

La caída de la inversión en 2009 puede ser la antesala de 2010



La Junta de Andalucía recortó un 19% su inversión en obra pública en 2009

En noviembre de 2009 la anterior consejera de Obras Públicas y Transportes ya adelantó que 2010 sería un año duro para la obra pública. La colaboración público privada (CPP) era presentada como la alternativa a la contratación tradicional que aseguraría la carga de trabajo en el sector.

De los resultados de la CPP aún no tenemos experiencias en desarrollo de las que extraer valoraciones. Lo que sí podemos constatar ya es que 2010 sí está siendo un año duro por la escasa licitación. A falta de los datos de inversión real durante este año que vamos cerrando, lo que sin duda podemos afirmar es que

2009 ha sido la antesala de la caída de la inversión en infraestructuras en Andalucía.

Según el informe de adjudicación 2009 de Ceacop la Junta de Andalucía adjudicó en 2009 1.598,6 millones de euros para obra pública, un recorte del 19% frente a la inversión de 2008.

Con estas cifras en la mano, 2009 va a ser recordado como un año donde no se ha dejado ver la apuesta de la Junta por fortalecer a las empresas andaluzas dedicadas a la obra pública, con unos presupuestos muy bajos, incapaces de sacar a las organizaciones de la crisis en que se ven encalladas.

sigue en página 2 >>>

sumario

02
/
03

En portada: La caída de la inversión en 2009 puede ser la antesala de 2010

04

**Entrevista:
Jesús Cabanillas
Magro, Director
Financiero de
GIASA**

06

**Empresa:
Movimientos de
Tierras Hermanos
García Motril**

En Portada

De las cinco consejerías más inversoras en nuestra comunidad, la de Salud es la que no sigue esta tendencia de apoyo al tejido empresarial andaluz, al igual que la consejería de la Presidencia. Ambas consejerías, aunque dedicaron presupuestos a infraestructuras en Andalucía, han adjudicado estas actuaciones a empresas que no tributan en Andalucía, alejando, de esta forma, la oportunidad de crear empleo y generar negocio a empresas de nuestra comunidad.

La consejería de Obras Públicas y Transportes retrocede a los niveles de inversión de 2005

La consejería de Obras Públicas y Transportes invirtió en infraestructuras en 2009 un 37% menos que en 2008, reduciendo dramáticamente su esfuerzo inversor, cuando más necesario era un impulso económico que reactivara la obra pública, la generación de empleo y, por extensión, la economía andaluza.

Con esta inversión, la consejería dió pasos atrás, volviendo a los niveles de adjudicación de 2005.

Dentro de esta consejería, el ente más inversor ha sido Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, que durante el año 2009 siguió apostando por las infraestructuras ferroviarias, y así vertebrar las vías de comunicación de la comunidad andaluza. Aunque la apuesta de este año ha sido menor que la de 2008, año en el que Ferrocarriles de la Junta de Andalucía gastó 367.653.160 de euros en obra pública.



Al igual que Ferrocarriles, GIASA también rebajó su inversión en obra civil respecto a 2008. De los 491.512.394 euros que en 2008 destinó a obra pública, en 2009 frenó la inversión a 254.653.034 de euros, prácticamente,

un 50% menos.

Las consecuencias de los recortes de 2009 las vemos hoy en el descenso de actividad de las empresas que ha obligado a las constructoras y consultoras a tomar medidas drásticas (como los

Seguro de Accidentes de Convenio para el Sector de la Construcción y Obra Pública
con una gran compañía aseguradora de prestigio
y reconocida solvencia, a un precio excepcional!



Precio por trabajador en función de la provincia donde esté radicada la empresa :

Almería	23 €	Cádiz	23 €
Córdoba	23 €	Granada	22 €
Huelva	24 €	Jaén	23 €
Málaga	22 €	Sevilla	23 €

Es el momento de renovar su póliza!

Atención al cliente: Antonio Llobet, Tfno: 952 00 67 20
Alameda de Colón, 34 · 3º 2ª · 29001 · Málaga

BLB & ASOCIADOS S.L.
CORREDURÍA DE SEGUROS

EREs de personal), para asegurar la supervivencia de parte de la plantilla y el negocio.

Los planes de fomento del empleo como el Plan E y Plan Proteja, aunque salvaron en parte las cifras de adjudicaciones, no sirvieron para asegurar un empleo de calidad. Estos presupuestos se desaprovecharon para que los Ayuntamientos aprobaran obras poco necesarias y rehacer lo que ya estaba construido, en lugar de dirigir la inversión a actuaciones más relevantes en este momento, como pagar las deudas históricas contraídas por los Ayuntamientos con las empresas constructoras.

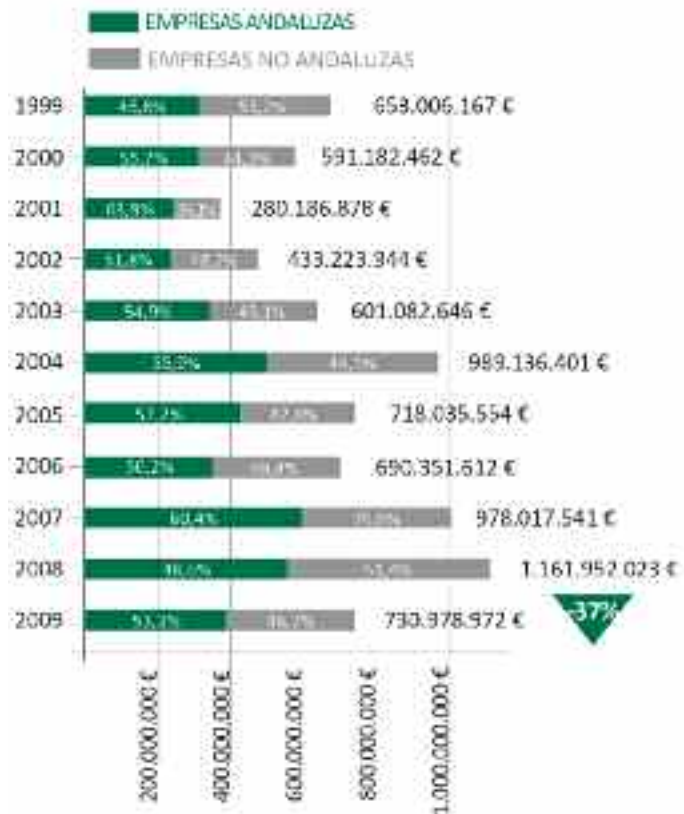
A pesar de su profesionalización, a las empresas andaluzas les cuesta "hacerse hueco" en las adjudicaciones de obras públicas

En el histórico de adjudicaciones observamos cómo a las empresas andaluzas les cuesta "hacerse hueco" en el reparto de infraestructuras a ejecutar, ya que a pesar de su capacidad y profesionalización, las constructoras y consultoras andaluzas no reciben el apoyo necesario por parte de la Administración.

En cifras generales, de los 4.566,5 millones de euros invertidos en obra pública en Andalucía, un 55% fue a parar a manos de empresas con domicilio fiscal fuera de Andalucía. Las grandes constructoras reciben la mayor parte de las obras públicas ejecutadas en 2009, en detrimento de las pequeñas y medianas empresas constructoras y consultoras que tributan en nuestra comunidad autónoma. Desde Ceacop reclamamos a las administraciones que faciliten la participación de pequeñas y medianas empresas andaluzas en los contratos de obra pública, así como a través de fórmulas de colaboración que no penalicen a aquellas empresas que sean de menor tamaño.

A lo largo de los años las constructoras y consultoras ligadas a la obra pública han demostrado que, aunque no alcancen la estructura y volúmenes de facturación de las grandes constructoras, cuentan con una organización eficiente, sustentada sobre una plantilla profesional preparada. Y esto, unido al carácter emprendedor de la empresa andaluza, les permite hacer frente a cualquier tipo de obra con la misma eficacia.

EVOLUCIÓN ADJUDICACIONES CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES



RESUMEN ADJUDICACIONES CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2009

	Empresas Andaluzas	Empresas no Andaluzas	TOTALES
Ferrocarriles de la Junta de Andalucía	133,2 41,2%	190,4 58,8%	323,7 44,3%
GIASA	170,6 67,0%	83,9 33,0%	254,6 34,8%
D. Provinciales de la Consejería de OOPR y Ties.	56,8 83,9%	12,7 16,1%	79,6 10,9%
APPA	11,1 35,6%	20,2 64,4%	31,3 4,3%
EPSA	2,1 7,3%	27,2 92,7%	29,3 4,0%
Direcciones Generales	5,2 44,0%	6,7 56,0%	11,9 1,6%
Otros		0,2 100,0%	0,2 0,04%
TOTALES	389,3 53,3%	341,6 46,7%	730,9

Cifras expresadas en millones de euros

Jesús Cabanillas Magro: "La implicación de las constructoras e ingenierías a través de sus asociaciones y de las entidades financieras debe ser el factor clave para el adecuado desarrollo de estos proyectos de colaboración público-privada"

Como Director Financiero de GIASA, Jesús Cabanillas Magro se encuentra al frente de uno de los puestos estratégicos de las empresas públicas de la Junta más inversoras en construcción. Es testigo de excepción de los nuevos modelos de contratación y financiación que se están imponiendo en la obra pública, marcados por la coyuntura económica del momento. Sobre las previsiones de inversión en infraestructuras mediante la CPP, de la viabilidad de los proyectos, así como del papel que jugarán entidades financieras y empresas, nos habla en esta entrevista.



Jesús Cabanillas Magro

Director Financiero de la Gestión de Infraestructuras de Andalucía, S.A. (GIASA).
Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Junta de Andalucía.

- En junio de 2010, la Junta de Andalucía presentó su plan de inversiones en infraestructura en nuestra comunidad mediante la colaboración público-privada (CPP) para 2010-2011, con un montante de 2.676 millones de euros. ¿Podría indicarnos en qué fase de desarrollo se encuentra este plan? ¿Qué cifras de empleo estiman que generará?

Actualmente nos encontramos en la fase de lanzamiento de licitaciones de los proyectos previstos en el plan. Concretamente ya está en licitación el proyecto de Autovía Iznalloz-Darro y de aquí a finales de año está prevista la licitación de dos nuevos proyectos de elevada inversión y seis proyectos de menor inversión.

Como conocen, el plan de inversión mediante CPP se articula en dos bloques diferenciados y en función del volumen de inversión a acometer, con la finalidad de facilitar el acceso a empresas de distinta tipología de actividad y de tamaño diverso.

El proceso de diseño y estructuración de

los proyectos que se integran en el plan de inversiones ha sido laborioso y complejo por la propia complejidad del entorno macroeconómico y de los mercados financieros en que nos encontramos. No obstante creo que es importante enfatizar la muy valiosa colaboración que nos han prestado los distintos agentes que necesariamente van a ser protagonistas en el desarrollo del plan. Me refiero a las asociaciones de empresas constructoras y consultoras y a las entidades financieras con los que se han mantenido múltiples reuniones de trabajo a efectos de definir y establecer los criterios que se incorporarán en los pliegos de licitación y que deben garantizar la viabilidad de los distintos proyectos.

Respecto a la cifra de empleo que se generará con el desarrollo de estos proyectos, las últimas estimaciones realizadas se sitúan en torno a 37.100 nuevos empleos entre directos e indirectos.

- De los presupuestos que barajan para 2011, ¿qué porcentaje de la inversión se reservará para CPP y cuál para contratación tradicional?

Una de las características de los modelos de colaboración público privada es que permite diferir el impacto de las inversiones que se ejecutan bajo esta modalidad en el presupuesto. De esta forma el efecto en los presupuestos se materializa a partir de la entrada en servicio de la infraestructura.

En los casos que nos ocupan el periodo de construcción tiene una duración de entre 36 y 48 meses, por tanto en torno a 2014-2015 empezarán a contemplarse en los presupuestos las partidas correspondientes a estos proyectos.

- Nos encontramos ante una fórmula de contratación nueva para muchas empresas de nuestra comunidad. Ahora, la empresas adoptarán un rol nuevo, el que concesionarias de la infraestructuras. Desde Giasa, ¿qué valoración hace del nivel de tecnificación y profesionalidad de las constructoras y consultoras de obra pública andaluzas para afrontar este nuevo escenario de trabajo? ¿Creen que las constructoras y empresas de ingeniería de obra pública son receptivas para esta colabo-

ración? ¿Cuáles son las principales trabas que se podrán encontrar y sus soluciones?

Personalmente no me cabe la menor duda de que las empresas andaluzas están perfectamente cualificadas técnica y profesionalmente para acometer con total solvencia este tipo de proyectos. No creo que las empresas andaluzas tengan nada que envidiar en estos aspectos a otras empresas de otros ámbitos geográficos o de mayor tamaño.

Creo que este tipo de iniciativas novedosas nos generan a todos una cierta inquietud, derivada precisamente de la novedad que supone su implantación en el ámbito de la obra pública en Andalucía, pero también creo que el proceso de diseño de la estructura se ha realizado de una forma ordenada y con una importante implicación de las empresas constructoras y de ingeniería a través de sus asociaciones y de las entidades financieras y ello debe ser el factor clave para el adecuado desarrollo de estos proyectos.

Es cierto que el entorno macroeconómico actual y la falta de liquidez en los mercados financieros son inconvenientes con los que nos encontramos, pero es el ámbito en el que nos toca trabajar actualmente, por tanto debemos asumir que esto es así y trabajar estrechamente para tratar de minimizar en lo posible su impacto.

- Volviendo la vista hacia las administraciones públicas, ¿cómo se han definido las actuaciones de obras públicas para asegurar su viabilidad financiera dentro de la CPP?.

Se ha optado por un modelo basado en pagos por disponibilidad, en lugar del tradicional peaje en sombra.

De esta forma creemos que solventamos el problema del riesgo de demanda que se ha puesto de manifiesto en diversos proyectos en los últimos años.

Pensamos que la opción de pagos por disponibilidad facilita la financiabilidad de los proyectos en la medida que permite mayores porcentajes de apalancamiento y mayores plazos de la deuda.

Las TIR,es de capital contempladas en los estudios de viabilidad son significati-

vamente mayores que las de los proyectos similares de los últimos años.

Los plazos concesionales, entre 25 y 30 años, son lo suficientemente amplios para garantizar el retorno de las inversiones y el repago de la deuda.

En general pensamos que la estructura financiera definida es adecuada para acometer las inversiones previstas y así nos lo han confirmado las entidades financieras interesadas en participar.

- Ante esta situación, ¿cuál es la postura que las entidades financieras han trasladado a la Administración?.

Se han mantenido múltiples reuniones de trabajo con las principales entidades financieras españolas y andaluzas, dónde éstas han manifestado claramente su interés por participar como financiadores de estos proyectos.

Así mismo en el proceso de elaboración de los pliegos de licitación se han tomado en consideración las sugerencias que las entidades financieras han aportado y que contribuyen a la financiabilidad de los proyectos.

Por otra parte nos han manifestado su conformidad con la estructura financiera propuesta que se recoge en los estudios de viabilidad y en los pliegos de licitación de los distintos proyectos.

En definitiva creemos que su disposición a facilitar la financiación de estos proyectos es muy favorable.

- El cambio hacia la nueva fórmula de contratación vía CPP, ¿llevará aparejado un cambio de la estructura organizativa de las empresas del sector?.

Sin duda las empresas andaluzas cuentan con la cualificación necesaria para acometer este tipo de proyectos.

Quizá desde un punto de vista organizativo la tendencia puede ser la creación o desarrollo de áreas o divisiones de concesiones dentro del organigrama de las mismas.

En los próximos años en el ámbito autonómico y nacional, ésta posiblemente será una línea de negocios que experimentará un importante desarrollo y hay que prepararse para ello.

Su Perfil



Jesús Cabanillas Magro es Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Sevilla, licenciatura cursada entre 1984 y 1989. Ha complementado su formación académica a través de diferentes másters y cursos específicos.

Su experiencia profesional se inicia en 1990 en la firma PriceWaterhouseCoopers, donde ejerce como gerente de la división de auditoría en la oficina de Sevilla a lo largo de 8 años.

En 1998 se incorpora al sector público como Director Financiero en la Empresa Pública Gestión de Infraestructuras de Andalucía, S.A. (GIASA), donde desarrolla su trayectoria profesional desde entonces.

Con posterioridad a la creación de Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, en el año 2003 ocupa también el puesto de Director Financiero en esta empresa pública.

Grupo Hermanos García Motril. Avanzando con los tiempos

En 1963, cuatro hermanos, fundan con poco más que varios tractores agrícolas pero con espíritu emprendedor, la empresa "Movimientos de Tierras Hermanos García Motril". Hoy, casi 50 años después, es una gran organización en la que conviven dos generaciones, presente en prácticamente todas las provincias andaluzas y con unos 300 empleados entre personal directo e indirecto.

Hermanos García Motril es una muestra de empresa familiar emprendedora, que inició su andadura como pequeña empresa y que a lo largo de sus 50 años de vida ha sido capaz de reinventar su negocio para adaptarse a los cambios en el mercado empresarial, pasando de la agricultura a las carreteras, y apostando, siempre por la calidad y el fortalecimiento de su equipo humano.

Los comienzos de la firma granadina arrancan en 1963 en el sector agrícola, cuando éste comenzaba a modernizarse y se daba el paso al cultivo de los subtropicales. En este escenario, la empresa comienza a trabajar en el abancalamiento de fincas e invernaderos. Pronto, este duro trabajo comienza a dar sus frutos y la empresa emprende un nuevo reto: la construcción. Un sector por aquel entonces en auge, gracias al boom inmobiliario, el estancamiento del sector agrícola y el florecimiento de las carreteras.

Precisamente, en este último campo es donde Hermanos García Motril comienza a emprender sus proyectos más significativos con la adecuación de las carreteras granadinas de Torvizcón-La Contraviesa y Los Carlos-Lújar. En este estado de cosas,



De izquierda a derecha **Antonio García Jiménez, Miguel García Jiménez, José García Jiménez y Salvador García Jiménez**, socios y fundadores

en plena década de los 70 comienza a hacer sus actuaciones en el mundo de las obras hidráulicas con la construcción de una pantaneta en Juviles.

Con esta proyección, Hermanos García Motril ha llegado hasta hoy con una presencia en las 8 provincias andaluzas y fuera de la comunidad. Actualmente, el negocio se centra en la obra civil, la edificación y las concesiones.

Ahora el reto de futuro para la constructora pasa por la apuesta firme en tres pilares:

- La I+D+I, con varios proyectos en marcha de Innovación
- La incursión en nuevos sectores emergentes, en estudio de proyectos
- La expansión e internacionalización, un objetivo a medio plazo.



Ramas de actividad



El buen hacer y la profesionalidad de la empresa de carácter familiar, ha hecho expandirse por toda Andalucía y también abrir su campo de trabajo a otras zonas de la geografía española como Valencia, Madrid, Castilla La Mancha o Extremadura, entre otras.

Aunque la sede de la empresa se localiza en Motril, cuenta con una red de oficinas en varias zonas de la provincia de Granada, Almería y Cádiz.

Los clientes más significativos que les han hecho ser un refe-

rente de la construcción son el Ministerio de Fomento, Giasa, Egmasa, Agencia Andaluza del Agua, Cetursa Sierra Nevada, Diputación de Granada y gran parte de los Ayuntamientos granadinos.

El equipo humano es uno de sus principales valores, por ello la empresa centra sus esfuerzos en atraer, desarrollar y retener a los empleados más valiosos y así poder favorecer sus competencias clave.

Su plantilla está formada por Ingenieros de Caminos, Ingenieros

Técnicos de Obras Públicas, Arquitectos, Arquitectos Técnicos, Ingenieros Químicos, Ingenieros Industriales, Licenciados en Administración de Empresas y personal especializado a pie de obra.

El crecimiento experimentado por la empresa desde sus inicios ha ido acompañado de un aumento del equipo humano. En el año 2010, la plantilla alcanza los 160 empleos directos. A este número hay que sumar más de un centenar de colaboradores fijos.

OBRAS REPRESENTATIVAS

En **obra civil**, las actuaciones más destacadas que se han acometido y se están ejecutando durante 2010 son:

Ministerio de Fomento

- Reafirmado de taludes y reparación de calzada en la N-340
- Construcción de glorieta en la N-340
- Apertura de camino de acceso y reconstrucción de talud con base de escollera y protección en la N-340
- Obras de reparación de daños sufridos en la N-340 en la provincia de Granada
- Deslizamiento en la N-432

Agencia Andaluza del Agua

- Remodelación de la zona de salida del túnel del aliviadero y construcción del helipuerto en la presa de los Bermejales, Arenas del Rey (Granada).

Ayuntamiento de Víznar

- Construcción Aparcamiento Público

En **edificación**, destacan:

VISOGSA - Diputación de Granada

- Construcción de 10 VPO en Rubite (Granada)

Ayuntamiento de Motril

- Construcción Centro infantil
- Reforma centro residencial mayores San Luis

Ayuntamiento de Almuñécar

- Construcción de escuela de música y danza

En el **ámbito concesional**, la empresa realiza la gestión y explotación de aparcamientos públicos con una capacidad de más de 1.000 vehículos. Estos se sitúan en Almuñécar y Motril, este último a través de una sociedad participada.

Otras líneas de negocio, son el sector medioambiental, con la puesta en marcha de una planta de reciclaje de áridos y la agricultura, con la producción y comercialización de productos tropicales.

Hermanos García Motril forma parte, junto con otras empresas granadinas, del accionariado del Grupo Ucop.



Arrimando el ascua a mi sardina

El pasado 7 de julio de 2010 entró en vigor la Ley 15/2010, de modificación de la Ley 3/2004 de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales. Su motivación la encontramos en el Preámbulo del citado texto legal: la existencia de una crisis económica que ha generado el efecto pernicioso de aumentar los impagos, retrasos y prórrogas en la liquidación de facturas, etc.

Siempre se ha sostenido que la realidad supera, en lo que a impagos se refiere, la ficción, y que se legisla a remolque de situaciones ya existentes, no previsoras de lo que puede ocurrir a futuro. En el presente caso, podemos afirmar sin temor a equivocarnos que ello es así.

Nos centramos en el marco legal al que se van a enfrentar los adjudicatarios de obras y servicios, contratados por la Administración y por el resto de poderes adjudicadores. De entrada, la ley es terminante: las modificaciones introducidas solo afectan a los contratos celebrados con posterioridad a su entrada en vigor. ¿Son muchos estos contratos desde el pasado mes de julio de 2010? ¿Van a ser muchos el próximo año? Si nos remitimos a lo indicado en el RDL de 20 de mayo, por el que se adoptan medidas extraordinarias para la reducción del déficit público (y ello con independencia de la posibilidad de endeudamiento de las Administraciones Locales, que habrá que comprobar cuál es su virtualidad real). Y aún más, es notoria, a pesar de las restricciones legales existentes, la celeridad de obras previas a unas elecciones municipales, ¿con qué financiación se van a abonar?

Podríamos secundar la opinión de que se han creado frente a la Administración dos tipos de deudas, la privilegiada de esta ley, y la deuda anterior no privilegiada. Hemos de preguntarnos si la ley constata una realidad anterior, la crisis económica y los impagos generalizados (sobre todo de las Administraciones locales asfixiada tras la explosión de la burbuja inmobiliaria) ¿Cómo se abonan las obras ejecutadas, certificadas y hasta recepcionadas oficialmente anteriores a la entrada en vigor de la Ley?

Muchos contratistas siempre se han mostrado abiertamente contrarios a iniciar acciones judiciales contra las Administraciones, no solo para exigir el abono de las certificaciones ordinarias, aprobadas y asenta-

das en la contabilidad pública, sino también para reclamar los intereses legalmente establecidos, aduciendo que si litigan no consiguen nuevas adjudicaciones. Pero una vez que se presume que no habrá presupuesto ordinario para nuevas adjudicaciones, ¿qué resta?

Desde luego, en mi opinión, al menos intentar cobrar lo que se adeuda a los contratistas, si no voluntariamente, iniciando las acciones legales tendentes a ello.

Es preciso hacer una reflexión, cuando no una llamada de atención, sobre una circunstancia reflejada en nueva ley: se exige un registro de las facturas en las Administraciones locales, así como la exigencia a los Tesoreros e Interventores de emitir un informe sobre el cumplimiento de los plazos previstos para el pago.

Lo anterior no es más que la constatación de un hecho: muchos contratistas consideran tener derecho a percibir lo que han invertido realmente en la obra, más allá de lo que indicaba el proyecto adjudicado, sin tener aprobados los modificados y/o reformados de las obras o servicios adjudicados. Es del todo increíble cuando los servicios jurídicos de la Administración alegan que no existe documentación que sustente la pretensión del contratista y no logramos que la persona que indicó que se ejecutara esa nueva unidad no contemplada, lo ratifique a presencia judicial, produciéndose la más de la veces un auténtico enriquecimiento injusto para la Administración, paralelo a un empobrecimiento, cuando no ruina del contratista. Es oportuno invitar a todos los contratistas a que soliciten al Interventor y/o Tesoreros de las Administraciones la situación contable que refleja el contratista con la Administración de que se trate. Las sorpresas son en la mayoría de los casos mayúsculas

En definitiva, los primeros en obtener sentencias, tras un dilatado y tortuoso proceso administrativo y judicial, serán los primeros en tener oportunidad de ver satisfechos sus legítimos derechos de crédito, atendiendo que solo entonces, y de conformidad con la legislación en vigor, podrán cobrar, una vez satisfechos los salarios y nóminas de los empleados públicos.

M.J. Fuentes Ruiz
**Abogado. Especialista en Contencioso
Administrativos**