

Que la construcción reconstruya el futuro

M^a Concepción Santos
Directora Gerente de ANCI



El 14 de marzo se publicaba en el BOE el Real Decreto 463/2020, por el que se declaraba el “estado de alarma” para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

Desde ese momento toda España empezó a pararse, incluso casi totalmente entre el 30 de marzo y el 9 de abril, cuando cesó toda actividad laboral considerada como “no esencial” -entre las que se encontraba la construcción- en base al Real Decreto-ley 10/2020 por el que se regulaba un “permiso retribuido recuperable”.

Excepto durante ese periodo de restricción máxima, el sector de la construcción ha proseguido su actividad con un equilibrio responsable de mantener la producción, el tejido empresarial y el empleo -y seguir así moviendo la economía del país- y, a la vez, garantizar la seguridad de sus trabajadores frente a la pandemia.

Todo ello con no pocas dificultades, en un entorno desconocido e incierto, con regulaciones cambiantes, afecciones a la organización y a las condiciones de trabajo de la obra, falta de EPI's, rupturas en la cadena de proveedores y subcontratistas, disminución de la productividad, aumento de costes, problemas de tesorería por agotamiento de la caja, etc. Y a pesar de que tanto la crisis sanitaria, como las medidas adoptadas por el Gobierno para su control, son hechos imprevisibles, improbables y sobrevenidos a los contratos de las empresas constructoras y/o concesionarias, éstas están afrontando la situación con sus propios medios, pues, desafortunadamente, las medidas de apoyo se han revelado insuficientes para la magnitud de las circunstancias existentes.

Y aún está por ver lo que queda por llegar, el impacto definitivo en la economía y su permanencia, difícilmente calculable con exactitud, ya que dependerá de cuanto se prolongue el “estado de alarma” y de las medidas anti-crisis que se adopten, pero que se anticipa catastrófico. El Banco de España ha previsto un descenso del PIB

superior al 13% y CEOE lo eleva por encima del 15% en su escenario más pesimista. Por otro lado, los datos de desempleo son dramáticos (incluso sin considerar los empleos contenidos en los ERTE's). Esto es insostenible para una economía en la delicada posición fiscal en el que se encuentra hoy la española, con unos niveles de déficit y de deuda pública que se sitúan entre los más altos de la Unión Europea. ¿Qué se puede hacer?

Llegado este punto, es preciso recordar que el sector de la construcción de obra públicasupone, en términos de actividad, el 10% del total de la economía.Y que es, además, el sector de la economía española que genera una mayor actividad económica (1,92 euros por cada euro invertido en infraestructuras) y el segundo mayor generador de empleo en España (catorce puestos de trabajo directos e indirectos por cada millón de euros invertido en infraestructuras). Además, el retorno fiscal del gasto en infraestructuras es casi del 50%, recuperándose medio euro por cada euro invertido, mediante impuestos, tasas y cotizaciones.

A la vista de las cifras anteriores, queda patente que una paralización del sector sería catastrófica para la ya muy dañada economía nacional, pero además, no aprovechar su enorme potencial para sostener y reactivar la economía, sería claramente desafortunado. Y más si se considera que, a día de hoy, no hay otro sector al que se pueda acudir a tal fin, pues otros que tradicionalmente han sido pilares y motores de la economía española, como la hostelería o el turismo, han quedado muy dañados y no se espera que puedan estar operativos a corto plazo.

No cabe duda pues, que el sector de la construcción ha de ser la herramienta para reconstruir la economía de forma rápida y garantizar la sostenibilidad del empleo en esta crisis económica derivada de la sanitaria. De hecho, la Alianza por la Competitividad de la Industria Española solicitó al Gobierno en abril un programa de medidas de

rápida implantación para impulsar la inversión pública en infraestructuras, vivienda pública y rehabilitación.

Como siempre, pero aún más en estos momentos de finanzas públicas muy tensionadas, habrá que ser extremadamente cuidadosos con cada euro que se invierta. Las inversiones no deben tener color político, tan solo un criterio de retorno económico y social. Se debe por tanto, priorizar la inversión en infraestructuras sostenibles y estratégicas, que supongan una mejora de la productividad y la competitividad del país. Infraestructuras que son además claramente necesarias, pues no debemos olvidar que, por los compromisos de España en materia de estabilidad presupuestaria, venimos arrastrando una carencia inversora en muchos campos, incluso con sanciones de la UE por incumplimientos. Pero además existe un gran número de infraestructuras imprescindibles para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) marcados por Naciones Unidas. Esta necesidad de infraestructuras se ha cuantificado en más de cien mil millones de euros y comprende conservación de carreteras, infraestructuras de transporte terrestre (red ferroviaria de mercancías, accesibilidad a ciudades, movilidad urbana, mejora de la conexión con Europa...), infraestructuras del ciclo integral del agua, adaptación de las infraestructuras existentes al cambio climático o infraestructuras sociales de salud y bienestar.

Es incuestionable que no se puede apelar únicamente al presupuesto público para financiar este gran volumen de inversión. Debemos pues considerar otras vías alternativas, no excluyentes entre sí.

La primera sería dar entrada al capital privado. La colaboración público-privada se revela como una herramienta que habrá que utilizar para llevar este plan adelante. Pero no cabe apelar a la inversión privada sin establecer antes un marco normativo propicio, que desafortunadamente no tenemos a día de hoy. En este sentido, la mayor traba existente para que el modelo de colaboración público-privada resulte atractivo para el capital privado, es la limitación de la tasa de rentabilidad que se estableció en la Ley

2/2015, de 13 de marzo, de Desindexación de la Economía Española, y su posterior desarrollo reglamentario en 2017, al “rendimiento medio en el mercado secundario de la deuda del Estado a diez años en los últimos seis meses incrementado en un diferencial de 200 puntos básicos”. De esta manera la rentabilidad de proyectos de concesión a largo plazo queda limitada muy por debajo de los umbrales mínimos a los que está dispuesto a entrar un inversor privado, haciéndolos inviables. Será ineludible pues, efectuar las modificaciones normativas que el sector viene demandando desde hace años.

La segunda vía pasaría por la implantación de modelos de gestión de las infraestructuras existentes basados en el pago por uso, al igual que ya hacen numerosos países de la Unión Europea. Estamos ante una oportunidad única de abordar con sentido de Estado y racionalidad un debate pendiente en nuestro país: el de la financiación del mantenimiento de las infraestructuras de la manera más sostenible y justa, social y territorialmente.

La tercera vía sería la captación de recursos de la UE, mediante la utilización de fondos del Programa de Recuperación de la Unión para cofinanciar los grandes proyectos de transporte pendientes en España para impulsar la competitividad y la cohesión de nuestro territorio dentro de Europa, como puede ser por ejemplo el corredor Mediterráneo. De hecho, la Presidenta de la Comisión Europea ha indicado que la mayor parte del dinero del paquete de ayudas europeo irá a inversiones públicas clave en los Estados miembros, siempre alineadas con las políticas europeas.

Salir de esta crisis que apenas hemos empezado a sufrir, pasará no por subsidiar desempleo -España no tiene margen para endeudarse más sin comprometer su solvencia- sino por crear empleo. Apostar por un potente programa inversor en infraestructuras necesarias y productivas para salir de esta crisis, es pues hoy más importante que nunca, tanto a nivel nacional, como en el conjunto de la Unión Europea. Que la construcción reconstruya el futuro.

