

Desayunos **CincoDías**

# Las constructoras piden impulsar la colaboración público-privada

**Creen que es la única vía para asegurar la obra pública ante la falta de Presupuestos. Reclaman una mayor presencia de fondos de inversión para financiar infraestructuras**

CARLOS MOLINA  
MADRID

Autopistas de peaje por las que pasan muy pocos coches o aeropuertos en mitad de la nada que solo sirven como aparcamientos de aviones. Son solo dos ejemplos de infraestructuras fallidas surgidas de la colaboración entre las distintas Administraciones públicas y el sector privado. Julián Núñez, presidente de Seopan, la patronal que aglutina a las principales constructoras, remarca este dato. "Son solo el 2 por mil del total de los proyectos impulsados en los últimos 30 años". Pese a esos borrones, el sector privado sigue creyendo con firmeza que la colaboración público-privada sigue siendo la única vía para promover obra pública en un escenario en el que confluyen dos tendencias a largo plazo: las estrecheces presupuestarias y la necesidad de renovar y mantener el ingente volumen de infraestructuras de titularidad pública en España.

Ese fue el principal sentir de los ponentes que participaron en un desayuno de trabajo, convocados por **CincoDías** con la colaboración de Acciona. La inversión en infraestructuras en España tocó suelo en 2017, cuando se destinaron 7.500 millones de euros en los Presupuestos Generales del Estado a esta parte, casi una tercera parte de lo que se registró antes de la crisis. Para este ejercicio, la cifra (siempre y cuando salgan adelante

las cuentas públicas en su tramitación parlamentaria) será de 8.500 millones, la primera vez que crece tras ocho ejercicios seguidos de recortes. "Las infraestructuras hay que hacerlas sí o sí y el modelo de colaboración público-privado es un modelo ideal, porque ahora mismo no hay dinero. Además, este sistema es bueno de principio ya que no computa en déficit", destaca Pedro Michelena, presidente del ForoPPP, que representa a las empresas privadas que promueven infraestructuras. "El modelo se ha puesto en cuestión, con casos en los que se ha producido una remunicipalización del servicio, cuando en la actualidad es más necesario que nunca". En su opinión, la colaboración público-privada se tiene que hacer en sitios "donde no tiene sentido que la Administración comprometa fondos públicos".

Las empresas vinculadas al sector de las infraestructuras no están dispuestas a cargar con el sambenito de que hacen un negocio redondo colaborando en la promoción de obra pública y consideran que el debate se ha centrado casi en exclusiva en el coste de los proyectos y que debe ampliarse a otros parámetros. "La Administración pública tiene que mirar más a largo plazo y no solo el ahorro de coste, porque luego la infraestructura sigue y hay que gestionarla. La colaboración público-privada optimiza los plazos de la obra y



De pie, de izquierda a derecha, Fernando García Canales, director de *financial advisory* de Deloitte; Sergio Rodríguez, director para España y Portugal de Meridiam, y Juan José Clavería, director de Acciona Concesiones. Sentados, de izquierda a derecha, Julián Núñez, presidente de Seopan, y Pedro Michelena, presidente del ForoPPP.

FOTOS: PABLO MONGE

se puede controlar de mejor forma el activo", señala Sergio Rodríguez, director para España y Portugal del fondo francés de infraestructuras Meridiam. "Un ministro de Fomento dijo que no podría permitirse pagar el 12% por una obra. No acepto ese concepto de que estamos robando en la Administración. No hemos sabido vender bien nuestro trabajo. La Administración ya ha pagado la infraestructura, pero luego queda el mantenimiento y la operación durante 30 años. Y el coste asociado es mucho mayor", apunta Juan José Clavería, director de Acciona Concesiones.

Así ha sucedido en el modelo de gestión privada

de un gran número de hospitales de Madrid, en el que los sindicatos han denunciado el elevado coste que representan para las arcas públicas. "Suelen decir que cuesta una cantidad de millones y que en realidad la Administración está pagando cinco veces más. Tienen una visión a corto plazo, limitada a los cuatro años de las elecciones. Lo que se está pagando es el riesgo que la Administración no asume", apunta Rodríguez. El presidente de Seopan puntualiza que la colaboración público-privada tiene un mayor retorno fiscal. "En una autopista de peaje, el 43% de la cuenta de resultados regresa a las arcas públicas. La clave estaría en

diferir el impacto del coste y repartirlo en un plazo más elevado", subraya.

Todos los participantes en el desayuno de **CincoDías** coinciden en que uno de los elementos que falló en las relaciones con las Administraciones fue la errónea asunción de riesgos. "Hubo un error a la hora de hablar de transferencia de riesgo. El riesgo lo debe gestionar quien más capacidad tenga y no se debe traspasar todo el riesgo al sector privado como se hizo en el pasado", remarca Clavería. "Sería deseable evitar la concentración de riesgos en el sector privado y mejorar el diálogo con las Administraciones públicas", añade Rodríguez. El otro

**Hacemos proyectos complejos en 60 días, cuando en otros países tardan 12 meses**

SERGIO RODRÍGUEZ

