



Fomento sólo construirá los tramos de carreteras que tengan demanda real

Analizará el tráfico antes de concluir las nuevas vías al completo ■ Activa un plan de eficiencia contra el despilfarro

R. L. Vargas

MADRID- Evitar despilfarros en las obras públicas se ha convertido en una de las cruzadas de Ana Pastor desde que se puso al frente del Ministerio de Fomento a finales de 2011. Según datos del departamento, en los ocho años de Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero, el ministerio acumuló 8.000 millones de euros en sobrecostos en la construcción de infraestructuras. Y los Presupuestos Generales del Estado para el próximo ejercicio inciden en la vía de invertir de forma eficiente los recursos públicos.

El programa de carreteras contempla un plan de eficiencia cuyo objetivo es evitar lo sucedido en los últimos años, en los que «se ha producido un desarrollo sin precedentes en las redes de infraestructuras de transporte en España que ha ido acompañado, en algunos casos, de un aumento de costes medios de los proyectos», como asegura el preámbulo del proyecto. Para evitar estos sobrecostos y optimizar cada euro invertido, el Ministerio de Fomento va a aprobar «las disposiciones normativas necesarias para mejorar la eficiencia en la redacción de todos los estudios y proyectos,

en los nuevos y en los que están en redacción».

La iniciativa contempla cuatro actuaciones concretas. La primera, un análisis de las previsiones de demanda y explotación de la carretera «con el fin de valorar su viabilidad económica y la conveniencia de ejecutarlas por fases, para acomodar así la inversión a las necesidades reales de la demanda». El caso más sonado en los últimos años de carreteras sin demanda real de tráfico ha sido el de las nueve autopistas de última generación, ahora en quiebra y a las que el Estado pretende rescatar por medio de una empresa pública y una quita de su deuda. En este caso, el problema no fue la inexistencia de estudios sobre previsiones de tráfico, sino lo irreal de los cálculos realizados.

Ratios

En los proyectos también se establecerán «ratios del coste de construcción, en función del tipo de infraestructura y de las características del terreno». En el caso de túneles y viaductos, se incluirán disposiciones específicas para evaluar si lo más conveniente es construir una u otra infraestructura en función de la orografía y las condiciones del terreno.

El plan en detalle

1 Análisis de previsiones de demanda de las vías para valorar la conveniencia de ejecutarlas por fases para acomodar la inversión a las necesidades reales de demanda

2 Establecimiento de ratios del coste de construcción en función del tipo de infraestructura y las características del terreno

3 Disposiciones específicas para túneles y viaductos para elegir el más adecuado en función de la orografía y el terreno

4 Estudio técnico-económico que incluya las necesidades de mantenimiento

La última de las medidas es la inclusión de un estudio técnico-económico que contemple las necesidades de mantenimiento. En los últimos años, se ha hecho mucho énfasis en la necesidad de mantener en buen estado las infraestructuras ya existentes para evitar los ingentes gastos de reconstrucción que devienen de un mal mantenimiento. El sector de la construcción y la conservación calcula que cada euro no invertido a tiempo para renovar infraestructuras se convierte en cinco euros a invertir en tres años y en 25 euros a partir del quinto.

Excesos en carreteras

Los sobrecostos no han sido cosa en los últimos años sólo de las obras faraónicas más conocidas como la Ciudad de las Artes y las Ciencias de Valencia, la de la Cultura de Santiago de Compostela o la Terminal 4 del aeropuerto de Madrid-Barajas. Según un informe del Tribunal de Cuentas europeo publicado este ejercicio, en seis proyectos de carreteras españoles analizados se registraron sobrecostos medios de entre un 20% y un 30% respecto al valor inicial del proyecto.

No obstante, desde que en 2011 el Ministerio de Fomento aprobó, a través de una disposición en la Ley de Economía Sostenible, la limitación al 10% del alza en los precios que pueden tener las obras públicas siempre que no conste así en el pliego de contratación, los sobrecostos han ido tan a la baja que, según los informes aprobados por la Inspección General del Ministerio de Fomento, en 2013 se llegó a lograr un descuento del 2% en las obras de más de tres millones de euros, muy lejos del 11,5% adicional por modificaciones de obra y del 13,9% añadido por obras complementarias que tuvo que desembolsar Fomento en 2011.



MÁS DE 41.000 MILLONES EN ADJUDICACIONES EN EL EXTERIOR

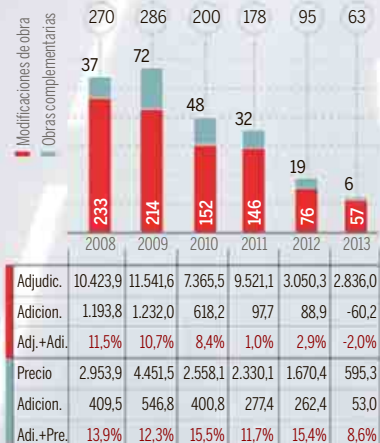
Entre enero y octubre, las constructoras españolas se han adjudicado infraestructuras en el exterior por valor de 41.000 millones de euros. El dato lo ofreció el viernes la ministra de Fomento, Ana Pastor, en un foro del sector organizado por EY y da cuenta del poderío del sector. La ministra ofreció otro dato que da muestra de la relevancia del sector: seis de las quince principales concesionarias del mundo son españolas y gestionan más del 30 por ciento de las infraestructuras a nivel global.

A pesar del indudable éxito de las compañías españolas, en el evento se puso de manifiesto la preocupación existente entre las constructoras europeas por la falta de apoyos institucionales. Julián Núñez, presidente de Seopan, patronal de las principales constructoras, aseguró que el sector ha solicitado al Banco Europeo de Inversiones (BEI) que incremente de 8.000 a 30.000 millones su aportación anual para poder competir con las multinacionales asiáticas, que gozan de infinitos fondos públicos.



Cerco a los sobrecostes en la obra pública

NÚMERO DE INFORMES EMITIDOS POR LA INSPECCIÓN GENERAL



EVOLUCIÓN DE LA CUANTÍA DE LAS ADJUDICACIONES Y DE LAS DESVIACIONES (En mill. de €. No incluye IVA)



COSTE ADICIONAL SOBRE EL INICIAL (En %)



Fuente: Ministerio de Fomento

El Ministerio se prepara para la batalla legal por las radiales quebradas

R. L. V.

MADRID- Si nada se tuerce, antes de que acabe el año el Ministerio de Fomento habrá podido por fin cerrar la crisis de las autopistas en quiebra mediante la creación de una sociedad pública. El ministerio ha presentado en los juzgados una propuesta de convenio de acreedores para la R-3 y la R-5 que si, como parece, sale adelante, será el primer paso del plan de salvamento. Europa Press informó ayer de que la propuesta inicial tenía defectos que Fomento debe ahora subsanar. Una vez presente el nuevo convenio, dispondrá de un mes para negociar con la banca acreedora su adhesión al convenio, que extenderá a todas las vías para después crear la empresa pública. Las entidades nacionales ya han manifestado su disposición a aceptar la propuesta, que pasa por una quita del 50% para los casi 4.000 millones de deuda de las concesionarias y la emisión de un bono a 30 años para sufragar

el resto. Con este apoyo, Fomento se garantiza el éxito de la propuesta, pero dejaría pendiente el fleco de la banca extranjera. Estas entidades se niegan a aceptar cualquier quita y se remiten al contrato firmado, que les garantiza el pago por parte del Estado de la Responsa-

bilidad Patrimonial Administrativa (RPA), una especie de seguro para su inversión. Ante la perspectiva de que algunas de ellas no acepten de ningún modo el plan de Fomento, lo que el ministerio trata ahora es de limitar al máximo los daños para que el posible pago de esa RPA sea lo más limitado posible, explican fuentes conocedoras del proceso. Los técnicos del departamento de Ana Pastor también están buscando la fórmula para garantizar al Estado

una salida airoso en la más que presumible batalla judicial que las entidades díscolas emprenderán si el convenio sale adelante por el apoyo de la banca española pero sin su respaldo. Por lo pronto, en Fomento no creen que la idea de estos bancos de ir al Constitucional sea una vía adecuada.

Deuda de las concesionarias

(mill. de €)

