



NUEVA CALIFICACIÓN DE LAS CONCESIONES

Autopista fiscal, callejón contable

Las concesionarias se enfrentan a un cambio regulatorio que complicará aún más su capacidad de financiación

MÁXIMO SUCHOWLSKI
msucho@neg-ocio.com

Quienes diseñaron las nuevas normas internacionales de contabilidad no podían pensar que el cambio de reglas llegaría acompañando a la tempestad de la crisis. A lo largo de los dos últimos años el Gobierno y el Parlamento han ido colocando parches legales y reglamentarios para aliviar multitud de conflictos, unas veces de índole puramente mercantil y otras fiscales, generados por la nueva filosofía contable basada en la fotografía fiel de la sociedad. Tras el susto generalizado que se llevaron de entrada las empresas, el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, el ICAC, ha ido lanzando sus orientaciones sectoriales, y ahora que les llega su turno, las concesionarias de autopistas se van a encontrar con una ingrata sorpresa al verse, bajo ciertos supuestos, en la necesidad de estropear sus cuentas, con el consiguiente impacto negativo a la hora de perseguir la financiación privada.

El problema nace con un reglamento comunitario que publicó la Comisión Europea en la primavera de 2009, y que introducía una nueva calificación contable para las concesiones de obras y servicios, así como para ciertos elementos patrimoniales vinculados con esas mismas concesiones.

Bruselas pasó a considerar que estos activos ya no debían registrarse contablemente como activos materiales, dado que el contrato de servicios "no confiere al concesionario el

derecho de controlar la utilización de las infraestructuras"; es decir, que en el caso de las autopistas, las concesionarias son meros "proveedores de servicios" de construcción o mejora, y de explotación y mantenimiento de esas infraestructuras durante un período de tiempo pactado con el concedente.

Y es en esa primera fase de los contratos que habitualmente firman los poderes públicos donde aparece la dificultad para las concesionarias, dado que la Comisión reclama que el registro contable de los activos en juego durante la construcción o mejora de las infraestructuras sea el correspondiente, bien a activos financieros, bien a intangibles.

Serán activos financieros, dice Bruselas, si existe un acuerdo con "fuerza legal" que obliga al concedente a pagar directamente por los servicios prestados —por construir o renovar la obra en cuestión—. Por contra, se tratará de intangibles si la concesionaria tiene derecho a cobrar a los usuarios últimos del servicio público en función del uso de la infraestructura.

Impacto en balance

Con estos mimbres, el ICAC se encuentra ahora perfilando el traspaso de los preceptos europeos a la contabilidad nacional, y en sus trabajos no contempla distinciones para las concesionarias de autopistas. Según apuntan Francisco y Javier Martín, presidente y socio director, respectivamente, de F&J Martín Abogados, esa tabla rasa del ICAC plantea una serie de "inconvenientes", no fiscales, pero sí contables.

En el caso de que los activos en cuestión sean contabilizados como activos financieros, los ingresos que genere la concesión pasan a ser ingresos financieros, de manera que se produce, como apuntan los expertos, un "empeoramiento" del re-

sultado operativo de la empresa con respecto a lo que sucedería de mantenerse la contabilización actual como activo material.

Ese empeoramiento de las cuentas, que se generaría en la primera fase del contrato provocaría una mayor dificultad de acceso al crédito justo cuando más fuerte es la carga financiera que soporta la empresa concesionaria.

No sería mejor el resultado en caso de que el activo fuese computado como intangible durante la construcción. En tal caso, apunta Javier Martín, "los gastos financieros no se podrían activar" y ello también desencadenaría un "empeoramiento notable" del resultado durante los primeros años de explotación de la concesión. Todo ello con igual consecuencia: las complicaciones de acceso al crédito, que hoy por hoy se sumarían a las propias de un mercado financiero atascado por la crisis.

Tanto en la regulación inicial de la Comisión, como en el desarrollo que prepara el ICAC subyace un cambio básico de criterio: en las obras públicas concesionales —en el caso de las autopistas, por ejemplo el método alemán (pago diferido con garantías), o el peaje en sombra (pago diferido a la fase de explotación y según el uso)— se deja de entender que la concesionaria corre riesgos durante la construcción, dado que no se trata de una infraestructura propia.

Curiosamente, uno de los principales motivos que han llevado a las empresas españolas a acudir cada vez menos a las licitaciones es la creciente asunción de riesgos —el coste de las expropiaciones y posteriores trabas judiciales, especialmente— a la que les fuerza la ley. De momento, al menos, esos riesgos no parece que vayan a resultar suficientes para que el ICAC se repiense el cambio contable. ♦

