

“Queremos que en nuestro país se contrate la ingeniería como hacen los países más desarrollados, donde prima la calidad y los criterios técnicos sobre el precio”, señala Marisol Martín-Cleto, presidenta de Fidex, para la que es prioritario que, a través de un Pacto Nacional de Infraestructuras, se acometan las

más de 800 actuaciones prioritarias planificadas y pendientes en transporte y movilidad. Recuerda que las ingenierías de Fidex tienen más del 90% de su negocio en el exterior “por el deterioro de las condiciones de contratación en España, con poca inversión y precios de subasta”.

Marisol Martín-Cleto, presidenta del Foro para la Ingeniería de Excelencia (Fidex)

“La inversión de 103.000 millones en infraestructuras pendientes generaría un millón de empleos”

■ Ana S. Arjona

— **FIDEX nace en 2012, uno de los peores años de la crisis, ¿con qué objetivo?**

— FIDEX, Foro para la Ingeniería de Excelencia, nace con el objetivo de hacer valer la máxima calidad en la planificación, proyecto, control de la ejecución, mantenimiento y explotación de las infraestructuras, que es la única vía para obtener la mejor relación calidad-precio y evitar posteriores sobrecostes y retrasos en los plazos de ejecución de las obras, que lamentablemente están muy extendidos en la obra pública española.

Su origen en 2012 no es casualidad porque el sector vivía, y no hemos mejorado mucho desde entonces, el peor escenario posible. Por un lado, por la fuerte caída inversora, pues las infraestructuras son de las partidas presupuestarias donde se suele meter tijera cuando hay exceso de déficit y ahora se licita en ingeniería la décima parte que en 2007. Y, por otro lado, por la degradación y depreciación en la contratación de ingeniería, subastando y contratando no a la mejor ingeniería, sino a la más barata.

— **Ustedes se desligan de Tecniberia, patronal del sector, ¿por qué motivo?**

— Nunca nos hemos desligado, somos complementarias. Las ingenierías de FIDEX están a su vez en Tecniberia, no somos una alternativa a ella, sino un complemento para atender las necesidades específicas de las grandes ingenierías. De hecho, la relación entre ambas asociaciones es continua y muy cercana.

— **Hay quien define al Foro como un club selecto, y ustedes mismos hablan de ingeniería de excelencia, ¿a qué se refieren cuando hablan de ‘excelencia’ en la ingeniería?**

— Nosotros defendemos que las entidades y administraciones apuesten por la máxima calidad en la contratación de ingeniería. Sólo con criterios de excelencia podemos alcanzar un nivel de detalle y profundidad en los servicios de ingeniería para encontrar la mejor solución posible. Solo con aumentar en dos puntos la inversión en ingeniería dentro del coste global de la obra, podríamos tener ahorros de hasta el 20% en la ejecución de las obras. Queremos que en nuestro país se contrate la ingeniería como hacen las grandes entidades mundiales y los países más desarrollados, donde prima la calidad y los criterios técnicos sobre el precio.

— **Las ingenierías, como las empresas de otros muchos sectores en España, han encontrado en la internacionalización una alternativa de negocio.**

— Las ingenierías de FIDEX tienen más del 90% de su negocio fuera



AL TIMÓN

Marisol Martín-Cleto, es ingeniera de Caminos, Canales y Puertos y MBA por la Universidad Politécnica de Madrid. También es doctora *cum laude* por la Universidad de Burgos. La nueva presidenta de FIDEX es, desde hace tres meses, directora general de

Prointec, cargo al que llegó desde SGS, donde estuvo al frente de la dirección general de Construcción Civil. Su trayectoria ha estado siempre vinculada a la ingeniería civil en empresas de ámbito privado como Proser, entre otras. Martín-Cleto es muy

activa en el mundo colegial y asociativo, pues es consejera del Colegio de Ingenieros de Caminos, presidenta de la Sociedad Española de Presas y Embalses (SEPREM) y vocal de la Comisión de Normas para Grandes Presas del Ministerio de Transición Ecológica.

de España. Antes de la crisis tenían el 40%, por lo que se ha duplicado la presencia en el exterior ante el deterioro de las condiciones de contratación en España. El problema con el que nos encontramos ahora es que para competir en los mercados internacionales hacen falta referencias y, con el poco trabajo que hay en España, nos está faltando “currículum” reciente. Ya no podemos vivir de las referencias de cuando el boom económico. Por tanto, una de las claves de recuperar la inversión pública en España es dotar a sus ingenierías de referencias con las que poder conseguir contratos en el extranjero.

Gracias a la internacionalización muchas ingenierías pudieron subsistir (las que podían permitírselo), pero ahora hay que mantenerse, porque de lo contrario, por muy bien

“La falta de conservación de carreteras les sale a los españoles por 2.000 millones de euros al año. Unos costes que se ahorraría el Estado si aumentara su inversión en mantenimiento”

valoradas que estén en otros mercados, se nos cerrarán las puertas.

— **Hace poco menos de un año FIDEX, junto a SEOPAN, reclamaban al Gobierno un Pacto Nacional de Infraestructuras. ¿Qué objetivo tendría ese Pacto?**

— El objetivo es que, a través de ese Pacto se acometan las más de 800 actuaciones prioritarias planificadas

y pendientes en materia de transporte y movilidad, por su elevada rentabilidad socioeconómica para el ciudadano, y en agua y medio ambiente, para cumplir con la normativa europea y evitar las sanciones comunitarias.

De hecho, recientemente el Banco Europeo de Inversiones ha pedido reforzar la inversión en infraestructuras en Europa. Es un mensaje que nos tiene que llegar en España, que comprometió ese desarrollo del que hablo reduciendo la inversión por debajo del 2% del PIB, es decir, por debajo de la línea roja y al contrario que otros países europeos que, a pesar de la crisis, mantuvieron en ese umbral como mínimo su nivel inversor.

— **La interinidad en la que vivimos prácticamente desde 2015, con Gobiernos poco estables y breves en el tiempo, ¿cómo les está afectando?**

— Cada vez que hay un cambio de gobierno supone un parón inversor de seis u ocho meses. Si a eso le añadimos que las administraciones aún están adaptando los pliegos a la Ley de Contratos de Sector Público que entró en vigor hace más de un año, nos encontramos con un escenario de parón que aún se prolongará hasta 2020.

— **Ustedes hablan de infraestructuras del transporte con un alto beneficio socioeconómico**

— Estos proyectos pendientes y prioritarios, que requieren en conjunto una inversión de más de 103.000 millones de euros, tendrían, durante su periodo de construcción de cuatro años un retorno fiscal de alrededor de 51.000 millones de euros, 79.000 millones de euros de actividad económica inducida y generarían casi 1.000.000 de puestos de trabajo. Cifras que hablan por sí solas.

— **Cuando se habla de infraestructuras, se nos viene a la cabeza el AVE a Granada que se acaba de inaugurar, pero...no todo es alta velocidad, ¿cierto?**

— De esas 800 actuaciones pendientes prioritarias, muchas de ellas son en transporte, entre ellas el ferroviario, pero también los accesos a las ciudades, red de autovías, carreteras “secundarias”, etc. Y no nos olvidemos de la conservación y el mantenimiento de todo el patrimonio en infraestructuras. Sólo la falta de conservación de carreteras les sale a los españoles por 2.000 millones de euros al año.

— **FIDEX señala también como prioritario las 500 actuaciones pendientes en materia de agua.**

— Estamos acostumbrados a abrir el grifo y tener agua sin reparar en nada más. En la actualidad hay nueve localidades en España de más de 15.000 habitantes sin sistemas

colectores y de tratamiento adecuados, lo que nos pasa factura, en tanto el Tribunal de Justicia de la UE sancionó a España con una multa de 12 millones de euros. A ello hay que añadir los incumplimientos en más de medio millar de municipios de más de 2.000 habitantes, que también nos pueden conllevar graves sanciones.

Las depuradoras son solamente la punta del iceberg. En realidad, España tiene 500 actuaciones pendientes prioritarias en materia de agua, con una inversión total necesaria de 12.000 millones de euros. Y no hay que olvidarse de las presas, con más de 1.200 a lo largo y ancho del país y que tienen una media de 60 años.

— **Se quejan también de la fuga de talentos del sector privado al público en busca de seguridad laboral ¿ha llegado la precariedad laboral también al sector?**

— Para empezar, desde 2007 el conjunto de las ingenierías en España han reducido un 50% sus plantillas. Y esto no es solo por el escenario de caída inversora, sino también por las subastas en la contratación de la ingeniería, que han hecho mucha mella en las compañías y sus profesionales. No nos extrañemos por tanto que haya ingenieros con 25 años de experiencia que se están presentado a oposiciones. Prefieren la estabilidad del funcionario. Esto no es malo por definición pero es significativo ver que técnicos experimentados, que son muy valorados en cualquier parte del mundo, en España estén optando por pasarse al sector público para tener garantizado su futuro sin tener que marcharse al extranjero, como han hecho otros muchos.

— **Otro de los frentes abiertos para FIDEX, es la aplicación en los pliegos de la Ley de Contratos del Sector Público en vigor desde marzo del año pasado**

— La actual Ley de Contratos del Sector Público es un éxito para el sector de la ingeniería porque acabó con las subastas en la contratación. Si antes el precio tenía que ser como mínimo el 51% del peso en la puntuación de la oferta (pudiendo llegar a 100%), ahora no puede exceder del 49%. Esto significa que ya no prevalece el componente precio y, por tanto, el marco legal impide las subastas. Por ejemplo, la Comunidad de Madrid contrataba antes de la actual ley mediante subasta pura y dura, dando un 100% de la puntuación al precio. Esto se ha acabado. El frente ahora es conseguir que se contrate dando un 80% a los criterios técnicos y un 20% al precio.

Por otro lado, nos encontramos en ocasiones con pliegos que no se ajustan a la actual ley. Suele ocurrir en ayuntamientos o comunidades autónomas que por falta de conocimiento o medios incurren en errores. Y otro problema que hemos observado en algún pliego es cómo se enmascara como legal una subasta de ingeniería. En una reciente licitación, el pliego establecía dos únicos criterios técnicos en la valoración de las ofertas, que además no tienen relación alguna con la calidad del proyecto: la ampliación del periodo de garantía y la reducción del plazo de ejecución. Además el pliego indicaba con todo detalle cómo obtener la máxima puntuación técnica en ambos criterios, por lo que no buscaba con interés cierto la competencia en calidad de las empresas candidatas. Si el “profesor” te “chiva” el examen, todos tienen la misma nota, y al final se dirime el concurso por el más barato. Y así ocurrió: la totalidad de los licitadores tuvieron la máxima nota en los criterios técnicos, por lo que fue el criterio económico el que decidió el concurso.