

ENTREVISTA | FERNANDO BILBAO EZQUERRA, PRESIDENTE DE SEOPAN

“Los movimientos entre constructoras e inmobiliarias no han terminado”

Fernando Bilbao, presidente de Seopan, destaca el papel que van a jugar las grandes constructoras en las nuevas adjudicaciones y repasa el sector.

C.LAFRAYA

Fernando Bilbao, presidente de Seopan, la patronal que agrupa a las grandes constructoras del país, analiza el sector y el papel que van a jugar estas empresas en los próximos años.

Pregunta: Los crecimientos interanuales de la actividad constructora se han ralentizado en los últimos tres años: un 6,5% en 2000, un 5,6% en 2001 y un 4,6% en el último ejercicio. Además de la desaceleración económica, ¿a qué se deben estos retrocesos?

Respuesta: En los últimos años el sector de la construcción produce anualmente por encima de lo alcanzado en el ejercicio anterior. Es cierto que estos crecimientos se vienen ralentizando, pero ello responde a que la actividad de la construcción, como es lógico, refleja la tendencia general, en especial en la parte de demanda privada, muy ligada al comportamiento de la economía nacional, que representa el 78% del total de la producción. En cuanto al 22% restante de la demanda, que es la procedente de los clientes públicos, los crecimientos anuales sucesivos en los tres últimos años han sido del 7, 10 y 9%, muy superiores a la media del conjunto, lo que convierte a este segmento en el protagonista del crecimiento de todo el sector. En cualquier caso hay que tener en cuenta que la construcción en España viene creciendo en los últimos años siempre por encima de la economía nacional.

R: Debido al Plan de Infraestructuras 2000-2007 la obra pública se ha convertido en el tirón de las grandes compañías. ¿Qué va a suceder después?

R: El Plan 2000-2007 va a situar nuestra dotación de infraestructuras a un nivel similar -y en algunos casos superior- al de los países centrales de la Unión Europea, favoreciendo nuestra convergencia real. Una vez superado el diferencial existente, parece evidente que la creación de nuevas infraestructuras seguirá manteniéndose a un ritmo no



Fernando Bilbao, presidente de Seopan. / Juan M. Martín

tan intenso como el actual. Sin embargo hay que señalar, en primer lugar, que la vigencia de este Plan se alargará en la práctica hasta el año 2010, desplazamiento necesario para la ejecución y finalización de los proyectos que se pongan en marcha al final de su período de vigencia. En segundo lugar, el segmento de la edificación, y especialmente de la rehabilitación, mantendrá su evolución dependiendo de factores demográficos y socioeconómicos. La conservación y el mantenimiento de las infraestructuras debe generar una actividad creciente en el futuro, y asimismo habrá que potenciar las fórmulas de financiación privada. Las empresas de Seopan hace tiempo que vienen desarrollando estrategias de diversificación de sus actividades tanto dentro como fuera de España, abriendo nuevos nichos de negocio y aumentando su presencia en el extranjero.

R: La actividad de las grandes constructoras en el exterior y especialmente en Latinoamérica ha disminuido. ¿Qué países del Este resultan más atractivos para las grandes compañías de nuestro país?, ¿por qué?

R: América Latina sigue siendo zona de gran importancia ya que acapara el 32% de la actividad total en el exterior, aunque con un descenso significativo sobre ejercicios anteriores motivado por la prudencia con que las empresas españolas vienen actuando últimamente en esa zona, a causa de las incertidumbres exis-

tentes y, en particular, por los recientes avatares de algunas economías, como Argentina, Venezuela o Brasil. En los tres últimos años la actividad exterior viene concentrándose en Europa, donde ya se alcanza más de la mitad del total, de la que el 21% se realiza en los países del Este. El interés de nuestras empresas en esos países es creciente, dado el potencial de negocio que puede derivarse de su entrada en la Unión Europea. En la actualidad empresas españolas ya han entrado, por la vía de adquisiciones de empresas locales, en Polonia y La República Checa. Se estudian con interés las potencialidades de los países bálti-

“Las constructoras tienen que invertir más en I+D+i, sobre todo en tratamientos de residuos y diseño”

cos y de la CEI, a la vez que ya se está trabajando en Turquía.

R: El sector inmobiliario y el de la construcción han vivido momentos de fusiones, adquisiciones... ¿Cree que se van a producir más movimientos entre compañías españolas o entre una española y una extranjera?

R: Estos movimientos no han terminado todavía, y los hechos recientes nos vienen dando la razón. Los requerimientos de la competencia, la necesidad de dotarse de mayor tamaño y de capacidad financiera suficiente para acometer con éxito nuevos pro-

yectos dentro y fuera de España, son los principales motivos. Ahora bien, cuáles sean los próximos o qué modalidad se escoja, depende en cada caso de las estrategias, intereses y objetivos de cada empresa.

R: La ejecución del segundo plan de autopistas supone licitar nueve tramos nuevos antes de que finalice este año. ¿Las grandes compañías compiten con las medianas de forma agresiva en estos concursos?

R: El mercado español de la obra pública ha sido siempre muy competitivo y así será en este caso. Pero hay que señalar que las licitaciones de obra pública, en cualquier caso y también en las concesiones de autopistas, se adjudican a la mejor oferta. Las empresas que se consideren capaces, presentarán sus ofertas, y serán las adjudicaciones las que certificarán estas capacidades.

R: Las constructoras pequeñas, ¿están ganando terreno a las grandes?

R: Entendemos que hay obra para todo tipo de empresas, cada cual en su propio ámbito de actividad, y más en los momentos expansivos que atraviesa la demanda. Y en cuanto a las empresas de Seopan, en el pasado ejercicio la parte de su actividad dirigida a construcción nacional creció un 12% sobre la del año anterior, crecimiento claramente satisfactorio.

R: El presupuesto para 2004 recoge que se van a destinar a infraestructuras 27.420 millones de euros, un 10,5% más que el ejercicio anterior. ¿Qué opinión le merecen estas cifras?

R: Una de las prioridades fundamentales de la política presupuestaria es contribuir a aumentar el potencial de crecimiento de la economía española, para lo cual se va a continuar el esfuerzo en formación de capital público, alcanzando niveles que permitan la consecución del objetivo de convergencia real con la Unión Europea. Las cifras citadas son, pues, claramente positivas, aunque es preciso notar que no se refieren, en exclusiva, a la actividad en construcción. La dotación para inversiones directas crece un 5,4%, mientras que las transferencias del Estado y sus organismos a otros agentes públicos y privados para financiar sus inversiones aumentan en un 7,1%. A la suma de estos dos conceptos -6.509 millones de euros y con un crecimiento conjunto por encima del 6% - hay que añadir la inversión que llevará a cabo el sector público empresarial, a la que destinará 12.213 millones de euros, un 16,9% más que el año anterior.

R: ¿Qué retos tiene planteados el sector?

R: La coyuntura positiva que atraviesa la construcción debe aprovecharse para avanzar en la solución de algunas cuestiones, de cuyo correcto enfoque depende el cumplimiento de las expectativas de muchas empresas. Es obligada una mayor participación de las constructoras en I+D+i, especialmente en áreas tales como tratamiento de residuos, diseño y aplicación de nuevos materiales y procedimientos constructivos. El ámbito medioam-

biental ha de ser especialmente integrado en esa preocupación, porque la tecnología es la principal fuente de soluciones eficaces a los desafíos que plantea el desarrollo sostenible. En el ámbito social, hay que abordar soluciones conjuntas entre todos los intervinientes dirigidas a disminuir la accidentalidad e implantar en todos los tajos una cultura proactiva de la prevención, así como para alcanzar la integración eficaz de la mano de obra procedente de la inmigración, atendiendo a sus necesidades de formación e inserción social. Es necesario también progresar en la diversificación e internacionalización de la actividad, estrategias necesarias para protegerse de los ciclos de la actividad principal y generar flujos de ingresos estables. Las empresas más emprendedoras en estas estrategias serán sin duda las que alcancen mayor productividad y mayor capacidad de competir. El aumento del parque de infraestructuras que está sig-

“Las constructoras estudian la posibilidad de entrar en los países bálticos y se trabaja ya en Turquía”

nificando la realización del Plan 2000-2007, debe reflejarse en los próximos años en el diseño y aplicación de unos planes integrales de mantenimiento y conservación, porque ayudarían a incrementar y homogeneizar las actuaciones que se están llevando a cabo, tanto para el parque actual como para el de nueva creación.

R: Nos encontramos casi en el ecuador del Plan de Infraestructuras, ¿qué valoración le merece? ¿Cree que se va cumpliendo lo establecido?

R: La perspectiva de los años ya transcurridos nos reafirma en nuestra valoración inicial del Plan, muy positiva. El compromiso asumido por el Gobierno, de atender los fuertes incrementos de la demanda de infraestructuras se viene cumpliendo, a tenor de los datos disponibles. La inversión media prevista por el Ministerio de Fomento en el Plan para el período 2000-2006 se situaba en 8.600 millones de euros anuales. La inversión anual directa realizada en el cuatrienio 2000-2003, sumada con la inversión en las concesiones adjudicadas, supera esa cifra.

EL PAPEL QUE JUEGAN LAS GRANDES COMPAÑÍAS

ACTUALMENTE COMPITEN POR 9 TRAMOS DE AUTOPISTAS

La obra civil avanza a buen ritmo

Las grandes constructoras españolas ejecutan las principales obras civiles, actualmente autopistas y tramos del tren de alta velocidad.

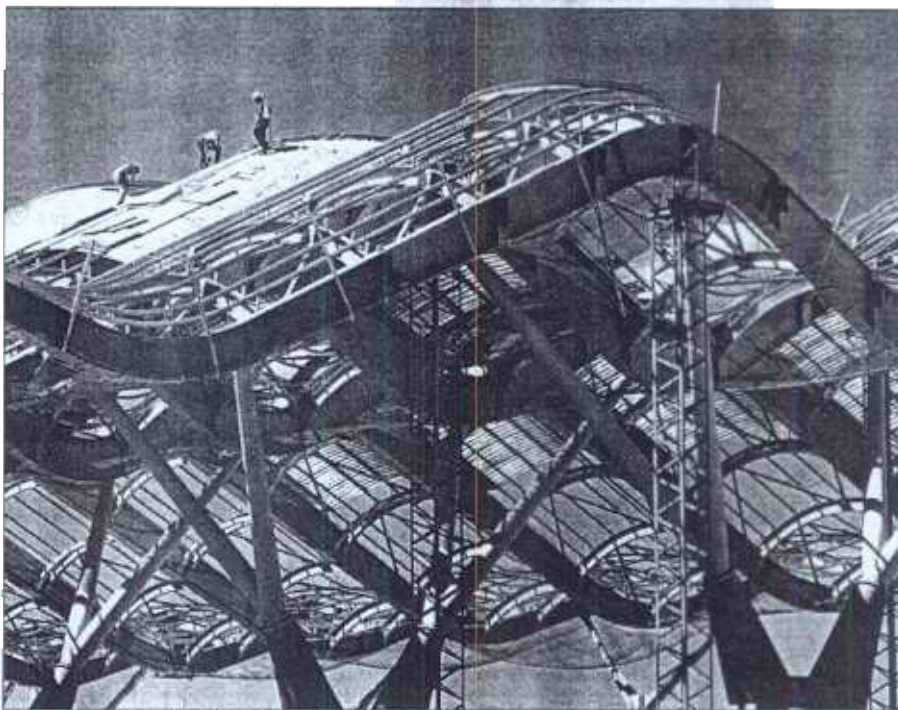
C.LAFRAYA

Los presupuestos de 2004 recogen que el esfuerzo inversor será de 27.420 millones de euros, un 10,5% más que este ejercicio, de ellos 16.508,85 millones de euros procederán del Estado y el resto de entes empresariales adscritos al Ministerio de Fomento como, por ejemplo, Aena, GIF o Puertos del Estado. Todo ello contribuirá a que el Plan de Infraestructuras siga su curso y las grandes compañías sigan ejecutando sus obras. La mayor parte de las inversiones se dedicará a modernizar el transporte ferroviario a través del desarrollo de la red de alta velocidad y a completar la red de alta capacidad viaria, principalmente con la ejecución del segundo plan de autopistas, nueve tramos que serán licitados antes de que finalice el año y están valorados en cerca de 1.915 millones de euros. De hecho, todas ellas ya han empezado a tomar posiciones. Ferrovial acudirá junto a Europtistas y apoyada por el BBVA. Acciona contará con el respaldo del Santander. ACS y Dragados presentarán una oferta conjunta con Caja Madrid y en dos de las autopistas participará también la concesionaria Abertis. Sacyr-Vallehermoso se aliara con Itinere e irá de la mano también con la empresa nacional de autopistas que adquirió antes del verano, Ena. OHL, de momento, acudirá sola, aunque podría buscar socios locales en algunos de los proyectos y FCC, que contará con el asesoramiento financiero de Banesto y Ahorro Corporación, acudirá al concurso con Ploder en un consorcio que aún no está cerrado.

Actuaciones

Repasamos las actividades en las que trabajan actualmente las grandes compañías.

La cartera de **Dragados Construcción** a finales de junio se situaba en 2.630 millones de euros y la inversión prevista para este ejercicio se eleva a 380 millones de euros. Entre sus principales obras destacan la Radial 2 entre Madrid y Guadaluajara,



Las obras del aeropuerto de Barajas avanzan a buen ritmo.

Resultados de las mayores constructoras (primer semestre)

Compañía	Factur. (mill. euros)	Variac. (%)	Ebitda (mill. euros)	Variac. (%)	Benef. neto*	Variac. (%)
Dragados	2.923,51	14,45	221,56	29,14	117,37	7,22
FCC	2.912,4	11,2	373,3	2,6	152,7	15,5
Ferrovial	2.408,5	4,15	355,9	17,8	137,2	-58*
ACS	2.334,9	12,3	215	16,7	101,2	22,1
Acciona	1.817,3	17,5	146,7	11,7	1.442,3	1.993*
Sacyr-Valle	1.098,1*	263,3	185,1	62,2	126,4	1,01
OHL	923,3	-4,3	78,3	-0,6	25,18	-17,3

(*) En millones de euros. (**) La cifra se modifica por las plusvalías obtenidas en el primer semestre de 2002. (***) Incluye unas plusvalías de 1.225 millones de euros por la venta de Airtel. En julio compró el 84% de FCC. (IV) La variación incluye la fusión entre Sacyr y Vallehermoso, efectiva desde enero de 2003.

recientemente inaugurada y que ha supuesto una inversión de 450 millones de euros. También trabaja en uno de los Túneles de Abdalajá, en los términos municipales de Antequera y Alora, para el proyecto de Alta Velocidad entre Córdoba y Málaga. Otra de las actuaciones que está ejecutando actualmente es la línea 9 del metro, en Barcelona, que permitirá que los trenes circulen en dos niveles distintos. También en la ciudad condal trabaja en la tercera pista del aeropuerto de El Prat, que contará con 2.760 metros de longitud y 75 metros de ancho y un presupuesto neto de 70,15 millones de euros. Además, está ampliando el Puerto del Ferrol, en Coruña, para ganar 8,5 hectáreas al mar.

La compañía presidida por Esther Koplowitz, **FCC**,

facturó en el primer trimestre de 2003 un total de 2.912,4 millones de euros, un 11,2% más que en 2002. Entre las obras de mayor envergadura en las que trabaja actualmente destaca la construcción del edificio terminal del Aeropuerto de Barajas; en los túneles de Guadarrama, en el tramo del Soto del Real-Segovia, que contará con una longitud de 28,4 kilómetros y un diámetro interior de 8,5 metros. También ejecuta, en una Ute al 50%, el tramo Pola de Gordón-Folledo de 11,7 kilómetros, en León, del Túnel de Pajares o el Hospital de Granada, cuyo presupuesto se eleva a 110 millones de euros.

El **Grupo Ferrovial** obtuvo en el primer semestre de este ejercicio un resultado neto de 137,3 millones de euros, un 58% menos que el pri-



Túnel para el tren de alta velocidad en la sierra de Guadarrama.

mer semestre de 2002, pero se debe a los resultados extraordinarios obtenido por la venta de Cintra en ese periodo. Su cartera de construcción en los seis primeros meses de este ejercicio se elevaba a 6.126 millones de euros y las inversiones previstas se situaban en 226 millones de euros.

Entre las obras en las que trabaja actualmente destaca la futura Radial 4, que probablemente entrará en servicio en enero de 2004; la nueva terminal del aeropuerto de Barajas, que consta de 470.000 metros cuadrados y el edificio satélite, en Madrid. Otras obras de infraestructura en fase de ejecución son la Autovía Pesquera-Relnosa, en Cantabria; el tramo de Albuñol-Adra, en Granada; de la autovía del Mediterráneo; el tramo del Ave Alor-

ra-Cartama, en Málaga; la ampliación de la primera pista del aeropuerto del Prat, en Barcelona, entre otras.

ACS empezará a cotizar junto a Dragados en diciembre y desde entonces será efectiva la fusión, aunque ya la han aprobado ambas juntas. La cartera de la división de construcción de la compañía, presidida por Florentino Pérez, ascendía a finales de junio de este año a 3.838 millones de euros. Entre sus actuaciones más destacadas en las que trabaja actualmente se pueden citar el tramo La Robla-Pola de Lena del corredor norte-noroeste del tren de alta velocidad que realiza junto a Dragados y Ossa, con un importe propio de 175 millones de euros; las radiales 3 y 5, que realiza en Ute junto a FCC, OHL y Sacyr-Vallehermoso, con un

importe total de 595 millones de euros, correspondiendo 208,25 millones de euros a ACS. Esta empresa también trabaja en la ampliación del Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía y en la pista de vuelo 15L-33R del aeropuerto de Barajas, junto a OHL y Sacyr-Vallehermoso.

La compañía presidida por José María Entrecanales, **Acciona**, adquirió el 8,68% de FCC el pasado mes de julio. Su división de construcción Necso realiza junto al Grupo Dragados y Drace la primera fase de las obras de ampliación de la dársena de Escombreras, en el puerto de Cartagena por 69 millones de euros; además, está presente junto a Dragados, Sacyr y OHL en el túnel de Guadarrama, que cuenta con 28,3 kilómetros de longitud.

En la Autovía de Granada construye en solitario el tramo Izbor-Velez de Benauda-

La banca apoya a las grandes compañías para financiar los nuevos tramos de autopistas

lia de 19,32 kilómetros, que conecta y da continuidad al tramo Dúrcal-Izbor en el enlace del Lanjarón Sur.

Necso trabaja, en Ute con Dragados, Sacyr y OHL, en una de las obras de ingeniería civil más complejas que se realizan en la actualidad: el túnel de Guadarrama.

La compañía presidida por José Manuel Loureda, **Sacyr-Vallehermoso**, está presente actualmente en el nuevo edificio terminal del aeropuerto de Barajas, en Madrid y en el túnel de Guadarrama en el tramo del Ave, Madrid-Segovia, junto a otras compañías en ambas obras, y ejecuta para la Fundación La Caixa la Ciudad de la Ciencia por sesenta millones de euros.

OHL trabaja en la autopista de acceso al aeropuerto de Barajas, junto a Ena, por una inversión total de 359 millones de euros, aunque los correspondientes al grupo de Villar Mir son 246,2 millones de euros. También participa al 50% en la construcción del nuevo túnel de Vielha, en el tramo Vialler-Vielha, Lérida, por un importe total de 128 millones de euros. Y junto a ACS y Sacyr, OHL construye la tercera pista de Barajas, con un presupuesto para cada compañía de 74 millones de euros.

ENTREVISTA | JAIME LAMO DE ESPINOSA

“Las ‘medianas’ ganan terreno en las grandes concesiones”

El presidente de la Asociación Nacional de Constructores Independientes (Anci), Jaime Lamo de Espinosa, analiza la situación del sector.

M. LEZAUN

Aunque en la Asociación Nacional de Constructores Independientes hay empresas de tamaño diferente, la media de facturación de sus asociadas se situaba el año pasado en unos 150 millones de euros, que da un montante para la veintena de sus integrantes en torno a 3.000 millones de euros.

A final del ejercicio de 2002, las compañías sumaban un total de 8.500 empleos directos, a los que habría que añadir los empleos producidos en las empresas subcontratistas. De esta cifra, un diez por ciento corresponde a ingenieros de caminos, canales y puertos. **Pregunta:** ¿Cuál es actualmente la actividad principal de las constructoras agrupadas en la asociación?

Respuesta: Nuestras empresas son grandes aunque comúnmente las llamamos medianas. O, como ha definido acertadamente un ana-

“Las adjudicaciones públicas supusieron un 25% en la facturación de Ancí el año pasado”

lista del sector, son las “grandes emergentes”. Su actividad principal es la obra civil encargada por las diferentes Administraciones Públicas, en un porcentaje de su actividad que puede estar en torno al 70 por ciento.

P: ¿Cuál es el nivel de participación de las empresas de Ancí en la obra pública?

R: Aunque es difícil de medir porque la obra pública se la reparten, casi a tercios, las tres Administraciones, general, autonómica y local, según nuestras estimaciones en el 2002 las adjudicaciones oscilarían alrededor del 25 por ciento, sobre todo, en lo pertinente a los Ministerios que son grandes inversores como Fomento y Medio Ambiente.

P: ¿Se ha incrementado la participación respecto a



“Los grandes planes de infraestructuras en curso se completarán gracias a la inversión privada”

“Las constructoras incrementarán su presencia en Europa del Este en el futuro de manera lógica”

El presidente de Ancí, Jaime Lamo de Espinosa.

otros años? ¿Cuáles son las perspectivas?

R: Efectivamente, las empresas de Ancí han ido aumentando su penetración en el mercado de la obra pública y, poco a poco, por su buen hacer, han ido ganando la confianza de las Administraciones en concursos que antes estaban exclusivamente reservados a las seis grandes empresas, lo que ha aportado una mayor concurrencia a la contratación con la consiguiente competencia y ha ahorrado dinero al erario público.

Buena prueba de ello es que nuestras empresas ejecutan obras en los mayores proyectos de los planes de infraestructuras, como los distintos corredores ferroviarios con las líneas de Alta Velocidad, con el AVE Madrid-Lleida recién estrenado y los túneles de Paja-

res y Miraflores en otros ejes, la ampliación de los grandes aeropuertos, como Barajas o el Prat, o de los grandes Metros, como el de Barcelona con la plena satisfacción de los contratantes.

P: ¿Cuál es el papel de las constructoras medianas en el exterior? ¿Cuáles son los mercados más atractivos?

R: Varias de nuestras empresas han iniciado procesos de internacionalización y así tenemos algunas que trabajan en países de la Unión Europea; desde Portugal a Turquía, y también se han atrevido a operar en el mercado iberoamericano, desde Chile a Nicaragua, pasando por México.

En el futuro es lógico que se acentúe su presencia en los países del Este de Europa, después de la próxima ampliación de la Unión Eu-

ropea, y, sobre todo, teniendo en cuenta que los fondos comunitarios en alguna medida se desviarán hacia esa decena de nuevos países de menor desarrollo.

P: ¿Cuáles son los retos de Ancí para el nuevo curso?

R: Como se ha visto en la presentación de los Presupuestos Generales del Estado para 2004 se aumentarán las inversiones públicas y por lo tanto, las licitaciones, tanto en los Ministerios, como Fomento, Medio Ambiente (con su Plan Hidrológico) o Agricultura (Plan Nacional de Regadíos), como en las entidades públicas empresariales y sociedades estatales tuteladas por los mismos, como el GIF, Renfe, Aena, etcétera. En todos los concursos y subastas que se deriven de estas obras se presentarán las empresas de Ancí para pro-

fundizar en la competencia.

Además, estará en plena efectividad la nueva Ley de Concesión de Obras Públicas que entró en vigor el pasado mes agosto, y sabemos que nuestras empresas se están agrupando entre sí, o con terceras, para participar en las concesiones, cuyos cinco primeros concursos están a punto de presentación de ofertas.

“Los grandes planes de infraestructuras en curso se completarán gracias a la inversión privada”

P: Respecto a la financiación privada de los grandes proyectos, ¿cuál es, a su juicio, el modelo de financiación más apropiado?

R: Hasta ahora eran las Administraciones Públicas quienes convocaban concursos con cargo a los presupuestos oficiales y, en muchos casos, con el apoyo, nada despreciable, de los fondos de la Unión Europea, aparte de otros sistemas de financiación, como el método alemán. Ahora, con la nueva Ley antes citada, está previsto que el sector privado asuma un papel importante en la financiación de las infraestructuras, tomando un protagonismo necesario para completar los grandes planes en curso. También ahí se encontrarán a las empresas de Ancí.

Ancí defiende los intereses frente a la Administración

La Asociación Nacional de Constructores Independientes (Ancí) nació en 1997 para defender los intereses de las constructoras medianas y actuar de interlocutor con la Administración Pública.

Actualmente agrupa a veinte constructoras medianas con una facturación conjunta de 2.200 millones de euros.

La patronal ofrece a las compañías: seguimiento de los movimientos y tendencias del sector de la construcción; asesoría jurídica y técnica en todas las materias de interés común; participación en foros más amplios que los que estarían al alcance de ellas individualmente y en ferias sectoriales; representación en caso de conflicto con instancias que supusieran

riesgos para el sector; información sobre legislación, tanto nacional como comunitaria, y la creación de grupos de trabajo para estudiar oportunidades de negocio.

La patronal pertenece a la Confederación Nacional de la Construcción, a la Confederación Española de Organizaciones Empresariales y a la Asociación para el Progreso de la Dirección. Entre los principales asociados destacan Aldesa, Alpi, Altec, Azvi, Brues, Cimsa, Copasa, Copcisa, Hispánica, Fernández Constructor, Joca Ingeniería y Construcciones, Ploder, Probisa, Peninsular de Contratas, Marcos Ebro, Grupo Puentes, Construcciones Ruban, Sando Construcciones, Construcciones Sarrión y Sogeoosa, entre otras.



La financiación a debate

La nueva Ley Reguladora de las Concesiones de Obras Públicas, que entrará en vigor a principios de 2004, pondrá fin a la actual dispersión de normas locales, autonómicas y estatales y ampliará las posibilidades de financiación pública, privada y mixta para los proyectos.

Recoletos Conferencias y Formación ha organizado dos encuentros relacionados con esta normativa. El primero de ellos se celebrará los días 29 y 30 de octubre, sobre gestión, financiación y explotación de autopistas.

Desde que entró en vigor el Plan de Infraestructuras 2000-2007 se han invertido 16.500 millones de euros en autopistas y autovías en nuestro país con el objetivo de que España cuente con unas infraestructuras modernas y competitivas a la altura de las europeas. En el primer año del plan, la licitación del ministerio de Fomento en carreteras fue de 1.350 millones de euros, un 99,4% más que en 1999 y, para 2007, deberán estar construidos

cerca de 5.000 kilómetros de autopistas y autovías, con los que la red española de vías de alta capacidad alcanzará los 13.000 kilómetros. Según los expertos, era necesario un marco legal jurídicamente seguro para poder movilizar los máximos recursos disponibles que financian la inversión que exige el Plan de Infraestructuras.

En las jornadas organizadas por Recoletos Conferencias y Formación se explicará, entre otros asuntos, la evolución del Plan de Infraestructuras, los nuevos modelos de explotación de autopistas y cómo va a afectar la ley a las autopistas en funcionamiento. Para adelantarse a los cambios que supondrá el nuevo marco jurídico en la contratación administrativa, el ministerio de Hacienda ha creado una comisión de expertos que están estudiando las necesidades prácticas en esta materia, con el fin de modernizar el proceso. Durante los días 13 y 14 de noviembre, Recoletos Conferencias y Formación reunirá a representantes de este organismo, de los ministerios de Hacienda y de Fomento y de las principales asociaciones profesionales de la construcción en el encuentro *Licitaciones de Obra Pública*. En este foro debatirán sobre la aprobación de los concursos públicos y los aspectos financieros de las concesiones de obra pública.

SÓLO UN 15% DE LAS COMPAÑÍAS TIENE PROYECCIÓN NACIONAL

Las empresas más pequeñas ganan cuota de mercado

La consolidación en los mercados locales y la especialización centran las estrategias de las empresas más pequeñas del sector.

MLEZAIN

Cuándo se habla del sector de la construcción en España los grandes titulares recogen las operaciones y actuaciones de apenas seis empresas, que son las que mueven el negocio de las grandes obras desde hace años.

Sin embargo, un reciente estudio elaborado por el Gabinete D' Estudios Economicos, que analiza la actividad de 75 empresas de tamaño mediano -con una facturación que oscila entre 30 y 300 millones- arroja un crecimiento espectacular de las compañías de este segmento, que en los últimos seis años han duplicado su participación en el mercado. Según el informe, apenas

un 15% de las empresas estudiadas tiene proyección nacional y muchas de ellas destacan por su especialización en determinados sectores. Es el caso de Brues, Copasa y Constructora Hispánica que apuestan por las obras ferroviarias o Panasfalto y Probisca que destacan en el negocio de pavimentos asfálticos.

Actividad

En los últimos meses, el sector ha asistido a una intensa actividad en la que los pactos para acudir a las grandes obras públicas han sido los protagonistas. Así, recientemente el Ministerio de Fomento ha adjudicado a ACS y Ploder la construcción de tramos de la autovía en Palencia y Cáceres por 68,8 millones de euros. Ploder, que el año pasado registró una facturación de 190 millones de euros y contó una plantilla de 380 empleados, se adjudicó el tramo Aldeanueva del Camino-Villar de Plasencia (Cáceres) por un importe de 38,35 millones de euros.

Corsan-Corviam, cuyo volumen de negocio alcanzó en el último ejercicio los 631,13 millones de euros, la sitúan en el primer puesto del ranking de las constructoras no cotizadas. Esta compañía se hizo el pasado agosto con un contrato de 75,52 millones de euros para mejorar las infraestructuras del ferrocarril en la línea que une Sevilla con Cádiz.

La dirección de la compañía Copcisa que emplea a 778 personas y en 2002 facturó un

Corsan-Corviam facturó el pasado ejercicio un total de 631,13 millones de euros

total de 185 millones de euros se ha propuesto entre sus objetivos consolidar su posición de liderazgo en Cataluña y competir en la franja alta de las compañías medianas en toda España. "Para eso es necesario considerar los dos elementos que van a resultar vitales para el fin propuesto: la

competitividad y el compromiso social", explican fuentes de la compañía. Copcisa está especializada en el mercado de obra civil y edificación. "La diversificación del negocio que se inició hace años condujo a abrir, dentro de la construcción, el mercado de los servicios, abarcando desde la conservación de carreteras hasta la recogida de residuos sólidos urbanos y conservación urbana", apuntan en Copcisa. Entre sus proyectos actuales destaca la construcción de la línea 9 del metro de Barcelona, la tercera pista en el aeropuerto de Barcelona, la construcción de la ronda sur en León y varios tramos del AVE o la construcción de la variante de Garray en Soria, entre otros. Copcisa está contruyendo también las oficinas de Endesa en Barcelona; viviendas y una residencia para la tercera edad en Noblejas, Toledo.

Otra de las compañías especializada en obra pública es Constructora Hispánica, ya que este negocio representa



Obras de la estación de Renfe que Copcisa ha realizado en Lleida.

el 84% de su facturación. Actualmente, la constructora que tiene 728 empleados y una facturación de 161,32 millones de euros, prevé un crecimiento del 22,3% para el próximo ejercicio. Su estrategia pasa por el incremento de la presencia en conservación y servicios, en el negocio con-

cesional y en el mercado exterior. Sus proyectos más emblemáticos son la línea de alta velocidad a Asturias, la plataforma del dique oeste en el aeropuerto de Madrid Barajas y varios tramos de autopistas en Salamanca y Teruel y en Nicaragua.

OPINIÓN



ENRIQUE CORRAL ÁLVAREZ
DIRECTOR GENERAL DE LA FUNDACIÓN
LABORAL DE LA CONSTRUCCIÓN

La Fundación Laboral de la Construcción, integrada por patronal y sindicatos del sector, trabaja para que haya menos accidentes laborales. Para ello formó a más de 11.000 trabajadores en 2002 y realizó 9.000 visitas a a pie de obra.

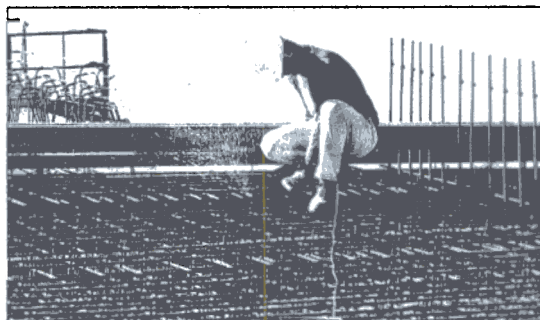
“Contra la siniestralidad se lucha desde la prevención”

En el sector de la construcción el nivel de sensibilización respecto a la seguridad y salud laboral es muy superior al de la mayoría de los sectores, porque no en vano es el blanco preferido de las críticas y eso -junto a que es un sector de riesgo en el que el lugar de trabajo cambia con cada obra- ha hecho que el conjunto del sector se tome la prevención muy en serio. Aunque ello no significa que la situación sea buena, puesto que los datos apuntan todavía unos significativos niveles de incumplimiento y desconocimiento de la normativa.

La construcción en España, que está siendo el motor más destacado de la buena marcha económica del país, ocupa a dos millones de personas. Por ello la prevención es una cuestión

“La formación y la información son fundamentales para concienciar a toda la directiva”

fundamental y por eso la especial sensibilización que apuntaba antes. Ahora bien, además del necesario cumplimiento de la normativa vigente, que ha de ser riguroso, estricto y que debe obligar a todos -empresarios y trabajadores-, lo fundamental es la formación y la información, y en esto hay un consenso entre todos los intervinientes porque sin ellas no se al-



La construcción ocupa a más de dos millones de personas.

canzará una prevención eficaz, y sin ellas todas las demás iniciativas no podrán alcanzar las deseables cotas de eficacia.

El sector, consciente de

este problema, dispone de un instrumento pionero en España, la Fundación Laboral de la Construcción, organismo paritario entre sindicatos y empresarios que

hace hincapié en la colaboración entre todos los agentes implicados, entre cuyas finalidades se encuentra el fomento de las actuaciones tendentes a la mejora de la

salud laboral y la seguridad en el trabajo.

Cursos

La Fundación está dedicando importantes esfuerzos a la formación e información en materia de prevención. En la campaña 2002-2003 ha impartido cursos en esta materia a más de 11.000 trabajadores y ha realizado más de 9.000 visitas a obras -llevadas a cabo de forma paritaria por técnicos formados específicamente para esta función-, cuya finalidad es informar y asesorar en prevención a pie de obra, tanto a empresarios como a trabajadores.

Desde la Fundación Laboral de la Construcción estamos convencidos de que contra la siniestralidad se lucha fundamentalmente desde la prevención, formando e informando, y no simplemente legislando.