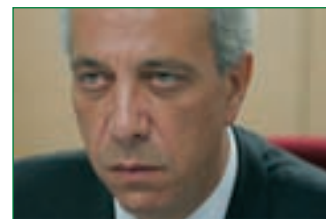


El doble shock de la obra civil

David Taguas, Presidente de SEOPAN y ANCOF

El sector de la obra civil se enfrenta a un doble shock de consecuencias muy negativas. En primer lugar, los ajustes de enero y mayo de 2010 se han consolidado en el Proyecto de Presupuestos del Estado para 2011, lo que implica una reducción de la demanda pública superior a 30000 millones de euros constantes de 2009 durante los próximos tres años. Ello supone un shock negativo de demanda que tendrá efectos muy relevantes sobre el empleo y también sobre otros sectores de actividad. La importante reducción de la inversión en obra civil es costosa, a corto plazo, en términos de consolidación de la actual fase de recuperación económica y, además, reducirá el crecimiento de la productividad y, por tanto, el crecimiento potencial de la economía en el medio plazo.



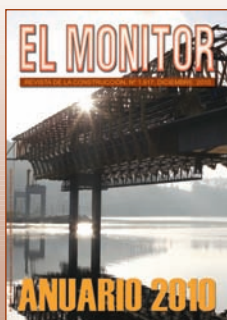
En segundo lugar, la aprobación de la nueva Ley de Morosidad constituye un shock de oferta negativo que se magnifica en el actual ambiente de restricciones crediticias y de difícil acceso a la financiación de los mercados. A pesar de que la Ley vigente establecía un periodo de pago para las AA.PP. de 60 días, la normativa se incumplía reiteradamente por el conjunto de todas las administraciones. En 2008 el periodo promedio de pago a las principales empresas constructoras fue de 157 días, alcanzando en el caso de las Administraciones Locales 248 días, es decir multiplicando por más de 4 el periodo establecido por la Ley vigente. La respuesta ha sido acortar aún más dicho periodo, que la nueva Ley de Morosidad establece en 30 días. Además, no se ha establecido hasta el momento ninguna excepción para este sector, que resulta absolutamente necesaria dado que la Administración no cumple la Ley y, que en el actual marco de restricciones presupuestarias, es difícilmente previsible que pueda cumplirla.

El sector de obra civil en España se caracterizaba por tres problemas estructurales que habían surgido durante los últimos años. Primero, por la existencia de un excesivo número de empresas consecuencia de la elevada demanda durante las últimas décadas, de la estructura del Estado y de la crisis del sector inmobiliario. Esta composición de la oferta no es comparable a la existente en ninguna otra economía industrializada y, mucho menos, a la que caracteriza a las economías más avanzadas. Segundo, la existencia de márgenes muy reducidos. En 2008, el beneficio neto de las 72 primeras empresas constructoras apenas representó el 4% de la cifra de negocio. Tercero, y en buena parte como consecuencia de los dos anteriores, la heterogénea e insuficiente capitalización de las empresas constructoras. En el sector coexisten grandes empresas fuertemente capitalizadas que han afrontado con gran éxito los retos de la internacionalización y la diversificación y medianas y pequeñas empresas que tienen una capitalización reducida, parcialmente como consecuencia de la escasa rentabilidad del capital.

En estas condiciones, las consecuencias del doble shock negativo actual pueden ser devastadoras sobre el sector empresarial de obra civil. La única posibilidad es la reducción de costes para ganar eficiencia y ello supondrá ajustes adicionales del empleo en el sector.

El reto en esta difícil situación es que la inevitable reestructuración del sector sea lo más ordenada y eficiente que sea posible. Para ello deben priorizarse dos aspectos fundamentales que están intensamente relacionados. En primer lugar, es imprescindible impulsar el plan Extraordinario de Infraestructuras (PEI) con financiación privada del Ministerio de Fomento. Es la forma de atenuar los efectos del shock de demanda negativo. La definitiva puesta en marcha de este plan requiere la participación de las constructoras, que deberán aportar capital propio, y, al menos a corto plazo, de las entidades financieras. Es necesario destacar el esfuerzo llevado a cabo durante el último año y medio por todas las partes implicadas, Gobierno, empresas constructoras, sociedades concesionarias y entidades financieras, en un marco de acuerdo entre los Grupos Parlamentarios, para encontrar soluciones a los problemas de las radiales de Madrid, el resto de autopistas de peaje y las autovías de primera generación. La solución de estas situaciones era necesaria para impulsar el PEI. En este sentido, la inclusión de las Disposiciones Adicionales 41 y 42 en la Ley de Presupuestos del Estado para 2010, regulando los créditos participativos para solucionar los problemas de las inversiones iniciales, en el caso de las autovías de primera generación, y los sobrecostes de las expropiaciones, en las radiales y autopistas de peaje, y la introducción y aprobación de las enmiendas relativas a autopistas de peaje en el Proyecto de Ley Postal han supuesto un impulso muy relevante.

En segundo lugar, resulta necesario que la economía española se dote de un nuevo marco normativo para el sector concesional. El criterio único debe ser la búsqueda de la excelencia, acorde con la posición de liderazgo indiscutible a nivel global que ostentan nuestras principales empresas. En este sentido, la tramitación parlamentaria de la Ley de Captación de financiación por las sociedades concesionarias es una oportunidad que no puede desaprovecharse. Y se debe solucionar la dualidad en la normativa contable que se aplica a los grupos empresariales españoles derivada de que la normativa nacional, aplicable a las sociedades individuales, no carga a la cuenta de resultados los intereses de la financiación en función de su devengo sino en proporción a los ingresos anuales derivados de la concesión. Por el contrario, la normativa internacional exige su contabilización según se devenga y es de aplicación obligatoria para los grupos consolidados que cotizan en bolsa. Ello origina la peor de las situaciones posibles: la sociedad individual contabiliza beneficios y paga un mayor Impuesto sobre Sociedades, mientras que el grupo consolidado, que es el que centra la atención de los mercados financieros, contabiliza pérdidas que presionan a la baja su cotización bursátil. ■



EL MONITOR

Semanario de la Construcción. Fundado en 1888
2ª época. Año XXXIV. Madrid. Diciembre 2010. Nº 1.917
Edita: Agrupación Nacional de Constructores de Obras

Directora: Paloma Tello Lucini; **Información de licitaciones y Administración:** Enrique Blanco Prieto-Puga y José Ramón Palomo Pavón; **Dirección, Administración y Suscripciones:** Serrano 174; 28002 MADRID; Tel.: 91 563 05 04; <http://www.ancop.net>; **Diseño y maqueta:** José Mª Pita, Tel.: 920 34 02 54; **Publicidad:** Araceli Álvarez Serrano, Tel.: 91 573 73 21; 656 67 57 44; araceliavarezs@telefonica.net; **Precio de Suscripción:** Boletín semanal y revista: 249,04 €/año. Revista mensual: 75,00 €/año (Impuestos NO incluidos). Esta revista es de y para todos los constructores de España, Ramos Auxiliares de la Construcción y Obras Públicas. Imprime: GRUPOTEGRÁFICAS S.L. Río Tormes 12; Polígono Industrial EL NOGAL; 28110 ALGETE (Madrid); Tel.: 91 628 06 15. Depósito Legal: M-207-1958. I.S.B.N.

EL MONITOR está abierto a todas las opiniones procedentes del Sector, pero la publicación de las mismas no supone necesariamente que la Revista se identifique con los puntos de vista expuestos con firmas ajenas a la Redacción. Prohibida la reproducción total o parcial, de textos sin citar la fuente.

Portada: Mejora de trazado y capacidad de la C-550.
Variante de Serra de Outes (A Coruña). Foto COPASA.

Impreso sobre papel ecológico