

Las facturas impagadas del Estado suben un 4,5% y suman 6.400 millones de euros

La obligaciones pendientes de ejecutarse crecen más de un 40% en cuatro ejercicios

Transportes y Educación acumulan el mayor número de desembolsos todavía pendientes

I. Flores MADRID.

Los retrasos en sus pagos por parte del Estado, y del conjunto de las Administraciones Públicas, constituye un problema que nunca ha desaparecido en España y que, incluso, muestra un preocupante auge en los ejercicios más recientes. El registro más escurpuloso de estas obligaciones contraídas y no subsanadas —elaborado por la Intervención General del Estado (IGAE), dependiente del Ministerio de Hacienda— muestra cómo cerraron el año 2024 con un montante acumulado cercano a los 6.400 millones de euros, tras elevarse un 4,5%.

El incremento con respecto a 2020, es del 41%, un ejercicio clave para hacer la comparativa ya que, a partir de ese año, el monto de las facturas en el cajón, adeudadas a empresas y ciudadanos particulares, nunca ha bajado de los 6.000 millones, una cota inédita en la serie histórica anterior.

Pese que el Gobierno ha reiterado en numerosas ocasiones que las demoras en el pago del sector público son un problema del pasado, las estadísticas reflejan una realidad diferente. La exhaustividad del recuento del IGAE proviene del hecho de que está contenido en una rúbrica elaborada *ex profeso* para que las facturas en el cajón no queden soterradas y puedan rastrear-se con relativa facilidad.

Se trata de la llamada Cuenta 413 en la que se identifican las deudas en vigor de la Administración con los “acreedores por operaciones ya devengadas”. En términos más sencillos, este capítulo computa los gastos que no se imputaron a los Presupuestos del año en curso y quedan pendientes para recogerse en las Cuentas del siguiente ejercicio.

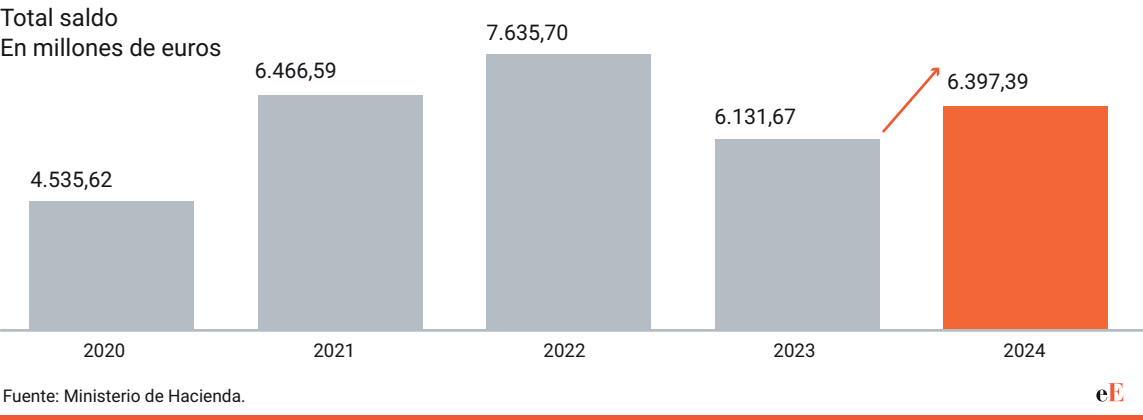
Esta práctica se va acumulando en el tiempo, hasta el punto de que el cómputo más reciente todavía recoge obligaciones de pago que se remontan cuatro años atrás y que todavía están por subsanarse. El 88% de ellas se generó en el ejercicio 2024. En particular, 162,22 millones de euros son gastos devengados en el ejercicio 2020 y anteriores; 50,67, proceden del ejercicio 2021; 345,62 millones, de 2022; 166,03 de 2023.

Volviendo al último ejercicio cerrado, las obligaciones de pago pendientes, y transferidas al futuro, corresponden en más de un 35% del total al Ministerio de Transportes. Le sigue su homólogo de Educación

Las ‘facturas en el cajón’ de la Administración central

Saldo por secciones presupuestarias

Secciones presupuestarias	En porcentaje	Millones de euros
Transportes y movilidad sostenible	36,41%	2.174,26
Educación, formación profesional y deportes	18,86%	1.126,56
Transición ecológica y reto demográfico	11,55%	689,98
Relaciones financieras con la unión europea	8,73%	521,33
Aportaciones al mutualismo administrativo	4,89%	291,85
Inclusión, seguridad social y migraciones	4,72%	281,87
Interior	4,35%	259,93
Hacienda	2,63%	156,91
Presidencia, justicia y relaciones con las cortes	1,62%	96,95
Economía, comercio y empresa	1,19%	71,20
Otros	5,05%	300,99
TOTAL	100%	5.971,83
DEVENGO PAGA EXTRA DICIEMBRE	-	425,55
TOTAL INCLUIDO DEVENGO PAGA EXTRA	-	6.397,39



36,4
POR CIENTO

Es el porcentaje de las facturas demoradas que corresponden al Ministerio de Transportes, de acuerdo con la Cuenta 413 del IGAE, lo que supone la mayor proporción por departamentos.

3.000
MILLONES DE EUROS

Antes de la ‘era Pedro Sánchez’, las facturas en el cajón del Estado no sobrepasaban los 3.000 millones de euros. Ahora su montante total equivale a más del doble de esa cifra inicial.

y Formación Profesional, con más de 1.100 millones, el equivalente al 19%. Y cierra el *Top 3* Transición Ecológica con un 11,5%.

En lo que respecta al número uno del ránking, Transportes, el IGAE revela un cajón de sastre de compromisos de desembolsos pendientes. Dentro de las transferencias tanto corrientes como de capital “destacan las que se realizan a entidades dependientes del Ministerio (Correos y Renfe) o las compensaciones que tiene que hacer el Estado derivadas de rebajas o supresiones de peajes”. Pero también hay referencias a aspectos que afectan directamente al bolsillo de los consumidores, como las subvenciones a familias por las bonificaciones al tráfico aéreo y marítimo de residentes no peninsulares entre la península y las islas.

Las normas de la contabilidad pública no dejan dudas sobre el modo de considerar estos capítulos, tanto en el caso de este Ministerio como en el de los demás organismos que constituyen la Administración central. “Toda rúbrica que no está expresamente imputada de ese modo está pendiente de pago”, explica a *elEconomista.es* un destacado experto en política presupuestaria.

Un recorrido aún corto

Pese a su relevancia, la historia de la Cuenta 413 es todavía reducida, ya que no se remonta más allá de los comienzos de la década pasada, cuando el entonces ministro de Hacienda, Cristóbal Montoro, se vio abocado a la creación de un instrumento fiable para la UE que siguiera el rastro de este tipo de partidas.

En esa época, se generó una gran polémica entre Madrid y Bruselas ante el hecho de que el déficit público real español superaba con creces el 7% del PIB que reconocía el Gobierno del presidente José Luis

Rodríguez Zapatero, si se sumaban las obligaciones de pago que el sector público contrajo con miles de pymes y ciudadanos, sin que se reconocieran oficialmente, pese a las interpelaciones de las autoridades europeas.

Tras las elecciones de 2011, que dieron el triunfo al PP de Mariano Rajoy, fue necesario recurrir a un instrumento contable como la Cuenta 413 para que esta ocultación no volviera a ser posible.

El objetivo se cumplió con creces a ojos de las autoridades españolas y comunitarias, dado que la estadística muestra cómo, entre 2013 y 2018 la cuenta de acreedores por operaciones no devengadas se mantuvo en el entorno de los 3.000 millones de euros anuales, la mitad de su volumen actual.

¿Un ‘FLA encubierto’?

Volviendo al presente, no es sencillo identificar las causas que actúan como motor del aumento de los retrasos, dada la heterogeneidad de los organismos en cuyos escritorios se acumulan las facturas.

Varios expertos consultados apun-

Desde la crisis financiera de 2010, es obligatorio hacer un seguimiento de estas demoras