

CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS EN EEUU EN 2009

Structuralia, 12/01/2020

Tras cerrar 2009, annus horribilis en todos los sectores económicos del que no se ha librado el de las concesiones de infraestructuras en EEUU, donde tienen una participación destacadísima las empresas españolas.

El gigante americano necesita dotarse de nuevas infraestructuras en regiones en continuo auge, fundamentalmente el sur y el oeste, y tiene una urgente necesidad de renovar, reconstruir o ampliar las existentes, sobre todo en el noreste y medio oeste, justo cuando sufre graves déficit presupuestarios a nivel federal, estatal y local.

A principios del año pasado, la Administración del recién investido presidente Barack Obama impulsó la aprobación por el Congreso del denominado Plan de Estímulo de medidas de choque de reactivación de la economía.

El Plan Obama incluía partidas para infraestructuras, pero daba prioridad a las obras "listas para la pala", característica que no reúnen la mayoría de los proyectos de construcción de nuevas infraestructuras (greenfield projects), sujetos a concesiones de colaboración público-privada (public-private partnerships), cuya licitación es normalmente larga y compleja.

Pese a ello, a principios de 2009 estaban en marcha, o prestos a comenzar, varios proyectos de concesiones que se esperaba pudieran cerrarse durante el ejercicio. El resultado ha sido dispar. En el haber, hay que apuntar el éxito del consorcio liderado por ACS al cerrar a principios de año la financiación de la carretera I-595, proyecto licitado en 2008 bajo el sistema de pagos por disponibilidad.

Otro de los escasísimos cierres financieros del año, el del tantas veces pospuesto proyecto de construcción de los nuevos accesos al túnel de Miami, responde también al modelo de pagos por disponibilidad.

En la actual coyuntura de limitación de fondos, la banca está cómoda con este sistema, pues permite la aplicación de estructuras de financiación sin recurso a proyectos de nueva construcción, sin tener que asumir el riesgo de tráfico pero asumiendo, a cambio, riesgo de crédito de la autoridad correspondiente. En el próximo año, es previsible que se expanda el uso de este sistema.

En cuanto a los proyectos con riesgo de tráfico, las administraciones y sus asesores serán previsiblemente más selectivos a la hora de lanzar proyectos al mercado, dadas las dificultades para obtener financiación.

Como ejemplos de la dificultad de este tipo de proyectos citaré dos: uno, con resultado positivo, la carretera North Tarrant Express, en Texas, cuyo cierre financiero se acaba de producir, aunque ha necesitado de más de un año desde la selección de un consorcio liderado por Cintra para alcanzar este objetivo; el otro, la prevista Jackson Airport Parkway, en Misisipi, fue suspendido por la Administración por no haber conseguido los licitadores obtener una calificación de investment grade para la deuda

Tanto el proyecto de Texas, como los otros dos que se cerraron el año pasado, han contado con el apoyo proporcionado por la Administración federal en forma de préstamos a largo plazo a través del programa Tifia, y de la posibilidad de emitir bonos libres de impuestos denominados Private Activity Bond (PAB), gracias a la reactivación de los mercados de deuda. Muestra de la importancia y éxito del programa es la decisión del Gobierno federal de abandonar el sistema abierto de concesión de estas ayudas y regresar al proceso de licitación anual de ayuda (que, para 2010, terminaba el 31 de diciembre de 2009).

Privatizaciones

En cuanto a los proyectos de privatización puros (brownfield), el año ha sido aún más frustrante, ya que los dos más emblemáticos, el del aeropuerto de Midway en Chicago y el de la carretera Alligator Alley en Florida, no han salido adelante; el primero, por la dificultad del adjudicatario de reunir el capital necesario para hacer frente al precio acordado, y el segundo, por quedar desierto al no recibirse ofertas idóneas en plazo. Algunos en el sector han anunciado la muerte prematura de los brownfields.

Sin embargo, la precaria situación presupuestaria de la mayoría de Estados aboga por su permanencia (Puerto Rico, por ejemplo, acaba de anunciar tres proyectos para 2010).

Eso sí, con restricciones, como periodos de vigencia cercanos a 30 años, mayor participación del Estado en los beneficios, ingresos o refinanciaciones (por encima del "retorno razonable" del concesionario); o la exigencia de más inversión en obra nueva o equipamiento.

Además de la previsible reactivación de algunos proyectos suspendidos, este año habrá que estar atentos a Puerto Rico, Nueva York y California, entre otros. En cualquier caso, y lo que nos debe llenar de orgullo, allí donde se inicien nuevos procesos nos volveremos a encontrar una destacada presencia de concesionarias, constructoras, asesores y bancos españoles.