

EMPRESAS

Están asustados ante los recortes que se avecinan para rebajar el déficit. Por eso, los constructores han hecho suya la máxima militar de que 'no hay mejor defensa que un buen ataque' y ya le han pasado al que será el próximo presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, un papel con las recomendaciones sobre las infraestructuras que serán necesarias en esta legislatura y sobre la mejor fórmula

para llevarlas a cabo que es, en su opinión, la colaboración público-privada. Entre otras propuestas señalan la creación de una oficina pública que coordine estos temas; el pago por uso en las autopistas; la búsqueda de alternativas de inversión, como los puertos y, muy especialmente, de nuevas vías de financiación para promover proyectos en tiempos de crisis.

Proponen peajes, puertos, obras hidráulicas y nuevos mecanismos de financiación frente al tijeretazo público

Los constructores ponen deberes al Ejecutivo

■ Nuria Díaz

El debate sobre quien ha de pagar las infraestructuras se ha colado, como ya lo está el de la educación o la sanidad, en la agenda de los gobiernos en épocas de crisis. El sector del ladrillo -afirman algunas fuentes- lo impulsa especialmente estas semanas de cambio de Gobierno en un intento de encontrar eco para sus propuestas. Propuestas que ya han puesto 'negro sobre blanco' y que de hecho se enviaron a todos los partidos justo antes de la cita con las urnas, pero que, finalmente, trataran en persona con Mariano Rajoy.

Y es que los señores del ladrillo andan preocupados estos días por la caída de la inversión pública en infraestructuras, el gran caladero de ingresos del sector, que pasa por horas bajas. De hecho, la patronal de las grandes constructoras, la Confederación Nacional de la Construcción (CNC), ha reclamado al Ejecutivo que busque nuevos yacimientos de ingresos. Recientemente, la confederación aseguraba que para evitar el 'dramático' ajuste del sector, el nuevo gobierno debería destinar un 10% del consumo público, unos 25.000 millones de euros anuales, según los datos actuales, a la inversión pública en construcción.

Para hacer más fuerza, la CNC recuerda que por cada millón de euros invertido en infraestructuras el retorno fiscal a la Administración es de 570.000 euros, mientras que por cada millón de euros que se recorta en inversión destruyen 18 puestos de trabajo en un sector que ha perdido ya más de un millón de empleos.

Inversión, en caída libre

Las cifras que maneja la otra patronal del sector, Seopan, sobre la sequía inversora nacional en infraestructuras, bajo el mecanismo tradicional, es decir, sin la colaboración privada, son su principal aliado en su argumentario: La administración general del Estado licitó en 2006, ni más ni menos que 16.265 millones de euros. En 2010, la cifra se reducía a algo menos de 5.500 millones. Las administraciones autonómicas también han bajado el ritmo inversor desde los también cerca de 16.000 millones de hace algo más de cuatro años, a los 9.000 del año pasado.

En porcentajes, en 2011, la obra pública total licitada por método tradicional desde enero a septiembre bajo alrededor de un 35%, idéntica a la bajada de 2010 a 2009. De seguir esta tendencia acabaríamos el año con unos 17.000 millones de euros licitados por vía tradicional frente a los 39.000 de 2009. Una reducción de más del 50% en dos años. El sector defiende que frente a esta tendencia, y ante el estado de las arcas públicas, la mejor solución es la cola-



Las constructoras creen que las infraestructuras portuarias pueden ser una buena opción en estos momentos.

LICITACIÓN OBRA PÚBLICA TRADICIONAL (MILLONES DE €)

Administración	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Administración General	10.600	12.021	16.265	10.634	17.302	12.220	5.482
Administración Autonómica	10.664	12.227	16.050	13.128	13.033	11.959	9.229
Administración Local	10.356	15.240	14.884	10.943	9.477	14.923	11.498
Total	31.620	39.488	47.199	34.706	39.812	39.102	26.209

Fuente: Seopan.

LICITACIÓN CPP (MILLONES DE €)

Administración	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Administración General	--	641	9555	5.649	--	52	64
Administración Autonómica	2.597	4.281	2.353	3.328	3.806	4.136	10.179
Administración Local	184	1.986	1.225	707	1.214	634	240
Total	2.781	6.908	4.533	9.684	5.020,0	4.822	10.483
% CPP/OPT	9%	15%	10%	28%	13%	12%	40%

Fuente: Seopan.

boración pública privada y también tiene sus cifras: la CPP mantiene una tendencia alcista, impulsada algunos años por planes específicos, como la renovación de autopistas de 1ª generación en 2007.

Con esta fórmula bajo el brazo, los integrantes del Foro PPP han elaborado un documento titulado "Recomendaciones para el desarrollo sostenible de colaboración público-privada en infraestructuras", en el que

enumeran una serie de propuestas para revitalizar los proyectos. La primera de todas es la creación de una Oficina Pública de Colaboración Público Privada (CPP) para -señalan- "conseguir una mayor eficiencia y

menor coste en los proyectos de infraestructuras". Este órgano, de carácter público y que representaría a España a nivel europeo, estaría formado todas las administraciones involucradas en los proyectos de CPP y sería el encargado de coordinar los proyectos, transmitir información y conocimiento para desarrollar unas mejores prácticas y unificar los criterios legales, contables y los instrumentos de apoyo público. Este organismo se convertiría en el interlocutor entre el sector público y privado.

El director gerente del foro, José Díaz-Caneja, señala que una de las primeras medidas sería el establecimiento de peajes, el pago por uso, porque "parece lógico que el use una infraestructura pague por ella".

En el Foro ligan este tema, además, con la solución definitiva a problemas recientes como la incertidumbre sobre algunos proyectos, como

En opinión del Foro PPP, el Instituto de Crédito Oficial (ICO) deberá adoptar un papel similar al del Banco Europeo de Inversión (BEI) a la hora de facilitar la financiabilidad de los proyectos

son las expropiaciones de las autopistas radiales de Madrid, que -señalan- "por su baja demanda, ponen el peligro la solvencia económica de la concesión".

La asociación señala que no defiende la construcción de ninguna obra pública que no será rentable -en lo que parece una alusión directa al fiasco de los aeropuertos fantasmas-, pero consideran que se debe seguir invirtiendo, "priorizando". Crean, por ejemplo, que en estos momentos, la construcción de puertos podría ser una opción viable.

Otra opción, que apuntan los expertos, son las obras hidráulicas. Señala el documento elaborado por el foro que "los proyectos de este sector, y en especial los de plantas de tratamiento de agua son especialmente adecuados para la utilización de estos modelos, de colaboración público-privada". "Creemos que es un sector en que la CPP está infrautilizada y que su uso nos permitiría aumentar el ritmo de desarrollo de proyectos del Plan nacional de Calidad de las Aguas". Y, además, se atreven a apuntar otra línea de negocio: el ahorro energético.

Bonos

Pero, sin duda ninguna, el asunto que más les preocupa es el de la financiación. Junto con la creación de la Oficina Pública de CPP, la asociación reclama el desarrollo de un marco regulatorio que facilite la financiación de los proyectos de CPP como ocurre en países de Europa como Francia. En este sentido, el impulso definitivo a la Ley de Captación de Financiación será fundamental en un momento en que, si no se da seguridad a los financiadores, en la situación actual será difícil lograr financiar la inversión necesaria.

En opinión de Foro PPP, el Instituto de Crédito Oficial (ICO) deberá adoptar un papel similar al del Banco Europeo de Inversión (BEI) a la hora de facilitar la financiabilidad de los proyectos, debido a las dificultades que tienen las entidades financieras para prestar fondos a largo plazo. "Este apoyo, además de en la forma ya conocida de cofinanciar hasta el 50% de la deuda de los proyectos, se ha de materializar en la utilización del sistema de bonos europeos que se está desarrollando actualmente", señalan.