

INFRAESTRUCTURAS
CONSTRUCCIÓN

08

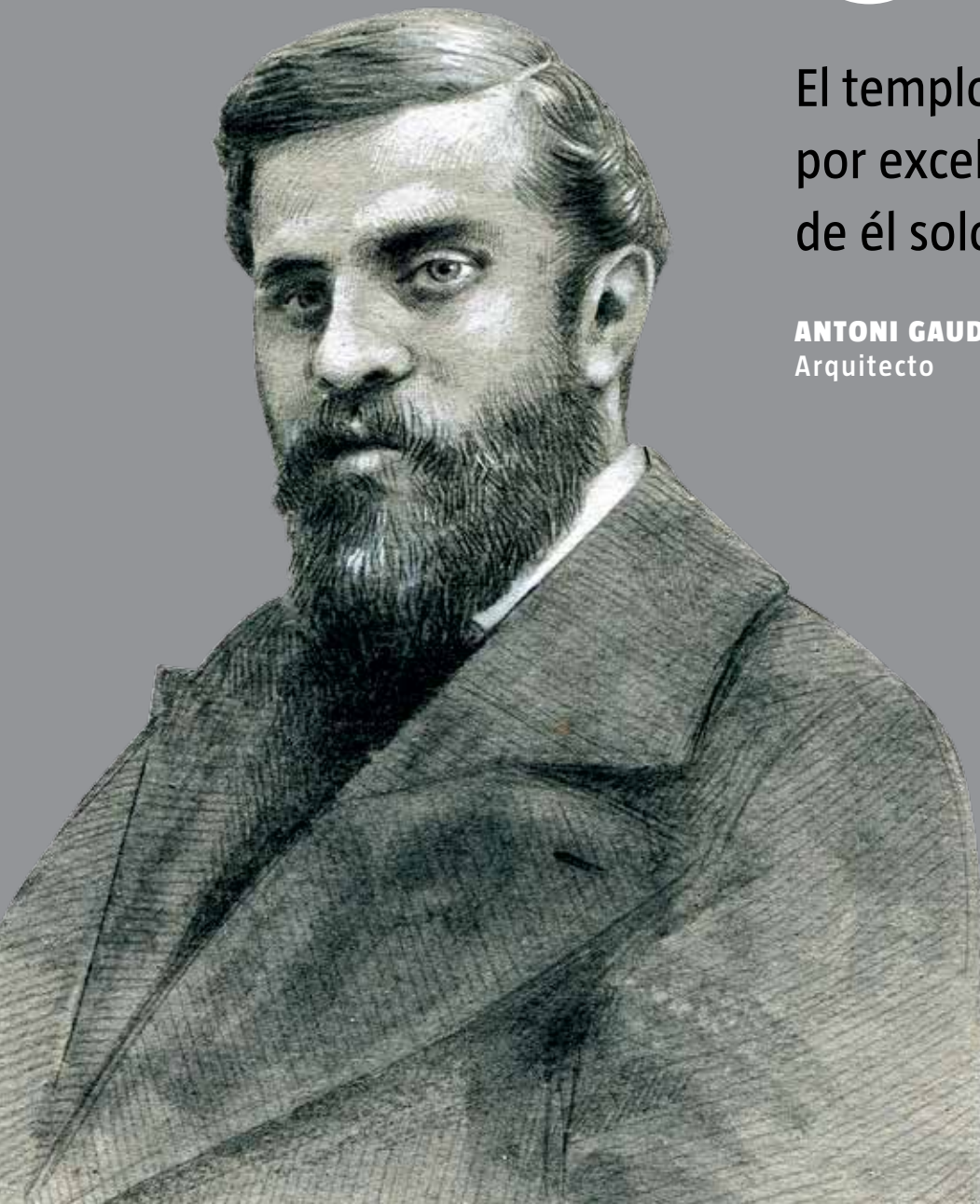
**MENOS LADRILLO,
MÁS TRANSPORTE**

La larga crisis económica se ha debido en España, en parte, a la burbuja inmobiliaria. Pero construcción e infraestructuras, de forma más modesta, tienen que seguir siendo parte de nuestro futuro



El templo es la construcción por excelencia y después de él solo lo es la casa

ANTONI GAUDÍ (1852-1926)
Arquitecto





Un cambio de modelo para un pulmón económico

España no saldrá adelante con solidez sin los dos motores de la obra civil y del sector inmobiliario. La competitividad del país depende, en buena parte, de la eficiencia logística. La conexión ferroviaria de los puertos con los nodos de distribución ha abierto un nuevo frente de atención.



Javier Fernández Magariño

Redactor de infraestructuras de 'Cinco Días'

Nada volverá a ser igual en la construcción tras el paso devastador de la crisis. Esta premisa ya es dogma entre empresarios, analistas y políticos cuando tratan de trazar los caminos de la recuperación, y cala en una sociedad hastiada por los excesos cometidos. Pero tan taxativo como este planteamiento es el que sostiene que España no saldrá adelante con solidez sin dos de los motores que antaño generaban riqueza, y lamentablemente también especulación: la obra civil y el sector inmobiliario, que llegaron a tener una influencia cercana al 12% en el PIB.

Según Euroconstruct, red de investigación en la que están representadas instituciones de 19 países europeos, la de 2014 ha sido la última y definitiva caída de producción en el sector español de la construcción (-2,4%), y en 2015 ya se espera un aumento del 1,8%, alza que debería reforzarse en 2016 (3,6%) y en 2017 (5%). Atrás queda el largo invierno de la recesión en un país que obró toda una trans-

formación por el efecto de los fondos europeos para infraestructuras, que han vertebrado social y económicamente el territorio. Después, fue la dinámica inversora de la Administración central y de las comunidades autónomas la que tiró fuertemente. Pero la fiesta concluyó de golpe. Si en España se licitaban 44.200 millones de euros entre proyectos de ingeniería civil y edificación en 2006, contando principalmente las obras sacadas a concurso por el Ministerio de Fomento y las comunidades autónomas, la cifra cayó a 21.600 millones en 2010 y tocó fondo en 2012, cuando el Estado puso en juego actuaciones por 5.900 millones. El último registro oficial de licitación ha sido de 9.200 millones. Estimaciones de Seopan, la asociación que agrupa a las mayores constructoras españolas, apuntan que la sequía en construcción entre 2008 y 2014 ha lastrado en 9,9 puntos, o aproximadamente en 100.000 millones de euros, el crecimiento económico. El sector acumula siete años de contribución negativa al

PIB, aunque para 2015 la tendencia cambia a signo positivo y se espera que aporte un 0,3% de crecimiento a la economía.

Los ahorros del programa de consolidación fiscal —que han supuesto una reducción del gasto público de 58.000 millones (5,8% del PIB)— se han obtenido (en un 55,2%) mediante el recorte de la inversión pública, por un 34,5% de ajuste del gasto corriente, entre las principales partidas. Un estrechamiento del mercado sin precedentes que ha coincidido con la desaparición de la inversión privada, aparejada al pinchazo de la burbuja inmobiliaria. España llegó a construir tantas casas como Alemania, Francia e Italia juntas: 735.000 viviendas en 2006. El máximo histórico no tiene visos de repetirse: en 2013 la cifra de vivienda nueva empezada apenas superó 31.000.

Los efectos directos de esta voladura del sector, totalmente descontrolada pese a intentos estabilizadores como el Plan E, han sido una importante merma de la recaudación



OHL

La Sagrada Familia de Barcelona, diseñada por Antoni Gaudí y cuya construcción, a nivel estructural, finalizará en 2026 (izquierda)

Autovía del Cantábrico. Lindín-Careira. España. Mejora las comunicaciones a través del itinerario europeo E-70 (derecha)

fiscal, la desbocada destrucción de empleo y la desaparición de miles de empresas. Solo entre 2008 y 2009 perecieron 63.000 sociedades dedicadas a la construcción, mientras el empleo en el sector se ha desplomado durante la crisis desde los 2,7 millones a menos de un millón de trabajadores, siendo las constructoras responsables del 55% de la destrucción total de empleo en España. Los efectos colaterales, tan importantes como los anteriores, hablan de la debacle de sectores afines, un incipiente deterioro de las infraestructuras ya realizadas, la fuga de talento a otros países y la precariedad en la formación de buen número de desempleados.

Un nuevo ciclo más modesto

Con el sector en ruinas, afectado también por sonados casos de corrupción, empresas y Gobierno advierten un posible nuevo ciclo de negocio, más modesto que el anterior. Anima a pensarlo el leve repunte del consumo de cemento, con un alza del 8,5% en el primer trimestre de 2015, hasta 2,55 millones de toneladas. Con una demanda que cayó en picado hasta el año pasado, tocando suelo en los 10 millones de toneladas, la patronal de las cementeras,

Oficemen, aprecia que a medio plazo las necesidades en España se estabilizarán en pedidos por valor entre 25 y 30 millones de toneladas anuales de cemento, frente a los 56 millones de pico en 2007.

Junto al leve tirón de la licitación en la recta final de la legislatura, llega un lento despertar del mercado inmobiliario. Las transacciones inmobiliarias de viviendas realizadas ante notario ascendieron en 2014 a 365.594, lo que implica un incremento del 21,6%. Pese al notable peso del mercado de vivienda usada, los expertos creen que la estabilización de la compraventa debería crear un mercado de promoción de obra nueva de unas 200.000 viviendas al año. Eso sí, pesa en contra un *stock* cercano a las 600.000 casas sin vender.

El país puede tener la lógica tentación de buscar un fortalecimiento económico apoyado en resortes más dinámicos, pero se espera, tras lo sucedido, que sean sostenibles. La Confederación Nacional de la Construcción (CNC), así como Seopan, urgen inversión pública extra y ofrecen el apoyo de la iniciativa privada en materias como la rehabilitación de edificios, la conservación de las carreteras, la creación de corredores

ferroviarios para mercancías, o la adecuación de las infraestructuras de gestión del ciclo del agua a los cánones que marca la UE. El plan de revitalización de la inversión que apadrina Jean Claude Juncker desde la presidencia de la Comisión Europea, con previsión de mover 300.000 millones, es el nuevo maná que promete caer desde Bruselas, aunque en su mayor parte será privado.

Previsiones menores

España no deja de ser un mercado maduro. Desde el arranque de las obras de la línea Madrid-Sevilla, la Administración habrá invertido algo más de 50.000 millones en la red ferroviaria de alta velocidad, que crecerá en 2015, con mil kilómetros más de trazado y la llegada del AVE a ciudades como Murcia, Castellón, Cádiz, Badajoz, A Coruña, Palencia, Zamora, Burgos o León. También están los deberes hechos en infraestructura aeroportuaria, tras la inversión de 17.000 millones en la red de Aena; los puertos tienen capacidad excedentaria, y existe un moderno entramado de carreteras. De hecho, las previsiones de la CE sobre inversión pública para el periodo 2014-2016, actualizadas en enero de 2015, otorgan a España



FOMENTO

Puente de Cádiz: Viaducto de la Constitución de 1812



La construcción y el negocio inmobiliario vuelven, pero no cabe repetir errores. Además de la colaboración privada, es precisa una normativa lo más clara posible, control de la especulación, freno a la corrupción, y altas dosis de sentido común en la planificación, que debe rehuir intereses políticos

una cifra de 68.000 millones, lejos de los 105.000 millones que invertirá Italia, los 189.000 millones del Reino Unido, la cifra de 202.000 millones estimada para Alemania y los 239.000 millones que se apuntan para Francia.

Una realidad con la que choca el sector privado al intentar que las infraestructuras no abandonen el capítulo de prioridades de la Administración. Con los intereses de la deuda del Tesoro en mínimos, el viento a favor para las exportaciones y el esperado crecimiento económico, las empresas constructoras insisten en señalar una coyuntura favorable para reanimar el pulso de la obra pública. Desde la patronal Anci se ha demandado este año un crédito extraordinario de 5.000 millones que complementa el presupuesto de Fomento; mientras que Seopan propone ya un plan extraordinario y adicional de inversión pública y privada por 65.835 millones en la legislatura 2016-2019. Para este último programa se ha calculado un retorno fiscal de 30.700 millones y la creación de un millón de empleos.

Donde sí coinciden Gobierno e industria es en que la competitividad del

país depende, en buena parte, de la eficiencia logística. La conexión ferroviaria de los puertos con los nodos de distribución ha abierto un nuevo frente de atención. Otro proyecto de calado que discurre en paralelo es el del corredor mediterráneo. Y viene de antiguo el plan de adaptación de distintos ejes ferroviarios de la red convencional al uso exclusivo del tren de mercancías.

En la próxima legislatura, si se confirma el tirón económico, es previsible que se aborde el debate sobre la implantación de peajes blandos en las carreteras de alta capacidad, con lo que el Estado recaudaría fondos tanto para cuidar la infraestructura como para la reestructuración del sector del transporte. Sin dejar de estudiar este modo de pago por uso, los dos últimos Gobiernos han eludido su implantación ante el coste político y social en plena crisis, así como para proteger a un sector del transporte castigado por la retracción del consumo.

Otro futuro campo de trabajo, que ha contado con el visto bueno de la Comisión Europea en experiencias similares en Francia, es la activación de obra privada en las autopistas

de peaje a cambio de extensiones en los plazos concesionales. La propuesta parte de las operadoras de las carreteras, que ponen sobre la mesa 1.335 millones para mejoras de seguridad vial, medioambientales o de calidad del servicio. De nuevo, la iniciativa colisiona tanto con los consumidores como con la pretensión del Estado de hacer caja con la nueva concesión de las carreteras una vez agotado el actual periodo de explotación.

Colaboración público-privada

Las empresas también apuntan oportunidades de colaboración público-privada en la puesta al día en equipamiento de educación y sanidad, conservación de carreteras o mejora de los accesos a las ciudades, con necesidades cuantificadas en un total de 15.300 millones. Y un último caballo de batalla es el de la rehabilitación de viviendas en cumplimiento de los códigos técnicos de la edificación. El Grupo de Trabajo sobre Rehabilitación (GTR), coordinado por Green Building Council España y por la Fundación Conama, establece en su informe de 2014, *Estrategia para la rehabilitación en España*, una ne-



FOMENTO

Construcción del viaducto sobre el río Ulla en el eje Atlántico de Alta Velocidad

cesidad de inversión de 260.000 millones hasta 2050. El estudio, sobre 10 millones de viviendas, calcula un ahorro energético de 390.000 millones en el mismo periodo.

No faltan planes sobre los que puede mantenerse vivo un generador de PIB y empleo como es la construcción. Mientras se desechan unos y se activan otros, las reglas del juego también han variado para las empresas ante la necesidad de ajustar el gasto público. Además de la reprogramación de proyectos de ingeniería civil a más largo plazo, se está extinguiendo la habitual regla de revisión de precios en las materias primas durante el plazo de ejecución de las obras, lo que comporta mayor riesgo para las constructoras. También se acotan los modificados sobre los precios de adjudicación, con límite en el 10% frente al 20% anterior a la crisis. Y el Gobierno está activando legislación para reducir la Responsabilidad Patrimonial de la Administración (RPA) en caso de reversión anticipada de infraestructuras en concesión. Otra norma *de facto* que se ha ido acomodando es la preponderancia de la oferta económica sobre la técnica en los concursos de ingeniería y

ejecución de obra, convirtiéndolos en subastas inversas.

En el exterior

Ante todas estas circunstancias, las constructoras y empresas de grandes infraestructuras se han lanzado al exterior. Fomento, que ha asumido el papel de cabeza tractora con empresas públicas en grandes concursos internacionales, como el del ferrocarril de alta velocidad en Arabia Saudí, calcula que la cartera de obra internacional llegaba a 74.000 millones en 2014, un 17% más que en el año anterior. Además de asentar sus bases en toda América, compañías como ACS, Ferrovial, Acciona, OHL, FCC y Sacyr, compiten en Australia y Oriente Medio. También avanzan desde el este hacia el norte de Europa. Junto con sus competidoras francesas, y los rivales públicos chinos, son las de mayor volumen del mundo y demuestran experiencia, ganada en gran parte en España. Sus negocios locales por construcción se han reducido a una quinta parte, pero tras un duro saneamiento de personal y endeudamiento (las seis mayores constructoras cotizadas, han rebajado la deuda desde

los 62.000 millones de 2009 hasta 33.000 millones), han cimentado sólidas bases en mercados activos. Una aventura que no es asequible para todos. Tras la salida de estos gigantes, quedan en España pendientes del despertar de grúas y tuneladoras un buen paquete de compañías.

La Comisión Europea observa con lupa. Después de dos décadas de vértigo constructor, el órgano comunitario ha criticado una red "sobredimensionada" que ha ocasionado "buena parte del pasivo en las finanzas públicas", según respuesta al programa Nacional de Reformas propuesto por España para 2014. Entre otras medidas, recomienda la urgente creación de un observatorio independiente que audite futuros proyectos y más planificación estratégica.

La construcción y el negocio inmobiliario vuelven, pero no cabe repetir errores. Además de la colaboración privada, es precisa una normativa lo más clara posible, control de la especulación, freno a la corrupción y altas dosis de sentido común en la planificación, que debe rehuir intereses políticos.



Anna Matas

Catedrática de Economía de la Universidad Autónoma de Barcelona y del Institut d'Economia de Barcelona (IEB)

PUNTODEVISTA

Ser más selectivos

El mensaje relevante para la política de infraestructuras ya no puede ser el simple “es necesario invertir”. El énfasis debe ponerse en dónde y cómo hacerlo.

A partir de mediados de la década de los 80, en España, la inversión en infraestructuras de transporte inicia una larga etapa de crecimiento, que se intensificará entre los años 1997 y 2009, y que dotará al país de un *stock* similar, cuando no superior, al de los países europeos más avanzados. Es preciso señalar que esta inversión ha beneficiado en mayor medida a las infraestructuras de altas prestaciones, como son las autopistas y trenes de alta velocidad. Dejando aparte el hecho de que la red española de alta velocidad es la segunda mayor del mundo, solo detrás de China, cabe mencionar que el índice de kilómetros de autopistas por habitante dobla la media de los países de la UE y es claramente superior al de países como Francia, Alemania o Dinamarca.

Este proceso inversor no ha estado exento de críticas que, con un alto grado de unanimidad, apuntan a que la falta de criterios de rentabilidad social en la toma de decisiones ha dado lugar a una clara sobrecapacidad en buen número de proyectos. En cambio, se observa que siguen pendientes determinadas inversiones que se intuyen rentables en términos sociales. Entre otras, la menor atención que ha recibido el transporte de mercancías por ferrocarril (la cuota en el tráfico interior se sitúa alrededor del 4%); la insuficiencia en la dotación de transporte público en algunas áreas metropolitanas, y la persistencia de puntos negros en la red viaria con una alta siniestralidad.

De cara al futuro, la cuestión relevante para la política de infraestructuras es conocer cuál debe ser el ritmo inversor para lograr un *stock* de capital que le permita mantener un crecimiento económico sostenible. El mensaje ya no puede ser el simple “es necesario inver-

tir”, sino que el énfasis debe ponerse en dónde y cómo invertir. El punto de partida es que las infraestructuras juegan un papel clave en la competitividad de un país. Así, aun cuando se ha alcanzado un *stock* de capital elevado, es preciso hacer frente a nuevas inversiones. Las economías más avanzadas deben atender, a grandes rasgos, a dos tipos de necesidades. En primer lugar, las proyecciones internacionales prevén que la demanda de transporte seguirá creciendo en los próximos años; sobre todo, en transporte aéreo (pasajeros y mercancías) y marítimo (mercancías). Por ello, es necesario acometer nuevas inversiones para garantizar que las infraestructuras puedan absorber la demanda sin que se generen altos costes de congestión. En segundo lugar, el ritmo inversor debe estar en función del *stock* de capital acumulado. Cuanto mayor sea este, mayor es el esfuerzo necesario para mantenerlo.

La evidencia que se deriva de los trabajos académicos señala que existe una relación positiva entre *stock* de infraestructuras y crecimiento económico. Sin embargo, de ahí no puede inferirse que cualquier inversión en infraestructuras tenga un efecto positivo sobre la capacidad de crecimiento. Ello solo será así si la infraestructura ofrece nuevas ventajas para el resto de actividades de producción. Por ello, es imprescindible desarrollar un mecanismo objetivo de evaluación económica de los proyectos que permita una selección eficiente de los mismos. Esta evaluación debe realizarse proyecto a proyecto, no de forma agregada. El mecanismo de evaluación debe valorar todos los beneficios y costes sociales ligados al proyecto. Sin embargo, es preciso no enmascarar el proceso de evaluación incluyendo supuestos beneficios derivados de la propia construcción de una

infraestructura, por ejemplo, los empleos generados durante la construcción, que poco tienen que ver con su rentabilidad social.

En tercer lugar, si bien es cierto que la política de infraestructuras debe garantizar la accesibilidad en todo el territorio, ello no implica que estas deban diseñarse sin tener en cuenta la demanda potencial y el grado de desarrollo de la región. Frente al dilema entre eficiencia y equidad, la política de transporte debería en el futuro otorgar un mayor peso a la eficiencia. En España tenemos claros ejemplos de sobreinversión que nada han aportado al crecimiento de una región y que, sin embargo, han tenido costes en términos económicos, al distraer recursos de otros sectores más productivos.

En cuarto lugar, la política de transportes no puede ignorar que la ubicación periférica de España con respecto a Europa la sitúa en una posición de desventaja frente a otros países que gozan de una mayor centralidad. Para reducirla es imprescindible impulsar las actuaciones dirigidas a mejorar los enlaces transfronterizos. Una segunda área estratégica es la inversión en las zonas metropolitanas. Así, una buena infraestructura de transporte potencia las economías de aglomeración en las ciudades y beneficia el funcionamiento del mercado de trabajo.

Deben aprobarse medidas dirigidas a mejorar el marco institucional y de regulación que garantice el funcionamiento eficiente de las infraestructuras. La simple introducción de legislación no garantiza los efectos positivos de la liberalización, sino que es necesario poner en marcha medidas que impulsen la competencia en el sector. Un claro ejemplo de ello es la liberalización del transporte de mercancías por ferrocarril, donde persisten barreras a la entrada que impiden el desarrollo de la competencia.

Otro elemento olvidado de la política de transporte es su financiación. La coexistencia de criterios al respecto que difieren tanto entre infraestructuras —aeropuertos frente a ferrocarril— como en el territorio —autopistas de peaje frente a autopistas libres— provoca distorsiones ineficientes del tráfico que, a su vez, ge-

neran costes adicionales. En este punto cabe avanzar hacia la financiación con cargo al usuario, bajo el principio “quien utiliza paga”, para las infraestructuras de gran capacidad. Este sistema, no obstante, debe ser homogéneo entre modos de transporte y territorio. La financiación vía usuario permite, además, incentivar la entrada del capital privado, con una mayor disponibilidad de fondos y una mayor eficiencia en la construcción y uso de las infraestructuras. No obstante, estos beneficios solo se realizarán en la medida que exista un buen diseño del contrato de colaboración público-privada, para lo que un elemento esencial es el reparto de riesgos de costes e ingresos entre el sector público y el privado. Existe un buen número de ejemplos en España en los que la participación de capital privado no ha evitado la construcción de inversiones de nula rentabilidad.

Para evitar los efectos que las políticas fiscales restrictivas en etapas de crisis tienen en el ritmo de inversión pública, sería deseable que los programas de estabilidad presupuestaria diesen un tratamiento separado a la inversión pública y al gasto corriente. La clave radicaría en separar ahorro público de déficit público y en establecer con claridad los criterios que deben presidir la asignación de gastos a una u otra categoría. Un elemento destacable es que algunos tipos de gastos, aunque tengan la categoría de gastos corrientes, a efectos económicos deberían tener un tratamiento diferenciado e incluirse en la de gastos de inversión. La tarea es compleja y no exenta de polémica, pero avanzar en tal sentido sería conveniente en aras de la racionalidad en la toma de decisiones.

Por último, una estrategia de futuro no puede olvidar el impacto ambiental del transporte. La UE tiene un ambicioso plan para reducir un 20% la emisión de gases de efecto invernadero juntamente con una mejora del 20% de la eficiencia energética. Las medidas que se tomen en este sentido deben, en cualquier caso, estar sometidas a un proceso de evaluación de costes y beneficios, de tal modo que la contribución a la reducción del impacto ambiental sea eficiente.

CONTRAPUNTO

Más infraestructuras con más ingeniería

La ingeniería constituye la piedra angular del desarrollo y la innovación tecnológica; de la exportación, como punta de lanza de penetración internacional, y del desarrollo sostenible y responsable. Es esencial para la transformación del modelo económico español.

La ingeniería es el sector del conocimiento clave para el desarrollo económico y el bienestar social por constituir la piedra angular del desarrollo y la innovación tecnológica; de la exportación, como punta de lanza de penetración internacional, y del desarrollo sostenible y responsable. Es, en consecuencia, esencial para la transformación del modelo económico español.

Para comprender qué ha ocurrido con la rentabilidad de las inversiones dedicadas a infraestructuras en los últimos años y, en consecuencia, contestar a la pregunta que se plantea, es preciso entender qué es ingeniería y, por tanto, entender que ingeniería y construcción son actividades complementarias. La construcción sigue siempre al diseño y al proyecto y se complementa con las asistencias técnicas a la dirección de obra y control de calidad, pero en principio las capacidades y conocimientos necesarios en ambos sectores de actividad no son intercambiables. Existen las sinergias lógicas y necesarias entre ambos, del mismo modo que existen sinergias con otros sectores, pero no se trata de la misma actividad.

Actualmente, los Presupuestos Generales españoles no detallan el gasto en ingeniería, de forma que este país no conoce, *a priori*, con exactitud su gasto público en estudios, proyectos y demás actuaciones previas y de dirección del proceso creativo, para el que tiene que haber un técnico que proyecte y dirija. En aras de la transparencia es necesario reivindicar la necesidad de desagregar en los Presupuestos las partidas a dedicar a servicios de ingeniería y consultoría de las dedicadas a obra, garantizando unos mínimos, y especificando en ellas las destinadas a estudios, anteproyectos y proyec-

tos; asistencias técnicas a dirección de obra; y controles de calidad.

En lo que se refiere a España, y en relación con el coste total de la infraestructura, actualmente, los presupuestos invertidos en ingeniería son muy inferiores a los que se manejan en los países de nuestro entorno económico (del orden del 3% de la inversión, frente al 8-10% habitual en otros países).

Mientras que en la mayor parte de los países de Europa y América existe el convencimiento de que los servicios de carácter intelectual no pueden contratarse siguiendo criterios económicos, en nuestro país hay una primacía constante de la oferta económica frente a los criterios de calidad en la adjudicación de proyectos. En el resto de países de Europa y en la propia Comisión Europea, estos servicios se adjudican con fórmulas de ponderación técnico-económica, pero con un peso de la calidad técnica de la oferta (alrededor del 80%) muy superior al peso de la oferta económica.

Por tanto, la reducción de la inversión en ingeniería supone una reducción sobre el 3% del gasto total de la infraestructura, un falso ahorro que conduce a fuertes riesgos de incrementos en los costes —a través de los modificados— en la ejecución y mantenimiento de las posteriores obras.

En los últimos años en España se ha construido mucho, pero esto no quiere decir que se haya invertido lo suficiente en ingeniería.

El sector ha alcanzado un alto grado de calidad y competitividad tras más de 20 años creando y situando a España en unos niveles de dotación infraestructural que la han transformado completamente. Paralelamente

se han desarrollado grandes proyectos internacionales: puentes en Hong Kong, puertos en Vietnam, refinerías en Siberia, el nuevo proyecto del Canal de Panamá o el metro de Bogotá, entre otros. Todos ellos han hecho que la ingeniería española esté en forma, y la prueba es que nuestras autopistas, líneas de alta velocidad, puertos y aeropuertos o redes de metro están en los primeros lugares de calidad a nivel mundial.

Un plan de futuro para la arquitectura e ingeniería españolas debe incidir en el apoyo estratégico a la presencia exterior aprovechando el prestigio del que gozan muchas de nuestras empresas.

Con el fuerte recorte de inversión en obra pública corremos el riesgo de retroceder en todo lo que habíamos conseguido en los últimos 20 años: aunar en obras públicas la innovación, experiencia y formación de los ingenieros que han intervenido en ellas, logrando la excelencia en la gestión y creando fórmulas para garantizar diseños sostenibles medioambientales y económicos.

La paralización drástica y no programada de las obras en curso ha dejado de garantizar la consecución de los objetivos económicos previstos y esto se ha traducido en la pérdida de miles de empleos y la desaparición de centenares de empresas.

Invertir más en ingeniería, invertir más en conocimiento, es el medio de conseguir la máxima rentabilidad en el conjunto de la inversión realizada en infraestructuras en los últimos años y de incentivar el desarrollo de las empresas españolas de ingeniería en su competencia internacional.

Aún quedan infraestructuras por desarrollar, para vertebrar el país y fortalecer el necesario desarrollo logístico

que sea capaz de integrarse en los planes que llegan desde Europa. El Libro Blanco de la Comisión Europea de 2011, *Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible*, destaca en particular su función clave en relación con el sistema de transporte y con los intercambios comerciales a escala nacional e internacional.

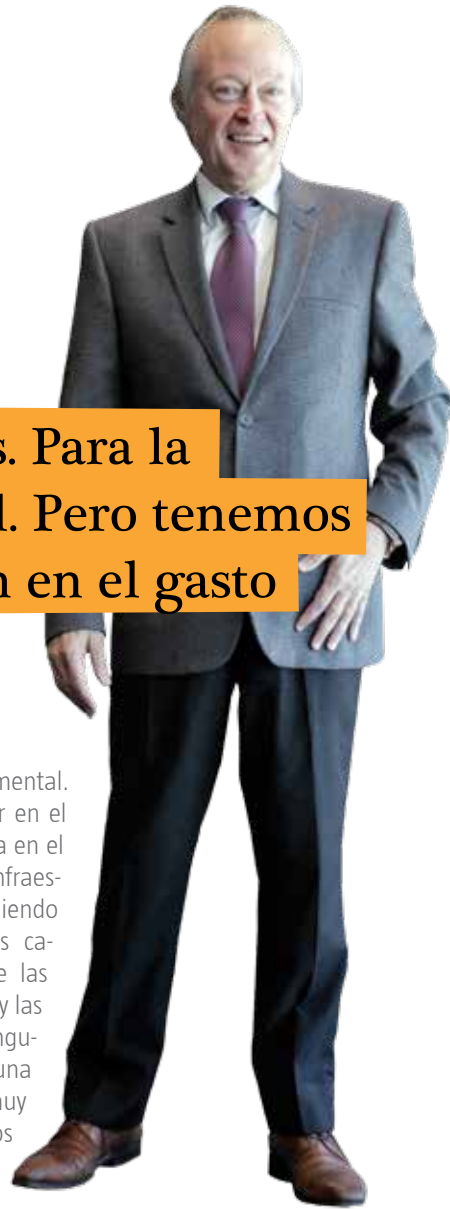
También lo plantea el Ministerio de Fomento en su Estrategia Logística de España: "La implantación y el desarrollo de actividades logísticas suponen un factor de oportunidad para el aumento de la actividad económica. La localización de áreas de actividad logística en un determinado territorio se percibe por lo tanto como una oportunidad para atraer actividad, un elemento de dinamización económica y, en definitiva, un factor clave para la mejora de la competitividad y el empleo. España debe consolidar su posición a escala europea y mundial en materia de logística, aprovechando su posición geográfica y el desarrollo de su sistema de transporte, para desempeñar un papel clave en los tráficos que conectan a los grandes productores mundiales con los mercados consumidores, y para generar valor añadido en la manipulación de los productos en función de los mercados a que se dirigen. Solo así podremos mejorar en competitividad, con un sistema de transporte y una logística eficiente de ámbito global".

Ahora bien, si queremos que el conjunto de estas inversiones en infraestructuras que aún son necesarias en nuestro país terminen siendo eficientes y sostenibles, deberán realizarse considerando la calidad como criterio prioritario y será necesario contar desde el principio con una mayor aportación del sector de la ingeniería.

Juan Lema

Presidente de Tecniberia



HABLAR
DEL FUTUROJosep Piqué
Consejero delegado de OHL

“Necesitamos tener puertos competitivos. Para la propia política industrial es fundamental. Pero tenemos bastantes años por delante de contención en el gasto en infraestructuras”

¿Necesitamos más construcción, menos o ser un poco más modestos?

Cuando hablamos de construcción se suele identificar y, a veces, con cierto componente peyorativo, con la llamada economía del ladrillo. Es evidente que hubo una burbuja asociada a excesos de todo tipo que, cuando reventó, generó una crisis extraordinaria. Ahora parece que hay una cierta recuperación en el mundo de la edificación residencial, porque durante estos siete años y medio que ha durado la crisis se ha ido absorbiendo el enorme stock que había de viviendas ya construidas pero no habitadas. Esperemos que no volvamos a tropezar en la misma piedra, que abordemos las cosas mejor que antes y que hayamos aprendido de las lecciones del pasado.

Otro tema son las infraestructuras. En el caso de OHL, nosotros nos concentramos hace años en las de transporte y en la edificación singular. Es cierto que, en las últimas décadas, fundamentalmente desde la de los 80, España ha hecho un esfuerzo inversor muy notable al respecto. Cuando se hacen las comparativas, hay un indicador muy recomendable que es el Barómetro de los Círculos. Este es un indicador de la capacidad competitiva de España en diferentes ámbitos, y es una iniciativa del Círculo de Empresarios de Madrid, el Círculo de Economía de Barcelona y el Círculo de Empresarios Vascos. Cuando habla de la dotación de infraestructuras, lo que se deduce es que, a diferencia de la educación, estamos por encima del promedio en red de carreteras y autopistas, de alta velocidad ferroviaria o aeroportuaria. Sin embargo, todavía quedan cosas por hacer, sobre todo en el ámbito ferroviario de mercancías, los famosos corredores, que son un elemento de competitividad básico para la exportación y la importación, y probablemente nos tengamos que plantear seriamente la ampliación de nuestra capacidad portuaria. Los barcos son cada día más grandes, la inmensa mayoría del tráfico internacional de mercancía se hace por vía marítima, y necesitamos tener puertos competitivos. Esto para la propia política industrial es un

evento fundamental. ¿Qué va a pasar en el futuro en España en el ámbito de las infraestructuras, teniendo en cuenta estas carencias? Aunque las infraestructuras y las edificaciones singulares guardan una correlación muy estrecha con los recursos presupuestarios y, pese a la recuperación económica, tenemos bastantes años por delante de contención en el gasto.

¿Cuál es el papel de la ingeniería española en una empresa como esta?

Está en el frontispicio de nuestro plan estratégico. Todas las empresas son su gente y son el talento que es capaz de acumular. En una empresa como la nuestra, en la que el valor añadido deriva de la capacidad de competir con otras que también tienen mucho talento, es absolutamente vital. Ahí tenemos una ventaja. Dentro de la mala situación relativa en el ámbito educativo, hay un par de excepciones que conviene resaltar. Unas son las escuelas de negocios. La otra es la calidad de nuestras ingenierías. Tenemos ingenieros muy buenos, y ahí de lo que se trata es de generar políticas que atraigan y retengan talento, y que seamos capaces, además, de distribuirlo a lo largo de todo el mundo. Nuestro principal reto es ser locales en los países en los que tenemos una presencia significativa, pero al mismo tiempo ser capaces de situar a nuestros mejores recursos humanos donde realmente hacen falta. Esto, en un país como el nuestro, reacio históricamente a la movilidad.

Julían Núñez
Presidente de Seopan

¿Qué evolución debería seguir el sector de la construcción?

En el momento más álgido de nuestra economía, en 2000–2007, la contribución del sector de la edificación a la economía española se situó en el 30–35%, que quizá podría ser elevada, y ahora debemos estar en el 10–12%. Estamos yendo hacia la situación en la que tenemos que estar y, al final, es cuestión de oferta y demanda. Ya ha pasado lo peor de la crisis, estamos en la senda de la recuperación económica y por primera vez tenemos datos positivos para nuestra actividad, en particular, para el sector de la edificación, que representa las tres cuartas partes de la actividad total nacional en construcción. Esta actividad no debe ser la espina dorsal de nuestra economía aunque, evidentemente, el sector de la construcción tiene una contribución muy positiva en todos los grandes países del mundo, tanto en la creación de empleo como en el retorno fiscal. No sé cuál será el nivel de recuperación que tengamos que tener pero, teniendo en cuenta que se han destruido 1.750.000 empleos en el sector de la construcción en los últimos siete años, sin duda será una parte importante.

¿Cómo resolver o compensar la falta de inversión pública en infraestructuras?

Por supuesto que hay que cerrar la red de autovías y acabar la de alta velocidad, pero hemos hecho los deberes y estamos en un nivel magnífico. Ahora hay que mantener y conservar esas infraestructuras. Lo que gastamos aquí en conservación es la mitad de lo que se gasta por kilómetro en Alemania o en Francia, y lo mismo sucede en obras ferroviarias. Todas estas carencias son desconocidas para la opinión pública y para la clase política porque no se ha preocupado. Hay que terminar lo que tenemos en curso, pero también centrarnos en los

“La única solución para seguir invirtiendo en infraestructuras, y en las de educación y sanidad tenemos un déficit, es la colaboración público-privada”

¿Cuáles deberían ser las prioridades en materia de infraestructuras?

En algunas tipologías de infraestructuras hemos hecho muy bien el trabajo. Pero tenemos un déficit en infraestructuras de educación y de sanidad. Según datos de Eurostat de 2013, mientras que el ratio en euros por habitante de inversión bruta de capital en infraestructuras de educación en España fue de 30, en Francia, fue de 136; en el Reino Unido, 163; en Alemania, 124, y la media de la Unión Europea de los 28, 102. De este enorme déficit de inversión no se habla en los medios. Si vamos al gasto en inversión bruta de capital en infraestructuras de salud, la media de la Unión Europea de los 28 en 2003 es de 63 euros por habitante; España, 41; Francia, 114; Italia, 76 y el Reino Unido, 94.

déficits tan importantes que tenemos: equipamiento público, logística, agua, energía, rehabilitación energética e infraestructuras energéticas. ¿Cómo resolver esos déficits en una economía que está sometida al cumplimiento de unos objetivos de déficit público y de deuda pública tremendos hasta 2018? Es imposible. La única solución es la colaboración público-privada y, para ello, es preciso actualizar y modernizar el marco regulatorio que tenemos en España. No significa hablar de privatizar ningún tipo de servicio de infraestructura. La propia Administración tiene fórmulas de financiación privada o extrapresupuestaria. Cuando ADIF hace emisión de deuda, se está financiando en los mercados, no contra el presupuesto público, sino que es financiación extrapresupuestaria.



“En el sector inmobiliario hoy ni se financia a cualquiera ni para hacer cualquier cosa”

¿Cómo evitar recaer en los errores del pasado en el sector inmobiliario?

A corto plazo no se van a volver a cometer. El error que se generó en el pasado estuvo muy vinculado a las entidades financieras. Hoy ni se financia a cualquiera ni para hacer cualquier cosa. Mientras las entidades financieras hagan bien su trabajo, realicen bien el análisis del riesgo, es muy complicado que se vuelvan a repetir esos errores.

¿La corrupción urbanística se ha atajado?

No. Ahora mismo, como no hay negocio, quizá esté muy dormida. El urbanismo es muy discrecional y, teóricamente, debería estar perfectamente reglado y, por tanto, controlado. Pero es terriblemente complicado poder controlar la honestidad porque es muy personal. Se mueve mucho dinero, hay muchísimos intereses y es absolutamente discrecional. Al final las personas son personas y el poder, desde un punto de vista político, es complicado de controlar.

¿200.000-250.000 viviendas nuevas al año es un nivel normal y sigue siendo un pulmón económico?

Claro. Lo que no era normal eran 650.000 viviendas. Con 250.000, evidentemente, el sector pasa a ser otra vez muy importante desde el punto de vista de aportación al valor de España o al PIB y, además, genera muchas sinergias. Pero el problema que tiene el capital extranjero es que no encuentra operadores expertos. Esa es una vía por la que Aliseda va a ir. Vamos a intentar explotar nuestra estructura territorial y nuestro conoci-

miento inmobiliario para dar ese confort al capital que quiere invertir y no encuentra en España al gestor de ese tipo de negocio.

¿Qué cambios normativos que afecten al sector son necesarios?

Es necesaria homogeneidad. En España, desgraciadamente, cada comunidad autónoma tiene su normativa urbanística, cada ayuntamiento tiene su especialidad a la hora de intentar construir; y para alguien que no conoce o que no está en España y quiere invertir en un tema inmobiliario, es un verdadero galimatías. Al inversor que quiere invertir y le da igual invertir en la costa, en Madrid, en Barcelona o en Galicia, le tienes que empezar a explicar que cómo se hacen aquí las cosas no tiene nada que ver con cómo se hacen allí, y esto resulta muy complicado.

¿Comprar o alquilar?

Comprar. Sí, es un tema cultural y afortunadamente somos muy pertinaces con la compra de vivienda porque da mucha seguridad. Las familias españolas parece que asocian siempre la vivienda a una especie de seguro para el futuro o para la jubilación. Pero es verdad que eso está evolucionando en España, donde cada vez es algo mayor el porcentaje de viviendas alquiladas, que ya pasa del 20% cuando al principio de la crisis estaba en el 18,3%. Hoy, las parejas jóvenes que quieran adquirir su primera vivienda tienen muchos problemas, incluso trabajando los dos, porque normalmente tienen sueldos muy bajos y las entidades financieras, a la hora de dar la hipoteca, van a ver todavía mucha inestabilidad en su puesto de trabajo. Además, normalmente esa gente no tiene el porcentaje ahorrado que ya también se le pide que aporte. Quizá en dos generaciones, el alquiler tendrá unos porcentajes muy parecidos al resto de Europa. Lo que estamos viendo es que las viviendas se han ajustado en torno al 40%, están bien de precio y la gente está adquiriendo. El porcentaje de compra de vivienda sin financiación es importante (30-35%) por parte de particulares españoles y extranjeros.

EN RECUPERACIÓN

“El sector de la construcción se ha demonizado durante los últimos años”, dice **Jorge Estévez, COO de thyssenkrupp Elevator para Europa y África**. “Sin embargo, es de primer orden, no solo a nivel nacional, también a nivel internacional. Es un sector tractor de muchos otros que van detrás. ¿Qué cambios tienen que darse en este ámbito? Tiene que haber una reformulación estratégica profunda del sector que empiece por desvincularlo del poder y de las decisiones políticas y ver qué oportunidades hay para desarrollar un modelo de más valor añadido, más competitivo y en el que haya un equilibrio entre la nueva construcción y la rehabilitación, que tiene un enorme potencial y que permitiría mejorar la movilidad y la accesibilidad.

El sector se está recuperando. Desde un observatorio excepcional como el portal **idealista.com**, **Jesús Encinar**, su presidente, que en 2004, cuando casi nadie hablaba de ello, publicó un libro titulado *La burbuja inmobiliaria*, afirma que “la gente está recuperando la confianza, los bancos han mejorado las condiciones hipotecarias y las transacciones han empezado a aumentar. 2014 fue un buen año y 2015 ha sido aún mejor. Los precios están empezando a subir y las cosas se van a recuperar. La gente piensa que la construcción tardará mucho en reponerse debido al gran stock de vivienda ya construida. Sin embargo, este no se encuentra en las áreas donde la gente realmente quiere vivir. Hay pocas promociones en las grandes capitales o en la costa. Lo que se podía vender se ha vendido. Esto quiere decir que construir obra nueva se vuelve a convertir en algo rentable en terrenos que se encuentran en zonas interesantes en las grandes capitales. Se empiezan a ver grúas nuevamente por Madrid y Barcelona, algo que no se veía hace ocho años”. ¿Volverá la burbuja? “No, ya que los bancos están siendo

más cautelosos y los intereses no bajarán más, y tampoco estamos ya viviendo el *shock* migratorio. En su momento se dieron varias causas al mismo tiempo” añade.

Para su empresa, y es significativo, “las cosas han cambiado muchísimo”. “La España del 2015 no tiene nada que ver con la España del 2007/2008. En aquel momento había más de 30.000 agencias inmobiliarias y hoy existen 15.000, aunque se están creando nuevas entidades. Nos ha afectado mucho. Por un lado tenemos el negocio de anunciar promociones de obras nuevas y por el otro el área de segunda mano. En este último hemos seguido creciendo mes a mes por nuestra penetración en las agencias inmobiliarias. En el momento de la crisis teníamos unos 3.000 clientes y hoy tenemos más de 9.000. Sin embargo, en lo que respecta a promociones para nuevas obras, que representaron el 50% de nuestros ingresos en 2007, han caído dramáticamente, ya que ahora los bancos gestionan este sector en grandes cantidades”, explica.

Para **Javier Targhetta, consejero delegado de Atlantic Copper**, “quizá el sector que se podría recuperar es lo que llaman los americanos “la construcción comercial”, es decir, equipamientos, grandes almacenes, etc., porque tiene una relación directa con la economía y, por tanto, es posible que crezca algo más”. Pero, prosigue, “es prácticamente inalcanzable volver al peso que tenía la construcción y las industrias subsidiarias en la economía y, por tanto, es un reto complejo que hay que atacar”.

INFRAESTRUCTURAS LIMITADAS

En cuanto a las infraestructuras, “en España se ha invertido mucho en ellas durante los últimos años y aunque quizás, en el terreno de la logística no se haya priorizado de

la mejor manera, las tenemos muy buenas”, opina **Miguel Borrás, director general de DHL Express Iberia**. “España tiene que seguir mejorando para convertirse en el *hub* logístico del sur de Europa. Un desarrollo fundamental por hacer, que no se está haciendo porque requiere inversiones muy importantes, es la conexión ferroviaria con Europa de manera eficiente”. Sin embargo, son varios los empresarios que no esperan un nuevo *boom* en infraestructuras. Para **Javier Targhetta**, en una visión que está bastante generalizada, “la imposición del control del rigor presupuestario va a impedir durante bastantes años que haya una inversión estatal grande” en este campo.

“Siempre que se analice bien y se haga de manera inteligente, uno de los retos a nivel estatal es el desarrollar la intermodalidad en el corredor del Atlántico y en el del Mediterráneo, y hacer que la Península se convierta en una plataforma logística”, estima **Asier Atutxa, presidente del Puerto de Bilbao**. “En este sentido, tenemos que mejorar la infraestructura ferroviaria y su conexión con los puertos. Y añade: “Los puertos necesitan ser mucho más flexibles y mucho más eficientes”.

Hay otra dimensión, a saber, el interés de los inversores extranjeros por nuestras infraestructuras, al que apunta **Ricardo Martínez Rico, presidente ejecutivo de Equipo Económico**, pues “los fondos de pensiones anglosajones, que son privados y tienen mucha liquidez, necesitan asegurar inversiones para 15 o 20 años y que den un retorno adecuado a sus pensionistas, y, en lugar de comprar bonos públicos, que tienen un tipo de interés del 0,8%, lo que hacen es comprar infraestructuras porque dan un retorno al 4,5-5,5%. ¿Y dónde hay infraestructuras muy buenas y con previsión de que los puertos, aeropuertos, carreteras vayan a crecer? En España”.