

Cuando el 22 de julio el ministro de Fomento expuso las medidas a adoptar dentro del nuevo escenario presupuestario, se formalizó el fin de una época. A pesar de los esfuerzos de José Blanco, el mensaje pretendidamente tranquilizador sobre los bajos porcentajes (en número de obras, que no en cuantía de inversión) de reprogramaciones (17%) e incluso, rescisiones (2,7%) de obras en ejecución del Ministerio no consiguió apaciguar los ánimos de un sector que se enfrenta, a corto plazo, a un escenario impensable tan sólo hace dos años.

Tampoco la apuesta por el modelo de Colaboración Público Privada dentro del PEI (Plan Extraordinario de Infraestructuras), para introducir mecanismos de financiación privada y mantener el nivel de inversión, resultó muy tranquilizadora para los tiempos actuales. Habrá que ver de dónde y con qué coste se consiguen los recursos financieros para movilizar los 17.000 millones de euros previstos por esa vía.

En cuanto a licitación de nuevas obras públicas, y a falta de concretar los aplazamientos anunciados, las cifras son demoledoras. Durante el primer semestre de 2010 se licitó, por parte de todas las administraciones y entidades dependientes, un 31% menos que en el mismo periodo de 2009; siendo más acusada la caída en las administraciones locales (-34%), por el fin del efímero Plan E, que en las regionales (-28%) o estatales (-28%).

Esta contracción en la inversión, que se acentuará en el periodo 2011-2012, junto con el deterioro progresivo de las condiciones de pago por parte de la Administración, está afectando tanto a las empresas constructoras y auxiliares como a las ingenierías en sus facetas de planeamiento y redacción de proyectos o dirección de obra. Con semejante panorama, en breve se sucederán movimientos corporativos de toda índole: fusiones de empresas, intentos de desinversión (para oxigenar balances) o diversificación (para reducir la exposición a un mercado en caída libre), procesos intensivos de internacionalización y, cómo no, reducciones de plantilla y cierres de empresas.

Desde la perspectiva del mercado laboral, no cabe duda de que la caída de la inversión pública, junto con la apertura de Escuelas Técnicas durante los últimos años (en 2009 se licenciaron más de 1.100 nuevos ingenieros) y la sobreexposición como colectivo a la actividad de construcción (más del 60% de los colegiados), van a provocar una sobreoferta de ingenieros de Caminos, Canales y Puertos por lo que muchos miembros de este colectivo, tradicionalmente estable en términos laborales, acabarán en el paro.

¿Y qué alternativas se presentan? Básicamente, las podríamos agrupar en dos bloques:

OPCIÓN 1: SOLUCIONES TRADICIONALES

Si se pretende desempeñar el mismo trabajo habrá que ir dónde hay obras, lo que implica, en la mayoría de los casos, emigrar al menos temporalmente. Si es-

ANTONIO RODRÍGUEZ FURONES

INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
PROFESOR DE ESTRATEGIA DEL INSTITUTO DE
EMPRESA

[HTTP://ELNIETODENICOMACO.WORDPRESS.COM/](http://ELNIETODENICOMACO.WORDPRESS.COM/)

LA CRISIS DE LOS INGENIEROS DE CAMINOS

«La caída de la inversión pública, junto con la apertura de Escuelas Técnicas durante los últimos años, y la sobreexposición como colectivo a la actividad de construcción, van a provocar una sobreoferta de ingenieros de Caminos, por lo que muchos de ellos acabarán en el paro»



ta emigración se produce con compañías nacionales, al menos repercutirá positivamente en la economía española. Sin embargo, si el trabajo se consigue para compañías extranjeras, estaremos viviendo otro fenómeno de «fuga de cerebros», similar al que ya existe con los científicos o médicos españoles. Y eso, por definición, es todo un fracaso para nuestra sociedad.

Por otra parte, la oferta de empleo público, a la vista del estado del erario público, se reducirá drásticamente durante los próximos años, por lo que la alternativa de opositar será la solución para muy pocos.

OPCIÓN 2: ACTIVIDADES ALTERNATIVAS

Ante la saturación de las salidas profesionales tradicionales, habrá que recurrir a otros nichos de mercado para conseguir trabajo. Probablemente al principio serán cuestiones relacionadas que no precisen de un complicado reciclaje (concesiones, energía) para, según el caso, pasar posteriormente a otras actividades más alejadas. Lógicamente, cuánto más grande sea el cambio respecto a la formación y experiencia previas, mayor será el esfuerzo a realizar en formación complementaria, previsiblemente en postgrados. En este sentido, la excelente capacitación de los ingenieros de caminos españoles en términos técnicos y de esfuerzo dota al colectivo, en mi opinión, de unas posibilidades de readaptación elevadas aunque, como siempre, a base de sacrificio.

Además no hay que olvidar una cuestión de fondo aún más preocupante. Quizás haya personas que piensan que esta situación es coyuntural y pasajera, y que tarde o temprano la situación volverá a ser la que fue. Yo no creo que sea así.

Dejando al margen el tema de la edificación, en España, durante el periodo 2005-2008, la inversión en infraestructuras alcanzó los 1.200 euros per cápita, mientras que en Italia fueron 710 euros, en Francia 780 euros o en Alemania 600 euros (datos de Euroconstruct). De hecho, según datos del Banco de España, en 2009 la construcción no residencial supuso un 9,9% del PIB, siendo 1,58 veces mayor que la media de los países de la UEM (unión económica y monetaria).

Hay que ser realistas, mantener permanentemente este nivel de inversión no es sostenible. Es muy difícil que volvamos a niveles de inversión en obra pública en España similares a los del periodo 2005-2008 y que garanticen, con los mismos esquemas de funcionamiento, el pleno empleo a los futuros ingenieros de caminos.

En este sentido, tal vez sea el momento de reabrir el debate sobre el futuro de la profesión y analizar, sin nostalgia de tiempos pasados, en qué forma los ingenieros de caminos del futuro pueden contribuir a los tiempos venideros. Esta reflexión es esencial para conocer las necesidades formativas a cubrir (¿idiomas?, ¿superespecialización/perfil generalista?, ¿nociones de empresa?, ¿asignaturas específicas sobre «Project Finance» o gestión de concesiones?) y así poder preparar profesionales actualizados y altamente cualificados, listos para competir en un mundo cada vez más global.