



**“La Administración pública tiene que mirar más a largo plazo y no solo el ahorro de coste. Luego hay que gestionar la infraestructura”**

SERGIO RODRÍGUEZ,  
DIRECTOR PARA ESPAÑA Y  
PORTUGAL DE MERIDIAM



**“En una autopista de peaje, el 43% de la cuenta de resultados regresa a las arcas públicas. La clave estaría en repartir en un plazo más elevado el impacto del coste”**

JULIÁN NÚÑEZ,  
PRESIDENTE DE SEOPAN



**“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”**

JUAN JOSÉ CLAVERÍA,  
DIRECTOR DE ACCIONA  
CONCESIONES



**“Hay que lograr que las infraestructuras se usen, con tarifas flexibles en los peajes para el tráfico urbano como en Toronto”**

PEDRO MICHELENA,  
PRESIDENTE DEL FOROPPP



**“Las empresas podrían detectar y avanzar la ejecución de las obras y contar con algún incentivo o ventaja en el concurso”**

FERNANDO GARCÍA CANALES,  
DIRECTOR DE 'FINANCIAL  
ADVISORY' DE DELOITTE



elemento a corregir para futuras actuaciones es la mala planificación, como sucedió en algunas de las radiales ahora rescatadas por Fomento, en las que se estimó un tráfico y unos ingresos muy por encima de la realidad o en las que la apertura de la concesión se hizo en un momento inadecuado. “En el caso de la R-2 se abrió una concesión y al mismo tiempo se amplió la vía con la que tenía que competir”, subraya Núñez.

A la excesiva concentración de riesgos y a la mala planificación se unieron las prisas por hacer proyectos faraónicos. “En España tenemos la costumbre de hacer proyectos complejos en 60 días. Y encontramos problemas que en otros países tardan 12 meses. No se analiza bien el proyecto, como sucedió con los aeropuertos sin tráfico. Entiendo que a una constructora le interesa hacer la operación y el inversor quiere rentabilidad, ya sea a corto o largo plazo. Pero hay que respetar los plazos”, remarca el director general de España y Portugal de Meridiam. Michelena aporta una solución. “Tenemos que conseguir que las infraestructuras se utilicen como ocurre en otros lugares, como Toronto. Y una clave puede ser a través de tarifas flexibles en los peajes para el tráfico urbano, fijando precios en función del uso y del número de días”, subraya.

El incremento de fondos públicos y las enseñanzas de los errores del pasado dibujan un panorama

### Contratos públicos y municipios

- **Ley concesional.** La nueva Ley de Contratos del Sector Público, en vigor desde el pasado 9 de marzo, introduce importantes novedades en el ámbito de los contratos de concesión de obras públicas y concesión de servicios. El presidente de Seopan, Julián Núñez, destaca algunos de los aspectos. “La nueva ley concesional introduce la figura de las consultas preliminares, a través de la que se puede contratar a una empresa privada para la elaboración de pliegos. También incluye el contrato para la asociación de la innovación, mediante el que determinados proyectos en los que la innovación se potencie puedan verse premiados. Veremos cuántas veces se utiliza”, subraya con un punto de incredulidad.
- **Liquidez.** “Hay mucho capital interesado por los bajos tipos de interés”, recalca Sergio Rodríguez, director general de Meridiam en España y Portugal. El bajo precio del dinero ha disparado la liquidez de los fondos y estos han puesto en su punto de mira a las infraestructuras. Sin embargo, Rodríguez advierte de los problemas que puede acarrear la entrada masiva de operadores. “La financiación agresiva y el exceso de liquidez pueden atraer problemas”, avisa.
- **Municipios.** Los proyectos de colaboración público-privada, más conocidos como PPP, han estado acotados hasta el momento a las licitaciones del Estado y a las de las comunidades autónomas. Fernando García Canales, director de *financial advisory* de Deloitte, cree que es imprescindible la creación de una oficina nacional de PPP para asesorar a los pequeños municipios a la hora establecer relaciones con las Administraciones.
- **PIC.** El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, ha anunciado que los dos primeros proyectos del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), que movilizarán un gasto de 867 millones, se licitarán este mes. Casi en paralelo se procederá a la reversión de otras dos autopistas de peaje en quiebra (R-3 y R-5). Este plan había despertado el interés de las constructoras por participar en el mismo, aunque la introducción de un indicador por riesgo de tráfico puede frenar ese atractivo. La medida ha sido promovida por los servicios jurídicos del Ministerio de Fomento, que consideran necesario introducirla para adaptar el PIC a la nueva Ley de Contratos del Sector Público. El nuevo indicador actuaría como un factor corrector, de modo que si el tráfico es inferior a lo estimado, el Estado pagará menos.

ma más optimista para las empresas. “El mercado en España está expectante y se están esperando los proyectos en marcha, como el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC), dotado con 5.000 millones de euros, y la rehabilitación de las radiales”, recalca Fernando García Canales, director de *financial advisory* de Deloitte. Seopan calcula que hay un déficit de 10.500 millones que no se han invertido entre 2010 y 2016. Los expertos, sin embargo, reconocen que existe mucha incertidumbre respecto a cuáles van a ser las relaciones entre sector público y privado y cuál va a ser el modelo de financiación de las infraestructuras. Clavería introduce en este punto la figura de las iniciativas privadas. “En otros países desarrollados, si una empresa detecta una oportunidad en un sector como el ferrocarril, no tiene por qué esperar a que lo mueva la Administración. Ella misma la avanza, desarrolla un proyecto y luego puede acabar siendo comprado por la Administración. Este modelo aquí es un pecado”, remarca. García Canales recalca que varias de las carreteras de cuarta generación en Colombia se han adjudicado tras haber sido promovidas por el sector privado. “Las empresas podrían adelantar los estudios, pero tendrían que contar con algún incentivo o ventaja en el concurso. Y si finalmente no resulta adjudicatario, que le paguen los estudios realizados”.

El presidente de Seopan, no obstante, detecta que no hay voluntad política por parte del Ministerio de Fomento para impulsar el modelo concesional. “En el PIC hay comprometidos 14.000 millones en inversiones hasta 2021 y solo se han materializado 1.000 millones”, asegura. Además remarca que este macroplán de infraestructuras se verá afectado en su integridad por la ley de desindexación, que desliga la actualización de los costes a la de los precios. “Esto puede llevar a que el canon pactado entre la Administración y las empresas puede estar un 30% por debajo de lo comprometido inicialmente y puede acabar desincentivando la entrada de capital extranjero”, apunta.

### Los fondos están entrando en deuda comprando emisiones de bonos

PEDRO MICHELENA



Por lo tanto parece imprescindible que surjan otras fuentes de financiación. Y uno de los actores más relevantes pueden ser los fondos de inversión. “En el tema de la financiación no hay que ponerle puertas al campo. Está habiendo una revolución en la financiación de la deuda. Los bancos financian poco ahora y los fondos están entrando en deuda comprando emisiones de bonos. Los fondos quieren financiar a largo plazo, en simbiosis con los constructores y las Administraciones”, subraya Michelena. El director de Acciona Concesiones remarca que la financiación bancaria para este tipo de proyectos será escasa en el futuro. “Los bonos sirven para financiar a largo plazo y a los bancos les cuesta ir a esos plazos; más aún cuando cuentan con el riesgo de la refinanciación. En Australia, por ejemplo, no existen los bonos para financiar infraestructuras. Pero existe un riesgo de que entren actores muy agresivos que quieren coger peso en el mercado y que puedan conducir a un *default*”, señala.

No solo habrá que hacer infraestructura nueva, sino que también habrá que mantener y renovar la existente, con lo que la posibilidad de seguir creciendo es muy amplia, aunque estará condicionada a la disponibilidad presupuestaria del Estado, comunidades autónomas y ayuntamientos. “¿Y si no se apuesta por este modelo, qué se va a hacer?”, sentencia Clavería.