

## Foro ABC de Infraestructuras

## Fomento cree que las autopistas en quiebra están abocadas a la liquidación

► La patronal de la construcción cifra en 5.000 millones las indemnizaciones que debe asumir el Estado

LUIS M. ONTOSO  
MADRID

En materia de obra pública, con vistas al próxima legislatura, hay varios mensajes que gozan de cierta unanimidad. Frente a la imagen recurrente de la España de los aeropuertos fantasma y las estaciones de tren desiertas, nuestro país se encuentra por debajo de la media europea en las llamadas «infraestructuras sociales» (centros educativos y sanitarios y equipamiento para los servicios de agua, energía y medioambientales, entre otros).

El reto –y está es otra posición compartida– es conjugar la construcción de los proyectos necesarios con la perspectiva de varios años de restricciones presupuestarias, una dificultad que ofrece prácticamente como única vía de escape la financiación por parte de las empresas privadas.

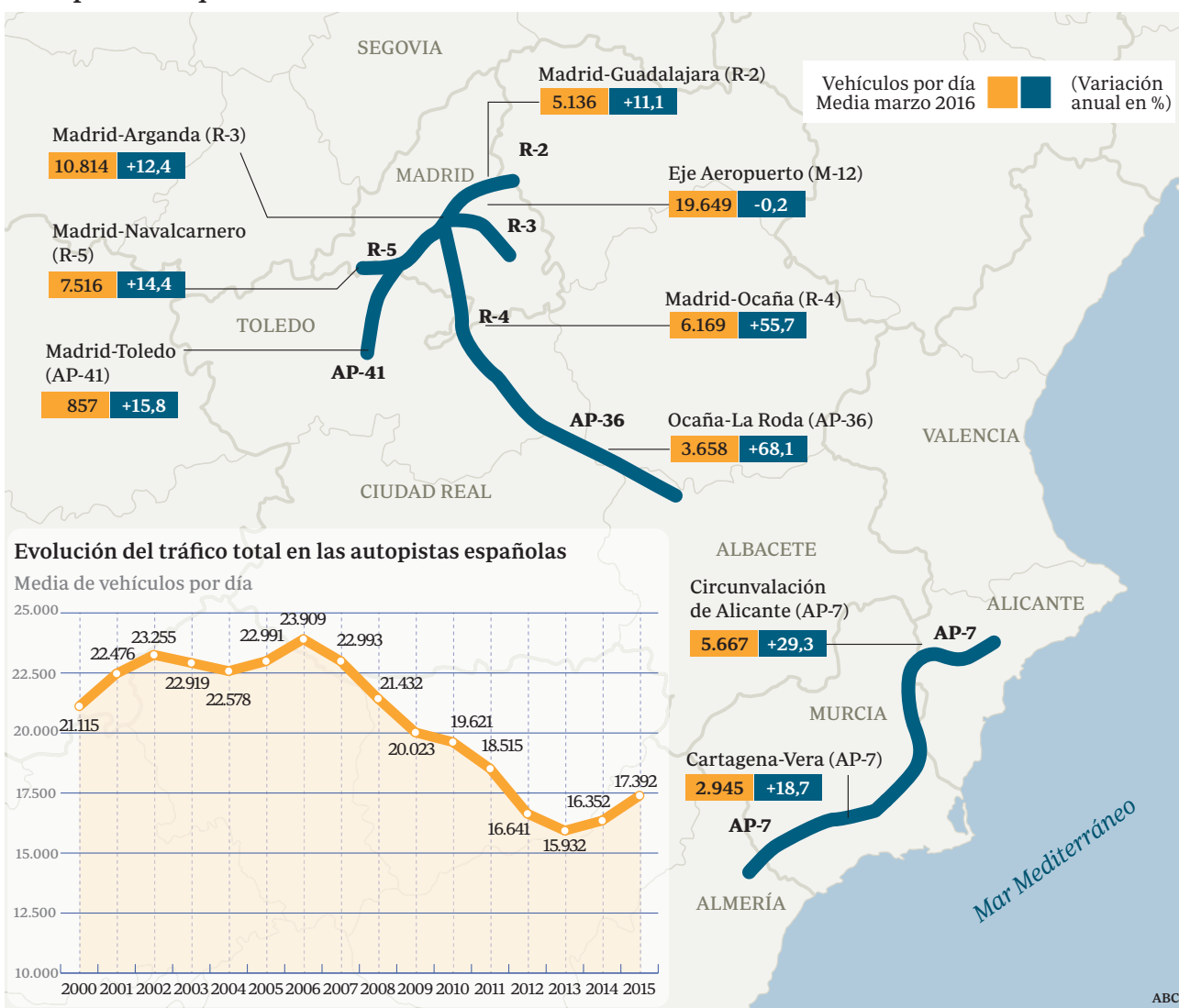
Pero el sistema concesional español tiene una china en el zapato que amenaza, además, con imponer una fuerte carga a las arcas públicas: las nueve autopistas en quiebra. El Gobierno considera que, tras la fallida constitución del «banco malo» de las vías de pago, queda escaso margen para alcanzar un acuerdo. Tal es así que el secretario de Estado de Infraestructuras en funciones, Julio Gómez-Pomar, reconoció ayer en el Foro ABC de Infraestructuras, patrocinado por Acciona, que resulta «previsible» que estas sociedades concesionarias «vayan a liquidaciones en firme y de ahí a la resolución de los contratos».

Gómez-Pomar mostró su deseo de que «hubiera un acuerdo de última hora», pese a que no ocultó su pesimismo. «El transcurso de tiempo nos aboca a este escenario (de la liquidación)», subrayó, tras recordar que el tribunal que deberá pronunciarse sobre los procesos concursales ya ha comenzado a dictar «los autos de liquidación».

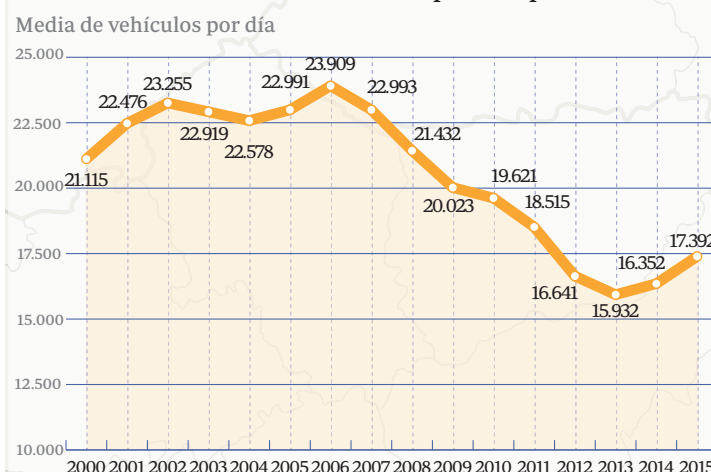
### Indemnización millonaria

Y aquí viene la parte más problemática para el Erario: una vez que arranquen las resoluciones de los contratos, el Estado asumirá la titularidad de estas carreteras, que previsiblemente «se integrarán en alguna de las sociedades del grupo Fomento», y deberá abonar en un plazo de tres meses indemniza-

### Autopistas en quiebra



### Evolución del tráfico total en las autopistas españolas



## Las carreteras inviables

### ¿Cuáles son las autopistas sin rentabilidad?

En concreto son ocho las sociedades concesionarias inmersas en procesos concursales (representativas de nueve autopistas, R-2, R-3, R-4, R-5, la AP-41, el eje del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, la AP-36, la circunvalación de Alicante y la AP-7, entre Cartagena y Vera).

### ¿Cuáles son las vías de pago que son rentables?

Autopistas como la AP-7, que cubre prácticamente el noreste español (entre Barcelona hasta La Junquera, Alicante y Valencia) y la AP-2, que enlaza Zaragoza con la anterior vía de alta capacidad, son una buena muestra de

carreteras de pago rentables en nuestro país.

### ¿Por qué fracasaron estas carreteras?

La caída del tráfico se sumó a las expropiaciones de terrenos –cuyo coste, en buena medida, aún no se ha abonado–, la posterior construcción posterior de vías gratuitas paralelas y el incumplimiento de los planes de ampliación.

### ¿Por qué el Estado deberá indemnizar a las firmas?

Los contratos incluyen la «responsabilidad patrimonial administrativa», por el que el Estado debe indemnizarlas si se resuelve antes la concesión.

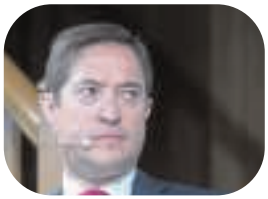
ciones a las empresas en virtud de la cláusula de Responsabilidad Patrimonial de la Administración (RPA), un apartado que se incluyó en los pliegos de adjudicación de las obras.

Gómez-Pomar no determinó el importe de estas compensaciones. Si lo hizo el presidente de la patronal de las principales firmas de construcción (Seopan), Julián Núñez, que «teniendo en cuenta la legislación española» estimó en 5.000 millones de euros la factura total; es decir, cinco décimas del PIB español. En cualquier caso, se trata de una decisión que le corresponde al juez, quien tendrá que evaluar por separado cada proceso concursal. Mientras tanto, el Gobierno confía en rebajar la cuantía hasta los 1.500 millones.

El debate sobre los motivos del fracaso es extenso. El director de Acciona Concesiones, Juan José Clavería, argumentó que sin «la losa de la M-50» –las concesionarias tuvieron que financiar un tramo de esta carretera de más de 20 kilómetros para optar a la concesión de las radiales– y «con pla-

## Los ponentes opinan

**EUGENIO PRIETO**  
A. T. KEARNEY



«Sin inversión sostenida, España volverá a la cola y sus servicios serán pobres»

**JUAN JOSÉ CLAVERÍA**  
DIR. DE ACCIONA CONCESIONES



«Hay modos de realizar los proyectos sin riesgos para el presupuesto público»

**JULIO GÓMEZ-POMAR**  
SECRETARIO DE ESTADO



«La ley ferroviaria y la de carreteras ya están en línea con la inversión privada»

**PEDRO MICHELENA**  
PRESIDENTE DE FORO PPP



«Se han duplicado infraestructuras. Ha faltado coordinación»

**ROSA VIDAL**  
SOCIA DIRECTORA DE BROSETA



«El próximo Gobierno debe escuchar. Hay fórmulas y liquidez en el mercado»

**JULIÁN NÚÑEZ**  
PRESIDENTE DE SEOPAN



«Hace falta más transparencia y mayor planificación pública»

zos flexibles de concesión» las radiales «serían viables». Lo que no ofrece dudas es que en octubre está prevista la primera liquidación (R-3 Madrid-Araganda y R-5 Madrid-Navalcarnero).

### Propuesta fallida

Aunque la propuesta del Ministerio de Fomento de integrar las autopistas en una sociedad pública tras una quita del 50% de la deuda financiera contó con el apoyo inicial de las entidades españolas -Santander, BBVA, Caixabank, Popular, Sabadell y Bankia- las diferencias en torno al tipo de interés de los bonos por los que se canjearía la deuda -del 1%- provocaron el naufragio del proyecto. En cuanto al futuro de las vías de pago, Gómez-Pomar apuesta porque los activos «regresen al mercado» mediante una nueva licitación. En este sentido, el número dos del Ministerio de Fomento ha destacado que se trata de una sugerencia, la opción más «razonable».

«Debemos aprender de los errores para que no vuelvan a ocurrir situaciones como la de las autopistas ra-

diales», admitió Pedro Michelena, presidente de Foro PPP, organización que busca incentivar la participación privada en las obras y servicios públicos.

Un marco regulatorio que favorezca la colaboración entre empresas y Administración, despeje la inseguridad jurídica y no prime la celeridad y el coste reducido sobre el proyecto en su conjunto permitiría a las empresas limitar los modificados de obra -una de las señas de identidad del modelo español- y lograr financiación por un porcentaje mayor de los proyectos, tal y como ocurre en otros países, sostuvo el director de Acciona. En concreto, el presidente de Industria e Infraestructuras de A.T. Kearney, Eugenio Prieto, cifró entre 38.000 y 54.000 millones de euros anuales las necesidades para dotar al país de los equipamientos sociales de la media de los países avanzados.



Videanálisis sobre la situación de las autopistas en quiebra



Foro sobre gestión de fondos celebrado ayer en ABC

ISABEL PERMUY

## Las gestoras instan a asumir rentabilidades más moderadas

► Schroders, Fidelity, Fonditel y Bankia ven oportunidades de inversión pese al clima de incertidumbre

pues la elevada inflación las merma. Hoy, con un IPC negativo, la remuneración real podría ser en algunos casos incluso superior. «Los consumidores estaban malacostumbrados a rentabilidades nominales, que no reales, muy altas», apuntó el socio de Abante Asesores José Ramón Iturriaga, que moderó el foro.

**MONCHO VELOSO**  
MADRID

La política monetaria de tipos de interés cero está alterando los esquemas tradicionales de inversión de los ahorradores, que en el pasado obtenían altas rentabilidades por productos sin casi asumir riesgo. Directivos de Schroders, Fidelity, Fonditel y Bankia avisaron ayer en el Foro ABC de Gestoras de Fondos de que ahora es necesario acostumbrar a los clientes a rentabilidades nominales distintas, más modestas que en el pasado.

«Tenemos un problema de expectativas de los clientes. Hay que hacer pedagogía y explicarles que los rendimientos futuros no tendrán nada que ver con los pasados. Aquello de invertir el dinero en un depósito o un bono gubernamental sin riesgo y obtener una rentabilidad del 5% o el 6% es irreplicable», dijo el director de inversiones de Fonditel, Fernando Aguado. «Es importante que el inversor asuma que los niveles de rentabilidad nominal van a ser inferiores», añadió el director general de Fidelity en España y Portugal, Sebastián Velasco.

Los ponentes explicaron que realmente esas altas remuneraciones nominales del pasado eran una ilusión financiera,

¿Qué pueden esperar por tanto los clientes en un entorno de tipos cero? «En los próximos dos años una rentabilidad de aproximadamente el 4%», cifró el director de inversiones de Bankia, Sebastián Redondo, quien señaló que el activo más atractivo ahora es la Bolsa europea. «Hay que diversificar la inversión, y no solo por tipos de activos, sino también por su tipo de gestión y la estrategia», apuntó el director del canal intermediario de Schroders para España y Portugal, Leonardo Fernández, quien puso como ejemplo las inversiones alternativas.

Las gestoras creen que el actual escenario de crecimiento bajo pero sostenible y numerosos frentes de incertidumbre -Brexit, crisis de los emergentes- presenta en cualquier caso oportunidades de inversión. Eso sí, auguran un largo periodo de tipos de interés en mínimos históricos y reclaman que la política monetaria empiece a ser acompañada por una política fiscal más activa.

Casi todos los ponentes coincidieron en defender la gestión activa y que los clientes cuenten con asesoramiento personal. Y, sobre todo, instaron a invertir desde un prisma de la planificación financiera, sabiendo para qué se invierte.



**JOSÉ RAMÓN ITURRIAGA**

ABANTE ASESORES  
«El cliente se malacostumbró a rendimientos nominales, que no reales, altos»