



Blanco concentra en dos años las nuevas inversiones vía concesión

La medida contrarresta el ajuste presupuestario y beneficia al sector

El sector constructor, preocupado por los efectos del ajuste presupuestario que acometerá Fomento, ha logrado arrancar al Gobierno el compromiso de que el plan de inversión extra de 15.000 millones se licite en dos años, en lugar de los tres inicialmente previstos.

R. DÍAZ GUIJARRO *Madrid*

Cuando las empresas respiraban aliviadas por el anuncio de Fomento de poner en marcha un plan extra de inversiones de 15.000 millones de euros, llegó la decepción del ajuste presupuestario. "El compromiso de que las licitaciones se concentren en dos años (2010 y 2011) en lugar de tres (el plan inicial tenía previsto que los concursos se repartieran hasta 2012) nos ayuda a planificar nuestra cartera de proyectos y a organizar las plantillas", admiten desde el sector. Y lo más importante, "compensará los efectos negativos que tendrá el recorte que debe aplicar Fomento", aseguran desde una de las patronales.

Pero ¿es realista pensar que podrán sacarse a concurso las primeras obras antes de que finalice este ejercicio? Según ha podido saber **CincoDías**, los pliegos están prácticamente listos, lo que ahorrará trámites y, sobre todo, tiempo. Desde una de las principales empresas constructoras sí dan credibilidad a esos plazos por dos motivos. El primero es

porque "han trabajado intensamente en la elaboración de los pliegos y tienen cerrada buena parte de la financiación con el ICO y el Banco Europeo de Inversiones", por lo que se mantiene el compromiso de presentar el programa en el primer trimestre del año.

Y el segundo es porque se va a dar prioridad a proyectos con estudios informativos ya realizados, lo que permite conocer qué infraestructuras son menos conflictivas desde el punto de vista medioambiental, por ejemplo. En este sentido, fuentes oficiales recuerdan que cuando se presente el plan no se hará acompañado de un listado de obras. "Se irá actuando allí

Los pliegos están ya ultimados, lo que ahorrará trámites y, sobre todo, tiempo

donde se considere más prioritario en cada momento", añaden. "Con ello se evita el *qué hay de lo mío*, nos parece inteligente porque al final lo que importa es que haya actividad", subrayan en otra de las asociaciones patronales.

Otro de los motivos por los que el sector se muestra satisfecho con la gestión de la secretaria general de Infraestructuras, Inmaculada Rodríguez-Piñero, es porque los pliegos pondrán coto a las bajas temerarias. "Se han dado pasos en la dirección correcta, ya que mejoran la seguridad jurídica y apuestan por



Autovía en construcción en Montabliz (Cantabria).

Inversiones del Ministerio de Fomento

En millones de euros

Programa	2010	2009	% var. 10/09
Creación de carreteras	2.481,42	2.571,02	-3,5
Conservación y explot. de carreteras	1.264,47	1.257,77	0,5
Infraestructuras ferroviarias	1.807,32	1.805,98	0,1
Resto programas	77,44	77,43	0,0
Total ministerio	5.630,65	5.712,20	-1,4
Empresas			
ADIF	5.160,22	4.358,90	18,4
AENA	1.852,96	1.754,37	5,6
FEVE	120,00	124,45	-3,6
Grupo Correos	146,78	270,71	-45,8
Puertos del Estado	1.408,28	1.546,50	-8,9
Renfe operadora	1.296,17	1.346,07	-3,7
Total empresas	9.984,1	9.401,00	6,2
Sociedades			
SEITT	3.164,23	3.803,11	-16,8

Fuente: Elaboración propia

Cinco Días

ofertas más objetivas", afirman desde el sector. Las mismas fuentes adelantan que los pliegos desincentivarán las propuestas arriesgadas y no imputarán riesgos al concesionario como los costes de expropiación. "Tarifas y tráficos son también mejor tratados", aseguran.

En cuanto a la financiación, se basará en el modelo concesional por el que la empresa adjudicataria asume la construcción y explotación de la infraestructura a cambio de un canon. Las fuentes consultadas no descartan que se incluyan peajes explícitos y la adjudicación de negocios paralelos, como estaciones de servicio o comercios. La composición de las concesionarias seguirá el modelo del *plan renove* de autovías, con presencia de constructoras, empresas de conservación e ingenierías.

Así será el recorte que diseña Fomento

Poco margen existe para lograr una reducción de casi 2.000 millones en el presupuesto de Fomento para este año, cuyo montante total supera los 19.300.

Los expertos consultados apuntan que lo deseable sería reducir las partidas de gasto no productivo, aquellas referidas a la nómina y el funcionamiento del ministerio. "Aunque es impo-

pular, si algunas obras van a retrasarse, sería consecuente reducir las dietas que cobran los funcionarios dedicados a supervisar la marcha de las mismas", asegura una persona que conoce bien el funcionamiento interno del ministerio.

"Esa medida va en detrimento de la calidad de los trabajos, pero es preferible atajar ese gasto que dejar

proyectos sin ejecutar", explican. Las mismas fuentes apuestan por un control más exhaustivo de los complementos de productividad que se abonan a los funcionarios. Además, "lo lógico sería aplazar el inicio de las obras que no sean consideradas estratégicas y reajustar las anualidades". En una palabra, retrasar la obra en curso para que los pagos

que deba desembolsar la administración sean menores. El problema es que esta medida perjudica al empleo, ya que ante la ralentización de los trabajos, las empresas pueden optar por aligerar plantillas. De ahí la importancia que tiene que como compensación se programen otras obras con fórmulas de colaboración público-privada. Al parecer, el ministro

José Blanco ha encargado un estudio para evaluar qué organismos o empresas adscritas al ministerio son susceptibles de aplicar ahorros. "Más que reducir el número de ministerios, se trata de hacer el gasto más eficaz y eso sólo se consigue reduciendo el número de asesores en todos los niveles de la administración", dicen en una constructora.