

28 de Julio de 2010

**EL PLAN DE AJUSTE DE LA OBRA CIVIL ES UNA ACCIÓN
GRAVEMENTE PERTURBADORA PARA EL CRECIMIENTO
ECONÓMICO Y EL EMPLEO**

El Plan de Ajuste de la Obra Civil anunciado por el Gobierno en el Parlamento y detallado por el Ministro de Fomento el día 22 de este mes en la Comisión de Fomento del Congreso, es considerada por las organizaciones firmantes de este comunicado como una acción gravemente perturbadora para la economía española, que va a tener repercusiones muy negativas sobre el empleo y sobre la cadena de producción asociada a la obra pública.

El recorte de gasto público es absolutamente necesario para reducir el déficit en las proporciones exigidas por la Unión Europea. Sin embargo esta reducción del gasto no debe recaer preferentemente sobre la inversión pública, ya que esta constituye el arma más importante a disposición de los Gobiernos para potenciar el crecimiento por su carácter anticíclico, y su impacto inmediato sobre la actividad económica y el empleo. Es cierto que en la coyuntura actual probablemente no podemos permitirnos acrecentar la inversión, pero no es menos cierto que no mantenerla e incluso recortar las inversiones ya comprometidas en infraestructuras constituye un retroceso claramente evaluable y muy negativo en términos de PIB, empleo, aumento de los subsidios, reducción de las cotizaciones a la Seguridad Social, disminución de la recaudación por IRPF y, en definitiva, de freno a la productividad y competitividad de nuestra economía.

Es necesario conocer que por cada millón de euros invertidos en infraestructuras el retorno fiscal para la Administración Pública es de 570.000 euros y que por cada millón de euros que se recorta en inversión se destruyen 18 puestos de trabajo. Es por estas consideraciones por las que venimos demandando que el necesario esfuerzo de reducción del gasto público para disminuir el déficit se apoye en medidas que disminuyan los gastos no productivos, y no como es el caso en atribuir al recorte de las inversiones comprometidas en infraestructuras más de un 40% del esfuerzo de reducción del gasto total determinado por el Gobierno en el Programa de Estabilidad, con un impacto anunciado ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, que implica la rescisión de contratos equivalentes al 10% de la cartera total pendiente de ejecutar por el Ministerio de Fomento (la cartera total se estima en 21.000 millones de euros) y la reprogramación de anualidades de obras en torno al 40% de dicha cartera total (8.400 millones de euros).

El impacto de esta desinversiones supondrá una destrucción no menor de 115.000 empleos, asociable directamente a la reducción de la actividad.

El ajuste inversor anunciado tiene un impacto sobre los compromisos de gasto del 2010 de 3.435 millones de euros, que se mantendrá en cantidades equivalentes en los años siguientes hasta 2013. Para llevarlo a cabo se recurre, como ya se ha dicho, a resolver contratos y a reprogramar y reajustar anualidades de las obras en curso, cuyo alcance en muchos casos supone una suspensión temporal, parcial o total de las obras que excede las previsiones de la legislación.

El efecto de este ajuste sobre el sector de la construcción es desproporcionado, sobre todo si se considera el que ya viene

soportando por la crisis del subsector de edificación (más de 1.100.000 empleos perdidos) pero con una diferencia respecto a éste y es que la reestructuración inducida en el subsector de obra civil puede y debe gobernarse desde los poderes públicos.

Las medidas de ajuste tomadas van a implicar una reestructuración del sector rápida e intensa dadas sus características estructurales. Se trata de un sector sobredimensionado (5.500 empresas con clasificación para contratar obra pública), con márgenes reducidos y, como consecuencia muchas empresas están escasamente capitalizadas. En este escenario un ajuste de la dimensión del proyectado, junto a la entrada en vigor de la Ley de Morosidad va a suponer la aceleración no ordenada de su reestructuración y, por consiguiente, con efectos imprevisibles sobre la desaparición de empresas o sobre su clasificación para contratar.

No parece lógico, por tanto, en base a estas consideraciones que no se perciba ninguna intención por parte del Gobierno de prever un Plan de Reestructuración para el sector, dada su dependencia de la obra pública como ya se ha hecho para otros sectores de la economía productiva.

Las consecuencias sobre el empleo son de carácter inmediato como ya se ha indicado y sobre las empresas de la cadena de producción (principales, subcontratistas, suministradores, proveedores, etc.) devastadoras. ¿Cuántos compromisos de gasto, cuántos contratos se van a quedar sin cumplir, cuántos acopios, utilidades y producción encargada y hecha se van a quedar sin aplicar? ¿Qué medidas van a arbitrarse para mantener la seguridad de las obras suspendidas y sobre todo para el mantenimiento y conservación de lo ejecutado?

Es necesario que el Gobierno y en especial el Ministerio de Economía y Hacienda reconsidere en la elaboración del presupuesto de 2011 y de los techos presupuestarios de los siguientes, alternativas a esta drástica reducción de la inversión pública en el Ministerio de Fomento. Compartimos con el Ministro sus reflexiones sobre el presente y futuro de la inversión en infraestructuras, su rentabilidad social y económica, su impacto sobre el interés general y su financiación y sabe que tiene todo nuestro apoyo en su análisis y planteamientos, pero es necesario que por el Gobierno, y precisamente porque nos jugamos el crecimiento, se impulse la búsqueda de alternativas en otros yacimientos de gasto no productivo y se consideren estrategias de ingresos complementarios a través de decisiones de carácter patrimonial y de autofinanciación de los servicios públicos. En este sentido, debería también analizarse el establecimiento de tasas o peajes que estuvieran vinculados con la prestación del servicio como alternativa a la actual situación.

Asimismo es prioritario y más necesario que nunca el recurso a la colaboración público-privada, lo que exige una pronta puesta a punto de la licitación del Programa Extraordinario de Infraestructuras, que el Presidente del Gobierno prometió el pasado 7 de abril ante las organizaciones representativas del sector y una amplia representación de sus empresas. Está en juego la capacidad, la ingeniería, la competitividad, la formación del capital humano asociado y la innovación de todo un tejido productivo, sólido y reconocido y junto a esta prioridad, es necesario también resolver los problemas pendientes relacionados con las autopistas de peaje y la elaboración de proyectos que cumplan las condiciones exigibles internacionalmente para que puedan ser financiados por el sector privado.

Para finalizar es necesario insistir en que los procesos de consolidación fiscal llevados a cabo con éxito se han basado en la reducción del gasto público no productivo y no en reducciones de la inversión en infraestructuras. Y también que los efectos sobre las cuentas públicas de la reducción del gasto en infraestructuras anunciado se sobrevaloran extraordinariamente. La inversión en infraestructuras produce, ya en el corto plazo, un retorno fiscal del 57% y en el largo plazo, al considerar los efectos inducidos, se aproxima al 80%. Como consecuencia de esta sobrevaloración, el recorte de la inversión no permitirá alcanzar el objetivo perseguido.

Por último y por las características del sector, el ajuste en el gasto implicará unos efectos magnificados sobre las empresas constructoras porque no se producirá una ordenada reestructuración del sector sino todo lo contrario: será muy intensa y rápida, lo que provocará la desaparición de un inestimable número de empresas, con graves consecuencias para la actividad, para el empleo y, por supuesto, para los ingresos públicos.

A la vista de todo lo anterior y como conclusión, las asociaciones y organizaciones firmantes manifiestan:

1º.- Su más profunda oposición a que en el marco del Plan de Ajuste se haya recortado el “gasto o inversión productiva” pues al recortar el gasto productivo se está reduciendo la tasa de crecimiento del PIB, se acrecienta el paro y el subsidio de desempleo, se reducen las cotizaciones a la seguridad social y, en definitiva, se va contra el crecimiento, la mejora de la competitividad. La política fiscal y especialmente la inversión en infraestructuras, se configuran como el único instrumento estabilizador en la UEM. Por ello, ha sido muy

negativo que no se haya podido aumentar la inversión en infraestructuras (a excepción del Plan de Inversión Local) con el objetivo de estabilizar la economía. Pero peor aún resulta hacer lo contrario, reducir muy significativamente la inversión pública cuando se acaba de iniciar la fase de recuperación durante el primer trimestre de 2010. Ello tendrá consecuencias muy negativas sobre la actividad económica y el empleo.

2º.- Nuestra preocupación porque si, como se anuncia, Fomento no pagará –certificará obra- en lo que queda del año 2010, las empresas constructoras que tienen hoy contratos vivos con Fomento, entrarán en una situación de falta de ingresos que unida a las obligaciones dimanantes de la nueva Ley de Morosidad, las llevará inevitablemente a situaciones concursales que pueden acabar en quiebras provocadas no por los mercados sino por la propia actuación de la política gubernamental. Dilatar el cobro para éstas y acelerar los pagos que deben ejecutar sólo puede llevarlas al concurso de acreedores.

3º.- El Ministerio de Economía y Hacienda debe ser consciente de que estas decisiones entrañan pagos por liquidación de toda la obra ejecutada, de los acopios y utilidades que puedan estar en stock o contratadas, de las obligaciones adquiridas con proveedores y subcontratistas y por supuesto, del lucro cesante, con independencia de los pagos derivados por la necesidad de mantener la seguridad en la obra, y/o el mantenimiento y conservación de lo ejecutado.

4º.- Las consecuencias sobre el empleo serán devastadoras provocando, como lo están haciendo ya, numerosos EREs que agravarán la tasa de paro, y una reestructuración obligada del sector, provocada por el propio gobierno y sin que existan ayudas de ninguna especie para paliar sus efectos. las características del sector implicarán unos efectos

magnificados sobre las empresas constructoras del ajuste en el gasto. Ello es consecuencia de que no se producirá una ordenada reestructuración del sector sino todo lo contrario: deberá ser muy intensa y rápida, lo que provocará la desaparición de un inestimable número de empresas, con graves consecuencias para la actividad, el empleo y, por supuesto, los ingresos públicos. Por ello pedimos que el gobierno instrumente un plan de reestructuración del sector con ayudas fiscales y crediticias vía ICO, como se ha hecho en otras ocasiones para sectores como banca, cajas, automóvil, siderurgia, naval, pesquero, etc.

5º.- Pedimos, finalmente, que se planteen medidas, en la elaboración de los Presupuestos Generales del Estado para 2011 (que se va a programar en estos meses de agosto y septiembre) que permitan corregir esta situación y a tal efecto, tales como:

a) Que se busque en otros yacimientos de gasto corriente el importe que compense la cifra de reducción prevista para 2011, reformulando medidas que no pasen por el recorte de la inversión sino del gasto no productivo y asegurando que el recorte no va a verse ampliado en los presupuestos de 2011 sobre las cifras ya conocidas, ni sucesivos y

b). Que se analice el establecimiento de tasas o peajes vinculados con la prestación del servicio como alternativa a la actual situación. Una prioridad debería ser la puesta en marcha del PEI anunciado en abril, lo que exige la resolución de los problemas pendientes con las autopistas de peaje y la elaboración de proyectos que cumplan las condiciones exigibles internacionalmente para que puedan ser financiados por el sector privado.



c) Que se incrementen los ingresos fiscales por otras vías como la fiscalidad sobre los carburantes, tabaco, euroviñeta de tráfico, copago sanitario, etc.

d) Que se programen y ejecuten privatizaciones de organismos que prestan servicios públicos como AENA u otros, incluso en el marco autonómico (televisiones, empresas públicas, etc.)

Juan Lazcano Acedo
Presidente CNC

David Taguas Coejo
Presidente SEOPAN

Jaime Lamo de Espinosa
Presidente ANCI

Javier Saenz Cosculluela
Presidente AERCO

Rafael Fernández Sánchez
Presidente CEPSCO