

#4

CCIES

**LA GESTIÓN
DIRECTA/INDIRECTA
DE LA MOVILIDAD
PERSPECTIVAS DE
FUTURO**

INFORME DE POSICIÓN

SEPTIEMBRE 2019

AVISO LEGAL

Este documento representa la opinión del Observatorio de Movilidad, un grupo de trabajo interdisciplinario de la *Cámara de Concesionarios de Infraestructuras, Equipamientos y Servicios Públicos* (CCIES) y pretende contribuir a un debate informado sobre la movilidad.

El documento no pretende representar una opinión formal, completa ni definitiva de CCIES, ni de ninguna otra empresa asociada de la Cámara, ni de los miembros de la Comisión redactora.

La finalidad es difundir el conocimiento interno de la Cámara en el momento de su elaboración, por lo que el contenido podrá ser sometido a las revisiones y actualizaciones oportunas.

CCIES no asume ninguna responsabilidad por un uso incorrecto del contenido, o por interpretaciones erróneas y/o parciales que no sean reflejo del contenido total del informe.

CCIES en su compromiso de actuar bajo cualquier circunstancia de forma transparente y con integridad en el desarrollo de su actividad está inscrita en el Registro de Transparencia de la Unión Europea (UE) con número de identificación 348411013928-32 y en el Registro de Grupos de Interés de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

CONTENIDO

01 PREÁMBULO

02 ANTECEDENTES Y PROSPECTIVAS

03 OBJETIVO DEL INFORME

04 DECÁLOGO

05 DESARROLLO DEL INFORME

06 CONCLUSIONES

01 PREÁMBULO

En la actualidad asistimos a un intenso debate sobre la movilidad, alentado desde instancias políticas y con la subsiguiente repercusión mediática. Las opiniones son diversas, pero con frecuencia basadas en realidades del pasado. Solamente en foros especializados se abordan los retos del futuro inmediato, es decir, la ineludible adaptación de todas las infraestructuras que están al servicio de la movilidad -de vialidad, aparcamientos, logística-, a los avances de las nuevas tecnologías. El hacerlo viene impuesto por una doble necesidad. A cuál de mayor calado. Siendo la primera, el prestar al ciudadano unos servicios de calidad acordes con los tiempos y sus nuevas demandas; y la segunda, el mantenernos entre los países más desarrollados.

Recordemos que nuestra Carta Magna, en su Preámbulo, expresa la voluntad nacional de *promover el progreso de la economía y establecer una sociedad democrática avanzada*. A tal efecto, ya entre los principios rectores de la política social y económica, se encomienda a los poderes públicos el promover las condiciones que faciliten el progreso social y económico, en el marco de una política de estabilidad económica (art. 40.1). Es más, en base a los derechos fundamentales especialmente tutelados recogidos en la Constitución, dispone que el *gasto público realizará una asignación equitativa de los recursos públicos, y su programación y ejecución responderán a los criterios de eficiencia y economía* (art. 31.2).

Adaptarse, pues, con prontitud, eficacia y eficiencia a las mejoras y novedades tecnológicas, que están en constante evolución, es una exigencia urgente e

inseparable del progreso en las infraestructuras de movilidad. Progreso que exigirá agilizar los procesos administrativos, para ponernos al nivel del desarrollo efectuado en la materia por algunos países asiáticos. Por lo demás, para hacer posible nuestra adaptación -que acusa ya retraso-, habrá que invertir ingentes recursos económicos y profesionales, previa evaluación de cómo se van a poder afrontar las inversiones. Lo cual habrá de ser mediante políticas responsables, transversales y económicamente viables, que las hagan realmente posibles en el corto y largo plazo, con la participación y el esfuerzo de las distintas generaciones.

Los discursos políticos, centrados con frecuencia en cálculos de rédito electoralista, postulan las “internalizaciones” de servicios, sin recursos para afrontarlas. Ocultan a la ciudadanía que las infraestructuras necesitan grandes inversiones de capital, de imposible realización con un endeudamiento cercano al 100% del PIB, que deberá reducirse al 60%, por imperativo de la Unión Europea. El desajuste es tanto más incomprensible cuando, al mismo tiempo, los estados deben proveer adecuadamente a los servicios básicos del Estado del bienestar.

Las inversiones en servicios públicos es sabido que crean empleo y riqueza y con ello el bienestar que todos deseamos y debemos procurar construir. A ello se encamina el objetivo del déficit europeo. No hay atajos, ni podemos conformarnos con espejismos: *Ad augusta per angusta*. La realidad es que las inversiones públicas deben realizarse, pero sin comprometer los escasos fondos públicos disponibles.

En este documento de posición intentamos demostrar que la única vía posible, es llevar a cabo estas inversiones mediante el modelo concesional del pago por uso. Sencillo, eficaz, eficiente y socialmente distributivo. Su efectividad es conocida porque la Historia lo demuestra. No casualmente, además, por él vienen optando los países más avanzados y saneados económicamente.

En definitiva, centremos el debate de una forma realista, conforme a lo expuesto y con la mayor premura, aunando en la misma dirección, las fuerzas y los recursos de los poderes públicos, la opinión pública y el sector privado, porque nos urge afrontar los retos de la movilidad para la competitividad del Mercado Único. En ello nos jugamos el bienestar presente y futuro.

Francesc Sibina
Presidente

02 ANTECEDENTES Y PROSPECTIVAS

La movilidad es un factor esencial para el desarrollo. La Historia nos recuerda que la evolución humana y las grandes revoluciones sociales vienen marcadas por el perfeccionamiento de los medios de transporte. En efecto, grandes inventos como la rueda, la máquina de vapor (aplicada al barco y al ferrocarril), el motor de gasolina, o el avión, junto con el desarrollo de nuevas vías de comunicación (rutas marítimas, vías de tren, carreteras, autopistas y, más recientemente, el espacio aéreo) han permitido al hombre vivir en un mundo cada vez más globalizado y en constante crecimiento. La importancia que ha tenido el factor movilidad en todas las épocas ha provocado, por tanto, que se le trate como un asunto público y de Estado, ya desde sus orígenes.

Es también sabido, que la evolución de la movilidad ha requerido enormes inversiones, por lo que los poderes públicos siempre han recurrido a distintas formas de colaboración con el sector privado. De esta forma han venido obteniendo la financiación necesaria para crear y gestionar las infraestructuras de movilidad, mediando la correlativa y justa remuneración derivada de la gestión y financiación, como es propio de la Colaboración Público-Privada en régimen concesional.

En España, la creación y el mantenimiento de los dos grandes pilares de la movilidad -la red de ferrocarril y las autopistas- permitieron conectar el país con el resto del continente europeo, hecho que no hubiera sido posible al margen de las concesiones administrativas. Las cuales, asimismo, en el ámbito local, han permitido dotar a los municipios de las infraestructuras adecuadas, que los medios

públicos, técnicos y económicos, no hubieran podido implementar.

El modelo concesional faculta a la Administración, bajo determinadas condiciones, para recurrir a lo que se conoce como gestión indirecta de los servicios públicos, pero **manteniendo en todo caso la titularidad y el control sobre ellos**, así como el poder de supervisar el desarrollo de la concesión. Las empresas prestadoras de servicios públicos invierten el capital y otros recursos necesarios, incluyendo el conocimiento especializado y las capacidades técnicas y financieras, para llevar a cabo la gestión en los términos estipulados, a cambio de una remuneración y la recuperación de las inversiones.

La realidad es que gran parte de los proyectos de infraestructuras de movilidad españoles se han hecho a través de la iniciativa privada. Esto ha permitido a la Administración pública la creación y el mantenimiento de una red de infraestructuras públicas competitiva y de alta calidad sin cargo directo a los presupuestos generales del Estado, ni de las Comunidades Autónomas y Municipios.

No es menos cierto que, independientemente del origen privado o público de la inversión, la financiación de ésta se puede producir, atendiendo a la naturaleza de las infraestructuras de movilidad como bienes de dominio público, ya sea con cargo al erario, vía presupuestos generales y a partir, fundamentalmente, de los ingresos tributarios, a costa de todos los contribuyentes, o mediante fórmulas que imputen los costes derivados de las infraestructuras a sus usuarios directamente ("**pago por uso**"). Siendo esta

última fórmula la que históricamente ha demostrado ser la más equitativa y socialmente sostenible.

La última gran revolución de la humanidad, que es la tecnológica, especialmente digital, ha permitido mejorar sensiblemente la comunicación interpersonal y el transporte de datos. Y aunque se halla todavía en un momento incipiente en lo que atañe a la movilidad de personas y cosas, como reconoce la propia Unión Europea, se prevé que la situación cambiará en un futuro próximo, en el cual, las tecnologías de la información, internet y la gran velocidad de las comunicaciones habrán de suponer un vuelco radical en la movilidad. Gracias a ellas, será posible implantar el vehículo conectado, que ya es una realidad, así como el vehículo autónomo e inteligente.

Es claro que la investigación y el desarrollo de nuevas tecnologías aplicadas al campo de la movilidad, mediante la creación de vehículos inteligentes, requerirá la adaptación y mejora de las infraestructuras de movilidad existentes, lo que supondrá mayor inversión y esfuerzo de los Gobiernos y de los gestores privados. En este sentido, como reconoce la Comisión Europea, *“en la actualidad se están invirtiendo grandes cantidades en el desarrollo de los vehículos sin conductor. Y los vehículos automatizados dependerán del intercambio seguro de datos entre los propios vehículos y entre vehículos e infraestructura vial, lo que a su vez exigirá redes robustas y de suficiente capacidad para que millones de vehículos puedan interactuar al mismo tiempo. La conducción plenamente automatizada requerirá nuevas infraestructuras de satélites y telecomunicaciones y servicios de posicionamiento y comunicación entre*

vehículos, así como la implantación del 5G en todo el territorio Europeo. Los servicios de comunicaciones móviles de quinta generación y de Galileo brindan una importante oportunidad para cubrir dichas necesidades. La conducción autónoma y los vehículos limpios exigirán que se planifiquen infraestructuras integradas y se invierta para dotar a las carreteras de la necesaria infraestructura de telecomunicación y tarificación”.

Contrastando con ello, *“desde la crisis económica mundial, se ha venido registrando en la Unión un nivel insuficiente de inversión en infraestructuras. Lo que ha frenado la modernización del sistema de movilidad europeo”.* Actualmente, en la UE se están adoptando medidas para que, en el año 2025, podamos disponer de un sistema de movilidad limpio, competitivo y conectado. Pero advierte la Comisión Europea, que *“la consecución de este objetivo depende también, en gran medida, de la realización de cuantiosas inversiones públicas y privadas y el despliegue de infraestructuras modernas y eficientes”.* Entre tales infraestructuras se cuentan las necesarias para los combustibles alternativos, como son las instalaciones de carga eléctrica y su mantenimiento¹.

Es de tener en cuenta, además, que, aunque Europa cuenta con una dotación de infraestructuras para la movilidad de gran calidad, en otros casos se encuentran obsoletas debido al momento en que se construyeron, lo que exige actuaciones de mantenimiento de gran importancia. Con mayor razón cuando algunas de estas infraestructuras se encuentran amenazadas por riesgos de seguridad debido a su importancia estratégica, lo cual las hace vulnerables y precisa de una monitorización

¹ Europa en Movimiento Una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos, 2017, pp. 7-8, 17, 19.

especial. Por otra parte, los nuevos retos geoestratégicos, que demandan una mayor apertura hacia el Este, requieren unas redes viarias de mayor capacidad y conectividad.

Ante tales nuevos desafíos, es el momento de hacer una reflexión en profundidad, desde la perspectiva del mercado único europeo y con una visión global, sobre **cuál debe ser el modelo de gestión de las infraestructuras de movilidad** que permita soportar todos los cambios necesarios del modo más racional, eficiente y rápido posible, para mantener la competitividad de Europa y su papel de motor de crecimiento.

Como bien dice, asimismo, la Comisión Europea, ***“ha llegado el momento de preparar el futuro de la movilidad en Europa”***. Y añade: “Serán necesarias cuantiosas inversiones adicionales para colmar las lagunas de las que actualmente adolece el mantenimiento de las infraestructuras en la mayoría de los Estados miembros de la UE. ***La movilización de estas enormes inversiones en el ámbito del transporte requerirá un importante esfuerzo combinado por parte de los sectores público y privado***”².

² Europa en Movimiento Una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos, 2017

03 OBJETIVO DEL INFORME

Las infraestructuras del transporte y la movilidad de personas y bienes son consideradas factores imprescindibles para el progreso y desarrollo de un territorio, así como para potenciar el mercado único europeo y los retos de la globalización de la economía³. España, consciente del carácter esencial de la movilidad, ha mantenido **políticas públicas** destinadas a crear una amplia red de infraestructuras y de calidad (carreteras, autopistas, ferrocarril, puertos, aeropuertos, etc.), **que ahora deben adaptarse al progreso**.

A 31 de diciembre de 2017 la red de carreteras de España tenía 165.686 kilómetros, de los cuales 17.163 km, son vías de gran capacidad, de largo recorrido, autopistas de peaje, autopistas libres, autovías y carreteras multicarril. La red ferroviaria tiene una longitud total aproximada de 15.301 km. La red nacional de aeropuertos está compuesta por 47 aeropuertos por los que pasan anualmente cerca de 249,21 millones de pasajeros y 78,4 millones de kilos de mercancías⁴.

Si hablamos de magnitudes económicas globales, el sector del transporte movió en el año 2016 un importe total de producción de 2.021,79 millones de euros⁵. Y la tendencia es necesariamente al alza, ya que se prevé que las actividades de transporte continúen creciendo en toda Europa. Más concretamente, las previsiones son de unos incrementos del

transporte de pasajeros alrededor del 42 % entre 2010 y 2050 y de un 60 % en el transporte de mercancías. Actualmente, la movilidad es el principal sector económico en el mundo⁶.

La creación de la actual red de transportes española es el fruto de cuantiosas inversiones en infraestructuras. La inversión en infraestructuras de transporte alcanzó su punto álgido en 2009 (9.371 millones de euros en carreteras, 9.854 en ferrocarril, 1.636 en transporte marítimo y 1.763 transporte aéreo). Todos estos datos evidencian la importancia del sector para la economía del país. Sin embargo, a raíz de la crisis económica, el gasto público en este campo se desplomó más del 50% en algunos sectores⁷.

En España, siempre ha existido un intenso debate acerca de la movilidad en el que se han cuestionado entre otras, cuál es la tipología de infraestructura necesaria, su situación ideal y la forma de financiarla. Con la madurez actual de las infraestructuras, esas cuestiones han pasado a un segundo plano y **el debate se centra en la gestión de las infraestructuras y en cómo financiar su mantenimiento y amortización**. Y es que, sólo el mantenimiento de la red viaria del Estado cuesta casi 1.200 millones de euros anuales⁸, sin contar -y deberían contarse- las inversiones necesarias para la implantación de tecnología y la

³ *Europa en Movimiento Una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos*, Comisión Europea, 2017, p2.

⁴ Catálogo y evolución de la red de carreteras Ministerio de Fomento a 31/12/2017.

⁵ *Informe Anual de los transportes y las infraestructuras*. Ministerio de Fomento, 2016.

⁶ *Europa en Movimiento Una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos*, Comisión Europea, 2017, p. 4.

⁷ *Informe Anual, Los transportes y las infraestructuras*, Ministerio de Fomento, 2016.

⁸ "Pago por uso, una apuesta que gana peso en Europa". González Pascual, M., *Cinco Días*, 2010.

adaptación de las infraestructuras existentes. Aunque **el mayor reto es la adaptación a las nuevas tecnologías**, que se cifran por la Unión Europea, en un billón de euros.

La cuestión de la financiación cobra especial relevancia en la coyuntura actual, en que las políticas europeas imponen severos objetivos de déficit, obligando al Estado a aplicar políticas de reducción de gastos que inciden directamente en la inversión pública en infraestructuras. Tanto el recorte del gasto de los presupuestos en lo que concierne al Ministerio de Fomento, para la construcción de infraestructuras, como el control del gasto en los presupuestos municipales, reclaman nuevas fórmulas que permitan asegurar la inversión en servicios públicos. En dicho contexto, **se hacen imprescindibles las fórmulas de Colaboración Público-Privada y de gestión indirecta por parte de operadores especializados, a través de concesiones.**

Por otra parte, el debate acerca de la financiación de las infraestructuras suele hacerse desde una perspectiva sectorial –sobre cada uno de los medios de transporte en particular– y con un horizonte temporal de presente, o de corto plazo. Bien al contrario, desde la Cámara de Concesionarios de Infraestructuras, Equipamientos y Servicios Públicos (CCIES), y alineados además, con las tendencias de la UE, defendemos la importancia de que el debate se realice desde una perspectiva global y de largo plazo,

centrado en una visión de futuro de las infraestructuras de movilidad, con la innovación tecnológica y la sostenibilidad social y medioambiental como ejes centrales⁹, conectando la movilidad interurbana y la movilidad urbana, **apostando por unas ciudades con circulación fluida, ecológica, conectada e inteligente, en definitiva, por una movilidad sostenible e integrada.**

Con la promulgación de la normativa europea de concesiones, y la nueva normativa española de contratos del sector público (Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, en adelante LCSP), la oportunidad del debate es evidente. **Es el momento de construir, entre todos (sector público, sector privado y ciudadanía) un modelo concesional efectivo, fomentando el “pago por uso” como el modelo que mejor permite afrontar los retos del futuro.**

Ante los mensajes que cuestionan la eficacia y la “justicia” de la Colaboración Público-Privada y los sistemas de gestión indirecta en la creación, financiación y mantenimiento de las infraestructuras de movilidad global, desde CCIES presentamos este informe con el fin de poner la verdadera realidad de las cosas en negro sobre blanco, y con el objetivo de que el lector pueda formar su propia opinión sobre la base de los datos reales, objetivos y contrastados, que constituyen nuestro conocimiento y opinión sobre la movilidad en el momento actual.

⁹ *Europa en Movimiento Una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos*, Comisión Europea, 2017.

04 DECÁLOGO

- 1** La movilidad y el transporte comportan crecimiento, crean riqueza y, además, con la gestión privada se genera dinamismo económico e importantes **ingresos públicos tributarios**.
- 2** Las infraestructuras de la movilidad abarcan un amplio espectro de activos que son **bienes de dominio público** sujetos a la tutela de la Administración.
- 3** La construcción y gestión de bienes de dominio público puede ser privada (indirecta) o pública (directa), debiendo optarse por **la forma más eficiente de prestar el servicio al ciudadano**.
- 4** Para conseguir una movilidad justa y sostenible es necesario aplicar de forma homogénea los principios **“quien usa, paga”** y **“quien contamina, paga”**.
- 5** El pago por uso es compatible con una **tarificación diferenciada y equitativa** que reduzca el déficit público.
- 6** La gestión privada de lo público favorece **la transparencia y el control** sobre las decisiones de las Administraciones Públicas.
- 7** La **monetización de los activos** es una alternativa al gasto público en infraestructuras que permite reinvertir para mejorar la movilidad o liberar recursos públicos para reducir deuda o aumentar el gasto social.
- 8** La competitividad y el crecimiento de la Unión Europea exige afrontar retos de movilidad cuyos **elevados requisitos de inversión** difícilmente se podrán realizar con recursos presupuestarios públicos.
- 9** La Colaboración Público-Privada puede dar respuesta a las exigencias de inversión y a la vez de **control del déficit público** de la Unión Europea de forma sostenible.
- 10** Los retos del futuro requerirán un contexto normativo adecuado que haga posible las grandes **transformaciones e inversiones** en las infraestructuras de movilidad.

05 DESARROLLO DEL INFORME

> 1. La movilidad y el transporte comportan crecimiento, crean riqueza y, además, con la gestión privada se genera dinamismo económico e importantes ingresos públicos tributarios.

La movilidad de personas y bienes es un elemento clave para el buen funcionamiento de la sociedad y la economía¹⁰. Y las infraestructuras para la movilidad constituyen la base para hacerlo efectivo, pues permiten el acceso al trabajo, a la educación, al ocio y a la vivienda desde puntos cada vez más alejados, de la misma forma que son necesarias para el acceso a los mercados de las materias primas y los productos elaborados. En consecuencia, **el sistema de transporte es uno de los pilares de la competitividad, la cohesión social y el desarrollo sostenible, y por ello se considera de interés público.**

El desarrollo y la mejora de las redes y los medios de transporte tienen, en efecto, un impacto de crecimiento y creación de riqueza innegables, al reducir tiempos de viaje y mejorar la accesibilidad a diversas áreas o regiones como opciones de residencia habitual, de trabajo, negocio y abastecimiento de productos y servicios. Es claro que un mejor nivel de accesibilidad puede aumentar el tamaño del mercado en todos los sectores económicos, generando una mayor competencia. Para

que las infraestructuras tengan el deseado efecto multiplicador positivo en la economía¹¹, las inversiones deben estar bien planificadas y dotarse de los suficientes recursos económicos, para que generen el aumento de la productividad, de forma eficiente y sostenible.

El operador-financiador privado tiene la capacidad de ofrecer las garantías de éxito para el buen fin de las infraestructuras de servicios públicos, especialmente de la movilidad. **La inversión en infraestructuras en los últimos diez años ha creado una media de 1,2 millones de empleos al año, así como un retorno fiscal del gasto en infraestructura** (incluyéndose en el cálculo impuestos, tasas y cotizaciones), **que supone casi un 50%**, es decir, genera 50 céntimos de cada euro invertido a las cuentas públicas¹².

2. Las infraestructuras de la movilidad abarcan un amplio espectro de activos que son bienes de dominio público sujetos a la tutela de la Administración. <

Las infraestructuras son bienes de dominio público, ya sea por naturaleza o por su destino a un uso o servicio público, lo que supone, en todo caso, la titularidad de las Administraciones Públicas. Y esto no sólo subyace en la razón de ser y el régimen jurídico de las concesiones administrati-

¹⁰ *Europa en Movimiento. Una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos*, Comisión Europea, 2017, p. 5.

¹¹ *The Welfare Multiplier of Public Infrastructure Investment*, International Monetary Fund, IMF Working Paper, 2015.

¹² *Contribución de las infraestructuras al desarrollo económico y social de España*, A.T. Kearney, 2015

vas, sino que supone que **la Administración titular conserva, con la titularidad, el poder y deber de supervisión y dirección sobre la prestación del servicio**, sin que ello se vea en modo alguno perturbado, ni jurídicamente, *ni de facto*, por el hecho de que la inversión y la gestión sean privadas. Y deben regularse por parte de la Administración desde las vías de acceso hasta las zonas de aparcamiento de acuerdo con las nuevas necesidades y modelos de movilidad. En consecuencia, no puede incurrirse en el error o en la demagogia, de presentar las concesiones sobre infraestructuras como una distorsión del carácter público de estas últimas para, correlativamente, postular la extinción de las primeras como falso medio de liberación de **unos costes que, de una forma u otra, la sociedad tendrá que seguir asumiendo pues son inherentes al bien en sí**.

Negado, pues, que proceda cuestionar el modelo concesional, cosa diferente es que la Administración deba planificar las infraestructuras con vistas a minimizar o racionalizar el coste directo e indirecto de la movilidad, contemplando de forma global e integrada todas las modalidades de transporte, evitando así las ineficiencias en el sistema, que incrementan los costes sin mejorar el nivel de servicio. Lo que subyace en una buena planificación, es la rentabilidad, pues de ésta dependerá el retorno de la inversión. Por eso, el Fondo Monetario Internacional ha dicho que **los Gobiernos deberían potenciar instituciones responsables de la planificación, asignación e implementación de las inversiones en el sector público**, con el fin de asegurar la productividad¹³.

Precisamente, una de las deficiencias del sistema administrativo en España ha sido la falta de un órgano centralizado, así como sus equivalentes en las Comunidades Autónomas, para evaluar la rentabilidad de los proyectos de inversión en infraestructuras. **Desde su fundación, CCIES postuló la creación de una Oficina (observatorio, agencia u otra estructura similar) para asumir las funciones de evaluación sobre los proyectos concesionales.**

La recientemente creada Oficina Nacional de Evaluación (ONE) supone, a priori, un avance en esa línea. Sin embargo, ha adoptado un modelo que no ofrece suficientes garantías de neutralidad e independencia respecto de los órganos gestores de la Administración y, sobretodo, no contempla de manera suficiente la participación del sector privado ni la de profesionales independientes en su estructura y órganos decisores. Asimismo, dista de haber sido implementada como requeriría un órgano técnico de evaluación de la viabilidad de los proyectos, pues se le ha integrado en un organismo de tipo regulador relacionado con la transparencia.

Su configuración actual, pendiente de suficiente desarrollo reglamentario, se decanta por un órgano netamente administrativo con funciones análogas a las que hoy ya desempeña la Intervención General del Estado respecto a la evaluación de esos proyectos. En todo caso, constituye un elemento muy positivo de cara a concienciar sobre la necesidad del rigor y la solvencia en la evaluación de los proyectos de Colaboración Público-Privada más relevantes.

¹³ V. *The Welfare Multiplier...*, p. 4.

➤ **3. La construcción y gestión de bienes de dominio público puede ser privada (indirecta) o pública (directa), debiendo optarse por la forma más eficiente de prestar el servicio al ciudadano.**

La reciente LCSP, mantiene lo que viene siendo una realidad desde tiempo remoto, es decir, que **la Administración puede actuar directamente en el ejercicio de sus competencias, o bien, para los casos y términos en que la ley lo permite, optar por la gestión indirecta, mediando una concesión a los particulares, o sujetos privados.** La actual tendencia a la “internalización” debe cumplir con el criterio de ahorro de costes y mejora en la prestación de servicios, de acuerdo con las Directivas Europeas y el Derecho de defensa de la competencia, que subyace como trasfondo y bien a preservar. En todo caso, la opción de internalizar los servicios compromete necesariamente recursos presupuestarios públicos, resultando así incompatible con un contexto económico donde tales recursos no están disponibles.

Por otra parte, y en cuanto al derecho a la libre circulación que se esgrime en muchas ocasiones, en defecto de una vía alternativa, esto no comporta la gratuidad del uso de las autopistas. **Porque la libre circulación no conlleva la facultad de hacerlo sin coste.** Ello es conforme a los arts. 19 y 139 de la Constitución, que a veces se citan para defender lo contrario. El artículo 19 establece que *“los españoles tienen derecho a elegir libremente su residencia y a circular por el territorio nacional. Asimismo, tienen derecho a*

entrar y salir libremente de España en los términos que la ley establezca. Este derecho no podrá ser limitado por motivos políticos o ideológicos.” Y el artículo 139 dice que *“ninguna autoridad podrá adoptar medidas que directa o indirectamente obstaculicen la libertad de circulación y establecimiento de las personas y la libre circulación de bienes en todo el territorio español”*. Pero, ni el derecho del art. 19 conlleva o permite disponer de los fondos públicos para hacerlo efectivo, de la misma forma que nadie puede adquirir títulos de transporte público gratuitos por el hecho de carecer de recursos, o de recursos bastantes para sufragarlos. Ni son gratuitas las conexiones insulares con la península. Ni pueden equipararse las obstaculizaciones del art. 139, con el hecho de que las autopistas se gestionen por concesionarios, ni mucho menos es posible interpretar que, por la vía del art. 139 de la CE, quede sin efecto lo que permite la LCSP.

En cualquier caso, **el pago por uso no es incompatible con posibles descuentos y subsidios que las Administraciones puedan considerar oportunos, por cuestiones de justicia social o equilibrio territorial,** por ejemplo. Lo cual ha de permitir ofrecer una mayor movilidad, independientemente que la gestión sea pública o privada o que se financie con cargo a los contribuyentes o a los usuarios.

Precisamente, **en la línea del pago por uso, se pronuncia el Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea,** que constituye la *Hoja de Ruta hacia un Espacio Único Europeo de Transporte,* para una política de transportes competitiva y

sostenible, cuando dice que, **“en el caso de los vehículos de pasajeros, la tarificación de las infraestructuras de carreteras cada vez se considera más una forma alternativa de generar ingresos e influir en las pautas del tráfico y los desplazamientos”**¹⁴. El objetivo es cobrar por la utilización de las carreteras a todos los vehículos y en toda la red para reflejar como mínimo el coste de mantenimiento de la infraestructura, la congestión, la contaminación del aire y la contaminación acústica.

Por otra parte, el mismo *Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea*, establece el compromiso de **“establecer un marco favorable a las asociaciones público-privadas”**¹⁵, instituyendo un análisis formal de los proyectos de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) para determinar los que sean susceptibles de ser financiados por ese medio; creando un proceso normalizado y previsible de contratación pública para ese tipo de asociaciones en futuros proyectos de la red (que, si bien actualmente se plasma en dos Directivas comunitarias, sigue planteando necesidades fundamentalmente de agilidad en los procedimientos); y revisando la reglamentación sobre la RTE-T para dar adecuada cabida al proceso de contratación pública y los mecanismos de pago de esas asociaciones.

Asimismo, en el contexto del marco de cooperación establecido entre los servicios de la Comisión y el EPEC (*European Public-Private Partnership Expertise Centre*) la Comisión se compromete a **“alentar a los Estados miembros a recu-**

rrir en mayor medida a las asociaciones público-privadas”, sin desconocer que no todos los proyectos son adecuados al efecto, y a prestar a los Estados miembros el asesoramiento especializado que necesiten. Finalmente, extiende su compromiso a **“participar en el diseño de nuevos instrumentos financieros para el sector del transporte, y en especial la iniciativa de la UE a favor de la emisión de obligaciones para la financiación de los proyectos”**.

En definitiva, la UE muestra su apoyo a la gestión indirecta de los servicios públicos por entender que es una herramienta necesaria para el desarrollo de los Estados Miembros.

4. Para conseguir una movilidad justa y sostenible es necesario aplicar de forma homogénea los principios “quien usa, paga” y “quien contamina, paga”.

Las infraestructuras no sólo generan costes directos de construcción y mantenimiento, sino que también **precisan obras de adaptación a las demandas de las nuevas tecnologías**, a los nuevos vehículos y a las nuevas exigencias normativas en materia de seguridad, así como costes indirectos relacionados con el impacto de la infraestructura y la actividad desarrollada en el territorio en detrimento del medioambiente y la salud pública, por la contaminación que produce la movilidad¹⁶.

¹⁴ *Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea*, Comisión Europea, 2011, p. 17.

¹⁵ *Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea*, Comisión Europea, 2011, p. 27.

¹⁶ *Estrategia Española de Movilidad Sostenible*, Ministerio de Fomento, p. 2.

Hacer frente a dichos costes, exige equilibrarlos con los beneficios, mediante una buena planificación de las infraestructuras, **y supone optar, o bien por el incremento del gasto público, con cargo a presupuestos y a costa de todos los contribuyentes, o bien por imputarlos a los usuarios o beneficiarios de las infraestructuras.** Si bien tal opción difícilmente se planteará en términos totalmente excluyentes de una u otra alternativa, considerando que los costes indirectos, por ser más difícilmente cuantificables, propician el establecimiento de impuestos especiales, bajo principios tales como el pago por contaminación, **en cambio, es muy razonable sostener, en términos de estricta justicia redistributiva, que el usuario se haga cargo de los costes derivados de la infraestructura, mediante el pago por uso.** En este sentido, es un principio general del Derecho, que quien tiene el beneficio debe soportar el perjuicio (donde está la ganancia está la carga/*ubi emolumentum, ibi onus*).

Entenderlo de otro modo, además, supondría situar a las Administraciones públicas en una posición incompatible con los **objetivos de estabilidad presupuestaria y control del gasto.**

5. El pago por uso es compatible con una tarificación diferenciada y equitativa que reduzca el déficit público.

Como ya hemos dicho, la construcción y gestión de las infraestructuras conlleva, **en todo caso, unos costes directos e indirectos. Tales costes, en caso de imputarse íntegramente al gasto público, darían lugar a una forma de subvención al transporte terrestre viario, fomentando, implícitamente, el sobreuso de la red viaria, con las nefastas consecuencias sociales y medioambientales que ello supondría,** en cuanto a congestión y contaminación, en detrimento del Estado del bienestar, propugnado por nuestra Constitución. Justo es, por tanto, que el usuario/beneficiario de la infraestructura se haga cargo de los costes mediante el pago por uso.

Según varios estudios¹⁷ y ¹⁸, los ingresos totales derivados de impuestos especiales y tarifas de servicio, relacionados con el transporte por carretera en España (es decir, impuestos de matriculación y propiedad, tarifas por uso de la infraestructura, impuestos sobre los seguros y sobre los combustibles), no sólo no alcanzan a cubrir todos los costes externos totales vinculados con las infraestructuras del transporte (es decir, accidentes, contaminación del aire, cambio climático, emisiones por la producción de combustible, pérdidas de biodiversidad, naturaleza y paisaje, contaminación del suelo y el agua, efectos urbanos), sino que arrojan unos ratios de cobertura de costes inferiores al 60% del total¹⁹.

¹⁷ VASSALLO MAGRO, J. M., "La política de pago por uso de infraestructuras en la Unión Europea". *Carreteras: Revista técnica de la Asociación Española de la Carretera*, n. 177 (2011); pp. 8-23.

¹⁸ SÁNCHEZ REY, Agustín; SANCHO GÓMEZ, Fuencisla; "Pago por uso de carreteras. Dónde, cuándo y cómo". *Revista de Obras Públicas: Órgano profesional de los ingenieros de caminos, canales y puertos*, ISSN 0034-8619, N.º. 3527, 2011, págs. 7-24.

¹⁹ *An inventory of measures for internalising external costs in transport*, European Commission, 2012.

Lo que significa que el coste presupuestario debería comprender al resto no cubierto, si se optara por descargar a los usuarios de todo pago. **Una fórmula que, además, resultaría totalmente opuesta al justo principio de “quien utiliza y contamina, paga”**; mundialmente reconocido, además de propugnado por la Comisión Europea y ampliamente implantado en otros sectores del transporte (marítimo, ferrocarril, etc.)²⁰.

En efecto, **la Comisión Europea, favorable al pago por uso**, asume igualmente ese principio y así, considera que *“los usuarios de las carreteras pueden contribuir en gran medida a la financiación de las infraestructuras, y los ajustes introducidos para reflejar el uso y las emisiones pueden contribuir a acelerar la innovación, por ejemplo, en materia de tecnologías limpias. Cada vez es mayor el número de Estados miembros de la UE que aplican diversas formas de tarificación vial”*²¹. En coherencia con ello, **ha anunciado que está prevista, en la UE, la supresión gradual de las viñetas, para ser sustituidas precisamente por sistemas basados en el pago por uso.**

Por otra parte, los operadores privados de infraestructuras pueden asumir perfectamente, como ha demostrado la propia experiencia, la gestión de varias externalidades y variables de tarificación. Así, en lo que concierne a la congestión, mejorando el tiempo de duración y la fiabilidad del viaje, los niveles de contaminación de los vehículos, la tipología de los usuarios y la territorialidad, ofreciendo tarifas diferenciadas cuando proceda, en atención a criterios sociales predefinidos, y entre

ellos, el que determine condiciones más favorables para los vehículos de cero emisiones, como postula la Comisión Europea.

En definitiva, **el pago por uso libera recursos públicos, pero además es compatible con la gestión de externalidades.**

6. **La gestión privada de lo público favorece la transparencia y el control sobre las decisiones de las Administraciones Públicas.**

Los procesos de licitación en los que participa el sector privado y, por tanto, las concesiones, tienen que ajustarse al Derecho de la competencia y a la normativa comunitaria, de la que las Administraciones Públicas no pueden sustraerse, en serio detrimento de sus prerrogativas tradicionales, así como a la nueva LCSP, igualmente sujeta a las exigencias de la Unión Europea, ya que traspone las Directivas comunitarias de concesiones y contratación pública. Siendo que, conforme a dicha sólida normativa, rigen y quedan reforzados de diversos modos, los principios de libertad de acceso a las licitaciones, publicidad y transparencia de los procedimientos, no discriminación, e igualdad de trato entre los licitadores. Y esto en el marco de unos procesos competitivos cada vez más abiertos, de escala supranacional, que atraen a fondos de pensiones, bancos y fondos especializados en infraestructuras.

²⁰ SÁNCHEZ, R.J., *El pago por uso de la infraestructura de transporte vial, ferroviaria y portuaria, concesionada al sector privado.*

²¹ *Europa en Movimiento, Comisión Europea, 2017, p. 11.*

El principio de transparencia está garantizado en todo el proceso de la licitación, adoptando características propias en cada una de sus fases, según proceda, y siempre para asegurar que no se producirán distorsiones de la libre concurrencia y del mercado. Es decir, las exigencias de transparencia se han extendido incluso a momentos previos al proceso competitivo, al prever la ley que las Administraciones realicen consultas públicas con participación de todos los interesados en el desarrollo de las infraestructuras. El referido marco normativo permite que todos los participantes puedan presentar las mejores ofertas para el diseño, la ejecución y la financiación más eficiente y eficaz de cada proyecto. En definitiva, podemos afirmar, que **el procedimiento por el cual se da cabida a la gestión indirecta de una infraestructura es un procedimiento transparente y claramente sometido al control y aprobación del poder público adjudicador.**

Por otra parte, la gestión indirecta de una infraestructura puede revelarse claramente más eficiente que la gestión directa, si se ha sometido el proyecto a la evaluación de la herramienta del **Value For Money (VFM)**²², con el resultado de que el sector privado ofrece, efectivamente, una solución más económica, eficiente y eficaz que la financiación pública. En el sector de la movilidad y en particular, de las infraestructuras, se ha recurrido con frecuencia a la medición del VFM para seleccionar los proyectos y su forma de gestión, garantizando así la mayor optimización de los resultados.

En materia de riesgos, la normativa vigente exige que el concesionario asuma un riesgo

operacional, que le puede suponer la pérdida de la inversión. Lo cual contribuye de manera substancial a que las concesiones que se suscriban, a diferencia de las conocidas como “elefantes blancos”, estarán bien planificadas y serán viables, y por otro lado, que no se va a dar cabida a déficits encubiertos para el sector público y que los posibles costes para el erario, cuando los haya, estarán bien definidos desde el principio y justificados por el interés público. Esto sin perjuicio de que el propio contrato de concesión pueda prever mecanismos para ser modificado en determinadas circunstancias, incluyendo el cambio de la figura del concesionario, a través de la denominada cláusula step-in.

En cualquier caso, hay que aprender de los proyectos de éxito y fracaso en los que se ha implementado mecanismos de riesgo compartido para lograr un equilibrio entre la Administración y el Operador de forma que el coste para los contribuyentes sea menor que cuando es la Administración que se hace cargo de la gestión de todo el proyecto. En este sentido, **se deben potenciar los contratos que varíen de forma automática la duración de la concesión para ajustarla a las condiciones reales respecto a las proyectadas inicialmente**, o también limiten los beneficios y las pérdidas del proyecto, de forma que la Administración pueda compartir los réditos de un mejor comportamiento al esperado, mientras que el gestor privado tendría limitados los niveles de pérdida en los que podría incurrir si no se cumplieran, en parte, las previsiones de uso. Estos mecanismos se han implementado en

²² La Colaboración Público-Privada en la Ley de Contratos del Sector Público. Aspectos administrativos y financieros, DORREGO DE CARLOS, A., y MARTÍNEZ VÁZQUEZ, F., 2009, pp. 44-45.

varios países y proyectos de forma exitosa, y ayudan a mejorar la confianza para futuras inversiones, al ofrecer garantías a todas las partes relacionadas con el proyecto.

> **7. La monetización de los activos es una alternativa al gasto público en infraestructuras que permite reinvertir para mejorar la movilidad o liberar recursos públicos para reducir deuda o aumentar el gasto social.**

La licitación de infraestructuras susceptibles de explotación económica, como suelen ser las de movilidad, **constituye una fuente de recursos para la Administración Pública, los cuales puede destinar a reinvertir en gasto social**, tan necesario y prioritario. Además de liberarse del gasto de mantenimiento y operación, cuando no del elevado coste que habrá de asumir, antes o después, y cuanto antes mejor, para la inminente adaptación a los cambios tecnológicos.

Existen múltiples ejemplos de **gestión privada del transporte público, que han permitido a muchos municipios liberar recursos públicos** destinados a la gestión de dichos servicios, y en algunos casos se han generado incluso importantes ingresos a través de los cánones que las compañías operadoras pagan a la Administración. Ejemplos a destacar serían el servicio que ofrece la compañía que gestiona el tranvía en el área metropolitana de Barcelona (TRAM), así como los aparcamientos públicos. También a nivel internacional existen ejemplos como el *Asset recycling* en Australia o el modelo de Concesiones en Chile que son claramente casos de éxito.

8. La competitividad y el crecimiento de la Unión Europea exige afrontar retos de movilidad cuyos elevados requisitos de inversión difícilmente se podrán realizar con recursos presupuestarios públicos.

Los niveles de inversión requeridos para la construcción de grandes infraestructuras, su mantenimiento, la protección del medio ambiente y la adaptación a las nuevas oportunidades que ofrecen los imparable avances en tecnología, son elevadísimos, además de inseparables del futuro más inmediato en la Unión Europea y en el mundo. **Las grandes infraestructuras requieren una decisión política en cuanto a sistema de financiación y una gestión integral, estratégica, de forma profesionalizada, a través de compañías que aúnen la capacidad de inversión con la transversalidad, para la mayor optimización de los recursos y las soluciones a adoptar.**

El sector público puede financiar directamente las distintas fases de los proyectos -el diseño, la construcción y el mantenimiento- así como actualizar la infraestructura a las nuevas necesidades y los retos de la movilidad. Sin embargo, es evidente que eso supondría un coste tan elevado, que debería evaluar muy seriamente cómo podría asumirlo en sus balances. Frente a ello, **financiar una infraestructura con el sector privado permite diferir el pago de dicha infraestructura**, sin menoscabo del rol regulatorio, ni de la responsabilidad de la Administración en la selección de los proyectos y el control de la gestión de la movilidad.

Las redes de transporte deben adaptarse, como es lógico, a las características específicas de cada país y ser sostenibles a largo plazo. Si estos objetivos se cumplen, los ingresos obtenidos mediante su explotación y la gestión más adecuada de las infraestructuras habrán de comportar un impacto significativo en el retorno de la financiación. A este fin contribuiría muy favorablemente, sin duda, el **optar decididamente por los sistemas inteligentes de transporte, como forma de duplicar o triplicar, incluso, el aprovechamiento de la capacidad de los activos existentes**, y a un coste mucho menor del que supondría añadir la capacidad física equivalente. La evolución y convergencia de distintas tecnologías (electro-movilidad, tecnologías inteligentes, "big data", economía compartida, automóvil conectado, conducción autónoma e inteligente, etc.) tendrán un gran impacto sobre los sectores de infraestructuras y transportes.

En este sentido, se espera que la tecnología aumente la eficiencia de todos los vehículos privados en un futuro no muy lejano, especialmente la reducción del consumo de combustible fósil que, como contrapartida a la indudable ventaja de una menor contaminación, puede suponer un detrimento para la financiación de la infraestructura, al disminuir la recaudación tributaria. Ante ello, la necesidad del pago por uso como fuente de financiación aumentará a medida que se vayan consolidando los cambios que se anuncian y presentan ya como inevitables. *El Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea* afirma que **"un retraso en la actuación e introducción tímida de las nuevas**

tecnologías podría condenar a la industria del transporte de la UE a un declive irreversible", considerando que el sector **"se enfrenta con una competencia creciente en mercados del transporte mundiales de rápido desarrollo"**²³.

9. La Colaboración Público-Privada puede dar respuesta a las exigencias de inversión y a la vez de control del déficit público de la Unión Europea de forma sostenible.

Varios informes apuntan a la creciente brecha entre la demanda y la inversión en infraestructuras, así como a la necesidad de hacerlas más sostenibles, y reclaman más participación privada, no sólo en términos de financiación de las nuevas infraestructuras, sino también de gestión de las ya existentes. **Los recursos para ello están en manos del sector privado, que espera las oportunidades de invertir y puede aportar la experiencia necesaria en planificación, desarrollo y ejecución de proyectos, para optimizar la inversión y el servicio**²⁴.

Se conocen varios ejemplos internacionales de importantes inversiones por parte del sector privado en activos públicos, que han permitido a la Administración hacer obras y prestar el servicio, que de otra forma no hubieran podido financiarse ni, por tanto, realizarse. Por ejemplo, el llamado *Asset recycling model*, implementado de forma exitosa en Australia, muestra el potencial de los activos públicos para generar recursos al ser explotados por el sector privado. También países como Chile han desarrollado modelos de Colaboración

²³ *Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea*, Comisión Europea, 2011, p. 5.

²⁴ *Bridging the Gap. Meeting the Infrastructure Challenge with Public-Private Partnerships*, The Boston Consulting Group, 2013, p. 7. *Infrastructure Productivity: How to save \$1 Trillion a Year*, MGI, 2013.

Público-Privada donde el riesgo y el beneficio han logrado un equilibrio óptimo, al ser compartidos entre los distintos agentes durante la evolución del activo. Estos ejemplos pueden servir para implementar las mejores prácticas y evolucionar el modelo de colaboración en Europa para desarrollar contratos equilibrados, que mejoren la gestión de los activos públicos así como la propia movilidad.

➤ **10. Los retos del futuro requerirán un contexto normativo adecuado que haga posible las grandes transformaciones e inversiones en las infraestructuras de movilidad.**

Los retos de la movilidad en Europa no son tanto la creación de nuevas infraestructuras sino la **gestión eficiente de las ya existentes** y su adecuación a las nuevas formas de movilidad. Por ejemplo, los aparcamientos públicos, por su ubicación estratégica, deberán transformarse radicalmente para adaptarse a los nuevos modelos de uso de vehículos, suministrarles la energía y entregarlos de forma rápida y eficiente. También deberán adaptarse para convertirse en centros logísticos y de distribución de última milla, optimizando los espacios y horarios de uso. Todo ello entre otros usos inimaginables en estos momentos, pero que se requerirán y a una velocidad sin precedentes en la historia.

El primer reto que tendrán que afrontar las vías de comunicación, carreteras y autopistas de alta capacidad y, sobre todo, las comunicaciones continentales e incluso las intercontinentales, será **proveer de señal de comunicación a los vehículos conectados y los futuros vehículos autó-**

nomos e inteligentes, garantizándola en toda la geografía europea. Se tendrá que prever la coexistencia del vehículo convencional con el autónomo y, en consecuencia, muy posiblemente, se requerirá ampliar las infraestructuras para facilitar la implantación progresiva de los nuevos modelos de vehículos de transporte de personas y mercancías.

De no afrontar estos retos lo más rápidamente posible, quedará seriamente perjudicado el futuro posicionamiento de la Unión Europea en un mundo globalizado. La simple observación de lo que ocurre en el mundo, especialmente en el continente asiático, con la creación de las infraestructuras de movilidad de las que carecían, pero con la ventaja que desde el origen ya se adaptan a las nuevas realidades tecnológicas, energéticas y a la inteligencia artificial, pone de manifiesto que, en este contexto global, podemos distanciarnos competitivamente de una forma muy preocupante.

Como ya se ha venido demostrando a lo largo de este informe, **estos retos no será posible afrontarlos sin la decisiva Colaboración Público-Privada**, y sin duda, Europa deberá revisar la normativa concesional para fomentar fórmulas como la iniciativa privada por parte de los inversores, financiadores, empresas y emprendedores.

La reciente normativa del sector público europeo se ha propuesto que no se repitan errores del pasado que aumentan el déficit público, pero debe adaptarse para crear un contexto atractivo y jurídicamente seguro, así como un sector concesional ágil y efectivo.

06 CONCLUSIONES

Nos encontramos, con respecto a la movilidad, en un momento trascendente. En los próximos años, por imperativos de competitividad y desarrollo, en un mundo cada vez más globalizado, habrá que afrontar cambios radicales en el transporte de las personas y los bienes. Los cuales revertirán sin duda en un mayor crecimiento, pero exigiendo, de entrada, afrontar importantísimas inversiones, tanto en transformación de todo tipo de infraestructuras existentes (carreteras, aparcamientos, espacios públicos), como en nuevas vías de comunicación y modelos de movilidad, que deberán ser más sostenibles.

El discurso y el debate político no pueden obviar esta realidad, que demanda ser abordada con la mayor eficacia y rapidez posible, incluso anticipándose a ella, adaptando al efecto las infraestructuras existentes y preparando los modelos económicos de inversión y su retorno, así como una normativa adecuada.

En el contexto actual de déficit público y ante la creciente demanda de servicios básicos para las personas, los estados miembros de la Unión Europea, ya manifiestamente apremiados por las normas e instancias comunitarias, de obligado cumplimiento, tendrán que apostar como la opción más inteligente la de promover la Colaboración Público-Privada. Sólo por esta vía podrán obtener la financiación, además de la profesionalidad y eficacia en la gestión, garantizadas tanto por los mecanismos legales de contratación, como de supervisión y control por parte de la Administración titular del servicio.

Históricamente, retos similares han sido felizmente superados con la participación de recursos técnico-económicos privados y no nos cabe la menor duda de que la solución mantiene su vigencia y puede ser considerada como una aliada estratégica para la consecución efectiva del interés general en una sociedad de vanguardia.

Se trata siempre de la misma ecuación: financiación privada con derecho a explotación económica (versus gasto público) igual a utilidad y rentabilidad obtenida. Mediante el pago por uso, debidamente modulado por la función social, esa ecuación arroja, invariablemente, la fórmula más racional y equitativa, además de social y medioambientalmente sostenible.

Sin ningún género de dudas, la Colaboración Público-Privada permitirá afrontar con mayores posibilidades de éxito los múltiples retos de la movilidad.

Marc Ribó
Presidente Observatorio de Movilidad

OMC

Observatorio de Movilidad CCIES