

MESA REDONDA LA RAZÓN Hubo consenso en la necesidad de un pacto de estado que permita una planificación de las obras públicas a largo plazo

«Las infraestructuras son una palanca eficaz para la recuperación de España»

Juan Delgado - Madrid

La capacidad tractora del sector de las infraestructuras para las economías es indiscutible, sobre todo en una coyuntura económica como la que vive nuestro país como consecuencia de la pandemia que le ha asolado en los dos últimos largos meses. Esta máxima fue compartida por todos los participantes en la mesa redonda organizada por LA RAZÓN en colaboración con Acciona. Alberto Díaz del Río, «Global head of Origination & Partnering» del área de Concesiones de esta compañía; Julián Núñez, presidente de la Asociación Española de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (Seopan); Miguel Laserna, socio de Financial Advisory de Deloitte; María Dolores Ortiz, decana del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid, y María Jesús Delgado, profesora e investigadora de la Universidad Rey Juan Carlos (URJC), debatieron sobre «Infraestructuras sociales: prioridad para después de una crisis».

Alberto Díaz del Río sostuvo que «resulta evidente que el proceso de inversión en obras públicas y civiles genera por definición una reactivación económica y social y, por tanto, riqueza y empleo». María Dolores Ortiz destacó la necesidad de que «se conviertan en una palanca para salir de esta crisis tan importante en la que nos vemos abocados, sobre todo teniendo en cuenta que uno de los sectores más productivos de España como es el del turismo tardará aún mucho tiempo en recuperarse». «Son esenciales para restablecer competitividad y productividad», según la profesora de la URJC.

Esa fuerza motora fue demostrada con datos por el presidente de la patronal de empresas constructoras y concesionarias de infraestructuras. Presenta una alta intensidad de creación de em-

Diálogo con el sector privado

Los participantes en esta mesa redonda pusieron de manifiesto el escaso contacto entre el sector público y el privado de esta industria. Es más, según Julián Núñez, «la Administración está obligada a contrastar su opinión con las empresas y que luego decida lo que considere oportuno, sobre todo teniendo en cuenta que el futuro pasa por la colaboración público-privada». Miguel Laserna se mostró partidario de «una mayor cooperación y colaboración interadministrativa, sobre todo en materia de residuos o del ciclo integral del agua», así como de crear «un organismo/agencia que su función fuera, como ya sucede en otros países, la de establecer parámetros, directrices e incluso modelos para orientar a las instituciones competentes y aportarles una adecuada estructuración de los proyectos».

pleo (15 puestos de trabajo por cada millón de euros invertido, 10 directos y 5 indirectos); genera la actividad económica inducida más importante (cada euro, 0,92 euros); favorece «el que más» la industria nacional (de cada 100 euros, 9 proceden de fuera de nuestras fronteras) y el que más la estimula, y tiene un elevado retorno fiscal (el 49% de cada euro con IVA invertido).

El ciclo económico, explicó María Jesús Delgado, «ha condicionado siempre el desarrollo de las infraestructuras». El gran auge de las inversiones en España fue consecuencia de un ciclo expansivo y de las ayudas de la Unión Europea a través de los fondos estructurales. «Fueron años de grandes apuestas en esos equipamientos, especialmente en el transporte», recordó. Sin embargo, con la triple crisis se frenó y se inició, sobre todo a partir de 2010, un declive como consecuencia de las exigencias comunitarias de consolidación presupuestaria y de los cuantiosos gastos sociales que hubo que asumir. «Y además apenas se recurrió al ámbito privado», precisó. Desde 2008 se han dejado de invertir, según datos de Seopan, aproximadamente 220.000 millones de euros. Si tomamos como punto de referencia el nivel de inversión en PIB de ese año, que era del 4,7% y lo proyectamos hasta 2019, «una comparación con el nivel actual se resume en que hemos sufrido una desinversión de 219.000 millones de euros, lo que ha acumulado durante la última década un importante déficit de inversión de unos 157.000 millones», según Núñez.

Además, Miguel Laserna puso sobre la mesa dos agravantes más. Por un lado, la escasez de recursos para el mantenimiento de las ya existentes, «pues lo que se destina es insuficiente para paliar el desgaste». Por otro, «los onerosos perjuicios que están teniendo muchas de las concesiones a raíz de la Covid-19 tanto por la pérdida de ingresos como por

De izquierda a derecha, Alberto Díaz del Río (Acciona), Miguel Laserna (Deloitte) y el moderador, Juan Delgado. Debajo, María Jesús Delgado (URJC), Julián Núñez (Seopan) y María Dolores Ortiz (Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos)



Las frases

«Hablar de un plan de infraestructuras y creer que se puede financiar con dinero público es no tener los pies en el suelo»

Julián Núñez
Presidente
de Seopan

«En el mercado de capitales hay liquidez de sobra que está esperando encontrar proyectos adecuadamente estructurados»

Miguel Laserna
Socio de Financial
Advisory de Deloitte

el incremento relevante de los costes de operación».

Los ponentes urgieron al Gobierno de la Nación y a los ejecutivos autonómicos a que den a conocer sus intenciones en esta materia y a que se aprueben los presupuestos lo antes posible. En la delicada situación por la que atraviesan nuestras cuentas, «hablar de un plan de estímulo y pensar que se puede financiar con dinero público es no tener los pies en el suelo», subrayó Núñez. El socio de Deloitte incidió en esta

línea: «A nadie se le escapa que esta crisis va a detraer una cantidad enorme de recursos que en otras circunstancias se destinarian a inversión, salvo que la UE inyecte una importante suma de dinero para atender a los sectores más damnificados».

Alternativas

Este horizonte nada halagüeño «nos lleva a pensar», hicieron hincapié casi a una los expertos, en modelos y alternativas de financiación coherentes con este



«La primera inversión en tiempos y recursos que debe de hacer el Gobierno en estos momentos es la de resolver el escenario legal»

Alberto Díaz del Río
«Global head of Origination & Partnering» de Concesiones de Acciona

«La prioridad debería ser ejecutar como mínimo todo lo que las administraciones públicas ya tienen presupuestado»

María Dolores Ortiz
Decana del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid

«Hay que hacer resilientes las infraestructuras porque pueden verse amenazadas por el cambio climático o los ataques ciberneticos»

María Jesús Delgado
Profesora de la Universidad Rey Juan Carlos (URJC)

momento. «Aquí debe entrar en juego la colaboración público-privada, el modelo concesional», apuntó el presidente de Seopan. «En el mercado de capitales –prosiguió Miguel Laserna– hay liquidez de sobra que está esperando encontrar proyectos adecuadamente estructurados, lo que significa que deben estar equitativamente distribuidos los riesgos y los beneficios». La investigadora universitaria recordó que muchas instituciones de inversión colectiva y compañías multina-

cionales han mostrado en repetidas ocasiones «su disposición a apostar por España a tasas de rentabilidad razonables». La decana del Colegio de Ingenieros de Caminos hizo hincapié en esa idea, mientras que el directivo de Acciona, gran conocedor de este sector en todo el mundo, llamó la atención respecto a «la apetencia global» que hay sobre el mercado español. «Hay muchos fondos de inversión y de pensiones extranjeros pendientes de que mejore el marco normativo y en cuanto se

resuelva no van a dudar en venir», remató. Esta frase llevó a que saliera a relucir otra cuestión importante: la necesidad de contar con una legislación que no eche para atrás a los inversores. «La Ley de Desindexación y sus desarrollos se ha convertido en una barrera que es imprescindible revertir, pues limitan la rentabilidad e imponen una serie de condiciones que ahuyentan. Con una regulación adecuada, el panorama cambiaría radicalmente», señaló el máximo

responsable de la patronal. «Esa fórmula de la colaboración público-privada –mantuvo Laserna– está llamada al fracaso si no hay previamente una modificación de la citada legislación». Alberto Díaz del Río fue tajante: «La primera inversión en tiempos y recursos que debe de hacer el Gobierno es la de resolver el escenario legal».

Naturalmente, también debatieron sobre el tipo de proyectos que primero se debería acometer. «La prioridad debería ser –afirmó Ortiz– ejecutar como mínimo todo lo que las administraciones públicas ya tienen presupuestado en estos momentos. Que no se paren. Hay que impulsar esas licitaciones». María Jesús Delgado recordó a la Agenda 2030 que «ha traído un concepto importante, el de la resiliencia en las infraestructuras». Cuando se salve la crisis sanitaria, agregó, «hay que incorporarla a todas las existen-

Cifras

157 mil

millones de euros. A esa cifra asciende el déficit en infraestructuras acumulado en los últimos 10 años

15

puestos de trabajo (10 directos y otros 5 indirectos) genera este sector por cada millón de euros invertido

49%

de cada euro con IVA invertido en el sector. Ése es el elevado retorno fiscal de las infraestructuras

tes y tenerla en cuenta en las nuevas, porque no solo pueden verse tensionadas por epidemias y pandemias como ha sido el caso de las sanitarias con el coronavirus, sino que también pueden verse amenazadas las infraestructuras por el cambio climático o los ataques ciberneticos».

El «Global head of Origination & Partnering» del área de Concesiones de Acciona recordó que el modelo de financiación vía demanda es inviable en estos momentos. Hay que inclinarse por «infraestructura imprescindible y financiable» y enfatizó que un ámbito muy susceptible de esa colaboración público-privada es el de la educación, que tiene un peso importante en el PIB y que «apenas hemos desarrollado en contraposición con el Reino Unido, donde los dos principales partidos políticos firmaron un acuerdo a 15 años con un presupuesto de 15.000 millones de libras, para reformar las instalaciones de Secundaria». Julián Núñez cree que «la priorización la debería marcar el ratio beneficio sobre coste». «Si tuviera que elegir entre todas las identificadas como preeminentes, destacaría las relacionadas con la sanidad, el ciclo integral del agua, los residuos municipales y el transporte público», apostilló.

Tenemos una necesidad urgente de extraer recursos para la conservación de infraestructuras, y especialmente nuestra red de carreteras de alta capacidad. 23 de los 27 países de la Unión Europea tienen tarificado el cien por cien de su red de carreteras. España, en cambio, solo el 17% Es necesario abrir de una forma seria y decidida el debate acerca de la necesidad de abrir mecanismo de tarificación que permitan obtener recursos para el mantenimiento y también para financiar nuevos proyectos.

Laserna cree necesario «abrir un debate serio y riguroso» sobre la tarificación de nuestra red de carreteras de alta capacidad. Recordó que 23 de los 27 países de la UE tienen tarificadas el cien por cien, «mientras nosotros solo el 17%». «Necesitamos obtener recursos no solo para el mantenimiento, sino también para financiar nuevos proyectos».

Julián Núñez aludió a la recomendación de la Comisión Europea al Gobierno español de que recupere la inversión pública en aquellos proyectos que se hallen más avanzados. Y en este contexto todos los presentes reclamaron un pacto de estado que permita planificar las infraestructuras en España a largo plazo e instaron al Gobierno y partidos políticos a que alcancen ese acuerdo.