



Fomento negocia con las empresas cómo financiar más infraestructuras

Puente Real sobre el río Guadiana a su paso por Badajoz. PABLO MONGE



El sector pide contratos más claros y un marco fiscal competitivo para atraer a los fondos

Fomento y empresas negocian cómo poder financiar más infraestructuras

Las empresas del sector constructor y concesional trabajan con la hipótesis de que la inversión pública no superará el 1,6% del PIB de aquí a 2017. Por ello, están negociando con el Gobierno fórmulas para poder incrementar el volumen de inversiones con capital privado y estimular de ese modo la actividad económica y el empleo.

RAQUEL DÍAZ GUIJARRO *Madrid*

Las últimas proyecciones económicas elaboradas por la Comisión Europea sobre el volumen de inversión pública que movilizarán los países de la UE en el bienio 2014/2015 son demoledoras para España. En valores absolutos, Bruselas estima que la inversión pública española ascenderá a 27.600 millones de euros en dicho periodo, la mitad que la de Italia (49.300 millones), la tercera parte que la de Reino Unido (79.800 millones) y Alemania (89.300 millones) y menos de la cuarta parte que la de Francia (124.000 millones).

Y, sin embargo, el mismo informe de la CE sostiene que, si se hubieran mantenido los ratios de participación de la inversión pública en el PIB del periodo 1995-2013, España debería gastar este año y el que viene más del doble de lo presupuestado: 64.800 millones.

¿Cómo suplir entonces ese déficit de inversiones que parece haberse convertido en crónico respecto a los volúmenes alcanzados en los últimos 19 años?

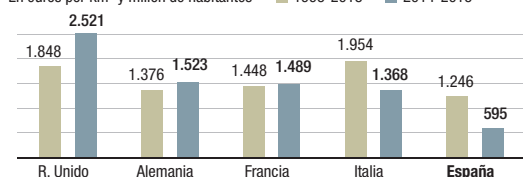
El Gobierno admite que el capital privado ha de tomar el relevo del gasto público, puesto que la prioridad continúa siendo la reducción del déficit. Por ello, negocia con las principales patronales del sector cambios legislativos e incluso fiscales que hagan más atractiva la inversión privada en España.

Un reciente estudio elaborado por la patronal Seopan y difundido en unas jornadas organizadas por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos apuesta por modificar el actual marco

La inversión en infraestructuras en España

Intensidad de la aportación pública

En euros por km² y millón de habitantes



Variación de la actividad en la construcción

Annual en %

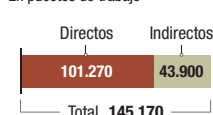
	2014	2013
Edificación	-3	-1
Residencial	-6	-4
No residencial	-5	-3
Rehabilitación	-2	0
Obra civil	-16	-12
Total	-6	-4

Retorno fiscal y creación de empleo de la obra civil

Con una inversión equivalente al 1% del PIB (10.000 millones)

Creación de empleo

En puestos de trabajo



Fuente: elaboración propia

Retorno fiscal

En % del PIB

Por IVA	0,21	Impuesto sobre sociedades	0,03
Imp. netos sobre consumos intermedios	0,03	Prestaciones por desempleo	0,10
IRPF sobre remuneración de asalariados	0,03	Total	0,49
Cotizaciones sociales	0,09		

C. CORTINAS / CINCO DÍAS

LAS CIFRAS

145.170

empleos directos e indirectos se generan por cada 10.000 millones de inversión en obra civil.

0,49%

es el retorno fiscal que se obtiene por cada punto de PIB de gasto en inversión.

1.246

euros por km² y millón de habitantes dedicó España a inversión de 1995 a 2013. Este año y el que viene, apenas 595 euros.

regulatorio concesional después del fiasco de las radiales. En su opinión, para resolver el actual problema de inseguridad jurídica, habría que actuar sobre dos aspectos cruciales: la transmisión de riesgos al operador privado y los términos y condiciones que deben ser especificados en los contratos.

Es decir, se trata de atraer a los grandes fondos de inversión y de pensiones interesados en invertir en España con unas condiciones más claras sobre qué riesgos debe asumir el capital privado en un proyecto de esta naturaleza. Si deberá correr con el riesgo de expropiación, el de demanda, el de un repentino cierre de la financiación o cómo le afectarán las decisiones que adopte de manera unilateral la Administración titular de la infraestructura.

Además, las compañías demandan contratos más claros, que incluyan las garantías exigidas, los límites contractuales a la responsabilidad patrimonial de la Administración o los criterios de valoración de las ofertas que incentivan la formulación de bajas temerarias y cuál sería el procedimiento a aplicar en caso

de conflicto, entre otros aspectos. Por su parte, fuentes de la Administración admiten que desde hace tiempo se viene hablando de cómo mejorar la normativa actual, si bien ahora lo prioritario es cerrar definitivamente el conflicto abierto con las autopistas en quiebra.

En materia fiscal, las empresas insisten en que debería propiciarse la existencia un marco tributario competitivo, con un mejor tratamiento fiscal de los gastos financieros. Esto iría justo en contra de la línea marcada por la reforma fiscal, que pretende incentivar que las compañías se financien con recursos propios y no apelen tanto al crédito. Sin embargo, las concesionarias recuerdan que la inversión en infraestructuras es una actividad que necesita financiación ajena, dado el volumen de recursos que es capaz de movilizar. Las compañías quieren aprovechar que la reforma fiscal aún no se ha aprobado de forma definitiva. Se trata de evitar que se cumplan las previsiones que apuntan a que este año la construcción caerá entre un 4% y un 6%, sobre todo por el desplome de la obra civil de entre el 12% y el 16%.

Otros 10.000 millones para obras hidráulicas

El incumplimiento de la Directiva Marco del Agua, que afecta sobre todo a municipios de más de 5.000 habitantes, puede suponer la acumulación de importantes sanciones para España. Por este motivo, el sector privado llama la atención sobre cómo podrían acometerse obras hidráulicas por un valor estimado en hasta 10.000 millones de euros sin que se viera comprometido el objetivo de déficit.

Solo en depuración, las constructoras estiman que existe un déficit inversor de unos 5.000 millones. Con cambios regulatorios y una homogeneización de tarifas, las empresas consideran que cuentan con capacidad técnica y financiera para acometer ese volumen de proyectos mediante sistemas de cofinanciación privada. En

MÁS PODER PARA EL BEI

Los Estados de la UE se quejan de que sus empresas no pueden competir con las de Japón, China, Corea del Sur o EE UU, dado el potencial de sus instituciones financieras públicas. Por ello, piden aumentar la capacidad de financiación del BEI.

este sentido, recuerdan que la disponibilidad de fondos estructurales debe suponer un importante aliciente para promover un nuevo Plan Nacional de Infraestructuras de Depuración.

Expertos en el sector del agua explican que la Comisión Europea negocia con los países miembros la programación de los fondos estructurales y de inversión para el periodo 2014-2020 y uno de los objetivos prioritarios del Programa de Crecimiento Sostenible español es la calidad de las aguas. De hecho, España ha solicitado 700 millones de fondos Feder, que gestionará la Dirección General del Agua, para instalaciones de saneamiento y depuración. De ellos, 350 millones se destinarán a instalaciones incursas en procedimientos de infracción; 200, a instalaciones con expediente abierto, y 150, a nuevos proyectos.

7.000 millones de ingresos con el peaje en las autovías

La realidad de la inversión pública española es que no solo ha disminuido la dotación presupuestaria para nuevos proyectos, sino que también se han ajustado los fondos para conservación y mantenimiento, según denuncian las empresas constructoras.

Por este motivo, las principales patronales del sector, respaldadas por la CEOE,

han vuelto a insistir en la necesidad de instaurar "un nuevo modelo de gestión y financiación de la red viaria" basado en la tarificación de las vías de gran capacidad. Dicho de otro modo: pago por uso o cobrar peajes en las autovías. Un proyecto que llegó a ser muy tenido en cuenta por el Ministerio de Fomento y que finalmente Moncloa desechó en 2012.

Los defensores de este sistema, que poco a poco se ha impuesto en los principales países europeos, alegan que además de obtener fondos para el mantenimiento de las vías, se lograría un mejor aprovechamiento de la capacidad de la red existente, se podría potenciar la renovación del parque móvil en favor de vehículos menos contaminantes y se contaría

con una herramienta para regular el tráfico, estableciendo distintas tarifas según las horas de más o menos circulación.

Así, las concesionarias, que en un principio calcularon que los ingresos que podrían obtenerse ascenderían a 3.000 millones de euros al año, han actualizado ahora sus estimaciones y consideran que esos recursos po-

drían oscilar entre los 6.000 y 7.000 millones anuales, pudiendo repercutirse un tercio de esa cantidad a adoptar medidas para paliar el impacto de este peaje en el sector del transporte y los dos tercios restantes al mantenimiento y conservación de toda la red. Esa cifra equivale a todo el presupuesto de inversión del capítulo 6 del Grupo Fomento.