

El Plan Extraordinario de Infraestructuras de Fomento esquivará el déficit

# El Gobierno repartirá a las constructoras 17.000 millones que pagará a partir de 2014

El presidente dice que esta fórmula de financiación público-privada es la «mayor estrategia de colaboración en la historia de España»

## MARÍA CUESTA

MADRID. El presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, presentó ayer otro de sus planes estrella para salir de la crisis. Escortado por el ministro de Fomento, José Blanco, y la vicepresidenta económica, Elena Salgado, y arropado por primeros espaldas de la construcción como Florentino Pérez (ACS), Joaquín Ayuso (Ferroviario) o José Manuel Entrecanales (Acciona). Zapatero anunció en la estación de Chamartín que su Ejecutivo licitará obras de infraestructuras por 17.000 millones de euros durante 2010 y 2011, lo que supone 2.000 millones más de lo que se esperaba de este Plan Extraordinario de Inversión que ha elaborado el Ministerio de Fomento.

La sombra del elevado déficit nacional ha sobrevolado cada uno de los pasos de este nuevo proyecto y, por ello, Fomento ha optado por un modelo concesional en el que, pese a que las licitaciones arrancarán en la segunda mitad de este año, no será hasta 2014 cuando el Estado empiece a pagar las obras. La clave está en que las promotoras asumen el riesgo de disponibilidad y no de demanda, es decir, que sus ingresos están vinculados al estado de las infra-

## Las claves del plan



Zapatero y Salgado junto a Florentino Pérez

—Durante 2010 y 2011, Fomento licitará obras por **11.900 millones para mejorar y construir nuevas líneas de ferrocarril**, en tanto que sacará a concurso otros **5.100 millones para reformar y promover nuevas carreteras**.  
—El plan se basa en un modelo concesional, por el que las infraestructuras

serán financiadas por las constructoras, con apoyo de la banca.  
—El Gobierno comenzará a pagar a las empresas un **canon anual durante un periodo de 25 a 30 años**, una vez estén listas las nuevas infraestructuras en 2014.  
—Desde esa fecha, el Ministerio pagará un canon anual a las concesionarias.

estructuras que construyan y no del uso que éstas reciban.

En cualquier caso, todas las obras deberán estar finalizadas en el año 2014 y será entonces cuando el Ejecutivo comience a pagar un canon anual. Según cálculos del Ministerio, ese desembolso se comerá el 8% de las partidas previstas para la realización de este tipo de proyectos durante un periodo de treinta años, en el caso de proyectos de carreteras, y de veinticinco en los ferroviarios. Para estos últimos sí que se adelantará la mitad del importe en la fase de construcción. Hasta el año 2014, por tanto, serán las propias constructoras y entidades financieras (privadas y públicas, como el BEI y el ICO) las que adelantarán la inversión que, en un 70% se destinará al ferrocarril y mientras el resto irá a las carreteras.

## Un 1,7% del PIB

Según el presidente, el plan constituye «el mayor esfuerzo de colaboración entre el sector público y el privado de la historia» y su presupuesto equivale a un 1,7% del PIB. En su opinión, para comprender este programa hay que enmarcarlo en «la hoja de ruta del Ejecutivo para superar la crisis», pues «contribuirá al renacimiento de la economía y el mantenimiento del empleo, manteniendo un fuerte ritmo de inversión sin perjudicar a las cuentas públicas». Por su parte, el ministro Blan-

co quiso poner el acento de su discurso en la financiación, la gran amenaza del proyecto. Según dijo, la participación de bancos y cajas en el plan está asegurada, pues cuenta con el respaldo del sector y en los próximos días firmará convenios con el ICO, la AEB y la CECA. No obstante, lo cierto es que al acto no acudió ningún alto ejecutivo de la banca española. Y eso que, según el esquema financiero diseñado, las empresas adjudicatarias aportarán al menos el 20% del importe de inversión de un proyecto y recurrirán a financiación bancaria para obtener el resto. Blanco destacó también que el plan sacará a concurso proyectos de distintos tamaños e importes para «democratizar» las concesiones, esto es, para que puedan participar en el plan pequeñas y medianas empresas.

En cualquier caso, tanto los presidentes de las empresas constructoras como de las patronales del sector recibieron con entusiasmo el plan extraordinario de infraestructuras. Una alegría que no compartió el PP, que se mostró «sorprendido y defraudado» y aseguró que se trata de una «cortina de humo» para ocultar la débil situación en la que se encuentra la obra pública en España. En opinión de Andrés Ayala, portavoz del Grupo Popular en la Comisión de Fomento, el plan no es «concreto ni creíble» y vende una inversión de 17.000 millones que, sólo se traducirá en unos escasos «8.500 millones».

## ASOCIACIÓN DE AMIGOS DE LA UNIVERSIDAD DE NAVARRA

Convocatoria de una reunión extraordinaria de la Asamblea General

Se convoca una reunión extraordinaria de la Asamblea General a celebrar, en primera convocatoria, el próximo día cuatro de mayo de 2010 a las trece treinta horas, en Madrid, calle Camino Cerro del Águila nº3 y en segunda convocatoria, en su caso, el día cinco de mayo de 2010, a la misma hora y lugar con el siguiente

### Orden del día

- 1.- Designación de miembros de la Junta Directiva.
- 2.- Ruegos y preguntas.
- 3.- Lectura y aprobación del acta, o en su caso, nombramiento de interventores.

Pamplona, 8 de marzo de 2010  
El Secretario de la Junta Directiva

## ELECTROLUX PROFESSIONAL, S.A.U.

TRASLADO DE DOMICILIO SOCIAL  
El Socio Único de esta Sociedad ha tomado la decisión de trasladar el domicilio social desde su actual emplazamiento en Madrid, calle Campezo nº 1, edificio 5, planta baja, a la calle Albacete nº 3C, de esta misma provincia, es decir, Madrid.  
Madrid, a 29 de marzo de 2010.- Ana Martínez de Lecea. Secretaria del Consejo.

## José Antonio Navas



## RESPIRACIÓN ASISTIDA PARA LA OBRA PÚBLICA

José Blanco ha tenido que pagar la hipoteca que le dejó en herencia Magdalena Álvarez cuando la ex ministra de Fomento se pulió las expectativas presupuestarias del de-

partamento con un programa de compras diseminado en multitud de proyectos. La despena se fue comprometiendo en los compases finales de la pasada legislatura y se ha ido vaciando hasta la última gota para quedar más seca que una pasa al término del presente ejercicio de 2010.

El nuevo Plan Extraordinario de Infraestructuras presentado ayer a bombo y platillo por Zapatero supone un esfuerzo especial de financiación todavía muy indefinido y del que sólo se sabe a ciencia cierta que una mitad aproximada de los 17.000 millones virtuales que van a aportar las entidades de cré-

ditado corresponden a la llamada inversión real. El resto son operaciones de mantenimiento y conservación, gastos financieros e impuestos que irán a engrosar las deprimidas arcas del Tesoro.

Está por ver si las constructoras, tan necesitadas del maná institucional, van a responder con programas solventes cuando nadie garantiza unos ingresos mínimos a las futuras concesiones, que pueden extenderse en plazos de hasta 30 años. Falta por conocer además si los bancos y cajas de ahorros van a complementar los niveles de apalancamiento que han permitido el crecimiento del sector en los

tiempos de vino y rosas. En consecuencia es fundamental entender el papel del ICO como garante financiero y la complicidad que pueda mostrar el Banco Europeo de Inversiones (BEI) en calidad de bisagra indispensable para la ejecución de los proyectos.

Demasiadas incógnitas en un acto de fe que sólo puede ser entendido desde la precariedad del momento crítico que vive la obra pública en España. La contratación estatal ha entrado en coma y el Gobierno se ha encomendado a un pulmón artificial. Falta ahora que alguien traiga la bombona de oxígeno antes de que el enfermo deje de respirar.