

1/2004 ■ N°6



Temas Actuales

Tendencias y oportunidades

de las constructoras medianas

Nueva visión de la obra pública



Temas Actuales

1/2004 ■ N°6

Tendencias y oportunidades

de las constructoras medianas

Nueva visión de la obra pública

Sumario

Introducción 7

ASAMBLEA GENERAL DE ANCI (1 de julio de 2004)

Tendencias y oportunidades

de las constructoras medianas

Conferencia de D. Pere Leonart 9

Nueva visión de la obra pública

Discurso de Dña. Magdalena Álvarez 35

Discurso del Presidente de ANCI

D. Jaime Lamo de Espinosa 45

INTRODUCCIÓN

En este volumen, el sexto de nuestra colección **TEMAS ACTUALES**, se recoge lo acaecido en la **Asamblea General de la Asociación Nacional de Constructores Independientes (ANCI)**, celebrada en Madrid el 1 de julio de 2004.

Esta reunión anual tuvo el honor de ser clausurada por la Ministra de Fomento, D^a Magdalena Álvarez, cuya intervención fue muy interesante porque delineó las grandes líneas de su Departamento en materia de infraestructuras de transportes, con los cambios de principios, prioridades y métodos (planificación con sostenibilidad, transparencia, etc.) que pensaba introducir, siempre desde el supuesto de que no iba a disminuir el esfuerzo inversor sino que, incluso, adquiriría nuevos compromisos importantes.

En la primera parte de dicha reunión anual, el economista y director del Gabinet d'Estudis Econòmics, D. Pere Leonart, presentó una ponencia, apoyada en diapositivas, sobre "Tendencias y oportunidades de las constructoras medianas", con especial análisis del colectivo que configura ANCI, destacando el buen posicionamiento de las 24 empresas de esta Asociación, algunas "grandes emergentes".

Completa este volumen el discurso que pronunció el presidente de ANCI, D. Jaime Lamo de Espinosa, donde describió someramente la historia, la filosofía y la pujanza de esta Asociación profesional, al tiempo que brindaba a la Ministra y a su equipo directivo toda la colaboración necesaria para los nuevos y varios planes que estaba diseñando su Departamento.

La Dirección

D. Pere Leonart economista por la Universidad de Barcelona y I Premio Cataluña de Economía, ha sido profesor de la E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Cataluña. Hace veinte tantos años creó el Gabinet d' Estudis Econòmics que dirige y que está especializado en análisis sectoriales, entre otros, del de la Construcción, que publica regularmente.

CONFERENCIA

Tendencias y oportunidades

de las constructoras medianas

SR. D. PERE LEONART

DIMENSIÓN Y RELEVANCIA ESTRATÉGICA DEL SECTOR

En los últimos años, la construcción ha sido el sector económico más dinámico, tanto en términos de actividad como de empleo, y tiene un papel determinante en la creación de riqueza y la generación de ocupación en España.

Además, es una actividad estratégica en la medida que responde a necesidades esenciales de la sociedad como la vivienda, la movilidad y los equipamientos, cuya satisfacción contribuye a aumentar la cohesión social, la calidad de vida y la competitividad.

I. MAGNITUDES MACROECONÓMICAS

Producción: 131.000 millones de euros

Aporta el 8,5% del V.A.B. y cerca del 60% la FBCF de la economía española

Ocupa 2 millones de trabajadores

II. ASPECTOS ESTRATÉGICOS

Contribuye a aumentar la calidad de vida, la cohesión social y la competitividad

Especialmente relevante en zonas en desarrollo

Amplio tejido empresarial (pequeñas y grandes empresas)

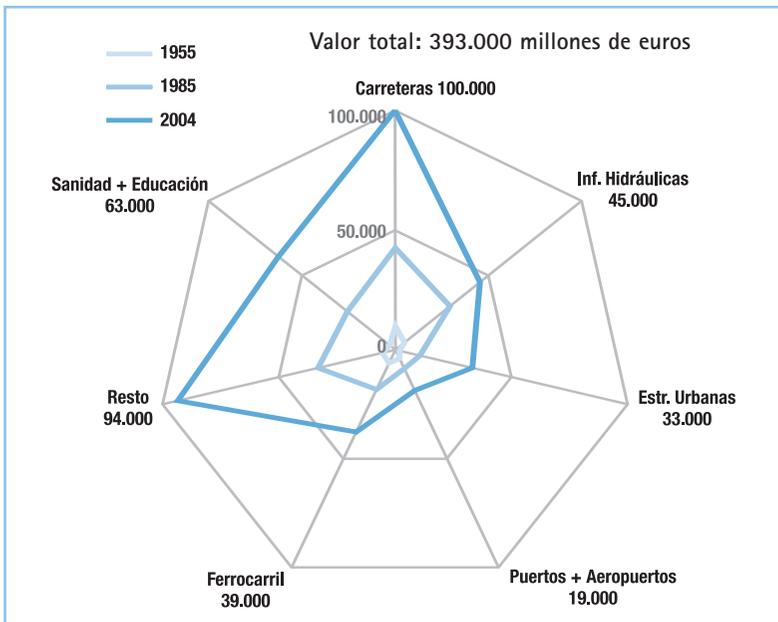
Gran generador de empleo (10 empleos directos y 6 indirectos por cada 600.000 euros de facturación)

Integración laboral de amplios colectivos con dificultades de inserción

LA CREACIÓN DEL STOCK DE CAPITAL PÚBLICO EN ESPAÑA

El desarrollo de la economía española en los últimos 50 años ha estado íntimamente relacionado con la creación del stock de capital público en infraestructuras y equipamientos hasta alcanzar un valor próximo a los 400.000 millones de euros.

El primer despegue de la economía española vino acompañada de un elevado ritmo inversor en electrificación y obras hidráulicas, mientras que la expansión del automóvil a partir de los años sesenta impulsó el desarrollo de la red viaria (carreteras, autovías y autopistas) que acumula un stock próximo a los 100.000 millones de euros, un 25% del total.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Fundación BBVA.

La etapa reciente se distingue por la expansión del stock ferroviario, portuario y aeroportuario, el PIT (Plan de Infraestructuras de Transporte) preveía inversiones de 40.000 millones en ferrocarril y 20.000 en el conjunto de puertos y aeropuertos, frente a los 40.000 millones, un 40%, en carreteras. En el futuro aumentarán las inversiones hidráulicas, si bien su peso relativo todavía es muy inferior.

LOS CICLOS RECIENTES

(% DE CRECIMIENTO MEDIO DEL PIB EN CADA CICLO)

La evolución de la actividad constructiva en los últimos 30 años nos muestra una evolución muy cíclica, con una recesión muy prolongada durante la etapa de transición política y dos etapas de expansión, la del 1986 (marcada por nuestra entrada en la Unión Europea y que finaliza con las obras olímpicas, la Expo'92 y el AVE Madrid-Sevilla) y la actual cuya fecha de inicio se situamos en el 1997.

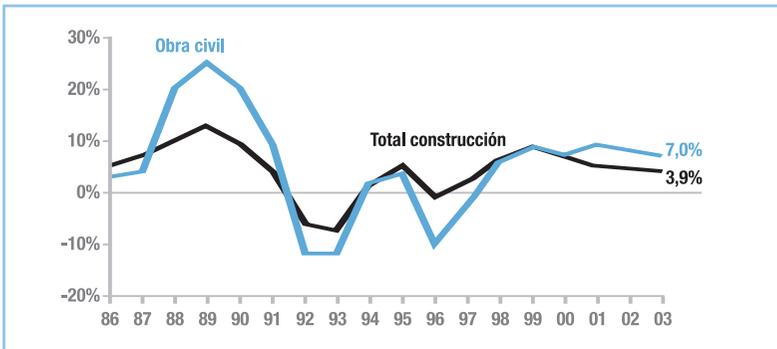
En el 2003, tras siete años de continua expansión, la construcción ha crecido todavía un 3,9%, y las previsiones para el 2004 apuntan un avance adicional del 3/3,5%.

Ciclos	Periodo	PIB Economía española	PIB construcción
Recesión	1975-85	1,5%	-2%
Expansión	1986-91	4,8%	8,6%
Crisis	1992-93	0%	-7%
Recuperación	1994-95	2,5%	3,5%
Frenazo	1996	2,4%	-1,4%
Expansión	1997-03	3,3%	5,5%

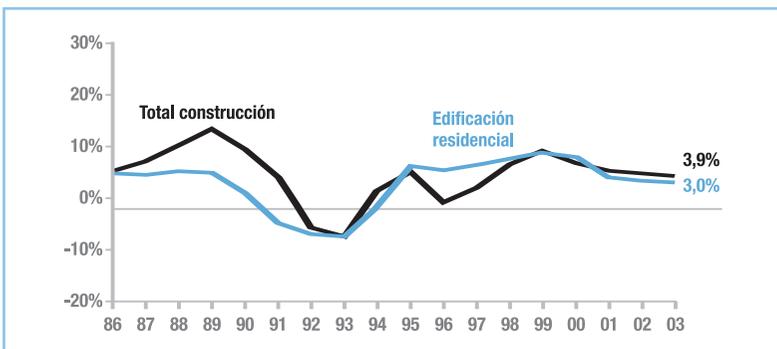
EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD POR SUBSECTORES

(% DE CRECIMIENTO ANUAL)

La **obra civil** presenta una ciclicidad muy superior a la media del sector; aumentos superiores al 25% en 1989 y caídas próximas al 10% en el 92, 93 y 96. A partir del 97 entra en una fase de constante progresión, con tendencia a mantenerse.

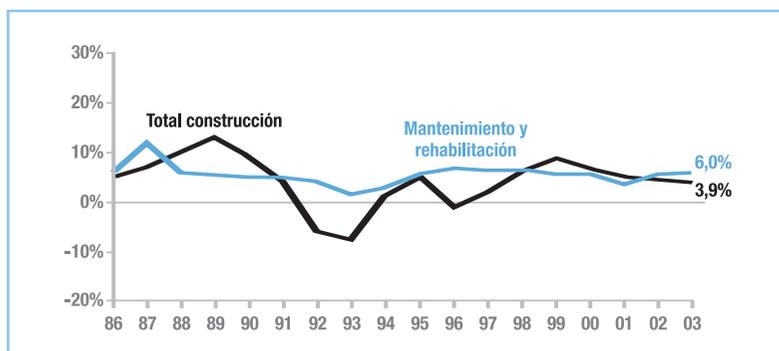


La **edificación residencial**. Con una evolución mucho menos cíclica, desde 1995 ha sido la locomotora del sector, si bien actualmente ha cedido el testigo a la obra civil. De todas maneras, tras siete años de expansión continuada, en el 2003 ha crecido un 3%,



una tasa que previsiblemente se mantendrá si se tienen en cuenta las más de 600.000 viviendas iniciadas el pasado año, una cifra jamás alcanzada en nuestro país y que representa el 40% de todas las iniciadas en Europa Occidental.

La **rehabilitación y el mantenimiento residencial**. Pese a su modesto volumen en comparación a lo que representa en países con una cultura de rehabilitación y mantenimiento más desarrollada, destaca por su papel estabilizador del ciclo económico.



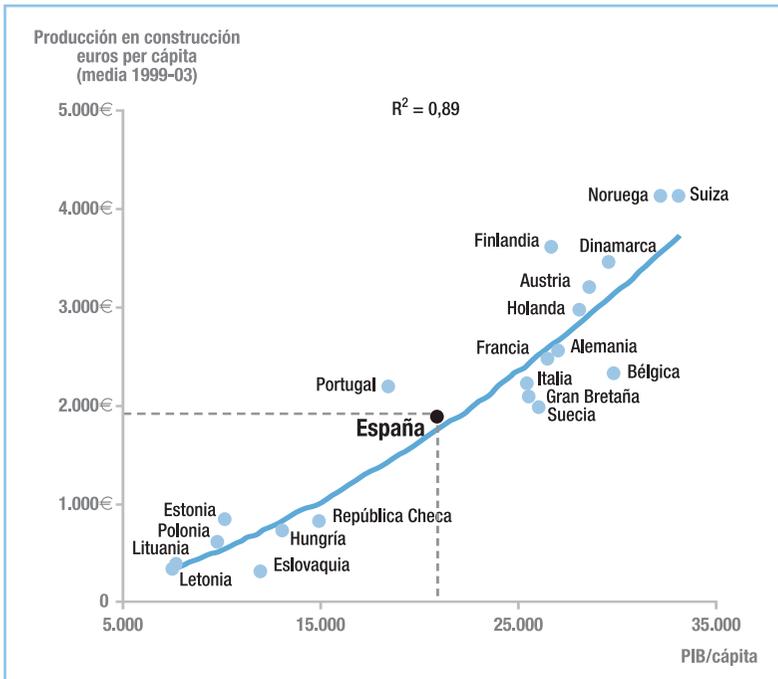
La **edificación no residencial** va cobrando progresiva importancia en el contexto de la construcción española, aunque con alti-



bajos pues es muy sensible a las incertidumbres. En el 2004 la recuperación de la inversión privada compensará la reducción de la pública, con lo que su ritmo de crecimiento se mantendrá alrededor del 2%.

RIQUEZA Y ACTIVIDAD CONSTRUCTIVA

A medida que aumenta el nivel de renta de un país también lo hace su producción en construcción *per cápita*, lo que contradice la idea tradicional de que esta actividad tiende a reducirse a medida que un país va cubriendo sus necesidades primarias de infraestructuras y equipamientos.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Euroconstruct.

El *boom* constructivo español de los últimos años, lejos de constituir una excepcionalidad, nos ha permitido situarnos en el lugar que nos corresponde por nuestro nivel de renta.

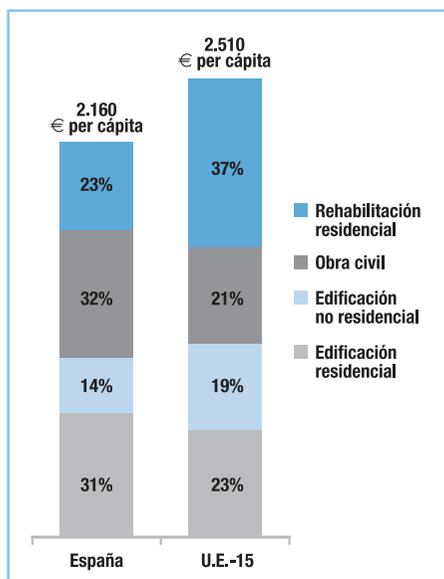
El elevado peso relativo de algunos países nórdicos como Noruega, Finlandia, Dinamarca, y de otros como Suiza o Austria, corresponde a sus complejas condicionantes geográficas, y también a sus exigencias ambientales y de calidad, mientras que el caso de Portugal se corresponde a las ayudas comunitarias que ha recibido.

DINÁMICAS Y TENDENCIAS DE LA ACTIVIDAD

(% SOBRE EL TOTAL)

Mientras que en España todavía predomina la nueva construcción residencial y la obra civil, en los países más avanzados de la UE, con una estructura económica más consolidada, prima el mantenimiento, la obra civil y la edificación no residencial.

El bajo nivel de obra nueva y el abundante parque de vivienda pública a rehabilitar explica el predominio del mantenimiento y la rehabilitación en Alemania y Francia –alrededor del 40% de la actividad constructiva total– mientras que el peso del patrimonio artístico de Italia eleva la rehabilitación hasta el 44% en el país trasalpino.



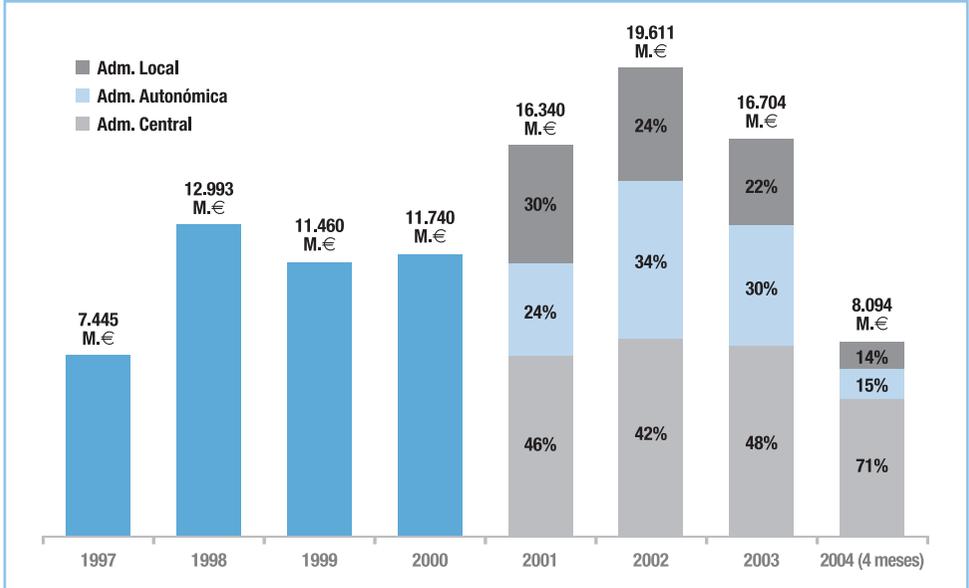
Fuente: Euroconstruct

CRECIMIENTO Y DESCENTRALIZACIÓN DE LA LICITACIÓN OFICIAL DE OBRA CIVIL

La utilización de formulas de financiación privada, más la financiación comunitaria ha comportado un espectacular aumento en el volumen de obra pública licitada, un 50% adicional.

A grandes rasgos, un 45% de la licitación de la obra civil corresponde a la Administración Central, un 30% a la Autonómica y 25% restante a la Local.

Razones electorales ayudan a explicar la distribución del 2002 (año preelectoral para ayuntamientos y CC.AA.), o del 2003 y el primer cuatrimestre del 2004 (preelectoral para la Administración Central).



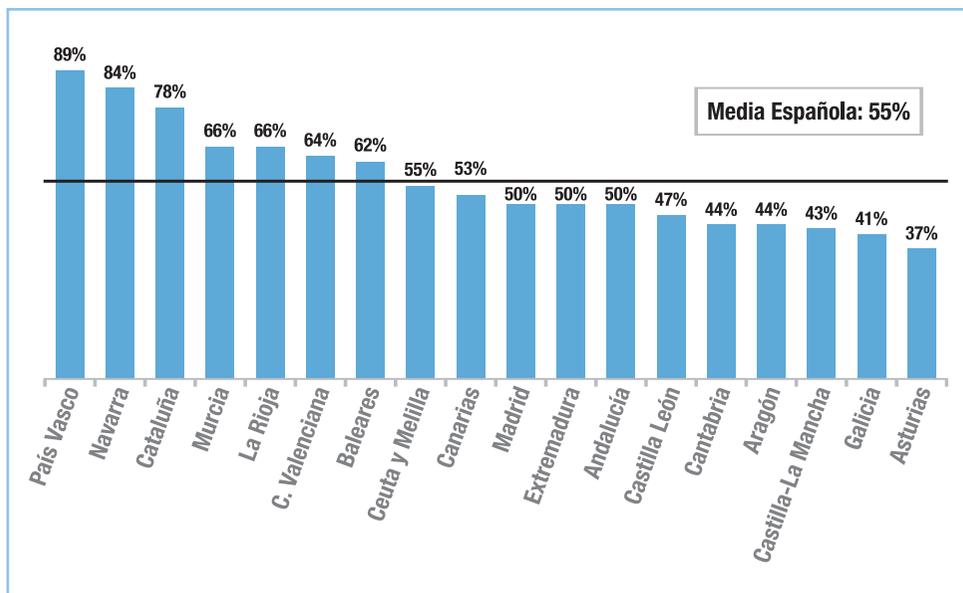
Fuente: Elaboración propia a partir de estadísticas del Ministerio de Fomento

DESCENTRALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD CONSTRUCTIVA POR CC.AA.

(MEDIA 2002-03. CC.AA. Y ADMINISTRACIÓN LOCAL)

En el período 2002-03, más del 75% de las obras realizadas en Navarra, Cataluña y el País Vasco las ha licitado los gobiernos autonómicos (las Diputaciones en el País Vasco) y la administración local, mientras que en Aragón, Castilla-La Mancha, Galicia y Asturias siguen dependiendo mayoritariamente de la Administración Central.

Este proceso de descentralización debería acentuarse tras la revisión de los Estatutos de Autonomía y el reforzamiento de los presupuestos de las administraciones locales, procesos que cabe interpretar como oportunidades para las constructoras medianas y regionales en competencia con filiales de las grandes.



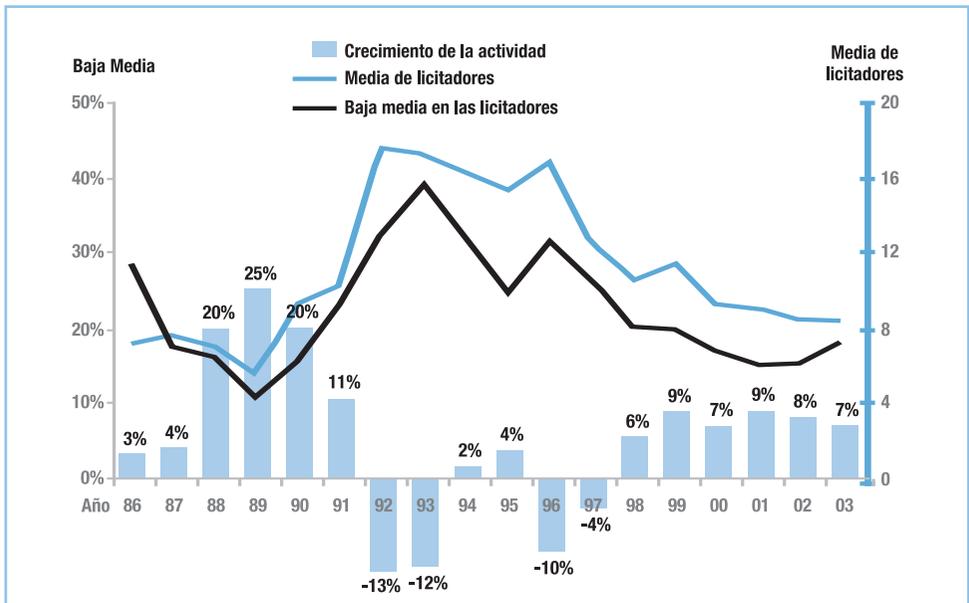
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento

PARÁMETROS DE LA COMPETENCIA EN LA LICITACIÓN DE LA ADMÓN. CENTRAL

Durante la segunda mitad de los años ochenta, la gran acumulación de proyectos en un breve período de tiempo redujo espectacularmente las bajas.

A partir de 1989 las grandes constructoras –inmersas en la lucha para alcanzar posiciones en el ranking–, y ante la más que previsible caída de la demanda acentuaron las bajas de precios: el caso de las autopistas gallegas fue paradigmático.

La progresiva confirmación de la actual expansión ha reducido significativamente tanto las bajas como y el número de licitadores, una tendencia que parece se está quebrando en estos últimos años.



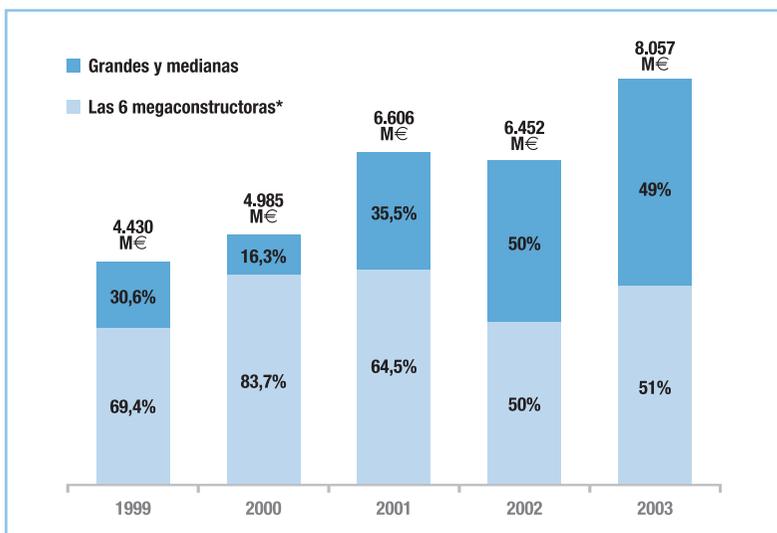
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Seopan

LA CONTRATACIÓN DE LOS MINISTERIOS DE FOMENTO Y DE MEDIO AMBIENTE

El volumen de contratación de los ministerios de Fomento (sin Renfe y Feve) y de Medio Ambiente prácticamente se ha doblado en los últimos cinco años hasta superar los 8.000 millones de euros en el 2003.

El avance en la participación de las empresas grandes (Corsán-Corviam, San José y Comsa) y un amplio grupo de medianas, encabezadas por las del grupo ANCI, alcanzó su cenit en el 2002, cuando se adjudicaron la mitad de las contrataciones.

Dentro de este grupo, las empresas asociadas a ANCI han obtenido en el 2003 el 20% del total licitado, que alcanza el 24% si se añaden los nuevos miembros de esta Asociación. Por todo ello, ANCI se convierte en contrapeso un para la Administración ante la creciente concentración empresarial en la cúpula del sector.

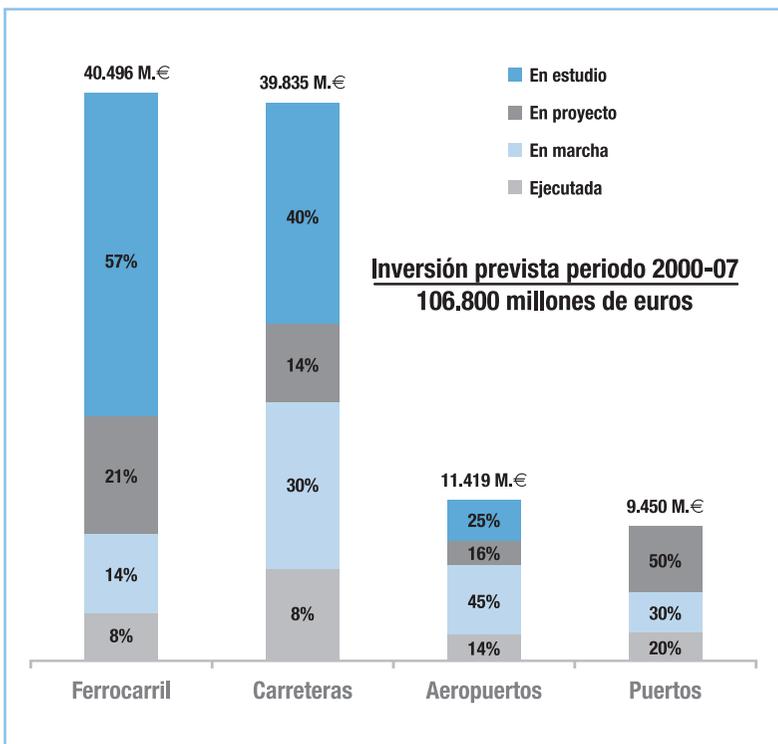


* Incluye ACS-Dragados, Ferrovial, FCC, Acciona, Sacyr y OHL. Fuente: Expansión y ANCI

INVERSIONES PREVISTAS Y NIVEL DE EJECUCIÓN DEL P.I.T. A FINALES DEL 2003

A finales del 2003, el entonces ministro de Fomento Álvarez Cascos declaraba que se había ejecutado o estaba en marcha un 34% de las inversiones previstas en el PIT.

El nivel de ejecución es importante en aeropuertos, con el grueso de la inversión concentrada en el de Madrid-Barajas, así como en puertos, mientras que en el ferroviario es donde se acumula más retraso.



Fuente: Comparecencia de Álvarez Cascos, Ministro de Fomento, el 24/10/2003.

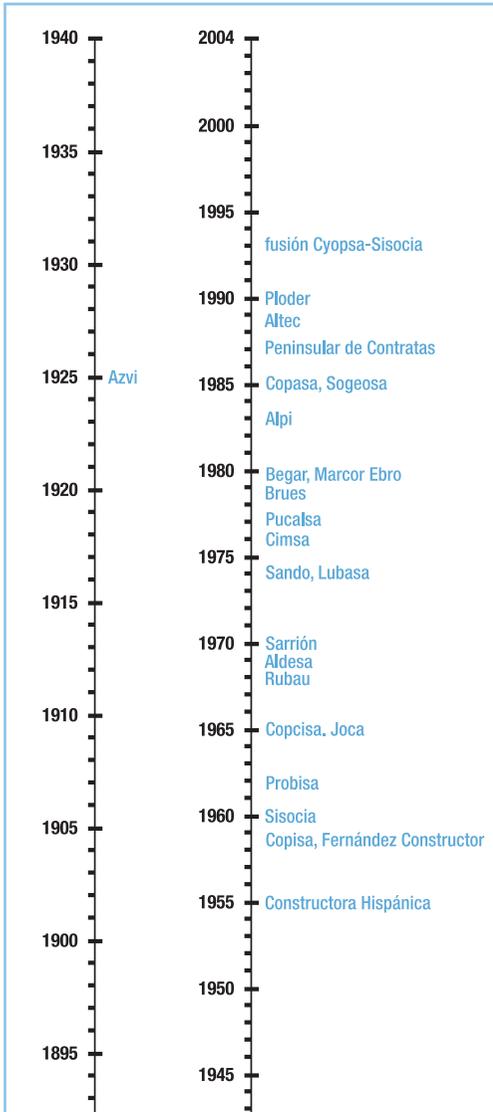
CRONOLOGÍA HISTÓRICA DE LAS CONSTRUCTORAS

(FECHA DE CREACIÓN)



Fuente: Elaboración propia.

CRONOLOGÍA HISTÓRICA DE LAS CONSTRUCTORAS ASOCIADAS EN ANCI



Fuente: Elaboración propia.

En los años sesenta, la época de los planes de desarrollo económico, se crearon muchas de las empresas que actualmente forman parte del grupo ANCI.

Las más recientes aparecen a partir de la segunda mitad de los años ochenta, con un promedio de antigüedad de unos treinta años, lo que en un sector tan complejo como el de la construcción, es un periodo de tiempo más que respetable.

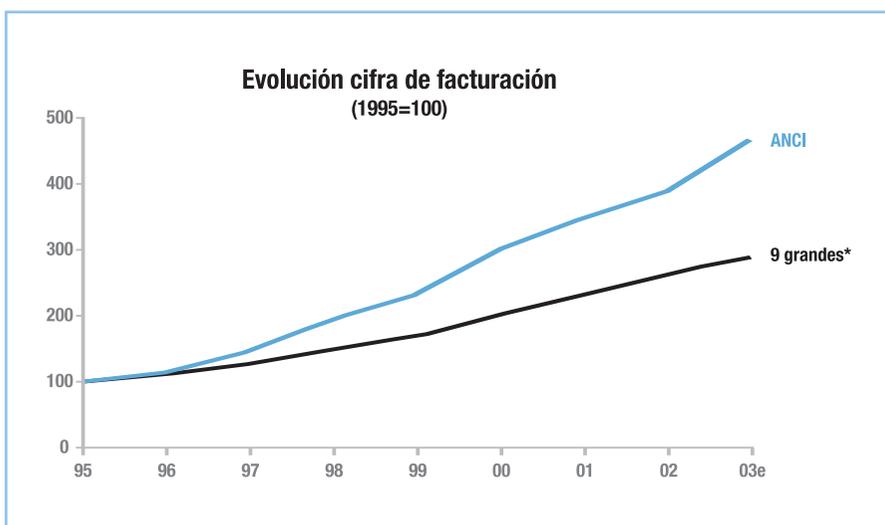
ANÁLISIS BENCHMARKING

(9 GRANDES VERSUS ANCI)

La evolución de la cifra de facturación muestra una tendencia expansiva muy sólida, como corresponde a la actual etapa del sector, tanto para el grupo de las 9 grandes del sector como para las empresas asociadas a ANCI.

De todos modos, las agrupadas a ANCI han cuadruplicado su cifra de facturación en estos últimos ocho años, mientras las grandes sólo lo han multiplicado por 2,6, a pesar de que durante el periodo han crecido a través de la diversificación y fusiones empresariales.

A pesar de este avance relativo, las empresas medianas controlan en su conjunto poco más del 8% del sector, frente a más del 22% del grupo de las grandes.



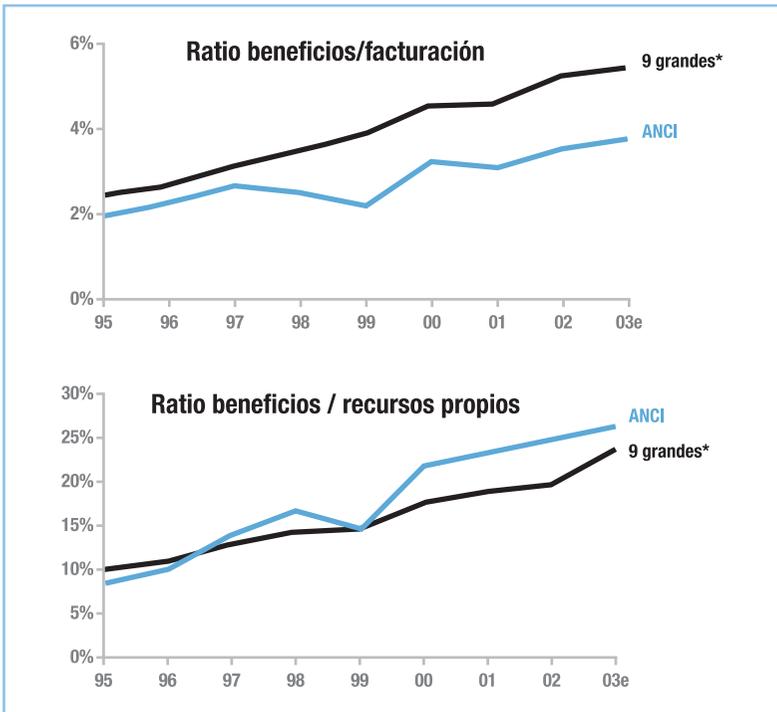
*6 megas (ACS-Dragados, FCC, Ferrovial, OHL, Sacyr-Vallehermoso y Acciona) y 3 grandes (Corsán-Corviam, Constructora San José y Comsa)

Fuente: "75 constructoras medianas: un análisis estratégico", Gabinet d'Estudis Econòmics, 2003

Tras un crecimiento de ocho años, la **rentabilidad** media de las empresas del grupo ANCI en relación a la cifra de facturación ha alcanzado el 3,2% de media en el 2003.

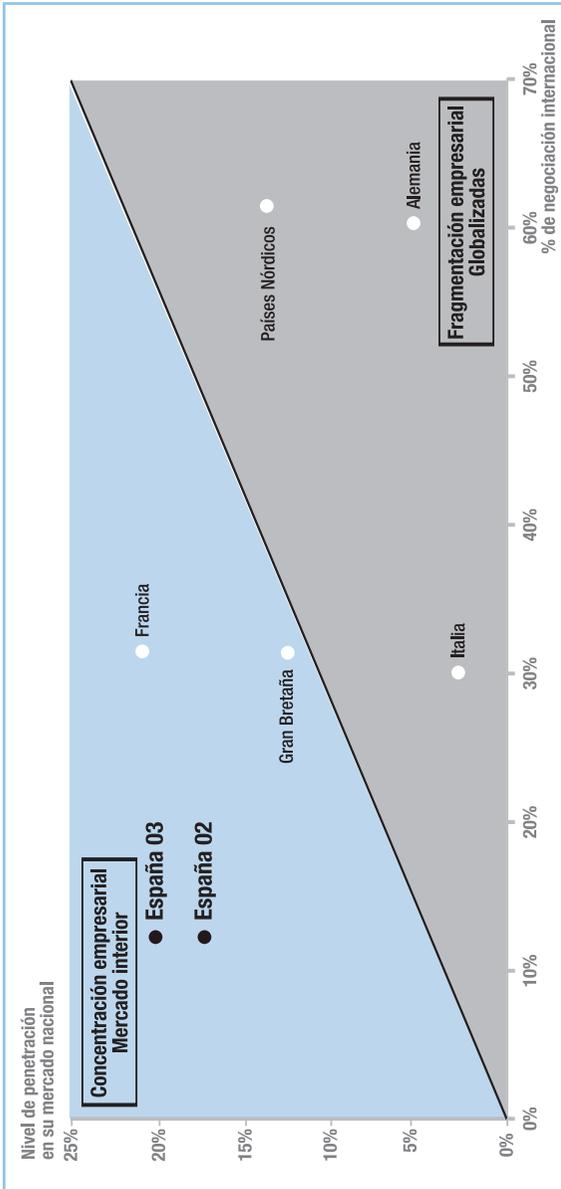
Se trata de una tendencia similar, aunque con una ratio inferior a las grandes, posiblemente por el esfuerzo realizado para aumentar su participación en el mercado, tal como acabamos de mostrar en el gráfico anterior.

En cambio, a partir de 1999 las empresas de ANCI superan definitivamente a las grandes en la ratio rentabilidad sobre recursos propios, demostrativo de una mayor agilidad empresarial.



*6 Megas(ACS-Dragados, FCC, Ferrovial, OHL, Sacyr-Vallehermoso i Acciona) y 3 Grandes (Corsán-Corviam, Constructora San José y Comsa)

Fuente: "75 constructoras medianas: un análisis estratégico", Gabinet d'Estudis Econòmics, 2003



LA POSICIÓN DE LAS GRANDES CONSTRUCTORAS EN DIFERENTES PAÍSES

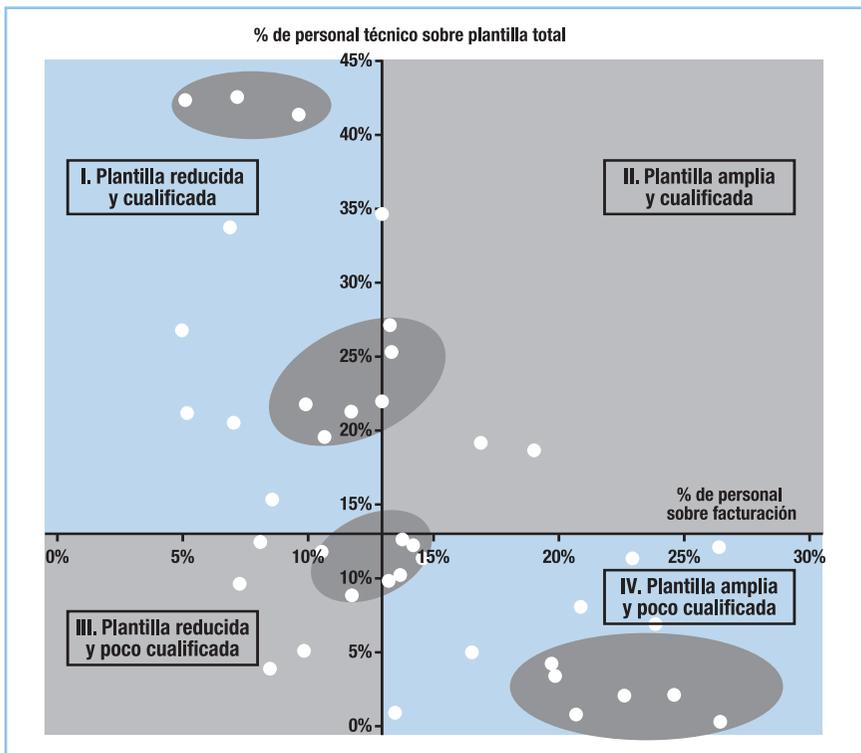
(LAS 6 PRIMERAS DEL RANKING EN CADA MERCADO EN EL 2003)

Fuente: Estrategias empresariales de las principales constructoras españolas y europeas Gabinet d'Estudis Econòmics, 2004

PERFIL LABORAL DE LAS CONSTRUCTORAS MEDIANAS

La calidad del equipo humano es el principal factor de competitividad de la empresa y su composición permite visualizar la cultura y el modelo de gestión.

Para medirlo hemos utilizado el ratio de gastos salariales sobre facturación y el grado de cualificación del personal en base a titulados en plantilla. En el diagrama se aprecia una gran diversidad de situaciones debido a la variedad de negocios, si bien el primer y tercer cuadrante son los mayoritarios.

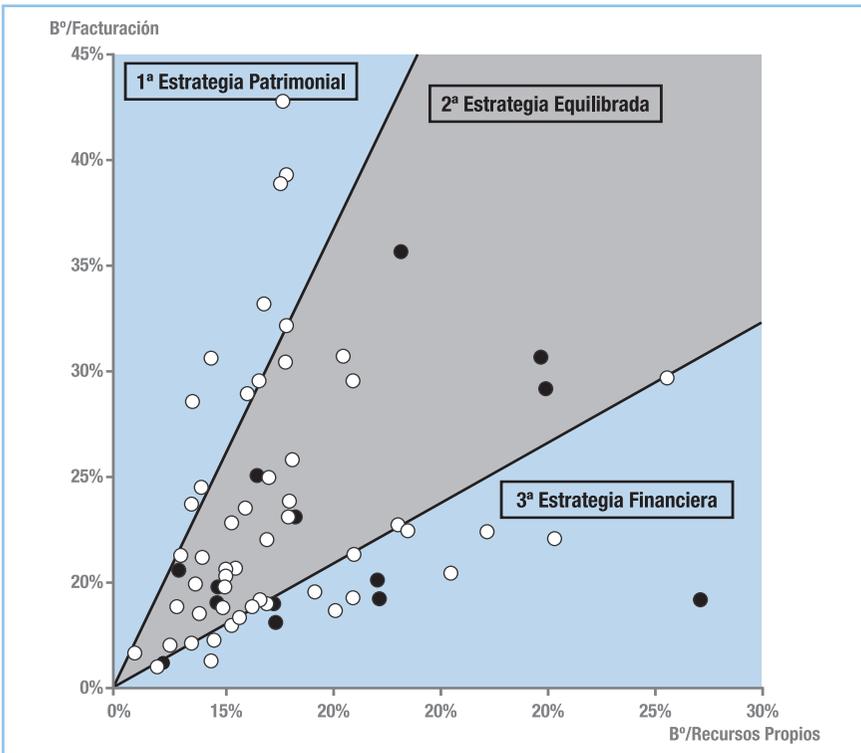


Fuente: "75 constructoras medianas: un análisis estratégico", Gabinet d'Estudis Econòmics, 2003

Buena parte de las empresas de ANCI se sitúan en el primer cuadrante (plantilla reducida y cualificada), como corresponde a empresas con agilidad para operar en todo el mercado nacional.

PERFIL FINANCIERO DE LAS CONSTRUCTORAS MEDIANAS

El gráfico adjunto relaciona la ratio beneficios sobre cifra de facturación y la ratio de beneficios sobre recursos propios para las 75 principales constructoras medianas españolas.



(En negro empresas del grupo ANCI)

Fuente: "75 constructoras medianas: un análisis estratégico", Gabinet d'Estudis Econòmics, 2003.

Las situadas en el primer triángulo son las que obtienen la ratio de beneficios sobre facturación más elevada, pero inferior en relación a sus recursos propios, mientras que las del tercero operan con unos recursos propios más ajustados a sus necesidades, lo que les permite maximizar su rentabilidad sobre recursos propios en detrimento de su rentabilidad sobre facturación

En el primer caso podríamos hablar de estrategia patrimonialista, mientras que en el tercero de estrategia financiera.

La mayoría de las empresas del grupo ANCI, señaladas en negro, se sitúan entre el segundo y tercer triángulo, lo que se corresponde a una gestión más profesional desde el punto de vista de ortodoxia empresarial.

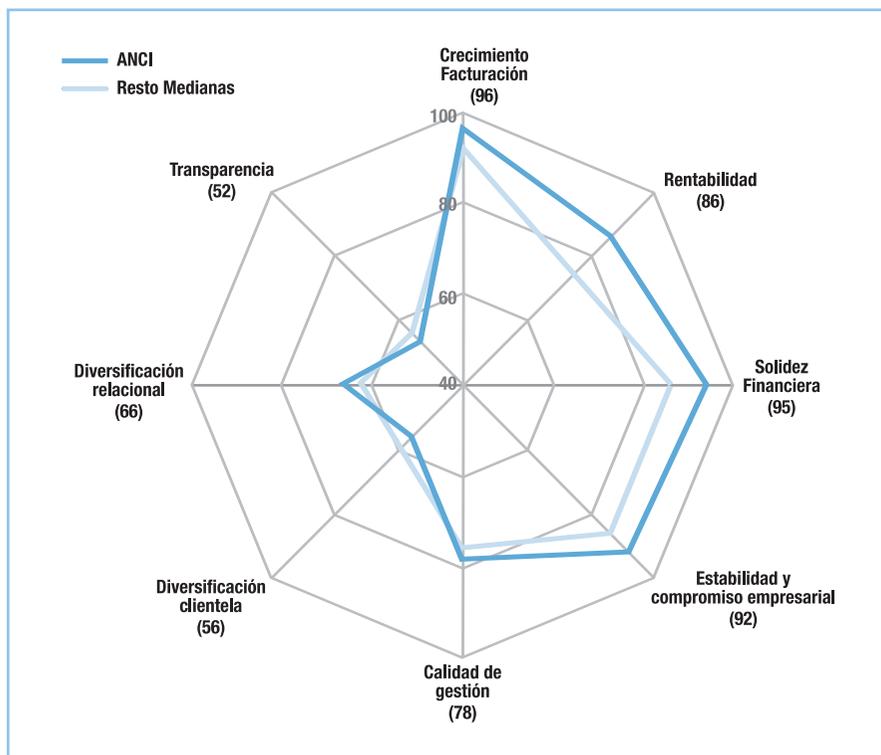
LA EXCELENCIA DEL GRUPO DE EMPRESAS ANCI

Nuestro Gabinete dispone de una metodología específica para valorar la excelencia empresarial en el sector de la construcción.

Las empresas del grupo ANCI alcanzan 62 puntos de media sobre 100 posibles, 3 puntos de media superior al resto de las 75 empresas analizadas que se corresponden con las mejores del sector.

La superioridad del grupo ANCI se refiere a crecimiento de la facturación, rentabilidad, solidez financiera, estabilidad y compromiso empresarial y diversificación relacional.

En cambio, obtiene unos resultados ligeramente inferiores en diversificación clientela y transparencia, aspectos que, junto a la



Fuente: "75 constructoras medianas: un análisis estratégico", Gabinet d'Estudis Econòmics, 2003

diversificación relacional, aparecen como una de las asignaturas pendientes de la mayoría de empresas analizadas.

CONCLUSIONES

1º. El sector de la obra civil vive un prolongado proceso de crecimiento. A medio plazo continuará su progresión, en lo que puede considerarse como el periodo de expansión más largo en la historia reciente de la economía española.

2°. A un país con una estructura administrativa descentralizada como España, le correspondería un modelo empresarial en el sector de la construcción parecido al alemán, frente al modelo francés hacia el cual parece que tendemos.

3°. Con una participación superior al 20% del mercado español de la construcción y una envidiable posición en el ranking internacional, las 6 megaconstructoras están en un momento óptimo para medir su competitividad en los mercados internacionales

4°. Con casi un 24% de la licitación de obra civil de la Administración Central, y una competitividad demostrada, las empresas de ANCI se han convertido en un contrapeso imprescindible ante el imparable proceso de concentración en la cúpula empresarial del sector.

5°. Después de alcanzar un elevado nivel de competitividad, la diversificación aparece como el próximo reto de las constructoras medianas, para consolidar su futuro empresarial.

La Excm. Sra. D^a Magdalena Álvarez Arza es ministra de Fomento desde abril de 2004 en el primer Gobierno del presidente Rodríguez Zapatero. Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Complutense de Madrid e Inspectora de Finanzas del Estado, con anterioridad había sido consejera de Economía y Hacienda de la Junta de Andalucía.

DISCURSO

Nueva visión de la obra pública

EXCMA. SRA. DÑA. MAGDALENA ÁLVAREZ

MINISTRA DE FOMENTO

Buenos días, señoras y señores. En realidad, señoras veo pocas, y eso es preocupante porque, para que el sector tenga futuro, debería haber más mujeres, ya que tienen mucho que aportar a la actividad económica, a la diversificación y la modernización del sector.

Creo que ustedes, ANCI, tienen elementos diferenciadores que se valoran en este Ministerio, como su profesionalidad, su capacidad técnica y de innovación y su solvencia. Todas estas características también las presentan las empresas medianas en este sector. El tamaño mediano es adecuado para considerarse emergente. Creo que tienen todo el futuro por delante y todo el mercado para trabajar y para alcanzar la cuota que les corresponde por su actividad.

Lo que tenemos claro es que la calidad es un tema a distinguir y a valorar a la hora de ofrecer la posibilidad de obtener una obra pública.

Ustedes conocen las normas generales y la orientación general, pero quisiera despejarles las dudas sobre cuál iba a ser la orientación y el futuro de la obra pública en España con el Gobierno socialista. Dije en una entrevista, y ahora lo ratifico aquí, que "no hay nadie que crea más en la obra pública que el Partido Socialista". Por ejemplo, si hablamos del AVE, el Gobierno que apostó por la modernización del ferrocarril en España fue el socialista. Hay que recordar que fue un ejemplo de una buena obra. No tuvo retrasos y su calidad fue reconocida internacio-

nalmente. También el AVE a Barcelona lo inició un ministro socialista, José Borrell, con parte del equipo que está ahora de nuevo en el Ministerio. Este AVE, en el que se modificaron muchos de los planteamientos iniciales, está teniendo problemas, que vamos a solucionar.

En el papel se sostiene todo. Pero la calidad de una obra la conocemos cuando se pone en servicio. Y si no se han puesto los ingredientes (hablando en términos culinarios) adecuados... al final la cosa no sale bien.

De todos modos, quiero afirmar que no sólo vamos a mantener el esfuerzo inversor. También vamos a tratar de asumir compromisos muy importantes para el futuro. Se irán haciendo gradualmente, pero todos los proyectos que prometamos y en los que nos comprometamos tendrán una sostenibilidad financiera.

CAMBIOS

Va a haber un cambio de orientación de la política de la obra pública. Pero va a ser un cambio en positivo para afianzar los compromisos. Por un lado, vamos a cambiar de método. Vamos a tener una planificación conocida de antemano y no unos planes que se van modificando sobre la marcha en la página web del Ministerio. Habrá un compromiso refrendado por el Consejo de Ministros y el Parlamento. Por lo tanto, será un documento no sólo de compromiso político, sino de compromiso real porque ya tendrá un sustento financiero y será el resultado de una aprobación parlamentaria y una aprobación en Consejo de Ministros. Este cambio de método, que es la planificación con todos sus "arreglos", es una opción política que abre la planificación a debate.

Pensamos hacerla pública antes de final de año, y dar entonces el pistoletazo de salida para que se debata y participen abiertamente todos para mejorar el proyecto.

Las Comunidades Autónomas van a participar desde el principio. El Secretario de Estado y la Directora General de Planificación ya se están reuniendo con las Comunidades Autónomas para lograr el máximo consenso. Quiero resaltar la importancia de la planificación, que da certidumbre y estabilidad a medio plazo.

Estamos pensando en un horizonte de 10 años, de 15 como máximo. No vemos la obra pública como algo coyuntural, cuya decisión se toma por la presión territorial o personal, sino que las decisiones que queremos tomar se hagan con la suficiente reflexión y debate para que enraícen en todo el territorio nacional.

CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO

La otra prioridad de nuestra política va a ser la conservación y el mantenimiento, la gran olvidada del período anterior. El stock de capital físico existente ha caído por debajo del 1%, lo que significa que nuestras infraestructuras se han descapitalizado y han perdido calidad. Seguramente es menos lucido hacer un plan de mantenimiento de firmes, que cortar la cinta del AVE que llegue a Barcelona, pero en una política de infraestructuras es más honrado mantener lo ya existente, además de hacer obras nuevas.

Pero esta es la segunda prioridad, porque la primera es la seguridad en el transporte. Hoy hemos lanzado un "Plan de concienciación y respeto de la señalización ferroviaria" y, en especial, de los pasos a nivel. Hemos detectado que la gente está más conciencia-

da del peligro de la carretera que del peligro que corre cuando cruza una vía ferroviaria. También hemos iniciado un "Plan de Seguridad Vial" para eliminar los "puntos negros" de nuestras carreteras. Es un plan de choque que ya se ha empezado a licitar, igual que el de conservación de firmes. La licitación terminará antes de que empiecen las vacaciones.

Pero en política de mantenimiento también recuperaremos y avanzaremos en la calidad de las autovías de 1ª generación. Vamos a realizar un Plan de 1.500 kilómetros de mejora de la calidad de esas autovías para equipararlas a las de segunda generación. También vamos a asumir el compromiso de un Plan de alcanzar el 2% en cuanto al mantenimiento, que vamos a trasladar a los Presupuestos.

PETICIÓN

Estas inversiones las van a tener que asumir ustedes. Me gustaría que nos remitieran todas aquellas modificaciones de las normas para sacar licitaciones y concursos. Estamos en un momento de reflexión, de determinar cuáles son los cambios que tenemos que introducir para mejorar el servicio a los ciudadanos y sacar las normas para que las licitaciones sean mejores.

Todo aquello que abra más la competencia y dé una mejor calidad del servicio que prestamos a los ciudadanos, es una cuestión que estamos analizando y les agradecería que sus reflexiones e ideas fuesen lo más concretas para poder trasladarlas a una aplicación práctica. Creo que por su propio interés es bueno que ustedes reflexionen y vean cuáles son las modificaciones que se pueden introducir. Nosotros estamos dispuestos a incluirlas en la medida que consideremos que pueden mejorar el servicio.

Otra de las cuestiones que quería trasladarles es la importancia que tiene para nosotros la coherencia de la obra pública, ya que no se trata de invertir por invertir. Nos hemos encontrado con una serie de decisiones y actuaciones inconexas y sin ninguna utilidad. Conectar 15 Km de ferrocarril de alta velocidad o hacer un tramo de una autovía absolutamente desconectado del resto de la red es un despilfarro de los recursos públicos en cuanto a su utilidad en el corto plazo. Seguramente, los dos pueblos que uno se sentirán muy satisfechos porque por fin tienen ese ferrocarril o autovía, pero no tiene ninguna utilidad ni ninguna coherencia para sacarle el máximo partido a los recursos invertidos.

Por lo tanto, les prometo que en el GIF no se ha parado absolutamente nada. Solamente nos hemos tomado un tiempo mínimo de reflexión, de mucho menos de 100 días, entre reunión y reunión del Consejo de Administración, para que los consejeros, los verdaderos responsables de las decisiones, supieran a qué atenerse sobre las decisiones que se sometían a la mesa. Cuando hemos analizado lo que se sometía a aprobación, nos hemos encontrado que había licitaciones sin estudio informativo aprobado. Es decir, sin trazado y sin establecer la relación de un proyecto que podía ser modificado como consecuencia de los resultados de la información pública o de la declaración de impacto ambiental o cualquier otro motivo. Una situación que vamos a alejar de nuestra toma de decisiones.

SEPARAR PROYECTO Y OBRA

También había licitación conjunta de proyecto y obra, que si bien da tranquilidad al adjudicatario, es incoherente desde la perspectiva de la toma de decisiones. Vamos a separar la licitación del proyecto del de la obra.

El ejemplo más claro es la Y vasca, donde había adjudicados proyectos y obras en 3 tramos de alta velocidad, con una media de 15 kilómetros cada uno, que unían bilateralmente las tres capitales del País Vasco, pero sin conexión ninguna entre ellas y con el agravante de dos anchos de vía.

España necesita redes transversales de comunicación. Tenemos una red radial que necesita mejoras pero que está prácticamente terminada. Ahora tenemos que comunicar nuestros territorios con una mentalidad distinta a aquellos que son periféricos y que pueden económica, social y culturalmente establecer comunicaciones en otra dirección sin pasar necesariamente por Madrid. No es normal que para ir desde Sevilla hasta Asturias tengamos que pasar por Madrid.

De ahí el apoyo a los ejes trasversales, verticales y horizontales, como pueden ser la Ruta de la Plata, la Autovía del Mediterráneo, la Autovía del Cantábrico, etc., así como el nuevo proyecto que he presentado de unir por ferrocarril el mar Mediterráneo con el mar Cantábrico. Vamos a romper la radialidad para complementarla y para facilitar la interrelación de todos nuestros territorios.

SOSTENIBILIDAD FINANCIERA

Otra cuestión es la sostenibilidad financiera que se resolverá con la presentación del PEIT. Al llegar al Ministerio me he encontrado con sólo un 1% del presupuesto de 2004 libre para tomar decisiones, un 8% para el año que viene, menos del 40% para el siguiente y un 67% para el 2008, el último de la legislatura. Tengo que preocuparme por buscar la financiación adecuada pero les garantizo que la vamos a tener. No sólo vamos a hacer las mismas obras en cuanto a volumen, sino que vamos a hacer más obras.

Ustedes no tienen por qué estar preocupados. La que podría estarlo soy yo y no lo estoy. Hay salidas suficientes y ya he recogido su ofrecimiento y el del sector en general, que van a ser estudiadas, siempre con un análisis coste-beneficio, entendiendo el beneficio no sólo económico sino en su sentido más amplio.

Una cuestión que creo van a valorar ustedes especialmente es la transparencia. Hasta ahora no se ha sabido lo que se adjudicaba ni lo que se contrataba. Pero nosotros vamos a colgar en la página web, a partir de septiembre, todas las decisiones que se toman con relación a la contratación. Esto nos podrá calmar a todos. A mí, porque ustedes sabrán las decisiones que tomamos. Y a ustedes, porque en vez de trabajar a ritmo de tam-tam trabajarán con datos ciertos de lo que está pasando en el Ministerio.

Hay un aspecto que me parece todavía más importante y es que se podrán relacionar por vía telemática en todos los procedimientos de contratación con el Ministerio. Ya estamos trabajando en el tema más complicado: el de la firma electrónica, aunque el que prefiera seguir trabajando con papel y sello podrá seguir haciéndolo.

Sólo me queda darles las gracias por esta invitación, por el tono colaborador que me han mostrado. Todos los mensajes que me llegan de ustedes son mensajes que tengo que agradecer, porque me ofrecen colaboración. Y es lo mismo que yo quiero ofrecerles. El Ministerio es suyo y tienen las puertas abiertas. Agradezco su oferta de colaboración y sepan que tienen la misma oferta por parte de todo mi equipo, para que en toda esta legislatura se haga un trabajo magnífico, que consigan muchísimas obras y las terminen lo antes posible. Así las cobrarán y nosotros las podremos utilizar.

Muchas gracias.

ASAMBLEA GENERAL DE ANCI

Discurso del Presidente

D. Jaime Lamo de Espinosa

Señora Ministra de Fomento, altos cargos del Departamento y sus Organismos, empresas asociadas, amigos todos:

Celebramos esta Asamblea anual disfrutando del honor de ser presididos por la Ministra de Fomento, doña Magdalena Álvarez, a la que acompaña buena parte de su equipo de dirección. A todos gracias por vuestra presencia aquí y vuestra compañía que nos anima para el futuro.

Es costumbre, Ministra, en este tipo de discursos hacer un balance del año anterior y una previsión del presente y futuro. Pero hemos leído en las últimas semanas tantas páginas con discursos diciendo qué hay que hacer con la construcción o cómo se debe hacer, que me guardaré muy mucho de opinar al respecto. Tampoco me parece correcto formular análisis alguno cuando todavía no han pasado los llamados 100 días de gracia que hay que darle al nuevo Gobierno. Todos tenemos edad democrática suficiente como para saber que un nuevo gobierno es, obviamente, un nuevo programa y una nueva forma de abordar los problemas y ello requiere un tiempo de maduración.

Por eso, Ministra, mis palabras se reducirán a exponerte simplemente quienes somos, por qué nacimos, qué defendemos y cuáles son nuestros puntos de vista. Y al tiempo manifestarte que esta Asociación no ha sido nunca una entidad de exigencia o rei-

vindicación ante las Administraciones. ANCI defiende razonadamente los intereses particulares de nuestro asociados y, al tiempo, los intereses generales de la Administración y de los administrados.

¿QUÉ ES ANCI?

Hace casi siete años un grupo de 16 medianas, que no pequeñas, empresas constructoras de ámbito nacional, no subcontratistas, crearon ANCI, configurando así una nueva patronal. La historia les dio la razón.

Desde entonces hemos crecido sensiblemente y hoy nuestras ya 24 empresas facturan conjuntamente más de 4.000 millones de euros y tienen una plantilla global cercana a las 14.000 personas, de las cuales un 20% son ingenieros y titulados superiores y siguen creando empleo. Y debo decir que los grupos más grandes de los nuestros facturarán en 2004, cerca de 300 millones de euros, y, alguno, por encima de 500 millones de euros, cifras todas ellas que nos sitúan en un puesto relevante en el ranking de las empresas de la Construcción.

RAZÓN DE SU NACIMIENTO

ANCI nació para defender los principios de libertad de empresa y competencia económica que las leyes españolas, europeas e, incluso, el proyecto de nueva Constitución Europea después ha venido proclamando. Nacimos para evitar que se fijaran arbitrariamente niveles mínimos relativos a recursos propios o plantillas, para luchar contra las acciones concertadas entre matrices y filia-

les tendentes a predeterminar bajas medias, o a elevar los niveles de las llamadas “clasificaciones”, acciones todas ellas que tienden a expulsar del mercado a todas las empresas que no fueran las de mayor dimensión.

Creemos no deben buscarse barreras administrativas artificiales, lo que en la UE y en otros ámbitos se llamarían “medidas de efecto equivalentes”, para dificultar el acceso a los concursos de las medianas o “grandes emergentes”. Recordemos que algunas de las grandes empresas de hoy tenían hace años unas cifras de negocio similares a las mayores de las nuestras actualmente.

Por eso ante una nueva Administración central le rogamos que haga suyos los principios de defensa de las medianas empresas como las nuestras, de libertad de competencia, de división de las obras en tramos cuando ello sea posible para no coartar el número de empresas participantes por el tamaño de la obra y de negación de cualquier práctica que se pretenda imponer para caminar hacia un dominio del mercado por unas muy pocas empresas.

NUESTRA POSICIÓN EN LA CONSTITUCIÓN EUROPEA

Tanto más cuanto que nuestros argumentos, libertad de empresa y defensa de la competencia, los encontramos recogidos ampliamente en la nueva Constitución para Europa cuando el artº 3.2. defiende “un mercado único en el que la competencia sea libre y no esté falseada”, el 3.3. , “una economía social de mercado altamente competitiva”, la Sección 5, artº III- 50.2, de Normas sobre competencia, donde se prohíben los acuerdos entre empresas y las prácticas concertadas, que consistan en el reparto de los mer-

cados, o la fijación indirecta de los precios, etc. declarando tales acuerdos nulos de pleno derecho, y en su artº III-51 se prohíbe “la explotación abusiva, por parte de una o más empresas, de una posición dominante en el mercado interior o en una parte sustancial del mismo”.

LA PARTICIPACIÓN DE ANCI

Analizando, Ministra, los datos de que disponemos correspondientes al ejercicio 2003, nos encontramos con que las 24 empresas que actualmente configuran esta Asociación consiguieron el año pasado aproximadamente un 27% de la obra civil licitada por las diferentes Administraciones Públicas. Y en los Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente y las entidades empresariales de ellos dependientes (AENA, GIF, Puertos, Costas, etc.) alcanzamos una penetración en torno al 23%.

Huelga decir que nuestras empresas ya han demostrado con su aportación a las grandes obras públicas, como el AVE a Lérida, sin ningún retraso, una de las pistas de rodadura del aeropuerto Madrid-Barajas finalizada con 5 meses de adelanto a plena satisfacción, el Metro de Barcelona, el lote 4 de los túneles de Pajares, multitud de tramos de autovías o del GIF, obras, todas, las ya terminadas, finalizadas en tiempo y calidad excepcionales. También han sido adjudicatarias de grandes concesiones, con participaciones en las de la Autopista Cartagena-Vera con 637 millones de euros, o la Madrid-Toledo con 480 millones de euros o la Autovía de los Viñedos con 423 millones de euros. Todo ello demuestra el buen hacer de estas empresas y la alta dimensión de sus obras, así como su realización a plena satisfacción en calidad, plazos y seguridad. Sus obras les avalan.

CAPACIDAD Y EFICIENCIA DE LAS MEDIANAS EMPRESAS

En 1759 Adam Smith puso en relación el tamaño de la empresa con el del mercado pero el mercado hoy es global. Pero que la empresa mayor sea más eficiente depende de la dimensión del mercado y del sector en el que opera. Por eso la eficiencia del más fuerte no es tan cierto hoy para la construcción, donde los elementos locales tiene una extraordinaria importancia. Además el tamaño de una empresa está limitado por la capacidad de gestión y control que tienen rendimientos decrecientes. La crisis reciente está demostrando duramente que no siempre el mayor tamaño es signo de fortaleza o de eficiencia. Y para ciertas obras en donde la dimensión es importante la constitución de UTEs proporciona esas ventajas sin los inconvenientes permanentes de dimensión.

Las Administraciones deben ser conscientes que si el sector de obra civil estuviera formado, por ejemplo, por sólo 5 empresas con una cuota del 20% cada una, acabarían abocadas al concierto y al acuerdo en precios frente a las licitaciones públicas. Por eso el tejido empresarial medio debe ser protegido, y sólo la presencia de numerosas empresas medianas garantiza desde hace años una sana competencia en precios, calidad y eficiencia.

EL NUEVO PEIT

Por eso, Ministra, estamos, en principio y aún sin conocerlo, de acuerdo con la formulación de un nuevo Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) y te felicitamos por tal iniciativa puesto que, según tus propias palabras, va “a mantener el esfuerzo dotacional de los últimos años”. Sólo deseamos su rápida aprobación e implementación.

Y quiero agradecerte, muy de veras, en nombre de todos, tus palabras la semana pasada en el Foro “Nueva Economía”, cuando afirmaste ante los constructores que “el nuevo Gobierno va a fomentar la construcción de proyectos que son beneficiosos para el país”.

LA SINIESTRALIDAD LABORAL

No quisiera dejar de mencionar la siniestralidad laboral. Es, sin duda, el problema que más nos preocupa en nuestra actividad diaria por la responsabilidad que tenemos todos para evitarlo y no sólo porque la Ministra haya hecho referencia reciente a este punto como criterio de selección. No sólo nada tenemos que responder a ello por razones lógicas, pero además es que es fácilmente comprobable que tal siniestralidad es, desde luego, menos alta en las empresas medianas más activas en la obra civil que en la edificación que es donde los índices son más llamativos. Y debo asegurarte Ministra que desde las empresas de ANCI se hacen los máximos esfuerzos por alcanzar la prevención suficiente en las obras, incluyendo en ella la actividad de los subcontratistas, que tendrá nuestro apoyo y total colaboración para alcanzar la mínima siniestralidad y la máxima eficacia en la protección de la salud laboral.

PERSPECTIVAS DE FUTURO

La estrategia de algunas empresas, sobre todo las muy grandes, es la diversificación. Pues bien nuestra baja diversificación relativa se corresponde con nuestra alta especialización productiva en obra civil. Eso unido a nuestra indiscutible solvencia, a nuestro exacto cumplimiento de nuestros plazos y a nuestros más bajos índices de siniestralidad, son algunos de nuestros más claros rasgos dife-

renciadores. Por eso nuestras empresas han participado y obtenido obras cuyo volumen en euros está entre los más grandes licitados. Y tales obras han sido siempre finalizadas en plazo, calidad, seguridad y eficiencia notorias.

Aunque hay que reconocer que nuestras empresas están más concentradas en el interior, algunas ya están presentes en el exterior. Por eso varias empresas de ANCI, trabajan ya muy activamente en contratos internacionales importantes, con ofertas altamente competitivas.

EL MERCADO INTERIOR

Pero volviendo al mercado doméstico, nuestras empresas consideran que las abundantes obras a licitar en los próximos años para seguir impulsando el crecimiento económico y la vertebración territorial, deberían hacerse sin nuevas barreras administrativas para que el acceso a los concursos de todas las empresas que quieran presentarse esté asegurado y sin que los órganos decisorios se dejen deslumbrar y eviten la tentación de calificar mejor al más notorio, porque se piense, a priori, que la marca más conocida y de mayor notoriedad es la de mejor garantía. La experiencia demuestra que no es así en la construcción. Si este fenómeno ocurriera, se produciría un efecto-expulsión de las medianas, con graves consecuencias de todo tipo. La notoriedad no es todo en este sector, aunque lo sea en los mercados de bienes de consumo.

Nuestra competencia técnica, nuestra solvencia financiera y patrimonial, está fuera de toda duda. Por eso estamos en condiciones de:

- aceptar el envite de acudir a obras público-privadas con financiación no presupuestaria. Tenemos experiencia en ello y muy positivas para nuestras empresas y sus UTEs y para la Administración. Y nos ofrecemos a colaborar.
- participar con toda intensidad en conservación de carreteras y ferrocarriles. Nos ofrecemos a colaborar en los Planes de Mejora de Autovías de 1ª Generación, en los de Seguridad Vial y en el Plan de Choque de Mantenimiento de Firms. Y
- apoyar la iniciativa de rechazar los concursos que liciten conjuntamente proyecto y obra.

CONCLUSIONES

Decía el Premio Nóbel de Economía del 2001 Joseph Stiglitz que, cuando pertenecía al Consejo de Asesores Económicos del presidente demócrata Bill Clinton, observó que “todo el mundo está a favor de la competencia en todos los sectores... menos en el suyo”. Y esta afirmación de persona tan cualificada no hace sino ratificar una observación constatada hasta la saciedad.

Contrariamente a esta posición generalizada, nuestra Asociación de Constructores Independientes, defiende la competencia y transparencia para todo el sector y la practica. Y queremos recalcar que defendemos y defenderemos la competencia abierta en los concursos de obra pública, como única garantía para la propia Administración de encontrar suficiente número de empresas que le aseguren el mejor precio, en defensa y promoción del interés público, unido a la máxima eficiencia y profesionalidad.

Y puedes tener Ministra, tu personalmente y tus colaboradores, la seguridad de nuestra leal cooperación en esta nueva andadura.

Muchas gracias.

Edita: **Servicios Técnicos de ANCI**

Fotomecánica: **Printing Digital Forma S.L.**

Impresión: **Técnicas Gráficas Forma S.A.**

Depósito Legal: **M-41863-2004**



EMPRESAS ASOCIADAS:

ALDESA CONSTRUCCIONES, S.A.
ALPI, S.A.
ALTEC, S.A.
AZVI, S.A.
BEGAR S.A.
CIMSA, S.A.
CONSTRUCCIONES BRUES, S.A.
CONSTRUCTORA HISPÁNICA, S.A.
COPASA, S.A.
COPCISA, S.A.
COPISA, S.A.
CYOPSA-SISOCIA, S.A.
FERNÁNDEZ CONSTRUCTOR, S.A.
JOCA, S.A.
LUBASA, S.A.
MARCOR EBRO, S.A.
PENINSULAR DE CONTRATAS, S.A.
PLODER, S.A.
PROBISA, S.A.
PUENTES, S.A.
CONSTRUCCIONES RUBAU, S.A.
CONSTRUCCIONES SANDO, S.A.
CONSTRUCCIONES SARRIÓN, S.A.
SOGEOA, S.A.

ANCI, Asociación Nacional de
Constructores Independientes
Paseo de la Castellana, 119, 2^º dcha.
28046 Madrid.
Tel.: 915 550 539 - Fax: 915 554 005
E-mail: anci@ancisa.com
Web: www.ancisa.com