Cámara de Contratistas
de la Comunidad Valenciana

EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN EN ESPAÑA Y EN LA U.E. – 27

- RATIO INVERSIÓN 1995/2013
- PREVISIÓN RATIO INVERSIÓN 2014/2015
- LOS SUCESIVOS RECORTES EN LA INVERSIÓN PÚBLICA EN ESPAÑA NOS LLEVARÁ AL MENOR RATIO DE INVERSIÓN DE LA U.E. – 27
- ¿QUEDA ALGO POR CONSTRUIR? ¿CÓMO INCREMENTAR EL DÉFICIT INVERSOR?
- ¿CÓMO COSTEAR LAS NUEVAS OBRAS?

Valencia, 18 de Noviembre 2014

⇨ EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN PÚBLICA EN ESPAÑA Y EN LA U.E. – 27
RATIOS 1995/2013 Y 2014/2015

En base a las últimas proyecciones de la U.E. ([1]) (*Eurostat, DGAEF*) sobre el volumen real de la Inversión Pública en la U.E.-27 en el bienio 2014/2015 (última proyección oficial) en términos de ratio inversión / (superficie x población) ([2]) son demoledoras para España… … máxime si las comparamos con el "periodo consolidado 1995/2013. Se puede concluir, según mostramos en las tablas y gráficos adjuntos, lo siguiente.

- En 1995/2013 el ratio de Inversión Pública española de 1.246 € (por cada 10^3 km^2 y cada 10^6 hab.) ha sido prácticamente coincidente con el de Alemania, inferior al de Francia (-14,10%) y muy inferior al de Reino Unido e Italia (-32,47% y -36,67% respectivamente), ello a pesar de los recortes inversores realizados en 2010/2011 y muy particularmente en 2012.

- Las proyecciones oficiales de Bruselas para el bienio 2014/2015 sitúan a España, con 27.600 millones de euros, en la última posición del ranking inversor de la U.E.-27, con un valor 590 € (por cada 10^3 km^2 y cada millón habitantes), inferior en un -52,62% al ratio inversor de los últimos 19 años. Se rompe asimismo la coherencia inversora lograda por España respecto a sus competidores europeos. Dado que en 2014/2015 nuestra proyección de inversión será un 57,10% inferior a la de Alemania (89.300 M€); un 70% inferior a la de Italia (49.300 M€); un 59,30% inferior a la de Francia (124.000 M€); y un 68,60% inferior a la del Reino Unido (79.800 M€).

([1]) Previsiones de otoño 2014. Dirección General para Asuntos Económicos y Financieros. Comisión Europea

([2]) Euros constantes de 2013 invertidos por miles de Km^2 y millón de habitantes

- Estos mismos datos de inversión facilitados por la U.E. nos dan pie para afirmar que si se hubieran mantenido los ratios de la inversión pública respecto al PIB habidos en el periodo 1995/2013, España debería invertir este año 2014 y el próximo 2015, más del doble de lo previsto ≡ presupuestado. A saber **64.370 millones de euros** frente a los 27.600 M€ previstos.

- A partir de estos datos de Eurostat y de los cuadros confeccionados "*ad hoc*" que facilitamos, hay que ahuyentar de una vez por todas "debates interesados" sobre eventuales excesos de Obra Pública habidos en España en años anteriores. Los datos de Inversión en el periodo 1995/2013, cifrados en 550.000 M€ en Infraestructuras en España, son los mismos que en el Reino Unido, pero la mitad que Francia, un 28% por debajo de Alemania y un 18% de Italia.

- Asimismo, según un detallado estudio realizado por SEOPAN, la valoración de las obras realizadas con "dudosa rentabilidad" (cifrados en una docena de proyectos, fundamentalmente aeropuertos, ejecutados por "criterios políticos" y de escasa/nula rentabilidad) apenas representan el 2 ‰ (dos por mil) de lo invertido en Obra Pública en los últimos veinte años.

- **RATIO INVERSOR 1995/2013**

UE27	Superficie Km^2 (x 10^3)		PIB 1995/2013 (10^9 € cte. 2013)		Población (10^6)		Inv. Pública 1995/2013 (10^9 € cte. 2013)		Ratio inversor anual 1995/2013 (€ por 10^3 km^2 y 10^6 Hab.)
Italia	301	*6,8%*	29.990	*13,3%*	60	*12,1%*	674	*12,3%*	**1.970**
Reino Unido	249	*5,6%*	32.218	*14,3%*	64	*12,4%*	555	*10,2%*	**1.845**
Francia	633	*14,4%*	35.697	*15,9%*	66	*12,6%*	1.147	*21,0%*	**1.450**
Alemania	357	*8,1%*	46.814	*20,8%*	82	*16,14%*	766	*14,0%*	**1.376**
España	506	*11,5%*	17.749	*7,9%*	46	*9,1%*	550	*10,1%*	**1.246**
Resto UE27	2.363	*53,6%*	63.022	*27,8%*	190	*37,4%*	1.769	*32,4%*	**207**
Total	**4.403,4**	***100,0%***	**225.490**	***100,0%***	**508**	***100,0%***	**5.461**	***100,0%***	**128**

- En los últimos 19 años, 1995/2013, el ratio de Inversión Pública español, en términos reales de euros invertidos por mil Km^2 y millón de habitantes, ha sido inferior al de Alemania un (-10%); inferior al de Francia (-16%) y muy inferior al de Reino Unido e Italia (-48% y -58% respectivamente).
- Uno de los retos a los que se enfrenta la Obra Civil de nuestro país es el de recuperar la coherencia inversora y la competitividad en la Unión Europea, que desafortunadamente, como veremos en 2014/2015, no sólo no se recupera, sino que empeora.

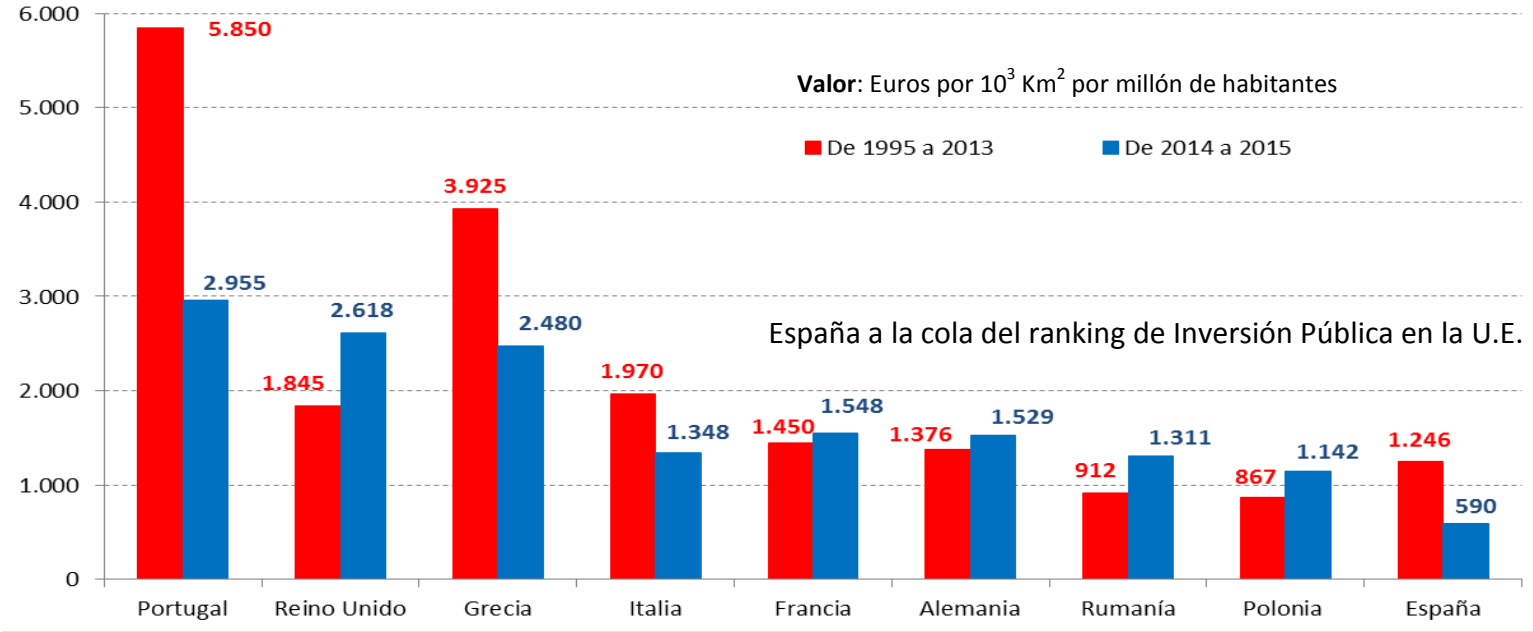
PREVISIONES RATIO INVERSOR 2014/2015

UE-27	Superficie Km^2 (x 10^3)		PIB 2014/2015 (10^9 € cte. 2013)		Población (10^6)		Inv. Pública 2014/2015 (10^9 € cte. 2013)		Ratio inversor anual 2014/2015 (€ por 10^3 km^2 y 10^6 Hab.)
Reino Unido	249	*5,6%*	4.088	*17,50%*	64	*12,4%*	79,80	*13,70%*	**2.618**
Francia	633	*14,4%*	3.727	*15,90%*	66	*12,6%*	124,00	*21,40%*	**1.548**
Alemania	357,1	*8,1%*	4.054	*17,35%*	82	*16,14%*	89,30	*15,40%*	**1.329**
Italia	301	*6,8%*	2.688	*11,50%*	60	*12,1%*	49,30	*8,50%*	**1.348**
España	506	*11,5%*	2.242	*9,6%*	46	*9,1%*	27,60	*4,85%*	**590**
Resto UE27	2.363	*53,7%*	5.562	*28,1%*	188	*37,4%*	209,60	*36,15%*	**236**
Total	**4.403,4**	***100,0%***	**23.361**	***100,0%***	**503**	***100,0%***	**579,60**	***100,0%***	**131**

- Quiebra el ritmo inversor de España alcanzado en los últimos 19 años, y que comenzó en 1995; en el año 2010 ya comenzó su cambio de tendencia.
- En 2014/2015 (bajo la hipótesis de cumplimiento exacto de los Presupuestos PGE-2014 y del Programa de Estabilidad) **el ratio de Inversión Pública español en el bienio 2014/2015**, en términos reales de euros invertidos por miles de Km^2 y millón de habitantes será de 590 €. A la vista de los PGE – 2015 y con criterios elaborados por Eurostat – U.E., alcanzará **España 27.600 M€** de Inversión Pública, lo que supone la mitad de Italia (49.300 M€), la tercera parte de Reino Unido (79.800 M€) y Alemania (89.300 M€) y menos que la cuarta parte de Francia (124.000 M€).

- **LOS SUCESIVOS RECORTES EN LA INVERSIÓN PÚBLICA (previsión 2014-2015) EN ESPAÑA NOS LLEVARÁ AL MENOR RATIO DE INVERSIÓN POR SUPERFICIE Y POBLACIÓN DE LA U.E.-27**

(El recorte del Déficit impuesto por la U.E. – Pacto de Consolidación Fiscal y Plan de Estabilidad – está soportado en más de un 70% en la reducción de las inversiones)



Estamos asistiendo "impávidos" a la Quiebra del Sector.

En 2014/2015 la proyección frente al 1995/2012 tenemos:

- Reino Unido proyecta un crecimiento de Inversión del ——— (+) 41,90%
- Alemania proyecta un crecimiento del ——— (+) 11,12%
- Francia proyecta un crecimiento del ——— (+) 6,76%
- Italia proyecta una disminución del ——— (-) 31,57%
- España proyecta una disminución del ——— (-) 52,65%

- **¿QUEDA ALGO POR CONSTRUIR?... … SI ES ASÍ, ¿CÓMO INCREMENTAR EL DÉFICIT DE INVERSIONES SIN QUEBRAR EL PLAN DE ESTABILIDAD IMPUESTO POR LA U.E.?**

Tras las inversiones realizadas en Obra Pública por España en las dos últimas décadas (19 años, periodo 1995 → 2013) – aun siendo menores que las de nuestros países vecinos de la U.E. – sin duda debido a la eficiencia, a la capacidad técnica, y a los menores costes conseguidos al ejecutar las obras por nuestros Contratistas/Constructores, las estadísticas nos colocan como líderes mundiales en Contratación internacional y Concesiones, y aquí, en España, somos líderes en determinados tipos de infraestructuras (por ejemplo en líneas AVE). Todo ello a pesar de los tendenciosamente aireados proyectos fallidos, ejecutados en España en los últimos años, que como hemos afirmado anteriormente, apenas llegan al 2 ‰ (dos por mil) de la inversión histórica… …. y en cuya "promoción el mundo contratista" ha ido ajeno.

Ante todo ello surge la inevitable pregunta: ¿Queda algo por construir?... … Si es así, ¿es posible y compatible acometer nuevas inversiones y a la vez compatibilizarlas, con la "máxima de cumplir" con el objetivo de déficit? Todos los expertos de SEOPAN – ANCI – DELOITTE – KPMG y COLEGIO ICCP responden afirmativamente.

→ Nadie cuestiona que las infraestructuras son un factor importante para la competitividad de la economía, y en realidad aún presentamos déficits importantes (**SEOPAN**).

→ Las infraestructuras crean riqueza y empleo, vertebran el territorio, mejoran las comunicaciones, ahorran tiempo y coste en los desplazamientos, elevan la seguridad y calidad de vida de los ciudadanos.

No obstante, la clave es ser "selectivos" en las inversiones y no acometerlas de forma indiscriminada, y concentrarse en aquellas que tengan una conexión directa con los sectores productivos y que nos ayuden a salir de la crisis (**COLEGIO CAMINOS – KPMG**).

→ La inversión ha descendido hasta niveles "excesivamente bajos". Nuestra teórica elevada dotación en infraestructuras, no lo es tal, hasta el punto de que desaparezcan de los Presupuestos Generales del Estado las nuevas actuaciones que, de hecho, estaban ya planificadas.

En la actualidad en España hay en suspenso (paralizadas) obras de carreteras por un importe próximo a los 10.000 M€, y de ferrocarril por otros 20.000 M€, además de multitud de infraestructuras hidráulicas y de depuración – necesarias para cumplir con la Directiva Marco del Agua – por importe de otros 8.000 M€ (**DELOITTE**).

→ "El proceso de modernización que se lleva a cabo en España a través del plan de reformas del Gobierno, precisa de un fuerte impulso de inversión en nuevas infraestructuras". Es absolutamente necesario el aumentar la inversión por muchas razones, pero esencialmente para la creación de empleo y aumentar nuestra competitividad.

Una inversión en obra civil de unos 10.000 M€ anuales, importe equivalente al 1% del PIB_N, genera 180.600 empleos, de los que 117.500 serían directos. Además, tiene un retorno fiscal de entre el 60% y el 62% del capital invertido, con lo que el gasto para el Estado es de 38 € de cada 100 € invertidos, gasto que, además, se puede obtener recurriendo al capital privado (**SEOPAN**).

Además, si el Gobierno quiere ver cómo crece el empleo de verdad antes de las elecciones generales de 2015, la única solución es impulsar la inversión pública. Nos estamos jugando el futuro del país.

→ Como quiera que el Gobierno da prioridad a continuar con los compromisos de la reducción del déficit, debe ser el capital privado el que tome el relevo del gasto público. A este efecto los distintos expertos – consultores (**KPMG – DELOITTE**), así como los agentes protagonistas del Sector (**SEOPAN – ANCI – COLEGIO CAMINOS**), coinciden en la necesidad de atraer capital privado a la obra pública y de fomentar fórmulas y sistemas de financiación mediante colaboración de la inversión privada y la pública (CPP^S).

Pero surge la pregunta: ¿Hay capital en los mercados, interesado en apostar por este campo?... … Sí, hay capital… … Capital extranjero, fondos de inversión, inversiones institucionales, así como la posibilidad de emisión de bonos de proyecto – muy extendida en los países anglosajones – (**DELOITTE**).

Debiera ser el Ministerio de Economía el que concrete y coordine las actuaciones de promoción de Infraestructuras, con concurrencia de la iniciativa privada, ante los Ministerios de Fomento y de Agricultura y Medio Ambiente.

Países como Francia y Reino Unido "acuciados igualmente por las limitaciones presupuestarias de sus administraciones públicas" están replanteándose un agresivo impulso de la Colaboración Público – Privada (CPP^{S}).

Así, mientras en el periodo 2007 → 2012 España sacó a Concurso Contratos financiados CPP, por un importe de 35.000 M€, en el Reino Unido, por ejemplo, se concursaron 125.000 M€ con más de 700 proyectos de escuelas, hospitales, cárceles, viviendas, carreteras y tratamiento de aguas.

→ Hay una constatación cierta de que en España todavía existen una serie de problemas que de no solucionarse, para los mercados internacionales de capitales y fondos soberanos, resultamos "poco atrayentes" para liderar nuestros proyectos CPP^{S}. Ante todo ello hemos de:

- Promover proyectos con un perfil de riesgo/rentabilidad atractivo, capaces de obtener unas TIR (tasa interna de rentabilidad) adecuadas y estables.
- Debemos reducir el riesgo de las Concesiones CPP^{S}, construyendo un **marco legislativo estable y una mayor seguridad jurídica**, formulando Pliegos Concesionales con un equilibrado reparto de riesgos entre la parte pública (Administración) y la privada (Concesionario).
- El actual marco regulatorio concesional español debe actualizarse ya, a fin de resolver numerosos problemas que comportan una inseguridad jurídica, a saber:

- Definiendo claramente los riesgos que debe asumir el operador privado en proyecto de esta naturaleza.
- Acotando los riesgos de expropiación (sólo citar que en el caso de las ocho sociedades concesionarias que gestionan 700 Km. de autopistas, entre ellas las radiales de Madrid, hoy en Concurso de Acreedores, han tendido que hacer frente a unos sobrecostes de expropiación superiores en 1.800 M€ a los previstos por la Administración), el de demanda (tráficos muy por debajo de los previstos en los estudios previos realizados por la Administración), y el derivado de un repentino cierre de la financiación.
- Anulando las actuaciones unilaterales de la Administración titular de la infraestructura, pueden afectar al mantenimiento del equilibrio económico-financiero del Contrato.

▪ Igualmente, los fondos de inversión y de pensiones que pretenden invertir en proyectos CPP[S] españoles, demandan contratos que incluyan claramente:

- Las garantías exigidas.
- Estableciendo claramente los límites contractuales y situaciones a los que la Ley obliga a la Administración a pagar el coste de la inversión realizada, lo que se denomina la Responsabilidad Patrimonial de la Administración (**RPA**).
- Unos criterios de valoración de ofertas que no incentiven la formulación de bajas temerarias… … que devienen en futuros conflictos y problemas… … y
- Cuál sería el procedimiento a aplicar en caso de posible conflicto Contractual entre lo Público y lo Privado.

→ En cuanto a la materia fiscal, las empresas concesionarias hacen patente que la inversión en infraestructuras es una actividad que necesita una importante financiación ajena, dado el ingente volumen de recursos que es necesario movilizar,… … de ahí que debería propiciarse un marco tributario competitivo en cuanto a gastos financieros se refiere,… …, justo en contra, de la línea marcada por la Reforma fiscal en marcha,… … aún no aprobada definitivamente y que debería contemplar esta realidad… … como ocurre en el resto de los países que acuden a la CPP[S].

- **¿Construir o Conservar?**

  Es primordial el atender "con urgencia" a la Conservación. Incluso urge cambiar la planificación de los Presupuestos de Fomento para dedicar al mantenimiento de las infraestructuras de una cantidad recurrente anual, de no menos de **3.500 M€ / año** (equivalente al 2% del valor patrimonial del "stock"), además ello crearía empleo estable y duradero y, por supuesto, seguridad vial y reducción de la siniestralidad.

  Hay que advertir que en los PGE – 2015 para Conservación de Carreteras se destinan tan sólo **938 M€**.

  El recorte de las partidas presupuestarias dedicadas al Mantenimiento de Carreteras está poniendo en serio peligro la integridad física de los ciudadanos que las usan y aumentado la siniestralidad (**DELOITTE**) ([3]).

→ Por otro lado, el eficiente mantenimiento de las infraestructuras existentes, si bien es irrenunciable, tampoco debería ser incompatible con el desarrollo de otras nuevas, debidamente planificadas desde el punto de vista económico-financiero.

Es evidente que se ha de hacer un esfuerzo para combinar ambas. No podemos permitirnos el lujo de dejar que nuestras infraestructuras se deterioren ó pierdan capacidad ó disponibilidad por falta de mantenimiento, pero al mismo tiempo no debemos olvidar que las necesidades de la economía y del país en su conjunto son dinámicas, y que es clave que nos adelantemos a ellas, impulsando hoy las infraestructuras que necesitamos ya y en el futuro. Ello no obstante, tanto se trate de construir o mantener,… … surge la pregunta… … (**KPMG**).

([3]) Recientes proyectos europeos, UNITE y HEATO, han estudiado el valor de una vida estadística (VVE), valor que la D.G. Tráfico con la Universidad de Murcia adaptó a España. El coste actuarial se cifra en:

- Fallecido 1.372.377 €
- Heridos graves 214.679 €
- Heridos leves 5.980 €

que, aplicados a España en 2013, suponen un coste social de 9.637,48 M€.

Trasladado a la Comunidad Valenciana, con 7.532 accidentes con víctimas, que comportaron 141 víctimas mortales; 950 heridos graves y 9.395 heridos leves, supuso en el 2013 un coste de 453,632 M€.

- **¿CÓMO COSTEAR LAS NUEVAS OBRAS?... …**

Aparte de acudir a la financiación privada de las CPP[S], para acometer, vía extrapresupuestaria, las nuevas Infraestructuras, la financiación presupuestaria puede verse favorecida e incrementada por otras circunstancias, a saber:

→ **Aprovechar el menor coste del servicio de deuda**.

→ **Pago por uso de las infraestructuras ó Euroviñeta**.

→ **Cumplimiento de la Directiva Marco del Agua**.

- A pesar de haber hecho el Gobierno un gran esfuerzo en reducción del gasto público, aún existen grandes bolsas de gasto improductivo e innecesario que hay que recortar. Ello, más el ahorro conseguido en el servicio de la deuda, al bajar el Euribor, deberían destinarse para recomponer la inversión en Obra Civil viable y austera (**SEOPAN**).

- No debemos demorar más, la aplicación de la "Euroviñeta" que aportaría nuevos recursos para el mantenimiento de toda la red de carreteras. Fórmulas como los impuestos finalistas ó pago por uso, ya están siendo adoptados por los países vecinos de la U.E y Bruselas nos está urgiendo a su implantación.

  Un proyecto que además de aportar fondos para mantenimiento de las carreteras existentes, se podría usar, en parte, para potenciar la renovación de la flota de camiones, en favor de vehículos menos contaminantes.

  Los recursos que se podrían obtener oscilarían entre 6.000 y 7.000 M€, cifra equivalente a todo el presupuesto de inversión Capítulo VI del Grupo Fomento (en los PGE – 2015 se cifran en 7.600 M€) (**KPMG**).

→ Igualmente, desde las Organizaciones Empresariales, y como no, desde la Cámara de Contratistas, llamamos la atención sobre el incumplimiento en el que el Reino de España está incurriendo con lo dictado en la Directiva Marco del Agua, y que afecta, sobre todo, a municipios de más de 5.000 habitantes,… … y que ya supone y puede acarrear importantes sanciones para España por parte de la U.E.

Solo en Depuración de aguas residuales, las constructoras estiman que existe un déficit inversor de unos 5.000 millones. Con cambios regulatorios y una homogeneización de tarifas (el coste del agua, desgraciadamente, debe subir, a la vez que hagamos un uso responsable), las empresas consideran que cuentan con capacidad técnica y financiera para acometer ese volumen de proyectos mediante sistemas de Cofinanciación Público-Privada. En este sentido, recuerdan que la disponibilidad de fondos estructurales Feder debe suponer un importante aliciente para promover un nuevo Plan Nacional de Infraestructuras de Depuración.

Expertos en el sector del agua (**ATTA** – Asociación Tecnológica para el Tratamiento de Aguas –) nos trasmiten que la Comisión Europea negocia con los países miembros, la programación de los fondos estructurales y de inversión para mejorar la calidad de efluentes en el periodo 2014-2020, y siendo uno de los objetivos prioritarios del Programa de Crecimiento Sostenible español el de Calidad de las Aguas, **España ha solicitado 700 millones de Fondos Feder**, que gestionará la Dirección General del Agua, para instalaciones de saneamiento y depuración. De ellos, 350 millones se destinarán a instalaciones incursas ya en procedimientos de infracción; 200 millones a instalaciones con expediente abierto y sanción en curso, y 150 millones a nuevos proyectos de Depuración.

Valencia, 18 de Noviembre 2014