

Resumen ejecutivo de la primera jornada



Antonio Serrano Rodríguez

Facilitador de la Jornada.

Presidente de FUNDICOT

Consideraciones iniciales

En las páginas que siguen se realiza un resumen ejecutivo de las principales aportaciones y conclusiones que, a juicio del autor, caben inferirse de las intervenciones de los conferenciantes, presentadores, moderadores, ponentes e intervenciones desde el público en la jornada del Foro del 6/07/2016.

se enmarca este decálogo en que se sintetiza el resumen ejecutivo, en la intervención inaugural del presidente del Colegio que destacó como aspectos fundamentales a considerar en las jornadas del Foro:

1. La demostración de la excelente manera de hacer, con claro reconocimiento internacional, de la ingeniería, de las empresas de Obra Pública españolas y de los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
2. La necesidad de atender a las nuevas necesidades sociales con la correspondiente inversión en las Obras Públicas que permita su satisfacción, atendiendo a sus efectos positivos sobre el empleo, la productividad y el valor añadido, y siempre con un diseño, ejecución y funcionamiento que aseguren la eficiencia y eficacia necesaria en el uso de los fondos necesarios. El contar con la colaboración público-privada es un camino adecuado para la realización de tales Obras Públicas.
3. Mantener y potenciar la formación continuada de los ingenieros y la capacidad de las empresas de ingeniería y Obras Públicas ante los retos de las nuevas tecnologías y necesidades sociales.

Aspectos directamente ligados a los Objetivos del Foro de, por una parte, destacar el papel de liderazgo de las empresas españolas en el mundo, como eje del prestigio internacional de los ingenieros de Caminos españoles; y,

por otro, mostrar el papel modernizador de las infraestructuras en sectores estratégicos de actividad.

Resumen ejecutivo

1. Durante toda la jornada quedó clara la existencia de CONSENSO respecto al papel que han tenido y deben tener las Obras Públicas en el impulso al desarrollo de la sociedad:

1.1. Se destacó el efecto multiplicador sobre el desarrollo social que las inversiones en Obras Públicas han tenido en diferentes momentos históricos, nacionales e internacionales (destacó en ese sentido la ponencia del profesor Tamames) y la conveniencia de seguir utilizándolas con tal finalidad, por su carácter anticíclico y sus efectos sobre la productividad de los factores productivos si las inversiones son correctamente elegidas.

1.2. Quedó clara la necesidad de un mantenimiento adecuado del *stock* de capital productivo que se ha ido generando a lo largo de la historia de este país, como imperiosa necesidad para mantener sus niveles de servicio y su aportación al bienestar de los ciudadanos.

1.3. Se destacó los excelentes resultados de la ingeniería de Caminos y de las empresas de ingeniería y de Obras Públicas en el diseño, ejecución y gestión de Obras Públicas, cuya selección y decisión de ejecución son, en todo caso, decisiones políticas y no de la ingeniería o de las empresas, tanto para lo positivo como para lo negativo de aquellas.

1.4. Ha de valorarse adecuadamente el papel internacional de la ingeniería y de las empresas de Obras Públicas españolas asociado a los importantísimos RETORNOS producidos de dicha actuación internacional y a sus efectos sobre la Balanza de Pagos española. Ni los medios de comunicación ni la población española conocen ni valoran adecuadamente dicho papel y efectos.



2. También hubo consenso general en que se siguen necesitando inversiones en nuevas Obras Públicas para cubrir necesidades sociales insatisfechas (ciclo del agua, sistema energético, servicios urbanos, etc.). Pero se precisa que estas Obras Públicas deben incardinarse en una planificación estratégica a largo plazo, con objetivos concertados y consensuados entre todas las fuerzas políticas y agentes sociales, para dar ESTABILIDAD Y SEGURIDAD a los largos procesos de diseño, ejecución y gestión de los servicios de las actuaciones necesarias.

2.1. En todo el proceso debe procurarse un esfuerzo máximo por la Información, la Transparencia, la Participación Pública y el buen Gobierno (Gobernanza).

2.2. Debe primar la racionalidad y rentabilidad social (evaluación multicriterio de todas las actuaciones a desarrollar).

2.3. Debe aprenderse de los errores políticos cometidos en algunas decisiones sobre Obras Públicas, para evitar su reiteración y la mala prensa asociada que perjudica a la imagen del conjunto del colectivo asociado a las Obras Públicas.

2.4. Debe priorizarse la satisfacción de las necesidades sociales básicas, sin olvidar las nuevas necesidades que aparecen en la actual sociedad del cambio global y de la disrupción tecnológica.

2.5. Ha de potenciarse la productividad y la sostenibilidad ambiental, situándose en línea con los Objetivos asumidos internacionalmente (Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, Acuerdos de París para luchar contra el Cambio Climático, Estrategia Europea 2020, Hoja de Ruta Europea por una economía descarbonizada al 2050,...).

2.6. Ha de aprovecharse la excelente manera de hacer de los ingenieros y de las empresas de Obras Públicas, derivada de la experiencia de fuerte desarrollo de las mismas en los 30 años (1986-2016) de transformación radical del stock de capital productivo español, que es reconocida internacionalmente, tal y como se ha podido apreciar en los numerosos ejemplos mostrados a lo largo de la jornada.

3. En un marco de fuertes restricciones presupuestarias derivadas de una discutible consolidación fiscal actuante sobre una inversión en obras públicas, necesaria y generadora de efectos multiplicadores que ayudan a corregir déficit fiscal y deuda pública a medio plazo, no cabe duda de que la selección de las actuaciones y proyectos en que concentrar esa inversión debe basarse en un análisis detallado de la eficiencia y la eficacia del gasto público. Y con mayor motivo es prioritaria esa evaluación en un marco global complejo, inestable y con grandes elementos de riesgo financiero, en el que se han mostrado insuficientes los EXCELENTES comportamientos de los Bancos Centrales.

4. Es importante destacar la fuerte relación entre la COHESIÓN SOCIAL Y LAS OBRAS PÚBLICAS E INFRAESTRUCTURAS DE UN PAÍS, señalada por todos los agentes sociales (patronal, sindicatos,...) integrados en el Consejo Económico Social (CES). En efecto, el Informe del CES, de abril de 2016, sobre el 'Papel de las Obras Públicas en el Crecimiento Económico' fue aprobado por unanimidad por los 43 miembros del CES, tanto en cuanto al diagnóstico como en lo que se refiere a las actuaciones propuestas, destacando en el mismo que si falla la eficiencia de los

servicios de las infraestructuras se rompe la cohesión y se incrementa la desigualdad social. Los principales retos de este Informe citados en la Jornada serían:

4.1. La necesidad de corregir la caída de la inversión en Obras Públicas ante la constatación de que dicha caída reduce las posibilidades de desarrollo futuro del país. Debe solventarse la fuerte caída en las inversiones en Obras Públicas de los Presupuestos Públicos (han pasado en pocos años de cifras del orden del 5 % a cifras del orden del 2 %) que continúa en la actualidad, llevando propuestas a la Unión Europea de que aquellas inversiones en Obras Públicas con tasas de retorno significativamente mayores que las tasas de interés no computen en el déficit público.

4.2. La necesidad de recuperar un sector de construcción a cifras coherentes con las necesidades del país. Sin recuperar la construcción será imposible recuperar las cifras de empleo.

4.3. La amplitud de los campos de intervención (agua, energía, transportes, rehabilitación de viviendas, etc.) en que se ve necesaria y urgente la potenciación de las actuaciones.

4.4. La necesidad de colaborar en consolidar y potenciar la fortaleza del sector en el campo internacional.

4.5. La importancia de continuar la potenciación de la innovación en materiales y procesos productivos en el sector, así como en la adecuación y formación continuada de la mano de obra, sobre todo en el campo de las nuevas tecnologías aplicadas al sector. No olvidar que el conocimiento genera riqueza.

4.6. La defensa consciente de la necesidad de un correcto funcionamiento de la colaboración público-privada ante el hecho evidente de que las dificultades de acceso a recursos públicos, los bajos tipos de interés y la necesidad imperiosa de nuevas inversiones en Obras Públicas, convierten a dicha colaboración en una vía con excelentes posibilidades para avanzar en los objetivos perseguidos.

4.7. La inversión en Obras Públicas necesita una estabilidad y seguridad a largo plazo, lo que exige una coherencia institucional y regulatoria que de estabilidad estructural a las inversiones privadas en el sector y a la optimización de los servicios inherentes a dichas inversiones. NECESIDAD igualmente remarcada desde distintas intervenciones de los participantes en esta primera Jornada, que destacaban igualmente la EXIGENCIA DE INFORMACIÓN Y TRANSPARENCIA absoluta en todo el proceso de cooperación público-privada para eliminar la desconfianza de los ciudadanos sobre estos procesos.

5. Muchas intervenciones destacaban la necesidad de MOVILIZAR la capacidad excedente existente en la actualidad de ingenieros y empresas ligados a las Obras Públicas en los sectores de inversión preferente definidos en instancias internacionales en las que España ha firmado los correspondientes compromisos (Agenda 2030 de Naciones Unidas, Acuerdo de París sobre Cambio Climático, Estrategia 2020 de la UE, etc.) y que son sectores claros de generación de empleo y bienestar (agua, energía, transportes, rehabilitación de viviendas, etc.) en un marco de situación óptima para el apoyo de la inversión en Obras Públicas en la financiación privada (fondos de inversión, de pensiones, de capital-riesgo) por la baja inflación, bajos tipos de interés y alta capacidad de financiación privada a bajos costes.

6. Los servicios urbanos para una población que vive crecientemente en ciudades, junto a la irrupción de tecnologías disruptivas asociadas a la nueva revolución en las TIC, definen campos de oportunidad y necesidades de intervención de las ingenierías, en las que la imaginación y la innovación ocupan parcelas crecientes. La disrupción tecnológica aparece no sólo como un nuevo reto u oportunidad de negocio, sino también como una necesidad para la supervivencia. La formación continuada y la potenciación de *'star-ups'* son requisitos imprescindibles en esta evolución, que es una clara oportunidad y un nuevo incentivo para la adecuación e intervención de la ingeniería de Caminos.

7. Los ejemplos de "ciudades inteligentes" mostrados en la jornada, con especial relevancia para el caso de Santander, demuestran que es factible la incorporación de esas nuevas tecnologías para la mejora de la eficiencia y eficacia del funcionamiento de los servicios urbanos, principalmente, pero no sólo, en el campo de la eficiencia energética y de los servicios de transporte. La conversión de los ciudadanos en fuentes de información a través de los sensores de sus móviles o automóviles, unidos a las potencialidades de sensores de zona y específicos de ciertos servicios urbanos, junto a las gestiones de los *'big data'*, abren numerosos campos de mejora de funcionalidades urbanas que pueden significar ahorros públicos y bienestar ciudadano. Aparecen también nuevos retos asociados a las posibilidades de las TIC para gestionar nuevas formas de participación pública en el Gobierno urbano, avanzando hacia una nueva Gobernanza en Gobierno abierto de la ciudad. O hacia la optimización de la gestión de la salud y de los servicios sanitarios de los ciudadanos. Además existen posibilidades de utilización de Fondos Europeos para las mejoras señaladas de eficiencia y eficacia urbana, en el

marco de las convocatorias de propuestas de Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible Integradas (EDUSI), tal y como planteó el Director General de Fondos Europeos

8. Se destacan otros RETOS futuros con un papel fundamental para la ingeniería de Caminos y las empresas de Obras Públicas, coincidentes con una coyuntura favorable para la inversión en un entorno de muy bajos tipos de interés, donde la colaboración público-privada deberá jugar un papel creciente, si se demuestra a la sociedad sus beneficios asociados y se avanza en la asignación de pagos de los usuarios por el uso de las obras públicas en aquellos campos en que el no pago implica discriminación que incide en el incremento de la desigualdad social. Y si se adecuan las regulaciones correspondientes, eliminando las restricciones y sobreprotecciones al desarrollo de nuevas actividades asociadas a los nuevos ecosistemas de innovación 7.0, 8.0,... Y, en particular:

8.1. Importancia de la resiliencia (capacidad de resistencia/adaptación ante cambios bruscos) en una situación mundial compleja e inestable, con muchos elementos de riesgo económico-financieros, de acceso a los recursos (con particular riesgo para España en el campo energético por su muy fuerte dependencia exterior) o asociados a procesos ligados al cambio climático (sequías, inundaciones, temporales marinos y su incidencia sobre las edificaciones e infraestructuras costeras, etc.), entre otros.

8.2. Necesidad de paliar la brecha digital existente en España, en particular en fibra óptica, optimizando el acceso a los servicios en red, particularmente desde las administraciones.

8.3. Nuevas iniciativas en el campo del entorno de las Economías Colaborativas.

8.4. *E-commerce* y sus infraestructuras asociadas para la logística y distribución de productos.

8.5. Eficiencia energética en los campos de consumo difuso, y en particular en la eficiencia energética de los edificios (en la que la inversión pública española es fuertemente deficitaria, no cumpliéndose lo regulado por la UE) y en el transporte, con el establecimiento de las bases infraestructurales precisas para los vehículos eléctricos y autoguiados.

8.6. Avance hacia la economía circular con la desmaterialización progresiva de los ciclos productivos de cada mercancía y servicio.

8.7. Avance en la economía descarbonizada con la minimización de las emisiones de gases de efecto invernadero con base en las propuestas establecidas en la “Hoja de Ruta para una economía descarbonizada de la UE para el 2050” y en los Acuerdos de la COP de Cambio Climático de París de diciembre de 2015.

8.8. Adecuación de las Obras Públicas y sus servicios a una población estructuralmente en cambio: con envejecimiento progresivo y un necesario saldo positivo inmigratorio en un marco de población mundial creciente, con riesgo de fuerte presión en las fronteras de la UE.

9. A lo largo de toda la jornada ha quedado claro el destacado papel que la ingeniería de Caminos y sus actuaciones han jugado en la transformación del stock de capital productivo en Obras Públicas de España, fundamentalmente desde 1986, con la colaboración de los Fondos Estructurales de la actual Unión Europea, y el gran papel que ello ha tenido en la fuerte expansión y retornos económicos, fundamentales para el equilibrio de la balanza de pagos española, por las actuaciones de las ingenierías españolas y sus empresas de Obras Públicas en el exterior. Esta experiencia y posición es una base potente para que la ingeniería de Caminos vuelva a jugar un papel director en el diseño de la TRANSICIÓN necesaria en el campo de las nuevas necesidades sociales y de la disrupción que significan los nuevos ecosistemas de innovación tecnológica. El siglo XXI necesita un nuevo WISE ENGINEER, para cuyo logro el ingeniero de Caminos posee potencialidades y capacidades óptimas.

10. Por último, en este no fácil camino a seguir en el proceso de lograr ese “Wise Ingeniero de Caminos” capaz de pilotar la necesaria Transición social, la formación continuada y la mejora de la eficiencia de la profesión ha de estar en línea con el ejemplo del “buen hacer” de los ingenieros de Caminos, mostrado por su presidente en la inauguración del Foro, que también se muestra en la reestructuración interna del propio Colegio, antes achacado, como el país, de una fuerte situación de déficit y deuda interna que se ha sabido reconducir a una situación de equilibrio y estabilidad. Y una importante labor pendiente es lograr que la extraordinariamente positiva imagen de la ingeniería de Caminos y de las empresas asociadas que existe en el exterior, también sea motivo de orgullo en el interior de España. **ROP**