

ECONOMIA



UN DÒLAR VAL

0,7496 €



UN EURO VAL

1,3340 \$

DIVISES
VALOR
D'UN EUROREGNE UNIT
0,87885 lliuresROMANIA
4,0943 leusMARROC
11,175 dirhamsSUÏSSA
1,4321 francsJAPÓ
125,04 iensARGENTINA
5,1794 pesosRÚSSIA
39,1435 rublesXINA
9,1054 iuansPERÚ
3,7865 sols

INICIATIVES PÚBLIQUES CONTRA LA RECESSIÓ EN MATÈRIA D'INFRAESTRUCTURES

Foment sedueix constructors i banca per invertir 17.000 milions

El Govern tornarà la suma al sector privat a partir del 2014 i en un termini de fins a 30 anys

Els projectes en trens i carreteres permetran crear i mantenir 400.000 llocs de treball

AGUSTÍN CATALÁN



Zapatero fa broma amb el president de la constructora ACS i del Reial Madrid, Florentino Pérez, en presència de la vicepresidenta Elena Salgado, ahir.

JUAN RUIZ SIERRA
MADRID

Els poders polític, financer i de la construcció es van citar ahir a l'estació de Chamartín, a Madrid, amb les tres parts visiblement satisfetes, per llançar un dels projectes més ambiciosos del Govern destinat a combatre la recta final de la crisi: un Pla Extraordinari d'Infraestructures (PEI) que suposa una inversió de 17.000 milions d'euros, amb el qual es pretén crear i mantenir fins a 400.000 llocs de treball, i en què el sector privat, en un primer moment, es farà càrrec de totes les despeses. Perquè no afecti la disminució del dèficit públic en els pròxims tres anys i mig, l'Estat no començarà a tornar la quantitat fins al 2014, quan ja s'hagin acabat i posat en servei les obres en ferrocarrils i carreteres -que de moment encara no s'han concretat-, i ho farà a través d'un cànon que pagarà durant un període d'entre 25 i 30 anys.

«El cost l'assumiran solidàriament les generacions que disfruta-

ran d'aquestes infraestructures. La solució no és nova, però està altament perfeccionada», va dir el ministre de Foment, un José Blanco que ha aconseguit plasmar la seducció que exerceix sobre les constructors i la banca. La solució, a grans trets, és aquesta: les companyies concessionàries es faran càrrec com a mínim del 20% de la inversió inicial; la resta serà sufragada pel Banc Europeu d'Inversions (BEI), l'Institut de Crèdit Oficial (ICO), l'Associació Espanyola de la Banca (AEB) i la Confederació Espanyola de Caixes d'Estalvis (CECA). D'aquí tres anys i mig, el 2014, Foment destinarà un 8% del seu pressupost per a projectes ferroviaris i viaris a pagar durant un termini de fins a tres dècades aquests 17.000 milions, una quantitat una mica més alta de la que s'havia tingut en compte en un principi.

SENSE NECESSITAT D'AVALS // Un exemple: si una constructora porta a terme una carretera que costa 100, aportarà un mínim de 20 dels seus recursos propis i podrà finançar la resta amb crèdits de les entitats

La Generalitat vol que part dels diners es destinin a l'accés al port de BCN

►► El conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, va demanar ahir que una de les obres incorporades al nou pla d'infraestructures sigui la millora dels accessos viaris i ferroviaris al port de Barcelona. «El port està duent a terme una ampliació que permetrà incrementar el nombre de contenidors, però si no poden entrar o sortir per tren i carretera l'ampliació no té sentit», va assenyalar Nadal a Sabadell.

►► A Madrid, el portaveu d'ERC al Congrés, Joan Ridaó, va qualificar la iniciativa de Foment de «cosmètica» i va donar per fet que incompliria l'Estatut. El PP, per la seva part, va sostenir que era «una cortina de fum» per la seva escassa «concreció». A. SEGURA

financeres que no exigiran cap aval a les concessionàries. Foment començarà a pagar a poc a poc aquests 100 totals quan la via estigui en servei.

LICITACIÓ GAIREBÉ IMMEDIATA // El pla s'iniciarà aviat. El segon semestre d'aquest any començarà la licitació de les obres, i el 70% de les inversions aniran destinades al tren -especialment a l'alta velocitat, però també a rodalies i mercaderies-, mentre que el 30% restant es reserva a la millora de les carreteres. Un total d'11.000 milions d'euros es dedicaran a l'obra nova i els 6.000 milions restants seran assignats al manteniment, segons va anunciar el president del Govern, José Luis Rodríguez Zapatero, flanquejat durant l'acte per Blanco; la vicepresidenta econòmica, Elena Salgado; el president de l'Associació Espanyola de Banca, Miguel Martín, i el president de la CEOE, Gerardo Díaz Ferrán. A Chamartín també hi havia els presidents de les principals empreses constructors i les patronals del sector. Tots van cantar les bondats del pla. ≡

les raons

1 ¿Per què pagar obres a terminis?

Amb aquestes fórmules, les Administracions transformen costos d'inversió en despeses corrents. Així, deixen d'augmentar el dèficit amb grans sumes i inclouen en els seus comptes anuals partides menors equivalents a lloguers o cànon. A més de diferir-ne el cost en el temps, es fan obres necessàries que, d'una altra manera, obligarien a augmentar l'endeutament i el dèficit.

2 ¿Quines modalitats existeixen?

Hi ha diverses maneres d'implicar el sector privat i de diferir costos en infraestructures. Un dels més coneguts és el 'peatge a l'ombra'. L'empresa i l'Administració acorden que la segona pagui un cànon, sigui per cotxe (en una carretera) o altres variables, a canvi que el concessionari construeixi i mantingui l'obra per un termini preestablert.

3 ¿Tenen límits aquestes fórmules?

Els experts consideren que no és raonable que la part de la inversió pagada a terminis superi el 20% o 25% del total. Seria com transferir a les generacions futures la major part de la càrrega. Un dels avantatges del sistema és que una vegada vençut el termini pactat, l'obra passa a ser de titularitat pública.

4 ¿Ja existeixen 'peatges a l'ombra'?

El tripartit l'utilitza a Catalunya per al desdoblament de l'Eix Transversal. El Govern del PSOE l'hi havia plantejat amb Magdalena Álvarez com a ministra per a la reforma de les autovies de primera generació, però Blanco no ho ha portat a terme. L'Executiu de la comunitat de Madrid (PP) va fer així la radial M-45.