

# Cuatro años de Ingeniería Civil

## Four years of Civil Engineering

**Manuel L. Marín Antón.** Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos  
Presidente del Consejo de Obras Públicas. Ministerio de Fomento. mmartinanton@fomento.es

**Resumen:** Este artículo recoge la Conferencia del mismo título impartida por el autor en Sevilla, el 26 de noviembre de 2007, en el marco del V Congreso Nacional de Ingeniería Civil. En ella se recogen las cifras y hechos más relevantes de las actuaciones en Ingeniería Civil durante el periodo 2003-2006 (periodo intercongresos). Ello no excluye la inclusión de algunas referencias y valoraciones acerca de la situación actual, atendiendo a su especial importancia. Las obras públicas (edificación, carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos, hidráulicas, costeras, etc.) y los servicios del transporte (por carretera, ferroviario, marítimo, aéreo, por tubería...) y sus realizaciones en dicho cuatrienio son analizados y expuestos de manera concisa, poniéndose de relieve su importancia para la economía española (en términos de PIB, FBCF, VAB, empleo, competitividad, etc.). No faltan algunas pinceladas sobre el esfuerzo sectorial en I+D+i, la actuación normativa y la contribución de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos a esta inmensa tarea en beneficio del interés general.

**Palabras Clave:** Ingeniería civil; Obras públicas; Servicios de transporte; Economía

**Abstract:** The article makes reference to the conference of the same name given by the author in Seville on 26 November 2007 during the V National Congress of Civil Engineering. In this conference the author outlined the most relevant facts and figures concerning civil engineering operations over the 2003-2006 period (inter-congress period). The conference similarly made reference and appraisal to the current situation in view of its particular importance. The public works (buildings, roads, railways, ports, airports, water works, coastal works, etc.) and transport services (road, rail, sea, air and underground...) performed over these four years have been analysed and detailed in a concise manner and due indication has been made of their importance for the Spanish economy (in terms of GDP, CFCE, GAV, employment, competitiveness, etc.) Mention is also made of the effort made by the sector in terms of R+D+i, regulations and standards and the contribution of civil engineers to this immense task in benefit of the general interest.

**Keywords:** Civil engineering; Public works; Transport services; Economy

La intención de mi conferencia es dar una visión resumida de lo que ha sido y ha hecho la Ingeniería Civil española en los últimos cuatro años, es decir durante el periodo 2003-2006.

Ello no será obstáculo para que me otorgue ciertas licencias y que, para no perder actualidad, haga algunas referencias a situaciones o datos de este mismo año 2007 atendiendo a su importancia.

Hacer un resumen de cuatro años de Ingeniería Civil en los treinta minutos que me ha concedido la organización es tarea complicada y, sobre todo, dará lugar a que, en aras de la síntesis, queden sin citarse aspectos no menos importantes a los que si quedarán recogidos. Pido excusas por ello de antemano y, también, comprensión.

Y empiezo. Y lo hago dando las gracias a Francisco Sacristán, Jesús Solaguren-Beascoa y Francisco Flores, compañeros del Consejo de Obras Públicas que me han prestado inestimable ayuda para la preparación de los temas base de mi intervención y que me han sugerido más de un comentario.

Durante los últimos cuatro años, la Ingeniería Civil ha liderado dos de los sectores de actividad más dinámicos de la economía española: la construcción y los transportes, siendo artífice de gran parte de nuestro crecimiento económico.

Ello es debido tanto a los propios desarrollos de los sectores de la construcción y del transporte como a la incidencia que ambos tienen sobre las demás actividades económicas.

En relación con la construcción, dos aspectos deben destacarse al hacer estas consideraciones.

El primero se refiere a la fase de ejecución de su proceso productivo. Inmediatamente se pone de manifiesto el crecimiento continuado del valor de la producción del sector de la construcción durante los últimos años, que, en estos momentos, se aproxima a los 300.000 millones de euros. Pero, junto a esto, se acusa una característica del mismo, también permanente, cual es su alto contenido en consumos intermedios. Del orden del 66-68% del valor de la producción.

Por ejemplo, en 2005, se alcanzó un Valor de la Producción de la Construcción de 267.948 millones de euros con unos Consumos Intermedios de 182.985 euros.

¿Qué quiere decir esto? Pues ni más ni menos que el que la actividad constructora precisa, para ser llevada a cabo, de un elevado nivel de inputs (los consumos intermedios) que han de ser aportados por diversos subsectores productivos. Estos subsectores, estos proveedores de bienes y servicios, ven dinamizada su demanda de producción enormemente por el tirón del proceso de la construcción, generándose, así, actividad y empleo.

El otro aspecto a considerar es, si cabe, mucho más trascendente aún. En efecto, la actividad de la construcción da lugar a un incremento o una mejora del patrimonio de la edificación y las infraestructuras del transporte y del agua. Y este patrimonio, constituido por edificios, carreteras, líneas férreas, puertos, aeropuertos, redes de tuberías, obras hidráulicas, plantas desaladoras, etc. es el que permite el desarrollo del resto de las actividades económicas y que éstas sean más eficientes y más competitivas.

En el año 2000, la participación del Valor Añadido Bruto de la construcción en el PIB era del 7,5%. En el año 2006 es del 10,9%. Se trata, sin duda, de un crecimiento espectacular.

En términos absolutos, las Comunidades Autónomas que más aportan a estos valores y estos crecimientos son Andalucía, Cataluña y Madrid, lo que es reflejo, de alguna manera, bien de su dimensión territorial o de su alta población.

La Ingeniería Civil, se ha dicho en multitud de ocasiones, tiene merecida fama como motor de la economía y de la generación de empleo.

La población ocupada en el sector de la construcción ha ido creciendo constantemente a lo largo de estos años y, hoy en día, supera los dos millones y me-

dio de personas y representa cerca del 13% de la ocupación a nivel nacional.

Por el contrario, la población en paro del sector, ha ido decreciendo situándose en cifras en torno a las 160.000 personas, lo que representa algo menos del 9% del paro total nacional.

La conocida y clásica atomización del sector empresarial se mantiene como una constante y característica de esta actividad, que cuenta con más de 400.000 empresas dedicadas a la preparación de las obras, la construcción, las instalaciones, el acabado y el alquiler de equipos, todo ello de acuerdo con la Clasificación Nacional de Actividades Económicas vigente desde 1993.

La Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas se presentan como los principales agentes demandantes del sector, a un nivel muy parejo, ya que, en ambos casos, las obras sacadas a licitación rondan importes cercanos a los 16.000 millones de euros, siendo el total de 44.000 millones de euros. El denominado Grupo Fomento (Ministerio y sus Entidades Públicas) es el subagente principal del sector, con licitaciones superiores a los 11.000 millones de euros.

Por tipología, la licitación oficial en infraestructuras del conjunto de las Administraciones Públicas (estatal, autonómica y local) más que duplica a la de edificación, y son las carreteras y vías urbanas las que alcanzan cifras más altas. Además, ferrocarriles y carreteras constituyen un ejemplo de licitación consolidada, ya que mantienen a lo largo del tiempo, cifras muy altas y continuamente crecientes. Ello no ocurre con las licitaciones en puertos y aeropuertos que experimentan ciertas fluctuaciones.

Una reflexión que surge inmediatamente es la que lleva a considerar el que, habiéndose incrementado enormemente el patrimonio nacional en infraestructuras y siendo previsible un mayor incremento en el futuro cercano, la necesidad del mantenimiento en condiciones de uso adecuadas de tales infraestructuras generará la obligación de asignar recursos suficientes al efecto en los Presupuestos anuales de las correspondientes Administraciones Públicas. Ello garantiza un nivel de licitaciones por la vía contractual clásica o por la concesional verdaderamente importante para los ejercicios futuros.

En este contexto hay que poner de relieve que el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2008 incluye inversiones en infraestructuras

(para creación y mantenimiento) por valor de más de 20.000 millones de euros cifra récord jamás alcanzada y que representa incrementos espectaculares: el 16,4% más que en 2007.

La dotación para carreteras es de 4.903 millones de euros (un 14,1% más que en 2007); las inversiones previstas en infraestructuras ferroviarias ascienden a 5.939,79 millones (un 5,6% más que en 2007); las infraestructuras portuarias alcanzan un importe de 1.673,73 millones; las aeroportuarias 2.573,44 millones; la inversión en infraestructuras hidrológicas (fundamentalmente destinadas a regadíos, saneamiento y depuración del agua y desaladoras) es de 4.476,65 millones; y las actuaciones medioambientales (como la protección y mejora del medio natural, la recuperación y actuaciones en la costa y la lucha contra incendios) cuentan con 508,75 millones.

No están lejanos los tiempos en los que se consideraba que la actividad del sector de la construcción estaba sometida a unos ciclos fluctuantes; algo así como épocas de vacas gordas y épocas de vacas flacas que provocaban una incertidumbre y una inestabilidad manifiesta en el sector.

Hoy en día, tan solo el mercado de la edificación residencial ofrece vaivenes de actividad ligados al libre juego de la oferta y la demanda, sustancialmente privada, del mismo. Las Administraciones Públicas, por el contrario, como clientes únicos y protagonistas de una demanda social han entendido que la dotación de infraestructuras es un pilar básico para el desarrollo y el crecimiento económico y vienen manteniendo una atención permanente a las mismas, aportando recursos, año a año, superiores a los del precedente.

El Plan de Infraestructuras y Transportes (PEIT) 2005-2020, que prevé unas inversiones de 248.892 millones de euros y fue aprobado por el Gobierno de España, en su reunión del 15 de julio de 2005, es un ejemplo clarificador de estas políticas públicas anticíclicas.

El PEIT constituye el mayor esfuerzo realizado de planificación de las infraestructuras y del sistema de transportes.

El PEIT supone:

- Impulsar la competitividad y el desarrollo económico;
- Fortalecer la vertebración y la cohesión territorial y social, garantizando la accesibilidad homogénea en todo el territorio;
- Asegurar la sostenibilidad del sistema de transportes;



Las Cuatro Torres.  
Paseo de la Castellana  
(Madrid).

- Incrementar la seguridad de los distintos modos de transporte;
- Lograr un sistema de transportes eficiente que satisfaga con calidad las necesidades de movilidad;
- Restablecer el equilibrio entre los distintos modos de transporte;
- Lograr una adecuada inserción del sistema español de transporte en el ámbito europeo, incluyendo la mejora de las conexiones con los países vecinos.

El PEIT se sometió, previamente a su aprobación, al proceso de evaluación ambiental de planes y programas, antes de que esta exigencia estuviera regulada como de aplicación obligatoria en España. Ello es significativo en tanto que refleja una voluntad política de autocontrol en aras de contribuir a los objetivos de sostenibilidad ambiental.

El uso de herramientas de financiación como las propias de los sistemas concesionales, en los que España es país pionero e innovador, facilita la aplicación de estas políticas. No en vano, la licitación de las Administraciones Públicas en regímenes concesionales se sitúa ya en la cifra, nada despreciable, de alrededor de los 5.000 millones de euros anuales.

La Administración Local (fundamentalmente por la iniciativa de las grandes ciudades) es líder en la utilización del sistema concesional, mientras que, si atendemos a las tipologías, son las concesiones de construcción y explotación de plantas desaladoras las que se sitúan a la cabeza.



Variante de Navia (Asturias) – N 634 de San Sebastián a Santiago de Compostela.

El mercado de la edificación está experimentando en la actualidad una ligera recesión, tras crecimientos continuados en los últimos años, que dieron lugar a más de 700.000 licencias municipales de obras en 2006.

Ya se ha dicho que, dentro de la actividad de la construcción, la edificación, y en particular la edificación residencial, están sometidas a fluctuaciones que van asociadas, las más de las veces, a la situación económica.

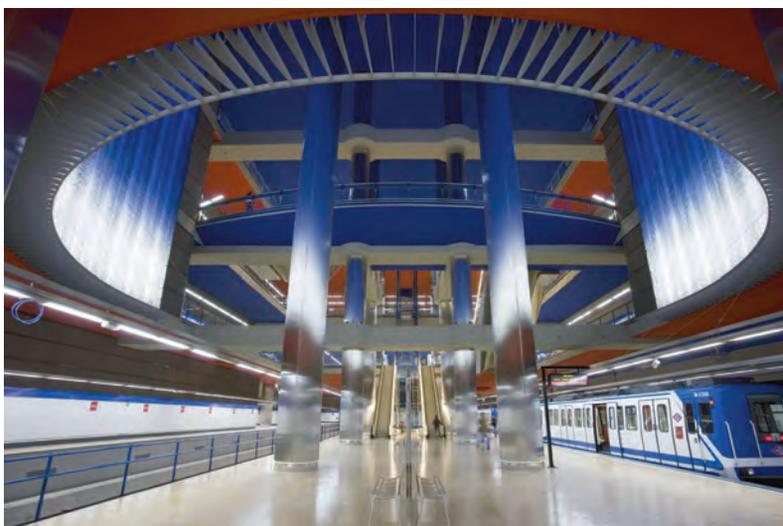
Otro sector verdaderamente importante en la economía nacional ligado a la Ingeniería Civil, el de los transportes, aporta cerca de un 5% a nuestro Valor Añadido Bruto y se mantiene en estos porcentajes durante los últimos seis años. El transporte terrestre (carretera, ferrocarril y por tubería) destaca cuantitativamente entre el resto.

La población ocupada en los servicios del transporte supera las 800.000 personas, de las que gran parte lo hace en el transporte por carretera en una red que supera los 166.000 kilómetros, de los que tan solo unos 26.000 pertenecen a la red del Estado, siendo el resto de titularidad de las Comunidades Autónomas y las Diputaciones y Cabildos insulares.

El parque nacional de vehículos está creciendo a razón de 1.200.000 unidades año a año, de manera que, a finales de 2006, se acercaba a los 29 millones, de los que, prácticamente, 21 millones eran turismos.

Las casi 70.000 empresas dedicadas al transporte de viajeros por carretera ofrecen una estructura dominada por el auto-taxi y gran turismo, que representa

Intercambiador de Chamartín (Línea 1. Metro de Madrid).



más del 90% de las mismas, siendo el resto de autobuses o mixtas.

Al transporte de mercancías por carretera se dedican unas 440.000 empresas autorizadas, número que se ha mantenido prácticamente constante durante los últimos cuatro años.

En cuanto al tráfico por carretera presenta una evolución moderadamente creciente en viajeros y algo más intensa en mercancías, salvo un cierto estancamiento habido en 2006, alcanzándose cotas de 392.450 millones de viajeros.kilómetro y 308.293 millones de toneladas.kilómetro, respectivamente, en ese año.

El apartado de transporte urbano por vías públicas no puede quedarse en el olvido, debiendo significarse que, en proporción casi de 2 a 1 se realiza más en autobús que en ferrocarril metropolitano, debido, fundamentalmente, a la inexistencia de este servicio en la mayoría de las poblaciones.

El transporte por ferrocarril viene siendo objeto de especial interés por los poderes públicos, tanto en su vertiente interurbana como en la de cercanías.

Fruto de ello, y de la atención de una demanda creciente, es el incremento del número de usuarios, pues se ha pasado de unos 600 millones de viajeros en el año 2001 a algo más de 700 millones en el 2006. El transporte de cercanías supera los 650 millones muy por encima del interurbano (compuesto por los regionales, el de largo recorrido y la alta velocidad ferroviaria).



Puente de Osera del Ebro - Línea de Alta Velocidad ferroviaria Madrid-Barcelona.

El transporte de mercancías por ferrocarril parece, sin embargo, atascado en un volumen anual de 31 millones de toneladas.

La red de ferrocarriles supera los 15.000 kilómetros, de los que unos 8.700 están electrificados y el resto sin electrificar.

Los 47 aeropuertos y un helipuerto españoles gestionados por AENA dan servicio a un parque de algo más de 2.900 aeronaves nacionales.

El tráfico aeroportuario viene experimentando un crecimiento continuado que le ha permitido llegar a alcanzar casi los 2 millones de entradas y salidas de aeronaves.



Nueva bocana de la dársena interior del Puerto de Valencia.

El aeropuerto de Madrid-Barajas es el de mayor tráfico, con más de 400.000 movimientos de aeronaves, seguido del de Barcelona-WEI Prat con algo más de 300.000.

En cuanto al número de pasajeros el ranking se mantiene, aunque con diferencias más acusadas, superando Madrid-Barajas los 45 millones y Barcelona-El Prat con cerca de 30 millones.

El tráfico regular supera, ampliamente, al no regular.

El transporte aéreo de mercancías sigue siendo irrelevante, desde el punto de vista cuantitativo, a nivel nacional.

La flota mercante abanderada en España está repartida casi por mitades entre los buques de pasaje y cruceros y los de mercancías.

28 puertos del Estado y los de las Comunidades Autónomas dan soporte a este sistema de transporte.

Algeciras y Santa Cruz de Tenerife lideran la lista por número de movimientos de buques.

En el tráfico de mercancías Algeciras destaca, también, de manera singular, seguido de Barcelona y Valencia. El crecimiento de este tipo de tráfico en los últimos años es reflejo del comercio exterior y del crecimiento económico de nuestro país, alcanzando, en 2006, cerca de los 500 millones de toneladas.

Creciente relevancia está alcanzando el transporte por tubería.

La red de oleoductos y gasoductos supera los 11.000 kilómetros, duplicando la de los segundos a la de los primeros. 66 millones de toneladas de productos corren anualmente por esta red.

El mundo del agua ocupa un lugar preferente en el marco de la Ingeniería Civil.

El Programa AGUA (Actuaciones para la Gestión y Utilización del Agua) viene promoviendo proyectos de mejora de la gestión y suministro de agua acordes con las necesidades existentes y futuras ligadas al desarrollo de los territorios de forma sostenible en términos económicos, sociales y ambientales, incluso en situación de sequía.

En el periodo 2004-2007 la inversión en actuaciones previstas en el Plan Hidrológico Nacional han superado los 6.000 millones de euros.

La inversión en obras de emergencia y urgencia, desde 2004, se aproxima a los 700 millones de euros y ha beneficiado, fundamentalmente, a las Comunidades Autónomas de Murcia, Valencia y Castilla-La Mancha.



Desaladora del Campo de Cartagena.

En el contexto del Plan de Modernización de Regadíos, en 2006 y 2007, se han desarrollado, por parte del Ministerio de Medio Ambiente, 134 actuaciones, con una inversión superior a los 2.400 millones de euros, que han permitido un ahorro de 1.162 hectómetros cúbicos de agua.

En política de protección del litoral, cabe destacar la adquisición de más de 11 millones de metros cuadrados, lo que supone una inversión de 29 millones de euros. Al mismo tiempo, en ejecución del Plan de Deslindes, se han deslindado casi 8.000 kilómetros, es decir, el 80% de lo previsto en el propio Plan.

La lucha contra el cambio climático ha constituido otra de las actuaciones más relevantes de los últimos años. Los Planes Nacionales de Asignación, el Plan de Acción 2005-2007 de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética, el nuevo Código Técnico de la Edificación, la revisión de los objetivos en energías renovables, la Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia y el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático así lo atestiguan.

Independientemente de estas actuaciones enmarcadas en el campo medioambiental, no puede dejar de citarse que, recientemente, ha sido presentado el nuevo Plan Nacional de Calidad de las Aguas: Saneamiento y Depuración 2007-2015, elaborado por el Ministerio de Medio Ambiente en colaboración con las Comunidades Autónomas.

La inversión prevista en el Plan es de algo más de 19.000 millones de euros y, al margen de dar respuesta a las necesidades en materia de saneamiento y depuración, permitirá alcanzar un buen estado ecológico en los ríos españoles, complementando las acciones contenidas en las vigentes Estrategia Nacional de

Restauración de Ríos y estrategia de Control de Vertidos, que pretenden devolver, en lo posible, a su estado natural los ríos, ramblas y humedales.

Sería imperdonable no hacer referencia a los trabajos de consultoría y asistencia técnica, que constituyen un campo de la Ingeniería Civil que abarca todos y cada uno de los sectores de actividad económica de la misma.

Los anuncios de licitación del conjunto de las Administraciones Públicas para esta clase de trabajos superan los 1.800 millones de euros, siendo el Ministerio de Fomento el demandante principal, con más de 500 millones de euros.

En el contexto de mi intervención, no puede dejar de mencionarse la actividad exterior.

La capacidad tecnológica y la potencialidad de las empresas constructoras españolas les ha permitido, gracias a su competitividad, adquirir nuevas cuotas en los mercados internacionales.

Esta internacionalización de nuestras empresas es tanto más digna de alabar cuando se ha producido en unos momentos de crecimiento del mercado interior

La contratación exterior, en 2006, ha superado los 7.000 millones de euros. Europa, seguida de América Central y del Sur, son las zonas geográficas con mayor presencia de las empresas constructoras españolas.

Algunos ejemplos emblemáticos de actuaciones recientes son: el puente de Ozama (en la República Dominicana), los túneles de San Gottardo (en Suiza), el dique flotante del puerto de Mónaco y la Terminal de gas licuado del mar Adriático.

Dicha internacionalización de las empresas constructoras no se limita al ámbito de las contrataciones, sino que también a la penetración en los mercados por otras vías.

A título de ejemplo: de las cinco operaciones empresariales más relevantes realizadas por empresas españolas en el exterior, durante el primer semestre del año pasado, dos son de sectores relacionados con la Ingeniería Civil: Una es la de Ferrovial (que es hoy en día el mayor grupo de gestión de infraestructuras del mundo), que realizó la adquisición, a través de Airport Development and Investment, en la que tiene una posición mayoritaria, de la British Airport Authority. Esta empresa británica gestiona siete aeropuertos en el reino Unido (incluyendo Heathrow), además de los de Nápoles y Budapest y participa en otros aeropuertos de Australia y Estados Unidos, dando empleo a 12.400

personas. En total Ferrovial realizó un desembolso de 3.672 millones de euros. La otra operación es la construcción, por parte de Acciona Energía, del parque eólico de Waubra en Australia. El parque, con 192 MW de potencia y una inversión de 238 millones de euros, dará suministro a 143.000 hogares y evitará la emisión a la atmósfera de 750.000 toneladas de CO<sub>2</sub>. La construcción de este parque comenzó en 2006 y se prevé que esté operativo en los primeros meses de 2008.

Otro ejemplo altamente significativo. De las 30 inversiones acumuladas más importantes, realizadas por empresas españolas en la América Latina, 14 están directamente relacionadas con la Ingeniería Civil, siendo, de mayor a menor: Endesa, Iberdrola, Unión Fenosa, Gas Natural, Aguas de Barcelona, Arcelor, Abertis, Dragados, Ferrovial, OHL, Sacyr-Vallehermoso, ACS, Red Eléctrica de España y Acciona.

Una asignatura pendiente del sector de la Ingeniería Civil es su apuesta por la investigación y el desarrollo tecnológico.

El esfuerzo en I+D en España alcanza la aún no satisfactoria cifra del 1,2% del PIB y los cálculos más optimistas atribuyen el 0,1% del PIB a los proyectos de I+D del sector de la construcción.

Pues bien, si la Formación Bruta de Capital Fijo de la construcción está situado en el 17,8% del PIB, en proporción correspondería que el esfuerzo en I+D de este sector fuera del 0,2% del PIB. Es decir, al menos, el doble de lo que realmente es.

En tanto que la política de I+D es prioritaria para este Gobierno, el PEIT se marca como objetivo la puesta a disposición, por parte del Ministerio de Fomento, de 2.040 millones de euros materializables en ayudas (subvenciones y préstamos) para los proyectos de investigación en transportes e infraestructuras y en cambio modal y desarrollo sostenible.

Esta previsión del Plan empieza a hacerse realidad desde el momento en que en el Proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2008, dentro de los créditos del Ministerio de Fomento, figura una partida de 150 millones para la financiación de proyectos de I+D, dentro del Plan Nacional de I+D+i 2008-2011, superándose ampliamente los 16,5 millones del ejercicio actual.

La actuación normativa en temas relacionados con la Ingeniería civil ha sido prolífica a lo largo de los últimos años.

Resultaría angustioso hacer una relación de las innumerables leyes, reales decretos leyes y reales de-

cretos de estatales y, más aún, si se contemplara el ámbito normativo autonómico.

Sin embargo, a título de ejemplo, cabe estacar la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario; la Ley 9/2006, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas sobre el medio ambiente; la Ley 25/2006, por la que se modifica el régimen fiscal de las organizaciones empresariales y el sistema portuario; la Ley 32/2006, reguladora de la Subcontratación en el sector de la Construcción; y, recientemente, la Ley 8/2007, de Suelo; la Ley 26/2007 de Responsabilidad Medioambiental; la Ley 30/2007, de contratos del Sector Público; y la Ley 34/2007, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

En la realización de las actividades de la Ingeniería Civil, que dan lugar a obras como las que acabamos de ver, el colectivo de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos adquieren un protagonismo singular.

Cerca de 21.000 profesionales titulados en esta disciplina dedican sus esfuerzos a unas actividades que, desde su origen, han tenido por norte el interés general.

De dicha cifra, unos 13.400, es decir el 65% dedican sus tareas al ejercicio libre, la consultoría y la construcción, cifras que se verían sustancialmente incrementadas si a ellos añadiéramos los que, prestando servicios en las Administraciones Públicas y sus Entes y Empresas asociadas, realizan tareas ligadas a la consultoría y la construcción.

Todos estos ingenieros, los de todos los sectores, y sus colaboradores, en definitiva el capital humano de nuestra Ingeniería Civil, han hecho posible, desde su existencia como profesión y como sector de actividad y, en particular, durante estos últimos años, la generación de unas infraestructuras y unos servicios vitales para la sociedad española.

La Ingeniería Civil española es absolutamente competitiva en los mercados internacionales de contratos y concesiones de construcción y explotación

de obras públicas y ha adquirido en los últimos años un prestigio innegable.

Esa Ingeniería Civil, la nuestra, ha acostumbrado a la sociedad española a que es posible superar cualquier reto tecnológico y cualquier exigencia en el cumplimiento de los plazos. Y ello dentro de un marcado giro social, político y económico a favor de la sostenibilidad y de un modelo de desarrollo compatible con el medio natural. Todos los logros obtenidos se consideran normales. Es lo habitual. Es lo que se espera.

Sin embargo, cuando, muy ocasionalmente, surge un contratiempo significativo en la ejecución de unas obras, se levantan, sin excepción, voces de reprobación.

Pues bien, si esta crítica es lícita y hasta comprensible, también sería justo que la sociedad civil y los medios de comunicación empezaran a reconocer, también habitualmente, la ingente e importante labor realizada por la Ingeniería Civil española, su inmensa contribución a la mejora del bienestar y el nivel de vida de los ciudadanos y el lugar privilegiado que ocupa en el concierto internacional.

La Ingeniería Civil está al servicio del ciudadano que abre un grifo y obtiene agua para su uso y consumo; al del que pulsa un interruptor y consigue la energía necesaria para tener luz, calor, poner en marcha un aparato y hasta el ordenador personal gracias, tal vez a una energía nada contaminante como la hidráulica; la Ingeniería Civil está, también, al servicio de quien, día a día, utiliza el ferrocarril o el metropolitano, o el autobús o el automóvil particular para desplazarse; al servicio de quienes disfrutan de nuestras costas; al servicio de las industrias que precisan de las infraestructuras para distribuir sus productos en el mercado; al servicio de los buques que atracan en nuestros puertos; al servicio de la aeronaves que disponen de nuestros aeropuertos;... al servicio, en síntesis, del interés general.

Ya va siendo hora de que se le reconozcan los servicios prestados. ♦