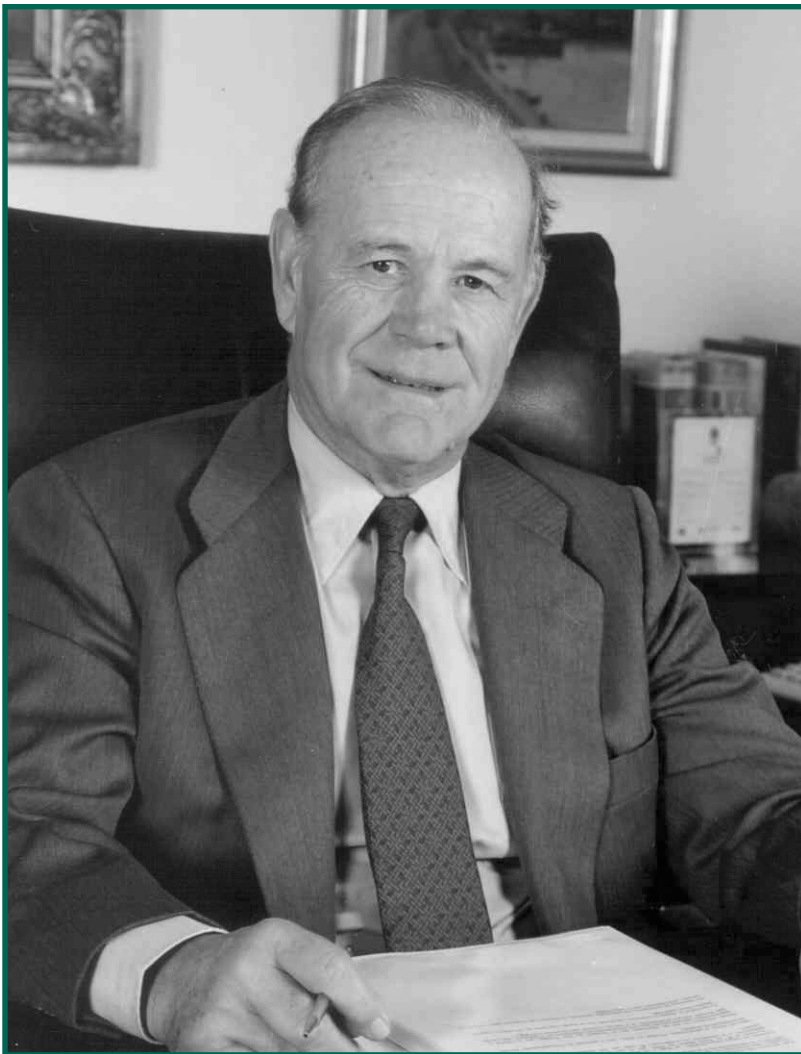


# Juan Entrecanales de Azcárate



**Doctor Ingeniero Industrial por la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid. Presidente de NECSO Entrecanales Cubiertas, S.A.; Vicepresidente del Grupo Entrecanales, S.A.; Vicepresidente de ACCIONA, S.A.; Vicepresidente del Círculo de Empresarios; miembro de los Consejos del BBVA y de VOCENTO.**

**Es obligado comenzar por una pregunta que está presente en todos los ambientes económicos: ¿existe realmente una “burbuja inmobiliaria” en España?**

Es evidente que en los últimos años se ha venido produciendo el fenómeno de incremento de construcción y venta de viviendas, a la vez que un incremento de precios muy por encima de la inflación y de la tasa de crecimiento del PIB.

Pero si se entiende el término “burbuja” como la existencia de un peligro real de que los precios puedan sufrir un descenso brusco y de gran magnitud creo que hay que decir que no existe tal peligro, en todo caso un descenso paulatino y suave por varias razones:

En primer lugar hay que destacar que nos referimos a un bien que, a diferencia de la “burbuja tecnológica”, no está basado en ➡

expectativas de grandes beneficios futuros sino en activos reales y permanentes que constituyen la inversión más importante de las familias.

Por otra parte hay que analizar cómo se llega a la formación de los precios, que sigue cumpliendo la vieja ley económica de la oferta y la demanda. La oferta es limitada y escasa, por la insuficiencia de suelo urbanizado disponible. La demanda es alta y ya existía sociológicamente, pero hasta que la economía y, por tanto, el empleo, no ha mejorado y los tipos de interés hipotecarios han bajado sustancialmente, no se ha convertido en solvente.

La consecuencia es una subida generalizada de los precios, que todos esperamos y deseamos que se estabilicen, pero no es previsible que bajen ya que es prácticamente imposible poner a corto plazo más suelo urbanizado en el mercado en cantidad suficiente y, por otra parte, al tratarse de un bien de inversión y no de consumo, las familias dan prioridad absoluta al pago de las hipotecas que respaldan la inversión de su vida.

**EL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS DEL  
TRANSPORTE 2000-2007, CON HORIZONTE 2010,  
ES UN ELEMENTO FUNDAMENTAL EN EL PROGRESO  
ECONÓMICO Y SOCIAL DE ESPAÑA.**

**En la actualidad se está llevando a cabo un Plan de Infraestructuras a nivel nacional que alcanza hasta el ejercicio 2007. ¿Qué opinión tiene el sector de las grandes constructoras, al que NECSO pertenece, de los objetivos y desarrollo de este Plan?**

El Plan de Infraestructuras del Transporte 2000-2007, con horizonte 2010, es un elemento fundamental en el progreso económico y social de España.

Los objetivos del Plan son lograr la convergencia con el resto de la UE y la integración con las redes europeas de transporte y mejorar la vertebración y cohesión territorial en nuestro país. Es fácil comprender que los tres son objetivos fundamentales para conseguir un crecimiento económico y una integración real en la UE. La realización del Plan prevé dedicar anualmente un 1,4% del PIB a las actuaciones previstas, contando con la financiación del Estado y de los Fondos Europeos, así como de la empresa privada. En términos monetarios esto supone una inversión media anual de 8.600 millones de euros. Según los datos que tenemos, el grado de cumplimiento del Plan está siendo satisfactorio y se están consiguiendo los objetivos.

Este volumen de inversión incide muy favorablemente en la cartera de pedidos no sólo de las grandes empresas constructoras sino también, de manera progresiva, en otras de tamaño medio que están logrando aumentar su cuota en este mercado.

Pero no se puede reducir la importancia del Plan a su efecto en las empresas ya que, mediante el conocido efecto multiplicador de la construcción, cada euro invertido en construcción se convierte en 2,5 para el conjunto de la economía. Esto permite que la construcción sea el sector que proporciona más empleo, que supone un 11% del total de la población ocupada, generando indirectamente otro 15%.

En cuanto a las actuaciones concretas hay que destacar, además de las referidas a puertos, aeropuertos y correos, el incremento espectacular de las vías de alta capacidad, autovías y autopistas, de 6.000 km hasta 13.000 km, y la red ferroviaria de Alta Velocidad, de 470 km a 7.700 km. El efecto vertebrador de este incremento de las comunicaciones está siendo decisivo en el desarrollo de muchas zonas de España cuyo progreso económico estaba coartado por las malas comunicaciones con los centros de producción y de consumo.

Con los datos anteriores, la opinión sobre el Plan de Infraestructuras de Transporte no puede ser más que positiva.

**En relación con los países más desarrollados de Europa y una vez terminado este Plan, ¿en qué situación queda España respecto a la dotación de grandes infraestructuras: puertos, aeropuertos, carreteras y ferrocarriles?**

No cabe duda de que al final de la ejecución del PIT estaremos en un nivel de infraestructuras de transporte similares a los países centrales de UE y, en lo

que se refiere a las líneas de ferrocarril de alta velocidad, a la cabeza de Europa.

Conviene recordar que según se van poniendo en uso las infraestructuras se generan necesidades de mantenerlas de forma adecuada, a la vez que el desarrollo inducido por la mejora en las comunicaciones puede hacer que afloren nuevas necesidades, todo lo cual requiere recursos financieros adicionales.

**¿Qué opinión tiene usted del denominado “peaje en la sombra” como método de financiación de determinadas obras públicas?, ¿cómo ha funcionado en España?**

El peaje en sombra es una de las variantes de participación de la iniciativa privada en las obras públicas, contribuyendo a su financiación de manera que el pago se va realizando en función del uso, no por el usuario sino por la administración promotora.

Este sistema contribuye a acelerar el desarrollo y a incrementar la oferta de servicios, ahorrando costes totales a las Administraciones Públicas. No obstante conviene señalar que la adopción de cada sistema de financiación es al final una decisión política, sometida por tanto a un juego de variables que se escapan a la mera gestión empresarial.

**En el sector de la construcción se están produciendo importantes fusiones en España a las que NECSO no ha sido ajena. ¿Qué opinión tiene del resultado de este proceso? ¿va a seguir desarrollándose a nivel europeo?**

La realidad es que contemplando el panorama del sector hace unos quince años y el actual, se constata que de más de treinta empresas han surgido cinco grandes grupos. Este proceso ha tenido su lógica interna y ha propiciado que haya empresas con capacidad técnica y financiera comparable con las de los países más desarrollados de la UE.

Al mismo tiempo, las fusiones han reforzado la estrategia de diversificación de los grupos constructores, que los hace menos vulnerables a eventuales cambios de ciclo, como los que se han producido en el pasado.

Dicho esto, es obligado reconocer que, además de las expectativas de mejora de economías de escala, hay un factor decisivo en las fusiones, que es la mayor o menor capacidad de liderazgo, por lo que es probable que se sigan produciendo a nivel europeo.

**El Sector de la vivienda está mostrando en España y en los últimos años un gran dinamismo pese al continuo aumento del precio de los pisos. ¿Cree que la demanda seguirá firme y que, como dicen muchos analistas, el precio ha tocado techo?**

Como he contestado antes, la firmeza de la demanda dependerá de que se mantengan tanto la buena situación económica, con su repercusión directa en el empleo, como los bajos tipos de interés.

**EL PEAJE EN SOMBRA ES UNA DE LAS VARIANTES DE PARTICIPACIÓN DE LA INICIATIVA PRIVADA EN LAS OBRAS PÚBLICAS, CONTRIBUYENDO A SU FINANCIACIÓN DE MANERA QUE EL PAGO SE VA REALIZANDO EN FUNCIÓN DEL USO.**

En cualquier caso la demanda acumulada que había al inicio de este proceso de crecimiento de precios se va satisfaciendo, por lo que su ritmo de crecimiento debe tender a bajar, a la vez que la actuación de las Administraciones Públicas deberá facilitar la puesta de más suelo en el mercado.

En consecuencia, lo previsible es que se vayan estabilizando los precios hasta alcanzar valores similares a otros países de nuestro entorno.

**NECSO interviene en numerosos desarrollos urbanísticos, no sólo como constructor de infraestructuras sino también como promotor. ¿La política de creación de suelo de los grandes Ayuntamientos y Comunidades Autónomas le parece adecuada o es demasiado estricta y contribuye, por tanto, al desahogado incremento del precio del suelo?**

He citado antes que el factor que más ha contribuido al ➡

incremento del precio de la vivienda es la repercusión del suelo, cuya cantidad disponible depende de la política territorial de las Administraciones Públicas, en concreto las Autonómicas y Locales.

Actualmente nadie pone en duda la necesidad de que el desarrollo urbanístico esté sometido a determinadas restricciones cualitativas en cuanto al equilibrio territorial, adecuación de infraestructuras y ordenación del territorio, pero ello no debe ser incompatible con un acortamiento sustancial del período de maduración del suelo urbanizado.

En estos momentos se invierten casi diez años en convertir el suelo en urbanizable, cuando lo razonable sería no pasar de cinco años, cumpliendo todos los requisitos y dando oportunidad a cualquier alegación fundada que se pueda plantear.

**Hay analistas que opinan que la política de establecimiento de itinerarios de alta velocidad ferroviaria está contemporizando demasiado con la visión localista de muchas Comunidades Autónomas y, en consecuencia, se aleja de una adecuada planificación estratégica regida por la eficiencia. ¿Cuál es su opinión al respecto?** Desde mi punto de vista personal la cuestión que subyace en la pregunta es la dialéctica entre lo racional y lo político, entendidos ambos como conceptos extremos. Es evidente que si lo que se plantea es, por ejemplo, la comunicación de Madrid con Valencia, lo racional es trazar un itinerario lo más directo posible.

Pero si se plantea la cuestión con más amplitud, como “comunicar Madrid con Levante, y las regiones intermedias centro-orientales”, la solución es diferente, técnica y económicamente más complicada pero más acorde con el objetivo del PIT de mejorar la vertebración y cohesión territorial de nuestro país.

En este contexto creo que hay que entender que las reivindicaciones de determinadas Comunidades Autónomas para conseguir que las líneas de Alta Velocidad pasen por algunas de sus ciudades tienen un fundamento socioeconómico claro y legítimo, aunque la decisión final es esencialmente política, en el sentido de conjugar necesidades, intereses y disponibilidades financieras.

**Finalmente, como Ingeniero Industrial, ¿qué opinión tiene de la preparación de los jóvenes titulados para el mundo de la construcción?, ¿en qué proporción trabajan en él en relación con otros titulados superiores? y, ¿qué cargos ocupan mayoritariamente?**

Los Ingenieros Industriales salen de las Escuelas con una magnífica preparación general y están formados para enfrentar racionalmente cualquier tipo de problema. Naturalmente la experiencia real en las empresas es lo que les proporciona la madurez necesaria.

En la construcción hay Ingenieros Industriales trabajando tanto en puestos directivos como en los departamentos más especializados de Maquinaria, Instalaciones de Edificación, etc. Me gusta repetir que en la construcción necesitamos buenos técnicos que puedan convertirse en buenos gestores, para lo cual el perfil de los Ingenieros Industriales es muy adecuado. ❖

ACTUALMENTE NADIE PONE EN DUDA LA NECESIDAD DE QUE EL DESARROLLO URBANÍSTICO ESTÉ SOMETIDO A DETERMINADAS RESTRICCIONES CUALITATIVAS EN CUANTO AL EQUILIBRIO TERRITORIAL, ADECUACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, PERO ELLO NO DEBE SER INCOMPATIBLE CON UN ACORTAMIENTO SUSTANCIAL DEL PERÍODO DE MADURACIÓN DEL SUELO URBANIZADO.