

La elasticidad del ladrillo

ERIKA GONZÁLEZ :: 08/10/2006

Las constructoras y el control de los servicios públicos :: Aunque la proliferación constructora lleva años fraguándose, ahora en Madrid está en todo su apogeo. Ante esta situación surgen las preguntas: ¿quién nos está quitando la ciudad? ¿Quién tiene la capacidad de manejarla como si fuera un lego y sus ciudadanos clicks que ponen donde se les antoja?

La ciudadanía de Madrid está cambiando. La transformación no sólo se refleja en los monos de trabajo, casco y riñoneras que parecen estar de moda, lo hace también en la propia estructura de la ciudad. Donde había edificios hay solares con excavadoras, donde había calles y plazas hay vallas, montículos de escombros y profundos mordiscos en la tierra, y donde antes había un mal llamado río con jardines y una de las principales vías de circulación hoy hay una gran explanada árida de la que se levantan centenares de grúas, camiones y todo tipo de maquinaria.

El País publicó en un especial de infraestructuras un dato bastante revelador en relación con la anterior pregunta: "en 2005 las siete grandes constructoras españolas se situaron entre los 11 mayores gestores de infraestructuras del mundo (...) y la número uno del mundo fue el grupo ACS". La escala del podio es mundial, es decir, que no existe una región en el planeta mundo donde alguno de estos grupos no estén llevando a cabo la construcción o la explotación de una gran obra civil, desde carreteras a plantas desaladoras, pasando por aeropuertos o líneas de tren [1].

El trayecto de estas empresas españolas, desde la obra de nuestros barrios al mantenimiento de la limpieza en la ciudad de Buenos Aires (Argentina), se caracteriza por un proceso y por un punto de inflexión. El proceso es el de concentración de capitales: las 182 empresas constructoras que existían hace 50 años han pasado a ser los 7 mayores grupos por quiebras, absorciones y fusiones [2]. El punto de inflexión ha sido la integración al proyecto europeo, que proporcionó importantes ayudas presupuestarias en forma de fondos estructurales y de cohesión. La expectativa de un crecimiento exponencial de infraestructuras para materializar la entrada al mercado único europeo facilitó los créditos del Banco Europeo de Inversiones a las obras públicas e impulsó la inversión privada en nuevas autopistas [3].

La expectativa se ha ido materializando y el Estado español es el segundo país europeo, tras Alemania, con más kilómetros de autovías y autopistas. Pero parece que no es suficiente, hay que seguir alimentando la máquina de producir dinero, por lo que 2005 el Consejo de Ministros aprobó un ambicioso Plan en el que propone la construcción de 6.000 km más de autovías en sus primeros años de vigencia y 9.000 km de ferrocarril de alta velocidad [4]

No sólo la construcción de autopistas, trenes de alta velocidad, aeropuertos, grandes complejos de las transnacionales españolas -como la Ciudad Bancaria del Santander- y demás macroinfraestructuras engordan las arcas de estas empresas, una parte importante

de la entrada de beneficios es la construcción de vivienda residencial y turística. El negocio de la vivienda ha tomado fuerza gracias a la inestabilidad de otros mercados financieros, a la bajada de tipos de interés de los créditos y al alto ritmo de revalorización de los pisos que ha hecho crecer su demanda como la espuma [5]. Y la elevada demanda impulsa el crecimiento del valor de la vivienda, y en ese círculo vicioso se hace añicos el derecho constitucional a la vivienda. La vivienda ha pasado a ser un producto más y ya se puede encontrar en las estanterías de El Corte Inglés y de Carrefour, literalmente, porque el grupo Ferrovial Inmobiliaria firmó un convenio con estas dos compañías para vender sus promociones [6].

El mercado nos ha puesto en una situación surrealista: tenemos uno de los récord en construcción de vivienda [7] y un problema muy grave de acceso a la misma, unos por sobreendeudarse para adquirirla -y ya vamos por los créditos a 50 años- y otros porque ni siquiera tienen lo suficiente para que los bancos les permitan sobreendeudarse.

Toda esta locura del cemento soporta las cifras de crecimiento económico del país y absorbe una parte importante de la mano de obra. Traducida a cifras, la actividad económica de los grupos constructores representa el 10,4% del producto interior bruto de la economía española, el 13,9 % del empleo y del 58,3% de la inversión [8]. La fuerte dependencia económica en este sector y la cantidad de dinero que mueve favorece la ceguera consciente de la administración hacia los fraudes inmobiliarios, muy extendidos geográficamente, favorece el blanqueo de dinero con el beneplácito y aceptación de los bancos, la aprobación de políticas que dan total libertad a las constructoras para urbanizar zonas protegidas de especial valor ambiental y la multiplicación de infraestructura viaria que fragmenta y deteriora el cada vez más escaso espacio natural. Como también incrementa el consumo exagerado de recursos materiales y energía de las metrópolis y satura las costas hasta generar situaciones insostenibles, como la acumulación de residuos en Baleares y la demanda de agua en el arco mediterráneo.

Lo que tienen en juego las constructoras es demasiado valioso para dejar que se agote, que se sature el mercado o que suban los tipos de interés. Los beneficios no deben parar de crecer y hay que reinvertir la fortuna amasada. Con este fin, las compañías han saltado las fronteras para hacerse con el mayor número de contratos. No sólo se han expandido geográficamente, también han metido el diente a la diversificación de actividades, que representa un buen seguro de crecimiento. Así, ofrecen desde servicios que llaman ambientales, como la limpieza de ciudades y su gestión integral del agua, hasta comprar acciones de las multinacionales de la electricidad para entrar en su consejo de administración.

La contratación exterior no es nueva y lleva fortaleciéndose desde los noventa, desde la época dorada para los saltos al exterior de las mayores multinacionales españolas. Actualmente, la actividad se centra sobre todo en Europa, donde reúne el 60% de los contratos, seguida por América del Sur, de la que recibe el 23%. La construcción de un mercado único europeo que haga de esta región el espacio más competitivo a escala global necesita de la construcción de redes viarias, ferroviarias, aeropuertos, puertos, redes energéticas y de comunicación, y las grandes constructoras españolas están muy bien posicionadas en el mercado gracias a la capacidad financiera que han desarrollado en el

Estado. Este tipo de expansión dismantela la famosa argumentación de la similitud cultural y lingüística para justificar el desembarco de las multinacionales de servicios en América Latina: a las constructoras no les ha hecho falta manejar inglés, alemán o polaco para obtener importantes contratos de infraestructuras en estos países. Una vez deshecho el mito de las facilidades del idioma para copar el mercado exterior, quedan como principales argumentos para invertir en esta región el reducido precio de las empresas de servicios privatizadas, la alta probabilidad de operar en monopolio, las reducidas normativas ambientales y laborales o el ínfimo coste material y salarial.

La segunda región donde presentan más contratos supone un filón porque la construcción de redes para unificar y liberalizar completamente el mercado y facilitar la llegada de energía a los mayores consumidores -Estados Unidos y Unión Europea- es más incipiente que el europeo y, por lo tanto, tiene mayores oportunidades de negocio. Ejemplos de ello serían la prolongación de la carretera panamericana, el Plan Puebla-Panamá que pretende la integración de Mesoamérica a través de redes viales, energéticas y de telecomunicaciones o la construcción de oleoductos y gasoductos para la interconexión energética.

Los múltiples factores que pueden ralentizar los beneficios de la construcción se equilibran a través de la expansión a otras áreas, de las que la más natural es la inmobiliaria. De este modo, las constructoras controlan todo el proceso: desde la compra del solar, hasta la construcción del inmueble y su venta. Otra de las áreas con mayor desarrollo son los servicios industriales, urbanos y ambientales. Así, no sólo construyen las infraestructuras sino que obtienen los contratos para abastecer y llevar a cabo hacer el mantenimiento de las mismas, como la empresa Amey (subsidiaria de Ferrovial en el Reino Unido) que abastece a hospitales y colegios o los contratos de mantenimiento, limpieza y recogida de basuras de FCC en Vitoria, Buenos Aires y Caracas.

FCC ha dado un paso más en el control integral de servicios a la ciudad al acceder a la privatización de la gestión del ciclo de agua. Su filial más conocida es Aqualia, que abastece de agua potable a 11,1 millones de habitantes en el Estado español. Pero también se proyecta al exterior y ha formado la empresa Proactiva junto con la multinacional líder del sector del agua, Veolia. De esta forma, Proactiva controla la gestión del agua en Paraná (Brasil) o Bogotá (Colombia). Es lo que Andrés Barreda llama "convergencia de redes" [9] y cuyo máximo representante es el conglomerado Vivendi, cuyas áreas de negocio son la gestión de agua (precisamente a través de Veolia), la construcción, la gestión de basuras, la comunicación, la cultura y la electricidad.

Las multinacionales españolas de la construcción deben tenerla como referencia, porque en los últimos años se han posicionado en un sector tan estratégico como la electricidad. La pionera ha sido Acciona, que entró en el mercado energético en 2003 y dos años más tarde lanzó una campaña publicitaria revolucionaria en el campo de la responsabilidad corporativa ambiental. Las distintas maniobras de empresas energéticas para venderse como los máximos representantes de la sostenibilidad [10] parecen poco inteligentes si se comparan con la campaña www.sostenibilidad.com. La página web que soporta dicha campaña contrapone los mensajes conservacionista y desarrollista hasta la demagogia, para que la actividad de la empresa en el área de construcción y energía quede en la situación

ideal de desarrollo sostenible con progreso económico a base de construir grandes infraestructuras y publicitar casi exclusivamente su actividad en energías renovables.

Las últimas noticias de las constructoras proceden de la compra de acciones de las multinacionales eléctricas para posicionarse en este sector estratégico. En estos tiempos revueltos del mercado energético europeo, hay que espabilarse si se quiere estar en la posición adecuada para salir airoso de las fusiones, opas y demás alianzas que han proliferado este último año... de ahí que se han acelerado los movimientos de las distintas compañías y en sólo dos días Acciona ha comprado el 10% de Endesa [11] (con la intención de llegar hasta el 25%) y ACS ha ordenado la compra del 10% de Iberdrola para impulsar una futura fusión con Fenosa [12] (de la que posee más del 35% de las acciones). Los últimos movimientos rozan los límites de la legislación pero el gobierno, que supuestamente debe proteger a los ciudadanos de un monopolio privado en un sector tan básico como es la energía, se enorgullece de que puedan llegar a existir únicamente dos compañías eléctricas sustentadas por el poder económico de dos grupos constructores y dos multinacionales bancarias que se disputan la financiación -Santander ha financiado la operación de Acciona y el BBVA ha financiado la operación de ACS-.

Tras indagar un poco en las páginas web de estas compañías, rascar de dónde viene su tremenda capacidad económica y de qué negocios y servicios ciudadanos se están adueñando, se me cae la peluca de click al pensar que la misma compañía privada puede deconstruir, construir y reconstruir, gestionar el servicio de limpieza y recogida de residuos, abastecer de suministros escuelas y hospitales, controlar el sistema de abastecimiento y saneamiento de agua y la producción y la distribución de la energía que consumo de mi ciudad y de cualquier ciudad del mundo.

Notas

[1] GÓMEZ, Carlos (2006): "Las constructoras se instalan en el récord". El País, 5 de marzo

[2] Informe Anual de la Construcción 2005, Asociación de Empresas Constructoras de Ámbito Nacional (SEOPAN)

[3] FERNÁNDEZ DURÁN, Ramón (2006): El Tsunami urbanizador español y mundial. Virus Editorial, Barcelona

[4] ECOLOGISTAS EN ACCIÓN, Comisión de Transporte: "El PEIT: insostenible, inconsecuente y negativo". Disponible en la red aquí >>

[5] La adquisición de pisos como objeto de inversión tiene una fuerte componente internacional así cerca de la mitad de la compra de pisos procede de inversiones extranjeras como los fondos de pensiones de Estados Unidos

[6] RUBIO, Susana (2005): "¿Quién da más y mejor?". Extra "Cinco años de euforia", El País, 25 de noviembre.

[7] En 2005 se ha iniciado la construcción de 800.000 viviendas. En términos relativos, supera el número de viviendas construidas en Francia, Alemania y el Reino Unido juntos. (Datos obtenidos de FERNÁNDEZ DURÁN, R. (2006): El tsunami urbanizador español y mundial).

[8] Informe Anual de la Construcción 2005. Asociación de Empresas Constructoras de Ámbito Nacional (SEOPAN).

[9] BARREDA, Andrés (2005): "Geopolítica, recursos estratégicos y multinacionales". Disponible en la red aquí >>

[10] OMAL (2006): "Las multinacionales españolas de la energía, premiadas por su política de sostenibilidad (?)". Disponible en internet aquí >>

[11] Acciona compra un 10% de Endesa por 3.388 millones. Disponible en la página de OMAL aquí >>

[12] CARCAR, Santiago y NOCEDA, Miguel A. (2006): "ACS ordena la compra del 10% de Iberdrola para impulsar una fusión amistosa con Fenosa". El País, 27 de septiembre.

OMAL

https://madrid.lahaine.org/la_elasticidad_del_ladrillo