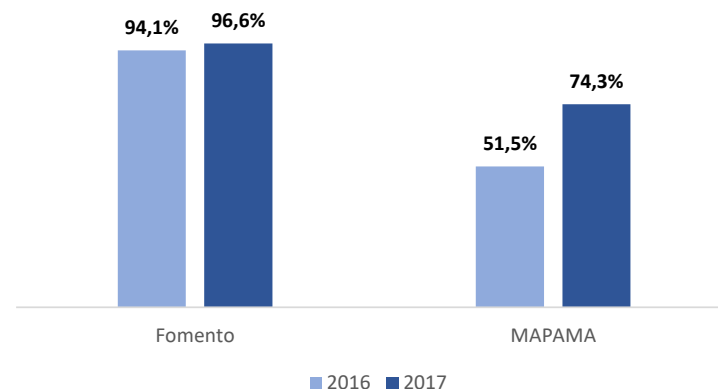
2017 Const. nacional Ventas Ag. Seopan 10 ⁶ €	AAPP			Privados			Total 2017		
	Valor	%	VAR 17/16	Valor	%	VAR 17/16	Valor	%	VAR 17/16
Obra civil	2.011	77%	-3%	530	31%	3%	2.541	59%	-2%
Edificación Residencial	30	1%	14%	292	17%	45%	323	8%	41%
Edificación No Residencial	559	21%	4%	874	52%	-5%	1.433	33%	-2%
Total	2.600	100%	-1,7%	1.696	100%	3,6%	4.296	100%	0,3%

II. Ejecución presupuestaria en 2017

Se constata una recuperación de la ejecución presupuestaria de los dos mayores ministerios inversores en su gestión directa (cap. VI, que no incluye empresas y organismos públicos):

- Mº Fomento: 96,6% (1.738 M€ S/Total de 1.799 M€)
- Mº Ag. y Pesc., Alim. y M.Ambiente: 74,3% (466,4 M€ S/Total de 628,1 M€)

Ejecución presupuestaria 2017 Estado (Cap.VI)





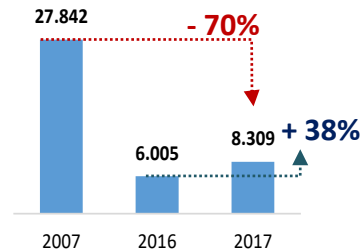
ANEXO I: Resumen actividad nacional en 2017

III. INDICADORES SECTORIALES OBRA CIVIL Y EDIFICACIÓN

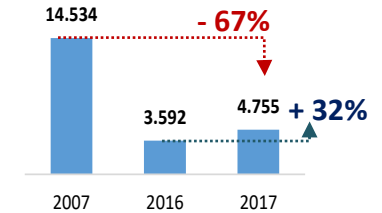
OBRA CIVIL:

- Licit. pública: + 38% (- 70% en 17/07)
- Contrat. pública: + 32% (- 67% en 17/07)
- Bajas: + 6 pp de incremento en [2017/2011] vs [2010/2007]

Licit. pública AAPP (M€ 2017)



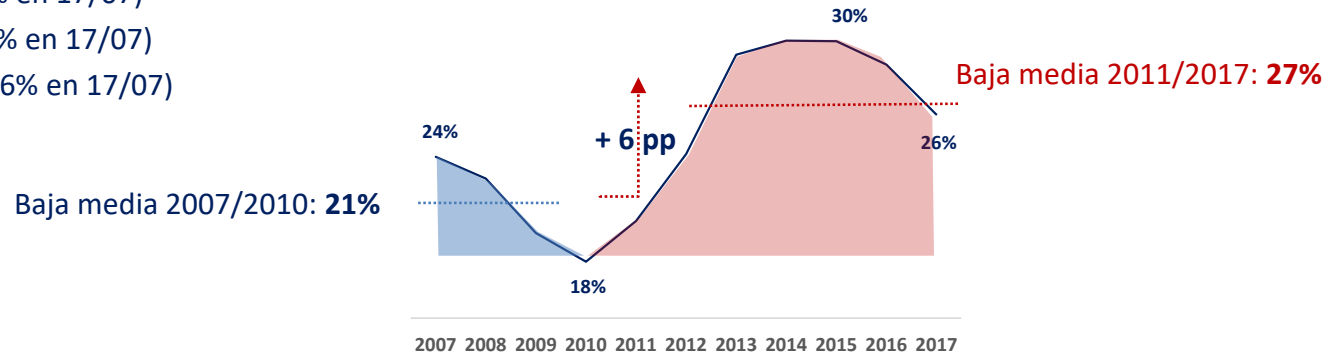
Contra. pública AAPP (M€ 2017)



OTROS INDICADORES:

- Visados vivienda: + 26% (- 88% en 17/07)
- Empleo sectorial: + 5,1% (- 59% en 17/07)
- Consumo cemento: + 11% (- 56% en 17/07)

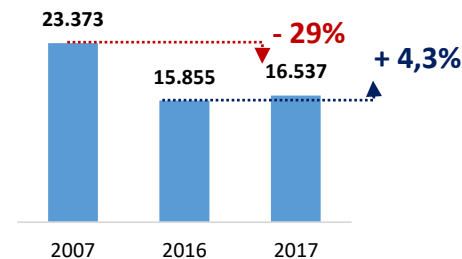
Evolución de la bajas de adjudicación AA.PP.



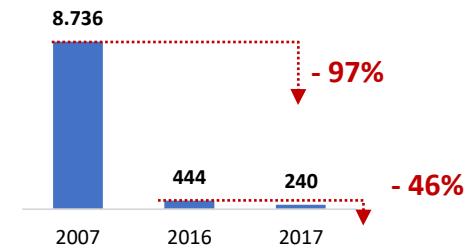
IV. INDICADORES SECTORIALES DE CONCESIONES

- Licitación pública: - 46% (valor licitado de 166 M€)
- IMD autopistas de peaje: + 4,3% (- 29% en 2017/2007)

IMD Autopistas



Licit. pública AAPP (M€ 2017)



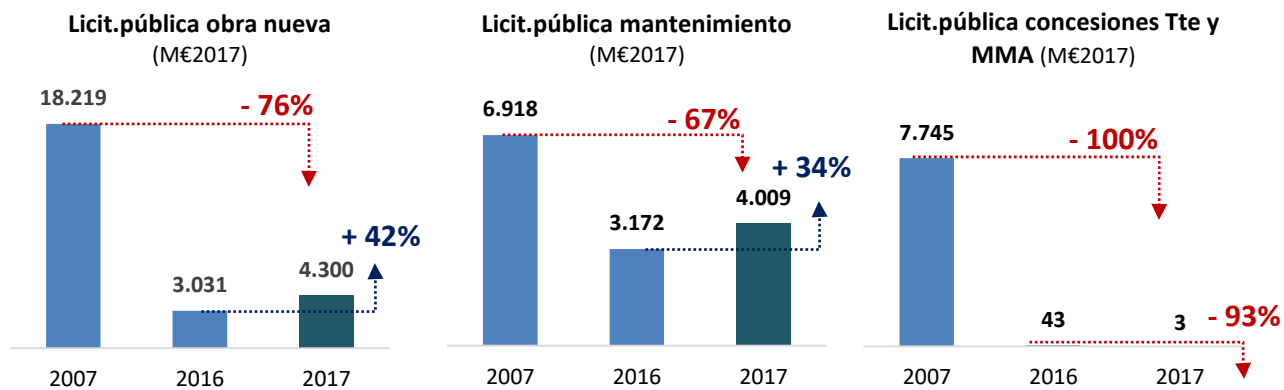


ANEXO I: Resumen actividad nacional en 2017

Licitación pública O.CIVIL

Licitación Pública (S/16, S/07)

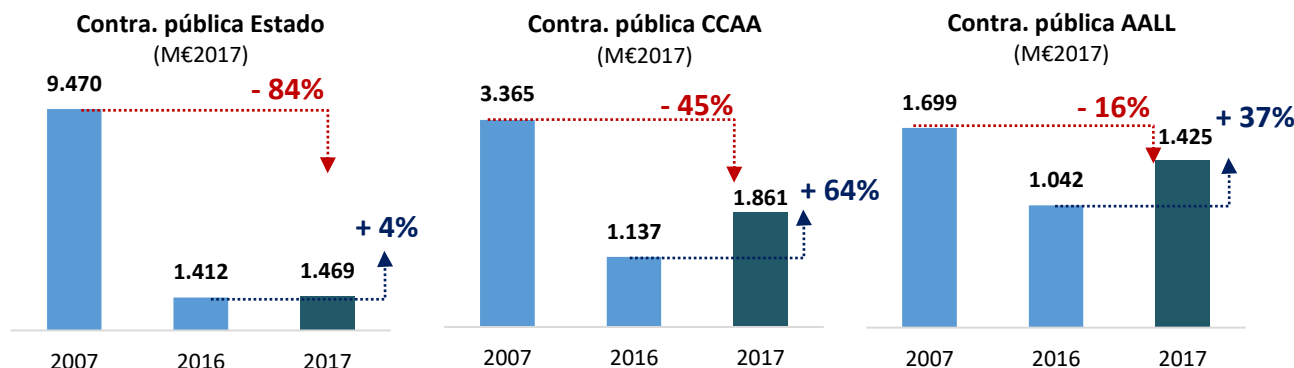
- Obra nueva: + 42%, - 76%
- Mantenimiento: + 34%, - 67%
- Concesiones TTE y MMA: -93%, - 100%



Contratación pública (Obras)

Contratación Pública (S/16, S/07)

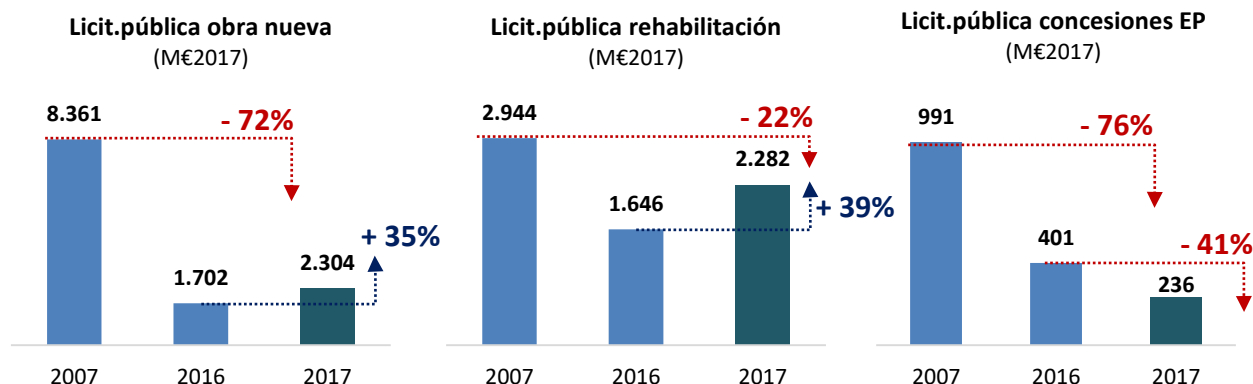
- Estado: + 4%, - 84%
- CCAA: +64%, - 45%
- AALL: +37%, -16%



Licitación pública EDIFICACIÓN

Licitación Pública (S/16, S/07)

- Obra nueva: + 35%, - 72%
- Rehabilitación: + 39%, - 22%
- Concesiones Equip. Público: - 41%, - 76%





ANEXO II: 2018 asuntos relevantes, situación actual y previsiones





ANEXO II: 2018 asuntos relevantes, situación actual y previsiones



i) Entrada en vigor nueva Ley de Contratos del Sector Público

- Origen en “Estrategia 2020” de la CE (2010)
- Transpone Directivas de concesiones y contratación pública
- Recoge nuevas normas de fomento a la innovación como el procedimiento negociado de “Asociación para la innovación” y las “Consultas preliminares de mercado”

CUESTIONES FUNDAMENTALES:

- Pendiente adaptación pliegos de contratación a la nueva Ley
- Obligación de criterios de innovación en los pliegos
- Adjudicación en base a relación calidad - precio
- Potenciar la Oficina de regulación y supervisión (OIRSC)

ii) En curso: Pacto Nacional del Agua y Acuerdo Infraestructuras

- Pacto Nacional del Agua: 
 - Acuerdo Nacional de infraestructuras (ANSIT) 
- Ambas iniciativas deben configurar una política de Estado consensuada ajena al ciclo electoral

- i) Cumplimiento objetivos ambientales 2016/2021
- ii) Resolver déficit hídricos actuales
- iii) Ejecución planes de gestión de riesgo de inundación
- iv) Gobernanza y estabilidad económica financiera
- Definición modelo de infraestructuras viarias que culmine en un Plan Nacional de Movilidad (urbana e interurbana)
- Planificación en base a análisis coste - beneficio

iii) Licitación Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras

- Inicio tras aprobación nueva Ley de contratos
- Previsión de licitar actuaciones de 2.000 M€ de inversión

CUESTIONES FUNDAMENTALES:

- Necesaria compartición del riesgo de expropiaciones
- No indexación del canon encarece pagos iniciales
- Cláusula de progreso encarece ofertas innecesariamente

iv) Autopistas: reversión AP1 Burgos - Armiñón

- Mismo itinerario que peaje Guipúzcoa pesados desde 01/01/2018
- Coste anual de conservación de 6,2 M€/año
- Retorno fiscal anual de 23,1 M€/año

CUESTIONES FUNDAMENTALES:

- 50% de usuarios extranjeros en verano
- Necesario invertir 327 M€ en capacidad y actualización infra.

v) Autopistas: re licitación radiales

- Segregación itinerarios libres de peaje (M50 y entorno levante)
- Procedimiento con precalificación en dos lotes (Madrid y levante)

CUESTIONES FUNDAMENTALES:

- Determinación canon inicial y condiciones solvencia técnica
- Adecuada revisión de tarifas para no restar valor operación

vi) Licitación ADIF Almería - Murcia

- Previsión de licitar 1.700 M€ en 8 actuaciones antes de verano

CUESTIONES FUNDAMENTALES:

- Definición de nuevo pliego adaptado a la nueva Ley, que prime la innovación técnica de las ofertas frente a la oferta económica y reduzca las bajas actuales de contratación



ANEXO II: 2018 asuntos relevantes, situación actual y previsiones

Principales indicadores en 2018:

OBRA CIVIL

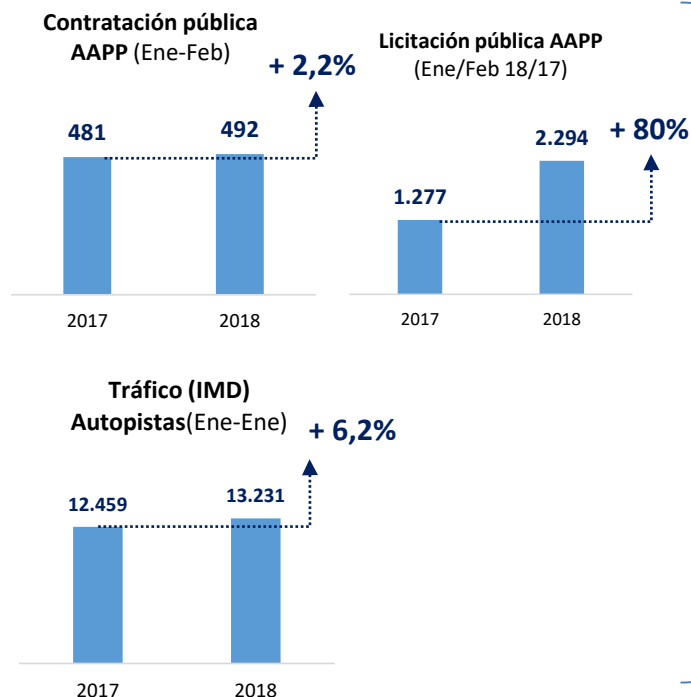
- Contratación pública (Ene-Feb 18/17): -1%
 - Estado: -50%
 - CCAA: -13%
 - AALL: +69%
- Licitación pública (Ene/Feb 18/17): + 80%
 - Estado: + 135%
 - CCAA: + 60%
 - AALL: + 74%

CONCESIONES (Ene - Ene 18/17)

- Tráfico autopistas de peaje: + 6,2%

EMPLEO (Ene-Feb 2018/2017)

- Afiliados sector construcción: + 7,4%



+ Continúa impulso tanto en licitación pública (destaca el Mº Fomento con un +205%) como en contratación de obras (AALL con + 108 M€)

+ Continúa crecimiento tráfico en autopistas de peaje iniciado en 2014

- Volumen contratación obra pública, a pesar de la recuperación, sigue en mínimos históricos

- Licitación pública negativa en Infraestructuras Hidráulicas (- 32% Estado)

Previsión 2018:

OBRA CIVIL:

- Proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2018: incremento del + 13,7% (+ 935 M€) en las inversiones del Grupo Fomento y estancamiento inversor en el Mº MAPAMA
- Licitación/Contratación pública: incremento significativo en Grupo Fomento por licitación PIC (≈ 2.000 M€) y actuaciones ADIF (Almería-Murcia ≈ 1.700 M€)

EDIFICACIÓN:

- Sostenimiento crecimiento de actividad iniciado en 2014
- Escasez empresas subcontratistas de oficios encarecerá su coste a tasa de doble dígito

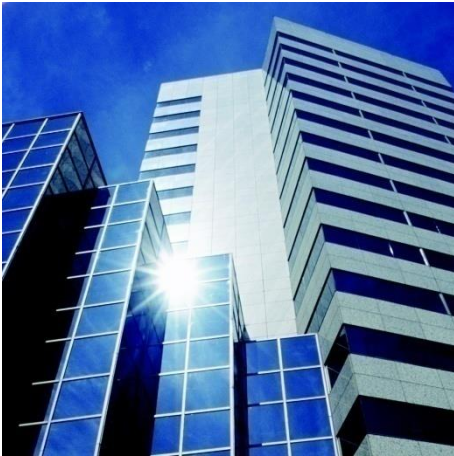
+ Significativa recuperación en licitación/contratación/inversión del Grupo Fomento (PIC, ADIF y PGE)

- Ausencia de impulso en infraestructuras hidráulicas y atonía inversora del Estado

- Actividad concesional nula en CCAA y AALL



ANEXO III: Déficit inversor en infraestructuras en España



ANEXO III: Déficit inversor en infraestructuras en España

Resumen necesidades de inversión en infraestructuras prioritarias



Infraestructuras de transporte, logística y accesibilidad

- Priorización: planificación en bases a rentabilidad social
- Ámbito: (Estado y CCAA), carreteras y ffcc con inversión > 50 M€
- Inversión: 272 actuaciones de **84.882 M€ de inversión C/IVA**
- Contratación*: a 1.802 M€/año (2017), terminación en 2059 (42 años)

* Descontado de 84.882 M€ inversión PIC, AVE y ffcc logístico (Fondo contingencia portuario)



Infraestructuras del ciclo integral del agua

- Priorización: cumplimiento directivas y normativa nacional
- Ámbito: (todas AAPP) actuaciones ciclo integral agua inversión > 5 M€
- Déficit inversor: 510 actuaciones de **12.010 M€ de inversión C/IVA**
- Contratación: a 292 M€/año (2017), terminación en 2057 (39 años)
- Sanción CE 17/11/2016 (Pdte. sentencia) totalizaría 113 M€ a dic-2017



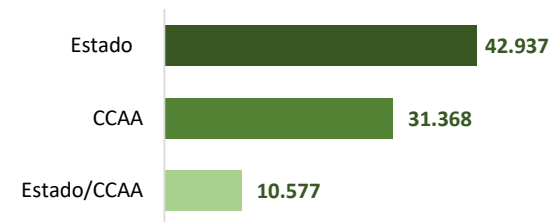
Infraestructuras de medio ambiente

- Priorización: cumplimiento directivas y normativa nacional
- Ámbito: (CCAA/AALL) tratamiento y valorización de residuos
- Déficit inversor: **6.521 M€ de inversión C/IVA**
- Contratación: a 48 M€/año (2017), terminación en 136 años

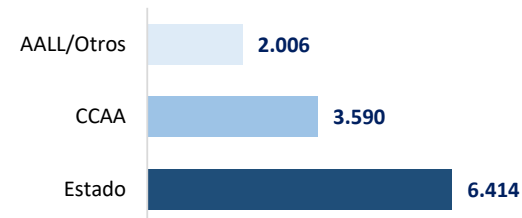
Infraestructuras de equipamiento público (salud y educación)

- Priorización: alcanzar nivel medio real de inversión 2000/2009
- Ámbito: (CCAA/AALL)
- 2011/2016: **Déficit inversor de 10.550 M€** respecto media 2000/2009
- Perspectiva: a nivel de licitación actual (1.412 M€/año) se tardarán mas de 7 años en recuperar el déficit acumulado hasta 2016

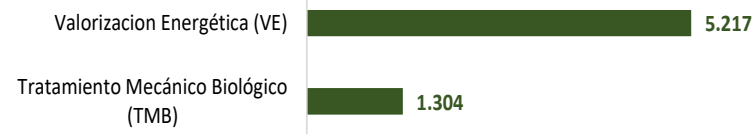
Inv Infra.TTE Terrest. 2017/2021 (M€ C/IVA)



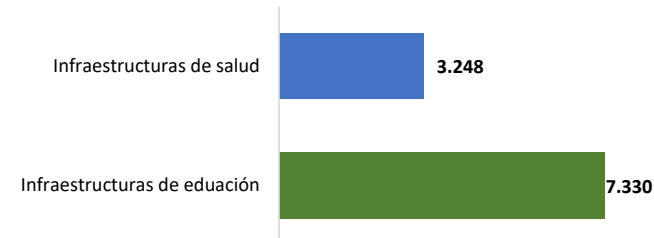
Inversión Infra.Agua 2016/2021 (M€ C/IVA)



CCAA/AALL: Inv. MMA (trat y valorización residuos) 2017-2020 (M€ C/IVA)



Déficit inversor a 2016 (M€)



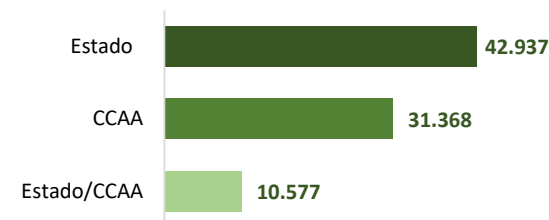
ANEXO III: Déficit inversor en infraestructuras en España

Necesidades de inversión en infraestructuras de transporte, logísticas y de accesibilidad urbana

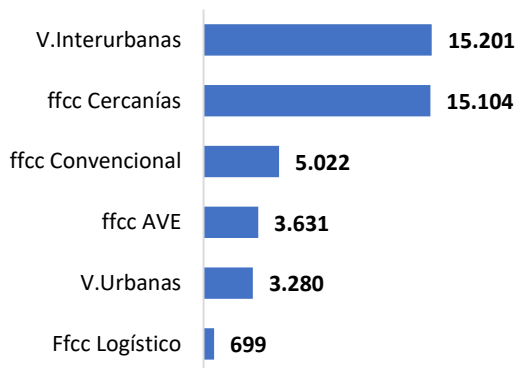


- 2017/2021 Priorización: planificación en base a rentabilidad social
 - Ámbito: (Estado y CCAA), carreteras y ffcc con inversión > 50 M€
 - Inversión: 272 actuaciones de **84.882 M€ de inversión C/IVA**
 - Contratación*: a 1.802 M€/año (2017), terminación en 2059 (42 años)
- * Descontado de 84.882 M€ inversión PIC, AVE y ffcc logístico (Fondo contingencia portuario)

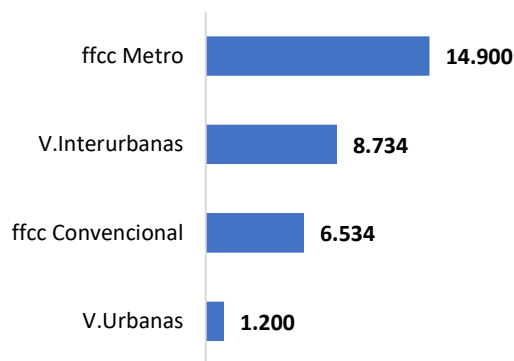
Inv Infra.TTE Terrest. 2017/2021 (M€ C/IVA)



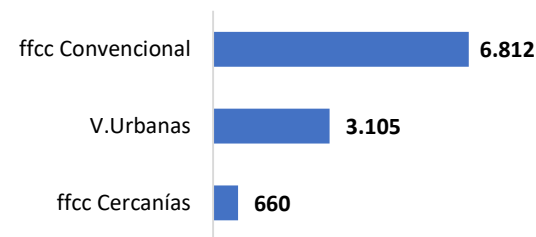
Estado: Inv. TTE t 2017-2021 (M€ C/IVA)



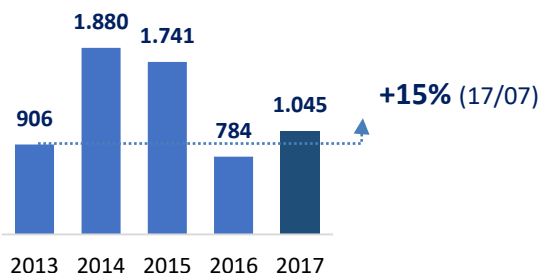
CCAA: Inv. TTE t 2017-2021 (M€ C/IVA)



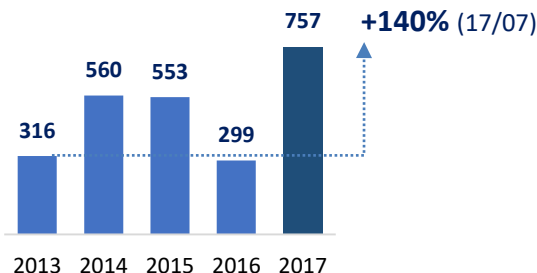
Est/CA: Inv. TTE t 2017-2021 (M€ C/IVA)



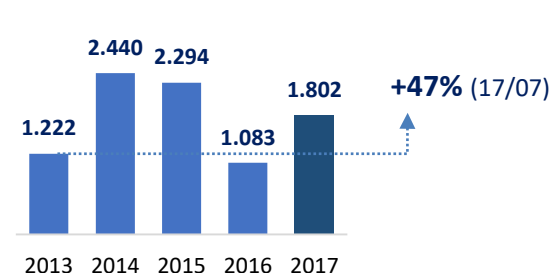
Contratación TTE.Terrestre
Estado (M€ C/IVA)



Contratación TTE.Terrestre
CCAA (M€ C/IVA)



Contratación TTE.Terrestre
ESTADO + CCAA (M€ C/IVA)



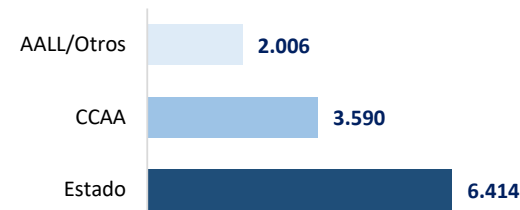
ANEXO III: Déficit inversor en infraestructuras en España

Necesidades de inversión en infraestructuras del ciclo integral del agua

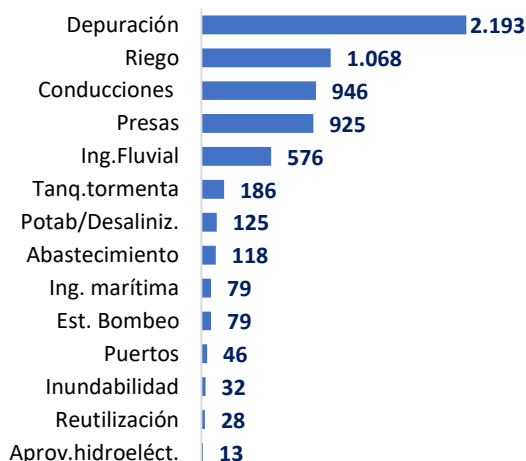


- 2016/2021 Priorización: cumplimiento directivas y normativa nacional
- Ámbito: (todas AAPP) actuaciones ciclo integral agua inversión > 5 M€
- Déficit inversor: 510 actuaciones de **12.010 M€ de inversión C/IVA**
- Contratación: a 292 M€/año (2017), terminación en 2057 (39 años)
- Sanción CE 17/11/2016 (Pdte. sentencia) totalizaría 113 M€ a dic-2017

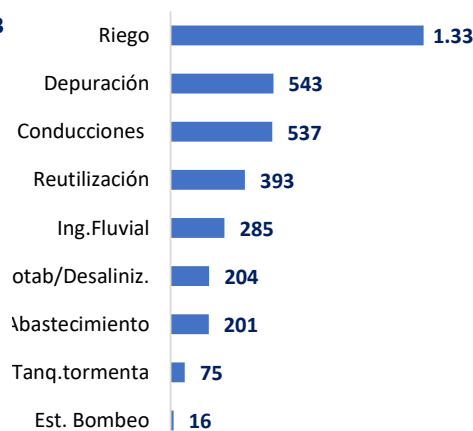
Inversión Infra.Agua 2016/2021 (M€ C/IVA)



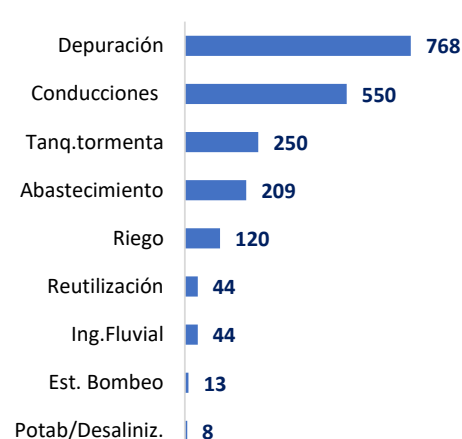
Estado: Inv. agua 2016-2021 (M€ C/IVA)



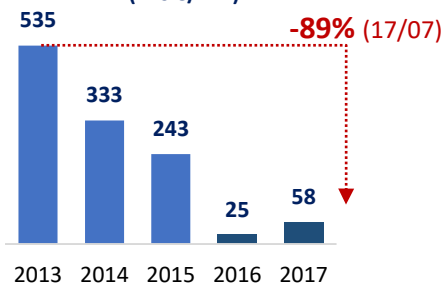
CCAA: Inv. agua 2016-2021 (M€ C/IVA)



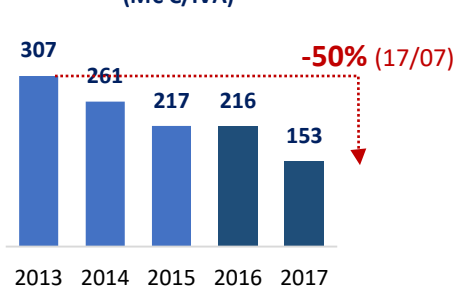
AALL/Otros: Inv. 2016-2021 (M€ C/IVA)



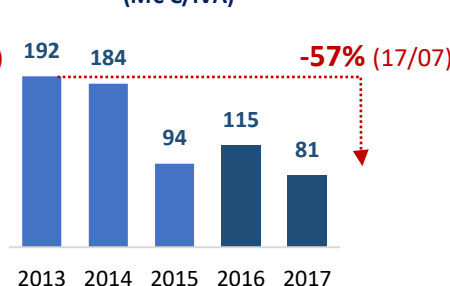
Contratación OOHH Estado (M€ C/IVA)



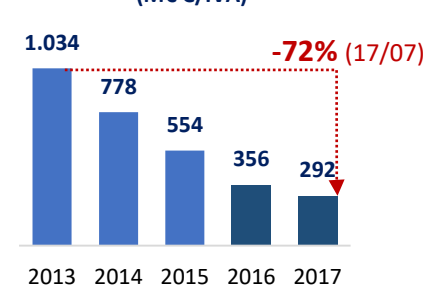
Contratación OOHH CCAA (M€ C/IVA)



Contratación OOHH AALL (M€ C/IVA)



Contratación OOHH AAPP (M€ C/IVA)



ANEXO III: Déficit inversor en infraestructuras en España

Necesidades de inversión en infraestructuras de medio ambiente

- 2018/2020 Priorización: cumplimiento directivas y normativa nacional
- Ámbito: (CCAA/AALL) tratamiento y valorización de residuos
- Déficit inversor: **6.521 M€ de inversión C/IVA**
- Contratación: a 48 M€/año (2017), terminación en 136 años

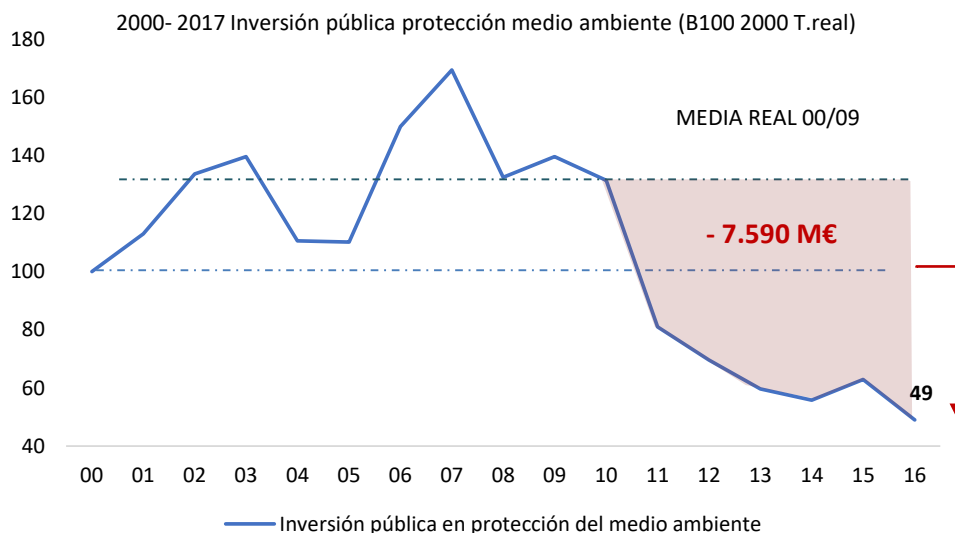
Inversión infra. de Medio Ambiente (tratamiento y valorización de residuos) 2017-2020 (M€ C/IVA)

CCAA/AALL **6.521**

CCAA/AALL: Inv. MMA (trat y valorización residuos) 2017-2020 (M€ C/IVA)

Valorización Energética (VE) **5.217**

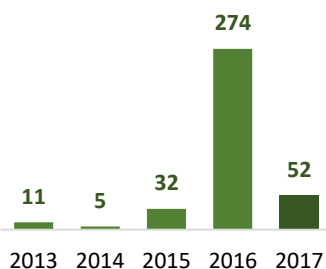
Tratamiento Mecánico Biológico (TMB) **1.304**



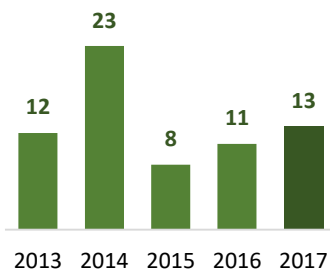
Infraestructuras protección medio ambiente, inversión 2017

- En mínimos de la serie, un 51% inferior a la del año 2000
- - 7.590 M€ de déficit inversor acumulado en 2011/2016 (calculado respecto a inversión media real de 2000/2009)
- Incluye: gestión de residuos, aguas residuales, reducción contaminación, protección diversidad y paisaje, I+D y protección ambiental.

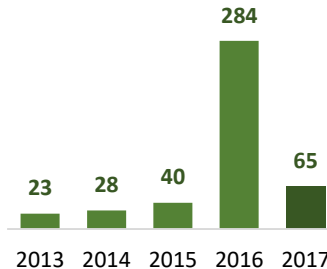
Contratación MMA CCAA
(M€ C/IVA)



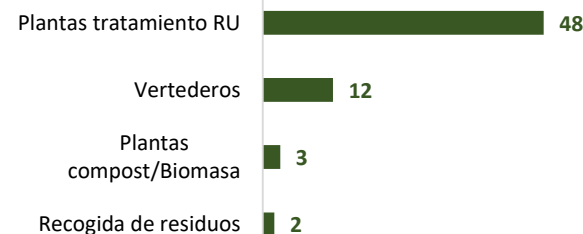
Contratación MMA AALL (M€ C/IVA)



Contratación MMA CCAA + AALL (M€ C/IVA)



Contratación pública infra. MMA en 2017 (M€ C/IVA)



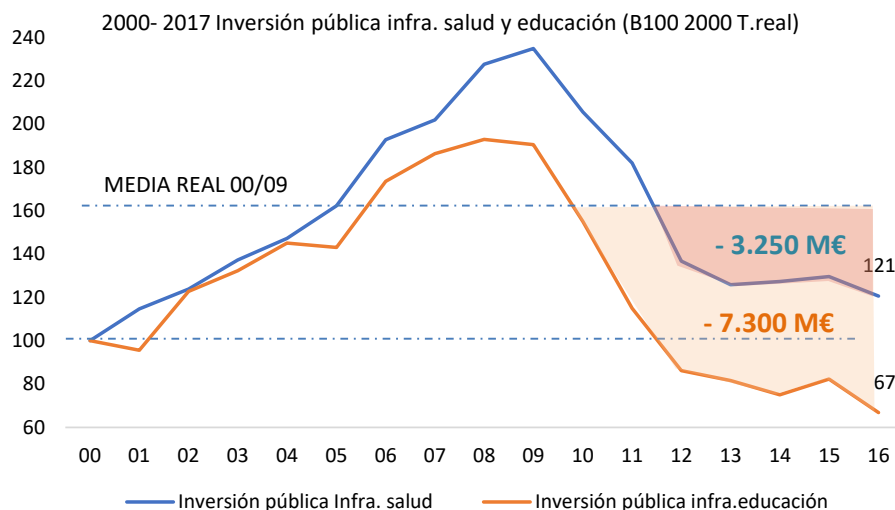
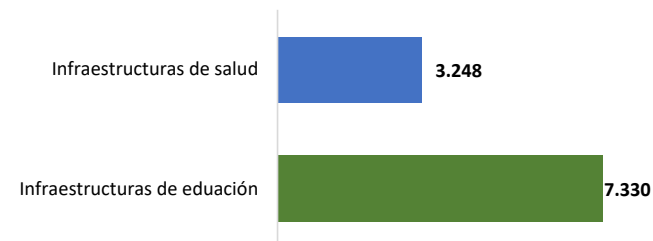
ANEXO III: Déficit inversor en infraestructuras en España

Necesidades de inversión en infraestructuras de equipamiento público: salud y educación



- Priorización: alcanzar nivel medio real de inversión 2000/2009
- Ámbito: (CCAA/AALL)
- 2011/2016: Déficit inversor de 10.550 M€ respecto media 2000/2009
- Perspectiva: preciso duplicar nivel de licitación actual (1.412 M€/año) para realizar en 4 años el déficit inversor acumulado en 2011/2016.

Déficit inversor a 2016 (M€)



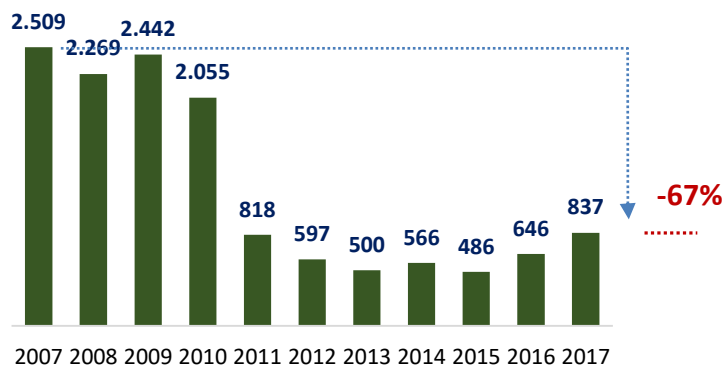
Infraestructuras de educación, inversión pública 2000/2017

- Inversión en 2016: -122% respecto media real 2000/2009
- En mínimos de la serie, un 33% inferior a la del año 2000
- 2011/2016: - 7.300 M€ déficit inversor vs media real 00/09

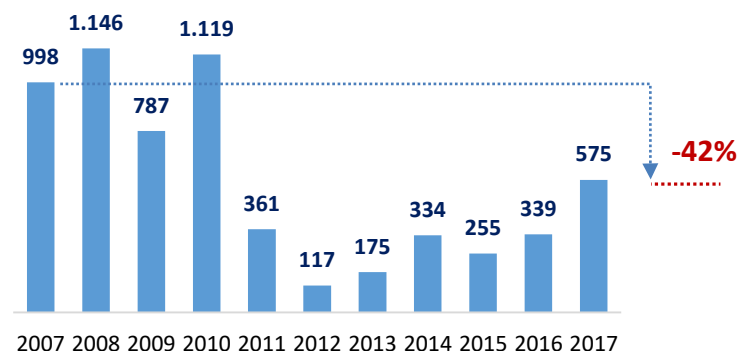
Infraestructuras de salud, inversión pública en 2000/2017

- Inversión en 2016: - 36% respecto media real 2000/2009
- En niveles de 2002
- 2012/2016: - 3.250 M€ déficit inversor vs media real 00/09

Licitación pública infraest. docentes (M€ C/IVA)



Licitación pública infraest. sanitarias (M€ C/IVA)





ANEXO IV: Necesidad de un modelo de gestión y financiación sostenible



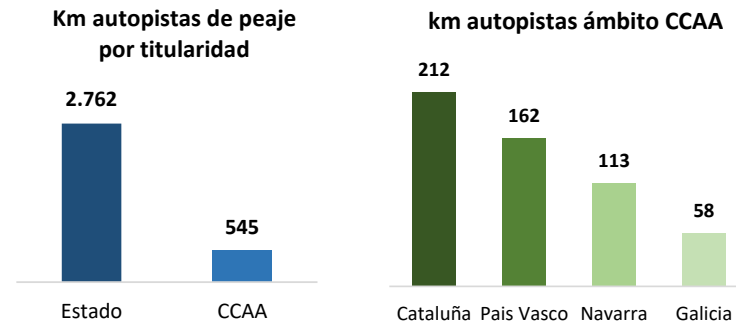


ANEXO IV: Necesidad de un modelo de gestión y financiación sostenible

Necesidad de un modelo general de financiación y gestión para las vías de alta capacidad

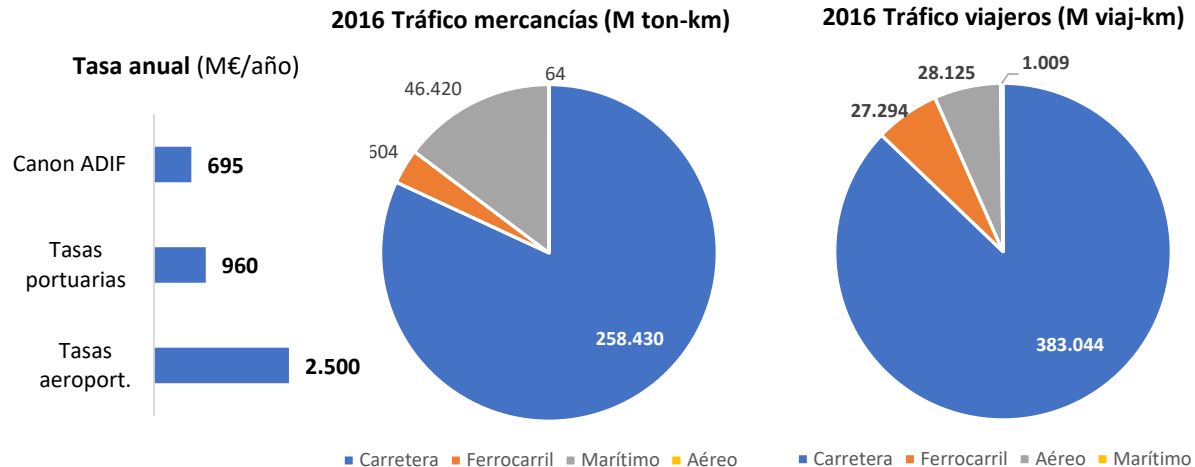
Para resolver la desigualdad territorial:

- 3.307 km de autopistas - de titularidad estatal o autonómica - repartidas en 13 CCAA
- Únicamente 5 de las 17 CCAA operan autopistas de peaje de ámbito estatal



Para resolver la desigualdad modal de Tte.:

- Red viaria interurbana libre: único modo de transporte interurbano sin tasas para los usuarios
- Monopolio de la carretera frente al ferrocarril en el transporte de mercancías

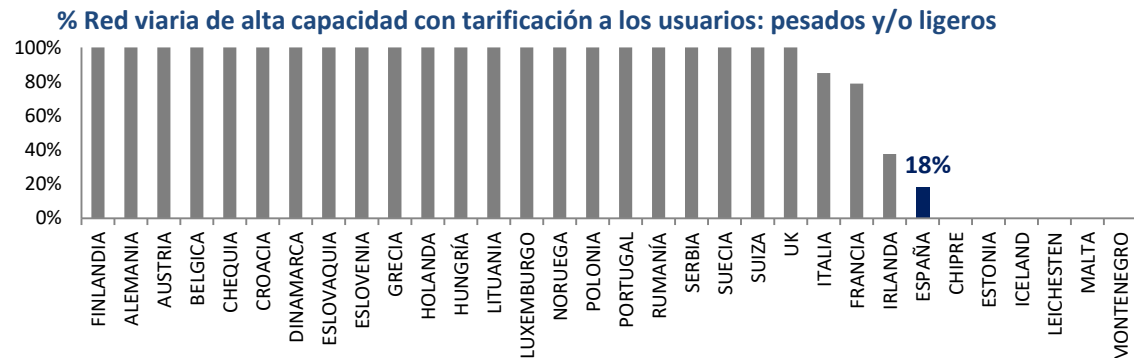


Para resolver el déficit de mantenimiento de la red convencional:

- Cuantificado en 6.617 M€ según informe de la AEC

Para resolver la armonización con la UE:

- UE: 22 países con 100% de red tarifada
- España: país con menos % red tarifada (el 18%)
- UE países con 0% tarificación: Chipre, Estonia, Leichesten, Malta y Montenegro





ANEXO V: Panorama europeo y tendencia global en infraestructuras





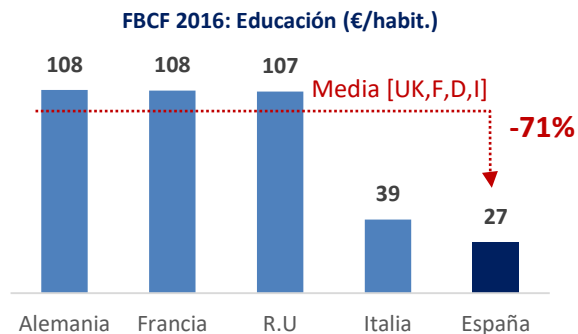
ANEXO V: Panorama europeo y tendencia global en infraestructuras

Ampliación de la brecha inversora con respecto a las cuatro mayores economías europeas

Últimos datos publicados (2016) de inversión pública comparada (FBC) en la UE:

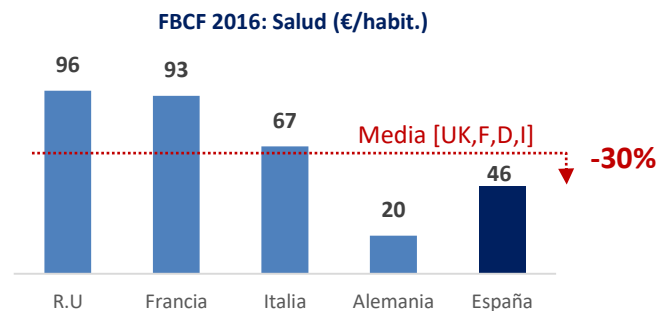
2016 Infraestructuras de educación:

- Inversión/hab.: España - 71% S/Media UK,F,D,I



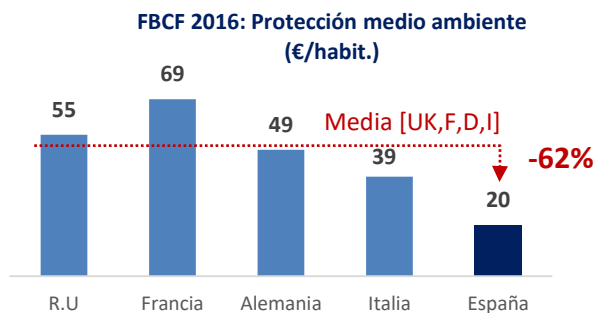
2016 Infraestructuras de salud:

- Inversión/hab.: España - 30% S/Media UK,F,D,I



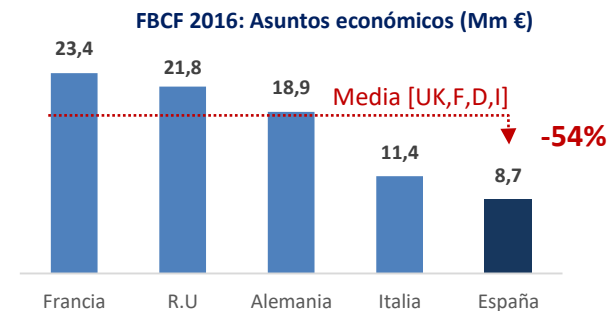
2016 Infraestructuras medio ambiente:

- Inversión/hab.: España - 62% S/Media UK,F,D,I



2016 Asuntos económicos (Tte y otros):

- Inversión total: España -54% S/Media UK,F,D,I



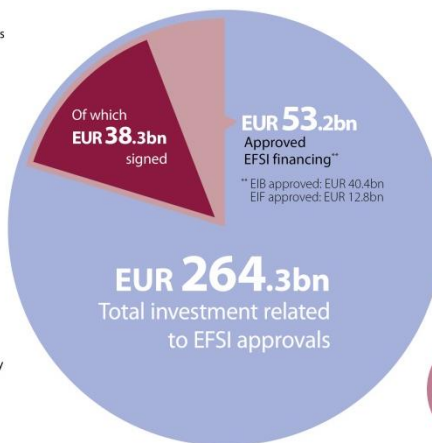
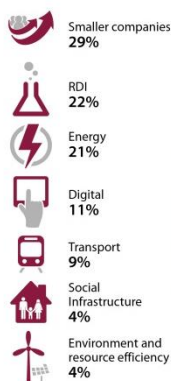


ANEXO V: Panorama europeo y tendencia global en infraestructuras

EFSI - Fondo Europeo de Inversiones Estratégicas: situación actual (06/02/2018)

Plan de Inversiones para Europa (06/02/2018)

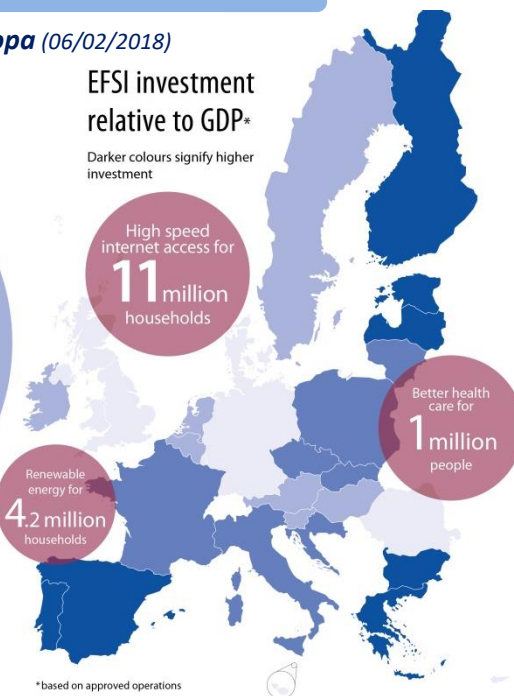
EFSI investment by sector*



Target by 2020 **EUR 500bn**

EFSI investment relative to GDP*

Darker colours signify higher investment



Participación de España en el fondo europeo EFSI

		Nº	Total investment	EFSI Financing
Proyectos firmados	Con otros países	15	2.775	1.129
	Sólo España	29	8.098	3.335
		44	10.873	4.464
Proyectos aprobados	Con otros países	2	103	130
	Sólo España	8	2.232	516
		10	2.335	646
Proyectos pre aprobados	Con otros países	2	SD	SD
	Sólo España	3	SD	SD
		5		



Proyectos españoles firmados y aprobados en transporte e infraestructuras sociales

Proyectos	Estado proyecto	Total* investment	EFSI* financing
Accessibility Ports Infrastructure	Firmados	425	105
ICO Infrastructure Risk Sharing Loan		SD	25
QUAERO European Infrastructure Fund		SD	40
TIIC Transport and Social Infrastructure Fund		SD	60
Cilsa Warehousing Expansion		208	75
Las Palmas Bus Rapid Transit		120	50
Palma de Mallorca Urban Bus Fleet Renewal		60	30
Barcelona Social Housing		228	125
AENA Secutiry Investment Plan		824	400
DIF Core Infrastructure Fund I		SD	59
Balearia Green Fleet Renewal	Aprobados	350	75
Metro de Madrid Infrastructure Upgrade		396	200

* en millones de euros

2.611 **1.244**

Fuente: Comisión Europea



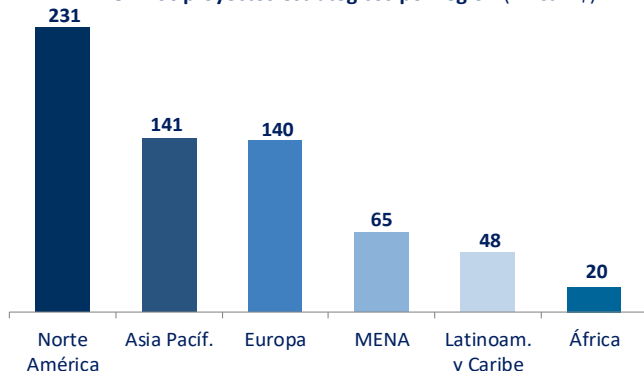
ANEXO V: Panorama europeo y tendencia global en infraestructuras

Ranking 2018: Strategic 100 global infrastructure list

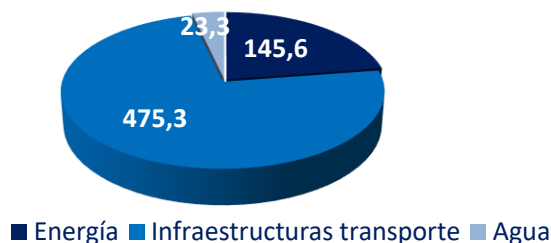
Ranking global 2018 con los 100 proyectos de infraestructuras más estratégicos en fase de planificación, proyecto y construcción:
(Fuente: consultora Norteamericana CG-LA infrastructure)

- Totalizan 644.225 millones de dólares de inversión repartidos en 58 países
- Top 10 países concentran el 70% de la inversión, figurando 6 de las 10 mayores economías del mundo
- Europa, 3ª región tras Norteamérica y Asia/Pac. con 140 millones \$
- Mayor proyecto : *Alaska Liquefied Natural Gas (LNG)*, USA, 43.000 M\$
- Ningún proyecto español en el Top 100 global,

TOP 100 proyectos estratégicos por región (miles M\$)



Distribución por sectores (miles M \$)



Top ten países por volumen de inversión planificada:

Rank	País	Valor (miles de M \$)			nº proyec.
		Total	Fase A	Fase B	
1	Estados Unidos	165,3	157,6	7,7	21
2	Canadá	63,9	57,5	6,5	9
3	Reino Unido	38,8	30,0	8,8	2
4	India	31,2	26,2	5,0	5
5	Italia	29,4	29,4	0,0	1
6	Australia	26,8	26,8	0,0	4
7	Francia	25,0	0,0	25,0	1
8	Noruega	25,0	25,0	0,0	1
9	Turquía	23,1	21,9	1,2	4
10	Vietnam	21,0	21,0	0,0	2
		449,5	395,3	54,2	50

Fase A: Planificación, Diseño, Estudio previo

Fase B: Pre-construcción, Licitación, Contratación

Top ten global proyectos por importe de inversión:

Rank	País	Proyecto	Sector	Estado	Valor (M\$)
1	EEUU	Alaska LNG	Energy-Oil & Gas	Planificación	43.000
2	Reino Unido	Crossrail 2	Rail-Transit/LRT	Propuesta	30.000
3	Italia	Turin-Lyon High-speed Rail Line	Rail-HSR	Planificación	29.400
4	Francia	Grand Paris Express	Rail-Transit/LRT	Contratac.fases	25.000
5	Noruega	Sognefjord Tunnel	Transport-Fixed Links	Propuesta	25.000
6	Canadá+EEUU	Pacific Northwest Corridor HSR	Rail-HSR	Est. Viab.	24.000
7	EEUU	Puerto Rico Grid Restoration	Energy-Transmission	Planificación	17.000
8	Argentina	National Highway Plan PPPs	Transport-Highways	Licitac. 2018	16.700
9	Canadá	Toronto-Windsor HSR	Rail-HSR	Eval. Amb.	16.500
10	EEUU	California WaterFix	Water	Planificación	16.000
					242.600



seopan
Asociación de Empresas Constructoras
y Concesionarias de Infraestructuras

www.seopan.es