

Las obras públicas levantan el ánimo de la decaída economía española

Potenciar el tendido ferroviario español y la red de carreteras son los objetivos prioritarios del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2020 (PEIT). Un plan que se han convertido en un aldabonazo del maltrecho mercado laboral. España se une de esta manera a las tendencias mundiales de apostar por enriquecer el país y paliar las cifras de paro. **Fátima Cimadevilla / Madrid**

Crear un país con una completa red de comunicaciones a través de un ambicioso plan de infraestructuras es, más que una apuesta gubernamental, una inversión de futuro. España ha vivido un sensacional desarrollo en cuestión de infraestructuras en la última década. Un desarrollo centrado, fundamentalmente, en reforzar todas aquellas áreas referentes al transporte como articulador del desarrollo económico de nuestro país. Desarrollo que pasa, en gran medida, por alcanzar los niveles de crecimiento europeos como baza única para situar nuestro país a la misma altura que el resto de Europa. Tratar de menospreciar la importancia que confieren las infraestructuras es, en gran medida, obviar una realidad: España se prepara para ser uno de los países con mejores infraestructuras de transporte, con un empeño firme en la alta velocidad y con el objetivo de contar en 2020 con más de 10.000 kilómetros de vías de alta velocidad. Factores únicos no sólo para alcanzar la convergencia europea, sino, además, superarla. Huimos así de ese déficit histórico de ya España ha venido paliando en los últimos lustros.

MODELO IMITADO

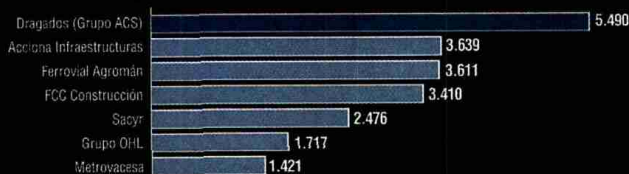
Objetivos reales que pretenden mantener la economía de nuestro país como la octava del mundo, según el estudio de World Bank de este mismo año, fortaleciendo sus oportunidades económicas y generando un bien preciado como el empleo en plena crisis mundial. No somos el único país que ha apostado por continuar invirtiendo en infraestructuras como dinamizador de las tasas de desempleo. Los gobiernos pertenecientes al G-20 ya han lanzado un paquete de iniciativas dirigidas a estimular sus respectivas economías a través de inversiones en infraestructuras. Estados Unidos ha llevado a cabo, a lo largo de todo el ejercicio de 2009, uno de los planes de infraestructuras más ambiciosos de las últimas seis décadas de la historia americana, centrado fundamentalmente en materia de autovías. Un plan con perspectivas de crear 2,5 millones de empleos y modernizar al país hasta finales de 2011.

El mismo modelo de inversión han seguido ya otros países como Chile o Canadá, cuyos gobiernos han depositado en manos privadas el desarrollo de infraestructuras como generador de riqueza y de empleo. España tampoco se ha quedado atrás, aunque en todo caso es el Gobierno el impulsor de las iniciativas, dejando únicamente un 20 por ciento a la empresa privada. Más allá del mantenimiento de su plan de remodelación y modernización del tendido español, se ha mantenido la firme apuesta por las infraestructuras como motor económico. Los 19.000 millones de euros asignados para 2009 ya marcan una pauta de incremento de un 18 por ciento con respecto al mismo ejercicio de 2008. Sin embargo, la consecución de obras de equipación civil ha superado los 19.200 millones a lo largo del presente año. Un incremento de casi el 7 por ciento que pretende dar respuesta a la tasa de desempleo, con una generación estimada de más de medio millón de puestos de trabajo.

LOS NÚMEROS DEL SECTOR DE OBRAS PÚBLICAS

■ Ránking de empresas de infraestructuras según facturación

Ventas en millones de euros. Datos de 2008.



■ Inversiones en la red de carreteras por Comunidades Autónomas

Miles de millones de euros.



■ Inversiones en la red de ferrocarriles por Comunidades Autónomas

Miles de millones de euros.



Del total de la partida presupuestaria asignada a esta materia en España, el 50 por ciento continúa teniendo un líder indiscutible, el ferrocarril, con una clara diferenciación: de esa mitad presupuestaria, el 80 por ciento converge en inversiones relacionadas con la alta velocidad. Le siguen de cerca las partidas para las autovías, con más de 5.600 millones de euros en 2009 y que marcan un incremento del 16 por ciento con respecto a los datos de 2008. En julio de este año, además, Fomento hizo público

un plan para acelerar las obras públicas en carreteras de toda España, con una dotación de más de 160 millones de euros, con el fin de anticipar el uso de infraestructuras y la generación de empleo. Un plan que busca la complicidad de las diferentes comunidades autónomas como único medio de lograr un desarrollo auténtico y de cooperar en la consecución de las obras. Sin embargo, el augurio económico para 2010 frena relativamente los planes de desarrollo. La inversión pública fijada en los

Presupuestos Generales del Estado se reduce en un 3,9 por ciento en el próximo ejercicio. Una asignación que, pese a su reducción, continúa centrando esfuerzos en trenes, carreteras y aeropuertos.

No se puede olvidar el importante peso que en la economía nacional tiene el mantenimiento y cumplimiento del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte. Esta iniciativa gubernamental, que contaba con una inversión inicial de más de 102.000 millones de euros y que se prevé que alcance los 250.000 dentro de una década, es la respuesta acuciente a una realidad que parece pasar desapercibida: para que la economía española despegue, es fundamental comenzar por sus propios recursos. Además, el impacto de su desarrollo es absoluto sobre el PIB nacional: la inversión del sector supone un cuarto del incremento interanual del PIB y repercute en dos quintos en el incremento del empleo, un bien preciado en estos tiempos. Además, el peso específico de las empresas españolas a nivel internacional habla por sí mismo: 6 de los primeros 10 puestos del ranking mundial de concesiones de infraestructuras de transporte lo ocupan empresas españolas. ACS se ha consolidado ya, según la revista financiera «Public Work Financing», como el líder mundial indiscutible en concesiones de infraestructuras. Un liderazgo al que acompañan en menor escala compañías como Itinere (Grupo Sacyr), Cintra (Grupo Ferrovial) o Abertis, una de las últimas empresas españolas en sumarse a esta lista a través de sus concesiones específicas en autopistas, aeropuertos e infraestructuras de telecomunicaciones.

CONCESIONARIAS

La internacionalización y tradición de infraestructuras españolas también tiene su peso específico entre las 500 mejores empresas del mundo. Según este estudio elaborado por la revista «Fortune», algunas de las obras de ingeniería de mayor envergadura en el mundo, como el metro de Washington o el aeropuerto de Sidney, están en manos de concesiones españolas que han sabido encontrar más allá de nuestras fronteras una apuesta de ampliación de mercado. Otro de los motivos para que la empresa española salga al extranjero es el posicionamiento de las empresas concesionarias, que reclaman un marco jurídico novedoso que favorezca la inversión privada y que facilite el acceso de estos gigantes a los créditos. Un acceso que desde algunos grupos de infraestructuras, conscientes de la actual situación del sistema crediticio español, pasa por la posibilidad de sustituir a las entidades financieras por los fondos de pensiones como respuesta a la financiación. Las grandes concesionarias se quejan, además, de la necesaria adaptación de la norma contable que regula al sector: imputar en el inicio de la concesión los

La internacionalización de las empresas españolas de infraestructuras ha consolidado el papel de España entre los puestos de cabeza mundiales

gastos en los que incurre la adjudicataria conlleva, hasta el cierre de obra y ejercicio, a declarar pérdidas.

El ambicioso plan de definición de un mapa ferroviario que no sólo sea elemento de cohesión económica, sino, además, social se mantiene con el objetivo prioritario de dar cobertura a aquellas zonas españolas más desprotegidas a nivel de infraestructuras. De cumplirse las previsiones, España será en apenas 11 años el país del mundo con mayor tendido ferroviario de alta velocidad. Un sistema que levanta expectación en países como Estados Unidos. Las nuevas líneas de alta velocidad pasan por dinamizar áreas geográficas de importancia económica.

FRANCIA

La reciente licitación del AVE para el Corredor Norte-Noroeste conectará Palencia y León en una obra con más de 86,3 millones de euros invertidos y con un plazo de construcción de 27 meses. Un punto de partida para conectar Madrid y Asturias en apenas dos horas. Además, cumplir el compromiso de dotar al Levante español de una línea de alta velocidad en 2010 es uno de los grandes objetivos gubernamentales. Este «Corredor Medi-



Foto: Ministerio de Fomento

España invierte el doble de la media europea en desarrollo de carreteras, autovías y autopistas

terráneo» es considerado, desde el Ministerio de Fomento, como una acción imprescindible para promover el desarrollo económico de España. Acortar las distancias en tiempo entre Madrid y Valencia es una de las prioridades en alta velocidad, con una dotación de más de 12.400 millones de euros, de los que apenas se han invertido todavía la mitad y de los que más de 1.400 corresponden a fondos de cohesión europeos. Sin embargo, la estrella en materia de inversión para alta velocidad continúa siendo Cataluña: Fomento invierte anualmente más de 2.000 millones de euros para la dotación de líneas, entre las que cabe destacar el próximo inicio de las obras para la línea Barcelona-Gerona-Figueras-Perpiñán,

cuya finalización está prevista para 2012 pero que contemplan para el próximo año la posibilidad de circulación de trenes de mercancías en ancho internacional entre el puerto de Barcelona y el resto de Europa. Pese a que la alta velocidad copa la mayoría de los esfuerzos de desarrollo, armonizar el mapa español ferroviario para que, en apenas una década, se pueda completar y mejorar las comunicaciones por tierra en aquellas zonas estratégicas de España en materia de transporte y logística. La inversión destinada a la zona oriental de Andalucía pretende agilizar una vía única de transporte, tanto de viajeros como de mercancías: el eje Madrid-Algeciras.

Si bien el sistema de ferrocarriles tiene un

El incremento de la red de Alta Velocidad y la consolidación de un mapa de carreteras de última generación, retos principales del Gobierno

peso específico, las carreteras son su perfecto partenaire en los objetivos de desarrollo españoles. El objetivo de convertir el tendido de carreteras peninsular en un sistema de comunicaciones competitivo ha sido, sin lugar a dudas, una de las claves del desarrollo estratégico español: España invierte el doble de la media de Europa en desarrollo de carreteras, autovías y autopistas. Una inversión que permite un crecimiento interanual medio de más de 400 kilómetros en vías de alta velocidad y que, en 2010, contará con una dotación presupuestaria de más de 5.100 millones de euros. Una dotación que implica un incremento del 18 por ciento más que lo que inicialmente se previó para 2009.

Dentro de este grueso presupuestario, el «Plan Renove» busca mejorar las autovías convirtiéndolas en modelos de primera generación. Se destinarán más de 1.200 millones de euros para incrementar la seguridad en carreteras y eliminar los denominados puntos negros, adecuar los tramos de concentración de accidentes y mejorar la señalización. Esfuerzos todos para conseguir que en 2010, España sea el país de la UE con el trazado de carreteras más largo y mejor diseñado de toda Europa.