

LOS PRESUPUESTOS PARA 2013

Nuevo hachazo a la inversión pública

GASTO PRODUCTIVO/ La partida de Fomento destinada a infraestructuras se desplomará alrededor del 20%. Apenas se licitará obra nueva y los esfuerzos se centrarán de nuevo en el sector ferroviario, con el Corredor Mediterráneo y el AVE como ejes.

Juanma Lamet. Madrid

Los Presupuestos Generales del Estado para 2013 contendrán más recortes del gasto productivo. La obra pública se reducirá casi a la mínima expresión y el Ministerio de Fomento, antaño el motor de la inversión, se dedicará a aguantar el temporal. Es decir, a pagar deudas e ir abonando las obras en curso, fundamentalmente.

Fuentes cercanas a Fomento hablan de un recorte en la inversión de Fomento del 22%-23%, con los últimos datos en la mano. Es decir, de los capítulos VI, VII y VIII del Presupuesto: inversiones reales, transferencias de capital y activos financieros. Otras fuentes, cercanas a la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre (Seitt), cifran hasta ahora el recorte en los capítulos VI y VII en una horquilla del 15% al 20%, citando el 17%.

En los Presupuestos de 2012 la partida que gestiona Ana Pastor ya cayó un 34,6%, y la inversión global del Estado en infraestructuras se desplomó un 22%. De esta forma, el gasto en obra pública decreció un 46,3% en dos años.

“El modelo de inversión en infraestructuras basado en el endeudamiento público está agotado”, afirmó Pastor durante su intervención en el *Ágora de elEconomista*. Respecto al Presupuesto del Ministerio, la ministra avanzó que “priorizará los grandes ejes de vertebración del país”, ya que, a su juicio, Fomento “es el ministerio que recuperará el crecimiento económico”. Pese a esta afirmación, la realidad es que no se licitará apenas obra nueva: “No hemos terminado de pagar las deudas. Y cada día que pasa aparecen más. En 2013 habrá pagos de deudas de otros años, algunas de ellas no contabilizadas”. De hecho, no se esperan carreteras nuevas.

“El dinero que hay no cubre los compromisos fijos, sólo las obras en marcha”, apuntan fuentes conocedoras de las cifras que se manejan. En cuanto a la inversión en conservación de carreteras, otras fuentes cercanas a Fomento aseguran que la cifra bajará de 890 millones a unos 820. Además, Pastor ha propuesto a las concesionarias de las autovías de primera generación –la red



La ministra de Fomento, Ana Pastor.

antigua que más mantenimiento precisa– una reducción de hasta el 25% del *peaje en sombra* (pago según el tráfico) que les abona Fomento, a cambio de reequilibrar sus cuentas en años posteriores.

En cuanto a las autopistas en riesgo de quiebra (o en pre-concurso), Pastor anunció ayer que está “trabajando con el Ministerio de Hacienda para intentar ayudar y acompa-

ñar a estas empresas” al tiempo que ha recordado que ampliará hasta 2021 los plazos de los préstamos participativos y las cuentas de compensación.

De hecho, la colaboración público-privada tendrá importancia en los próximos años, para mitigar el desplome de la inversión pública tradicional. Pero aún no está nada clara la viabilidad de los proyectos que maneja Pastor,

quien presentará hoy en el Congreso de los Diputados el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI). De hecho, según fuentes de toda solvencia, Fomento manejó una veintena de proyectos de carreteras en las que implantar peajes. Esa lista fue menguando a 12, a 6... hasta quedarse en sólo 2. Porque uno de los requisitos es que “la tasa interna de re-

torno (TIR) del proyecto tenga dos dígitos”, para que los inversores extranjeros lo vean como algo apetecible. Así, Pastor apuntó ayer que hay “fondos de inversión internacionales interesados en invertir” en España, especialmente en el Corredor Mediterráneo, una de las pocas obras que se impulsarán con fuerza en 2013, junto con el fin del AVE a Alicante y el avance de la alta ve-

LOS RECORTES EN INFRAESTRUCTURAS

Cifras presupuestadas, en millones de euros.

	2010	2011	2012	Var. (%) 2010-2012
Carreteras	5.144,02	2.540,36	2.740,48	-46,7
Ferrocarriles	8.758,39	6.947,51	5.107,11	-41
Puertos y seguridad marítima	1.419,23	1.158,70	774,62	-45
Aeropuertos y seguridad aérea	1.870,25	1.345,50	1.025,91	-45
Hidráulicas	3.398,76	2.277,97	1.449,97	-57
Actuaciones Medioambientales	527,03	294,97	234,48	-55
Otras	122,37	74,62	54,32	-55
Total	21.240,05	14.639,71	11.386,89	-46,3

Fuente: Presupuestos de 2010, 2011 y 2012.

Expansión

El número de peajes en estudio se ha reducido a dos, por la alta rentabilidad que exigen los inversores

lidad a Granada y Galicia, entre otras. De hecho, el Corredor Mediterráneo dará un retorno del 20%, según la ministra.

Además, ayer se conoció que el Ministerio de Fomento redujo en un 56,5% la licitación de obra pública en los ocho primeros meses del año 2012, periodo en el que puso en marcha proyectos por importe de 1.629,66 millones de euros, según datos de la patronal de grandes constructoras Seopan. Este monto arroja un recorte de la inversión pública en obras de 2.120 millones de euros respecto al importe de 3.748,81 millones de euros licitado en el mismo periodo de 2011.

Pero Fomento no será el ministerio peor parado en los Presupuestos de 2013, en términos relativos. La otra gran cartera inversora, lade Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, sufrirá otro fuerte recorte, en el entorno del 30%.

Expansion.com

Vea el videoanálisis sobre esta información en www.expansion.com

Adif venderá inmuebles y sacará a concesión su red de fibra óptica y sus aparcamientos

J.M.L. Madrid

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif, promotor del AVE) trabaja en la obtención de nuevos recursos de financiación por diversas vías. Con el acceso a los mercados financieros “muy limitado”, esta empresa pública ha comenzado ya los contactos con el sector privado para vender algunos activos –como estaciones e inmuebles– y sacar a concesión la explotación de otros –como los parkings–.

La acción más clara es la intención de Adif de sacar a concurso la explotación de su red de fibra óptica, de unos 16.000 kilómetros de longi-

tud. “Se cedería la capacidad de esta red durante un tiempo, en torno a los 20 años”, apuntan fuentes del Ministerio de Fomento. Pasadas esas décadas, la titularidad volvería, en principio, al Estado.

La fibra óptica que se extiende a lo largo de la red ferroviaria es un negocio que funciona “muy bien”, a juicio del Gobierno, ya que aporta unos ingresos de 72 millones de euros anuales, ascendiendo el margen de explotación a 50 millones. Además, la red actual –que, además de dar soporte a la explotación ferroviaria, se alquila a los operadores de telecomunicacio-

nes– tiene capacidad para mucha más actividad. “Ya ha habido *precontactos* [con empresas] para sondear, pero no sólo con las operadoras, sino también con inversores privados”, afirman fuentes conocedoras de las negociaciones.

Y hablando de inversores privados, ya hay fondos de inversión e incluso fondos soberanos que podrían estar interesados en la concesión de los parkings de Adif, que cuentan

Se cedería la gestión de parte de la red de fibra óptica –de 16.000 kilómetros– durante 20 años

con más de 20.000 plazas a lo largo de España. Ésta es otra posibilidad muy factible para que Adif obtenga recursos.

Además, el promotor del AVE tiene nada menos que 9.000 inmuebles en su haber y 400 estaciones –algunas de ellas, abandonadas–, muchas de las cuales “se podrían vender bien”.

“En función de cómo de receptivo esté el mercado [los inversores], Adif haría una cosa u otra, pero el calendario ha comenzado ya”, agregan las mismas fuentes.

Los recursos que se obtengan paliarían el recorte del presupuesto de Adif para 2013, que caerá en torno al

20%, como el del Ministerio de Fomento.

Así que, en plena consolidación de las cuentas públicas, “lo importante es no recurrir tanto a las arcas del Estado, y también intentar recurrir a deuda del Banco Europeo de Inversiones (BEI), que supone el 90% de la deuda de Adif”, apuntan.

Además, y dentro del sector ferroviario, la ministra de Fomento, Ana Pastor, abogó ayer por iniciar el proceso de liberalización de Renfe, creando cuatro empresas: una de mercancías, otra de viajeros, una tercera de mantenimiento y otra (llamada Rosco) de enajenaciones.