

España, reina de los sobrecostes en infraestructuras y cenicienta de la inversión en ingeniería

Título: Europa Espanya Espanyol

El notable desarrollo de las infraestructuras en España durante los años en que el país mostraba crecimientos anuales superiores al 3% trajo consigo el fenómeno de los sobrecostes, que se extiende al resto de países del entorno pero que es mucho más acusado en el nuestro. Al mismo tiempo, España figura en la cola de Europa en lo que se refiere a inversión en los estudios de ingeniería previos a la ejecución de las obras. Y ambas circunstancias están plenamente conectadas.

Hace unas semanas se presentaron estudios elaborados por las consultoras McKinsey y Bricad Associates que no dejaban precisamente en un buen lugar a España. En concreto, el de Bricad señala que en nuestro país tan sólo se invierte en ingeniería un 4,5% del total destinado a infraestructuras, frente al 8,4% en el que se sitúa la media europea.

Casi cuatro puntos porcentuales que pueden parecer pocos pero que son claves para explicar que España esté a la cabeza de la Unión Europea en cuanto a imprevistos o incidentes en la ejecución de las obras de infraestructuras, los que dan lugar a los tristemente célebres modificados que terminan generando sobrecostes millonarios.

Para darse cuenta de la importancia de cada décima de punto porcentual de inversión en ingeniería, las estimaciones de McKensey señalan que una mejora en los estudios previos para seleccionar la mejor técnica posible así como la idoneidad de llevar a cabo o no la construcción de una infraestructura puede suponer un coste adicional del proyecto de entre el 3% y el 5% pero generará a la larga ahorros del entorno del 40%.

La dependencia del ciclo electoral

Los trabajos de ingeniería tienen poco peso en la inversión total, entre el 8% y el 10%, y forman parte de lo que no se ve de una obra de infraestructuras pero son fundamentales para la ejecución del proyecto, es decir, la construcción, el 90% restante, no presenta desviaciones apreciables, explica Fernando Argüello, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y director general del Foro para la Ingeniería de Excelencia (Fidex), encargada de organizar las jornadas en las que se presentaron estos estudios.

El problema en España es que la política de infraestructuras es dependiente de los ciclos electorales, continúa Argüello, lo que deriva en licitaciones demasiado precipitadas, con escasos recursos, tanto temporales como económicos.

Con este escenario, resulta poco menos que imposible realizar un trabajo de ingeniería adecuado, que sea capaz de optimizar el coste de la ejecución.

Esquivar las bajas excesivas

Por poner un ejemplo, si para analizar las características de un terreno es necesario un número determinado de prospecciones, la premura de tiempo y las escasas cuantías de los contratos llevan a realizar la mitad de ellas en el mejor de los casos. De esta forma, cuando llega el momento de ejecutar la obra, es muy probable encontrarse con una circunstancia imprevista, que no ha aparecido en el trabajo previo de ingeniería. Esto genera los famosos modificados y, en ocasiones, hace inviable todo el proyecto.

Tanto desde Fidex como desde Tecniberia, que agrupan a los principales grupos de ingeniería privada en España, se ha solicitado al Gobierno que establezca medidas para acabar con esta situación y también para evitar las bajas excesivas a la hora de presentar una oferta por un contrato.

Invertir más en los estudios previos supondrá un mínimo coste adicional pero finalmente compensará porque las desviaciones a la hora de ejecutar el proyecto serán mínimas, concluye Argüello.

