

# Seopan reclama cobrar en todas las autovías para ahorrar 4.330 millones

El superávit derivaría de un mayor retorno fiscal y de los costes de conservación

J. Mesones SANTANDER.

Las grandes constructoras y concesionarias españolas demandan al Gobierno y a los grupos políticos tarificar el conjunto de la red de carreteras de alta capacidad para alinearse con lo que ocurre en la mayoría de los países europeos y generar recursos adicionales para el gasto público de las Administraciones. La patronal Seopan estima que una tarificación “moderada” implicaría un superávit fiscal de entre 3.217 millones y 4.330 millones de euros anuales en función del periodo de concesión de las infraestructuras (25-40 años).

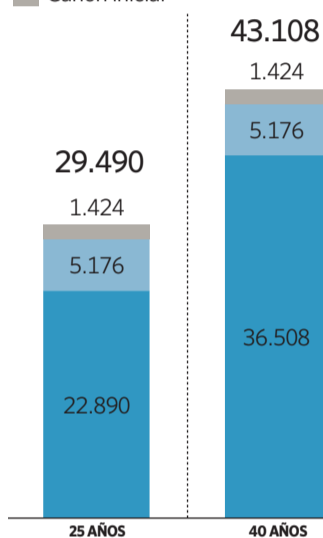
El estudio de la asociación empresarial, presentado ayer por su presidente, Julián Núñez, en el marco del V Foro Global de Ingeniería y Obra Pública organizado por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en el marco de los cursos de verano de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo (UIMP) en Santander, aborda la fijación de peajes blandos, por un importe de 0,03 euros por kilómetro para los vehículos ligeros y de 0,14 euros para los pesados, lo que “conllevaría las tarifas más reducidas vigentes en Europa”. La propuesta de Seopan, que ya ha trasladado al Ministerio de Fomento, aplicaría a la red viaria interurbana, conformada por 14.130 kilómetros (13.119 kilómetros libres y 1.011 con fecha de reversión hasta 2022).

El planteamiento de las empresas es un modelo sin pórtilos y con

## El modelo de tarificación de Seopan

Aportación inicial del sector privado (millones de euros)

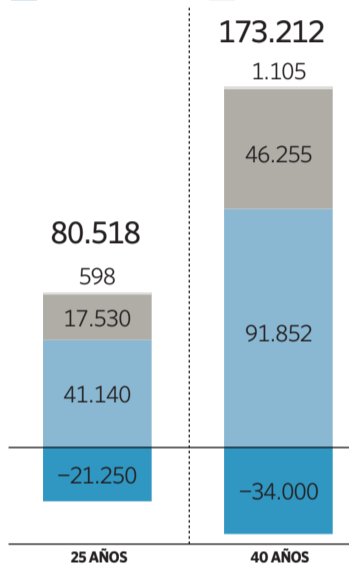
■ Puesta a cero redtarificada  
■ Puesta a cero redgeneral  
■ Canon inicial



Fuente: Seopan.

Balance fiscal total para las AAPP (millones de euros)

■ Ahorro OPEX  
■ IBI+ITP  
■ Sociedades  
■ IVA



elEconomista

## Ábalos defiende un Pacto de Estado para implantar un modelo sostenible de infraestructuras

tecnología satelital. Contempla una actualización de tarifas anual igual al IPC y una hipótesis de reducción de ingresos por *leakage* (pérdida de tráfico por permeabilidad de la red

y razones tecnológicas como fallos de lectura de matrículas) del 35,6 por ciento. Asimismo, analiza dos opciones temporales para la concesión: 25 y 40 años.

El modelo implicaría una aportación del sector privado de entre 29.490 millones y 43.108 millones derivados de un canon inicial y de la puesta a cero tanto de la red tarificada como general. En paralelo, el impacto fiscal para las Administraciones Públicas de la tarificación de las autovías propiciaría un superávit total de 80.518 millones en 25

años (límite que recoge hoy la ley de desindexación) o de 173.212 millones en 40 años. Estas cifras se justifican en el ahorro para las arcas públicas de los costes de operación y mantenimiento de las vías (entre 21.250 millones y 34.000 millones) y en los mayores retornos vía impuestos (IVA, IBI, ITP, Sociedades). En términos anuales, los importes se situarían en una horquilla de entre 3.217 millones y 4.330 millones.

Seopan plantea esta medida en un escenario en el que “el modelo actual es financieramente insostenible” y que, además, propicia “la desigualdad territorial y social”, advirtió ayer Núñez.

Además, se trata de un sistema que “fomenta el monopolio de la carretera frente al ferrocarril” para el transporte de mercancías. En la actualidad, 23 países europeos tienen el 100 por cien de su red de carreteras de alta capacidad de pago, frente al 18 por ciento de España.

El futuro sistema de financiación de las autopistas españolas es tema nuclear en la agenda del Gobierno de Pedro Sánchez. Ayer, el ministro de Fomento en funciones, José Luis Ábalos, reiteró, en la inauguración de la jornada, su voluntad de trabajar en un Pacto de Estado con el resto de grupos parlamentarios en materia de infraestructuras y movilidad. En esta línea, incidió en una nueva política en el Ministerio reorientada hacia la inversión en movilidad y con una estrategia “intermodal” para el desarrollo de infraestructuras.

## Telxius y América Móvil tienden su cable submarino en el Pacífico Sur

Los 7.300 kilómetros de fibra estarán listos a finales de 2020

elEconomista MADRID.

La filial de Telefónica de infraestructuras de telecomunicaciones Telxius y América Móvil anunciaron ayer el despliegue de un nuevo cable submarino de alta capacidad en la costa latinoamericana del Pacífico. Este proyecto forma parte del compromiso continuo de los dos grupos de telecomunicaciones más grandes de Latinoamérica para mejorar las comunicaciones a nivel mundial, según indica Telxius a través de un comunicado. En concreto, será el primer cable submarino desde 2001, que conectará Puerto San José (Guatemala) con Valparaíso (Chile), con puntos de amarre adicionales en Salinas (Ecuador), Lurín (Perú) y Arica (Chile).

A finales de 2020, el nuevo cable tendrá una capacidad inicial estimada de 108 terabites (Tbps), así como la latencia más baja del mercado entre Guatemala y Chile. Como resultado, los 7.300 kilómetros de cable proporcionarán, a toda la costa del Pacífico de Sudamérica, los más altos niveles de servicio, fiabilidad y seguridad.

El cable ha sido diseñado para conseguir eficiencias significativas derivadas de la compartición de infraestructuras. Las cinco estaciones de amarre ya están listas y los trabajos de prospección submarina, en curso.

# Tus finanzas están en buenas manos

EFPA ESPAÑA  
European Financial Planning Association

EFPA ASESORES QUE MARCAN LA DIFERENCIA

