

“Prioritat a la inversió pública: l'exemple del Bages”.



Cercle d'Infraestructures a Manresa

15 d'abril de 2010

Ponent: José Pablo Rodríguez-Marín Sastre

Conseller Delegat del Grup Excover





Plantejament

- 1.-Els orígens
- 2.- La situació actual
- 3.- El futur

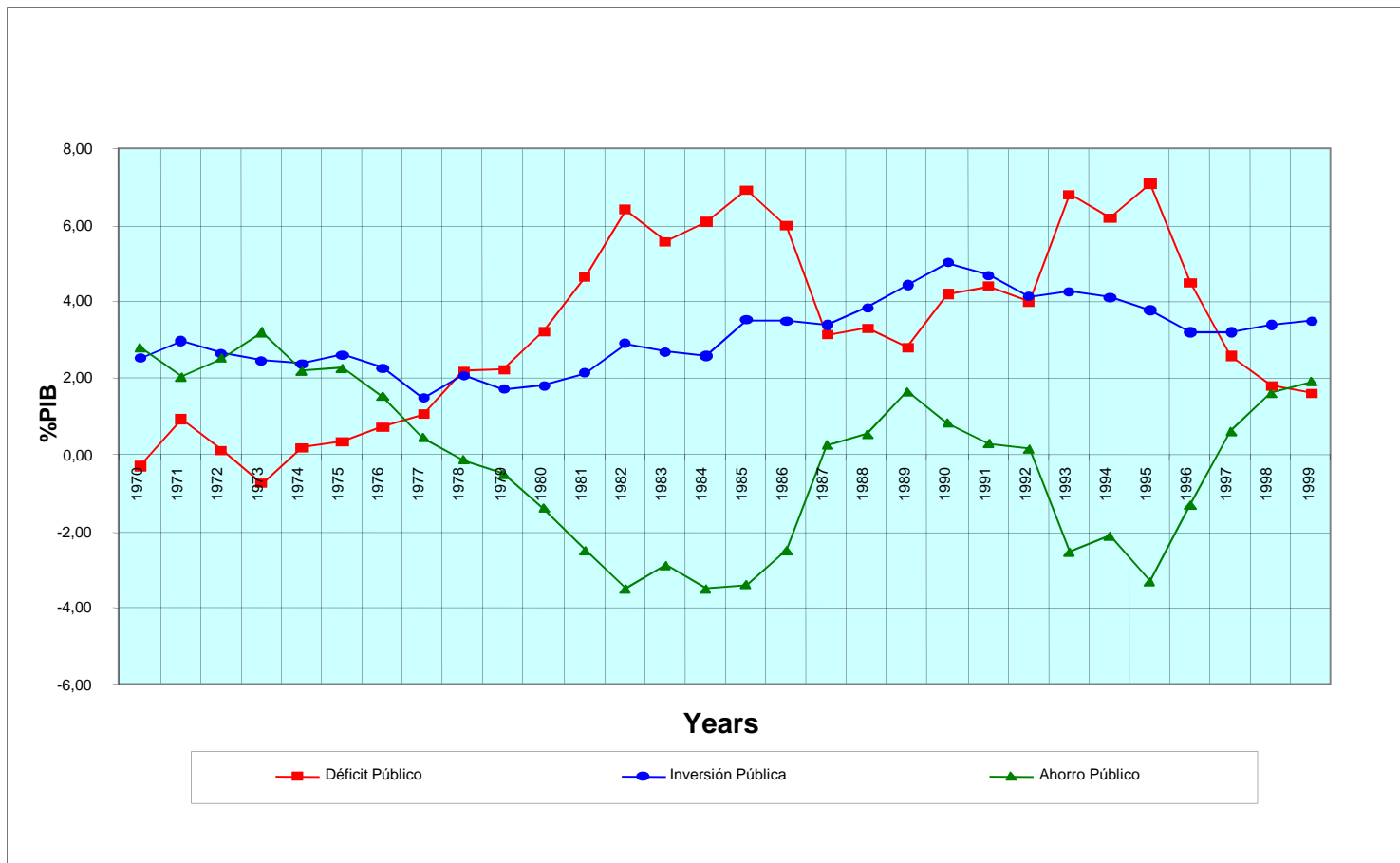
I.-Els orígens

Any 2006

- Economia des estructurada i dèficit d'infraestructures.
- El tractament pressupostari dels fons estructurals europeus, que han representat un terç de la inversió pública
- El percentatge del PIB en construcció és el 6% als EUA, el 9% en la UE i el 18,5% en Catalunya. (17,9% a Espanya el 2007, 14% el 1995 i 12% el 1983) . Indirectament, un 40% del PIB depèn de la construcció.
- Els sectors de l'automòbil representa un 16% del PIB espanyol i el turisme un 20% més.
- La inversió en R+D es insignificant.

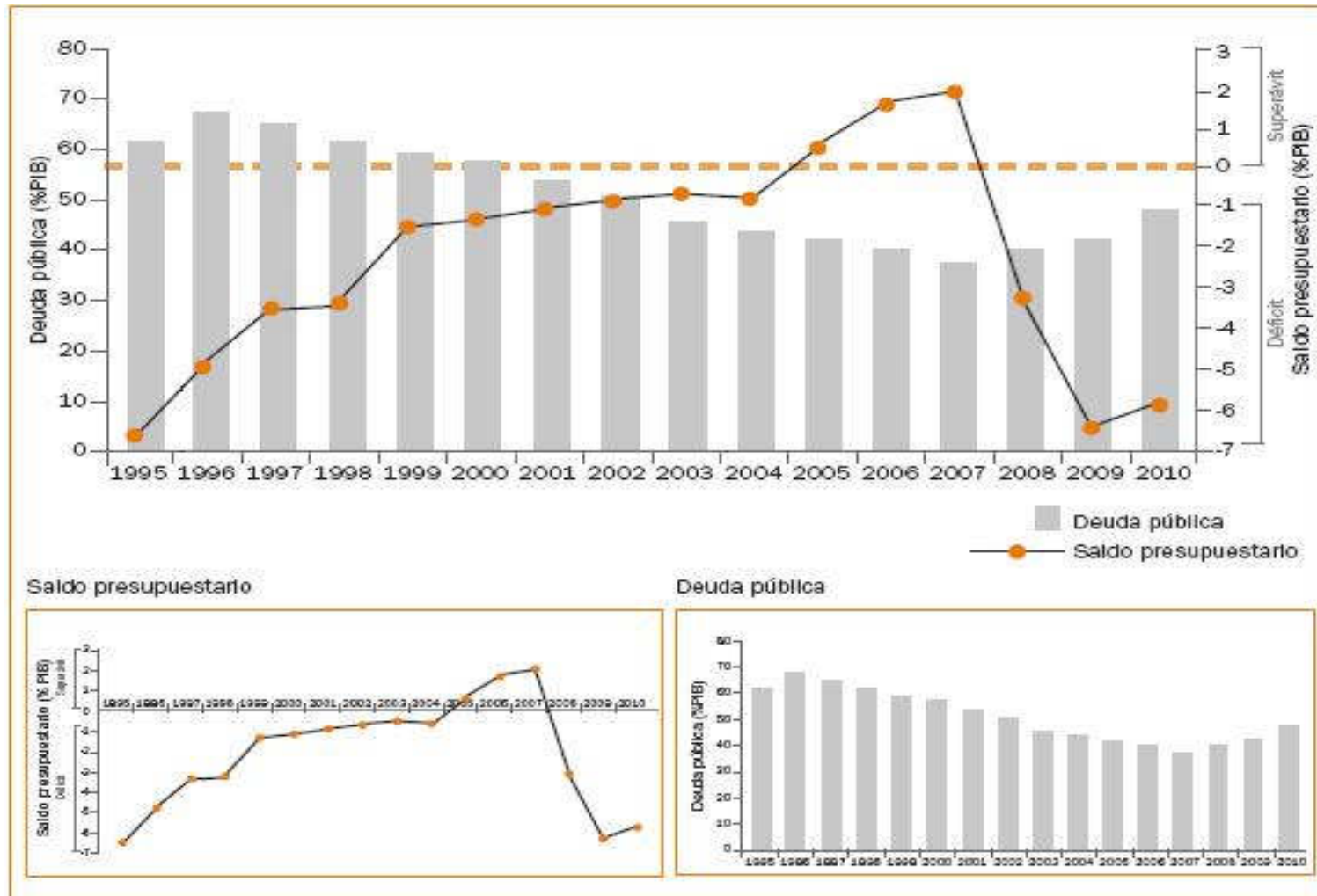
I.- Els orígens

Evolució històrica de la inversió i el dèficit en l'administració pública



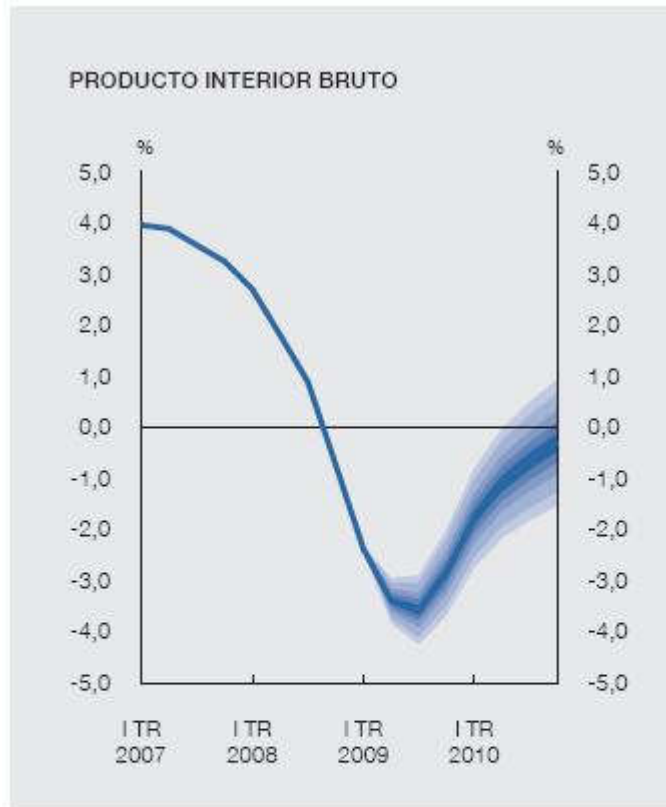
I.- Els orígens

Evolució del dèficit i el deute públic



FUENTE: Comisión Europea: *European Economy y Interim Forecast 2009*

Perspectives de creixement i inflació per Espanya



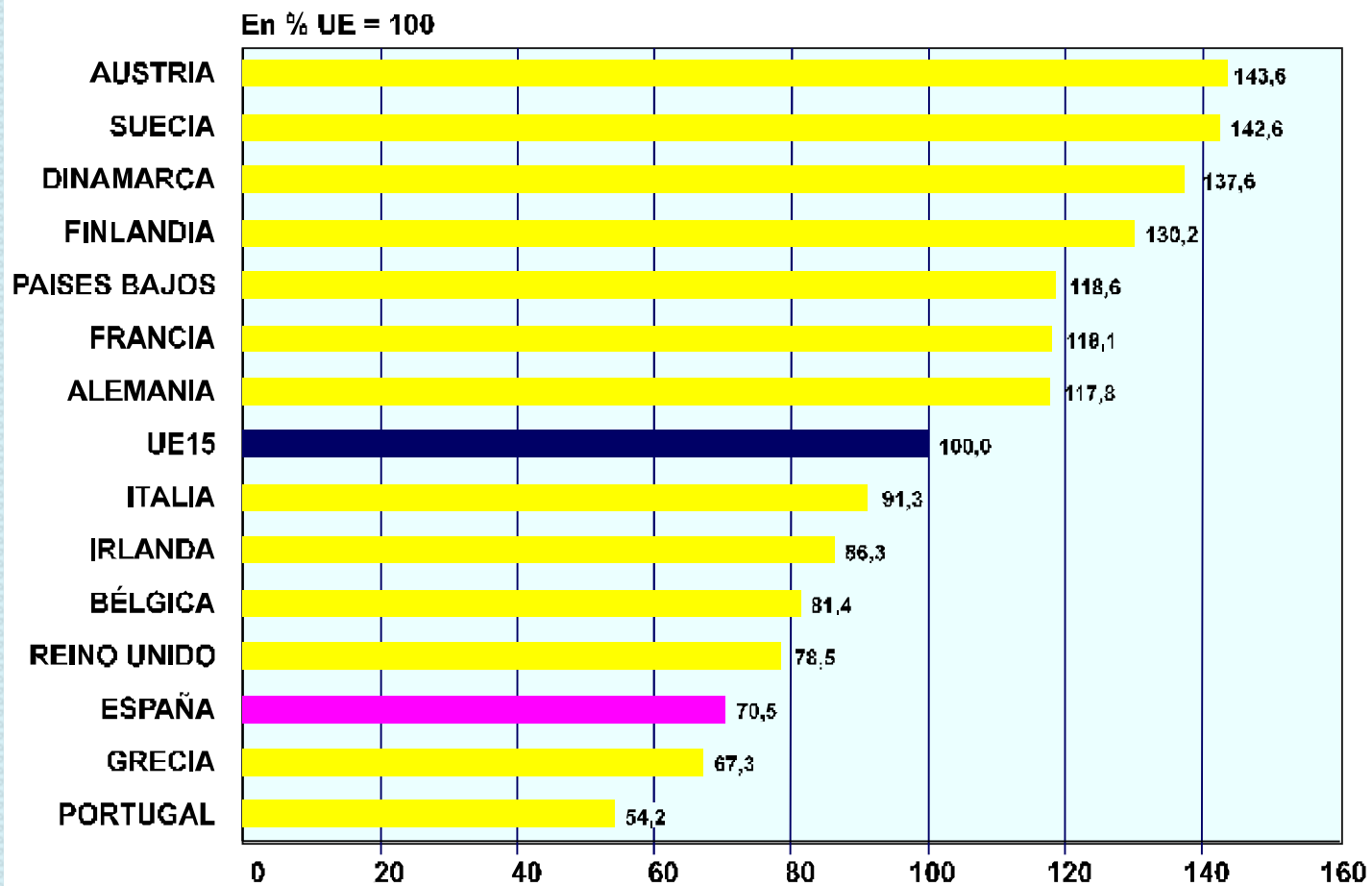
PROBABILIDAD DE QUE EL PIB O EL DEFLACTOR DEL CONSUMO PRIVADO SE SITÚE DENTRO DEL INTERVALO (a)



Font: Instituto Nacional de Estadística i Banco de España

Inversió “per capita” a la UE (1999)

Stock of physic investment “per capita” in UE (1999)



2.- La situació actual

- La idea de que la inversió en infraestructures genera creixement econòmic es va generar a la Gran Depressió (Roy Harrod i Evsey Domar)
- La Unió Soviètica estava ja desenvolupant grans programes d'inversió en capital físic. La suposada superioritat de la planificació central es manifestava en la seva capacitat de mobilització de recursos per a la inversió física (paral·lelisme amb la Xina actual)

Tres idees


- La inversió no es “bona” i el consum no es “dolent”. Es més: la inversió pública d’avui és el consum públic de demà.
- La inversió en infraestructures té una relació ambigua amb el creixement econòmic: Depenent del tipus d’infraestructura i el grau de desenvolupament, la relació pot oscil·lar entre fortament positiva i dèbilment negativa.
- Les disparitats regionals econòmiques en matèria de infraestructures no son molt grans i els efectes de la inversió son similars.

Els resultats originals de Aschauer mostraven que un increment del 1% en la dotació de infraestructures augmentaba el PIB de EE. UU. entre el 0.24 y el 0.39%!!

- Estudis posteriors han rebaixat molt aquesta estimació:
 - Pels EUA els estudis de la primera meitat dels 90 obtenen elasticitats en el rang de 0.04 fins 0.16
 - Per la segona meitat dels 90 s'hi obtenen elasticitats gairebé nul·les o inclús negatives
 - En estudis internacionals les estimacions son molt heterogènies: Enormes per Suècia i negatives per Grècia
 - **A Espanya tots els estudis obtenen elasticitats positives però amb rang es molt ampli (des de 0.02 fins 0.61)**

“Es l’hora de la inversió privada... ...si les circumstàncies ho permeten”.

- “Si observem el finançament del vigent Pla de Infraestructures Espanyol, el 53% és inversió pública, el 32% fons europeus i el 16% sector privat. Es evident que a partir de l’any 2007 el paper dels fons europeus es reduiran de forma molt notable i lògicament, *a no ser que es produeixi una crisi de certa importància en el sector de la construcció, la reducció haurà de ser substituïda per increments en el sector públic o en el sector privat.* Si ho fa el sector públic, això comportarà un augment de la pressió fiscal directa o indirecta. Sembla lògic, per tant, que l’objectiu sigui que el sector privat assumeixi aquest paper inversor.”



José P. Rodríguez-Marín Sastre
Barcelona, 12 de gener de 2005

- *“En resum, si volem que el sector privat assumeixi un rol més important en la inversió i gestió de infraestructures, hem de ser capaços de crear un entorn que li atorgui les suficients garanties jurídiques, fiscals i econòmiques per que atregui al capital privat.*

El següent pas es que el capital privat estigui en condicions de poder assumir aquest rol inversor en el nostre país, però això ja son figures d'un altre paner”.

-Quines reformes necessitem?

- “La regeneració moral de la societat espanyola es una condició necessària per recuperar la competitivitat”
- “Transparència en els dipòsits de les Caixes de Estalvis, destí de molt capital en possessió de personal sense formació ni experiència financera, que no li treu el rendiment òptim pel conjunt de l’entorn econòmic”
- “Reformes en els mercats de treball, serveis i energia”
- “Reforma del mercat de lloguer vivendes”
- “Simplificació administrativa”

César Molinas . “Expansión” 10-02-2009

“... Estoy convencido de que la mayoría de las reformas enumeradas aquí se llevarán a la práctica antes de que la economía española vuelva a crear empleo de manera significativa. ¿Quiere esto decir que se harán pronto? Me temo que no. Quiere decir que no se creará empleo hasta que se hagan. **Casi todas requieren un pacto de Estado que involucre no sólo a gobierno y oposición sino también a las administraciones territoriales y a los agentes sociales. De eso estamos muy lejos. No creo que cuatro millones de parados sean suficientes para propiciarlo. Con cinco millones, o con seis, ya veremos.**

La alternativa a las reformas la enunció el Financial Times hace escasas fechas cuando aconsejó a España que volviese a especializarse en la agricultura.

Sin olvidar, añado yo, la reforestación”



12/4/2010 "EL PERIÓDICO" El Alt Empordà exige buenos accesos al AVE de Figueres

Siete alcaldes firman un manifiesto y avisan de que la estación se acabará a final de año. Recuerdan que es la entrada a Catalunya por el norte y que la usarán más comarcas.

- **Cuando falta algo más de medio año para que Adif concluya la estación del AVE de Figueres (Alt Empordà), el único acceso a la terminal es un triste camino de carro** que en breve será debidamente urbanizado para garantizar la conexión con la ciudad. Los proyectos para enlazar la nueva estación con las futuras autovías A-2 y A-26 (que deben facilitar la llegada de los viajeros desde el oeste y el sur) han caído en saco roto, ya que el Ministerio de Fomento quiere rehacer estos tramos para incorporar algunas mejoras. Ante esta situación, el precio que tendrán que pagar Figueres y la comarca por la llegada del AVE será un colapso monumental por el aumento del tráfico en una ciudad saturada, por la que cada día circulan unos 100.000 vehículos. Un sinsentido que ha impulsado a siete alcaldes de las principales localidades del Alt Empordà a firmar un manifiesto para exigir a la Generalitat una solución urgente a este problema. Los municipios de Figueres, Roses, L'Escala, La Jonquera, Llançà, Castelló d'Empúries y Vilafant juzgan prioritario que el Govern prolongue la C-31 (que conecta Figueres con La Bisbal) con el fin de facilitar la llegada a la terminal desde el sur. La otra medida que se considera urgente es la construcción de un túnel bajo el castillo de Sant Ferran, para conectar la estación con la N-2. Esta obra, con un presupuesto de unos 30 millones de euros, mejoraría el acceso de los viajeros procedentes del norte del Alt Empordà y, a través de la construcción de una ronda urbana, el de las poblaciones del este, desde Roses a Portbou.



“EL PERIÓDICO” 13/4/2010

NEGOCIACIÓN DE UNA REFORMA COMERCIAL CLAVE

Catalunya es la comunidad donde mejor paga la construcción

La construcción en Catalunya se paga con retraso, a 153 días en el 2008. Pero mejor que en el resto de España, 182 días de media. Y que en Galicia, la autonomía más morosa, donde se pagaba a 201, según datos del registro mercantil recogidos por la Plataforma contra la Morosidad. La OCDE, apuntó el lobby, ha advertido de que la morosidad es un «cultivo para la corrupción».

Según el profesor Pere Brachfield, el coste financiero de los retrasos en los pagos es en España en torno al 50% superior que en Francia. En el país galo, donde los plazos de cobro son de 57 días, el 20% del activo de las compañías está en cuentas por cobrar. En España, con 101 días en el sector privado y 154 días en el público, alcanza el 35%.



3.- El Futur

Concessions:

La inversió en infraestructures genera llocs de treball i creixement econòmic. Contribueix a la millora de la competitivitat, augmenta la competència de les empreses (a nivell comunitari sobretot), disminueix el cost del transport, permet la integració en el mercat interior i genera ingressos fiscals a través dels impostos sobre peatges, sobre els beneficis dels concessionaris i les rentes generades pel propi efecte multiplicador.

P.E.I. (Plan Extraordinario de Inversiones)

El Govern espanyol té una previsió de licitació de 17.000 milions de euros en els anys 2010 i 2011, en el que en paraules del Sr. Rodríguez Zapatero serà la “major estratègia de col·laboració públic i privada de la història de Espanya”.

Aquesta mesura comptarà amb la col·laboració del Banc Europeu d'Inversions (BEI), Institut de Crèdit Oficial (ICO) així com els crèdits de bancs i caixes amb els que el Govern ha signat acords de cooperació.



PEI 2010-2011

En torno al 70% de las inversiones serán en ferrocarril para mejorar las redes ferroviarias de altas prestaciones y de cercanías y el transporte de mercancías. Su contribución a la sostenibilidad de nuestro sistema de transporte es decisiva por la reducción en la emisión de las toneladas de CO₂ y en el consumo de combustibles fósiles, disminuyendo nuestra dependencia del petróleo.

Alrededor de 30% de las inversiones se destinan a mejorar las infraestructuras viarias, incluyendo mejoras en el transporte colectivo por carretera.

Altres formes de PPP's:

Les aliances públic i privat son la millor alternativa a la situació de dificultat per trobar el finançament necessari actual que travessen les administracions per trobar recursos que hauria tendit a ajustos pressupostaris típic del cicle normal

Inversió amb doble benefici:

Infraestructures i Medi Ambient: La inversió en tecnologies “verdes” Líders mundials com Ban Ki-moon, secretari general de la ONU s'han posicionat a favor d'aquesta oportunitat. Es l'opció de la creació de llocs de treball a través de la inversió i la innovació.

Canvi de tendència:

Es necessari que es canviï la tendència de l'opinió pública ja que es necessària la reactivació de l'economia començant per les persones, que son les que gasten y consumeixen. Si no hi ha usuaris de les autopistes, si no hi ha viatgers als aeroports, si no hi ha desplaçaments mitjançant el tren, si no comprem, ... no hi ha necessitat de res.

Els mitjans de comunicació han de canviar la lectura pessimista de la situació buscant la versió constructiva i de futur, ja que la constant lectura de que tot va malament fa que al final, sigui o no sigui veritat, un la acabi creient.

Inversió i despesa:

Tota inversió genera una despesa en el futur que sense el control adequat, pot ser superior a la pròpia inversió inicial.

Dimensionament de la inversió:

La inversió ha de ser l'idònia per a les necessitats, pensant en el futur. No es pot construir sense mesura per una necessitat actual de la pròpia economia.

Impostos:

Un descens dels impostos de les rentes del treball juntament amb una pujada del tipus de IVA pot actuar com a re activador de l'economia