

V ENCUENTRO DEL SECTOR DE **INFRAESTRUCTURAS**

**Situación actual y perspectivas del sector de las
Infraestructuras del Transporte**

Madrid 28 de abril de 2010

La crisis de la economía mundial ha tenido un efecto singular en la española provocando un relevante endurecimiento del crédito y de la financiación, y que está castigando con especial rigor a la actividad de la construcción. Sus efectos más negativos se vienen mostrando en una muy fuerte y brusca caída del empleo y una importante desaparición de empresas en toda la cadena productiva asociada a la construcción y con singular impacto al tejido industrial auxiliar, por cierto, con un valor innovador importante.

La evolución reciente de la actividad y las perspectivas a corto y medio plazo no son nada alentadoras. Después de superar en 2007 por primera vez la cota de los 200.000 millones de euros en producción, en 2008 y 2009 se ha ido sufriendo un ajuste progresivo, aún más severo que el conjunto de la economía nacional, hasta cerrar el año pasado la producción en 163.000 millones. Consecuentemente su participación en el PIB ha venido reduciéndose hasta situarse en el 14,4% y 9,9% en VAB. La edificación residencial tuvo la mayor caída de actividad -un -25%-, la no residencial cayó -15% y la rehabilitación y mantenimiento de edificios un -11%. Todo ello sitúa el total de edificación en 2009 en una caída del -18%. El buen comportamiento del segmento de obra civil, único con crecimiento positivo -creció un 2% frente al 4,5% de 2008- no fue suficiente, dado su peso relativo del 30% del

total, para frenar la caída del conjunto de la producción.

En términos de empleo, durante el año 2009, se ha seguido con un ajuste a la baja. A finales del cuarto trimestre había 1.802.700 trabajadores ocupados en la construcción y 781.724 parados sectoriales, magnitudes que significan una tasa del paro del 30,5%. Esto indica que desde que comenzó la crisis ésta se ha llevado por delante 890.000 puestos de trabajo en nuestro sector. Desafortunadamente los últimos datos de la EPA correspondientes al primer trimestre de 2010 van a confirmar lo que ya nos mostraban los datos negativos de los indicadores adelantados (consumo de cemento, viviendas visadas y licitación pública). Según la EPA el número de ocupados desciende en construcción en 139.700 unidades, lo que supone una cifra de ocupación de 1.663.000 personas frente

a los 1.802.700 trabajadores con que cerramos el año 2009.

El conjunto de la licitación pública en 2009, después de apuntar descensos significativos en los primeros meses del año, terminó en magnitudes similares a la alcanzada en 2008, gracias a los 8.000 millones de euros del Fondo de Inversión Local, aunque su distribución fue muy distinta que entonces.

El reparto entre Administraciones cambia sustancialmente pasando la Administración Local a liderarlo con un 38,2% del total, las Comunidades Autónomas se sitúan en el 30,6% y la Administración Central retrocede hasta una participación del 31,2% de la licitación nacional.

En los datos que conocemos del presente año, referentes a los meses de

enero, febrero y marzo, la licitación pública ya ha retrocedido en un 41% comparándola con el mismo periodo del pasado año.

Con estas expectativas, con la continuidad de las restricciones crediticias por parte de las entidades financieras y la imperiosa necesidad de reducir nuestra deuda y nuestro déficit público, este año 2010 no se presenta especialmente esperanzador.

En el subsector residencial porque el stock de viviendas existente no parece que pueda amortizarse hasta 2015 y en el de las infraestructuras por la relevante disminución de ingresos que están experimentando las Administraciones Públicas, lo cual reduce su capacidad de impulsar políticas de inversión anticíclicas que palien los efectos que la crisis está induciendo en el sector de

la construcción y que por su efecto arrastre, contagia a toda la cadena productiva y al resto de la economía.

El gran reto que se presenta a las economías desarrolladas en esta crisis es dar con una combinación de medidas de política económica por el lado de la oferta y la demanda que ayude a estabilizar la economía y que propicie una recuperación sostenida. En nuestro país este ejercicio, o estos deberes pasan por abordar determinadas reformas estructurales pero en el corto y medio plazo es necesario acompañar las medidas de oferta que se propicien con políticas de estímulo a la demanda, y en este contexto la inversión pública en infraestructuras constituye la estrategia más eficaz por su impacto marginal positivo y directo en la producción y en el PIB. Además es demostrable que la inversión en infraestructuras (obra civil y

construcción no residencial) se autofinancia en el 55% de su importe, en concepto de ahorro por prestaciones al desempleo y una mayor recaudación derivada del IRPF, cotizaciones sociales e IVA.

La inversión pública para creación de infraestructuras se contiene cada año en los Presupuestos Generales del Estado y en los de las respectivas Comunidades Autónomas y Ayuntamientos y se refleja en el nivel y evolución de la licitación, que es el indicador que adelanta el volumen de actividad en este segmento que se realizará en los próximos años. Sin embargo, la cifra de inversión prevista, por abultada que pueda llegar a ser, no equivale a la auténtica capacidad de licitar de las Administraciones. Por ejemplo, de los 19.000 millones de euros que ha anunciado el Ministerio de Fomento para invertir en 2010, en realidad el 95% -y probablemente más-

ya está comprometido en pagos por obras que se licitaron con anterioridad puesto que los gestores públicos suelen agotar, con buen criterio, los límites que establece la Ley General Presupuestaria y las disposiciones que determinan los techos de compromiso de gasto.

Para superar esta escasez se propusieron diferentes medidas por los agentes y subsectores concernidos que se han visto superadas por la realidad de los hechos. Me refiero al ajuste presupuestario de 50.000 MM. de euros comprometido por el Gobierno para reducir nuestro déficit público, con un relevante impacto sobre la estrategia inversora en infraestructuras.

En definitiva, en la situación actual de restricción de ingresos, aumento de los gastos de carácter social e imperiosa necesidad de reducir el déficit público,

parece que sólo cabe el recurso a la asociación o colaboración público-privada, como así se manifiesta en la Comunicación de la Comisión Europea de noviembre de este año al Parlamento, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones.

Estas reflexiones la CNC las materializó a través de la Comisión de Infraestructuras y Urbanismo de CEOE, que me honro en presidir, en el Documento “Las infraestructuras: medidas a adoptar” que se entregó al Ministro de Fomento a principios del pasado año 2009.

El Ministro de Fomento ha tenido una especial capacidad de escucha y sensibilidad proponiendo una inversión de 17.000 millones de euros con recurso a la colaboración público-privada a licitar en este ejercicio y el siguiente y a cuyos efectos, ha tomado las medidas necesarias

para que las inversiones no computen en déficit y ha previsto garantías con el fin de que las entidades financieras puedan asumir los riesgos asociados a los proyectos con una rentabilidad adecuada. Para el logro de estos objetivos ha optado por un mecanismo ligado al riesgo de disponibilidad y no de demanda dependiente de la coyuntura de tráfico y ha entendido que el riesgo de expropiación no puede transferirse al sector privado, pues constituye responsabilidad patrimonial de la Administración. De las inversiones de este Plan un 70% van destinadas al ferrocarril y un 30% a las infraestructuras viarias.

Asimismo ha ofrecido un Plan Estratégico de Transporte de Mercancías, un impulso al transporte de cercanías ferroviario y una apuesta por el acceso intermodal a los puertos y plataformas logísticas.

Pero dicho todo esto pensamos que en el corto y quizás medio plazo es necesario explorar nuevos caminos desde la profunda convicción de que en tiempos de escasez tiene sentido abrir un debate sobre qué inversiones y servicios deben priorizarse para aumentar nuestra competitividad y el mayor rendimiento posible para el interés general de nuestro país en términos de productividad.

En la situación actual, toda decisión de inversión debe estar justificada por sus efectos directos e indirectos a medio y largo plazo sobre la mejora de la economía, y no deben emprenderse inversiones aisladas que no se justifiquen por sus efectos sobre el conjunto del territorio y su rendimiento social y económico. La escasez de recursos de inversión incluso contando con la colaboración público-

privada, obliga a ser aún más selectivos y discriminatorios en la selección de los proyectos, con la conciencia de que en una economía de restricciones y escasez muchos de los paradigmas que han prevalecido como válidos en períodos anteriores difícilmente pueden justificarse en la actualidad. Valga como muestra afirmaciones como: "Sólo se construirá una autopista de peaje si existe en paralelo una vía de gran capacidad gratuita", que en la coyuntura actual difícilmente se justifican. También parece lógico introducir racionalidad en los aumentos de coste de la inversión pública derivados de conceptos de valoración de impacto medioambiental extremados, o la eliminación del "Uno por ciento cultural y artístico" que grava el presupuesto de todas las obras públicas.

Un país que se despierta pobre tiene que verse obligado a hacer ajustes en sus

criterios de gasto público y, por tanto, insistir en la conveniencia de profundizar en la mejor utilización de aquellos sistemas como la colaboración público-privada, que permiten abordar las inversiones necesarias distribuyendo el impacto de las mismas en el presupuesto a lo largo de su periodo de utilización, y al propio tiempo optimizando, a través de una juiciosa selección de las condiciones contractuales, el coste conjunto para la sociedad de su construcción y operación.

Adicionalmente, es momento de recurrir a determinadas privatizaciones de sociedades públicas que generen ingresos adicionales para la Administración, y de contemplar otras actuaciones para obtener ingresos a través de las infraestructuras existentes, pese al coste político que ello pueda, en teoría, representar.

En definitiva, un país que se despierta pobre debe abrirse al análisis de alternativas de inversión que se fundamenten en primer lugar en abordar prioritariamente las iniciativas de más alta rentabilidad conjunta social y económica, como es el caso de las infraestructuras, y especialmente las referidas a aquellos servicios que puedan autofinanciarse.

En segundo lugar deben contemplarse las posibilidades derivadas del pago complementario por los ciudadanos de los servicios de uso general, sin que ello signifique que sea indispensable la cobertura total de los costos generados por cada usuario por esta vía, pero sí tratar de utilizar todas las posibilidades derivadas de una adecuada imputación de costes asociada a la valoración de los servicios prestados.

En este orden de cosas consideramos útil en el sector del transporte que se analicen separadamente el transporte urbano y metropolitano, el transporte de mercancías por ferrocarril, la red de transporte por ferrocarril de alta velocidad, el transporte marítimo de mercancías y el sistema viario y finalmente, ya en las iniciativas económicas, el importante problema de la tarificación del transporte de mercancías por carretera a la luz de las recomendaciones del Parlamento Europeo en lo referente a los gravámenes a los vehículos pesados de transporte. Este último aspecto no se refiere específicamente a mejoras ligadas con necesidades de inversión, sino a las posibilidades que tanto la tecnología electrónica como el mercado legislativo europeo permiten para progresar en el importante objetivo de la mejor asignación de costes a cada medio de transporte.

En este ámbito es también reseñable el trabajo que se viene haciendo en el campo de la liberalización del transporte ferroviario en CEOE, propiciado por la Comisión de Infraestructuras y Urbanismo y el Consejo de Transportes, y que tiene como finalidad establecer y sugerir las bases necesarias para que se materialice una real y efectiva liberalización.

Para terminar, a modo de resumen, me permito indicar los tres caminos que se me ocurren para complementar la escasez previsible de recursos presupuestarios en el periodo actual e inmediato, para mantener un ritmo inversor razonable.

En primer lugar, como ya se ha indicado, la utilización de las posibilidades que abren los mecanismos de colaboración público-privada, tal como facilita el marco

legislativo español y la experiencia adquirida en este tipo de contratos. Es cierto que se puede objetar que en el momento presente las dos fuentes de financiación privada, el capital de los promotores y los créditos de los Bancos y Cajas de Ahorros son muy selectivos. Pero también es cierto que afortunadamente existen vías de solución aportadas por los gobiernos (garantías), que en el caso español pueden apoyarse en la futura Ley de Captación y Financiación en los Mercados por los Concesionarios de Obras Públicas y en los mecanismos de titulación de los ingresos de las concesionarias previstos en la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y en el Proyecto de Ley de Captación y Financiación ya citado.

En segundo lugar el recurso a la Tarificación y Racionalización del Transporte

por Carretera y a una prudente aplicación de la Euroviñeta en colaboración con los empresarios del Sector Transporte, de manera que la fiscalidad del conjunto sobre el mismo no se incremente, sino que se reordene. La implantación de la llamada Euroviñeta al sector de Transporte de Mercancías por Carretera debe sin duda complementarse con el análisis de que tasas e impuestos inciden actualmente sobre los transportistas, para evitar duplicar los mismos. Será necesario comparar los cerca de 3.000 millones de euros de ingresos anuales que puede generar la aplicación de la Euroviñeta con los recargos actualmente soportados por los transportistas por carretera por otros conceptos fiscales. La adopción de un sistema de Euroviñeta matizado por las consideraciones anteriores permitiría una mejor gestión del tráfico del transporte de mercancías en nuestro país, una reducción

de la congestión en el entorno de las grandes ciudades y una disminución del consumo energético, asegurando unos niveles de máxima eficiencia por el transporte lo que sin duda influiría en la productividad de conjunto del país.

En tercer y último lugar cabría abordar ciertas medidas, seguramente polémicas pero de alta eficacia económica, que los responsables políticos tendrían que saber explicar en la situación de crisis actual. Me refiero a:

- Plantearse en esta circunstancia económica qué privatizaciones de empresas o servicios públicos pueden llevar a cabo las distintas Administraciones con beneficio económico y sin pérdida de eficacia en el servicio (por ejemplo AENA, Canal de Isabel II, etc.).

- Posibilidad de licitar el derecho a prolongar los plazos de reversión de las concesiones maduras de autopistas actuales. Los ingresos para la Administración podrían superar la cifra de 10.000 millones de euros, en la hipótesis de prórroga de 15 años y revisión tarifaria de peajes en base al coste de vida. Si se modificara el criterio de revisión en base a la renta per cápita la valoración se incrementaría muy sensiblemente.
- Afrontar la disfunción actual en la red de autopistas y autovías nacionales con y sin peaje, estableciendo un peaje similar al existente en Francia en todas las vías nacionales de alta capacidad y ordenando las actuales disfunciones del sistema.

Por último me gustaría indicar que es recomendable contemplar con una nueva visión el conjunto del sistema de transporte español, en sus distintos modos, facilitando hoy antes que mañana las soluciones técnicas y económicas que permitan reducir permanentemente los costes energéticos y medioambientales del transporte de mercancías y personas, adoptando para ello un plan de actuaciones coordinado en el conjunto del territorio, plan que no debería quedar limitado por la distribución competencial actual del Estado.

Precisamente porque tenemos que aumentar nuestra competitividad no podemos decaer en la inversión en infraestructuras y para ello no podemos decaer en nuestra capacidad de innovar e imaginar, ya lo hemos hecho en el pasado

cercano con el potencial de nuestras
empresas.