



OBRAS PÚBLICO-PRIVADAS/ DESPUÉS DE VARIOS AÑOS DE ABSOLUTO FRACASO EN LA POLÍTICA CONCESIONAL, FOMENTO CAMBIA EL MODELO.

‘El método alemán’, la gran esperanza

ANÁLISIS

por J. M. Lamet

“En 2015 está prevista la puesta en marcha de un programa de licitación de obras por sistema de abono total del precio por un importe de 498,9 millones de euros”, reza el tomo de los Presupuestos Generales del Estado dedicado al gasto del Ministerio de Fomento.

Se trata, según relata algo después el documento, del conocido como *método alemán*, mediante el cual la empresa adjudicataria corre con todos los gastos de la construcción de la vía (porque sólo se hará en carreteras) y el Ejecutivo le paga después de que termine la obra, de golpe.

La novedad no es tanto recurrir a este modelo de colaboración público-privada, que ya estaba anunciado, como la cifra, muy superior a los 272 millones que anunció en principio la ministra de Fomento, Ana Pastor.

Los PGE detallan 10 carreteras que se licitarían por el *método alemán*. Entre ellas: la A-44 entre Las Gabias y Alhendín, la A-57 entre A Ermida y Pilarteiros, la A-68 entre Figueruelas y Gallur y la Circunvalación Sur de Albacete, así como la remodelación del enlace del Barrial entre la M-40 y la A-6, en Madrid. Pastor indicó que la inversión de ese plan no se incluye en el presupuesto de 2015 porque se trata de infraestructuras que se pagarán en años sucesivos. Eso sí, los PGE sí contemplan el pago de 69 millones de euros por obras licitadas así en años anteriores.

El Gobierno apela en cada discurso a su apuesta por el modelo público-privado, pero lo cierto es que en el ámbito de las carreteras no se conoce proyecto concesional de envergadura alguno, más allá de la licitación del tramo de la A-66 entre Benavente y Zamora –heredado de José Blanco (PSOE)–.

Por tanto, el plan de 500 millones de euros es el primero que pondrá en valor el Gobierno en este ámbito, después de que fracasara un intento de lanzar un paquete de concesiones cofinanciadas al 50% y de que tampoco fructi-

ficara la creación de dos nuevas autopistas de peaje, porque la tasa de rentabilidad que ofrecían no era suficiente como para levantar la financiación bancaria.

En pleno rescate de una decena de vías de pago en riesgo de liquidación, el Gobierno ha apostado por cambiar de modelo público-privado, pero el *método alemán* genera no pocas dudas entre los representantes de las concesionarias de obras públicas viarias. “Falta explicar cómo se va a hacer, porque las directrices de Eurostat son claras: el método alemán consolida y se debe dotar el gasto más los intereses en el año en el que se licita, no cuando se paga”, apuntó Miguel de la Fuente, director gerente de Foro PPP Infraestructuras. De hecho, “la financiación costaría más cara con el método alemán que si la obtuviera el Estado. No tiene mucho sentido”, agrega.

La licitación de concesiones por parte de la Administración central no es que sea baja, es que resulta casi inexistente. En 2013 los concursos concesionales por parte del Gobierno disminuyeron en 20 millones. Podría parecer que no es un recorte drástico, pero es que eran los únicos 20 millones que había. El año pasado el Ejecutivo no licitó ni un solo euro en concesiones, según los datos de la patronal de las grandes constructoras, Seopan.

De hecho, en toda España sólo se licitaron 11 concesiones, todas por autonomías y ayuntamientos, que sumaron 321,5 millones de euros, apenas la mitad que en 2012 y el mínimo histórico, muy lejos de los 10.514 millones de euros público-privados de 2010. Por entonces gobernaba Zapatero, que anunció un plan concesional de 17.000 millones del que no se licitó ni un 0,4%.

Así que tildar de fracaso la política de Zapatero y Rajoy en materia público-privada es una interpretación que se queda corta, no ya por lo megalómano de sus pretensiones, sino porque en una etapa en la que la licitación pública se ha reducido un 80% lo natural –para PSOE y PP– habría sido sustituirla por iniciativa y financiación privadas. Se prometió decenas de veces, pero no se ha hecho. Que 2015 sea el año del cambio es aún una incógnita.