





POR CADA MILLÓN DE EUROS INVERTIDO EN INFRAESTRUCTURAS SE GENERAN 12 EMPLEOS DIRECTOS Y SEIS INDIRECTOS

# 2015: Un balón de oxígeno para la obra pública

Tras un descenso apabullante, la inversión en infraestructuras repuntará el próximo año. El sector ha soportado más de la mitad de la reducción del gasto y, actualmente, es menos de una cuarta parte del que fue justo antes de que comenzase la crisis. **Raúl Salgado / Madrid**



España es un muestrario de grandes realizaciones en infraestructuras



Foto: EFE

La A-4 a su paso por Despeñaperros tras la reforma de su trazado. La alta velocidad se lleva un buena parte de los presupuestos de 2015

Una caída en picado, que ha dejado el sector de las infraestructuras tocado. La inversión en obra pública se ha desplomado en España, lo que ha paralizado un buen número de proyectos. Del 4,5% del PIB de hace cuatro años, se ha pasado a invertir el 1,4%. Sin embargo, las infraestructuras ven la luz al final del túnel. En 2015, y por primera vez desde el estallido de la crisis, aumentará el gasto. Previsiblemente, el próximo año será un 8,8% superior al programado para este ejercicio, aunque la alta velocidad recibirá la mayor parte de la inversión.

España invirtió 580.000 millones de euros en obra civil en el período 1995-2012, según datos de la CEOE. Mientras tanto, los franceses gastaron casi el doble y los alemanes, un 18,5% más. En términos de PIB, la inversión sí ha sido superior. Por ello, nos hemos acercado al nivel competitivo de nuestros países vecinos.

Las infraestructuras realizadas en España durante los últimos 20 ó 25 años han sido determinantes para la transformación del país. No obstante, las cifras del Ministerio demuestran que en las dos legislaturas socialistas bajo el mandato de José Luis Rodríguez Zapatero, Fomento acumuló 8.000 millones de euros en sobrecostes en la construcción. Pablo Bueno, consejero delegado del Grupo Tyspa, recuerda que en los últimos cuatro años la inversión en infraestructuras ha sido inferior a la realizada por Alemania, Francia o Italia.

El nivel más elevado del gasto en infraestructuras se produjo en 2009. Bueno explica que sólo el Gobierno central invirtió 22.000 millones de euros, a lo que hay que sumar lo gastado por las comunidades autónomas y las administraciones locales. Posteriormente, se ha producido una caída severa debido a que el Ejecutivo, en su afán por acercarse al equilibrio presupuestario, «ha hecho que sea precisamente la inversión pública la gran protagonista del ajuste al haber soportado más de la mitad de la reducción del gasto».

## REACTIVACIÓN

Las turbulencias se convirtieron en huracán, y se llevaron por delante buena parte del dinero para obras públicas. Juan Antonio Santamera, presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, afirma que las principales inversiones en infraestructuras ascenderán a 9.469 millones de euros en 2015, frente a los 8.706 millones de 2014.

En España, en 2008 la Administración llegó a licitar más de 46.000 millones de euros en proyectos, mientras que en 2014 se espera una cifra inferior a los 10.000 millones en el ámbito de las inversiones dependientes del Ministerio de Fomento. «El sector es hoy menos de una cuarta parte del que fue justo antes del inicio de la crisis. Pocos sectores han sufrido una reducción de tamaño tan drástica. La Administración Central está tirando del carro con la reactivación de algunos proyectos estratégicos, como la extensión de la red ferroviaria de alta velocidad o el corredor mediterráneo», destaca Fernando Vizoso, senior manager del Sector Infraestructuras de KPMG en España.

La evidente mejora de la coyuntura económica general supone una fuente de esperanza. Lejos de alcanzar los niveles del boom, el próximo año podrá convertirse en pista de despegue para el sector de la obra pública.

Miguel Jurado, presidente de FCC Construcción, considera que la previsión para 2015 constituye un cambio de tendencia respecto a la producción e inversión, si se analiza la secuencia histórica hasta 2013, «ya que el sector de la construcción ha afrontado siete años consecutivos de descensos en la producción que han afectado a los cuatro subsectores tradicionales (residencial, no residencial, rehabilitación y obra civil). En términos reales, se ha caído por debajo de los niveles de mediados de los años 90».

El déficit fiscal acumulado durante la crisis obliga a sacar la tijera para atajar el gasto, y en el área de las infraestructuras se puede conseguir un mayor recorte sustancial. El presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos sostiene que en España se

han invertido 580.000 millones de euros en los últimos 17 años, mientras que en el mismo período, en Alemania se invirtieron 750.000 millones, en Italia 640.000 millones y en Francia 1.100.000 millones de euros. Aun así, el ratio de inversión pública por kilómetro cuadrado y millón de habitantes en España es de 1.369 euros, comparable con Alemania (1.353 euros), Francia (1.469 euros), Reino Unido (1.809 euros), e Italia (1.949 euros). «Se da la paradoja de que hoy España es un muestrario de grandes realizaciones en infraestructuras, al tiempo que desaparecen los hombres y las empresas que las hicieron realidad», apunta.

Los años de inversión en infraestructuras situaron España en un marco de oportunidades similar al de los países más desarrollados, «que no sólo siguen invirtiendo, sino que destinan importantes partidas presupuestarias a la conservación y modernización del patrimonio existente, indispensables para mantener y mejorar la competitividad», resalta Santamera.

Especialmente sangrante ha sido la reducción de la inversión en ingeniería, «sector estratégico para la recuperación de la economía y donde la licitación pública ha disminuido casi un 90% respecto a 2007», señala Bueno. Y añade que, hoy en día, resulta evidente que existe un déficit de inversión. «La caída drástica ha propiciado que no se construyan infraestructuras absolutamente necesarias para que España mantenga su nivel de competitividad. No se está conservando el patrimonio

que tanto ha costado construir en las dos últimas décadas».

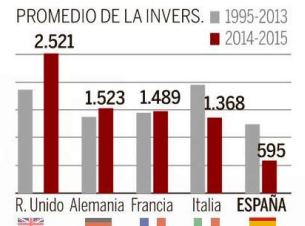
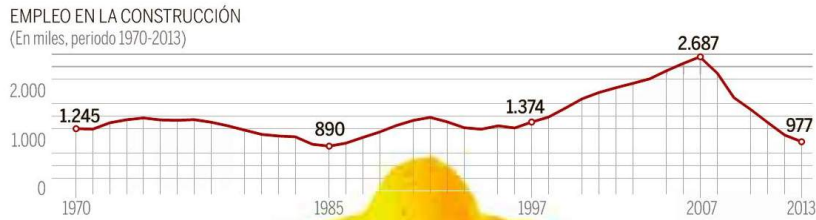
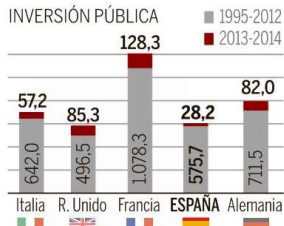
## CONTROL DEL GASTO

Frente al derroche de dinero, control y efectividad del gasto. El Ministerio de Fomento analizará el tráfico antes de concluir las nuevas vías al completo y sólo construirá los tramos de carreteras que tengan demanda real. Evitar los despilfarros en las obras públicas es una prioridad para el actual Gobierno. No todo está hecho, ni construido. Por ello, el presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos anima a luchar contra la desaparición de las capacidades técnicas, humanas y organizativas de la industria de la obra pública, aunque admite que habría que analizar con mucho más rigor la rentabilidad económica y social de las inversiones de las administraciones públicas para evitar que se repitan los errores «que han dado pie a un cierto descrédito de la ingente y excelente labor realizada en estos años en el conjunto de la obra pública».

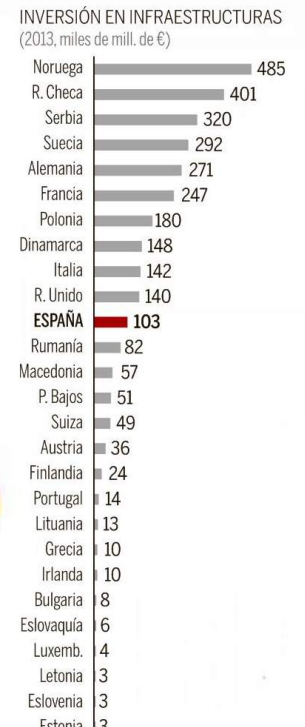
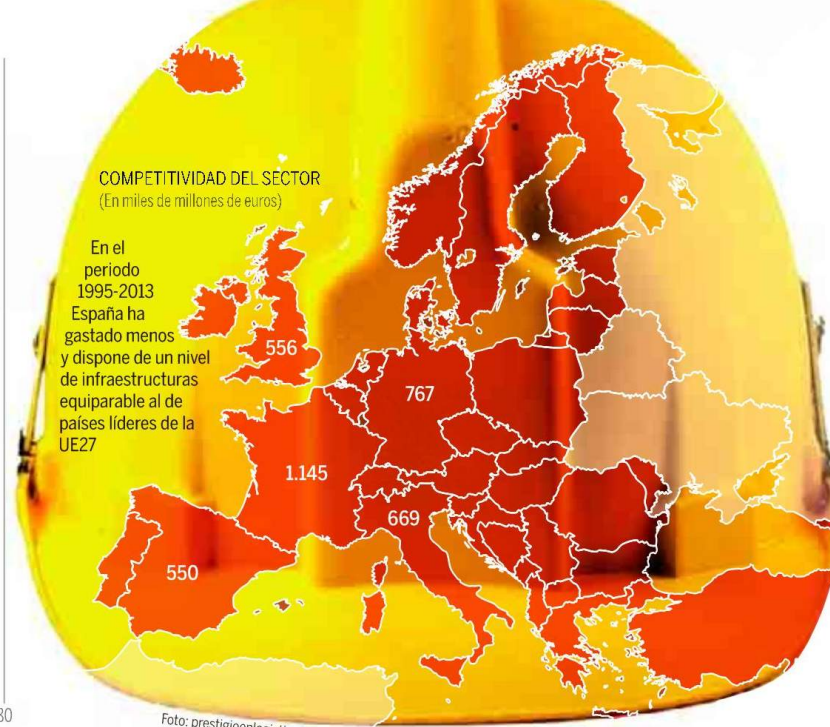
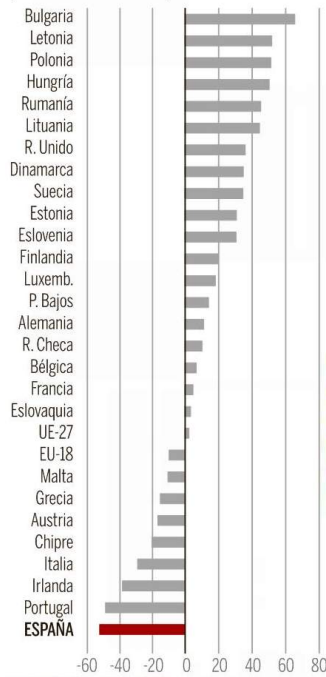




## Radiografía de la inversión



**EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN PÚBLICA** (% de variación 2014-2015)



Los países que más invierten en infraestructuras, en términos absolutos, son los de la OCDE. Sin embargo, Javier Campos, profesor titular de Análisis Económico de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, piensa que más relevante es la inversión en términos relativos al PIB, que suele oscilar entre un 5-10% en los países desarrollados. Japón, por ejemplo, mantiene una tasa casi constante del 6% en la última década. En Estados Unidos es algo inferior, y en España se ha reducido de un 5% a casi un 3% en los últimos cinco años. La obra pública es proporcionalmente mayor en los países en desarrollo (en India y en algunos países africanos llega al 15%), pero se suele centrar en macroproyectos cofinanciados por entidades internacionales.

**EFFECTO TRACTOR**

Por cada millón de euros invertido en infraestructuras se generan 12 empleos directos y seis indirectos. Los expertos aseguran que aunque no pueda conocerse con exactitud el número de trabajadores en el sector, en el periodo 2009-2013 se han destruido unos 370.000 puestos de trabajo en obra civil. Más que para crear empleo, en España se invierte en infraestructuras porque el país lo necesita, aunque la creación de trabajo mediante este tipo de inversiones es un hecho implícito.

Lejos de obras faraónicas, y de aeropuertos o vagones de tren sin pasajeros, el Fondo Monetario Internacional (FMI) aconsejó invertir en obras públicas frente a la frágil demanda interna que padecen los países desarrollados, y aseguró que un incremento del 1% del PIB en la inversión en infraestructuras aumenta el nivel de producción un 0,4%, aproximadamente, ese mismo año y en torno a un 1,5% durante los cuatro siguientes. Según estimaciones de Seopan, con un gasto en obra civil equivalente al 1% del PIB español –unos 10.000 millones de euros– la construcción de infraestructuras generaría 101.270 empleos directos y 43.900 indirectos. En total, 145.170 puestos de trabajo. Más allá del prestigio y éxito de las empresas españolas, las compañías europeas están preocupadas ante la falta de apoyos institucionales. Por ello, el sector ha solicitado al Banco Europeo de Inversiones (BEI) que incremente de 8.000 a 30.000 millones su aportación anual para poder competir con las multinacionales asiáticas, que disfrutan de infinitos fondos públicos.

No habrá crecimiento económico sostenido sin un mínimo volumen de inversión en infraestructuras. Vizoso opina que no tiene por qué proceder íntegramente de fondos públicos, y que se puede complementar con inversión privada. Desde un punto de visto

**Motor de crecimiento**

Crea riqueza y empleo, vertebran y cohesionan el territorio, mejoran las comunicaciones, ahorran tiempo en los desplazamientos y elevan la calidad de vida de los ciudadanos. Las infraestructuras son fundamento de la competitividad, mejora de la economía y del bienestar de los ciudadanos. Así, su desarrollo continúa siendo indispensable para el progreso de España. La inversión pública en infraestructuras constituye un instrumento tanto para dinamizar la economía como para aumentar la productividad, por lo que debería tratarse de una prioridad del gasto público. Actualmente, el capital invertido se encuentra bajo mínimos, incapaz de recuperar el aliento que necesita un país moderno y pujante. Desde el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos aseguran que revitalizar proyectos paralizados

en obras hidráulicas, carreteras o ferrocarriles supone un ingrediente fundamental en la receta para avivar la recuperación de la economía española. Un mito keynesiano que sugiere que cualquier inversión pública tiene un efecto multiplicador sobre la economía. Campos cree que esta visión puede ser cierta en el corto plazo, pero que, desde el punto de vista económico, es errónea de cara al futuro. «La obra pública no es motor de desarrollo si no soluciona problemas reales y genera efectos sobre la economía más allá de la obra per se. Los recursos públicos que se invierten en infraestructuras no son gratis. Proceden de impuestos actuales y futuros, por lo que deben generar un rendimiento social suficientemente elevado como para compensar el hecho de que se asignen a una inversión concreta y no a otra alternativa», sentencia.

cuantitativo, se estima que hasta el año 2030 la economía mundial necesita invertir en torno a 1,26 billones de euros cada año en infraestructuras, el 61% en los llamados BRIC (Brasil, Rusia, India y China). Sólo en Asia, la demanda anual se calcula en 491.000 millones

de euros. Vizoso mantiene que, en Europa, estamos asistiendo a una recuperación de los niveles de inversión pública en infraestructuras, con un crecimiento estimado para 2014 del 1,9% en los países de la Unión y de un 3,3% para 2015.

Fuente: Seopan, Ameco, CEDE

Foto: prestigioenlogistica