

TRIBUNA

Cambio de ciclo en las infraestructuras del transporte en Catalunya

Pere Macías Arau
Presidente del Cercle d'Infraestructures



■ Creo que hay suficientes motivos para sostener que la inversión en obra pública en Catalunya se encuentra ante un inminente cambio de ciclo. Múltiples motivos confluyen para provocarlo: la severa crisis del sector inmobiliario y su afectación directa en el sector de la construcción residencial y por ende en la urbanización, la aparición de un déficit público desbordado que, inevitablemente, va a afectar la capacidad inversora de la administración del Estado, el fin de la disponibilidad de Fondos Comunitarios en España, la situación de grave asfixia financiera de las administraciones territoriales, la dificultad de financiación de los proyectos de colaboración público-privada, la culminación de los tres grandes proyectos de la AGE en Catalunya, las desmesuradas expectativas generadas por el PEIT y otros planes, así como las previsible dificultades en la explotación de infraestructuras sobredimensionadas que presionan, a la baja, sobre la capacidad inversora de las sociedades públicas gestoras de infraestructuras, como AENA, ADIF y Puertos del Estado.

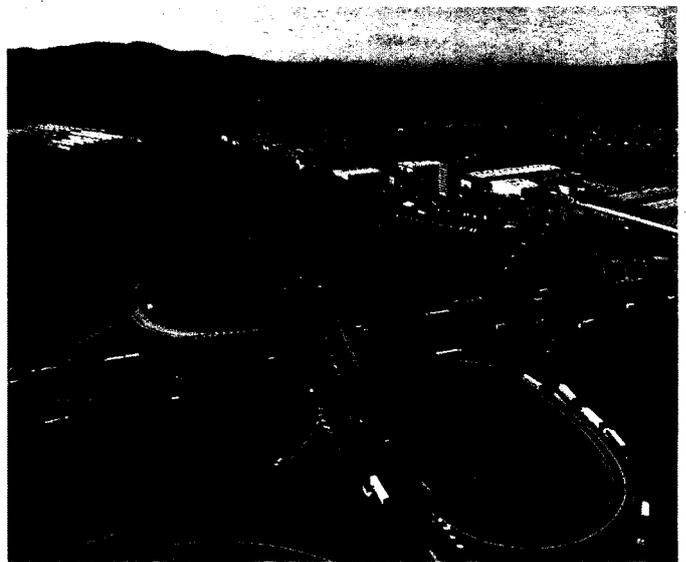
Conviene prestar atención a la financiación de los PPP analizando las crecientes dificultades. Las condiciones de crédito aplicables son mucho más restrictivas, la exigencia de garantías a las concesionarias es creciente, se demanda mayor participación a las empresas constructoras en el capital de los proyectos. Además, las obras públicas, previstas en el PEIT, para ser ejecutadas como PPP, no resultan atractivas (autopistas de peaje paralelas a autovías). A pesar de todos estos desincentivos, hasta el momento, la AGE no ha ofrecido apoyos específicos para mejorar la capacidad de financiar los proyectos, al contrario de lo que han hecho Francia o el Reino Unido. Tampoco se ha conseguido racio-

nalizar los pliegos de condiciones de los concursos, un hecho que comporta exigencias desmesuradas y que suele afectar a la rentabilidad de las inversiones.

Por lo que se refiere a la inversión en Catalunya, este fin de ciclo se acentúa por la culminación de grandes obras en infraestructuras: la entrada en servicio de la terminal T-1 del Aeropuerto del Prat, la finalización de las obras de ampliación del Puerto de Barcelona, la adjudicación de todos los tramos de la Línea de Alta Velocidad (con una única gran licitación pendiente: la estación de La Sagrera). Por otra parte, subsiste la ineficacia en la gestión de las inversiones en las carreteras de titularidad estatal con desesperantes ritmos de ejecución de la A-7 en Tarragona y Barcelona, del Cuarto Cinturón, de la A-2 en Girona y del Eix Pirinenc. Otra cuestión preocupante es la inexistencia de nuevos proyectos de magnitud destacable, con excepción de propuestas no asumibles, a corto o medio plazo, como el Eix Transversal Ferroviario. Finalmente, a pesar de la aceptación del nuevo modelo de financiación autonómica, persisten las dificultades de la Generalitat para presupuestar las obras de su competencia, lo cual provoca una excesiva apelación a las fórmulas de financiación diferida.

Además, hay una serie de actuaciones, en infraestructuras en Catalunya, que hoy se encuentran en situación de bloqueo: Cuarto Cinturón, desde Terrassa hasta su conexión con la AP-7, desdoblamiento de la N-340 en Tarragona y en el Penedès, desdoblamiento de la N-II en Girona, solución de la N-II en el Maresme, accesos viarios y ferroviarios en el Puerto de Barcelona, Eix Pirinenc, especialmente entre La Seu d'Urgell y Pont de Suert, así como en el tramo de Besalú a Llançà, B-500 (túnel de la Conreria, entre Badalona y Mollet) y, en el ferrocarril, duplicación de vía, a partir de Arenys, y mejora de la capacidad del tramo Barcelona-Mataró, cuadruplicación de vía en el acceso a Barcelona, desde el Baix Llobregat y desde el Vallès (nuevo túnel de Montcada).

“
En estos tiempos difíciles hay que acometer las nuevas inversiones en función de su rentabilidad y de su contribución al aumento de la productividad



Para afrontar el nuevo ciclo, debemos ser conscientes de nuestras debilidades: la existencia de un PEIT que contiene la previsión de muchas infraestructuras de dudosa o nula rentabilidad (más kilómetros que en Francia), que proyecta autovías paralelas a autopistas de peaje, o que contiene inversiones de difícil amortización en la mayoría de puertos y aeropuertos. La realidad, frente a esta planificación mastodóntica, es la persistencia de estrangulamientos estructurales: redes de cercanías al borde del colapso (sin previsión de cuadruplicación de vías para aumentar frecuencias y disminuir los tiempos de recorrido), corredores viarios y ferroviarios básicos, sin solución de continuidad (Mediterráneo), inadecuación de las líneas ferroviarias para el tráfico de mercancías, complejos accesos ferroviarios a los puertos y terminales obsoletas.

Es preciso, llegados a este punto, desgranar cuáles son, los activos, que los hay, del sector y de las administraciones. Un buen punto de

partida son las altas cifras de obras en ejecución. Podemos contar también con un importantísimo *know-how* por parte de empresas, profesionales y administraciones públicas, la experiencia, de primer nivel mundial, en las concesiones de obras públicas y en nuevas fórmulas de provisión de infraestructuras y servicios colectivos. Es, asimismo, un factor positivo, la demanda social de infraestructuras con amplios apoyos políticos, económicos, cívicos y sindicales, como lo son la existencia de documentos de planificación, suficientes para enfocar la proyectación de las infraestructuras y, en Catalunya, la Disposición Adicional Tercera del Estatut que garantiza unos altos niveles de inversión del Estado hasta el año 2014.

Las pautas a seguir ante este cambio de ciclo son la exigencia de una política real de austeridad presupuestaria, en todas las administraciones, para poder garantizar descensos mínimos de la inversión en infraestructuras, la tarea de favorecer la aplicabilidad de los proyec-

tos de PPP, a través de las modificaciones normativas necesarias para asegurar su financiación (avales, créditos participativos...). En estos tiempos difíciles, se deberán acometer las nuevas inversiones en función de su rentabilidad económica y de su contribución al aumento de la productividad del sistema, lo cual requerirá la implantación progresiva de mecanismos de tarificación por uso de las infraestructuras (compensando, fiscalmente, su impacto para la economía productiva). En definitiva, la utilización de mecanismos eficientes para la gestión de las infraestructuras deberá hacerse sin supeditar su existencia a las necesidades de financiación extrapresupuestaria.

El nuevo ciclo implica, desde mi punto de vista, una selección mucho más afinada de las inversiones, mucha más colaboración entre el sector público y el privado y, sobre todo, acabar proyectos, completar redes y priorizar las infraestructuras que contribuyan, en gran medida, a mejorar la competitividad de la economía catalana. ■