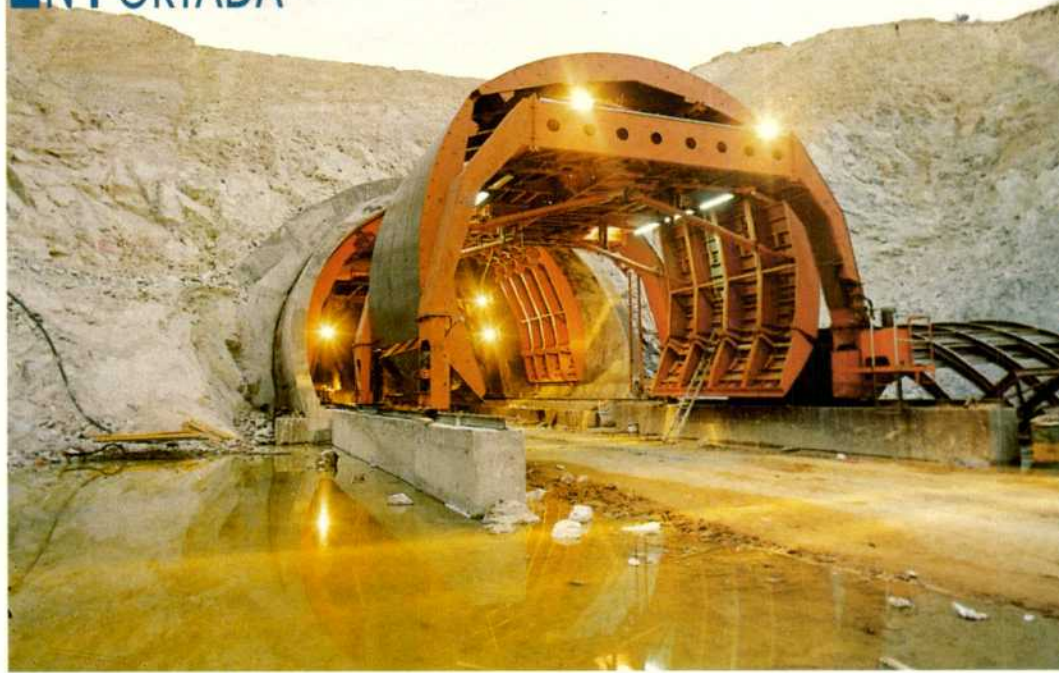


Las obras ferroviarias se han convertido de la noche a la mañana en uno de los platos fuertes de la cartera de las empresas constructoras. Las inversiones de los acontecimientos de 1992 suponen para estas empresas más de 300.000 millones de pesetas en poco más de seis años. Un negocio que podría acabar en el 92 si, entre otras obras, la línea de alta velocidad entre Madrid y Barcelona no se lleva a cabo.



SEGUN LAS EMPRESAS SE CONSTRUYE RAPIDO Y BARATO

Las constructoras gestionan más de 300.000 millones del ferrocarril

Amparo Suárez/Roberto Carballo/Julio César Rivas

España es actualmente un país donde se realizan grandes obras, principalmente de infraestructuras del transporte. Las razones han sido por una parte los acontecimientos de 1992 y por otra las secularmente escasas inversiones realizadas en transporte. Sin embargo, esta situación de falta de inversiones ha cambiado. En opinión de todas las fuentes consultadas por esta revista, desde 1986 se ha producido un auténtico "boom" que ha concentrado las inversiones en Sevilla, Madrid y Barcelona.

Las obras de la línea de alta velocidad entre las dos primeras ciudades citadas, por su coste —250.000 millones— y su magnitud han supuesto uno de los más importantes negocios para las constructoras nacionales. Un negocio del que se han beneficiado tanto las empresas de gran tamaño como las de pequeña o mediana dimensión. En total las obras ferroviarias para 1992 en Madrid, Sevilla y Barcelona suponen unas inversiones de más

de 300.000 millones —una cifra estimativa que puede sufrir bastantes cambios— en seis años.

Los directivos de las grandes empresas constructoras, adjudicatarias de la línea ferroviaria de alta velocidad entre Madrid y Sevilla, consideran que la opinión pública no está valorando suficientemente el esfuerzo que su sector realiza en este gran proyecto de infraestructura.

OBRAS BARATAS. En opinión de dichos ejecutivos, los numerosos cambios en la evaluación del presupuesto que ha sufrido la obra, están perjudicando seriamente su imagen. Las variaciones en la estimación del coste, han creado una "sensación de chapuza, que no se ajusta en absoluto a la realidad".

Las constructoras creen, por el contrario, que, cuando ya se ha ejecutado más de un 70 por ciento de la obra civil, se puede asegurar que la primera línea de alta velocidad española, será muy inferior en coste a las que se construyen en Alemania y a las que

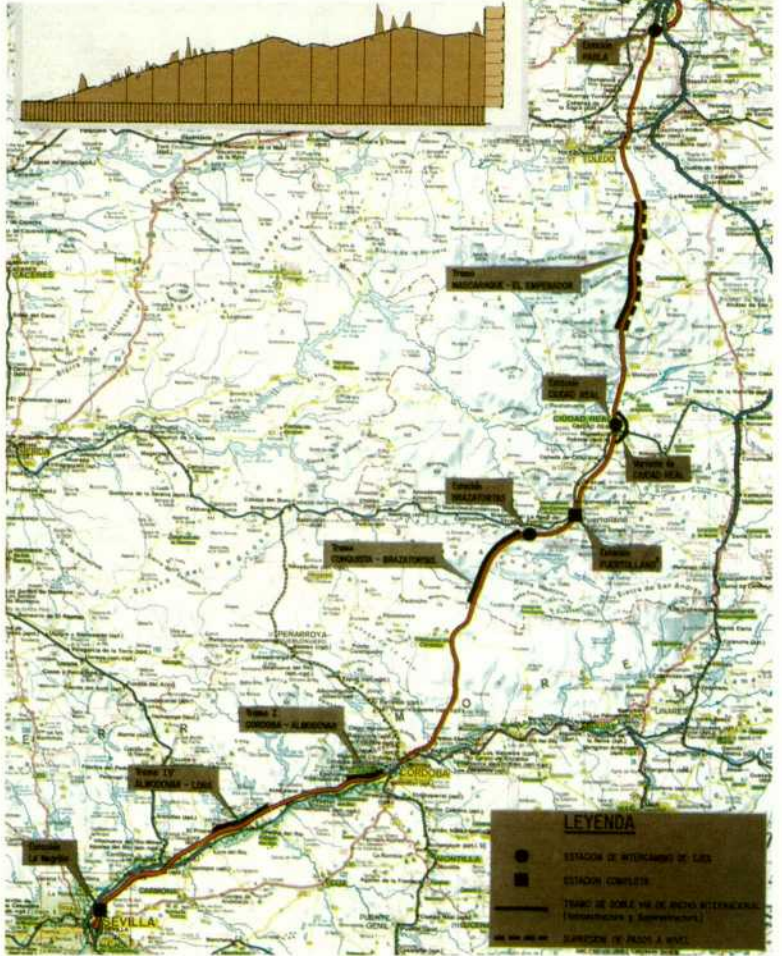
ya están en servicio en Japón. Además resultará ligeramente más barata que las francesas.

Sin embargo, desde el comienzo de las obras se ha ido produciendo un paulatino encarecimiento. Las razones que se aducen son la necesidad de acabar las obras en un plazo relativamente corto y la multiplicación de trabajos ha provocado el encarecimiento general de los costes: la mano de obra especializada y los técnicos escasean y están muy cotizados, por lo que obreros especializados como ferrallistas o encofradores han pasado de ganar 100.000 ó 150.000 pesetas a superar el medio millón de pesetas al mes. Además esta escasez ha motivado la "importación", según algunas fuentes, de obreros especializados del norte de África y de Portugal, e incluso de ingenieros.

Esta situación de "desabastecimiento" de mano de obra ha estado provocada por la crisis que sufrió el sector durante los años anteriores a 1986. Una crisis que motivó que las grandes empresas constructoras se deshiciesen de la mayoría de su plantilla y de buen número de maquinaria para reducir de una forma considerable los costes. Tras 1986 las grandes constructoras se vieron en la imposibilidad —con las plantillas que contaban— de construir directamente todo lo que el Estado encargaba. Así que la solución ha sido la creación de un gran número de pequeñas empresas, casi familiares y muy especializadas, a las que se subcontratan las obras.



Realizaciones en la Nueva Línea de Alta Velocidad
Madrid - Sevilla



desde
1.928



VIAS
Y CONSTRUCCIONES, S.A.

Orense, 11 - 28020 MADRID

En cuanto a los plazos de ejecución, los directivos consultados, reconocen pequeños retrasos recuperables en algunos tramos del Madrid-Sevilla. Aún así estiman que la línea española —que será la segunda más larga del mundo con 445 kilómetros construidos—, está batiendo un auténtico récord en cuanto a tiempo de ejecución, al superar en términos absolutos el calendario de la obra del París-Atlántico, que tiene 280 kilómetros construidos.

Los sindicatos opinan que esta reducción se produce a costa del personal de las empresas subcontratadas. Sus condiciones salariales son inferiores además de padecer una mayor precariedad en el empleo. Los sindicatos también se quejan de que la fragmentación del sector y la aparición de gran número de empresas con reducido tamaño dificulta enormemente el control sindical de sus condiciones de trabajo.

De esta manera, la forma de actuar, empresarialmente hablando, de las grandes constructoras ha cambiado radicalmente. Ya no son ellas quienes directamente realizan las obras. Ahora, en mayor medida que antes, se han convertido en sociedades intermedias que gestionan los trabajos. Las grandes constructoras lo que ofrecen ahora son eficaces equipos de gestión técnica y financiera, algo que se valora muy positivamente desde la Administración.

CUESTION DE IMAGEN. La controversia sobre la imagen de la línea Madrid-Sevilla, siempre según las fuentes citadas, tiene su origen en la forma como se elaboró su presupuesto. La opción en favor de introducir en España la alta velocidad ferroviaria, fue "una apuesta muy fuerte" realizada por algunos sectores vinculados al Gobierno socialista, ante el excepticismo de la mayoría. Para conseguir, en estas circunstancias, que se aprobara el proyecto, hubo de abaratare de modo drástico y artificial la estimación inicial de su coste, retirando partidas enteras de los estudios constructivos iniciales. Dichas partidas han debido ir reincorporándose posteriormente al proyecto, porque eran imprescindibles.

Conocedoras de esta circunstancia, las constructoras no se han visto sorprendidas por los



DIEGO FF.

Las empresas consideran que la opinión pública no valora suficientemente el esfuerzo que se realiza en el Madrid-Sevilla.

diversos incrementos que ha sufrido el presupuesto. En su opinión, la obra no se ha visto perjudicada por este hecho, y los ingenieros de estas empresas consideran que el nivel técnico alcanzado, desde el punto de vista de la fiabilidad de la explotación ferroviaria, será perfectamente competitivo con el resto de las líneas de alta velocidad.

Pero, por supuesto, la picaresca también está presente en el sector. Una muestra son los llamados "reformados", las modificaciones que las constructoras realizan en todas las obras sobre el anteproyecto inicial y que suponen en muchos casos diferencias considerables sobre el coste previsto y el que definitivamente se produce. De momento, el Ministerio de Hacienda consciente de estas prácticas, ya ha anunciado que rebajará las cifras de negocio de las constructoras.

La razón hay que buscarla en el convenio firmado por el sector y que supone un aumento en los salarios superior al 8,5 por ciento, cuando el Gobierno había recomendado un 6 o un 7 por ciento. Aunque la realidad es que en distintas regiones, la subida salarial se sitúa en un 12 ó 13 por ciento y hasta en un 20 por ciento acumulado. Lo que resulta evidente es que el Estado es el verdadero soporte de las constructoras.

Diversos medios de comunicación recogieron hace meses informaciones sobre posibles problemas en los pagos de la Administración a las constructoras. Los

ejecutivos consultados por VIA LIBRE, han confirmado la existencia de retrasos en las liquidaciones con Hacienda a mediados del pasado año, que provocaron "más de una reunión urgente". Aseguran, sin embargo, que la situación ahora está regularizada.

PAGOS A PUNTO. Las constructoras señalan que en el momento actual el nivel de contratación de nuevas obras es muy bajo, y piensan que la situación se va a mantener durante todo el presente curso. En este sentido, aseguran que la renovaciones de vía previstas por Renfe para el triángulo Madrid-Valencia-Barcelona, se encuentran ralentizadas.

La mayor preocupación para los intereses ferroviarios del sector, de cara al futuro, se centra en el proyecto de línea de alta velocidad entra Madrid y Barcelona. La impresión que tienen los empresarios es que dicho proyecto se encuentra temporalmente paralizado. En su opinión, Transportes "quiere rentabilizar la apuesta de modernidad realizada en el Madrid-Sevilla, antes de proponer al país nuevos esfuerzos económicos en favor de un nuevo gran proyecto de infraestructura", que, por otra parte, se considera imprescindible.

Preguntados por la disposición en que se encuentran a responder a la petición del Ministerio de Transportes para comprometerse en la financiación de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Barcelona, los portavoces de las constructoras aseguraron a esta revista, que están dispuestos a asumir el riesgo de tal operación, siempre que desde la Administración se les proponga un planteamiento que les permita prever un nivel mínimo de rentabilidad.

Una de las posibles consecuencias de este panorama se presentará en los años posteriores a 1992. Tras esta fecha casi mágica, hay pocos proyectos por no decir ninguno, que puedan absorber el rápido crecimiento que el sector ha experimentado en estos últimos años. Por tanto no es de extrañar que muchos especialistas temen que en 1993 ó 1994 se produzca un auténtico "crash" en el sector. Una situación que los sindicatos temen, pero esperan que no se produzca gracias al trasvase de recursos para otro tipo de obras como la construcción de viviendas, hospitales, etcétera. Lo que de todas formas parece difícil. □