



Las concesionarias se hacen mayores

Las hermanas pequeñas de las constructoras, las concesionarias, se hacen grandes

Todas ellas nacieron como filiales para que los grupos constructores emprendieran su diversificación. Hoy, han alcanzado un tamaño tal, que se han convertido en compañías con personalidad propia y han logrado posicionarse como un referente a nivel mundial. Para obtener recursos, algunas llevan años en bolsa, es el caso de Cintra; mientras que otras preparan su desembarco para este año, Itínere, con el objetivo de seguir creciendo.

Según Fernando Gutiérrez de Vera, presidente de la comisión de concesiones de Seopan, estas empresas llevan invertidos casi 29.000 millones de euros en España, lo que ha supuesto un fuerte impulso para el desarrollo de las infraestructuras en nuestro país.

Según este experto, "los grupos concesionarios españoles copan ya los

primeros puestos en la clasificación mundial".

De los diez grupos grandes que operan en el mundo, según la consultora PWF, cuatro son españoles: Cintra, de Ferrovial; Iridium, de ACS; Itínere, de Sacyr y Global Vía, que está en manos de FCC y Caja Madrid. El último informe de este organismo recoge que desde 1995 hasta octubre del año 2007 se han invertido 242.845 millones de dólares (165.204 millones de euros), de los que casi la mitad -100.250 millones de dólares (68.198 millones de euros) procedían de firmas españolas. (ver cuadro). En cuanto a operaciones, de las 275 ejecutadas en ese periodo, un total de 171 llevan el sello Made in Spain. Otra firma española, acciona, También es de las más activas, ya que aparece en la undécima posición dentro de la clasificación.

Gutiérrez explica que el negocio

concesional se parece más al financiero que al meramente constructor, ya que durante los cinco primeros años -los de la construcción de la infraestructura- se aporta capital, aunque la mayor parte de la obra se financia con préstamos. Habitualmente, hasta el sexto año no se



inicia la explotación y, por lo tanto, la obtención de ingresos brutos. Aquí es cuando el usuario suele empezar a pagar, por ejemplo, el peaje en las autopistas. Hasta el octavo año, el empresario no obtiene dividendos, lo que significa iniciar la recuperación de capital y a partir del ejercicio 21 es cuando algunas infraestructuras se dejan abiertas y, por lo tanto, la recaudación llega vía impuestos.

Gutiérrez de Vera se pregunta, ¿Por qué la gente está acostumbrada a pagar por el uso del agua, la luz y no de forma directa, solo vía impuestos, por la utilización de las calles, los puentes u otras infraestructuras, mientras que sí paga por el uso del ferrocarril?

Gutiérrez de Vera pone como ejemplo, que en los parlamentos de algunos países de la Unión Europea se está planteando estos problemas y cita que en Londres se cobra por el uso del coche en el centro urbano; en Austria se cobra ya a los camiones de fuera que usan sus carreteras porque su uso suponía un desgaste y, ni siquiera repostaban gasolina; mientras que en Holanda se están planteando que los camiones paguen por estos servicios a partir del año 2011 y los

Las diez más activas (en millones de dólares)		
Compañía	Inversión*	Nº Operaciones
Macquarie (Australia)	44.283	40
Cintra Ferrovial (España)	37.900	40
Iridium ACS (España)	33.000	59
Vinci/Cofiture (Francia)	24.100	14
Hochtief (Alemania)	22.322	18
Alstom (Francia)	21.900	13
Siemens (Alemania)	20.750	7
Itinere Sacyr (España)	18.320	39
Global Vía FCC y Caja Madrid (España)	11.030	33
Bouygues (Francia)	9.200	12
Total	242.845	275

* en millones de euros
Fuente: PWF

coches a partir del 2016. En Holanda, implantar los sistemas tecnológicos para que se cobre por este uso supondría unos costes de 3.000 millones de euros.

Esta tendencia se empieza a ver en otros países, pero los gobiernos apuntan causas medioambientales antes que explicar que se trata de una medida

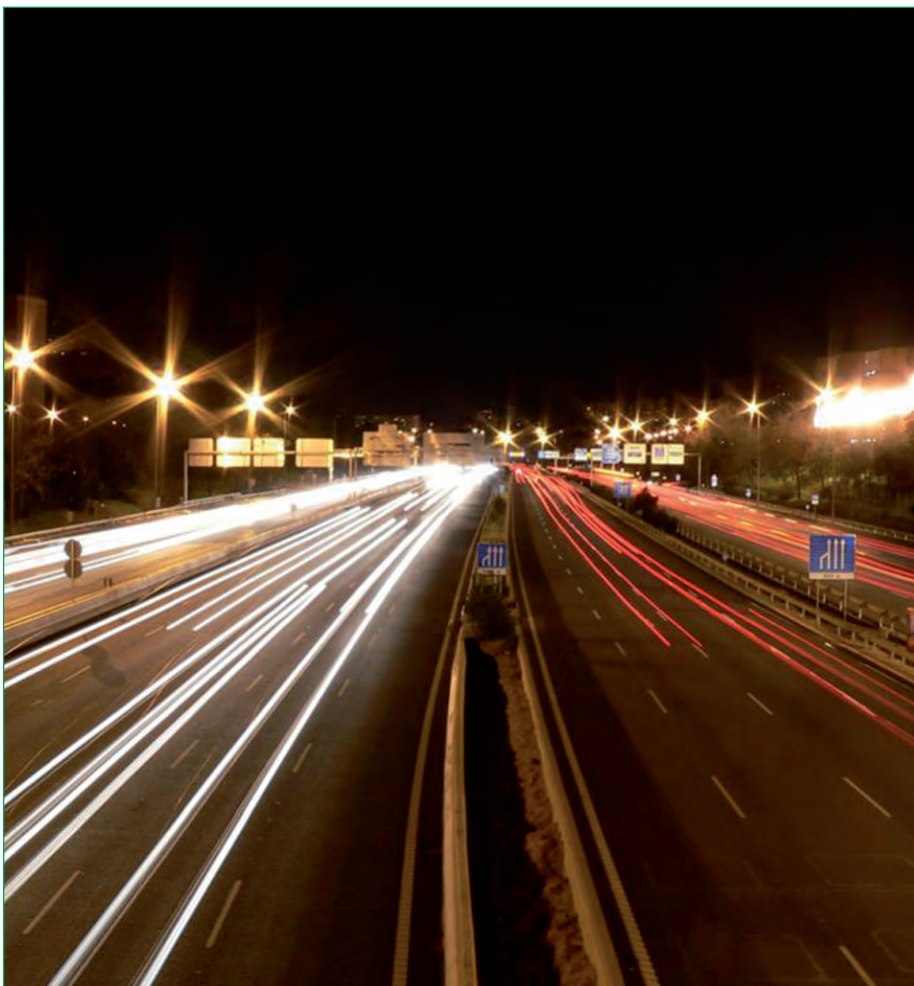
meramente recaudatoria. Alemania fue uno de los primeros países que rechazó la posibilidad de crear peajes, sin embargo en el cruce del puerto de Rostock promovió una primera experiencia en concesión.

Argentina, Brasil, Colombia y Chile son países que también desarrollan ambiciosos planes de autopistas de peaje. En Estados Unidos se han promovido algunos concursos singulares, como las vías de alta capacidad de California, la autopista de Dulles en Virginia o la autopista de Toronto, en Canadá.

Gutiérrez de Vera argumenta que la actualización y renovación de infraestructuras se seguirá ejecutando en España aunque haya cambios políticos, ya que bajo esta fórmula de financiación no es el Estado quien hace en desembolso inicial.

A noviembre de 2007, se habían licitado 308 obras en España por importe de 8.995 millones, de los 5.859 millones fueron sacados a concurso por la Administración Central (36 concursos); 2.592,37 millones proceden de los gobiernos autonómicos (120 proyectos) y 543 millones fueron licitados por las administraciones locales, lo que suman 152 obras.

Recientemente, el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos ha creado en España el Centro Español de Excelencia y Conocimiento de la Colaboración Público y Privada (Cexppp), un órgano consultivo que persigue asesorar a distintos países en proyectos de concesiones.



María Soret ■