

1/2006 ■ N°8



# Temas Actuales

La nueva SEITT

Papel de ADIF en el  
sistema ferroviario

Mejora del sistema de contratación



**Temas actuales**

1/2006 ■ N°8

**La nueva SEITT**

**Papel de ADIF en el sistema ferroviario**

**Mejora del sistema de contratación**

## Sumario

Introducción	7
<b>ASAMBLEA GENERAL DE ANCI (30 de junio de 2006)</b>	
Intervención de clausura	
D. Víctor Morlán Gracia	9
La nueva SEITT	
D. Cayetano Roca Giner	25
Papel de ADIF en el sistema ferroviario	
D. Rafael López González	39
Mejora del sistema de contratación	
D. Francisco J. Criado Ballesteros	53
Discurso del Presidente de ANCI	
D. Jaime Lamo de Espinosa	67

# INTRODUCCIÓN

**C**omo es tradicional, en nuestra colección de libros “TEMAS ACTUALES” recogemos las intervenciones y ponencias de la Asamblea General de la Asociación Nacional de Constructores Independientes (ANCI). En esta ocasión, la celebrada en Madrid el 30 de junio de 2006 que fue clausurada por el Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, Víctor Morlán, en nombre de la Ministra de Fomento.

*Previamente habían intervenido, con sendas ponencias, el Director General de la SEITT, Cayetano Roca, el director General de Planificación Estratégica del ADIF, Rafael López González, y el Director General de Carreteras del Ministerio de Fomento, Francisco J. Criado, quienes tratando temas de su competencia no sólo facilitaron información del papel de sus respectivas entidades (ADIF, SEITT), sino que sugirieron nuevas fórmulas para el mercado de la contratación de obra pública (D.G. Carreteras). Se recogen aquí tales ponencias amablemente revisadas por sus autores.*

*Finalmente se expone el discurso íntegro del presidente de ANCI, Jaime Lamo de Espinosa, quien describe los asuntos que preocupan a las veintitrés empresas asociadas que, en conjunto, facturaron el año 2005 más de 5.500 millones de euros.*

**La Dirección**

*El señor VÍCTOR MORLÁN GRACIA, Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, oscense, casado y con dos hijos, es abogado de profesión. Fue director provincial del MOPU del 1983 a 1985 y delegado territorial de la DGA en Huesca hasta junio de 1986.*

*Desde ese año ha sido diputado en el Congreso por la provincia de Huesca, ejerciendo diversos cargos: portavoz de la Comisión de Infraestructuras, portavoz en política de aguas y miembro de la Comisión de Medio Ambiente durante la sexta legislatura. En la séptima legislatura, Morlán fue portavoz en la Comisión de Medio Ambiente y en política del Suelo y Vivienda, siendo también miembro de la Diputación Permanente del Congreso.*

# INTERVENCIÓN

**SR. D. VÍCTOR MORLÁN GRACIA**

**SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS**

**Y PLANIFICACIÓN DEL M<sup>o</sup> DE FOMENTO**

Muchísimas gracias a ANCI por haberme permitido estar en este acto de clausura de su Asamblea anual y permítanme que muestre mi agradecimiento especialmente al Presidente, quién más insistentemente y con mayor celeridad nos hace llegar sus planteamientos, inquietudes y propuestas. Prueba de su actitud es la intervención que ha hecho en este acto de clausura.

Permítanme, también que disculpe la ausencia de la Ministra que si bien hubiera estado encantada de acompañarnos, la reunión del Consejo de Ministros de hoy, se lo ha impedido.

Tanto la Ministra, como yo tenemos la oportunidad de encontrarnos con ustedes no sólo en los actos de clausura de sus asambleas, sino que además de mantener una interlocución periódica, coincidimos en un acto para mi entrañable como es la entrega de premios ANCI a la investigación en el Museo Thyssen, donde tenemos la oportunidad de disfrutar de buenos momentos y de intercambiar opiniones con tranquilidad y sosiego sin estar sometidos a las presiones diarias de nuestros quehaceres.

Hace dos años la Ministra de Fomento, doña Magdalena Álvarez, acudió a este mismo foro para anunciarles las principales líneas estratégicas con las que se iba a gestionar el Ministerio.

En aquella ocasión anunció un cambio de orientación de la política de transporte y en especial en la política de la Obra Pública, basada en dos aspectos fundamentales:

- La recuperación de la Planificación como instrumento básico de la acción política en materia de Infraestructura y transporte, mediante la elaboración de un Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte.
- Y la correlación entre las actuaciones propuestas en el Plan Estratégico y su viabilidad financiera.

En el **ecuador de la legislatura** quiero aprovechar este encuentro para **hacer balance** de los compromisos que, públicamente, adquirimos cuando asumimos el poder.

Intentaré no ser excesivamente positivista, aunque no les prometo nada, ya que sinceramente me siento orgulloso del trabajo realizado por el Ministerio de Fomento en estos dos años.

Los ponentes anteriores les han expuesto de forma exhaustiva las acciones que, en materia de Infraestructuras se han llevado a cabo, así como las que se tiene previsto acometer en cada una de sus áreas de responsabilidad, por lo que no voy a ser reiterativo.

Sí me gustaría hacer un balance global de las actuaciones acometidas de forma que nos permita valorar el esfuerzo no sólo económico, sino también, y sobre todo, humano, realizado por el Ministerio.

En este sentido, quiero desde aquí agradecer públicamente la entrega y dedicación del personal del Ministerio, sin los cuales no podríamos haber desarrollado este ambicioso proyecto.

También deseo reconocer la labor que las empresas de la construcción han hecho y están haciendo en modernizar las comunicaciones de nuestro país. Es competencia del Ministerio de Fomento diseñar y financiar las inversiones en materia de Infraestructuras, pero es responsabilidad de ustedes realizarlas con la calidad y pre-



mura necesarias. Y en este sentido, no puedo hacer otra cosa que felicitarles por su profesionalidad.

Como saben, el pasado 15 de julio del 2005 fue aprobado el **Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020** (PEIT 2005-2020) cumpliendo así, el primer gran compromiso del Gobierno en esta materia.

Los **resultados positivos de esta forma de gestionar** son evidentes. Existe una **mayor certidumbre y estabilidad** en el sector, pero además el conocimiento previo de las actuaciones tanto de forma global a través del PEIT, como de forma específica a través de las publicaciones en nuestra página Web, han proporcionado una **transparencia absoluta al proceso adjudicatario**.

Sé que ustedes conocen sobradamente nuestra planificación. No obstante, permítanme hacer un breve repaso de los objetivos y las grandes líneas de actuación del PEIT, que posibilitará una posterior evaluación de la gestión realizada hasta el momento.

Cuatro son los objetivos que perseguimos con el PEIT:

En primer lugar, **impulsar el desarrollo económico y la competitividad de nuestra economía**. El objetivo último es, en definitiva, emplear la política de transporte como un instrumento básico para el desarrollo económico y la modernización del país.

El establecimiento de infraestructuras para el transporte, más modernas, más seguras y con mayor capacidad, va a contribuir de forma decisiva en el incremento de la productividad y la capacidad de competir de las empresas españolas.

El segundo objetivo del PEIT es **fortalecer la cohesión social y territorial**. Lo que se pretende es superar el desequilibrio en

la accesibilidad a los servicios públicos y al desarrollo de las actividades económicas que existe entre unos territorios y otros.

El objetivo, por tanto, es construir una nueva malla para superar la actual estructura radial de las infraestructuras de comunicación y de esta forma mejorar la conexión interterritorial, permitiendo que todos los territorios españoles tengan igualdad de oportunidades.

El tercer gran objetivo es **incrementar la calidad y la seguridad**. Se aspira a incrementar los niveles de seguridad desde un punto de vista integral, en todos los modos y en todo el proceso, desde el diseño de la infraestructura hasta su conservación y mantenimiento.

Esto implica un esfuerzo en mejorar las condiciones de seguridad de las carreteras, actuando en la totalidad de la red, en desarrollar las nuevas vías de alta capacidad necesarias y, en el ferrocarril, en sustituir los sistemas de seguridad y señalización por otros más avanzados desde un punto de vista tecnológico.

Finalmente nos proponemos también **contribuir a la movilidad sostenible**. Como cuarto gran objetivo, el plan aspira a reducir los impactos globales del transporte en materia de emisiones y en cumplimiento de las directivas europeas e internacionales sobre medio ambiente y, en general, alcanzar una mayor eficiencia en el uso del transporte, lo que supone una apuesta clara por el ferrocarril.

Sin duda, hoy en día la apuesta de la sostenibilidad se ha convertido en uno de los retos más complejos del sistema de transporte: hemos de ser capaces de compatibilizar las demandas de movilidad con la protección de medio ambiente y de la salud de los ciudadanos, de la presente y de las generaciones venideras.

Para la consecución de estos grandes objetivos el PEIT contempla un ambicioso conjunto de actuaciones entre las que cabe destacar:

- La **apuesta por el ferrocarril**, al que dedica casi el 50% de los recursos, multiplicando por 10 la red de altas prestaciones, de modo que el 90% de la población se situará a menos de 50 km de una estación de altas prestaciones.
- La **duplicación de la red estatal de autovías y autopistas**, corrigiendo la radialidad y configurando una red mallada, que situará al 94% de la población a menos de 30 km de una vía de gran capacidad.
- La **duplicación de la capacidad de la red aeroportuaria**, la mejora de su operatividad y la integración de nuestro sistema de Navegación Aérea en el Cielo Único Europeo.
- La puesta en marcha de las **nuevas Autopistas del Mar**, la consolidación del papel de los puertos españoles como nodos intermodales, incrementando en un 75% su capacidad, y la mejora de la seguridad del transporte marítimo y de los trabajadores del mar.

Este plan que es el mayor **esfuerzo de dotación infraestructuras** realizado en España. Las **inversiones** ascienden a casi **250.000 millones de euros**, lo que supone, en términos de Producto Interior Bruto, más del **1,5% del PIB** como media a lo largo del período de vigencia del Plan.

Pero siendo fiel al segundo gran compromiso anunciado por la Ministra de Fomento, **todas las actuaciones** acometidas hasta la fecha y contempladas en el PEIT gozan de solvencia financiera.

Prueba de ello es que el Ministerio de Fomento ha **incrementado de forma muy significativa los recursos** destinados a la mejora de las infraestructuras y servicios de transporte.

En los dos **presupuestos aprobados** en esta legislatura hemos alcanzado la cifra de **53.823 M€**, con una anualidad media de

26.912 M€, lo que supone un crecimiento del **50% sobre la media de la legislatura anterior**.

Estos recursos incluyen los destinados al saneamiento de RENFE y el Plan Extraordinario de Carreteras, que son dos de las medidas que hemos adoptado para garantizar la solvencia financiera de nuestra política.

Adicionalmente al fuerte soporte de financiación presupuestaria, en torno al 60% del total, la **estrategia de financiación diversificada** contemplada en el PEIT nos está posibilitando la utilización de diversas fuentes e instrumentos de financiación extrapresupuestaria.

Contamos con la colaboración del sector privado no solo como constructores, sino implicándose también en nuevas fórmulas de gestión y financiación. De este modo, el PEIT se convierte en una gran oportunidad de inversión para el sector privado.

Ejemplo de esta estrategia son las decisiones adoptadas en este campo:

- **La constitución**, en noviembre de 2005, **de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITT)**, cuyo objetivo es la promoción y desarrollo de infraestructuras del transporte terrestre en todo el territorio nacional y para todos los modos de transporte terrestres.

Tiene capacidad, por tanto, para intervenir en toda clase de infraestructuras del transporte terrestre, incluidos los centros de transporte y los accesos a puertos y aeropuertos, así como de actuar en las distintas fases de la infraestructura: desde su proyección hasta su explotación y de firmar convenios, promover la creación de empresas mixtas y cualquier otra forma jurídica de colaboración con todo tipo de agentes, tanto públicos

como privados, interesados en el desarrollo de las infraestructuras del transporte terrestre.

- La implantación del **peaje en sombra para ejecutar el denominado Plan de Adecuación, Reforma y Conservación de Autovías de Primera Generación** con el que se pretende homogeneizar los parámetros de diseño de estas autovías.

Las actuaciones de acondicionamiento abarcan 2.096 Km de autovías y suponen una inversión de cerca de 5.000 millones de euros en los próximos cinco años.

- La firma, a primeros del próximo mes de julio, de un **Acuerdo Marco con el Banco Europeo de Inversiones (BEI)** para la financiación del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, por un importe de **10.000 M€**.

Este esfuerzo para conseguir más recursos no hubiera valido de nada si en paralelo no hubiéramos hecho un gran **esfuerzo de gestión**, que nos ha permitido situar la **ejecución presupuestaria** de las inversiones del Ministerio de Fomento en 2005 en el **98,2%**.

La inversión anual media ejecutada por el Ministerio y sus empresas en la presente legislatura asciende a 11.012 M€, un 34,3% más que la media de la legislatura anterior.

Estas inversiones se han traducido en un impulso considerable a las actuaciones en todos los modos de transporte:

- En **ferrocarriles** hemos puesto en servicio 54 km de nuevas líneas ferroviarias de altas prestaciones, y hemos iniciado las obras de 538 nuevos kilómetros, lo que supone un ritmo de 269 km por año.

- En **autovías** hemos puesto en servicio 607 km e iniciado la ejecución de 1.105 km, lo que supone 553 km por año.
- En **aeropuertos** hemos puesto en servicio 10.716 metros de pistas de vuelo y hemos iniciado las obras de otros 6.900 metros, a un ritmo de 3.450 metros cada año.
- En **puertos** se han puesto en servicio actuaciones que han aumentado la oferta portuaria en 13.200 metros de línea de atraque, lo que supone 6.600 metros por año.

En definitiva, de forma ordenada y coherente estamos intentando iniciar los máximos proyectos posibles. De ahí que las **licitaciones en el año 2004 hayan ascendido a 9,4 millones de euros, en el 2005 a 9,7 millones de euros y, en lo que va de año, el valor de los proyectos ya licitados asciende a 4,3 millones de euros.**

Me gustaría ahora hablarles de dos grandes actuaciones que considero prioritarias en la política de Infraestructuras. Me refiero a las conexiones con nuestros países vecinos y en especial a las conexiones transpirenaicas, Y a la contribución que las infraestructuras están haciendo en estos momentos a la sostenibilidad urbana a través de las sociedades de integración.

En relación con las **conexiones transpirenaicas**, como seguro saben el pasado 29 de abril, la Decisión de la Comisión Europea 884/2004/CE estableció treinta proyectos prioritarios de los que dos afectan a las comunicaciones terrestres entre Francia y España:

- El PROYECTO N° 3: Eje prioritario de alta velocidad del suroeste de Europa y
- El PROYECTO N° 16: Eje ferroviario de mercancías Sines/Algeras-Madrid-París.

Existen, por tanto, intereses comunes entre ambos países para el relanzamiento de las conexiones transpirenaicas, de las que ya se ha hecho eco la Comisión Europea.

En este sentido, hay que celebrar los avances que en materia de infraestructura ha experimentado la cooperación hispano-francesa desde las conclusiones de la cumbre de Zaragoza de diciembre del 2004 y, sobre todo, desde la aprobación de un programa conjunto de trabajo en la reunión de alto nivel de Barcelona celebrada el pasado octubre del 2005.

La coordinación de las acciones en las infraestructuras transfronterizas de transporte, con la prioridad de propiciar el traspaso modal del transporte por carretera al ferroviario y marítimo son las principales tareas de estos grupos de trabajo bilaterales.

Estas acciones se manifiestan en más de 15 actuaciones, de las que quiero destacar:

### EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO

El **Corredor Mediterráneo**, que forma parte del Proyecto prioritario nº 3, “Eje ferroviario de alta velocidad del suroeste de Europa”, actualmente en servicio entre Madrid y Lleida, estando prevista su llegada a Barcelona en el 2007 y a la frontera francesa en el 2009.

Para dar continuidad a este eje deben producirse actuaciones entre Perpiñán y Montpellier, de forma que se puedan cumplir las previsiones de las redes transeuropeas de su puesta en servicio total en el año 2015.

El **Corredor Atlántico**, para el que se ha constituido la Agrupación Europea de Interés Económico “Sur Europa - Atlántico”, tramo Vitoria - Dax, con el objeto de realizar la definición y estudio de la sección internacional.

En España está previsto que en 2007 se abra el tramo Madrid-Valladolid, y que los tramos Valladolid-Burgos-Vitoria estén finalizados en el 2008.

Asimismo, el tramo Vitoria-Bilbao enmarcado en la denominada **Y Vasca** se encuentra en un buen grado de avance. Se ha iniciado la licitación de las obras en uno de los tramos y se está finalizando la redacción de los proyectos constructivos del resto.

También, recientemente hemos formalizado un Convenio con el Gobierno Vasco lo que va a posibilitar la ejecución de la plataforma de la parte guipuzcoana.

El diseño de un nuevo enlace ferroviario transpirenaico de gran capacidad que forma parte del Proyecto prioritario nº 16, “Eje ferroviario de mercancías Sines/Algeciras - Madrid - París”, en el que ya hemos decidido que el eje Zaragoza-Huesca sea el punto de conexión con la red española.

En estos momentos estamos desarrollando, conjuntamente con el Gobierno francés, los estudios de modelización de tráfico, el modelo de reparto modal y de asignación a corredores, así como el encaje funcional de la nueva conexión ferroviaria transpirenaica de alta capacidad.

Por la parte española el tramo a partir de Canfranc ya está en servicio, la variante de Huesca en obras y hemos finalizado los proyectos relativos a la remodelación de la estación y al túnel de Canfranc. Es necesario revitalizarlo por el lado francés.

## TRANSPORTE POR CARRETERA

En cuanto al transporte por carretera, señalar el **enlace Zaragoza - Somport - Pau**, en el que se han iniciado ya las obras



en dos de los tramos del lado español, con el objetivo de poner en servicio la **autovía Zaragoza-Jaca** en el año 2010.

También está previsto que para esta misma fecha pueda ponerse en servicio un acondicionamiento de gran calidad entre **Jaca y el túnel de Somport**.

Los trabajos por el lado francés no se encuentran tan avanzados, aunque confiamos en que el ritmo se acelere y se puedan cumplir así las previsiones.

En cuanto a la contribución que desde el Ministerio de Fomento se está haciendo a la **sostenibilidad urbana** decirles que en el ámbito de nuestras competencias, nos proponemos actuar en estos espacios del transporte, de una manera adecuada, que permita combinar la estética, la funcionalidad y la accesibilidad.

En la actualidad más allá de “espacios de tránsito” del pasajero, nos encontramos ante nuevos “iconos de la ciudad”, que se erigen con fuerza en símbolos de identidad de toda una ciudad, son las nuevas “catedrales del siglo XXI” que, situadas a la vanguardia desde el punto de vista artístico, deben acoger al pasajero y ofrecerle unas condiciones apropiadas de habitabilidad, es decir, de calidez y confort.

Uno de los mejores instrumentos de gestión para la sostenibilidad urbana son las Sociedades de Integración del Ferrocarril, creadas a iniciativa del Ministerio de Fomento, con la participación de los respectivos Ayuntamientos y Comunidades Autónomas.

Tienen como objetivo impulsar, coordinar y ejecutar, en su caso, los estudios, proyectos y obras necesarios para la ejecución de las actuaciones urbanísticas y de infraestructuras de transporte que exigirá en determinadas ciudades la llegada de las líneas de Alta Velocidad.

A fecha de hoy, son ocho las ciudades que cuentan con este instrumento de gestión específico: Alicante, Barcelona, Gijón, León, Logroño, Valencia, Valladolid y Zaragoza.

Los planteamientos técnicos de las Sociedades de Integración son más difíciles de homogeneizar, pues responden a situaciones físicas muy diferentes. Aunque si comparten la consecución de los mismos objetivos:

- La integración en la ciudad y la eliminación de barreras con los sectores urbanos colindantes, separados hasta ahora por el ferrocarril.
- La mejora de la intermodalidad de los medios de transporte (AVE, ferrocarril convencional, cercanías, metro, en su caso y autobuses)
- La modernización de las instalaciones ferroviarias.
- La creación de espacios públicos y equipamientos de calidad (como parques, pasillos verdes...)
- La incorporación de buenas prácticas de sostenibilidad en la ordenación urbanística y arquitectónica.
- La plasmación de la política del Gobierno en materia de vivienda de protección pública.

Para concluir sólo me resta reiterar mi convencimiento de que el **Ministerio de Fomento está realizando un gran trabajo** por establecer las bases que permitan situar nuestras infraestructuras en los niveles acordes con la capacidad económica de España y las necesidades sociales de sus ciudadanos.

Que este trabajo lo está realizando en **coordinación con el resto de las Administraciones y agentes implicados** y con un proceder que favorece la planificación y, sobre todo, la transparencia.

Que se están **comprometiendo importantes recursos** en la consecución de los objetivos que materia de Infraestructuras y Transporte se ha establecido el actual Gobierno y que este compromiso se va a traducir en un **incremento del ritmo inversor para los años venideros** del que ustedes junto con el resto de las empresas del sector de la construcción, van a participar.

Queremos que la empresa española funcione y en especial las empresas de la construcción que tanto aportan a nuestra economía a través de la generación de empleo (directo e indirecto), y también a través de la generación de riqueza.

Al Ministerio de Fomento le interesa que las empresas de la construcción funcionen adecuadamente ya que somos conscientes de que son ustedes los que nos tienen que ayudar a conseguir nuestras aspiraciones inversoras y objetivos de planeamiento para los próximos 15 años.

Pero queremos también que progresen, por eso apoyaremos de forma decidida su presencia en el exterior.

La celebración de encuentros como el que ustedes han protagonizado hoy nos ayuda a reflexionar y valorar las actuaciones y decisiones del Ministerio de Fomento, y como consecuencia nos ayudarán a mejorar nuestra gestión en beneficio de ustedes, en beneficio del Gobierno y desde luego en beneficio de los ciudadanos y ciudadanas de este país.

Por todo ello estaremos muy gustosos de seguir comunicándonos y cambiando impresiones con ANCI. Nuestras relaciones siempre han sido cordiales y por nuestra parte y, estoy seguro también por la de ustedes, así van a seguir siendo.

Muchas gracias por su atención.

*El señor CAYETANO ROCA GINER, Director General de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre (SEITT), es valenciano, e ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Ha trabajado para la empresa privada (Initec, PriceWaterhouseCoopers, etc.) y ha desempeñado diversos cargos relacionados con puertos y ferrocarriles (tranvías y metros) en distintas Administraciones regionales y locales (Valencia, Barcelona, Asturias, ...).*

*También ha participado en la elaboración de planes urbanísticos y cuenta con numerosas publicaciones, conferencias, participaciones en cursos y seminarios.*

# PONENCIA

La nueva SEITT

SR. D. CAYETANO ROCA GINER

DIRECTOR GENERAL DE LA SOCIEDAD ESTATAL

DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

Como ha comentado el Presidente, nuestra sociedad es muy joven, existe desde diciembre del año pasado y nuestra andadura es corta, hasta casi hace tres meses prácticamente era yo el único miembro de la sociedad; ahora contamos ya con un equipo básico del cual yo estoy muy satisfecho y que pienso que nos va a permitir trabajar en todos aquellos objetivos que nos han sido asignados.

La ventaja de ser el primero es que puedo decir cosas que no han dicho los anteriores ponentes y voy a abusar un poco de ello, porque querría enmarcar mínimamente en qué ámbitos se mueve la sociedad que, como se ha comentado, es la SEITT, Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre. Es un título que es bastante explicativo de lo que somos, pero tendremos ocasión de irlo comentando más detenidamente en un momento.

La sociedad nace en un entorno en el cual coexiste, colabora y será complemento de las áreas de ferrocarriles y de carreteras que están inmersas en el Ministerio de Fomento, y ése es un planteamiento que no hay que perder de vista. Esta sociedad en todo momento va a desarrollar, como no puede ser de otra manera, las políticas de transporte que dicte el Ministerio. No es, por tanto, una sociedad que vaya a planificar, sino que va a ejecutar, de la mejor manera posible, aquellos proyectos que en las áreas de competencia gubernamental se desarrollen.

Y dentro de eso, tengo que hacer especial referencia al Plan Estratégico de Infraestructuras y de Transportes (PEIT), del cual

supongo que habrán hablado largo y tendido en numerosas ocasiones. Simplemente, recordar ahora unas características que yo creo que pueden marcar en qué territorio nos vamos a desarrollar. Es un plan cuyo horizonte es el año 2020, que está previendo una inversión muy importante en ese horizonte, cerca de 250.000 millones de euros, de los cuales está previsto que alrededor del 40 por ciento puedan ser con financiación extrapresupuestaria. Tema que hay que retener porque en ese campo es donde la sociedad nuestra va a tener o debe tener especial protagonismo.

¿Cuáles son los objetivos del PEIT? Pues lo saben perfectamente, tienen que mejorar la eficiencia del sistema de transportes, tienen que fortalecer la cohesión social y territorial, tienen que contribuir a la sostenibilidad general del sistema de transportes y del resto de sistemas conexos, y tienen que impulsar el desarrollo económico y la competitividad, que son unas características que permiten poner en desarrollo toda la actividad económica del territorio porque las infraestructuras de transporte no son un fin en sí mismo, sino que son necesarias para que el resto de la actividad económica se desarrolle y a ella tiene que estar subordinada.

El PEIT distingue una serie de sectores, básicamente siete: ferrocarril, carretera, transporte aéreo, marítimo y puertos, intermodal de viajeros y mercancías, urbano y metropolitano, y, por último, investigación, desarrollo e innovación. Bueno, pues lo que es la sociedad se va a situar básicamente en los dos campos relativos a las carreteras y los ferrocarriles y al tema de la intermodalidad. Tenemos que entender, por lo tanto, lo que es transportes terrestres en ese sentido amplio, que no sólo está hablando de las infraestructuras lineales, sino que está hablando también, por ejemplo, de zonas logísticas y otro tipo de actuaciones que contribuyen a dar cohesión y conectividad al sistema de transporte, a lo que son las infraestructuras de transportes.

Saben muy bien que en las inversiones previstas en PEIT para el área de infraestructuras y de transportes superan los 170.000 millones de euros, de los cuales, más de 108.000 se dirigen a ferrocarril y 63.000 a carreteras. Bueno, pues de estos 171.000 millones largos de euros, unos 36.000 millones están previstos que se desarrollen a través de financiación extrapresupuestaria; insisto nuevamente porque estas cifras conviene irlas recordando porque es en el campo donde básicamente se debe mover nuestra sociedad.

Obviamente, las fuentes de financiación que existen son las tradicionales, presupuestarias, más las que por la vía extrapresupuestaria se puedan generar. ¿Cuáles pueden ser éstas? Pues la gama es muy amplia y es toda aquella que respete a los principios básicos que, posteriormente, comentamos brevemente. Pero sí que adelanto que cualquier fórmula que garantice el servicio público y la utilidad pública de la actuación que se va a llevar a cabo y que responda a la filosofía del PEIT, será una fórmula que podremos analizar y considerar perfectamente dentro de nuestra capacidad de actuación futura.

Y con ello pasaría a lo que sería la presentación propia de lo que es la sociedad. Ya he dicho antes que el nombre de la sociedad dice mucho de ella. Somos una sociedad estatal, por lo tanto, somos una sociedad pública, el capital de la sociedad está íntegramente desembolsado por la Dirección General de Patrimonio del Ministerio de Hacienda. Y trabajamos en infraestructuras de transporte terrestre, es decir, se excluyen otros medios de transporte, pero no se excluyen aquellas intermodalidades, como decía antes; por ejemplo, en el sistema portuario todos sabemos que los puertos son en realidad un punto de intercambio entre los modos marítimo y terrestre; pues todo lo que responde a este intercambio desde el punto de vista del transporte terrestre y su conectividad, lógicamente, con el marítimo, también sería un campo posible de actuación de la sociedad. O sea, que hay que entender este transporte terrestre en este sentido amplio.



El ámbito de actuación es todo el Estado y, como se ha comentado ya, la Sociedad se ha creado por acuerdo de Consejo de Ministros de julio del año anterior y se constituyó el 30 de noviembre de ese año y el 1 de diciembre podemos decir que empezó su andadura real. Es una sociedad anónima, con la caracterización que esto tiene de capacidad de gestión, pero también es una sociedad pública, como mencionaba. Tiene un Consejo de Administración que en estos momentos está constituido por 12 miembros, de los cuales 6 son del Ministerio de Hacienda y 6 del Ministerio de Fomento. Y el Ministerio de tutela de la sociedad es el Ministerio de Fomento y es el que, por lo tanto, va a marcar las directrices de actuación. Este Consejo está presidido por la Secretaria General de Infraestructuras.

El objeto social de la sociedad, tal como se establece en su creación y en sus estatutos, es actuar en todo lo relacionado con la construcción de infraestructuras de transporte, salvo, como mencionaba antes, lo que es la planificación, lo que es la elaboración de la política de transportes, la política de infraestructuras, que esto corresponde al Gobierno a través del Ministerio de Fomento y de sus órganos de actuación, como por ejemplo, la propia Dirección General de Carreteras, cuyo director general nos acompaña aquí.

La forma de actuación de la sociedad tiene bastante flexibilidad y tiene una capacidad prevista ya en sus estatutos para constituir sociedades, si la actuación lo indica y lo aconseja, que puedan desarrollar los proyectos que se consideren interesantes. Y para generar esas sociedades específicas pueden constituir las con todo tipo de administraciones, de entidades públicas y de socios privados, ya sean del área de la obra pública, ya sea del área financiera.

Aquí están, en la transparencia (ver recuadro en la página siguiente) los textos que guían societaria y legalmente el marco en el cual se desenvuelve la sociedad. Hay que decir que nuestra socie-

## MARCO NORMATIVO EN EL QUE SE DESARROLLA LA ACTIVIDAD DE SEITT

Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas aprobada por el Real Decreto Legislativo 1564/1989.

Ley 33/2003 de Patrimonio de las Administraciones Públicas.

Artículo 138 de la Ley 13/1996 de medidas fiscales administrativas y de orden social.

Acuerdo del Consejo de Ministros de 29 de julio de 2005 por el que se autoriza la creación de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, S.A.

Disposición adicional sexagésima séptima de la Ley 30/2005 de Presupuestos Generales del Estado para 2006.

Estatutos de la Sociedad.

dad, como sociedad pública que es, se somete en aquello que debe y además en lo que quiere, que es nuestra regla, a todo lo establecido en las normas de contratación y de funcionamiento de una Administración pública, solo con la característica de que no somos una Administración pública, sino que somos una sociedad anónima.

Como decía, la SEITT en el sentido de que no elabora la política de transportes es una sociedad instrumental, que se va a desarrollar su actividad en aquello que el Ministerio le vaya a encomendar, sea directamente su ejecución, en los convenios que tenemos en vigor, sea a través de las fórmulas de financiación extrapresupuestaria que podamos encontrar. Por estatutos, le permite, sea cual sea el origen de esta actuación, intervenir en todas las fases de la creación de esa infraestructura, desde la redacción de proyectos, la licitación, la adjudicación, etc., está facultado para ello. Otra cosa es que, según el tipo de actuación que corresponda y la conveniencia en ese momento, su actuación se vaya a centrar más o menos específicamente en una de estas fases. Podemos firmar convenios, podemos proveer la creación de empresas mixtas y podemos, efectivamente, desarrollar cualquier forma jurídica de colaboración con agentes públicos y privados.

Vamos a intentar canalizar todas aquellas inversiones del sector privado que se quieran dirigir hacia el terreno de las infraestructuras de transporte a través de las fórmulas que ya conocen ustedes de participación público-privadas, lo que ahora se llama las PPP; fórmulas que todavía admiten una capacidad de desarrollo grande y que de las cuales algunos ejemplos ya tenemos y de los cuales también las empresas españolas están siendo muy activas, no solo a nivel estatal, sino fuera de las fronteras españolas. Y queremos participar –y debemos participar– en ese 40 por ciento que en el PEIT se prevé como financiación extrapresupuestaria.

Los objetivos generales que deben informar la actuación de la sociedad son los lógicos en cualquier sociedad de este tipo, es decir, hay que optimizar recursos, hay que ser eficientes en la gestión y, muy importante, hay que generar y mantener confianza en los mercados de capitales, y, por lo tanto, embarcarse en proyectos que sean viables y que sean estables en el tiempo.

Una palabra sobre el organigrama, porque eso puede ayudar a entender cómo nos vamos a desarrollar. Además de las áreas habituales en este tipo de empresas, es decir, el área administrativa, el área económico-financiera, tenemos un área que debe ser la que más desarrollo alcance a lo largo de nuestra existencia, que es la de promoción de infraestructuras y, luego, un área, una dirección técnica, cuyo objetivo será atender aquellas encomiendas que vengan directamente del Ministerio o/y fundamentalmente tener capacidad para impulsar los propios proyectos, que a través de la del área de promoción de infraestructuras acabemos iniciando.

Estos objetivos, estas líneas de actuación ya las he mencionado, he hablado también brevemente de lo que pretende el PEIT, y entonces, pasamos a mencionar cuáles son las características significativas de la sociedad que permite esperar su actividad dentro de este campo. Por un lado, es muy flexible, los estatutos y sus objetivos

permiten y exigen un grado de flexibilidad grande. Esa flexibilidad se va a manifestar también en la constitución de las sociedades. Hay que tener en cuenta que nuestro papel fundamental va a ser el de promotor y de catalizador de la actuación de las infraestructuras por la asociación de las iniciativas públicas y privadas, y que siempre que se consiga eso la sociedad estará satisfecha. Su objetivo no es, por decirlo de alguna manera, generar beneficios para sí misma, otra cosa es que no puede generar pérdidas; y otra cosa es que cuando se generen beneficios en la medida que la retribución razonable de la parte privada se haya conseguido, la sociedad deberá participar también de esos beneficios, pero no es el objetivo esencial de su funcionamiento.

Otra cosa también importante es que su objetivo tampoco es ser la controladora y el socio mayoritario siempre de todas las sociedades, sino que aspira a tener la participación necesaria y suficiente para que la iniciativa que se esté hablando se lleve a cabo. Obviamente, eso tiene que ser siempre garantizando que los objetivos para la actuación se cumplen, y, por lo tanto, determinadas decisiones societarias habrá que tomarlas con la conformidad de la sociedad; pero no es su objetivo ser mayoritaria en la sociedad, sino simplemente tener la presencia necesaria para que la sociedad se desarrolle. Está abierto, por lo tanto, a agentes no solo públicos y privados directamente, sino a todo tipo de instituciones, como pueden ser cualquier tipo de empresas públicas, y a todo tipo de Administraciones, tanto la administración local como la autonómica, en el campo de sus competencias, obviamente.

Puede participar desde el primer análisis de viabilidad de una actuación hasta incluso la fase final de explotación y tiene capacidad, que yo creo que es un tema también interesante, de gestionar las plusvalías que puedan obtenerse con motivo de una actuación en materia de transporte. Y, de hecho, algunos de los mecanismos de financiación que debemos buscar deben pasar por estas vías. Si la cons-

trucción de infraestructuras de transportes genera unas ciertas plusvalías, deben recaer en todo o en parte en esa promoción que las hace posibles. Y luego, la presencia de la sociedad en la sociedad *ad hoc* que se constituya, garantiza, consolida y da estabilidad a los objetivos públicos y económicos que la sociedad pretende.

¿Cuáles son las limitaciones? Bueno, la primera ya la hemos dicho —que no es una limitación, sino que es por definición— nuestra actuación tiene que estar enmarcada siempre dentro de la política de transportes que desarrolla el Gobierno. Ahí hay un PEIT que marca unas líneas hasta el año 2020 y todo lo que sea compatible, que esté dentro de la filosofía de ese plan y que nos venga encomendado a través del Ministerio de Fomento, pues será susceptible de ser considerado, y lo que se salga de ese marco, obviamente no será objeto de nuestra actuación.

Tiene que tener un interés público. Nuestra actuación será en actuaciones que tengan alguna repercusión dentro de los fines que se han mencionado en el PEIT y, por tanto, un interés público señalado.

Debemos tener asegurado el retorno de nuestra parte de inversión. Eso no quiere decir que la inversión que se realice tenga que ser al 100 por cien rentable o de retornar el 100 por cien, sino que si retorna el 100 por cien, no habrá ningún problema, y si hay parte de la inversión realizada que no pudiera volver a través de los mecanismos de financiación que se prevén, pues tendrá que haber alguien que se haga cargo de esa parte no financiada mediante la explotación de la infraestructura.

Debemos cumplir estrictamente las normas SEC y ésta es una condición también *sine qua non*. Por lo tanto, debe haber una asunción de riesgos por parte del socio privado y la sociedad como tal no va a recurrir al endeudamiento público, sino que se endeudará de acuerdo con sus propios recursos.

Ya hemos mencionado las fuentes de financiación que pueden venir y es muy amplio; caben todas ellas, menos, como mencionaba, el incremento de la deuda.

Y una palabra simplemente para comentar las actuaciones. He venido hablando básicamente de lo que sería el área de la actuación extrapresupuestaria, que es la que da sentido y la que justifica la creación de la sociedad, lo cual no quiere decir que sea nuestra única actuación y que, como todos ustedes saben, estamos ya trabajando a través de sendos convenios que hemos firmado con el Ministerio de Fomento en las áreas de ferrocarriles y de carreteras.

Éstos han sido convenios específicos firmados recientemente y que yo creo que da una buena visión también de la agilidad que se puede manifestar, porque, teniendo en cuenta que la sociedad prácticamente hasta febrero no existía nada más que virtualmente, la colaboración entre Ministerio y sociedad ha permitido que de los 1.200 millones de euros, grosso modo, que teníamos conveniados con el Ministerio de Fomento en las áreas de carreteras y ferrocarriles, con la decisión que se tomó ayer en el último Consejo de Administración celebrado, ya sean más de 500 millones de euros los que se han licitado. Es decir, que en escasos tres meses hemos lanzado al mercado proyectos por valor de 500 millones de euros.

Esto ha sido posible, entre otras cosas, porque hemos trabajado con elementos ya definidos, con proyectos ya supervisados y que ha puesto a nuestra disposición y que nos ha encomendado su ejecución ambas Direcciones Generales afectadas; porque hemos utilizado los pliegos existentes que además eran bastante recientes y habían sido bastante consensuados, y, en los cuales, lo único que hemos hecho es adaptarlos para que se considerara nuestra específica situación de no ser Administración, sino una sociedad anónima. Y además, porque tenemos la posibilidad de que sea la dirección facultativa desarrollada por los propios funcionarios del

Ministerio, lo cual permite garantizar la solidez de la licitación que estamos realizando. Cualquier otra cosa hubiera impedido iniciar y estar en esta fase tan avanzada de licitación.

Simplemente mencionar, por último, que en estos tipos de actuaciones estamos especialmente vinculados y obligados con la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y, especialmente en la fase de concurso, actuamos muy sometidos al Derecho Administrativo; y ya una vez en la fase de desarrollo de la actuación, cuando ya se ha firmado el contrato, es cuando estamos actuando más como sociedad civil.

Resumiendo y por terminar ya, plantear que la sociedad, en el área que justifica más su existencia, que es la que he mencionado al inicio, de la financiación extrapresupuestaria, quiere desarrollar proyectos contando con todos ustedes, y no solo contando pasivamente, sino incluso activamente. Es decir, que aquello que muchas veces hemos escuchado de cuando se viene a hablar con nosotros, con los responsables de la Administración o con otros estamentos, diciendo que sería bueno hacer tal actuación o tal otra, estamos abiertos a que se nos proponga, a estudiarla y ver si esa actuación es viable. Con lo cual, inmediatamente participaríamos en analizar esa posibilidad y lanzar la actuación si fuera viable, solvente y respondiera a un interés público. Por lo tanto, les animo a que utilicen esa capacidad de iniciativa también; no solo esperen las que nosotros podamos lanzar, sino también las que ustedes puedan plantear serán bienvenidas y serán analizadas con todo cariño. Con eso terminaría mi intervención.

*El señor RAFAEL LÓPEZ GONZÁLEZ, Director General de Planificación Estratégica del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), es ingeniero de Caminos. Ha desarrollado su actividad profesional en RENFE, en infraestructuras, tanto en la planificación como en su desarrollo. Tras pasar una etapa en la consultoría e ingeniería privada, se incorporó al GIF, hoy ADIF, en el que fue responsable de la dirección de Servicios de Operadores.*



# PONENCIA

Papel de ADIF en el sistema ferroviario

SR. D. RAFAEL LÓPEZ GONZÁLEZ

DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACIÓN

ESTRATÉGICA DE ADIF

En primer lugar, querría agradecer la amable invitación de la Asociación Nacional de Constructores Independientes, de su Junta Directiva y de su presidente, por tener la oportunidad de transmitirles qué es ADIF y cuál es su papel en el nuevo sistema ferroviario que se está configurando en estos momentos.

Entiendo que es de sobra conocido el proceso de transformación del sector ferroviario en nuestro país desde pasado 31 de diciembre de 2004, en el que se pone en marcha un nuevo sistema inspirado en la concreción de todo el conjunto de directivas europeas que se vienen generando desde el año 1991 y a través de las cuales se realiza una apuesta decidida por el modo ferroviario como elemento de resolución del transporte terrestre en el marco europeo, al constatar la paulatina saturación del transporte por carretera y el afloramiento de la totalidad de costes externos.

Esta política de la Unión Europea de apoyo al modo ferroviario, pretende conseguir una liberalización del sistema con la incorporación de nuevos agentes operadores y la creación de una red integrada europea. La materialización de esta política se sustenta en tres acciones básicas: el saneamiento financiero de las compañías, la separación entre infraestructura y operación de transporte y en el establecimiento de cánones por el uso de la infraestructura. Como veremos a continuación, estos criterios son los elementos fundamentales en los que se sustenta la reorganización del sector ferroviario español.

## NUEVO MODELO FERROVIARIO

La orientación estratégica configurada en la esfera de la Unión Europea, ha tenido su plasmación en el ámbito nacional con la aprobación de dos iniciativas legislativas que han supuesto la reconfiguración del sector ferroviario en nuestro país: la Ley del Sector Ferroviario (Ley 39/2003) y su desarrollo reglamentario a través del R.D. 2387/2004. Todo ello ha supuesto el tránsito de un sistema ferroviario de gestión integrada, emanado del origen del ferrocarril en el Siglo XIX, a un nuevo modelo caracterizado por la segregación entre la infraestructura y las operaciones de transporte y basado en la liberalización y competitividad de los servicios.

Como consecuencia de la puesta en práctica de este nuevo marco legislativo, se configura un sector conformado por un conjunto de actores diferentes respecto de la situación de partida. En primer lugar, corresponde al Ministerio de Fomento, por medio de la Dirección General de Ferrocarriles, el establecimiento de la política de transportes, planificación y tutela del sistema. La nueva entidad, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), se encarga de los proyectos y construcción de las infraestructuras encomendadas, del mantenimiento y control de tráfico de las líneas en explotación y de los activos patrimoniales, mientras que, RENFE-Operadora materializa el conjunto de servicios del transporte de viajeros y mercancías como operador institucional y único en estos momentos, aunque en breve plazo estarán plenamente operativas otras empresas ferroviarias. Sobre este conjunto se estructura el nuevo mercado ferroviario que deberá ser supervisado por un Organismo de Regulación, elemento que desde ADIF estamos intentando impulsar conjuntamente con el Ministerio de Fomento para lograr su puesta en funcionamiento lo antes posible y que consideramos absolutamente imprescindible una vez que estén plenamente operativas las futuras empresas ferroviarias privadas.

El objetivo de toda esta iniciativa legislativa, desde luego no es otro que posicionar al ferrocarril ante las nuevas exigencias, haciéndole cambiar su papel inicial en el Siglo XIX como elemento de transporte terrestre universal para ajustarle a los sectores de mercado de transporte del Siglo XXI en los que pueda movilizar su eficacia competitiva y que pueden resumirse en: altas prestaciones, tanto de larga como de media estancia; Cercanías, producto para nosotros absolutamente vital; y, tal vez la gran olvidada en todo este periodo de tiempo, las Mercancías. Estos tres ejes básicos de actividad son, en mi opinión, los que inspiran de forma patente la propuesta de planificación en el sector ferroviario promovida por el Ministerio de Fomento.

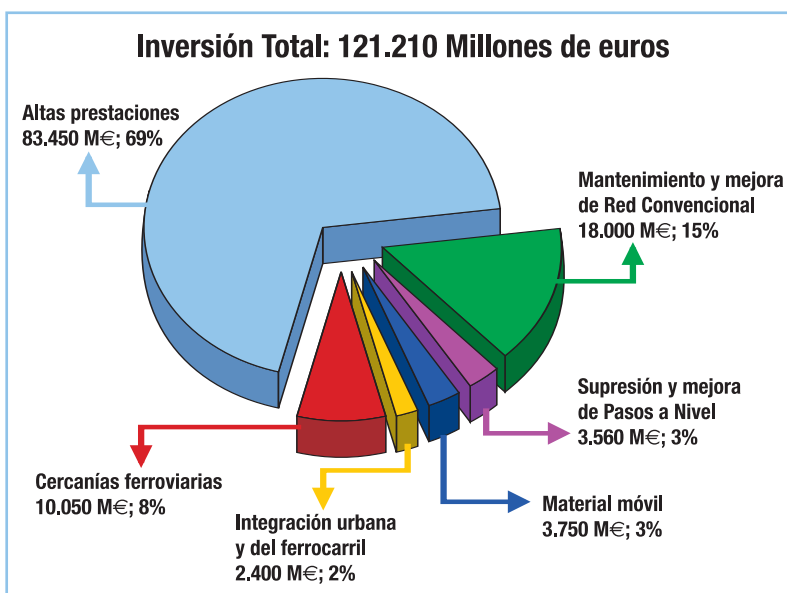
## PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE (PEIT)

Parece bastante evidente que, la red ferroviaria con la que iniciamos el Siglo XXI no responde a las demandas de transporte que deberían alojarse en este modo. Excepto la línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla y Madrid-Lleida y, en menor medida, algún núcleo de Cercanías, nuestra red tiene un importante déficit de capitalización y equipamiento insuficiente. Su resumen puede concretarse en:

- 1.100 Km de línea de altas prestaciones.
- 11.800 Km de red convencional con prestaciones deficientes:  
Velocidad (60%  $V_{Max} < 140$  Km/h, 30%  $V_{Max} < 100$  Km/h).  
Dotación (75% vía única, 45% sin electrificar, 55% sin CTC).

Para resolver esta situación deficitaria, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte realiza una apuesta decidida de potenciación del modo ferroviario al que se dedicará un esfuerzo inversor de 121.000 Mill.€ en el período 2005-2020, lo que representa un 48% de las previsiones presupuestarias totales del Plan.

Con ello se crea un marco financiero que permitirá configurar un nuevo sistema ferroviario sustentado en más de 10.000 kilómetros de líneas de altas prestaciones, con una red convencional integrada con la anterior. En el gráfico siguiente se puede identificar la distribución del gasto en los distintos capítulos, destacando el importante esfuerzo inversor encaminado a la materialización de la red de Altas Prestaciones, sin olvidar los sectores de Cercanías y Mercancías, absolutamente vitales para lograr un ferrocarril eficiente y sostenible.



Las conclusiones del PEIT para ADIF suponen, no solamente la materialización de un histórico plan de inversiones, que por supuesto lo es, sino que va a significar una reconfiguración total del sistema. Nos permitirá transformar la estructura ferroviaria de forma determinante en el que, además de materializar un nuevo esquema de red, tendremos que afrontar una adaptación total de nuestros sistemas de gestión, tanto en la infraestructura ferroviaria como en nuestros activos patrimoniales (estaciones, terminales de

mercancías, patrimonio inmobiliario, ...etc.). En resumen, una nueva red con nuevos sistemas de gestión de la explotación ferroviaria.

## ADIF EN EL SISTEMA FERROVIARIO ESPAÑOL

Son estos dos aspectos fundamentales los que están orientando toda nuestra actividad: implantación física de red y transformación paulatina, conforme se vaya materializando la nueva estructura ferroviaria de los elementos de gestión.

El proceso de implantación física de red, como hemos visto anteriormente, tiene una importante componente de desarrollo de nuevas líneas de Altas Prestaciones que, en su gran mayoría, no tiene ningún tipo de interferencia con las líneas actualmente en explotación. Sin embargo, el acceso final a los grandes núcleos urbanos de estas infraestructuras, junto con las intervenciones en la red convencional, tienen que realizarse sobre sistemas que están actualmente en explotación. Estos procesos constructivos, de sobra conocidos por los representantes en esta Asamblea nacional, presentan una enorme dificultad por los riesgos de interferencia con la explotación y afecciones con el tráfico ferroviario. La materialización de los nuevos pasillos de infraestructuras de Alta Velocidad implica, con carácter general, la adecuación del sistema de Cercanías y el desarrollo de nuevos corredores de Mercancías, lo que significa una relevante transformación de toda la malla ferroviaria en la trama urbana. Obras de –insisto– enorme dificultad y que requiere la participación de empresas con alto nivel de especialización y conocimiento de la problemática de la infraestructura ferroviaria.

Junto con el reto anterior, nuestro sistema ferroviario tiene una característica que le añade una dificultad muy importante en todo el proceso de transformación de red. Me refiero a la diferencia de

ancho de vía en nuestra conexión con la red europea. Éste es un elemento de máxima atención en la concreción del PEIT a través del Plan Sectorial hasta el 2012, con un análisis y propuesta de transformación de cambio de ancho.

Para la materialización de estos objetivos emanados del PEIT: nueva configuración de red y transformación paulatina de los sistemas de gestión, se ha cometido el desarrollo del Plan Estratégico de ADIF 2006-2010, con la reformulación de nuestra misión. De esta manera, ADIF se propone la potenciación del sistema ferroviario español mediante el desarrollo y gestión de un sistema de infraestructuras seguro, eficiente, sostenible desde el punto de vista económico y medioambiental, y con altos estándares de calidad. Nuestras actividades básicas –las indicaba anteriormente– se concretan en la construcción y explotación de la red de Altas Prestaciones encomendadas; administración, gestión y explotación de la red convencional y de la gestión de las actividades complementarias de los activos patrimoniales de ADIF: Estaciones de viajeros, Terminales de mercancías, Telecomunicaciones, Patrimonio, etc.

Nuestro Plan Estratégico se sustenta en la consecución de cinco objetivos que consideramos de máxima relevancia: mejora de seguridad, incremento de puntualidad hasta el 98%, eficiencia operativa con un coste anual de operaciones de 45.000 €/Km en red convencional, equilibrio económico financiero y, todo ello, para crear un escenario que permita un incremento sustancial de la participación modal. Este último objetivo es el que deberá visualizar la eficacia en el despliegue de todo este esfuerzo inversor de grandes infraestructuras ferroviaria: Altas Prestaciones, la extensión de Cercanías y la constante adaptación, el retomar la asignatura que teníamos pendiente, con el tema de Mercancías. De esta forma hemos establecido unos objetivos de incremento de nuestra cuota, tanto en viajeros y, muy especialmente, en el tema de mercancías, donde nos hemos planteado una cifra realmente ambiciosa.

Para la consecución de estos objetivos se llevarán a cabo, a lo largo del período 2006-2010, una serie de iniciativas: 20 acciones estratégicas de máxima prioridad y 75 actuaciones complementarias, que abarcan todo nuestro sistema funcional y que supondrán una adaptación de nuestra capacidad productiva y de gestión.

## FINANCIACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO

Para entender el funcionamiento del sistema ferroviario y la conjunción de las acciones que deberán ser acometidas por los distintos Organismos con responsabilidad en el desarrollo y explotación de las infraestructuras ferroviarias, es preciso detenernos en la financiación de todo el sistema. En el esquema que aparece a continuación, se recogen las responsabilidades de financiación, tanto en el capítulo de inversiones como en la explotación de las infraestructuras.





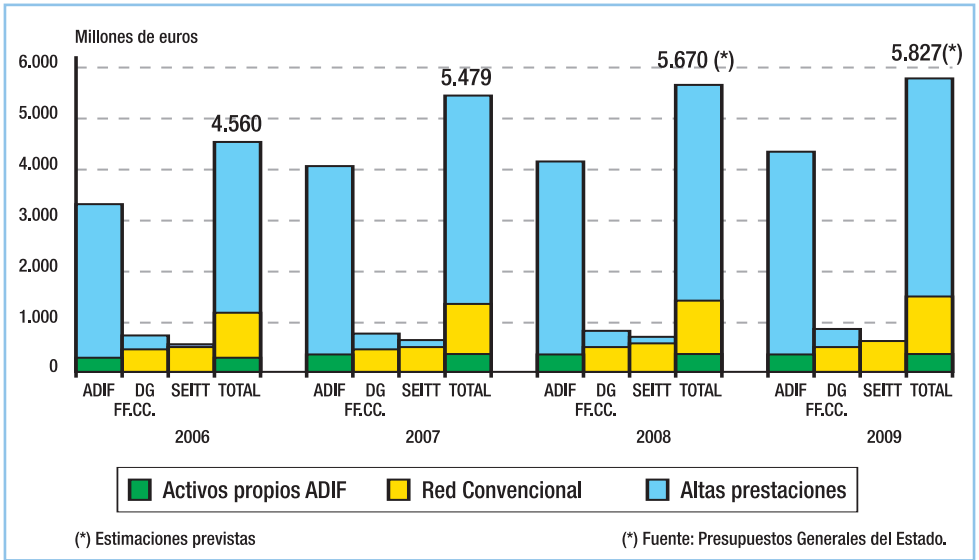
Como puede comprobarse, hay una conjunción de acciones inversoras por parte de ADIF, Dirección General de Ferrocarriles y SEITTSA. En el mapa, en el que se presenta a continuación pueden visualizarse las actuaciones de Altas Prestaciones en desarrollo en el año 2006 por cada uno de estos Organismos.



Como puede comprobarse, queda patente la acción coordinada en la materialización de la red de Altas Prestaciones. Por parte de ADIF, estamos llevando a cabo las líneas encomendadas, mientras que, la Dirección General de Ferrocarriles, centra su actividad tanto en la redacción de proyectos constructivos como ejecución de obra en el Eje Atlántico, accesos a Galicia, tramo Jerez-Cádiz, conexión del Corredor Mediterráneo, etc. Recientemente, y como nos comentaba anteriormente Cayetano Roca, SEITTSA ha inicia-

do su actividad inversora en el sector ferroviario, con dos actuaciones específicas: la variante de Camariñas y la duplicación del Tramo Utrera-Jerez.

Todo ello nos lleva a la materialización de un importante esfuerzo inversor en el sector ferroviario en el período 2006-2009, con unas estimaciones de gasto que superan claramente los 5.000 Mill.€ de gasto anual. En el gráfico, que se expone a continuación, pueden identificarse las previsiones de gasto distribuido por los tres Organismos implicados: ADIF, Dirección General de Ferrocarriles y SEITTSA.



## CONCLUSIÓN

Para finalizar, querría destacar los tres pilares en los que sustentamos nuestra viabilidad como empresa de gestión ferroviaria. En primer lugar, en la gestión eficiente de las inversiones y la administración de red, con un objetivo claro de prestación de servicio de cali-

dad a nuestros clientes: las empresas y operadores ferroviarios. En este aspecto tenemos que destacar la constante exigencia de calidad, atributo absolutamente irrenunciable, en la materialización de las infraestructuras de Altas Prestaciones.

En segundo lugar, la capacidad de atracción de clientes hacia el ferrocarril a través de políticas equilibradas, cánones y tarifas, que permitan maximizar el uso de la infraestructura. Con ello conseguiremos devolver a la sociedad el valor de estas inversiones a través de un incremento de la utilización de estas infraestructuras públicas. Finalmente, potenciar el impulso de actividades generadoras de margen en torno a la actividad principal de gestor de infraestructuras: activos patrimoniales, aprovechamientos comerciales en estaciones, telecomunicaciones, etc. que, sin duda, colaborarán al equilibrio financiero de ADIF. Con todo ello, conseguiremos un sistema ferroviario eficiente, sostenible y con altos estándares de calidad.

Por último, aprovechar la ocasión para reclamar la necesidad en todo este proceso de la participación del sector de construcción español, especialmente ANCI, no solamente en la parte de lanzamiento y de inversión, en la que estamos en estos momentos, sino también en el futuro de la explotación de todo este sistema ferroviario, donde la exigencia de calidad y prestación de servicio es un atributo fundamental. Muchas gracias por su atención.

*El señor FRANCISCO JAVIER CRIADO BALLESTEROS, Director General de Carreteras del Ministerio de Fomento, es ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la E.T.S. de Madrid y pertenece al Cuerpo de Ingenieros de Caminos. Ha dedicado prácticamente toda su vida profesional a las carreteras, la mayor parte en el sector público, tanto en la Dirección General de Carreteras como en la Empresa Nacional de Autopistas. Desde 1998 era director general técnico de ENA Infraestructuras (Empresa Nacional de Autopistas). Previamente fue Subdirector General de Conservación y Explotación de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

**PONENCIA**

**Mejora del sistema de contratación**

**SR. D. FRANCISCO J. CRIADO BALLESTEROS**

**DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS**

**MINISTERIO DE FOMENTO**

En primer lugar quiero agradecer la oportunidad que me dan de dirigirme a Vds. Cuando el presidente de ANCI me pidió que les dirigiera unas palabras en esta reunión, mi primera intención fue la de pensar que lo que más interesaría sería tratar de los próximos planes de actuación de la Dirección General de Carreteras, pero luego pensé que estos son ya muy conocidos por Vds.

Conocen muy bien la apuesta por las infraestructuras que ha hecho el Gobierno y conocen muy bien las previsiones del Plan Estratégico (PEIT). Por otra parte la Ministra de Fomento ha presentado la mayoría de los planes concretos de actuación a corto plazo en distintos foros y, además, dentro de poco vamos a presentar un Avance del Plan de Carreteras en el que tendrán con mucho detalle las previsiones para los próximos años, concretamente hasta 2012.

En cuanto a la licitación en 2006, no tienen más que ver los Presupuestos Generales del Estado, donde están relacionadas una por una todas las actuaciones (de creación de infraestructura) que se van a licitar este año, tanto con cargo al capítulo VI del Presupuesto, como aquellas cuya licitación hemos encomendado a la SEITT.

Sin embargo, en esta ocasión me ha parecido preferible abordar otra de las preocupaciones que Vds. tienen según me ha transmitido su Presidente, que, además, es una preocupación que comparto.

Se trata de la necesidad de mejora de algunos aspectos del sistema de contratación.

Hay dos temas relacionados con la contratación que yo diría concentran el grueso de las preocupaciones.

- La preocupación tantas veces manifestada por las empresas por tener que hacer bajas excesivas para resultar adjudicatarios, y
- La preocupación, tantas veces manifestada por la Administración, por las desviaciones de los presupuestos de adjudicación.

No voy a hacer ahora una tesis doctoral sobre las causas de ambas cuestiones, ni sobre las posibles relaciones entre ellas, entre otras cosas porque ya se ha hecho y Vds. la han dado un premio. Simplemente me voy a limitar a hacer una reflexión teórica y personal con la sana intención de colaborar en un debate dirigido a evitar ambos problemas.

Creo que los dos temas que he mencionado son de gran importancia y que su solución definitiva pasa por reformar profundamente el sistema de contratación de nuestras grandes obras. Y no creo que sólo a base de modificar las fórmulas de los pliegos y de otras recetas de alcance limitado se puedan conseguir soluciones satisfactorias y duraderas, que eviten que dentro de veinte años sigamos quejándonos de lo mismo que nos quejábamos hace también veinte años. Y lo que es peor, no creo que a base de reformas de corto alcance se vaya a evitar que haya que seguir soportando las ineficiencias de un sistema que, según dicen Vds., mantiene siempre pendientes de un hilo la rentabilidad y el futuro de las empresas, y que por otra parte afecta negativamente a la eficacia de la Administración en el cumplimiento de sus objetivos de precio y plazo.

Lo que voy a decir se trata, como he dicho, de un reflexión personal y en ningún momento representa la posición del Ministerio, sin perjuicio de que en la medida que se vayan afianzando las conclusiones

del debate yo haga lo que esté en mi mano para que la contratación pública se ajuste a las medidas que yo entienda como las mejores.

Creo que el mejor sistema para conciliar todos los intereses y para resolver de una forma duradera los problemas debería contemplar entre otras cosas lo siguiente.

1º Los concursos deberían dar la posibilidad a los licitadores de introducir en el proyecto las mejoras que considerasen oportunas, respetando como es natural la funcionalidad del proyecto, la de impacto ambiental, y todas las limitaciones que en cada caso la propiedad quiera establecer. En particular los licitadores deberían tener libertad para ofertar estructuras distintas de las proyectadas, para ofertar otras soluciones a los problemas geotécnicos, e incluso, para ajustar moderadamente los trazados siempre que de ello se dedujeran mejoras funcionales. Deberían también poder decir *a priori* cómo van a solucionar las carencias o errores que detectan en los proyectos que salen a concurso, y como piensan solucionarlos.

Las ofertas hechas en estas condiciones serían mucho más seguras para las empresas, que sabrían que sólo harán la obra en aquellas condiciones. Esto les permitiría ajustar mucho mejor sus ofertas económicas y limitar mucho las incertidumbres.

Para la Administración serían unas ofertas mucho más fiables y, además, normalmente se mejorarían los proyectos. Esto es lo que estamos viendo continuamente cuando se da oportunidad a las empresas de proponer mejoras, como por ejemplo en los concursos de autopistas de peaje, aunque no sólo en este caso, también lo vemos cuando se plantean modificados, que en muchas ocasiones suponen soluciones mejores y más ajustadas a la realidad del terreno que las contenidas en el proyecto inicial.



En todo caso es prácticamente seguro que se producirían ahorros, ya que se daría a las empresas la oportunidad de aprovechar mejor su experiencia y sus medios auxiliares y podrían por tanto hacer bajas que, por grandes que fueran, estarían bien fundadas y representarían riesgos controlados.

Esto no quiere decir que la Administración deba dejar de hacer proyectos de la mayor calidad. Deben seguir haciéndose, pero también es natural que las obras se adapten al “savoir faire” de las empresas constructoras.

De este proceso, llevado con el necesario rigor y seriedad, estoy convencido que sólo saldrán beneficios para los ciudadanos.

- 2º Las empresas presentarían sus ofertas después de un proceso de análisis y de preparación, naturalmente más largo que el actual, que les permitiera ofertar un precio cierto, presentando además proyectos básicos de todos los cambios y mejoras.

La valoración técnica de las ofertas se centraría en las mejoras que los licitadores ofrecen en el producto final, y no en como dicen que van a fabricar ese producto, que es lo que se hace ahora. Creo sinceramente que los compromisos que ahora se incluyen en la oferta técnica añaden poco o nada a la oferta, de ahí mi tendencia –que no oculto– a valorar esta parte lo menos posible. No tiene ningún sentido que algo tan colateral, tan difuso, y tan difícilmente exigible y controlable en la práctica, sea determinante a la hora de adjudicar.

Muy distinto sería que la valoración técnica se centrara en las mejoras propuestas en la propia obra.

La adjudicación se produciría a la oferta que mejor combinase el precio con la calidad del producto final, y, aunque el precio tiene que

seguir siendo la regla de oro de la adjudicación, entonces sí tendría sentido que la valoración técnica tuviera un peso importante.

Las obras se adjudicarían provisionalmente y, a continuación, el adjudicatario redactaría un proyecto de detalle que incluiría todas las obras a construir. Este proyecto sería supervisado y aprobado por la Administración, pero la responsabilidad sobre su contenido sería íntegramente del adjudicatario. De su elaboración no se deberían deducir variaciones en el precio de la oferta, ya que la clave del sistema es que la empresa haya estudiado, previamente a su oferta, tanto el proyecto de la Administración como sus propias propuestas, y que oferte en consecuencia. Aunque en algunas obras sí podría dejarse abierta la medición de ciertas unidades de difícil cuantificación en la fase de proyecto, por ejemplo la longitud de pilotes en ciertos casos, o el empleo de medios de sostenimiento en túneles. Lo que no tiene ningún sentido es no fijar *a priori* el precio de una sección de firme, o de una estructura, cuyas mediciones son perfectamente predecibles.

Quiero insistir en que el proyecto base del concurso debería en todo caso ser un proyecto hecho por la Administración con el mismo nivel que los proyectos actuales. Tanto la Administración como los licitadores deben disponer de la mejor información de partida posible, y no se trata de ahorrar tiempo ni dinero en proyectos, donde todos sabemos que los ahorros salen muy caros.

Una vez aprobado el proyecto la obra se adjudicaría definitivamente.

A primera vista parece que un sistema como éste llevaría mucho más tiempo; sin embargo, no lo creo. Se ahorraría todo el tiempo que hoy se pierde en proponer, discutir y preparar modificados, tiempo que cada vez será mayor, ya que los procesos administrativos avanzan inexorablemente hacia un mayor rigor. Se trata de que las empresas propongan los modificados antes de empezar y de

que, antes de adjudicar las obras, la Administración los asuma cuando representen mejoras, ahorros, o ambas cosas a la vez.

No cabe ninguna duda de que es más económico, independientemente de quien lo pague, que las obras se ejecuten sin paradas, y que, por tanto, el tiempo que se emplee en conseguirlo antes de que se desplieguen los medios de obra, siempre será rentable.

Un sistema como éste tiene, sin embargo, un inconveniente que en la práctica lo hace inviable si no se complementa con algún otro cambio del sistema.

Es impensable que la Dirección General de Carreteras pueda analizar 25 ó 30, o incluso más ofertas de cada obra con el detalle que este sistema requiere.

No habría más remedio que ir a concursos por invitación, con máximos entre 5 y 10 ofertas.

Esto no sería ningún problema a mi juicio, ya que además podría ayudar a resolver otra de las cuestiones que se plantean: la de evitar concentraciones excesivas de obras en una empresa o en unas pocas empresas.

Es obvio que si hay mercado y éste funciona bien a cada cual le irá como le corresponda, y que los clientes no tienen la más mínima responsabilidad ni obligación sobre las empresas.

Dicho esto, hay que reconocer también que la Administración pública debe velar por la buena marcha de la economía del país y debe favorecer y crear condiciones favorables para el desarrollo de la actividad económica. En este sentido tiene su lógica que el Ministerio de Fomento, primer cliente del sector de la construcción, vele para que el sector esté equilibrado, para que haya todo tipo de empresas, para

que todos tengan oportunidades de competir, para evitar prácticas desincentivadoras de la competencia, etc.. También tiene toda la lógica que un cliente no concentre sus riesgos, ni que por los azares de la estadística se fuerce a determinadas empresas a dar más de lo que pueden, mientras otras con igual capacidad están de brazos cruzados.

Yo creo que la Administración tiene un papel que jugar en la limitación de la excesiva concentración, y una forma de luchar contra ello es que la legislación dé a los órganos de contratación la capacidad de invitar a las empresas a presentar oferta en función de su carga de trabajo. (Y, por supuesto, en función de todos los demás criterios que hay que aplicar a estas cosas como la experiencia, la capacidad, etc.).

Un sistema de invitación en el que se pudieran tener en cuenta esta circunstancia, con transparencia pero sin automatismos, permitiría mejorar mucho la contratación.

Por una parte se ahorraría el enorme gasto que hoy día supone la preparación de miles de ofertas. Enorme volumen de trabajo de escasísima utilidad en la práctica, dinero tirado a la basura, que terminamos pagando todos.

Por otra, la Administración podría dedicar una mayor atención a estudiar en profundidad las ofertas, con lo cual las evaluaciones técnicas serían mejores, y, por tanto, las adjudicaciones serían más acertadas.

Y también, como he dicho, ayudaría a evitar concentraciones indeseables.

Resumiendo:

- Concursos restringidos, pudiendo utilizar la Administración la invitación como medio para evitar la concentración de contratos en una empresa.

- Concursos que permitan plantear a las empresas en la fase de oferta las mejoras que luego plantearían de todas formas como adjudicatarios.
- Evaluación de las ofertas en base a dichas mejoras y al precio ofertado.
- Responsabilidad del adjudicatario sobre el proyecto definitivo y no admisión de incrementos de precios por aumentos de unidades, salvo en casos previamente tasados.

A lo anterior habría que añadir una Administración con mayor capacidad de hacer cumplir los contratos. No es que ahora no la tenga, pero todo es mejorable y algunas cosas se podrían mejorar, por ejemplo:

- Se debería establecer un sistema de penalizaciones por incumplimiento que permita graduar éstas de forma realista y progresiva, no como el actual, que, para todo lo que no sean retrasos, no da más opción que cruzarse de brazos o “tirar la bomba atómica”.
- Un sistema de dirección de obra en el que los directores de obra no lleven más obras de las que puedan atender con la dedicación suficiente. No es el momento ni el foro adecuado para reivindicar una vez más una mejora organizativa de la Dirección General de Carreteras, pero no quiero dejar de decir que creo necesaria una transformación profunda de nuestra organización.

Con lo anterior ya tenemos todos los ingredientes para preparar la receta que, a mi juicio, mejorará las cosas. En efecto:

- Conscientes de que será muy difícil modificar los contratos, y con la certeza de que se aplicarán penalizaciones por los incumplimientos, ninguna empresa ofertará precios indefendibles.

- Por otra parte las variaciones de presupuesto de las obras quedarán limitadas a aquellas que se deduzcan de nuevas necesidades que la propiedad quiera atender, reduciéndose drásticamente los incrementos de presupuesto.
- Además, la Administración estará tranquila de que en el mercado no se producen desequilibrios perjudiciales para la economía del país, y las empresas sabrán que el hacerse un hueco en el mercado no depende de parámetros aleatorios e incontrolables, sino exclusivamente de su buen hacer.

En definitiva, estoy proponiendo un sistema eficiente, transparente y sostenible en el futuro. No olvidemos que el contexto político es cada vez más exigente con la Administración y que nadie puede pensar que en el futuro se van a resolver los problemas como en el pasado.

Un sistema que reportaría enormes ventajas a las empresas que estén dispuestas a obtener beneficios por hacer bien las obras y cumplir los contratos, que estoy seguro que constituyen la mayoría del sector.

Un sistema como éste daría además a las empresas nervio para competir en otros mercados, mucho más difíciles que el mercado doméstico. El paternalismo y la tutela pueden resultar cómodos a corto plazo, pero son fatales para asegurar el futuro. Y, además, son inviables constitucionalmente y como parte que somos de la Unión Europea, la cual ha hecho de la competencia y de la transparencia de los mercados las claves de su política económica.

No se me ocurre mejor manera de abordar los problemas que aquejan al sector que esto que he dicho, aunque como es natural el debate sobre estos temas se podrá mejorar con otras aportaciones, que por mi parte serán muy bienvenidas.

Me gustaría mucho que el grupo de empresas que ANCI representa entendiera que sólo planteamientos como éstos, o de un calado similar, son los únicos que a largo plazo les garantiza su actividad sin más incertidumbres y sobresaltos que los que se derivan de la propia actividad constructora, con los cuales ya tienen bastante.

Muchas gracias por su atención.

# ASAMBLEA GENERAL DE ANCI

Discurso del Presidente

D. Jaime Lamo de Espinosa



## EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN EN 2005

El año cuyo ejercicio examinamos hoy no puede ser analizado sin pormenorizar muchas de las cuestiones que a lo largo del mismo se han producido y que han tenido repercusiones en el mismo año o que, al menos, han generado un nuevo clima en el escenario de la obra civil y de la edificación en España.

Sin duda el sector de la construcción ha seguido siendo uno de los motores que –junto a la demanda interna– han configurado el crecimiento de nuestra economía. Y en ese sector **tanto la obra civil como la edificación han seguido pulsando con fuerza, pese a que muchos augures vaticinaron a mediados del 2004 un cambio de la tendencia positiva en el sector inmobiliario. Afortunadamente no ha sido así.**

Hoy el sector de la construcción es, junto al consumo, el motor de arrastre de la economía española. Ese motor se ha movido merced a unas licitaciones basadas en los presupuestos de las tres Administraciones, Local, Autonómica y Central, las cuales vienen contribuyendo, aproximadamente con 1/3 cada una, aunque tales cifras evolucionaron en 2005 acentuando los rasgos a favor de las Administraciones territoriales. Así el resultado ha sido de la Local 38,6%, la Autonómica 31% y la Central 30,4%. Tal tendencia continúa en 2006.

Una buena parte de tales presupuestos se ha nutrido a través de las ayudas de los Fondos comunitarios. Pero la adhesión de 10

nuevos Estados miembros, unido al hecho de que sólo cuatro regiones de tales Estados sobrepasaban el 75% del PIB/capita medio de la UE-25, ha provocado la expulsión “estadística” de un conjunto de regiones españolas fuera de FEDER y anuncia el comienzo de la finalización a partir de 2007 de los Fondos de Cohesión por haber alcanzado ya los niveles de convergencia, lo que implicará la reducción sustancial de los Fondos europeos que hasta ahora contribuían al desarrollo de las infraestructuras y equipamientos sociales necesarios.

**España, por otra parte, todavía tiene un gran camino por recorrer para disfrutar de una relación Producción en construcción/ PIB per cápita equiparable a la de los países más desarrollados de la UE. Y ello pese a los grandes avances registrados en los últimos años, que son indudables.** Desde esta perspectiva siempre el presupuesto será corto. Pero sería injusto decir que el de 2005 no refleja un esfuerzo muy considerable, al igual que el 2006.

Pero si queremos suplir la pérdida de Fondos europeos, siquiera sea parcialmente, se hace necesario acudir en parte a fórmulas extrapresupuestarias para mantener un esfuerzo inversor que permita continuar la aproximación en equipamientos infraestructurales, similares a los países europeos más “acabados”, mantener el empleo y el ritmo de actividad y contribuir a la seguridad de los ciudadanos en sus transportes, y, como consecuencia, evitar que miles de trabajadores, muchos de ellos inmigrantes, se encuentren en paro si en algún momento pudiera declinar la ejecución de obra pública.

Y unido a ellos principalmente y casi exclusivamente la aportación del sector privado para suplir las acciones que por razones presupuestarias y de equilibrio del mismo deban contribuir a tal desarrollo.

**ANCI HOY**

**Al terminar 2005 ANCI se encontraba integrada por 23 empresas que facturan en su conjunto por encima de los 5.500 M€ y con una media de 240 M€. y un máximo de 650 M€.** (En 2006 algunas superarán ya los 1000 M€ y hay que advertir que en 2005 se incorporó Rover-Alcisa y en 2006 se dio de baja CIMSA por haberse integrado en el Grupo San José). Si examinamos las empresas situadas en la patronal de las más grandes, vemos que sólo 9 empresas están por encima de las mayores de ANCI y que, por el contrario, 17 de aquellas están en niveles inferiores a las mayores nuestras, y si solo contamos de estas últimas las netamente constructoras todas ellas están por debajo o en términos muy similares a nuestros niveles.

**ANCI nació** porque un grupo de empresas medianas –o grandes emergentes– creían que debían estar unidas para defender “sus” criterios, **para defender el principio de competencia que proclaman las leyes en la contratación pública,** para hacer saber al público en general y a las Administraciones que no sólo unos pocos pueden hacer una autopista o las plataformas del AVE, o las estaciones de ferrocarril o las pistas de rodadura de los aeropuertos o las grandes presas, o concursar bajo el método alemán, u operar bajo el régimen concesional. Y creo que durante este tiempo eso se ha demostrado.

Por eso **ANCI, integrada en la CEOE a través de la CNC, apoyó el pasado año la iniciativa presentada por la Comisión de Infraestructuras de la CEOE del nuevo programa para impulsar las inversiones privadas en este sector** –no sólo por razones de empresa sino por las razones de interés general antes mencionadas– **programa en cuyo desarrollo aspira a participar.** Y era lógico que tal apoyo se prestara pues no hay que olvidar que **nuestras**

**empresas han sido adjudicatarias en los últimos diez años de obras y servicios en régimen de concesión por un importe total de 1.375,4 M€, y en servicios tan diferentes como autovías, hospitales, etc.**

**Y en esta etapa seguiremos defendiendo que,** cualquiera que sea el procedimiento seleccionado para proponer o adjudicar tales obras, **las normas de contratación sean siempre homogéneas y que los procedimientos elegidos no reduzcan la competencia, acoten mercados o busquen exclusividades.** Si tales fórmulas legales nuevas se ponen en marcha será aún más necesario asegurar la mayor transparencia en la adjudicación, el fomento de igualdad de oportunidades o la evitación de prácticas restrictivas. **Los principios de competencia, igualdad, concurrencia, transparencia y objetividad deben primar en todos los procesos. La sentencia 141/1993 del TC que exige “la garantía de un acceso de los posibles licitadores a la adjudicación en condiciones de igualdad” es hoy más trascendente que nunca.**

## LICITACIONES Y ADJUDICACIONES A FAVOR DE ANCI

### I. ADMINISTRACIÓN CENTRAL

Pese a que 2005 ha sido un año positivo en cuanto a volumen de licitaciones y obras adjudicadas a empresas de ANCI, no todo el año fue homogéneo. Las elecciones celebradas en 2004 y la instrumentación de los programas a lo largo del ejercicio presupuestario siguiente, produjeron un cierto retraso en la licitación y adjudicaciones del primer semestre del 2005, afortunadamente recuperado a lo largo del segundo. Así el volumen de obra licitado por el Ministerio de Fomento fue de 9.603 M€, en el de Medio Ambiente de 1.191 M€, y en Agricultura (SEIASAS) 161 M€.

Nuestros resultados a fin de año fueron un 21,0% en Fomento (sin Puertos), un 13,6 % en MIMA y un 12,3% en MAPA.

**En una perspectiva temporal de largo plazo las adjudicaciones a empresas de ANCI por parte de la Administración Central del Estado (Fomento, Medio Ambiente y Agricultura) han ido pasando del 8,5% en 1999 al 17% en 2005, pero donde la evolución ha sido más significativa es en el Ministerio de Fomento cuya cifra de adjudicaciones ha tenido un multiplicador de 3,6.** Si no consideramos Puertos, por la repercusión que tuvieron dos obras de enorme volumen en el conjunto de obra licitada en 2005, la participación de ANCI viene manteniéndose en Fomento estable en torno al 21/22 % en los últimos 4 años. Y aunque nuestro porcentaje en este Ministerio es del 21% en los últimos dos años, ha habido un crecimiento de 350 M€ en 2005 sobre el año anterior.

Desglosando las cifras relativas obtenidas por Organismos contratantes en 2005 resultan las siguientes: Carreteras 21%, ADIF 26%, Ferrocarriles 20%, AENA 7%, Obras Hidráulicas 11,7%, SEIASAS 12,1%, Sepes 29,7%, y Puertos 2,30%.

## 2. COMUNIDADES AUTÓNOMAS

La licitación autonómica en el 2005 ascendió a 12.226 M€, un 31% de lo licitado por el conjunto de todas las Administraciones Públicas, con un incremento del 14,6% respecto al 2004. Las Comunidades con más peso fueron Madrid, Cataluña, Andalucía y Valencia cuyas licitaciones supusieron 5/8 del total.

Destaca el 20,1% obtenido por ANCI en la Comunidad de Madrid, que ascendió a 415 M€, con un incremento notable respecto al año anterior. En la Comunidad Catalana se alcanzó una cuota del

23% en concursos superiores a 3 M€, lo que ascendió a casi 300 M€. En Andalucía se obtuvo un 21% con unas adjudicaciones en este tipo de concursos cercanas a los 230 M€. Y, finalmente, en la Comunidad Valenciana un 23% sobre un total de 345 M€.

### 3. AYUNTAMIENTOS

Ya he indicado antes la importancia creciente de los Ayuntamientos. Sólo en la Región de Madrid, sus Ayuntamientos licitaron el 63,5%, sobre un total de todas las Administraciones superior a los 7.000 M€. Y solo el Ayuntamiento de Madrid licitó por encima de los 3.300 M€, es decir, casi el 50% de este total.

Permitidme que entre todos los Ayuntamientos destaque el de la ciudad de Madrid. Lo merece por el volumen de obra licitado que es digno de mención y elogio. En nuestro caso lo merece, además, por el negativo y anómalo trato que nuestras empresas reciben sin razón ni explicación alguna.

Pues bien cualquiera que examine a quién le fueron adjudicadas tales obras descubrirá que sólo los megagrupos recibieron más de un 94 %. Por eso y **aunque parezca sorprendente tras el examen de las cifras obtenidas por las empresas de ANCI en otras Administraciones e incluso en la de la propia Comunidad de Madrid que nos adjudicó un 20,1%, el pasado año, el Ayuntamiento de Madrid sólo nos adjudicó un 0,44 %. Sigue así la tendencia de años anteriores. Un año más, el Ayuntamiento ha dejado de lado –salvo alguna escasa excepción– a nuestras empresas sin justificación ni razón alguna...** Creemos que alguna explicación merece esta Asociación, explicación que, desde luego, no cabe encontrar ni en los precios ofertados que fueron altamente competitivos, ni en la calidad y prestigio de nuestras empresas notoriamente reconocidas. Parece como si solo las muy grandes empresas pudieran disfrutar de la tarta de las obras públicas madrileñas.

**ASPECTOS CUALITATIVOS DESTACABLES EN 2005**

Durante este año **ANCI ha acogido con pleno apoyo la presentación del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte** en el Palacio de la Moncloa el pasado 15 de julio de 2005, PEIT que supuso avanzar un programa que revela un gran esfuerzo muy loable de planificación de objetivos y medios. Permitirá durante 15 años tomar decisiones consensuadas entre las diversas Administraciones. Y permitirá a los agentes y entidades sociales orientar el cómo y el dónde invertir.

El nuevo PEIT contiene previsiones que alcanzan un total de 249.000 M€ en un amplio plazo, hasta el año 2020, con una apuesta clara por el ferrocarril y en especial por el AVE. Así toda capital de provincia estará comunicada con una autovía y toda gran población a menos de 45 minutos de una estación de AVE. Un Plan cuyo nudo gordiano está en su financiación. Dadas las Perspectivas Financieras 2007-2013, mantener el esfuerzo inversor y aún reforzarlo en los próximos quince años no será fácil, y por ello **el PEIT apela a la inversión privada en una proporción no pequeña y la respuesta de las empresas medianas y grandes emergentes integradas en ANCI ha sido y es netamente favorable.**

**ANCI está claramente a favor de la financiación público-privada. Nuestras empresas –las de ANCI– tienen un fuerte músculo financiero para jugar este juego y están dispuestas a contratar por el procedimiento que se nos proponga. Y ANCI confía en participar. Y luchará para ello. El PEIT, afortunadamente, no prejuzga por tamaño. Y espero que tampoco lo hagan los pliegos o sus desarrollos.** Confiamos en que la ejecución del PEIT permita la actividad de todas las empresas, no sólo las muy grandes. Recordaré que estamos en la Unión Europea donde la competencia es defendida al máximo. Así lo recoge la nueva Constitución Europea (aprobada ya por una gran

mayoría de Estados aunque el NO de Francia y Holanda haya paralizado el proceso), y en esa competencia estarán las empresas de ANCI.

## LA COMPETITIVIDAD

Y ello nos lleva a aquellos aspectos que, de algún modo, pueden limitar la presencia competitiva de empresas, por ej., los nuevos pliegos, la consideración de las empresas vinculadas y las clasificaciones.

### 1. LOS NUEVOS PLIEGOS

Hace meses escribía sobre las Clasificaciones de empresas en un diario económico y decía a propósito de los Pliegos **“Lo que ocurra en los próximos meses, cuando su uso vaya acreditando una cierta tendencia, marcará si genera o no algún sesgo”**. Desgraciadamente lo que era una simple sospecha se ha confirmado. Y de seguir así el año se habrán reforzado las posiciones de dominio de estas pocas empresas (las megas) y se habrá debilitado el tejido empresarial del sector en perjuicio la competencia. Dada la importancia de la cuestión me referiré más ampliamente después.

### 2. EMPRESAS VINCULADAS

Llevamos muchos años advirtiendo del riesgo que supone para la competencia que a un mismo concurso puedan presentarse con ofertas independientes –y ser admitidas– numerosas empresas y sus filiales vinculadas. Tales rasgos se están acentuando en los últimos tiempos. **Si la Ley reguladora del Contrato de Concesión de Obras Públicas, en su art. 234/4 establece que “la presentación de proposiciones diferentes por empresas vinculadas supondrá la exclusión del procedimiento de adjudicación, a todos los efectos, de las ofertas formuladas”, no vemos razón alguna para que este mismo criterio, con**



**las modificaciones legales que sean necesarias, no se deba aplicar en los concursos no concesionales.**

**En la actualidad la presentación de empresas vinculadas con diferentes ofertas a un mismo concurso se produce de modo prácticamente constante, habiendo conseguido ser adjudicatarias en numerosas ocasiones. Pedimos expresamente a las Administraciones que no apoyen esta práctica prohibida expresamente para las UTEs y aceptada para la presentación simultánea de matrices y filiales, vulnerando así el principio de competencia.**

### **3. LAS CLASIFICACIONES**

Es en este último aspecto donde el sector ha encontrado en 2005 y sigue hoy los mayores obstáculos, en todo tipo de empresas, debido a la interpretación altamente restrictiva, y a nuestro juicio poco flexible, que la Junta Consultiva de Contratación Administrativa viene usando a la hora de aplicar las normas previstas en el Reglamento de la Ley de Contratos para conservar la “clasificación” necesaria en los diferentes tipos y categorías, grupos y subgrupos de obras. Y éste es un tema crucial, es el ser o no ser de las empresas, de todas, cualquiera que sea su dimensión.

**La necesidad por Ley de que estas “clasificaciones” deben renovarse cada dos años, cuando antes eran cuatro, obliga a demostrar bienalmente que se mantienen la exigencias requeridas. El plazo de dos años es corto cuando, en ocasiones, el volumen de obras licitado es escaso durante los dos años precedentes en el ámbito de una clasificación concreta, por ej. presas.**

Pero además, **en los criterios técnicos se está dando una interpretación más exigente de lo legislado y que no**

**toma en cuenta la realidad de cómo se ejecutan las obras, lo que genera una gran inseguridad a las empresas.** Mucho más si cuando están contratando habitualmente con la Administración pueden perder su clasificación por no poder demostrar su experiencia directa en algo que están haciendo sistemáticamente bajo su responsabilidad contractual. Y esto es así en los requisitos exigidos para la clasificación en subgrupos específicos de instalaciones o en la rígida interpretación del adverbio “directamente” contenido en la Ley, que demoniza la subcontratación, cuando ésta es una forma habitual de organizar las obras públicas o de grandes edificios en España –y fuera–, donde es necesario y extraordinariamente conveniente utilizar empresas especializadas que son verdaderamente necesarias para el buen fin de la obra.

**Si la clasificación de empresas para la contratación pública tiene por objeto simplificar las relaciones entre los órganos de contratación y los operadores económicos su atribución no puede ser un obstáculo para la efectiva competencia en el mercado y, menos aún, un factor de inseguridad de las empresas para poder contratar, sobre todo, en aquello en lo que tienen experiencia bien acreditada y conocida por la propia Administración.** Confiamos que la Administración tome buena cuenta de estas precisiones y evite proseguir la aplicación de la ley en forma tan inusual a como lo viene haciendo.

## HECHOS RELEVANTES EN 2006

### I. LICITACIONES Y ADJUDICACIONES HASTA 30 DE JUNIO 2006

Digamos que **el dinamismo del sector (obra civil y edificación) lo demuestra que en los primeros 5 meses de 2006 el consumo nacional de cemento experimentó un incremento del 9,4% sobre igual periodo (OFICEMEN) y que los ocupados en**

**el sector crecieron un 7,3% en el primer trimestre y los afiliados a la Seguridad Social en un 11%. Esto demuestra, junto al crecimiento de las hipotecas, que la confianza en la construcción no se ha frenado y nada debería artificialmente frenarla dadas las consecuencias que sobre el PIB, el empleo y la absorción de mano de obra de inmigrantes tiene el sector.**

Desde que se inició el año 2006 ANCI ha obtenido adjudicaciones que oscilan entre mínimos y el 40% según organismos contratantes, lo que no es significativo dado el escaso volumen de obra licitada.

## 2. NUEVOS PLIEGOS

Los Pliegos al final definen la concurrencia y la posibilidad de adjudicación a los concurrentes. En esta nueva etapa se abren nuevas posibilidades de contratación y, por consiguiente, nuevos pliegos, por ello es necesario extremar el cuidado con el seguimiento y el análisis para que no entrañe un peligro para la libre concurrencia y la igualdad de oportunidades. En este sentido pasamos a hacer **un comentario sobre los nuevos pliegos de infraestructuras y, en particular, su aplicación en la D.G. de Carreteras. Sus resultados nos preocupan. Hasta el día 22 de junio, la D.G. de Carreteras había adjudicado (según BOE) 199 M€, de los cuales tan sólo un 3% (26,6 M€) fueron para ANCI. Si comparamos estas cifras con las del conjunto del pasado año claramente se aprecia que existe un sesgo notorio a favor de los megagrupos.**

Por tal razón encargamos al catedrático de Estadística Económica de la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid, D. Francisco Javier Martín Pliego, un Dictamen al respecto. Pues bien, en dicho informe puede leerse que, **“desde el punto de vista del análisis teórico, podemos concluir que el nuevo sistema de corrección de las puntuaciones técnicas introduce notables pertur-**

**baciones no deseadas y que si la intención era la de objetivizar el procedimiento de adjudicación primando las propuestas de mayor nivel de calidad técnica frente a la mejor oferta económica de las mismas, en realidad casi convierte al sistema en específicamente técnico jugando las ofertas económicas como filtro previo en base a la posible temeridad de las mismas”.**

**“Para corroborar este hecho se ha usado un modelo de simulación que contempla 12 escenarios diferentes, donde para cada escenario se han simulado 10.000 adjudicaciones. La estructura del modelo utilizado reproduce el sistema de adjudicación de la normativa que rige los últimos concursos de adjudicaciones de obras públicas del Ministerio de Fomento”.**

**“En todo caso se producen pérdidas en las adjudicaciones de las empresas ANCI que dificultarán la futura viabilidad de sus negocios y que llevarán inevitablemente a una clara concentración de toda la obra pública en manos de unos pocos grupos de gran tamaño con los peligros que una posible concertación oligopolística supondría para las arcas del Estado”.**

Hasta aquí las conclusiones del Dictamen. Esta situación de seguir así generaría un detrimento claro de la concurrencia, de las oportunidades de las empresas, cualquiera que sea su tamaño, y potenciaría el poder de un oligopolio naciente, que acabarían pagando la Administración y los ciudadanos con un mayor coste de las obras fruto de una menor competencia.

### 3. NUEVA LEY DE CONTRATOS

En diciembre de 2005 se presentó para observaciones el anteproyecto de Ley de Contratos del Sector Público. A partir de esa fecha

se han presentado observaciones por las asociaciones nacionales de constructores y la CNC, y otros, así como el CES ha emitido un Dictamen con el voto particular de las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME y, por último, el Consejo de Estado ha emitido su Dictamen.

Una Ley tan importante como ésta cuya variación respecto a la actual Ley de Contratos de las Administraciones Públicas venía obligada por tener necesidad de acomodarla o completarla con las Directivas Comunitaria (tales como Diálogo Competitivo, Subasta Electrónica, Centrales de Compras, Acuerdos Marco, Sistemas Dinámicos de Contratación) ha dado lugar a una redacción muy discutida ya que se ha aprovechado para efectuar un cambio radical y completo de la sistemática actual de la vigente legislación.

Omite principios básicos informadores de la Contratación Pública, entre ellos, la obligación de la Administración de velar porque los precios de los contratos sean los adecuados a mercado, introduce múltiples conceptos jurídicos indeterminados, efectúa constantes y múltiples remisiones de unos artículos a otros, complicando el seguimiento y la claridad, genera oscuridad en torno al ámbito subjetivo aplicable ni tampoco hay claridad sobre el ámbito que regula, permite la introducción en los contratos de cuestiones fundamentales en torno a las obligaciones de las partes sin que sea necesario el ser fijadas en los Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares, recoge un sistema de contratación en el que el oferente debe hacerse responsable de cualquier variación aún por error del proyecto sin recibir ningún abono por su modificación para evitar el error, recoge modificaciones sobre la forma de revisar los precios, importe de garantías etc. sin justificación alguna.

**ANCI expresó a tal efecto su opinión, que en esencia se reduce a modificar tan sólo aquello que es exigido por la Comisión Europea dejando sin alterar un sistema de contra-**

**tación que tiene ya una sólida tradición jurídica y contractual en España y cuya modificación total y radical no hará sino entorpecer las futuras contrataciones y llenar de pleitos y demandas lo que hoy no son sino trámites normales.**

En el mismo sentido se han expresado muchas de las observaciones y los dictámenes antes citados, por lo que esperamos que el Anteproyecto sufra en su redacción un gran cambio positivo.

#### 4. LEY DE SUBCONTRATACIÓN

Durante el año 2005 y principios del 2006 se ha elaborado el texto de la Ley de Subcontratación en la Construcción partiendo de un Anteproyecto inasumible. Pese a su origen y mediante, entre otras, las sugerencias y propuestas de ANCI se ha llegado, con el esfuerzo de todos y muy significativamente con el de nuestro representante, la CNC –a cuyo presidente Juan Lazcano quiero expresamente agradecerle sus esfuerzos– a un texto que podrá regular la subcontratación adecuadamente y debemos felicitarnos por ello.

#### 5. AUTOVÍAS DE 1ª GENERACIÓN

La Ministra de Fomento nos anunció en un almuerzo con el sector el día 12 de enero el programa de conservación y mantenimiento de las autovías de 1ª generación, que abordará la conservación de 1.523 km. de carreteras, mediante contratos de concesión a 20 años, y que incorporarán un importante porcentaje de obra nueva y cuya financiación será mediante un sistema similar al de peaje en sombra. La inversión pública comprometida para este programa es de 1.850 M€.

Se trata de 18 tramos, lo que permite una mayor participación empresarial lo que garantizará así una mejor competencia entre proyectos.

**Puedo confirmar lo que ya anuncié en su día a la Ministra y es que las empresas de ANCI participarán en tales concursos. Las UTEs ya están formadas. Y estoy seguro de que, dada la amplia experiencia de nuestras empresas en concesiones, su solvencia y su rigor constructivo las hará merecedoras de una buena parte de estos concursos.**

## 6. PRECIOS DE LOS LIGANTES, ACEROS Y OTROS

El precio de los aceros tuvo una subida importantísima que no fue recogida en los índices de aplicación en las fórmulas de revisión, ni fueron aceptadas las quejas que se hicieron llegar al Comité Superior de Precios desde nuestros representantes en la CNC. Esto dio lugar a tener que presentar un contencioso que esperamos se resuelva en nuestro favor y que creemos dé lugar a que los índices, en la mano de obra y los materiales, recojan de verdad en un futuro la realidad del mercado del que dependen nuestras empresas.

Las variaciones en los precios de los betunes y del cemento principalmente nos preocupan por su gran importancia para la revisión, destacando la singularidad de los betunes cuyas variaciones de precios se deben siempre a problemas internacionales imposibles de prever.

## 7. PROGRAMA DE DESALADORAS

Todas las empresa han estado pendientes del Ministerio de Medio Ambiente y de su nueva política de la Gestión del Agua y, en particular, de los proyectos de plantas desaladoras que debe desarrollar ACUAMED.

**La tecnología de la desalación necesaria para poder concursar y contratar ha hecho que se abrieran relaciones**

**con los expertos de Francia, Israel y EEUU, para que nuestras empresas pudieran formalizar UTEs al máximo nivel tecnológico y, por tanto, competitivo.**

Esperamos el arranque definitivo de estos contratos en lo que queda de 2006 y que este mercado no quede exclusivamente dominado por los grandes grupos empresariales de la construcción.

## 8. I+D+i

La política del Gobierno sobre I+D+i y en particular la del Ministerio de Fomento incluyendo en sus nuevos Pliegos valoraciones técnicas por desarrollo de proyectos relacionados con la obra que se adjudica, ha sido una obligada llamada de atención a las empresas y **desde ANCI se han abierto diversos caminos sobre actividades y contratos de I+D+i con instituciones diversas. Hasta el día de la fecha están acordados (algunos pendientes sólo de firma) con la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos de Madrid, con el CEDEX, Plataforma Tecnológica de la Construcción y con encargos de investigación directos de los que se podrán beneficiar las empresas de esta Asociación.**

## 9. CONCESIONARIAS

Un tema preocupante para las empresas concesionarias de autopistas de peaje, entre ellas algunas de ANCI, es el cambio de su normativa contable con objeto de adaptarla a las nuevas Normas Internacionales de Información Financiera (conocidas como NICC).

Sin perjuicio de la posible consideración de otras soluciones, **se entiende justificado la propuesta de CNC de que, en el**



**caso de las sociedades concesionarias, se establezcan determinadas excepciones a la aplicación automática de determinados artículos de la Ley de Sociedades Anónimas en relación a la contabilización del patrimonio neto. Excepciones que, por otra parte, existen ya en la Ley de Autopistas de Peaje.**

## 10. PRESENCIA EN EL EXTERIOR

Debemos felicitarnos porque **algunas de nuestras empresas han optado por apostar claramente en el exterior** y dentro de esa apuesta sobre todo por el área de los nuevos Estados miembros de la UE –Polonia, Chequia, Rumanía, etc.–, así como Chile, Marruecos, Portugal, Turquía, Noruega, Nicaragua, Argentina, Honduras, Francia, Argelia, Arabia Saudí, etc. **Es este un esfuerzo que debe proseguir con ímpetu.**

## 11. DERECHO DE MARCA SOBRE “ANCI”

En el año 2005 aparecieron varias noticias en periódicos andaluces hablando de una tal **“ANCI 2005, SA”**. A la vista de ello se les remitió un burofax el 20 de diciembre 2005 instando a que cesaran en el uso de dicha denominación. Tal requerimiento no fue contestado. Nuevamente se les remitió requerimiento notarial el 30 de diciembre. Tampoco hubo respuesta. Por tal razón el 27 de enero 2006 remití sendas cartas a todos los medios de Andalucía requiriéndoles a que no dieran cobijo a tales prácticas ilegales.

Finalmente y **ante la falta de contestación a los numerosos requerimientos, se ha presentado un escrito de oposición ante el Registro de la Propiedad Intelectual y una demanda de juicio ordinario frente a la mercantil “ANCI 2005, SA” por vulneración de derecho de marca.**

## AGRADECIMIENTOS

Quiero aprovechar la ocasión para expresar mi agradecimiento a los diversos Ministerios y sus autoridades, presidentes de Comunidades Autónomas, alcaldes, presidentes de empresas públicas, sociedades estatales, etc. por las atenciones que, a lo largo del año, han demostrado con nuestra Asociación.

A los presidentes de las Comisiones de trabajo internas, por la atención y el entusiasmo que les han prestado. A nuestros dos vicepresidentes y al secretario de la Junta Directiva por el atinado desempeño de sus papeles. Y, especialmente, al Director gerente, Santiago Eguiagaray, por su gran eficacia y dedicación personal, al tiempo que coordina el equipo de profesionales con el que llevan en la práctica el día a día de esta Asociación.

## ANTE NUESTRO 10º ANIVERSARIO

**ANCI nació hace casi 10 años. En otoño año 2007 celebraremos nuestro 10º cumpleaños. Estamos integrados en la CNC, formamos parte de la Comisión Ejecutiva de la CEOE, y somos miembros de la APD. No somos ya aquel “SEOPIN” con el que despectivamente fuimos recibidos en el mercado de patronales en 1997.**

Creo que es buena hora para meditar sobre nuestro recorrido vital y sobre nuestro futuro. Realizaremos varias sesiones de reflexión en este próximo año. Debemos resituar ANCI en razón de varios hechos decisivos:

- la situación vital de cada empresa y su accionariado.
- la necesidad de diversificación y sus posibilidades.

- las previsible reducciones de obra a licitar en años venideros si la reducción de las aportaciones procedentes de los fondos de la UE fuera sensible y no compensada vía presupuesto.
- la acentuada dispersión en las decisiones de adjudicación e incluso de licitación de obras estatales a favor de las diferentes Comunidades Autónomas.
- la acentuada, también, preferencia de muchas CCAA para que sean “sus” empresas, es decir las radicadas en dichas CCAA, las que lleven a cabo tales obras.
- una nueva orientación que nos conduciría a dirigir más nuestra Asociación a favor de una patronal más abierta y con más servicios.
- una presencia en el exterior inexistente en aquellos años germinales y hoy en pleno desarrollo.

Tales cuestiones son algunas de las razones por las que debemos repensar nuestro camino futuro. Y estoy seguro que sabremos, una vez más, hallarlo y definirlo con claridad y acierto entre todos.

Gracias a todos.

---

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, EMPRESA DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS, S.A.

AZVI, S.A.

BEGAR, S.A.

BRUES Y FERNÁNDEZ CONSTRUCCIONES, S.A.

CONSTRUCTORA HISPÁNICA, S.A.

COPCISA, S.A.

COPISA, S.A.

CYOPSA-SISOCIA, S.A.

JOCA, INGENIERÍA Y CONSTRUCCIONES, S.A.

LUBASA, S.A.

MARCOR EBRO, S.A.

PENINSULAR DE CONTRATAS, S.A.

PLODER, S.A.

PROBISA TECNOLOGÍA Y CONSTRUCCIÓN, S.A.

PUENTES Y CALZADAS, S.A.

ROVER ALCISA, S.A.

RUBAU, S.A.

SANDO, S.A.

SARRIÓN, S.A.

S.A. DE OBRAS Y SERVICIOS, COPASA

SOGEOSA, SOCIEDAD GENERAL DE OBRAS, S.A.

ANCI, Asociación Nacional  
de Constructores Independientes  
Paseo de la Castellana, 119, 2º dcha.  
28046 Madrid.

Tel.: 915 550 539 - Fax: 915 554 005

E-mail: [anci@ancisa.com](mailto:anci@ancisa.com)

Web: [www.ancisa.com](http://www.ancisa.com)