

Funding projects related the tourism sector at the present juncture: the role of public-private colaboration as a competitive factor

Alejandro M. Vasallo Rapela
Universidad de A Coruña
Alejandro.vasallo@udc.es

Recibido: 09-05-2014
Aceptado: 02-07-2014

Keywords: Impact of Tourism; Product innovation; Changes in management; Project finance; Public-Private partnership and quality tourism; Financial strategy for sustainable development; SWOT analysis.

ABSTRACT

Tourism is key to Spain and Portugal, and has been an engine of development over the past decades. At the present juncture, in such a globalized and competitive environment, innovation strategies and leadership position require changes; product from supply, management and marketing, especially from the analysis of investment projects/funding, where infrastructure and public-private partnerships are particularly important.

Renewal from the offer, with consequent provisions of infrastructure and public services, and public actions to promote sustainable quality tourism, require new approaches to the financing of private investment and public sector intervention in an environment of constraints on bank financing, and decreased public spending.

In this article the relevant challenges of new projects aimed at improving the efficiency of financing will be analyzed, with its corresponding impact on competitiveness, a fundamental issue to offset the negative effects they have on the income statement as factors; falls in demand, price pressure as a result of the smaller budgets that households allocate to leisure, and cost inflation.

Palabras clave: Impacto del Turismo; Innovación de productos; modificaciones en la gestión; financiación de proyectos; colaboración público privada y calidad turística; estrategia financiera para un desarrollo sostenible; análisis DAFO.

RESUMEN

El turismo es clave para España y Portugal, y ha sido motor de desarrollo a lo largo de las últimas décadas. En la coyuntura actual, y en un contexto tan globalizado y competitivo, se requieren estrategias de innovación y cambios profundos para mantener posiciones de liderazgo; de productos desde la oferta, de gestión y comercialización y sobre todo desde el análisis de proyectos de inversión/financiación, en los que las infraestructuras y la colaboración público-privada adquieren especial relevancia.

La renovación desde la oferta, con la consecuente dotación de infraestructuras

y servicios públicos, y las acciones públicas para fomentar un turismo sostenible de calidad, requieren nuevos enfoques en cuanto a la financiación de inversiones privadas y la intervención del sector público, en un entorno de restricciones de la financiación bancaria, y de disminución del Gasto Público de las Administraciones.

En este trabajo se analizarán los retos relevantes de los nuevos proyectos dirigidos a mejorar la eficiencia y sostenibilidad desde la financiación, con el consiguiente impacto en la competitividad, cuestión fundamental para compensar los efectos negativos que tienen en la cuenta de resultados factores como; caídas de la demanda, presión sobre los precios como consecuencia de los menores presupuestos que las economías domésticas destinan al ocio, e inflación de costes.

1. INTRODUCCIÓN

En etapas de crisis económica como la actual para muchos países de Europa, el turismo es fundamental para la creación de puestos de trabajo, y el crecimiento directo e indirecto que proporciona el sector.

Portugal y España, tienen una dependencia clara del turismo, superada por muy pocos países, y ha sido históricamente un sector clave para las dos economías y lo seguirá siendo en el futuro, como eje estratégico para la recuperación económica. Las estrategias y políticas de desarrollo han sido diferentes, y existen escasas actuaciones conjuntas más allá del marco de programas conjuntos de la U.E.

Según Almeida, F (2012); "Las principales directrices de las políticas y planes turísticos en España se han mantenido en los últimos decenios, siendo un ejemplo palpable los Planes en Destino cuyo buen funcionamiento general ha hecho que se mantengan a pesar de los cambios políticos y ministeriales. La política turística portuguesa ha tenido más cambios que la española, decantándose en los últimos años por las herramientas fiscales y financieras y la política regional turística, siguiendo un modelo algo diferente al español".

El sector soportó en el pasado ejercicio casi un total del 18% del total de puestos de trabajo, con una aportación del 15% al PIB de Portugal. En el caso de España, el empleo asociado a las actividades turísticas disminuyó un -0,7% en tasa interanual para el conjunto del año en el número de afiliados a la Seguridad Social. Los autónomos disminuyeron con menor intensidad que los asalariados. El sector turístico supuso en el año 2012 el 11,8% del total de ocupados de la economía española.

Debe reseñarse que la actividad turística para un país como España es de vital importancia, pues representa alrededor del 10% del PIB. En 2011 supuso un 10,8% del PIB y generó un 12,2% del empleo. Por otro lado, es el sector que lidera las exportaciones. En 2012 el turismo generó un saldo positivo de 31.400 millones de euros, un 2,6% superior al de 2011, que más que compensó el déficit de la balanza comercial (de -24.927,8 millones de euros), contribuyendo de esta manera a reducir la necesidad de endeudamiento externo del conjunto de la economía española ^[1]

En 2012, la economía ibérica, supuso un 9,2 por ciento del PIB de la Unión Europea, por lo que sería realmente importante establecer medidas comunes entre ambos países que estimulen el crecimiento y una acción conjunta que posibilitara un incremento de la competitividad, a la vez que es necesario que se agilicen los aspectos legales e institucionales que faciliten la actividad transfronteriza entre ambos países. Un marco de referencia de interés, sería el Programa de Cooperación Transfronteriza España-Portugal que ha promovido el desarrollo de las zonas fronterizas entre los dos países, con una dotación financiera de 359,33 millones de euros de coste total, con una ayuda FEDER de 267,4 millones de euros^[2].

La economía turística tiene una relación estrecha con el conjunto de la actividad económica, por lo que resulta muy relevante observar la coyuntura económica general, ya que repercute intensamente en la actividad turística. Las perspectivas macroeconómicas a corto plazo (desempleo, deterioro de la renta disponible y descenso del consumo), no parecen optimistas para la recuperación del turismo interno. En los próximos años será el

^[1] Véase Instituto Nacional de Estadística (INE), datos de Cuenta Satélite Turismo. España y Portugal. La Cuenta Satélite del Turismo puede describirse como el conjunto de estimaciones, basadas en la metodología de la Contabilidad Nacional, que presenta los parámetros económicos del sector turístico en una fecha determinada. Proporciona resultados que permiten obtener una medición de la relevancia económica del turismo a través de indicadores como la aportación de la actividad turística al PIB o al empleo.

^[2] El Programa se estructura en cinco líneas de cooperación respetando así las particularidades de los territorios de la mayor frontera interior de la Unión Europea: • Galicia/Norte de Portugal • Norte de Portugal/Castilla y León • Centro/Castilla y León Alentejo/Centro/Extremadura • Alentejo/Algarve/Andalucía.

turismo exterior el que siga dinamizando el sector, lo que implica procesos de diversificación en los mercados de origen, y necesidades de inversión en cuanto a la modernización de establecimientos, innovación desde la oferta, en un escenario de reducción de precios en las ofertas tradicionales que erosionan la rentabilidad de las empresas.

En este sentido, el protagonismo de la financiación bancaria en el conjunto de los sectores económicos en España y Portugal, junto a la inversión-financiación de infraestructuras, ponen en peligro el espectacular desarrollo experimentado por el sector en los últimos cincuenta años.

La función financiera de la empresa trata de seleccionar recursos que se aplican a la estructura de inversión, con el fin de desarrollar su misión y lograr objetivos, esto requiere una planificación previa y rigurosa de los procesos para la optimización de fondos y recursos.

Las connotaciones específicas de la actividad turística condicionan la distribución de la inversión y explica las dificultades de una visión integradora en el análisis y selección del riesgo desde la financiación.

El actual modelo de los dos países, excesivamente sustentado en turismo de sol y playa, con destinos maduros y una clara dependencia de países del ámbito de la Unión Europea se enfrenta a una competencia creciente. La sostenibilidad de la competitividad del Sector más allá del corto plazo necesita una renovación de destinos, con innovación y diversificación desde la oferta: vinculados a bienestar y salud, cultural, especialidades en vinos, gastronomía, etc., enfocado tanto a la fidelización del mercado europeo como a la captación intensiva de los países emergentes.

Comunicaciones, gestión de infraestructuras, y financiación son aspectos fundamentales para el desarrollo del sector, y propiciarían una gestión más eficiente de las empresas turísticas cuyas necesidades financieras tienden a incrementarse tanto por la propia naturaleza de los proyectos de inversión como por el escenario actual. Competitividad y crecimiento son dos cuestiones recurrentes en el sector, y claves en debates futuros, se necesitan líneas de investigación sobre el binomio turismo-desarrollo económico. Lo que parece claro, es que la consolidación del turismo precisa territorios con poder de atracción, infraestructuras coherentes y bien planificadas, capaces de incidir sobre la demanda turística, y la creación de empleo (Figuerola, 1990; Martín Sáez, 2006; Tribe, 2005).

La colaboración entre los sectores público y privado, en la coyuntura actual, es una necesidad para las empresas vinculadas al turismo, con objetivo de incrementar la competitividad de las mismas, y que desarrollen su potencial de crecimiento. Hay que tener en cuenta, que competitividad y crecimiento se han convertido en dos cuestiones clave en el debate sobre el papel del turismo como instrumento de desarrollo económico.

Los bienes públicos e infraestructuras de carácter general, básicos para un desarrollo turístico competitivo (carreteras, aeropuertos, energía, sanidad, seguridad, etc) en el caso del Estado o las Comunidades Autónomas, y los servicios públicos locales; agua y saneamiento, recogida y tratamiento de residuos, información y atención al turista requieren cada vez más, mecanismos de financiación bajo el marco de colaboración.

Esta asociación entre compañías privadas, hoteles, aeropuertos, aerolíneas, líneas de cruceros, turoperadores y otras empresas, con el sector público tendría que ir encaminada a la adopción de políticas adecuadas que promuevan los beneficios económicos y sociales de la industria turística. Los factores clave para el éxito de estas actividades conjuntas, serían establecer una estructura equilibrada con un papel claro para cada una de las partes, que permita contribuir a la aportación de recursos y una promoción conjunta de Portugal y España en mercados lejanos basada en la gestión de infraestructuras, estaciones de Alta Velocidad, Aeropuertos, a través del desarrollo de un plan de marketing estratégico y operacional de un concepto ibérico cuyos ejes centrales para el turista que

entra en Europa pivotaría sobre las ciudades de Madrid, Barcelona, Sevilla, Lisboa, Porto y Faro.

El objetivo de este trabajo es definir los retos de futuro, desde la problemática de la financiación de proyectos en el sector, analizar las ventajas de la cooperación público privada como instrumento de financiación en infraestructuras, y de fomento de las ventajas competitivas de un destino; modelo territorial, creación de productos, marketing, integración de valores culturales, sociales y locales. Nuestras hipótesis básicas están relacionadas con el alcance de las economías de escala en el diseño y desarrollo, en la planificación estratégica del destino, productos, imagen de marca y sistemas de comercialización, creación de oferta, y financiación de proyectos.

2. MARCO TEÓRICO Y CUESTIONES METODOLÓGICAS

Existen multitud de factores de orden económico, cultural, social, político y medioambiental que inciden sobre los flujos turísticos internacionales (Coshall, 2000: 218; Rosselló Nadal, et. al., 2004:330). En este caso, el financiero como factor determinante, está condicionado en España a la falta de información estadística desagregada para el sector, no existen datos disponibles, y es que la función de producción del turismo la integran las funciones de producción de otras actividades económicas que no ofrecen particulares problemas en su identificación y medida. Las fuentes documentales de apoyo en España, están dirigidas al impulso y fomento de políticas de las empresas (Consejo Estatal de Responsabilidad Social de las Empresas), realización de indicadores (Observatorio de la Sostenibilidad), encuesta de Movimientos Turísticos de los españoles (FAMILITUR), gasto turístico (EGATUR), movimientos turísticos (FRONTUR), a través del Instituto de Estudios Turísticos.

La encuesta anual de servicios del INE, permite el acceso a índices de precios hoteleros, ingresos, rentabilidad y sostenibilidad, y estructura de empresas hoteleras y de agencias de viajes, pero no de financiación. Un análisis completo del sector con fines de divulgación pedagógica, y con carácter global aparece en la obra de (Mochón, F., 2008), Economía y Turismo, en la que resulta relevante desde el enfoque de este trabajo, el capítulo de empresas turísticas, producción, costes, y beneficios.

El Banco de España elabora y publica las estadísticas relacionadas con sus funciones, y en este caso hemos utilizado a través del Boletín Estadístico, tanto para la financiación como para la aportación del sector a la Balanza de Pagos.

Si nos encontramos, con trabajos basados en análisis econométrico; de la demanda del turismo, considera como variables explicativas: la renta media individual, los precios del turismo, y el ahorro. Los modelos econométricos aplicados a la estimación de la demanda turística, tienen por objeto cuantificar relaciones entre variables en base a las leyes económicas que lo sustentan y según la naturaleza de cada fenómeno (Pulido, A.1989: 233), algunos autores desarrollaron modelos específicos aplicados al sector (Alcaide 1966). Determinados modelos empíricos ponen de manifiesto la importancia del conocimiento en el comportamiento del flujo de turistas y los gastos que realiza, y respaldan la utilización de modelos econométricos; (Archer,1987), (Crouch,1994), (Sheldon y Var, 1985), (Witt y Witt, 1994), (Frechtling, 1996) y (Eilat y Einav, 2004). Entre los estudios que estudian la demanda temporal del viaje para turistas de otras nacionalidades se encuentran los de (Alegre y Pou, 2007), (Gokovali, Bahar y Kozak, 2007) y (Fleischer y Pizam, 2002).

En relación a la importancia del turismo en la economía, en el caso de España, se puede afirmar que la investigación sobre el sector ha sido escasa y muy fragmentada (Véase Almagro 1979, 1982), y (Figuerola, 1985), a pesar de que en los últimos años, se han realizado aportaciones de mucho interés sobre el papel del sector como factor de desarrollo y crecimiento económico (Cortés-Jiménez 2007, y con Artis en el 2005).

La estructura económica-financiera y financiación del sector turístico es analizada por (Mora, A. Such, M.J., y Bote, V. 2000), el período analizado proporciona un panorama

ciertamente diferenciado del tradicional ya que otros intermediarios financieros están afrontando la financiación del sector, que nos ofrece peculiaridades subsectoriales y territoriales que merecen ser estudiadas. El análisis de la relación de la estructura económico-financiera con la eficiencia de las mayores empresas del sector turístico español, en este caso para el período 1995-1999, es investigado por (Blasco, A. y Moya, I. 2005), a través de análisis window con metodología DEA, plantea un método de análisis bietápico que permite determinar los factores financieros que tienen una capacidad de explicación estadísticamente significativa en el comportamiento eficientemente temporal de una empresa del sector turístico. Desde otra perspectiva, Carrillo, I, y Pulido, J.I. (2012), analizan la financiación de organismos financieros internacionales a proyectos del sector turístico.

Los efectos del desarrollo del sector turístico sobre la economía, aunque importante, no resulta tan socorrida, desde el punto de vista analítico, y se sustituye por estudios de carácter descriptivo que los publican organismos internacionales, nacionales y autonómicos, algunos trabajos de modelización en este ámbito se basan en (Balaguer y Cantavella, 2002) y (Gardella y Aguayo, 2002), que analizan el impacto que el turismo tiene sobre el crecimiento económico. El turismo no es una industria que se pueda aislar del resto de la realidad de las economías, el sector público influye significativamente en ella cuando realiza acciones en diferentes campos: medio ambiente, infraestructuras, fiscalidad, ordenamiento del territorio, transportes, etc^[3]

Este trabajo tiene como objetivo profundizar en el análisis de los factores financieros y de gestión de infraestructuras bajo el marco de acuerdos de colaboración público privada, que mejoren la competitividad de los proyectos de inversión en el sector, aunque el concepto de competitividad se ha utilizado básicamente en la investigación del sector industrial, diferentes autores han demostrado que no hay ningún obstáculo que impida aplicar esta teoría de la competitividad al sector servicios, véanse, entre otros, (Richardson, 1987), (Riddle, 1986) y (Gray, 1989). Sin embargo, resulta sorprendente, la escasez de investigaciones sobre competitividad en el sector servicios, a pesar de que la misma puede ser tan importante, e incluso más, que la competitividad industrial, (Porter, 1990), (Newall, 1992) y (Krugman, 1994).

En el ámbito de la investigación turística, este trabajo se centra en la competitividad de los destinos turísticos, a través de factores que propicien la creación e integración de productos con valor añadido. Esta línea de investigación se enmarca en la denominada teoría de la competitividad estructural, a partir de la cual se pretende explicar la capacidad de las empresas por una determinada serie de factores relacionados con el entorno económico general y con la política macroeconómica del gobierno, que acaban induciendo un resultado que es fruto de factores e interacciones complejas entre la empresa, la economía y el gobierno (Camisón, 1998, p. 425).

En este sentido, destaca la aportación del profesor Porter (1990) quien, en su modelo del diamante de la competitividad, relaciona el éxito de una empresa con una adecuada dotación de recursos (básicos y avanzados); una demanda sofisticada con la presencia de sectores afines y relacionados y con la estrategia, la estructura y la rivalidad de la empresa. En su estudio introduce la idea de cluster como un grupo a nivel geográfico de empresas e instituciones pertenecientes a un campo concreto unidas por rasgos comunes y complementarias entre sí.

El modelo de Porter, conocido en la literatura económica con el nombre de "diamante dinámico", considera cuatro grandes factores que pueden facilitar o impedir las ventajas competitivas de las empresas que operan en una nación determinada, y que son; las condiciones de los factores productivos, las condiciones de la demanda, las industrias complementarias y las estructuras (y estrategias) empresariales. El análisis de las empresas del sector turismo se hará pues en diferentes casos a través del estudio y de la organización de la industria, y esto requiere inicialmente la presentación de la cadena de valor del

^[3] La WWTC analiza el papel de los gobiernos en el sector, véase; WTTC (2003): *Blueprint for New Tourism*. Londres, y WTTC (2010): *Progress and Priorities 2009-10*.

turismo, en definitiva el análisis de las diferentes actividades en el tiempo que permiten la entrega del producto al consumidor, y posteriormente se centra en los agentes que apoyan la producción de servicios turísticos. Existen diferentes propuestas de la cadena de valor del turismo; (Poon, A. 1993), (Yilmaz y Bititci. U.S. 2006), (Ernani Lopes, 2006).

La literatura sobre competitividad de destinos turísticos es más reciente, y ofrece diferentes alternativas en materia de investigación, el concepto de cluster y producción local sustenta el análisis de casos especiales, de diferentes zonas y agrupaciones de empresas que en nuestro análisis consideramos eficientes. Competitividad y crecimiento se han convertido en dos cuestiones clave en el debate sobre el papel del turismo como instrumento de desarrollo económico, existe una relación directa y estadísticamente significativa entre ambas variables, una mayor competitividad turística favorece un mayor crecimiento de los destinos (Pulido, J.F., y Sánchez, M. 2010)^[4].

El concepto de cluster se utiliza para analizar la aglomeración de empresas e instituciones que en un espacio geográfico determinado se relacionan en base a la producción de bienes y servicios. En la actividad turística resulta muy útil para analizar el conjunto de empresas que prestan servicios en torno a la oferta turística, y la relación de éstas con las instituciones del sector público y privado.

3. LA FINANCIACIÓN DE PROYECTOS EN EL SECTOR: FACTORES DIFERENCIALES

Diferentes tipos de empresas operan en la industria del turismo para atraer y alojar al mayor número de turistas que llegan a la UE cada año. El "sector turístico" abarca, entre otras actividades, viajes organizados, alojamiento, oficinas de turismo locales, atracciones para los visitantes y actividades de transporte relacionadas con el turismo.

Hay pequeñas compañías que operan junto a grandes empresas multinacionales para atender a una amplia variedad de clientes. Además, las actividades privadas y públicas están, a menudo, entrelazadas. Esto convierte a la industria del turismo en una industria muy compleja, con una cadena de valor altamente fragmentada.

Las cuestiones que hacen a este sector especial (Ver estructura del sector en figura 1):

- Importancia del turismo como motor de transformación social y herramienta para favorecer el desarrollo económico.
- La relevancia económica del turismo a través de indicadores como la aportación de la actividad turística al PIB o al empleo.
- Complejidad a la hora de delimitar su actividad económica: producto turístico? Suma de diferentes productos y servicios.
- Relaciones con otros sectores (por ejemplo el industrial) que permitan que estos productos se comercialicen en el mercado.
- No es fácil, en algunos casos, la identificación de la empresa turística.
- Fragmentación desde la oferta; diferentes empresas tratan de proporcionar alguna parte del producto, mientras que desde la demanda existe una visión más global. Esta característica presenta riesgos desde la producción debido al teórico fallo de alguno de los agentes.

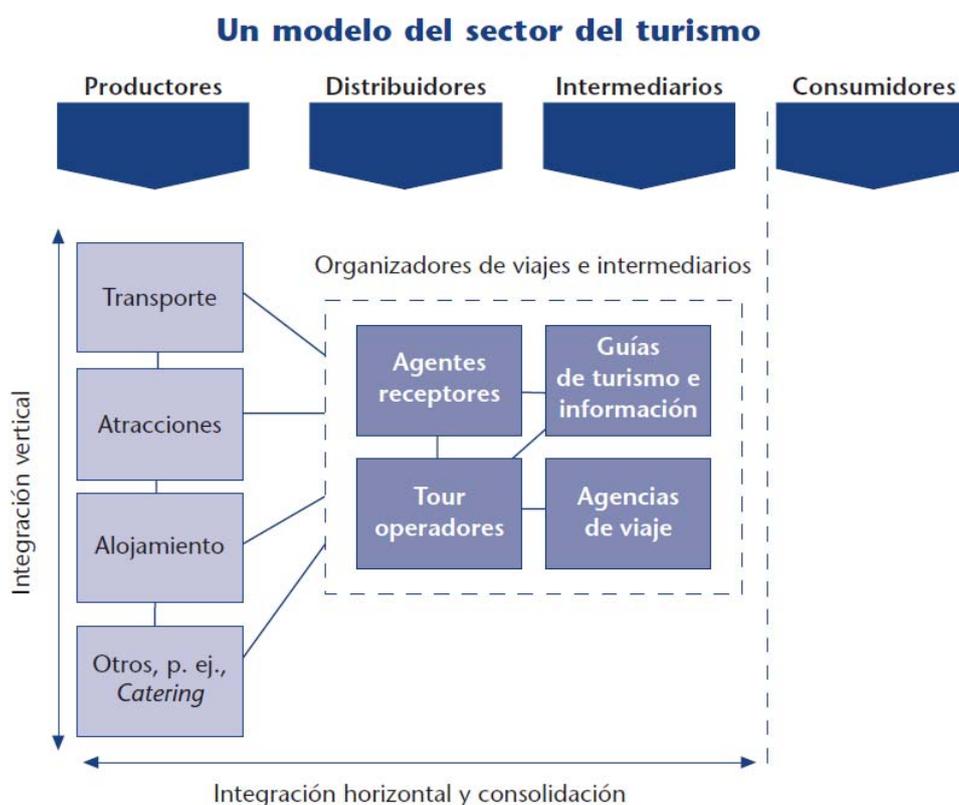
^[4] Véase XII Reunión de Economía Mundial. Santiago de Compostela, 26-28 de mayo de 2010. Trabajo de los autores citados, "Competitividad versus crecimiento en destinos turísticos. Un análisis mediante técnicas multivariantes."

Para el análisis de los cambios en los tipos de turistas, sus lugares de origen y destino, véase; Organización Mundial de Turismo (2013): cambio demográfico y turismo. Esta misma Organización, en el 2013, describe ejemplos de mejores prácticas y referencias que los destinos pueden utilizar para evaluar sus propios sistemas de desarrollo de productos.

- Tendencia general a la producción en tiempo real, participación activa del cliente. Desfase temporal entre el momento de la compra y el de consumo. Simultaneidad de producción y consumo.
- Naturaleza del producto asociado a su intangibilidad e imposibilidad de almacenamiento.
- Dificultad en el control de calidad de todo el proceso.
- La innovación en el sector tiene una clara dependencia de las infraestructuras de acceso a la zona: seguridad, salud, transporte. El desarrollo del sector y de los productos requiere un nivel de inversiones elevadas en infraestructura.

La financiación de origen crediticio es la principal fuente de financiación para la empresa turística. Aunque la contribución del sistema financiero al desarrollo turístico sigue siendo limitado: se considera (en banca) una actividad inestable e insegura, con una productividad baja y con dificultades de medición significativas.

Figura 1: ESTRUCTURA DEL SECTOR



Fuente: PricewaterhouseCoopers

Existen distintas características que diferencian la actividad de este sector con las del resto de la economía; tanto desde los mecanismos de oferta, como de demanda, diversidad de procesos productivos, asunción de riesgo e incertidumbre, desfases en el proceso de producción y en el período de maduración desde que comienza la ejecución del proyecto hasta que finaliza (largos con incidencia sobre la demanda y el ajuste de mercado), la proporcionalidad de costes fijos y costes variables, pero sobre todo resulta especialmente relevante en la financiación de la actividad; el elevado coste de los bienes inmobiliarios con

la correspondiente necesidad de financiación externa, lo que genera una dependencia muy importante del factor financiero en el sector^[5].

Se necesitan inversiones importantes desde el Activo No Corriente: bienes que permanecen en la empresa, por lo general, un período superior al año, sería el caso de los edificios y la maquinaria. Pero al mismo tiempo es necesaria la inversión desde el Activo Corriente: bienes y derechos que circulan por la empresa, existencias, materias primas, productos terminados, o dinero en caja.

Tal como estamos contemplando, en la coyuntura actual; una gran parte de los flujos de capital procede del sistema financiero, que utiliza los depósitos bancarios hacia el sector, o coordina la obtención de fuentes de financiación específicas para esta actividad económica. El resto de fondos se completa con recursos financieros que provienen del sector empresarial, agentes económicos que participan como inversores, compradores, o empresas de otros sectores productivos que destinan sus excedentes de capital para invertir en el sector y obtener su rentabilidad correspondiente, lo que provoca cierta dependencia de la actividad turística con los ciclos que afectan al resto de la economía, esta situación de dependencia financiera justifica en parte la situación actual; la recuperación económica pasará por la consolidación financiera y el desapalancamiento^[6].

El sector se ha mostrado muy vulnerable con la escasez de los recursos financieros. De esta forma se podría convertir en un freno para el desarrollo económico, aumentando el nivel de vulnerabilidad de otros sectores de la economía nacional. Es justo, en este escenario cuando es necesario movilizar reservas inherentes anteriormente desaprovechadas, recapacitar sobre los conceptos habituales y desarrollar estrategias progresivas para elevar la auto-protección del sector y de la economía en general ante una coyuntura adversa, y con un panorama reciente que se caracteriza por los aspectos siguientes:

La economía turística tiene una relación estrecha con el conjunto de la actividad económica, por lo que resulta muy relevante observar la coyuntura económica general, ya que repercute intensamente en la actividad turística, ver en cuadros 1 a 4 la evolución mensual del 2013 en cuanto a ingresos y pagos por turismo, saldo y tasa de cobertura del déficit comercial por el superávit de turismo y viajes. El papel de la actividad del sector en la economía nacional como elemento dinamizador y crecimiento económico a través de la capacidad de arrastre de las inversiones en el mismo es una característica de vital importancia, su aportación al PIB, número de trabajadores, y aportación a la Balanza de Pagos son argumentos significativos que corroboran dicha afirmación, la influencia del sector se puede analizar en (WTTC, 2012), en el informe *The Economic Advantages of Travel Tourism*.

El contexto tanto mundial como regional en el que se ha movido la economía española en el año 2012 no ha sido muy propicio para el crecimiento, lo que se ha traducido, tanto por los elementos externos, como por los internos en una continuación e intensificación del deterioro económico retomado en 2011.

A nivel interno en cuanto a la economía española, sufre en 2012 un importante deterioro, denotado por el negativo comportamiento de los principales indicadores económicos de crecimiento. La variables económicas relativas al mercado de trabajo evidencian un empeoramiento en dicho año, con un aumento del número de parados y de la tasa de paro y una pérdida de afiliados a la seguridad social.

El crecimiento del PIB se ha instalado en 2012 en tasas negativas de variación, que a lo largo del año no han logrado reducir su intensidad de descenso, poniendo de manifiesto un deterioro económico que no parece solventarse en el corto plazo. En el ejercicio actual,

[5] El output del turismo es estrictamente intangible, ya que se basa en subsectores turísticos como la hostelería, la restauración, el patrimonio histórico, etc.

[6] Véase (Bote, V, 2005): "Curso de financiación del Sector Turístico". Mc Graw-Hill. Analiza la importancia creciente que ha tenido el sector como motor de crecimiento de la economía española, y analiza como se ha producido la financiación del sector en España.

todo apunta a la finalización de la recesión, pero con un escenario en el que la recuperación será lenta, en este clima de progresiva estabilización, el consumo seguirá lastrado por el deterioro de la renta disponible. Es importante señalar que el dinamismo del sector exterior ha sido clave para esta reactivación del PIB, el superávit exterior se produce por el crecimiento acumulado de las exportaciones (7,4% entre enero y mayo), más pujante aún, el turismo con nuevos máximos históricos, tanto en entradas como en ingresos. En concreto, España recibió 26,1 millones de turistas internacionales durante el primer semestre, mientras que el gasto total desembolsado por este colectivo creció un 6,6%. Esta evolución permite aventurar que a finales del ejercicio se superarán los records de 58,5 millones de turistas y los 56.000 millones de euros en ingresos de 2008 y 2012, respectivamente.

Cuadro 1. BALANZA DE PAGOS. INGRESOS POR TURISMO 2013 (millones de euros)

	Ingresos	Tasa de variación interanual	Diferencia
Total	24.646,4	2,7	644,1
Enero 2013	2.647,9	-1,5	-40,3
Febrero 2013	2.276,4	0,9	21,4
Marzo 2013	2.869,9	6,3	170,1
Abril 2013	2.707,6	-1,4	-38,4
Mayo 2013	3.778,1	5,9	210,5
Junio 2013	4.567,1	3,7	163
Julio 2013	5.799,3	2,8	158

Fuente: Banco de España

Cuadro 2. BALANZA DE PAGOS. PAGOS POR TURISMO 2013 (millones de euros)

	Pagos	Tasa de Variación Interanual	Diferencia
Total	6.283	-1	-66,1
Enero 2013	743,2	-8	-64,2
Febrero 2013	819,1	-4,5	-38,2
Marzo 2013	821,8	1,7	13,5
Abril 2013	734,2	-12,4	-103,9
Mayo 2013	693,6	2,1	14,3
Junio 2013	1.159,8	3,3	37
Julio 2013	1.311,5	6,1	75,4

Fuente: Banco de España

Cuadro 3. SALDO POR TURISMO 2013 (millones de euros)

	Saldo	Tasa de Variación Interanual	Diferencia
Total	18.363,4	4	710,2
Enero 2013	1.904,8	1,3	23,9
Febrero 2013	1.457,3	4,3	59,6
Marzo 2013	2.048,1	8,3	156,5
Abril 2013	1.973,4	3,4	65,5
Mayo 2013	3.084,6	6,8	196,2
Junio 2013	3.407,4	3,8	125,9
Julio 2013	4.487,8	1,9	82,6

Fuente: Banco de España

Cuadro 4. TASA DE COBERTURA DEL DÉFICIT COMERCIAL POR EL SUPERÁVIT DE TURISMO Y VIAJES 2013

	Tasa de cobertura	Turismo y viajes	Balanza Comercial
Total	637,1	18.363,4	-2.882,2
Enero 2013	67,1	1.904,8	-2.838,0
Febrero 2013	275,4	1.457,3	529,2
Marzo 2013	234,1	2.048,1	875,0
Abril 2013	206,3	1.973,4	- 956,7
Mayo 2013	482,2	3.084,6	639,7
Junio 2013	3728,9	3.407,4	91,4
Julio 2013	2727,6	4.487,8	-164,5

Fuente: Banco de España

Desde el ámbito de la financiación, hay que resaltar el problema estadístico que supone la falta de datos agregados para el sector, lo que dificulta el estudio del factor financiero como factor determinante en la actividad turística, y de alguna forma condiciona trabajos de investigación en esta línea, en esta dirección el trabajo sobre la estructura económica-financiera y financiación del sector turístico es analizada por (Mora, A. Such, M.J., y Bote, V. 2000), se basa en información sobre créditos turísticos, Central de Información de Riesgos del Banco de España, pero no publicados.

Cuadro 5- TOTAL CREDITO A OTROS SECTORES RESIDENTES PARA FINANCIAR ACTIVIDADES PRODUCTIVAS (Millones de euros)

Total años	Total: Agricultura, ganadería, pesca, Industria y Construcción	Total: Servicios.
2005	604 061	377 867
2006	781 644	504 825
2007	943 087	622 818
2008	1 016 948	682 716
2009	991 363	685 602
2009 IV	991 363	685 602
2010 I	985 197	686 574
II	994 441	694 607
III	991 374	694 374
IV	985 157	695 134
2011 I	971 962	693 966
II	963 039	688 634
III	951 096	681 132
IV	944 058	680 483
2012 I	935 176	677 716
II	912 949	661 988
III	886 962	643 178
IV	799 610	572 067

2013 I	761 658	547 472
II	730 765	525 245

Fuente: Elaboración propia a través del Boletín Estadístico del Banco de España

En función de la información financiera agregada disponible, en este caso el detalle del crédito y los depósitos de las entidades de crédito, del Boletín Estadístico del Banco de España, se observa una mayor distribución del volumen de financiación a los sectores de agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca, industria, y construcción, al cierre de cada ejercicio que a la financiación del sector servicios como actividad, en este caso sería la suma de volúmenes financieros cuyo detalle de la actividad principal, estaría concentrada en comercio y reparaciones, hostelería, transporte, almacenamiento y comunicaciones, intermediación financiera (excepto entidades de crédito), actividades inmobiliarias y otros servicios.

En el cuadro número 6, se puede contemplar la evolución del total de créditos dudosos, en esta columna se agregaron los datos correspondientes a los sectores de servicios, agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca, industria, y construcción, al cierre de cada ejercicio. En cuanto a los datos de créditos dudosos del sector servicios corresponden a la financiación del sector como actividad, en este caso sería la suma de volúmenes financieros cuyo detalle de la actividad principal, estaría concentrada en comercio y reparaciones, hostelería, transporte, almacenamiento y comunicaciones, intermediación financiera (excepto entidades de crédito), actividades inmobiliarias y otros servicios.

Cuadro 6- TOTAL CREDITOS DUDOSOS A OTROS SECTORES RESIDENTES PARA FINANCIAR ACTIVIDADES PRODUCTIVAS (Millones de euros)

Total años	Total dudosos(todos los sectores incluido servicios)	Total: Servicios.
2005	5215	2941
2006	5269	2912
2007	6979	4157
2008	37923	26025
2009	61913	43837
2009 IV	61913	43837
2010 I	67266	47338
II	69312	49362
III	72334	51688
IV	79719	58133
2011 I	84480	62031
II	94345	70483
III	99562	74265
IV	109899	82568
2012 I	116963	87603
II	136067	102861
III	146866	111320
IV	128415	94924
2013 I	122052	90362
II	131763	96908

Fuente: Elaboración propia a través del Boletín Estadístico del Banco de España

Tal como se puede contemplar en la evolución de los datos, la contribución en términos generales del sector servicios al total de créditos dudosos de cada ejercicio es muy relevante en términos porcentuales.

Es necesario un marco con soluciones y/o medidas necesarias para reabrir la financiación, en este caso algunas líneas de actuación podrían ser las siguientes:

- Mejorar la eficiencia de vehículos de inversión. Revisión del régimen de Capital Riesgo que permita invertir en deuda de las PYMES, y no exclusivamente en capital.
- Reforma legal para obligar a los bancos a realizar preavisos a aquellas empresas cuyas líneas de crédito vayan a ser canceladas o reducidas, otorgando plazos de renegociación en función del impacto económico y social de las sociedades, y la importancia de la operación financiera en la actividad de la empresa. Mejorar los canales de financiación bancaria tradicional es vital para las empresas de todos los sectores.
- Descuento de facturas y Venta de deuda: nuevas vías. La reestructuración de la banca española ha provocado también una limitación de la financiación del capital circulante. Claro ejemplo serán las empresas que mantenían líneas de crédito con varias cajas, que han sufrido un recorte en la financiación.
- Mejorar la eficacia de las Sociedades de Garantía Recíproca.
- Reducir el consumo de capital de los bancos derivado de la financiación a Pymes, vinculando los requisitos de recursos propios que se exigen a las entidades financieras con el volumen de financiación otorgadas a las PYMES, con especial referencia a las de sectores que propician el crecimiento económico, como es el caso del turismo.
- Agilizar y potenciar el funcionamiento del Mercado Alternativo Bursátil (MAB), que en la actualidad está moviendo un número reducido de operaciones.
- Otro mecanismo de apoyo financiero a las pymes son los fondos de titulización de activos a pymes (FTPYME). Los FTPYME adquieren créditos (fundamentalmente, a pymes) originados por las EC que financian con la emisión de bonos negociables que colocan entre los inversores en los mercados.
- Desarrollo de un mercado alternativo de renta fija (MARF o MARFI), que será un nuevo segmento de negociación de valores de renta fija corporativa pensado para las pymes.
- Impulso y control de nuevas formas de financiación que ponen en contacto a las pequeñas y medianas empresas con necesidades de financiación y a los particulares con liquidez para prestar. Entre ambos se estructuran nuevas fórmulas de financiación e inversión (crowdlending).
- Impulsar la elaboración de información financiera sectorial, bases de datos que mejoren la cantidad y calidad de información disponible sobre la situación financiera de las empresas del sector, esto facilitaría la evaluación de la calidad crediticia de los prestamistas, ayudaría a la superación de "asimetrías de información".

4. COLABORACION PÚBLICO PRIVADA: RELEVANCIA PARA LA INDUSTRIA DEL TURISMO Y RETOS DE FUTURO

4.1. Ventajas y funciones de la colaboración. Diagnóstico y retos futuros

España y Portugal tienen una fuerte especialización turística y en el que, además, el turismo interno a pesar de que ha alcanzado un nivel de desarrollo considerable, está condicionado por la situación económica de ambos. La península Ibérica, necesita disponer de infraestructuras de comunicación (puertos, aeropuertos, red viaria y ferroviaria), y lo que es más importante en esta coyuntura, financiar la conservación de las mismas, para que no

supongan ningún cuello de botella y que, a ser posible, actúen incluso como incentivo para el aumento de los flujos turísticos.

De forma que las infraestructuras de comunicación en este territorio han alcanzado un nivel y una calidad que constituyen una de sus principales fortalezas, configurando parte del atractivo turístico nacional y sustentan en gran medida la competitividad turística de la península.

En una coyuntura donde la demanda de inversiones presenta una clara tendencia creciente y los recursos "tradicionales" exhiben claros signos de debilidad, parece lógico que las Administraciones Públicas, necesiten nuevos mecanismos para incrementar su capacidad de financiación.

Como consecuencia de la profundidad de la crisis económica actual y de sus graves efectos sobre el empleo, la caída de la demanda, y los fuertes recortes presupuestarios, los gobiernos tendrían que volver sus ojos hacia los programas de inversiones públicas, como instrumento clave en la lucha contra el desempleo, bajo un marco diferente, con un papel beligerante e interventor del sector público; con fórmulas de coordinación, y estructuración innovadoras, que en un escenario de ingresos públicos insuficientes, no ocasione distorsiones en la forma de financiación de los gastos; problemas de déficits.

El objetivo común es mantener un elevado nivel de inversiones públicas, compatible con el cumplimiento de las normas de estabilidad presupuestaria, y todo ello debido a las crecientes necesidades financieras que origina la promoción y la prestación de servicios turísticos: es necesario recurrir a la cofinanciación con el sector privado en una actividad que hasta no hace mucho tiempo era prácticamente en su totalidad de carácter y financiación pública.

Desde el sector privado son conscientes de que no puede existir un escenario de financiación a través de los presupuestos públicos, en una actividad en la que son directamente beneficiarios, y sobre el cual necesitan capacidad de gestión: la rentabilidad de su empresa está condicionada por el éxito o fracaso del destino turístico.

El partenariado de origen anglosajón, como fórmula o manera de entender el desarrollo desde la participación, a través del diálogo y la negociación entre diversos actores que establecen un programa de acciones conjuntas, se presenta como un instrumento positivo al servicio del turismo, adaptado las distintas sensibilidades de cada zona.

El objetivo de la colaboración tiene que ser la potenciación de sinergias entre los diferentes agentes que intervienen en la cadena de valor y los proveedores de bienes y servicios, de forma que se mejore la competitividad del destino, en los cuadros 7 y 8 describimos las ventajas de la colaboración y sus funciones respectivamente.

Cuadro 7. VENTAJAS DE LA COLABORACION PÚBLICO PRIVADA EN EL TURISMO

Alcance de economías de escala	Planificación estratégica del destino, definición de productos, creación de oferta, promoción de una imagen de marca, sistemas de comercialización, financiación de Proyectos.
Eficiencia financiera	Evita duplicidades de gasto y restricciones presupuestarias. Justifica aportación privada de fondos.
Economías externas positivas	Intercambio de conocimientos y experiencias
Mayor impacto del turismo sobre otros sectores	Implicación de otras empresas y agentes.

Fuente: Elaboración propia

Cuadro 8. FUNCIONES Y LINEAS DE ACTUACION

Funciones	Líneas actuación/cooperación
Comercial Estructuración del producto Soporte de agentes Capital humano Planificación territorial Urbanismo Logística	Planificación Análisis e investigación: empresas, estadísticas, precios, tendencias y previsiones. Desarrollo y mejora de nuevos productos Marketing y promoción Infraestructuras y servicios Formación

Fuente: Elaboración propia

Las ventajas de la cooperación público privada como instrumento de fomento de las ventajas competitivas de un destino como la península Ibérica, se basan en el alcance de economías de escala en el diseño y la puesta en marcha de actuaciones relacionadas con la planificación estratégica del destino, diseño y definición de productos, creación de oferta, imagen de marca, mejora en la comercialización, y ventajas en la financiación de proyectos.

La formación de la marca del destino turístico, innovación y creación de productos viables, y la integración con la inversión en infraestructuras desde todos los ámbitos presupuestarios, son ejes fundamentales de colaboración. Pero la colaboración tiene que extenderse a determinados campos que complementan las políticas turísticas: formación, urbanismo, adaptación de zonas. La innovación en el sector desde el enfoque del sujeto organizacional, es motivo de análisis en el trabajo de profesores de la Universidad de A Coruña (UDC); véase (Alvarez, A., Rego, G., Leira, J, Gamis, A, Carames, R, y Andrade M.J 2008).

El problema de financiación se agudiza a nivel territorial en ciudades con una elevada actividad turística, debido a problemas competenciales y a la escasez de recursos presupuestarios que tendrían que hacer frente a problemas específicos que se derivan de dicha actividad.

El núcleo del problema específico que se presenta a las finanzas de los municipios turísticos es el de tener que prestar servicios, en buena medida definidos como mínimos obligatorios por el marco legal, pero con elementos adicionales y diferenciales con respecto a un municipio "normal": Hay que tener en cuenta que estos servicios deben prestarse a una población de hecho, que a veces multiplica el de la población de derecho.

Los problemas de financiación están vinculados a las competencias de los ayuntamientos con flujo de turistas importante, y se pueden clasificar de la forma siguiente:

Servicios e infraestructuras básicas, aunque comunes al resto de municipios, tienen importancia en términos de competitividad de destino; ordenación del territorio y urbanismo, alumbrado, agua, saneamiento, limpieza, residuos, zonas verdes, vías públicas, seguridad ciudadana.

Servicios específicamente derivados del carácter turístico del municipio: promoción turística, señalización turística, información y atención al turista, protección y mantenimiento de los recursos turísticos y culturales (entorno natural, playas, paisaje urbano, patrimonio monumental).

Resto de servicios ordinarios, que van principalmente destinados a la población residente y tienen escasa o nula incidencia en la actividad turística, los servicios sociales, actividades y equipamientos culturales, de ocio y deportivos, mercados.

La estacionalidad, muy acusada en muchos municipios turísticos de costa o montaña (mucho menos en los destinos urbanos) introduce otro agravante, al tener que sobredimensionarse los equipamientos y servicios para atender las necesidades de la alta temporada o periodos punta, aunque estén infrautilizados en los "periodos valle".

Los gastos derivados de la prestación de servicios públicos directamente vinculados a la actividad turística, imprescindibles para asegurar la competitividad del destino turístico: promoción, información al turista, cuidado y mantenimiento de playas, patrimonio cultural, etc.

Parece evidente que la Colaboración Público Privada se presenta como necesaria a nivel local, nivel donde se pueden observar claramente los resultados de determinadas decisiones y políticas relacionadas con el turismo. Todo ello ha propiciado, especialmente en la última década, abundantes iniciativas en forma de programas de colaboración, tanto de carácter puntual para una acción, programa o proyecto concreto, o bien de carácter permanente, con la creación de órganos o Entes mixtos de gestión (Consortios, Empresas mixtas, etc.), con el objetivo de mejorar la promoción y gestión de los municipios turísticos basados en el principio de coparticipación y cofinanciación, en el cuadro 9 se pueden contemplar distintas fórmulas de asociación para fomentar la actividad turística.

Cuadro 9. DIFERENTES MODELOS DE COLABORACIÓN

Asociación público privada	Lisboa (Associacao de Turismo)	Promoción como destino (vacaciones y congresos)
Integrado en la Administración	Málaga	De un modelo tradicional a uno mixto avanzado
Organismo autónomo municipal	Elche	Gestión de equipamientos como soporte al turismo
Consortio	Plazaola (Navarra)	Destino de ,montaña
Sociedad Mercantil	Gijón (Sociedad mixta)	Creación de destino ante crisis industrial
Fundación	Valencia	Ejemplo de éxito Fundación
Asociación civil	La Garrotxa	Espacios naturales, turismo sostenible
Modelo especializado * Ente mixto	Londres (Visit London)	Gestión del producto/y destino
Consultivo *	Pamplona, Santiago de Compostela	Dependencia pública y presentación privada de propuestas
Minoritario	Tenerife	Ejemplo de creación de sinergias
Paritario	Valladolid	Fórmula para circunstancias concretas
Mayoritario	Berlin	Modelo de gestión privado y generación de recursos
Modelo de organización matricial o por productos	Amsterdam	Holding de empresas de servicios
Modelo de gestión corporativo	Copenhage	Wonderful Copenhagen (WOCO) un modelo "corporativo" de Gestión
Consortio	Barcelona	Destino y gestión. Modelo de referencia
Oficina de Turismo y	Paris	Estructura al servicio de

Congresos		empresas asociadas
-----------	--	--------------------

Fuente: Elaboración propia

La mejora competitiva de las ciudades en relación con un turismo urbano y de calidad, suele estar vinculada a las iniciativas y desarrollo de organismos locales de planificación y gestión turística (Antón, S. 2011).

Lo que se percibe con cierta claridad es que los presupuestos públicos no van a poder cubrir todas las necesidades futuras, la colaboración tiene que ser el resultado de analizar de forma colectiva la relación entre gasto público, servicios de calidad, beneficio privado-social, e impuestos.

En este sentido es necesario realizar una reflexión sobre la situación real y retos futuros del sector, cuestión que reflejamos en el cuadro 10 a través de un análisis DAFO.

Cuadro 10. ANALISIS DAFO SECTOR TURISMO

<p>Debilidades: Deterioro de la marca país Elevado peso del turismo de sol y playa (destinos maduros/competencia vía precios) Reducción de precios con erosión de rentabilidades Dificultad de reinversión y modernización de establecimientos Estacionalidad elevada Reducido desarrollo de segmentos como el turismo urbano, cultural, de congresos. Alta concentración de la demanda en pocos países (Alemania, Reino Unido y Francia).</p>	<p>Fortalezas: Alta notoriedad de la marca Elevada fidelización de los mercados europeos Presencia creciente de turistas procedentes de países emergentes Excelente patrimonio cultural y natural que permite el desarrollo de nuevos segmentos. Buena conectividad (redes de transporte aéreo y terrestre) Servicios públicos de calidad y alto nivel de seguridad ciudadana</p>
<p>Amenazas: Crisis económica en UE, principal mercado emisor Creciente competencia de los países del arco mediterráneo Falta de financiación para la conservación y gestión de infraestructuras</p>	<p>Oportunidades: Creciente consumo por parte de los países emergentes. Desarrollo de nuevos segmentos o productos con atributos ligados a la calidad Envejecimiento de la población de los principales países emisores, turismo de bienestar, salud. Uso de nuevas tecnologías tanto en la comercialización como en la gestión.</p>

Fuente: Elaboración propia

Con este diagnóstico como base, y con el fin de lograr un incremento mayor de la actividad turística y rentabilidad, que permita la generación de empleo de calidad, los retos estratégicos del sector, a través de la colaboración público privada, se resumirían de la forma siguiente:

- Mejorar la oferta con renovación de destinos, y modernización de los tradicionales.
- Diversificación desde la demanda, tipología de clientes y mercados emisores
- Fomentar la desestacionalización (promoción de nuevos productos).

Las Administraciones tratan de dar respuesta a las necesidades manifestadas por el sector turístico a través de Planes Nacionales, en el caso de España el Plan Nacional e Integral de Turismo (2012-2015) aprobado en junio de 2012, se estructura en seis ejes: Fuerza de la marca España, orientación al cliente, ofertas y destinos, alineamiento Público-Privado, conocimiento, talento y emprendeduría.

El alineamiento Público-Privado, se articula en 6 medidas:

- Análisis de impacto de toda propuesta normativa en el sector turístico.
- Impulso a la Unidad de Mercado.
- Modificación de la legislación que afecta al turismo.
- Entrada del sector privado en el ámbito de decisión y financiación de Turespaña.
- Apoyo a la internacionalización de las empresas turísticas españolas.
- Ventanilla única para empresas y emprendedores innovadores.

El éxito de estos planes dependerán de la implicación de todos los agentes relevantes del sector; Gobierno central, CCAA, empresas privadas.

Las acciones públicas tienen que contemplar dos aspectos fundamentales; calidad y desarrollo sostenible; esto exige una serie de principios básicos para abordar estos retos:

- Adoptar un enfoque global e integrado
- Planificar a largo plazo.
- Lograr un ritmo de desarrollo adecuado.
- Involucrar a las partes interesadas.
- Reflejar el impacto en los costes.
- Establecer límites y respetarlos.
- Minimizar y gestionar los riesgos.
- Llevar a cabo un seguimiento continuo.

4.2. Turismo e infraestructura: visión integradora y nuevos mecanismos financieros

La actividad inversora del sector público en el sector de construcción resulta de una enorme trascendencia, tanto a nivel cuantitativo como cualitativo, e incide de forma directa sobre el turismo. La incidencia de estas inversiones sobre la actividad económica reviste una importancia singular por su contribución a la creación de empleo y por su efecto impulsor sobre la inversión privada a la que sirve de estímulo e incentivo, y es especialmente significativa sobre el turismo que utiliza las infraestructuras como base de desarrollo.

La coyuntura de estos últimos años, en la que se ha podido apreciar una vez más el perfil decreciente de las tasas de variación de la inversión pública, plantea un interrogante más amplio. En una perspectiva de esfuerzo permanente de contención del gasto público, con un peso estable del mismo en el PIB, como la que parece definir el horizonte de momento actual. En este sentido, y como argumento claro sobre esta cuestión, los cuadros siguientes contienen cifras significativas, y en ellos, se pueden contemplar los datos de licitación oficial por agente contratante, en nuestra economía, y se observa la disminución alarmante de dichas cifras. Los entes territoriales pasan de un volumen de licitación de obra pública de 23.481.847.000 euros, en el ejercicio 2009, a 17.349.048.000 euros, en el ejercicio 2010, y 6.492.235 en el año 2011, mientras que estas cifras a nivel de datos estatales, son las siguientes: 11.674.305.000 euros, en el 2009 a 4.500.729 euros en el ejercicio 2010, y 4.200.425 en el ejercicio 2011.

Cuadro 11. LICITACIÓN OFICIAL POR AGENTE CONTRATANTE. ENTES TERRITORIALES. TOTAL CONSTRUCCIÓN

(Unidad: miles de euros)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Comunidades Autónomas	11.178.122	16.095.723	12.779.054	13.426.455	10.530.980	8.568.825	3.334.332
Diputaciones	1.413.252	2.116.434	1.348.233	1.336.304	1.369.264	1.046.912	806253
Cabildo y Consejos insulares	252.911	234.553	166.059	140.154	283.085	398.442	112637
Ayuntamientos	9.466.370	9.824.506	6.554.572	5.774.348	11.298.518	7.334.869	2239013
Presupuesto medio	1.083	1.150	1.139	1.437	1.041	952	874
Total	22.310.654	28.271.216	20.847.918	20.677.261	23.481.847	17.349.048	6492235

Fuente: Elaboración propia a partir de "Licitación Oficial de Construcción. Ministerio de Fomento".

Cuadro 12. LICITACIÓN OFICIAL POR AGENTE CONTRATANTE. ESTADO. TOTAL CONSTRUCCIÓN

(Unidad: miles de euros)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Fomento	9.285.340	11.282.432	12.723.294	15.446.282	9.379.239	3.346.084	4168300
Medio Ambiente	956.080	3.220.248	2.125.018	1.134.319	1.047.094	758.008	381600
Educación	5.121	4.610	10.761	1.600	19.198	9.924	7700
Resto	789.644	1.147.095	1.585.079	1.153.785	1.228.744	386.714	526300
Presupuesto medio	4.156	5.232	3.844	6.013	3.504	2.125	1824
Total	11.036.185	15.654.385	16.444.151	17.735.987	11.674.305	4.500.729	4200425

Fuente: Elaboración propia a partir de "Licitación Oficial de Construcción. Ministerio de Fomento".

Cuadro 13. LICITACION OFICIAL POR TIPOLOGIA DE OBRA

Tipo de obra	Promedio 2007-2011	2009	2010	2011	Variación 2011/2010 (%)
Edificación	8.537,2	10.164,6	8.068,0	3.507,9	-56,5
Ingeniería civil	20.387,5	25.155,8	13.747,3	8.152,9	-40,7
Infraestructura ferroviaria	6.287,1	9.498,9	3.300,9	3.217,1	-2,5
Carreteras y vías urbanas	7.321,3	7.701,1	5.146,9	2.286,7	-55,6
Infraestructura aeroportuaria	327,7	162,1	196,9	123,2	-37,4
Puertos y canales de navegación	683,0	562,8	536,6	286,8	-46,5
Encauzamiento y defensa	396,0	503,1	157,1	140,9	-10,3
Obras de regadío	419,6	417,9	298,8	100,8	-66,3
Centrales energía eléctrica	70,8	48,1	42,5	23,1	-45,6
Abastecimiento	1.183,8	1.224,6	1.050,1	536,1	-48,9
	1.016,1	1.239,8	972,3	469,9	-51,7

agua potable	229,1	245,1	157,4	363,6	131,0
Saneamientos	599,0	1.177,8	701,8	123,0	-82,5
Inst. de telecomunicaciones	1.207,3	1.254,6	696,5	273,7	-60,7
Instalaciones deportivas	646,7	1.119,9	489,5	208,0	-57,5
Urbanizaciones	28.924,7	35.320,4	21.815,3	11.660,8	-46,5
Otras obras ingeniería civil					
Total					

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Licitación Oficial de Construcción 2011. Series Estadísticas.

Más ilustrativo resulta el cuadro 13, en el que se puede observar que las únicas obras con crecimiento con el volumen licitado han sido; instalaciones de comunicaciones (131 por ciento). El resto de tipologías experimentan fuertes disminuciones.

La financiación de infraestructuras cobra un protagonismo notable, sobre todo en coyunturas económicas como la actual, es necesario analizar los diferentes niveles de administración existentes, en relación a la provisión de obra pública, así como la renovación, e innovación de los principales instrumentos y mecanismos de los que se valen dichas administraciones para garantizar los niveles mínimos, y necesarios de inversión; al igual que en otros muchos países desarrollados, a las importantes necesidades de nuevos proyectos de inversión, hay que añadir las crecientes necesidades de conservación derivadas durante ejercicios anteriores que han ido configurando un patrimonio a nivel de obra pública.

En ese sentido, algunas modalidades de financiación utilizadas, con el fin de cumplir los requisitos de endeudamiento son, por un lado; las operaciones de contratación de infraestructuras según el denominado modelo alemán (abono total del precio), y por otro las operaciones de contratación de infraestructuras por medio de organismos autónomos. En las primeras el reconocimiento de los compromisos financieros del gobierno se contabiliza una vez finalizada la obra, con lo que logra retrasar el momento en el que aparece en las cuentas públicas el gasto y el déficit asociado al mismo, pero existe un compromiso del sector público al contratar la obra de adquisición y pago de la misma, por lo que son necesarios nuevos mecanismos de financiación.

Por su parte, en la segundas, en las operaciones de contratación de infraestructuras por medio de organismos autónomos (como pueden ser las universidades) o sociedades públicas (Arpegio, en la Comunidad de Madrid y GISA en Cataluña, por ejemplo), éstas se endeudan para invertir, pero con el compromiso del gobierno de hacerse cargo de las obligaciones de pago correspondientes. De este modo, se logra mantener durante un tiempo una serie de compromisos financieros en el terreno extra presupuestario y se reduce el monto de las cifras de déficit y endeudamiento computables. Es obvio que desplazar temporalmente, de una u otra forma, el reconocimiento de las obligaciones financieras no altera la sustancia del problema sobre quién financia en última instancia; bastaría la modificación de los criterios contables, o de convergencia y límite del gasto, para que dichos procedimientos no tuvieran más relevancia que la puramente instrumental.

En este sentido, sería necesaria una estrategia de coordinación a nivel ministerial, con participación del ámbito autonómico y local, con objetivo de promover mecanismos, nuevos instrumentos financieros, mediante los cuales los fondos públicos se ponen a disposición de agentes estructuradores, de modo que se puedan reciclar, así como sistemas para apalancar financiación adicional, los aspectos más importantes serían los siguientes:

Una visión de la infraestructura como inversión, como generadoras de empleo, y que aporten las bases de la prosperidad a futuras generaciones. Se necesita una visión global, sobre las mejoras en infraestructuras que apoyen la viabilidad de las áreas metropolitanas

que concentran cada vez más actividad económica e impulsan el crecimiento⁷. En el caso del turismo: creación e innovación de productos, y formación de marca integrada a la inversión en infraestructuras son ejes fundamentales.

Inversión selectiva en infraestructuras, y/o prioridad de inversiones en conservación, con criterios, y objetivos claros de eficiencia: repercusión en el tejido empresarial, pymes generadoras de empleo y la innovación. Desde una visión de no solapamiento, e infrutilización de la obra pública en el futuro, complementariedad y racionalización de este tipo de inversiones. En definitiva una inversión en infraestructura integradora, con protección al medio ambiente, y aprovechamiento del suelo.

Desarrollo de instrumentos financieros innovadores, que implique la sustitución de inversión pública por financiación reembolsable, con mecanismos de coordinación, cuyo objetivo es la integración de acciones/proyectos desde el ámbito nacional, regional, local, y desde una perspectiva de cofinanciación de los Fondos Estructurales, y del BEI.

En este caso las cifras de los instrumentos financieros de la UE, son una buena referencia de actuación, y un marco que hay que tener en cuenta, sus ejes principales son los siguientes:

Presupuesto disponible

La financiación de la política regional y de cohesión durante el periodo 2007-13 asciende a 347.000 millones de € (35,7% del presupuesto total de la UE para ese periodo) o algo más de 49.000 millones de € al año. Todos los programas de la política de cohesión están cofinanciados por los Estados miembros, que aportan una financiación total disponible de casi 700.000 millones de €.

Cantidad por fondo

- Fondo Europeo de Desarrollo Regional (**FEDER**) - **201.000 millones de €**
- Fondo Social Europeo (**FSE**) - **76.000 millones de €**
- Fondo de Cohesión **70.000 millones de €****Cantidad por objetivo**
- Objetivo de convergencia **283.000 millones de €**
- Objetivo de competitividad y empleo **55.000 millones de €**
- Cooperación territorial europea **9.000 millones de €**

La asignación a cada Estado miembro se contempla en el cuadro 14, en el se muestran las cantidades que se ha asignado a cada Estado miembro en los Programas operativos acordados al comienzo del periodo de financiación actual (2007-2013). También incluye la cantidad reservada para la cooperación territorial europea.

Estas son las cifras combinadas del Fondo de Desarrollo Regional Europeo, el Fondo de Cohesión y el Fondo Social Europeo

Cuadro 14. CANTIDAD ASIGNADA POR CADA ESTADO MIEMBRO

PAIS	CANTIDAD
Polonia	67185549244
España	34657733981
Italia	27957849976
República Checa	26526375721

⁷ Se examinan las tendencias globales de infraestructuras, y por primera vez aborda el tema del agua en USA, D. Miller, J; URBAN LAND INSTITUTE y ERNST&YOUNG: Infraestructuras 2010: necesidades de inversión Ed. URBAN LAND INSTITUTE. WASHINGTON D,C. (2010).

Alemania	25488616290
Hungría	24921148600
Portugal	21411560512
Grecia	20210261445
Rumanía	19213036712
Francia	13449221051
Slovaquia	11498331484
Reino Unido	9890937463
Lituania	6775492823
Bulgaria	6673628244
Letonia	4530447634
Slovenia	4101048636
Estonia	3403459881
Bélgica	2063500766
Países Bajos	1660002737
Suecia	1626091888
Finlandia	1595966044
Austria	1204478581
Malta	840123051
Irlanda	750724742
Chipre	612434992
Dinamarca	509577239
Luxemburgo	50487332
Cooperación Territorial Europea	7901894227

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Comisión Europea

La estructuración financiera permite apalancar el capital privado, aumentando el volumen de financiación de los proyectos y recuperar los fondos públicos en su totalidad o en parte. Este capital podrá reutilizarse en nuevos proyectos de apoyo a las empresas del sector construcción. Si analizamos los datos sobre prioridades por tema, los aplicados al turismo ascienden a 6.072.757.921 euros, para los tres fondos.

Pero no solamente tenemos que analizar el impacto financiero, la Comisión Europea, desde el ámbito de la empresa e industria, establece principios y agendas encaminadas a la sostenibilidad del sector a largo plazo, con el objetivo de lograr un turismo europeo sostenible y competitivo, que preserve los recursos naturales y culturales, reduzca el carácter estacional de la demanda, promueva el bienestar de la comunidad local, y mejore la calidad del empleo en el sector (véase; COM (2007) 621 final).

Préstamos bonificados, garantías y contragarantías, similares a los utilizados en el ámbito de la financiación de PYMES, para mejorar su acceso a la financiación.

Potenciación de capital riesgo, en este caso la inversión pública se realizaría directamente en fondos de capital riesgo, nacionales o regionales, con capital mixto, público y privado (empresas del sector construcción, etc).

En el sector financiero, hay que encontrar nuevas fórmulas de financiación, con objeto de compensar la delicada situación del sector financiero (la fórmula de financiación a través de préstamos está agotada), su papel es clave, por ejemplo en el ámbito de las titulaciones, en este caso, el banco financiaría a la concesionaria mediante un préstamo con estructura de Project Finance, titula la operación, y cede la cartera a un fondo o empresa que emite pagarés que serán vendidos a inversores.

Consultoría y asistencia técnica, con visión global e independiente, sobre este tipo de inversiones, y que sirva de apoyo desde el Project Finance., como instrumento utilizado por el sector bancario para financiar proyectos de infraestructura bajo el régimen de concesiones. En definitiva se diseña una estructura mediante la cual el propio negocio asume la deuda con los Cash Flows que genera dicho proyecto.

Tenemos que reflexionar sobre una cuestión fundamental; la vía más probable de financiación en el futuro pasa por conseguir más ingresos mediante la subida de las tasas de los contribuyentes y la creación de nuevos modelos vinculados directamente a la inversión en sistemas de infraestructuras, en lugar de depender de impuestos generales que distorsionan y ocultan los costes. En este sentido, un mayor número de asociaciones público-privadas puede contribuir a financiar el desarrollo de infraestructura.

5. CLAVES PARA UNA INFRAESTRUCTURA CON FINANCIACION PRIVADA

5.1 Colaboración Público-Privada e Infraestructuras; cuestiones conceptuales

Se puede afirmar que las infraestructuras son parte del capital global de una economía; benefician a todos, es difícil imputar su coste, presentan características de los bienes públicos, y en su provisión pública el sector público tiene un papel relevante. Cuando no es suministrada por el mercado, las decisiones políticas juegan un papel fundamental en su provisión.

Los tipos de infraestructura se concentran en la económica y la social: la primera apoya directamente las actividades productivas, y la segunda vincula de forma directa el bienestar del consumidor e indirectamente las actividades productivas.

Tradicionalmente en España y en otros países las obras públicas se han financiado con el dinero del presupuesto, han sido construidas, gestionadas, diseñadas, financiadas y explotadas por el sector público y ha sido éste, el que ha hecho frente a los compromisos de pago provocados por las infraestructuras con el dinero de los impuestos y con cargo a las emisiones de deuda.

Este modelo de financiación presupuestaria, entra en crisis por dos causas fundamentales. La primera de ellas es la progresiva apertura, desde el punto de vista internacional, a la participación del sector privado en las infraestructuras como algo más que un mero ejecutor de obras. Cada vez son más frecuentes los ejemplos tanto en Europa, en Latinoamérica y en Asia en los que el sector privado interviene en el diseño, financiación, gestión y explotación de infraestructuras. Todo esto demuestra que la iniciativa privada puede participar no sólo en la construcción, sino también en la gestión, y puede hacerlo en la financiación^[8].

En segundo lugar, existe otra causa que actúa conjuntamente con la anterior, y es la escasez de fondos públicos y las fuertes limitaciones al endeudamiento de las Administraciones Públicas, cuestión esta de especial relevancia en la coyuntura actual.

^[8] Un resumen de proyectos de CCP, cofinanciados por Fondos Estructurales, Fondos de Cohesión, ISPAS, y BEI, se puede contemplar en; PRICEWATERHOUSE COOPERS;" Delivering the PPP promise, 2005.

No sabemos cuál de las dos causas es más importante, y el posible nexo entre ambas, pero lo que sí parece una realidad es que se necesita profundizar, y avanzar en un nuevo marco en cuanto a métodos que pueden ser más equitativos y eficaces que el puramente presupuestario en el reparto de las cargas. Las nuevas técnicas de financiación de proyectos, en los que normalmente se cuenta con la garantía de los flujos que genera el proyecto financiado, y se decide la asignación de riesgos, al no existir activos susceptibles de realización final o garantías ajenas al proyecto mismo, juegan un papel central en el desarrollo de este nuevo marco financiero. Incluso, en esta dirección se podrían rediseñar mecanismos de financiación pública para infraestructuras bajo el marco de bonos sobre ingresos, dirigidos exclusivamente a aquellos proyectos de obras públicas que generan un flujo de fondos a través de mecanismos de explotación, independientemente de quién gestione la misma, lo que propiciaría un doble papel del sector privado, siempre que actuará como inversor de dichos bonos, y como partícipe de la explotación en el porcentaje regulado.

Es necesario determinar la cantidad óptima de infraestructuras que el sector público debe proveer, y analizar los conceptos de financiación pública, gratuidad de los servicios prestados, privatización y regulación.

El término Colaboración Público-Privada (CPP) es de uso generalizado desde la última década del siglo XX, a pesar de que no existe una definición de aceptación común, ni tampoco un modelo único de CPP, y cubre una serie de diferentes estructuras en que el sector privado hace entrega de un proyecto o servicio público. Los proyectos de "utilities" y los de transporte basados en concesiones hace años que existen en los Estados miembros de la UE, especialmente en Francia, Italia y España, con ingresos derivados de los pagos hechos por los usuarios finales (como es el caso de los peajes de las autopistas). Las Iniciativas para la Inversión Privada – "Private Finance Initiatives" (PFI) – del Reino Unido ampliaron este concepto a un abanico más amplio de infraestructuras públicas y lo combinaron con la introducción de servicios que pagaba el sector público, y no los usuarios finales. Ahora el uso de la CPP se ha extendido a la mayoría de los Estados miembros de la UE y dependiendo del país y de la política del momento, el término puede abrazar distintos modelos. Se incluyen desde contratos de gestión relativamente a corto plazo (con poco o ningún gasto de capital) a contratos de concesión (que pueden comportar el diseño y la construcción de activos de una inversión sustancial junto con la provisión de una serie de servicios y la financiación de toda la construcción y de su funcionamiento), pasando por "joint ventures" y privatizaciones parciales con una propiedad compartida entre el sector público y el privado. Este tipo de acuerdos de colaboración ofrecen a los inversores rendimientos estables en escenarios de largo plazo, con un factor de riesgo razonable, relativamente bajo con el volumen de inversión efectuado.

Al objeto de cubrir la creciente distancia que se abre entre la infraestructura necesaria y los recursos disponibles, y para garantizar que esa infraestructura se construye, y se conserva con la máxima eficiencia y los menores costes posibles, lo que debemos preguntarnos es: ¿cuál es la mejor manera de hacer esa inversión con unos costes razonables y de un modo eficiente? Es en ese contexto, en el que las fórmulas de colaboración público-privada (CPP) son una posibilidad que va ganando visibilidad para las contrataciones del sector público en Europa en general, y en España de forma particular.

La CPP es sólo una de tantas opciones para la dotación de infraestructuras. Es necesario considerar si un proyecto es adecuado para la estructura de una CPP y si se cuenta con un apoyo político lo bastante sólido para decidirse por una solución de este tipo. La principal razón para optar por la CPP es que cuando el proyecto es adecuado, se puede sacar más partido al dinero invertido que las otras alternativas. Todos los argumentos a favor o en contra de las fórmulas CPP deben contraponerse a este punto primordial.

La diferencia básica entre una CPP y una contrata tradicional es que con la CPP los rendimientos del sector privado van ligados a los resultados de los servicios y al rendimiento

de los activos a lo largo de su vida útil. El socio privado no sólo es responsable de entregar los activos, también debe encargarse de la gestión del proyecto general y de su implementación, y debe garantizar un correcto funcionamiento durante varios años. El plazo para los pagos del sector público al sector privado por los activos y servicios entregados, pues, no tiene nada que ver con la contratación tradicional, en la que los costes de capital y de explotación los paga el sector público, que asume el riesgo de los costes imprevistos, del retraso en la entrega, y sobrecostes de operación.

Desde la década de los 90, del siglo pasado, estos esquemas de colaboración Público-Privada, propician un marco financiero de colaboración para la financiación de infraestructuras, con el objetivo de lograr una mayor calidad y un coste más racional en los servicios públicos, con las premisas siguientes: proyectos necesarios, económica y técnicamente viables, asignación de riesgos eficiente, y control de endeudamiento a nivel presupuestario. En España, este tipo de iniciativas se han desarrollado a nivel institucional y legal; Ley 13/1995, de 18 de Mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas. (Vigente hasta el 22 de junio de 2000), la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del Contrato de Concesión de Obras Públicas, ha apostado decididamente por la intervención de los particulares en este ámbito, no sólo en los sectores tradicionalmente reservados al sector privado, esto es, la construcción, explotación y financiación de la obra pública, sino también en su propia iniciativa, concepción y diseño, La Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público. Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público.

Parece muy aconsejable, potenciar acuerdos por esta vía, ya que el marco actual se caracteriza por las reducciones de déficits presupuestarios, esto no implica o al menos no tiene que estar condicionado exclusivamente por la capacidad de inversión de los operadores privados, y no tanto su capacidad de gestión. En este tipo de acuerdos se imponen estrategias a largo plazo, siempre necesarias para que no fluctúen en función de las limitaciones financieras de las administraciones. Las ventajas y retos de esta modalidad, las podemos contemplar, a modo de síntesis, en el cuadro siguiente:

CUADRO15. LAS VENTAJAS Y RETOS DE LA COOPERACIÓN PUBLICO PRIVADA (CPP)

Ventajas	Retos
Hacen que los proyectos estén más a nuestro alcance.	¿Se cuenta con la suficiente experiencia en el sector privado para garantizar las CPP?
Maximizan el uso de las capacidades del sector privado.	¿El sector público tiene la capacidad suficiente y las habilidades adecuadas para adoptar las CPP?
Transfieren al sector privado el riesgo de costes durante la duración del contrato.	No siempre es posible transferir los riesgos de costes durante el ciclo de vida de la infraestructura.
Asignan los riesgos a la parte que mejor puede gestionarlos o absorberlos.	Las CPP no logran una transferencia de riesgos completa.
Ofrecen seguridad presupuestaria.	Las CPP implican una pérdida de control de gestión por parte del sector público.
Fuerzan al sector público a centrarse en resultados y beneficios.	Los contratos de CPP pueden ser largos y costosos.
Aseguran la calidad del servicio durante la vigencia de la CPP.	El sector privado acusa un coste de financiación más elevado.
Permiten que el sector público sólo pague cuando el servicio está terminado y entregado.	Las CPP son estructuras relativamente inflexibles a largo plazo
Fomentan el desarrollo de habilidades especializadas, como la aceptación	

<p>de los costes durante el ciclo de vida de la infraestructura en cuestión. Permiten la inyección de capital del sector privado. Pueden hacer que las transacciones no queden reflejadas en su totalidad en la contabilidad pública.</p>	
---	--

Fuente: Elaboración propia a partir de Guía del análisis Costes-Beneficios para proyectos de inversión, Comisión Europea.

5.2. Requisitos y criterios

En todo caso, para que haya una entrada de financiación privada se requieren varias condiciones; debe haber un marco regulatorio creíble y estable, ya que los financieros tienen por función analizar riesgos y si cuando analizas percibes un riesgo regulatorio-particularmente frecuente en materia de tarifas- lo más lógico es aconsejar la no realización de la inversión, tanto en el proyecto de forma directa, como a través de instrumentos de participación vía financiación, como sería el caso de los bonos vinculados a dichos proyectos. El riesgo regulatorio debe estar minimizado y eso sólo se consigue cuando las reglas de juego no cambian. Esto es difícil en muchas ocasiones ya que normalmente el sector público quiere tener cierta libertad para poder cambiar el marco regulador cuando lo crea oportuno, lo cual exige el reconocimiento previo de compensaciones.

Para fomentar la colaboración entre el sector público y el sector privado en la financiación de obras públicas, siempre hay que dar unos pasos previos; valoración cuidadosa en cuanto a la capacidad del proyecto para generar recursos futuros en relación siempre con los costes y explotación, ante el proyecto de inversión, hay que cuestionarse ¿de dónde y cómo viene el dinero?, y a partir de aquí se intenta analizar el grado de seguridad o consistencia de los flujos en términos de valores actuales. Si los ingresos de explotación no son suficientes habrá que ir pensando en aportaciones financieras con cargo a los presupuestos para que parte de la financiación recaiga sobre los contribuyentes y no sobre los beneficiarios o usuarios.

Existen diversos criterios para clasificar los proyectos de infraestructura con financiación privada. Uno de los más habituales es el régimen de propiedad o de participación privada en la infraestructura de que se trate. Así, cabe distinguir las siguientes modalidades ^[9].

Construcción-explotación-traspaso (CET), referido con frecuencia por sus iniciales en inglés, proyectos BOT (*build, operate and transfer*): en esta modalidad la autoridad contratante asigna a una entidad privada la labor de financiación de la infraestructura, junto con el derecho de explotación comercial durante un determinado período de tiempo. Una vez finalizado este período de concesión, los activos son transferidos a la administración contratante en los términos acordados en el contrato.

Construcción-traspaso-explotación (CTE o BTO, esto es, *build, transfer and operate*): en este caso, la infraestructura pasa a ser propiedad de la autoridad contratante inmediatamente después de la finalización de su construcción y posteriormente se cede mediante concesión el derecho a explotarla durante un período de tiempo.

^[9] Véase Pastor, J.M. y Pérez, F. (1998): La financiación privada de infraestructuras: problemas y modalidades". Perspectivas del Sistema Financiero, n.62, pg.1-52

Un buen número de estudios y monografías mencionan la modalidad "construcción-propiedad-explotación" (CPE o BOO, esto es *build, own and operate*), en donde, el concesionario es propietario permanente de la infraestructura y no está obligado a traspasarla a la autoridad contratante. Ciertamente, se trata de acuerdos que, como señalan Trujillo y otros (1997)^[10], difícilmente se pueden considerar más allá de la esfera estrictamente privada.

Construcción-arrendamiento-explotación-traspaso (CAET o BLOT, esto es, *build, lease, operate and transfer*): se trata en realidad de una variante de la modalidad BTO en la que además el concesionario arrienda los bienes físicos que sirven de soporte a la infraestructura por la duración del acuerdo.

Construcción-propiedad-explotación-traspaso (CPET o BOOT, esto es, *build, own, operate and transfer*): como la anterior es una variante, en este caso de la modalidad BOT, en la que el concesionario además de comprometerse a explotar y mantener la infraestructura, adquiere el derecho de recibir algún tipo de remuneración de los usuarios de la misma.

5.3. Consideraciones sobre la viabilidad

Desde el punto de vista del análisis de viabilidad; aparecen dos metodologías necesarias, que se aplicarán al mismo proyecto, desde diferentes perspectivas; la del Sector Público, y la de los inversores privados: en el primer caso, las diferentes Administraciones cuantifican los efectos de la inversión pública infraestructuras sobre el bienestar social, ya que es necesario estimar cuál es la rentabilidad social de la inversión pública en infraestructura, y en el segundo; un análisis previo de los elementos determinantes de la rentabilidad de un proyecto de inversión en infraestructuras en el que pueda participar el ahorro privado, en el que es preciso contemplar los ingresos y los costes, como determinantes directos del beneficio; asimismo, habremos de considerar el volumen de los capitales invertidos con el fin de calcular la tasa de rentabilidad.

En este caso, es importante resaltar el papel de y la incidencia sobre cada uno de ellos de los distintos tipos de riesgos ^[11]:

En primer lugar, desde la vertiente de los ingresos, que básicamente pueden ser de dos tipos, por peajes/pagos de los usuarios y por aportaciones del sector público. En el primer caso, los ingresos son inciertos debido a que se desconoce el número de usuarios/consumidores de obra pública; adicionalmente, puede existir incertidumbre debida a la inseguridad asociada a las futuras revisiones de precios, que deberán acordarse por lo general con el regulador. En las aportaciones públicas también puede considerarse que existe incertidumbre; si se trata de subvenciones de explotación, éstas dependerán por lo general de negociaciones con los gobiernos, aunque se puede intentar reducir el margen de discrecionalidad en los compromisos iniciales. En el caso de los peajes-sombra, aunque se trate de aportaciones públicas éstas se ven afectadas por la incertidumbre sobre el número de usuarios, aunque sea previsible que el número de éstos sea mayor que cuando hay pago directo del peaje.

^[10] Trujillo, J.A.; Cohen, R.; Freixas, X. y Sheehy y, R. (1997): *Infrastructure Financing with Unbundled Mechanisms*. Mimeo.

^[11] Para revisar el concepto de impacto en el análisis regional, véase: García, A., Martín, G., y Otero, J.M.: "El impacto de los aeropuertos sobre el desarrollo económico. Métodos de análisis y aplicación al caso del aeropuerto de Málaga", Cap. 1. *Impactos cualitativos metodología*. Ed. Cívitas. Madrid. (1996).

Y en segundo lugar, desde el lado de los costes: es preciso contemplar, al menos inicialmente tres tipos de costes, las amortizaciones de las inversiones físicas, que dependen del volumen del stock de capital acumulado y de los ritmos de depreciación previstos para las infraestructuras en estudio, además en el momento inicial, al evaluar el proyecto puede existir incertidumbre sobre el volumen de inversión total que será necesario realizar, debido a riesgos del proceso de construcción; en cambio, una vez finalizada a construcción, la inversión acumulada es un dato. También puede considerarse un dato, desde el principio, el coeficiente de depreciación. Finalmente, adquieren especial dimensión en este sentido, los costes de explotación y los financieros.

El Sector Público debe tener en cuenta no solamente el flujo de caja efectivo del proyecto, sino también las externalidades generadas por las inversiones realizadas y descontarlas a la tasa social, en este sentido existen diferencias en la aplicación, e interpretación de plazos e intereses (perspectiva más larga en la Administración que el capital privado, beneficio financiero-servicio de calidad a precios políticos). En este sentido, se debería evolucionar hacia un marco contractual que ofreciera de forma general a ambas partes los incentivos y garantías que necesitan, de tal forma que el Sector Público no tema las acciones perjudiciales que podrían derivar de los operadores privados, y viceversa (opciones de retirada para los operadores privados, y de rescate para las Administraciones).

En este caso, la técnica de evaluación de proyectos de infraestructura más conocida y utilizada es el Análisis Coste- Beneficio^[12]. El resultado del análisis- una tasa de rendimiento interno o un valor actual neto de costes y beneficios- permite apreciar la rentabilidad social del proyecto de forma comprensible. Esta es la técnica que se escogió para evaluar los cinturones de ronda de Barcelona; que han constituido uno de los esfuerzos inversores públicos más importantes en la modernización y transformación de esa ciudad, red de circunvalación urbana de más de 35 Kilómetros de longitud que ha generado enormes ventajas y beneficios para sus ciudadanos, pero que se extiende a un área de influencia mucho mayor, en la medida que racionaliza y facilita las comunicaciones con todos los municipios colindantes a la antigua Área Metropolitana que absorben, en conjunto, un 70% de la población de Cataluña^[13]

5.4. El papel del Project Finance

Son diversas las modalidades con las que nos podemos encontrar y/o variaciones sobre formas organizacionales para la participación privada, en las que el tipo de riesgo asumido por el sector privado, varía desde niveles bajos hasta el total de riesgo. El project finance ^[14], plantea una amplia variedad de métodos, esquemas y modelos de referencia para dar respuesta al conjunto de problemáticas inherentes al buen desempeño de cada una de las variantes y particularidades de estas modalidades. En este sentido, en general, se entiende por tal a las técnicas de financiación de aquellos proyectos de elevada cuantía en los que la garantía fundamental son los flujos de caja futuros siendo los activos generados por el proyecto una garantía subsidiaria. Tales flujos habrán de ser por tanto suficientes para hacer frente a las diferentes obligaciones a contraer y a la generación de una rentabilidad para los inversores.

^[12] Para el desarrollo de este análisis, véase: DE RUS, G.: "Análisis Coste-Beneficio. Evaluación económica de políticas y proyectos de inversión, (2004). Ariel. Barcelona.

^[13] La aplicación del análisis en este caso; Riera, P.: "Rentabilidad social de las infraestructuras; las rondas de Barcelona".(1993), Ed. Civitas. Madrid.

^[14] La financiación privada de las infraestructuras públicas y los principios para utilización del Project Finance, con ejemplos por proyectos y países, véase: Gómez, D y Jurado, J.A.(2001), "Financiación Global de Proyectos. Project Finance. ESIC.Madrid.

Es importante que el sector privado asuma los riesgos más importantes del proyecto (demanda, construcción, financiero) para que no existan dudas de que la fórmula no sea una financiación a largo plazo encubierta de la Administración e incumpla límites de endeudamiento. La implicación de una entidad financiera en los procesos de CPP, no es únicamente de prestamista, cada vez cobra más importancia la tarea de asesoramiento financiero, dirigido tanto al sector público como al privado, y en este caso los papeles de asesor y financiador no tienen que ser incompatibles.

Desde el punto de vista técnico, existen dos factores fundamentales, en función de los cuales se pueden elaborar modelos de inversión/financiación de proyectos; el grado de intervención del sector público en lo que concierne a financiación y gestión, y el nivel de riesgo que está dispuesto a asumir el sector privado. De esta forma el esquema clásico de modelos es el siguiente^[15]:

Modelos en los cuales el control de la inversión en la infraestructura es público y los criterios de explotación también, no existe financiación vía tarifas, y se cargan directamente a los presupuestos de las Administraciones Públicas. Este tipo de modelos se aplica en aquellas infraestructuras que por su incidencia social, competitividad nacional, autonómica o local, no se financia con tasas ni tarifas (Autovías en España).

Control público en cuanto a la inversión en infraestructura, pero con criterios privados a nivel de gestión de la explotación, en este caso el control de las inversiones y los rendimientos son del sector público, pero con modelos de gestión privados (Puertos y Aeropuertos).

Infraestructuras con supervisión pública pero gestión privada tanto en la inversión como en la explotación, estamos ante el caso de las sociedades mixtas tan frecuentes en el ámbito de las Administraciones Locales (ciclo integral del agua y explotación de servicios urbanos).

Modelo de concesión, en la que tanto la gestión de la inversión como la explotación se realizan con criterios privados. En este caso el sector privado asume el riesgo de construcción y del proyecto en general, así como los rendimientos que genera. Se aplica a obras viables desde el punto de vista financiero, con su correspondiente dosis de riesgo, pero con expectativas de precios y demanda estables que permitan tomar decisiones de inversión a largo plazo. Su estructura de financiación vendría establecida por mecanismos financieros que permiten endeudamientos a largo plazo, en los que un conjunto de entidades financieras están dispuestas a realizar la mayor parte de la inversión, condicionado a una serie de garantías vinculadas al proyecto. El riesgo asumido va acompañado por unos niveles de rentabilidad por este tipo de operaciones superiores a los que se obtienen por inversiones en otro tipo de activos (autopistas de peaje, minicentrales, proyectos energéticos, etc.)^[16].

Debido a la complejidad de estos proyectos desde todos los puntos de vista; jurídico, técnico y económico, los procesos pueden llegar a durar varios ejercicios, considerando únicamente el tiempo comprendido entre la fecha de licitación y el cierre financiero. Los dos métodos fundamentales de licitación son el británico (se utiliza en Reino Unido, Irlanda, Portugal, Alemania, Austria), y el que podríamos denominar continental (Francia, España, Grecia, Italia), el primero consta de dos fases; una primera de precalificación a la que son

[15] Abad, J.A: "Financiación de infraestructuras de transporte; ferrocarriles y autopistas" capítulo del libro; Ruíz, A (coord.): Financiación privada de obras públicas. (1997). Ed. Civitas. Madrid.

[16] Un estudio completo sobre esta modalidad, se encuentra en IZQUIERDO, R. y VASSALLO.J.M.: "Estudio sobre los contratos de concesión de obras públicas". Documento (2002). Comisión de Economía de las Obras Públicas. Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos. Madrid.

invitados todos los grupos licitadores que estuvieran interesados, y una segunda en la que los preseleccionados son invitados a presentar su mejor oferta. En el modelo continental a diferencia del anterior, existe una sola fase, para la que se provee a los grupos licitadores de una información más detallada del proyecto, en el cuadro 16, podemos observar las diferencias básicas entre los dos métodos tradicionales.

CUADRO 8. VENTAJAS E INCONVENIENTES DE MODELOS DE LICITACIÓN EN EL PROCESO DE PROJECT FINANCE.

Concepto	Modelo Británico	Modelo Continental
Coste	Muy alto	Razonable
Tiempo de licitación	Demasiado	Razonable
Definición del Proyecto	Alta	En algunas ocasiones
Riesgo de modificados, sobrecostos y retrasos	Baja	escasa
Número de licitadores	Muy bajo	Alta
		Elevado

Fuente: Elaboración propia.

Los participantes en este tipo de operaciones serían los siguientes: Ente concedente (Administraciones Públicas licitadoras del proyecto o a través de Entes Públicos), Promotor (licitante y desarrollador del proyecto) puede ser un grupo del sector turístico, financiero o ambos, Entidades Financieras (provisión de fondos y asesoramiento), Asesores (costes, marco normativo). Los principios básicos de este proceso, se pueden ver en Yescombe, E.R. (2002), el tratamiento de la estructura de proyectos y casos empresariales se pueden consultar en (Esty, B. 2004), y Brealey, R.A. Allen, F. (2006), un enfoque desde la colaboración público privada en tres grupos (ingeniería, economía y gobierno), se puede analizar en la obra de Grimsey, D. y Lewis, M (2004)^[17].

La gestión de los diferentes tipos de riesgo es básica, y el objetivo es la mejor asignación de los mismos, los más destacados son; sobrecoste, retraso o incumplimiento de los plazos, expropiaciones si es el caso, riesgo de demanda, tipos de interés, y en algunas operaciones tipo de cambio, ejecución de la infraestructura y accidentes, mantenimiento de la misma y gastos asociados de la operación.

La tendencia es que la CPP se extienda a todo el ámbito de actuación de las Administraciones Públicas y, por lo tanto, veremos en un futuro la popularización de esta fórmula de financiación a sectores no tradicionales (históricamente se han concentrado en el transporte en todas sus modalidades), el turismo y su relación con las infraestructuras es claramente prioritario para desarrollar este mecanismo, y cada vez es más necesaria la estructuración financiera diseñada con equipos rigurosos de gestión que ejecuten los proyecto con éxito ya que corremos el riesgo de repetir experiencias de proyectos integrales que han fracasado y originado efectos negativos para las dos partes.

6. CONCLUSIONES

La dependencia clara del turismo, que tienen España y Portugal es superada por muy pocos países, y ha sido históricamente un sector clave para las dos economías y lo seguirá siendo en el futuro, como eje estratégico para la recuperación económica. Se necesitan estrategias y políticas conjuntas de desarrollo de ambos países, que hasta la fecha han sido diferentes, y con escasas actuaciones conjuntas más allá del marco de programas de la U.E.

^[17] Yescombe, E.R. (2002): Principles of project finance. Esty, B. 2004: Modern project finance: A Casebook. Brealey, R.A. Allen, F. (2006): Corporate Finance. Grimsey, D. Y Lewis, M (2004): Public private partnerships: the worldwide revolution in infrastructure provision and project finance.

El peso de la economía Ibérica (9,2 por ciento del PIB de la Unión Europea), y la experiencia del Programa de Cooperación Transfronteriza España-Portugal como referencia, que ha promovido el desarrollo de las zonas fronterizas entre los dos países, con una dotación financiera de 359,33 millones de euros de coste total, con una ayuda FEDER de 267,4 millones de euros, serían las bases para el desarrollo y medidas comunes que estimulen el crecimiento y posibilite el incremento de competitividad.

En los próximos años será el turismo exterior el que siga dinamizando el sector, lo que implica procesos de diversificación en los mercados de origen, y necesidades de inversión en cuanto a la modernización de establecimientos, innovación desde la oferta, todo ello en un escenario de reducción de precios en las ofertas tradicionales que erosionan la rentabilidad de las empresas. Es necesario establecer medidas de colaboración entre el sector público y privado destinadas a promocionar la calidad turística en nuestro país e impulsarla como elemento diferenciador por la calidad de sus servicios.

El actual modelo de los dos países, excesivamente sustentado en turismo de sol y playa, con destinos maduros y una clara dependencia de países del ámbito de la Unión Europea se enfrenta a una competencia creciente. La sostenibilidad de la competitividad del sector más allá del corto plazo, necesita una renovación de destinos, con el objetivo de fidelización del mercado europeo y la captación de los países emergentes. La planificación estratégica y los nuevos modelos tienen que contemplar el desarrollo sostenible del sector desde las vertientes; cultural, social, ecológica, y económica, con unos niveles de ganancia que propicien la viabilidad del mismo.

El protagonismo y situación de la financiación bancaria, junto a la inversión-financiación-conservación de las infraestructuras, ponen en peligro el espectacular desarrollo experimentado por el sector en los últimos cincuenta años.

Las características específicas de la actividad turística condicionan la distribución de la inversión y explica las dificultades de una visión integradora en el análisis y selección del riesgo desde la financiación, la colaboración entre los sectores público y privado, en la coyuntura actual, es una necesidad para las empresas vinculadas al turismo, con el objetivo de que desarrollen su potencial de crecimiento.

Los bienes públicos e infraestructuras son básicos para el desarrollo turístico competitivo, tanto desde la órbita del Estado, Comunidades Autónomas y especialmente los servicios públicos locales con especial relevancia en la coyuntura actual por las restricciones financieras y presupuestarias. La asociación entre compañías privadas y sector público, requiere una estructura equilibrada con un papel claro para cada una de las partes, y que permita contribuir a la aportación de recursos y una promoción conjunta de España y Portugal en mercados lejanos basada en la gestión de infraestructuras, estaciones de Alta Velocidad, Aeropuertos, a través de un plan de marketing estratégico y operacional de un concepto Ibérico, cuyos ejes centrales para el turista que entra en Europa pivotaría sobre las ciudades de Madrid, Barcelona, Sevilla, Lisboa, Porto, y Faro.

Desde la financiación, existen diversos argumentos que hacen a este sector especial: importancia/relevancia económica, complejidad a la hora de delimitar el producto turístico, suma de diferentes productos y servicios, fragmentación desde la oferta (diferentes empresas tratan de proporcionar alguna parte del producto), desfase temporal entre el momento de la compra y el consumo, simultaneidad de producción y consumo, dificultad de control del proceso, y la innovación en el sector, que tiene una clara dependencia de la infraestructura de acceso a la zona, el desarrollo del sector requiere un nivel elevado de inversión en las mismas.

Las distintas características que diferencian la actividad de este sector con las del resto de la economía; tanto desde la oferta, como de demanda, diversidad de procesos productivos, asunción de riesgos e incertidumbre, desfase en el proceso de producción y en el período de maduración desde que comienza la ejecución del proyecto, el elevado coste de los bienes inmobiliarios con la correspondiente necesidad de financiación externa, genera una dependencia muy importante del factor financiero en el sector. Se necesitan inversiones

importantes desde el Activo No corriente, pero al mismo tiempo es necesaria la inversión desde el circulante; bienes y derechos que circulan por la empresa, existencias, materias primas, productos terminados, y dinero de caja.

La financiación de origen crediticio es la principal fuente de financiación para la empresa turística. Aunque la contribución del sistema financiero al desarrollo turístico sigue siendo limitado: se considera (en banca) una actividad inestable e insegura, con una productividad baja y con dificultades de medición significativas. El sector se ha mostrado muy vulnerable con la escasez de recursos financieros, de esta forma se podría convertir en un freno para el desarrollo económico, aumentando el nivel de vulnerabilidad de otros sectores de la economía nacional.

En términos agregados, se observa una mayor distribución del volumen de financiación a los sectores de agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca, industria y construcción, al cierre de cada ejercicio que a la financiación del sector servicios como actividad. La contribución del sector servicios al total de créditos dudosos de cada ejercicio es muy relevante en términos porcentuales.

Se necesitan medidas para reabrir la financiación a las PYMES del sector, algunas líneas de actuación sugeridas serían las siguientes:

Mejorar la eficiencia de vehículos de inversión. Revisión del régimen de capital riesgo que permita invertir en deuda de las PYMES, y no exclusivamente en capital. Creación de líneas específicas de financiación destinadas al sector turístico.

Reforma legal para obligar a los bancos a realizar preavisos a aquellas empresas cuyas líneas de crédito vayan a ser canceladas o reducidas, mejorar los canales de financiación.

Descuento de facturas y Venta de deuda: nuevas vías que faciliten la obtención de capital circulante.

Mejorar la eficacia de las Sociedades de Garantía Reciproca.

Reducir el consumo de capital de los bancos derivado de la financiación a Pymes, vinculando los requisitos de recursos propios a financiación de PYMES en sectores que impulsan el crecimiento.

Agilizar y potenciar el funcionamiento del Mercado Alternativo Bursátil (MAB)

Mecanismos de apoyo financiero a las PYMES; fondos de titulización de activos. Desarrollo de un mercado alternativo de renta fija corporativa para este tipo de empresas. Impulso y control del crowdlending.

Otro mecanismo de apoyo financiero a las pymes son los fondos de titulización de activos a pymes (FTPYME). Los FTPYME adquieren créditos (fundamentalmente, a pymes) originados por las EC que financian con la emisión de bonos negociables que colocan entre los inversores en los mercados.

Impulsar la elaboración de información financiera sectorial (la información estadística sobre el sector no está desagregada), que permita superar asimetrías de información desde el análisis de inversión y riesgos.

Desde el ámbito de las infraestructuras, en este territorio han alcanzado un nivel y una calidad que constituyen una de sus principales fortalezas, configurando parte del atractivo turístico nacional y sustentan en gran medida la competitividad turística de la península. Como consecuencia de crisis actual, y la caída de las inversiones públicas, se necesitan mecanismos de financiación para la conservación de las mismas, para que de esta forma no supongan ningún cuello de botella y que, a ser posible, actúen incluso como incentivo para el aumento de los flujos turísticos.

El objetivo de la colaboración tiene que ser la potenciación de sinergias entre los diferentes agentes que intervienen en la cadena de valor y los proveedores de bienes y servicios, de forma que se mejore la competitividad del destino. Las ventajas de la

cooperación público privada como instrumento de fomento de las ventajas competitivas de un destino como la península Ibérica, se basan en el diseño y la puesta en marcha de actuaciones relacionadas con la planificación estratégica de destino, diseño y definición de producto, creación de oferta, imagen de marca, mejora en la comercialización, y ventajas en la financiación de proyectos.

La formación de la marca del destino turístico, innovación y creación de productos viables y la integración con la inversión en infraestructuras, desde todos los ámbitos presupuestarios, son ejes fundamentales de actuación.

El análisis DAFO, efectuado para el sector, ofrece un diagnóstico como base que nos permite establecer sus retos estratégicos, y a través de la colaboración público privada: mejorar la oferta con renovación de destinos, y modernización de las tradicionales. Diversificación desde la demanda, tipología de clientes y mercados emisores. Fomentar la desestacionalización (promoción de nuevos productos).

La actividad inversora del sector público en el sector de construcción es muy importante, tanto a nivel cuantitativo como cualitativo. La incidencia es especialmente significativa en el turismo que utiliza las infraestructuras como base de desarrollo, los datos analizados en cuanto al descenso de la inversión son preocupantes, debido a las crecientes necesidades de conservación derivadas durante ejercicios anteriores que han ido configurando un patrimonio a nivel de obra pública.

Sería necesaria una estrategia de coordinación a nivel ministerial, con participación de ámbito autonómico y local, con objetivo de promover mecanismos, nuevos instrumentos financieros, mediante los cuales los fondos públicos se ponen a disposición de agentes estructuradores, de modo que se puedan reciclar, así como sistemas para apalancar financiación adicional, los ejes más importantes serían los siguientes: Visión global sobre mejoras que apoyen la viabilidad de las áreas metropolitanas que concentran más actividad económica e impulsan el crecimiento, hay que tener en cuenta los problemas de financiación de los municipios con un flujo de turismo elevado. Inversión selectiva en infraestructura, y/o prioridad de inversiones en conservación, con criterios de eficiencia y repercusión en el tejido empresarial, con una visión de no solapamiento, e infrutilización de la obra pública en el futuro. Desarrollo de instrumentos financieros innovadores, que implique la sustitución de obra pública por financiación reembolsable, con mecanismos de coordinación, cuyo objetivo es la integración de acciones/proyectos desde el ámbito nacional, regional, local, y desde una perspectiva de cofinanciación de los Fondos Estructurales, y del BEI.

La estructuración financiera permite apalancar el capital privado, aumentando el volumen de financiación de los proyectos y recuperar los fondos públicos en su totalidad o en parte. Este capital podrá reutilizarse en nuevos proyectos de apoyo a las empresas de turismo y construcción. Los datos sobre prioridades por tema de la U.E., aplicados al turismo, para los tres fondos estructurales ascienden a 6.072.757.921 euros para los tres fondos en el período (2007/2013).

Préstamos bonificados, garantías y contragarantías, similares a los utilizados en el ámbito de la financiación de PYMES, para mejorar su acceso a la financiación.

Para que haya una entrada de financiación privada se requieren varias condiciones: marco regulatorio, creíble y estable, que aclare riesgos como el de tarifas, valoración cuidadosa en cuanto a la capacidad de generación de recursos en relación con los costes de explotación, análisis de los diferentes regímenes de propiedad o de participación privada en la infraestructura. Desde el punto de vista de viabilidad, aparecen dos metodologías necesarias que se aplicarán al mismo proyecto, desde diferentes perspectivas, la del Sector Público, y la de los inversores privados, el Análisis Coste- Beneficio y el papel del Project Finance, retomarán protagonismo en un escenario en el que la tendencia es que la CPP se extienda a todo el ámbito de actuación de las Administraciones Públicas, la popularización de esta fórmula de financiación se aplicará en sectores que históricamente era impensable.

7. BIBLIOGRAFIA

- Abad, J.A. (1997): Financiación de infraestructuras de transporte; ferrocarriles y autopistas"; capítulo del libro; RUIZ, A (coord.): Financiación privada de obras públicas. Madrid. Ed. Civitas. ISBN:84-470-0978-5
- Alcaide, A. (1964): Econometría del turismo. Estudios Turísticos, 4: 5:30.
- Álvarez, A., Rego, G., Leira, J, Gamis, A, Caramés, R, y Andrade M.J (2008): Innovación Turística: perspectivas teóricas y objetos de estudio": ROTUR.
- Alegre, J. Y L. Pou (2007): "The length of stay in the demand for tourism", Tourism Management 27, pp. 1343-1355.
- Alegre, J. Y L. Pou. (2004): Micro-economic determinants of the probability of tourism consumption", Tourism Economics 10, pp. 125-144.
- Almagro, J. (1979): Aplicaciones del enfoque Box-Jenkins a series del turismo español. Cuadernos Económicos del ICE, nº 11-12.
- Almagro, J. (1982): Ingresos por turismo: un análisis en un contexto multivariante. Papeles de Economía Española, nº 11.
- Almeida Garcia, F. (2012): La política turística en España y Portugal. Cuadernos de Turismo, nº 30.
- Anton, S. (2011): Turismo y ciudades en España. Dimensiones, tendencias y retos para la investigación. Papeles de Economía Española, 128: 159-171.
- Balaguer y Cantavella.(2002): An econometric model for international tourism flows to Spain. Applied Economics. Vol. 34, Number 7 / May 10, pp.877 – 884.
- Banco de España: Boletín Estadístico.
- Blasco, A. y Moya, I. (2005): Factores económico-financieros que inciden en la eficiencia temporal de las empresas del sector turístico español. Revista Española de Financiación y Contabilidad. Vol. XXXIV, nº 126. Pp. 663-687.
- Brealey, R. A. Allen, F. (2006): Corporate Finance. Irwin McGraw-Hill.
- Camisón Zornoza, C. (1996): La empresa turística: un análisis estratégico, en A. Pedreño Muñoz [dir.] y V.M. Monfort Mir [coord.]: Introducción a la Economía del Turismo en España, pp. 217-245. Civitas.
- Carrillo Hidalgo, I. y Pulido, J.I. (2012): Analysis of the role of international financial institutions in the financing of tourism. Universidad de Huelva, y Revista de Economía Mundial. Volumen 31, pp 49-76.
- Coshall, J. (2.000): Análisis espectral de los flujos turísticos internacionales. Annals of tourism research en español, 2: 213-226.
- D. Miller, J: Urban Land Institute y Ernst&Young (2010):Infraestructuras 2010: necesidades de inversión; Ed. URBAN LAND INSTITUTE. WASHINGTON D,C. (2010), ISBN-978-0-87420-145-1.
- Gardella, R. y Aguayo, E. (2002): El impacto económico del turismo en el MERCOSUR y Chile (1990-2000). Estudios Económicos de Desarrollo Internacional, vol. 2 num. 1, pp. 27-50. Edita AEEADE. Distribuye Mundi-Prensa. Madrid.
- Gómez, D y Jurado, J.A. (2001): Financiación Global de Proyectos. Project Finance. Madrid. ESIC. ISBN;84-7356-280-1.

- De Rus, G.(2004): Análisis Coste-Beneficio. Evaluación económica de políticas y proyectos de inversión, Barcelona Ariel. ISBN;84-344-4511-5.
- Eilat, y.; Einav, L. (2004): The determinants of international tourism: a three-dimensional panel data analysis. *Applied Economics* 36(1)315-1.327.
- Ernani, L (2006): Touring cultural e paisagístico: 10 productos estratégicos para o desenvolvimento do turismo en Portugal. *Asesores en Turismo H y R., Turismo de Portugal.* Lisboa.
- Esty, B. (2004): *Modern project finance: A Casebook.*
- Figuerola, M. (1985): *Teoría económica del turismo.* Alianza Universidad, nº 91.
- Fleischer, A y A. Pizam (2002): Tourism constraints among Israeli seniors, *Annals of Tourism Research* 29, pp. 106-123.
- García, A., Martín, G., y Otero, J.M.(1996): El impacto de los aeropuertos sobre el desarrollo económico. *Métodos de análisis y aplicación al caso del aeropuerto de Málaga, Cap, 1. Impactos cualitativos metodología;* Madrid; Cívitas.ISBN:84-470-0710-3.
- Gokovali, U., O. Bahar y M. Kozak (2007): "Determinants of length of stay: a practical use of survival analysis", *Tourism Management* 28, pp. 736-746.
- Grimsey, D. y Lewis, M (2004): *Public private partnerships: the worldwide revolution in infrastructure provision and project finance.* Cheltenham: Elgar.
- Izquierdo, R. y Vassallo.J.M. (2002): *Estudio sobre los contratos de concesión de obras públicas*;Documento. Comisión de Economía de las Obras Públicas. Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos; Madrid.
- Ministerio de Fomento: *Series estadísticas. Licitación Oficial de la Construcción.*
- Mochón, F. (2008): *Economía y Turismo.* McGrawHill.
- Mora, A. Such, M. J., Bote, V. (2000): Estructura económico-financiera y financiación del sector turístico. *Estudios Turísticos,* nº 243, pp.3-24.
- Organización Mundial de Turismo (2013): *Cambio demográfico y turismo.*
- Organización Mundial de Turismo (2013): *Manual de desarrollo de productos turísticos.*
- Pastor, J. M. y Pérez, F. (1998): *La financiación privada de infraestructuras: problemas y modalidades*", *Perspectivas del Sistema Financiero,* n.62, págs.:.1-52.
- Poon, A. (1993): *Tourism, technology and competitive strategy.* Wallingford: CAB International.
- Porter. M.E. (1990): *The competitive advantage of nations.* New York: The Free Press.
- Porter, M.E. (2002): *Ventaja competitiva.* Alay Ediciones.
- Pricewaterhouse Coopers. (2005): *Delivering the PPP promise.*
- Pulido, J. L. y Sánchez. M (2010): *Competitividad versus crecimiento en destinos turísticos. Un análisis mediante técnicas multivariantes.* XII Reunión de Economía Mundial. Santiago de Compostela.
- Riera, P. (1993): *Rentabilidad social de las infraestructuras; las rondas de Barcelona.* Ed. Cívitas;Madrid; año 1993; ISBN; 84-470-0180-6.
- Tribe, J. (2005): *The Economics of Recreation, Leisure and Tourism.* Oxford.
- Trujillo, J.A.; Cohen, R.; Freixas, X. y Sheehy, R. (1997): *Infrastructure Financing with Unbundled Mechanisms.* Mime.
- WTTC, (2012): *The Economic Advantages of Travel Tourism.*
- WWTC,(2003): *Blueprint for New Tourism.* Londres

WTTC (2010): Progress and Priorities 2009-10.

Yescombe, E.R. (2002): Principles of Project. Academic Press. San Diego. California, USA.

HOW TO CITE THIS ARTICLE IN BIBLIOGRAPHIES

Vasallo Rapela, A. V. (2014): "Funding projects related the tourism sector at the present juncture: the role of public-private colaboration as a competitive factor". *Rotur. Revista de Ocio y Turismo*, 7: 138-173, <http://www.rotur.es>, ISSN: 1888-6884