

Recuperar la inversión, un desafío y una prioridad para el nuevo Gobierno

MANUEL MIÑÉS MUÑOZ

DIRECTOR-GERENTE DE LA CÁMARA DE CONTRATISTAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (CCCV)

Los cuatro principales partidos políticos han acordado un gran pacto por las infraestructuras, de modo que su planificación y estrategia esté regida por criterios de sostenibilidad y solidaridad, fruto del acuerdo y diálogo con autonomías, ciudadanos y agentes empresariales, bien cimentada y ajena a vaivenes políticos.

En España no todo está hecho, acabemos con ese mantra. Que hayan acometido obras públicas innecesarias y desmedidas no impide denunciar que existen grandes áreas claramente deficitarias en infraestructuras que debemos acometer para no perder competitividad respecto a los países del entorno: infraestructuras hidráulicas, depuración y gestión de residuos, abordar seriamente la intermodalidad en el transporte –tanto de mercancías como de personas–, apostar por los ferrocarriles de cercanías, dar continuidad y finalizar las actuaciones en la red transeuropea del eje mediterráneo y su interconexión con el cantábrico (Bilbao y Santander- Aragón-Sagunto), rompiendo con la secular España radial... Y, por supuesto, incidir en las infraestructuras sociales, educativas, sanitarias, de bienestar social y judiciales.

La ciudadanía debe conocer que, según datos de Eurostat, España –con sus 51.400 millones de euros de inversión para 2016-17, que suponen 1.179 euros/kilómetro cuadrado de superficie/millón de habitantes– representa el menor ratio inversor de la UE-27. Francia nos supera en un 294%, invertimos el 69% de lo programado por Italia o el 37% de lo asignado por Alemania, mientras Reino Unido nos supera en un 268%.

Estos datos ratifican que el retroceso español y los recortes en inversiones productivas han sido los más grandes de la UE. Todo menos disminuir la enorme estructura del Estado y sus tres administraciones (central, autonómica y local). De hecho, entre 2009 y 2015 la reducción del déficit público a la que nos obligó Bruselas, de 68.000 millones de euros (pasando del -11% al -4'9%), fue soportada en más de un 50% por la inversión pública, y supuso la destrucción de 1'5 millones de empleos.

Planteada esta situación y el déficit comprometido con Bruselas para 2017 (-3'10%), así como la urgente necesidad de relanzar las infraestructuras (las inversiones por habitante están a niveles del año 1984 y suponen menos de la mitad de la media de los países UE-28), hace falta potenciar la inversión extrapresupuestaria y acudir a la cofinanciación Juncker. Ante ello, los desafíos para esta incipiente legislatura en el sector de obra pública son los siguientes:

- Ajustar la financiación presupuestaria, compatible con la consolidación fiscal comprometida hasta 2019, con el comisario para Asuntos Económicos Pierre Moscovici y reduciendo los gastos improductivos.
- Fijación de prioridades, con una mayor plani-

ficación, transparencia y rigor, analizando la rentabilidad socio-económica de cada proyecto y actuando con el mayor rigor en la contratación y adjudicación pública.

c) Necesidad de mejorar la regulación concesional para atraer la financiación privada, restableciendo la responsabilidad patrimonial del Estado, la distribución de riesgos de construcción, disponibilidad y demanda, entre el sector público y el privado de acuerdo a las normas del SEC 2010. Es importante aprovechar la enorme liquidez que hay en el mercado internacional de capitales dando la seguridad jurídica que hoy hemos perdido como nación.

El Consejo Económico y Social (CES) y la Subsecretaría de Hacienda y AA PP, reconociendo la necesidad de colaboración público-privada para desarrollar las infraestructuras públicas, han implementado ya la Oficina Nacional de Evaluación (ONE), con presencia del sector privado, que se encargará de analizar la sostenibilidad financiera de las concesiones a proponer a Bruselas.

No sólo están en esa sintonía Juncker (UE), Merkel (Alemania) o Lagarde (FMI), sino que incluso Trump (EE UU) en su discurso 'New Deal' dijo: «Vamos a impulsar nuestras infraestructuras y crear así millones de puestos de trabajo para reconstruirlas».

En España, donde nuestro sector presenta un panorama terrorífico, esperamos que el nuevo ministro de Fomento, que apuesta por las CPP, supere la ONE y acudiendo al EFSI (Fondo Europeo de Inversiones Estratégicas) y el EIB (Banco Europeo de Inversiones), consiga que las inversiones estratégicas debidamente estructuradas que acuden al Plan Juncker no computen en su aportación presupuestaria en el Protocolo de Déficit Excesivo. Mientras Reino Unido y Francia han licitado entre ambos 28 grandes proyectos acudiendo al Fondo Juncker, en España la cuenta sigue a cero. Las infraestructuras son el primer sector inductor de actividad económica. Cada euro genera



** JESÚS SIGNES

otros 0,91 en la actividad económica, en creación de empleo cada millón de euros supone 14 puestos de trabajo, y el retorno fiscal supone el 60%.

La Administración Central, que ha disminuido un 89'88% su licitación en la Comunitat Valenciana desde 2007, debe invertir en infraestructuras en esta región, ya que nosotros, sin capacidad de inversión, con un gasto de 47.440 millones de euros ya comprometido y con una deuda de 43.194 millones, poco podemos hacer en cuanto a inversiones.

Los empresarios valencianos ya tenemos perfectamente identificadas y priorizadas las infraestructuras necesarias en la Comunitat para presentarlas tanto a la Generalitat como al Gobierno y a los grupos parlamentarios, con tal de buscar conjuntamente las diversas alternativas a su financiación y pronta puesta en marcha a partir de los PGE de 2017.