



# Reflexiones sobre la situación actual en la Construcción, las Obras Públicas y las Infraestructuras

# SEOPAN

Julián Núñez  
Presidente de SEOPAN

7 de marzo de 2014



## **I. Consideraciones sobre la obra civil**

II. Desafíos de la obra civil

III. El sector en 2013

IV. Previsiones para 2014



# I. Consideraciones sobre la obra civil

## 1. Las infraestructuras no son el origen de la crisis española

UE27	Superficie Km <sup>2</sup> (x10 <sup>3</sup> )		PIB 1995/2013 (10 <sup>9</sup> € cte 2013)		Población (x10 <sup>6</sup> )		Inv. Pública 1995/2013 (10 <sup>9</sup> € cte 2012)		Ratio inversor 1995/2013 (€ por Km <sup>2</sup> y 10 <sup>6</sup> Hab)
Italia	301	6,8%	29.990	13,3%	60	11,9%	674	12,3%	<b>1.970</b>
Reino Unido	249	5,6%	32.218	14,3%	64	12,6%	555	10,2%	<b>1.845</b>
Francia	633	14,4%	35.697	15,9%	66	13,1%	1.147	21,0%	<b>1.450</b>
Alemania	357	8,1%	46.814	20,8%	82	16,3%	766	14,0%	<b>1.376</b>
España	506	11,5%	17.749	7,9%	46	9,1%	550	10,1%	<b>1.246</b>

En 1995/2013 (últimos 19 años) el ratio de inversión pública español, en términos reales de euros invertidos por km<sup>2</sup> y millón de habitantes, ha sido inferior al de Alemania (-10%), Francia (-16%), y muy inferior al de Reino Unido e Italia (-48% y -58%, respectivamente).



# I. Consideraciones sobre la obra civil

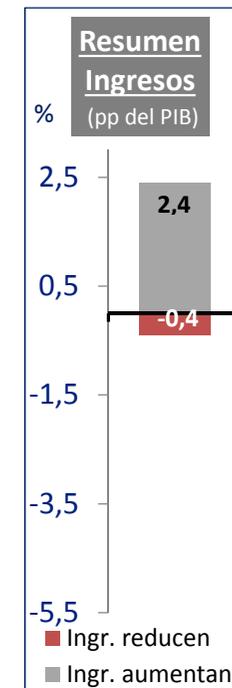
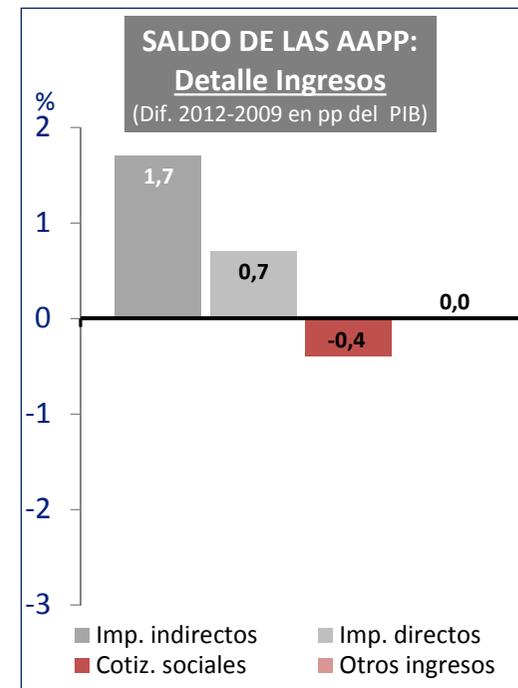
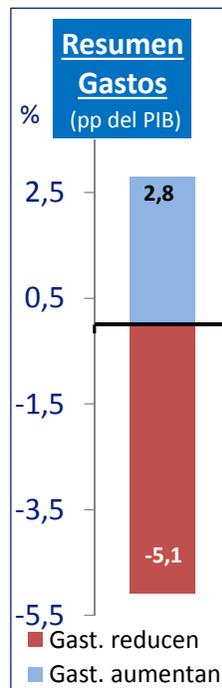
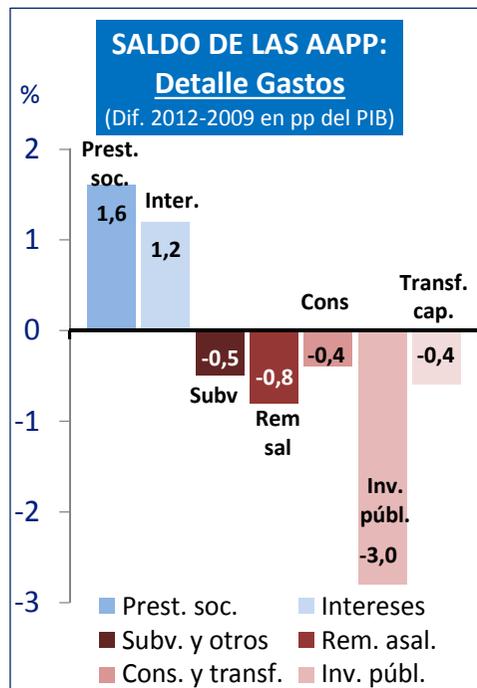
## 2. Pero sus empresas lideran el ajuste fiscal realizado

### 1 En la reducción de gasto público

De los 5,1 pp del PIB de reducción de gasto conseguidos en 2010/2012, la inversión pública representa el 59% del ajuste total (3,0 pp  $\approx$  - 30.000 M€)

### 2 En el Incremento de la presión fiscal

Los ingresos del impuesto sobre sociedades crecieron en 2012 en 4.824 millones de euros, un 29% más (los pagos fraccionados de grandes empresas aumentaron un 53%)





# 1. Consideraciones sobre la obra civil

## 2. Pero sus empresas lideran el ajuste fiscal realizado

Del análisis de datos obtenidos del [registro mercantil](#) al cierre de 2011 en las [primeras 123 empresas constructoras](#) adjudicatarias de obra pública, que representan el 84,5% de la contratación pública nacional (Estado + CCAA + AALL):

### cuenta de resultados

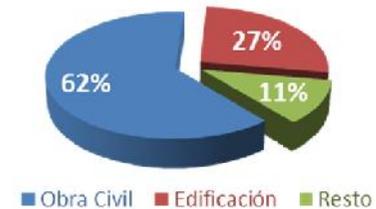
	2011	2010	Var.11/10
cifra de negocios (ventas)	28.298,4	40.237,9	-29,7%
otros ingresos de explotación	1.159,5	1.545,7	-25,0%
<b>INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>29.458,0</b>	<b>41.783,6</b>	<b>-29,5%</b>
aprovisionamientos	(16.650,8)	(25.046,3)	33,5%
gastos de personal	(4.279,3)	(7.149,1)	40,1%
otros gastos de explotación	(4.934,4)	(6.616,0)	25,4%
<b>COSTES DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>(25.864,5)</b>	<b>(38.811,4)</b>	<b>33,4%</b>

### plantilla

	2011	2010	Var.11/10
plantilla media	76.927	140.913	-45,4%

Reducción del 45% de la plantilla agregada en 1 año (2011) con una destrucción de 64.000 empleos.

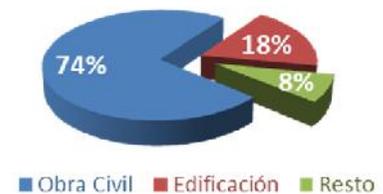
cifra de negocio construcción



cifra de negocio construcción



cartera construcción





# I. Consideraciones sobre la obra civil

## 3. Y van a seguir sufriendo ajustes hasta 2016 inclusive

### En la reducción de gasto público

El plan presupuestario 2014 (octubre 2013) anticipa nuevos ajustes (-5.000 M€) en 2014/2016, hasta alcanzar un peso en el PIB del 1,1%, casi la tercera parte que el ratio medio de 1995/2013.



La CE no parece ser consciente del ajuste realizado en la inversión como así se recoge en sus previsiones de invierno:

*“The general government deficit is expected to reach 6.7% of GDP for the full year (net of bank recapitalization costs of about 0.5% of GDP), as the latest data indicate that current revenues may underperform expectations and **some expenditure posts might not have fallen as much as planned, inter alia government investment**”*



INGRESOS Y GASTOS DE LAS AAPP (% PIB)							
PROGRAMA DE ESTABILIDAD ( Abr.13) VS PLAN PRESUPUESTARIO (Oct.13)							
	2014		2015		2016		Dif. Acum.
	Abr.13	Oct.13	Abr.13	Oct.13	Abr.13	Oct.13	Abr.13/Oct.13
<b>INGRESOS AAPP</b>							
TOTAL RECURSOS (Ingresos)	36,8	38,2	37,1	38,4	37,0	38,4	4,1
<b>GASTOS AAPP</b>							
Empleos Corrientes	21,3	22,0	21,5	21,9	21,4	21,7	1,4
Consumo Público	18,9	19,6	17,7	18,6	16,5	17,6	2,7
Empleos Capital	2,1	2,4	2,0	2,1	1,8	1,9	0,5
- Inversión Pública	1,5	1,4	1,4	1,2	1,3	1,1	-0,5
- Transf. Capital	0,6	1,0	0,6	0,9	0,5	0,8	1,0
TOTAL EMPLEOS (Gastos)	42,3	44,0	41,2	42,6	39,7	41,2	4,6
Superávit Público (+) ó Déficit (-)	-5,5	-5,8	-4,1	-4,2	-2,7	-2,8	-0,5

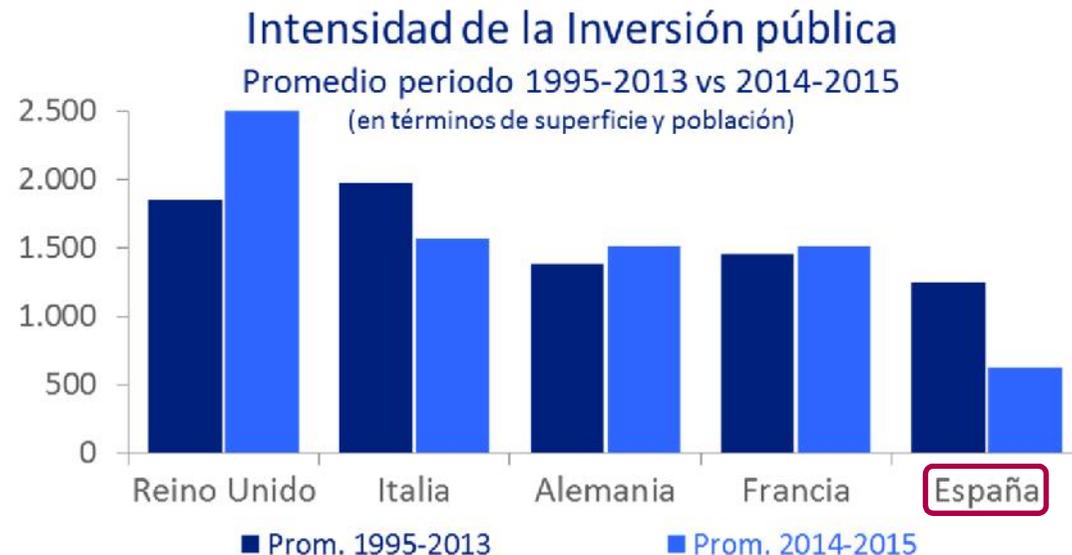


# I. Consideraciones sobre la obra civil

## 4. Tras los recortes sufridos, en 2014/2015 España tendrá el menor ratio de inversión por superficie y población de la UE27



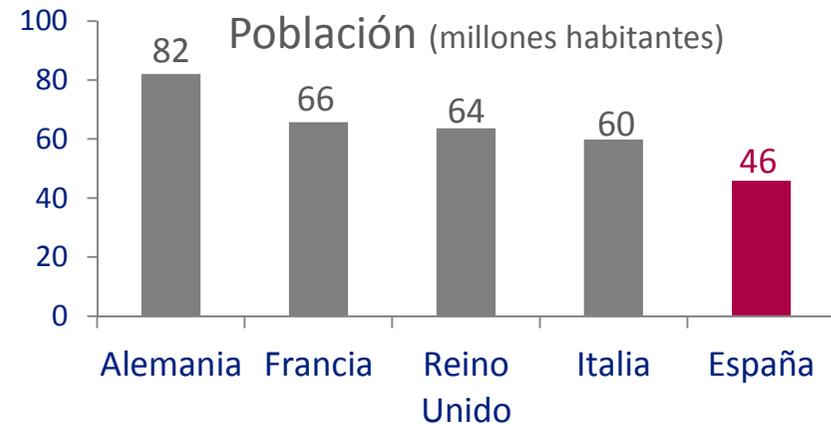
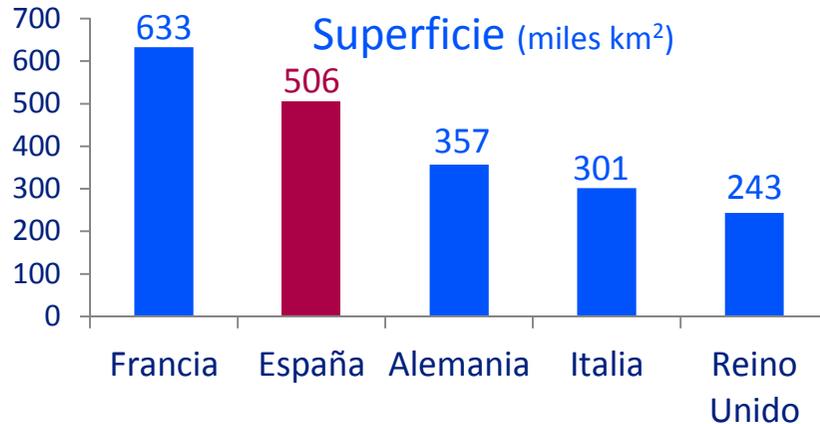
Quiebra del ritmo inversor alcanzado en los últimos 19 años. En 2014/2015 la proyección de inversión española será: un 59% inferior a la francesa y la alemana; un 60% inferior a la italiana; y un 76% inferior a la inglesa.





# I. Consideraciones sobre la obra civil

## 5. Las singularidades de España en superficie y población precisan un ratio Inversión/PIB superior a la media de la UE



Un ratio anual de 1.500 euros de inversión por km² y millón de habitantes implica que:



	Inversión (mM€)	PIB 2013 (mM€)	Inv. s/PIB	Esfuerzo adic. s/PIB
Alemania	44	2.738	1,6%	1,8
Francia	63	2.060	3,0%	0,4
Reino Unido	23	1.623	1,5%	2,0
Italia	27	1.558	1,7%	1,7
España	35	1.019	3,4%	-

El esfuerzo inversor de España sobre el PIB tendría que ser superior en 2,0 puntos con respecto a Reino Unido; 1,8 p en el caso de Alemania; 1,7 p y 0,4 p en los de Italia y Francia.



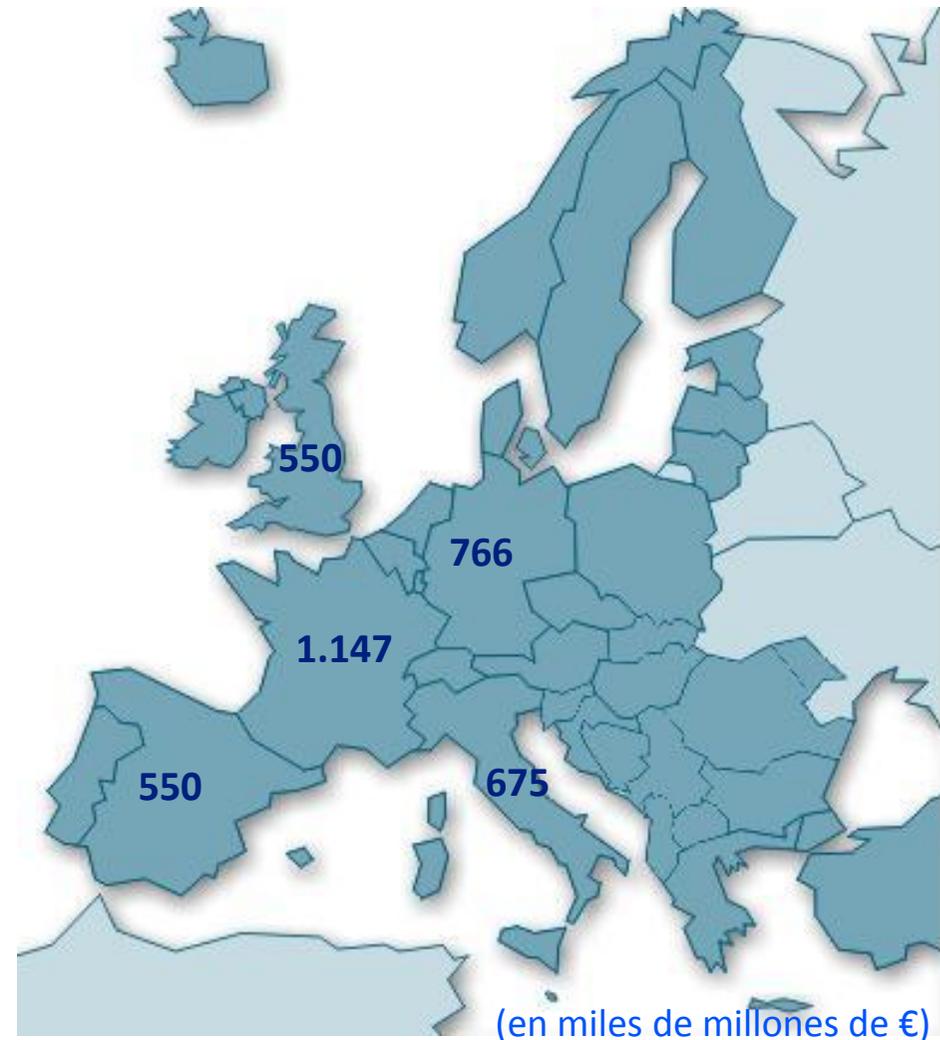
# I. Consideraciones sobre la obra civil

## 6. La competitividad del sector de la obra civil (AAPP y empresas)

Según *Eurostat*, en términos reales (€ de 2013) España ha invertido 550.000 M€ en los últimos 19 años (1995/2013). En el mismo periodo Francia invirtió 1.147.000 M€ (más del doble), Alemania 766.500 M€ (un 28% más), Italia 675.000 M€ (un 18% más) y Reino Unido 555.000 M€ (= España).

Hemos gastado menos y disponemos de un stock de infraestructuras superior al de los países líderes de la UE27, clave para nuestro turismo.

Las obras realizadas con dudosa rentabilidad (10 aeropuertos y otros) representan el 2,7 por mil de lo invertido en las últimas 2 décadas



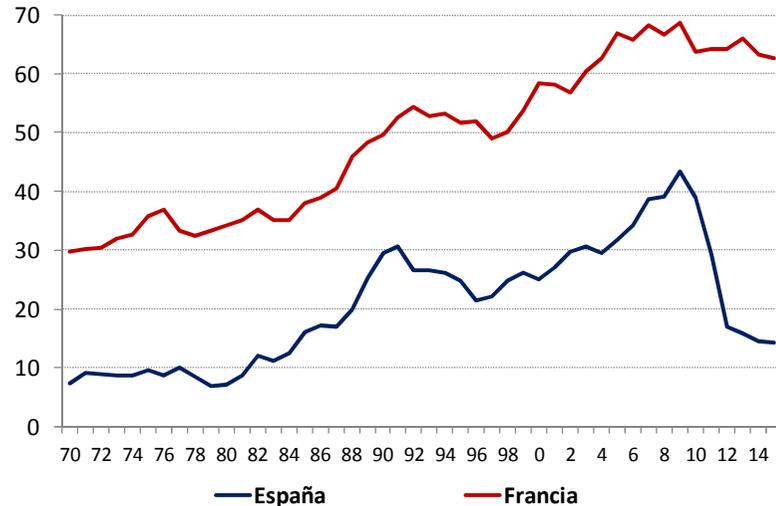


# I. Consideraciones sobre la obra civil

## 6. La competitividad del sector de la obra civil (AAPP y empresas)

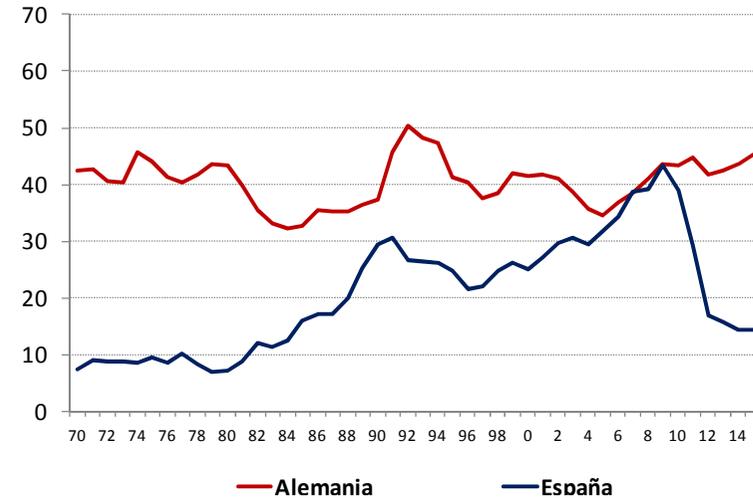
**Inversión pública real España/Francia**

Millones € constantes de 2013 (2014/2015 proyección CE)



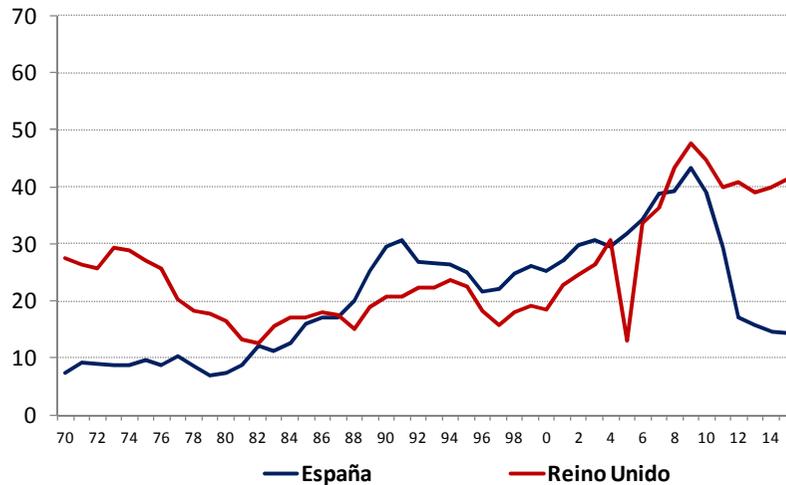
**Inversión pública real España/Alemania**

Millones € constantes de 2013 (2014/2015 proyección CE)



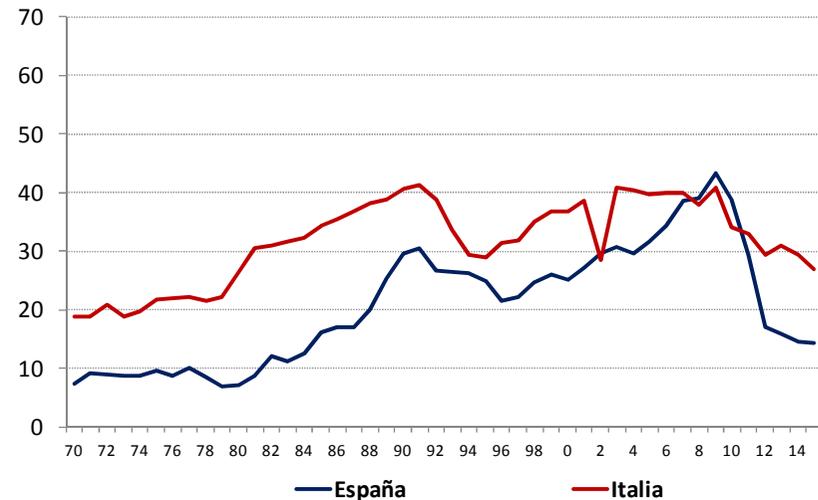
**Inversión pública real España/Reino Unido**

Millones € constantes de 2013 (2014/2015 proyección CE)



**Inversión pública real España/Italia**

Millones € constantes de 2013 (2014/2015 proyección CE)





# I. Consideraciones sobre la obra civil

## 7. Retorno fiscal y creación de empleo de la obra civil

Con una inversión en obra civil equivalente al 1% del PIB  $\approx$  10.000 M€

### 1 Creación de empleo

	Empleos generados		
	Directos	Indirectos	Total
Construcción de viviendas	134.500	62.700	<b>197.200</b>
Construcción de infraestructuras	117.500	63.100	<b>180.600</b>

### 2 Retorno fiscal en % del PIB

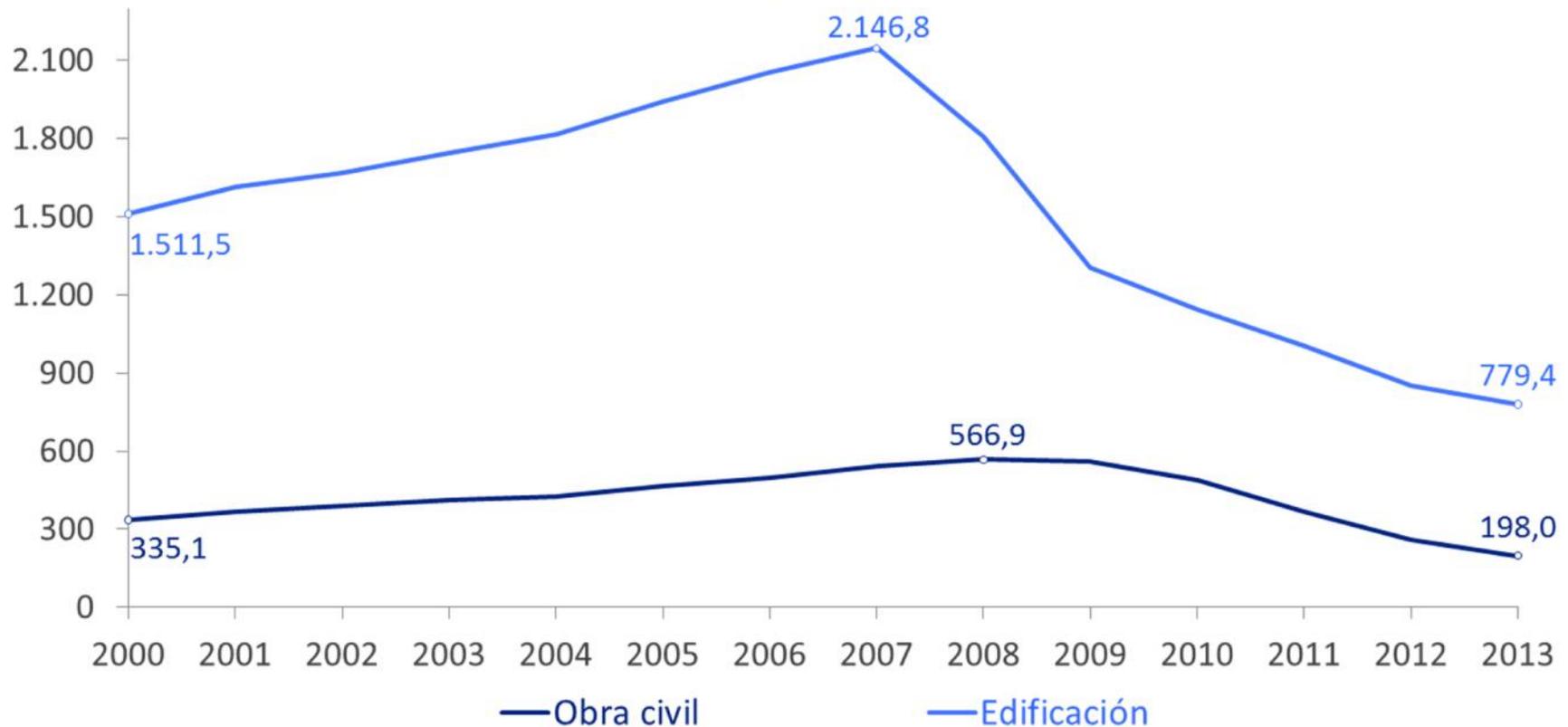
<b>Recaudación directa:</b> IVA	0,21%
<b>Aumentos de recaudación por producciones inducidas:</b>	
Impuestos netos sobre consumos intermedios	0,01%
IRPF sobre remuneración asalariados	0,05%
Cotizaciones sociales	0,11%
Impuesto sobre sociedades	0,03%
Prestaciones por desempleo	0,21%
<b>Total</b>	<b>0,62%</b>



# I. Consideraciones sobre la obra civil

## 8. Empleo: estimación evolución por sectores – período 2000-2013

Estimación SEOPAN de empleo por sectores (miles ocupados)



Edificación

2000-2007

Creación de 635.000 empleos

2008-2013

Dstrucción de 1.367.000 empleos

Obra civil

2000-2008

Creación de 232.000 empleos

2009-2013

Dstrucción de 369.000 empleos



I. Consideraciones sobre la obra civil

## **II. Desafíos de la obra civil**

III. El sector en 2013

IV. Previsiones para 2014

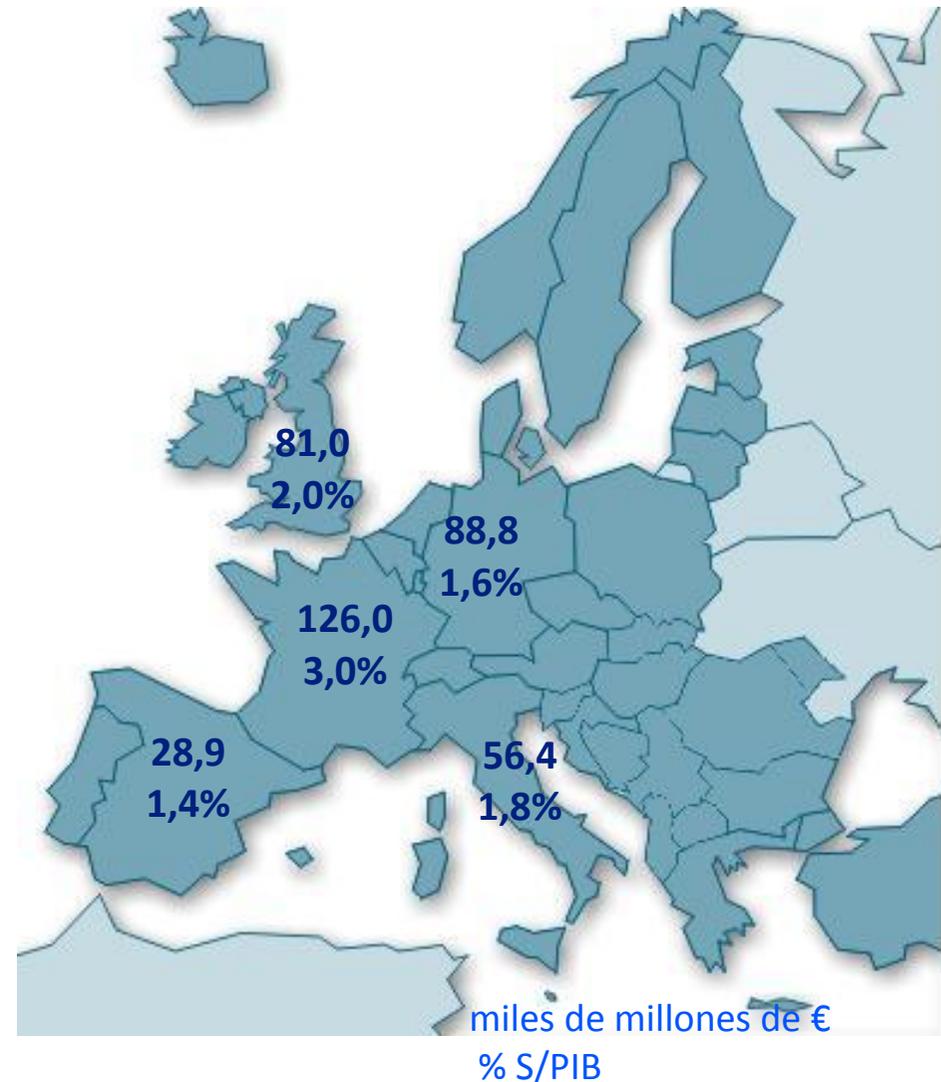


## II. Desafíos de la obra civil

### 1. Recuperar la coherencia inversora y competitividad en la UE

Desde inicios de 2010, los sucesivos planes de consolidación fiscal han dejado a España a la cola de la UE27 en el ratio inversor por superficie y población. En **2014/2015** el ratio Español será de 622 € por Km<sup>2</sup> y millón de habitantes, la mitad que el penúltimo de la UE27, Polonia (1.320).

En valor absoluto y de acuerdo a las proyecciones de la CE, la **inversión pública española** en **2014/2015** (28,9 mil millones €) será la mitad que la de Italia (56,4), la tercera parte que la de UK (81,0) y Alemania (88,8), y menos de la cuarta parte que la de Francia (126,0).



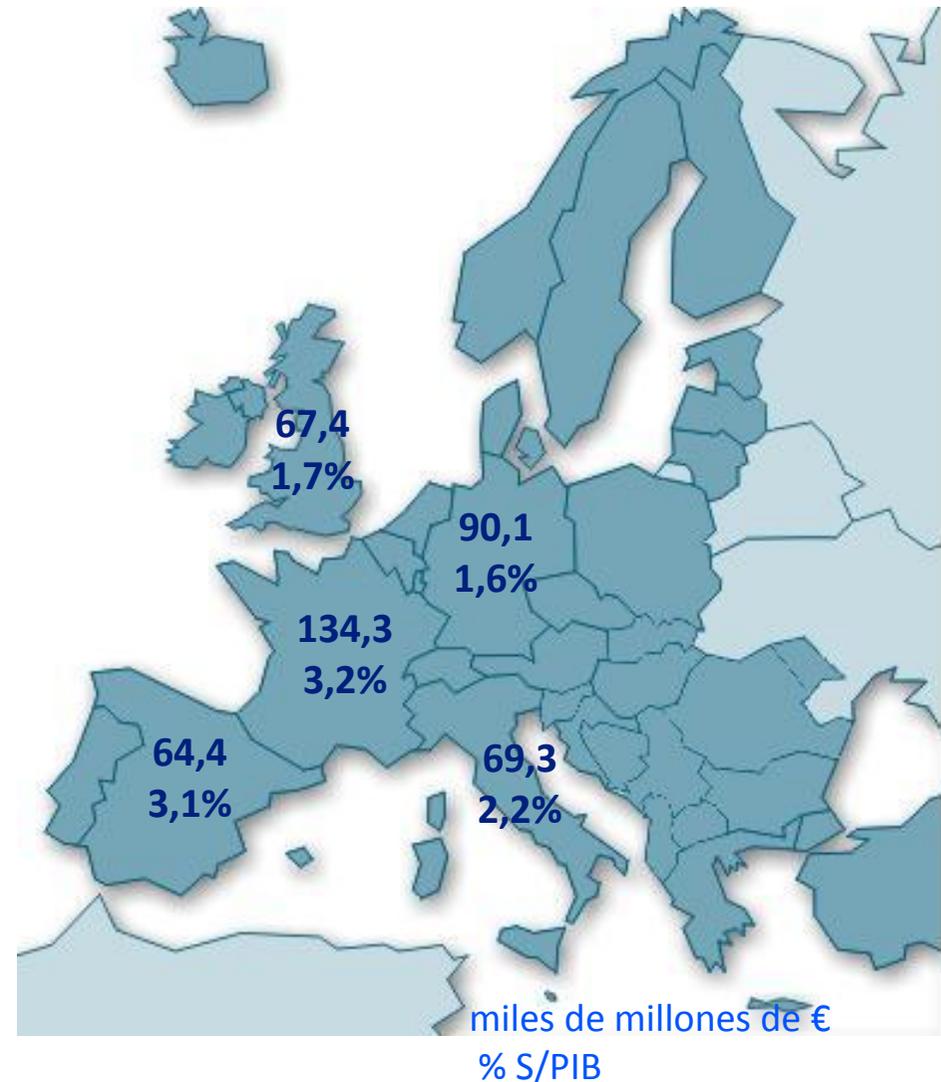


## II. Desafíos de la obra civil

### 1. Recuperar la coherencia inversora y competitividad en la UE

Considerando los ratios de participación de la inversión pública en el PIB del periodo 1995/2013, el gráfico derecho recoge la inversión pública resultante en 2014/2015.

En lo relativo a España, se obtendría en este escenario una inversión pública en 2014/2015 de 64.400 millones de euros – superior en 35.500 millones de euros, a la previsión oficial –, que es el valor que debería corresponder a nuestro país de haberse mantenido el esfuerzo inversor realizado en los últimos 19 años.





## II. Desafíos de la obra civil

### 2. Actualización del marco regulatorio concesional español

De acuerdo con el informe de la Comisión de Concesiones y Servicios de CEOE, debe resolverse el actual problema de inseguridad jurídica, modificando el marco regulatorio y contractual en los siguientes aspectos:

- La **transmisión de riesgos** al operador privado (riesgo de expropiación, riesgo de cierre de la financiación, determinación del riesgo de demanda, afectación de la demanda por actuaciones unilaterales de las Administraciones Públicas y riesgo regulatorio).
- **Términos y condiciones** de los contratos (garantías exigidas, límites contractuales a la responsabilidad patrimonial de la Administración, requisitos documentales, criterios de valoración de ofertas que incentivan la formulación de bajas temerarias y procedimiento para la resolución de conflictos).

Debe propiciarse un marco tributario competitivo (tratamiento fiscal de los gastos financieros)



## II. Desafíos de la obra civil

---

### 3. Nuevo modelo de conservación y mantenimiento

La imposibilidad de mantener el ritmo de inversión en conservación y mantenimiento de la red de gran capacidad (la más extensa de Europa según datos de Eurostat y de la que tan sólo el 20% lo tiene garantizado por ser de peaje) con cargo a los presupuestos públicos obliga a buscar nuevas alternativas de financiación como la tarificación por uso de las carreteras.

Además de obtener fondos para el mantenimiento de la red, se lograría un mejor aprovechamiento de la capacidad de la red existente, internalizar los costes externos asociados al transporte, potenciar la renovación del parque móvil (vehículos menos contaminantes y más seguros), tener una herramienta para regular la demanda de tráfico, alinearnos con los países de nuestro entorno que ya tienen generalizado el principio del pago por uso y obtener recursos de los usuarios extranjeros que utilizan nuestra red.

Afectaría a la red de interés general de alta capacidad, con unos ingresos anuales en torno a **3.000/4.000 millones de euros**, pudiendo repercutirse 1/3 de los mismos a la adopción de medidas paliativas (sector transporte) y 2/3 al mantenimiento y conservación de la red existente.



## II. Desafíos de la obra civil

---

### 4. Infraestructuras de depuración

El déficit inversor español en infraestructuras de depuración se estima en 10.000 M€ y su no resolución en plazo viene implicando la acumulación de importantes sanciones, como consecuencia del claro incumplimiento de la Directiva Marco del Agua en municipios de mas de 10.000 habitantes.

Las infraestructuras de depuración son especialmente adecuadas para su proyecto, construcción, explotación y mantenimiento en régimen de concesión. Los ingresos provendrían, en origen, de cánones finalistas de saneamiento y depuración destinados a la protección, recuperación y mejora de la calidad del medio hídrico que grave la contaminación producida por el vertido de aguas residuales (existentes en la práctica totalidad de CCAA), y la retribución al concesionario (que asumiría el riesgo de construcción) vendría determinada por la producción realizada afectada de distintos coeficientes en función del cumplimiento tanto de los volúmenes de producción fijados en contrato, como de los índices de calidad en el vertido del producto final (riesgo de disponibilidad).



## II. Desafíos de la obra civil

---

### 4. Infraestructuras de depuración

El sector privado, previa realización de determinados y necesarios cambios regulatorios y homogeneización de tarifas, tiene capacidad técnica y financiera para resolver el déficit actual sin impacto en el déficit público, pudiendo presentar proyectos de cofinanciación privada de infraestructuras de depuración de agua. La disponibilidad asimismo de fondos estructurales europeos para proyectos de economía ambiental, que no requieren cofinanciación de los Estados, supone asimismo un importante aliciente para promover un nuevo Plan Nacional de Infraestructuras de Depuración.



## II. Desafíos de la obra civil

### 5. Excepción a la **Golden Rule**: Implementar una cláusula de flexibilidad a determinadas inversiones en el instrumento del Pacto de Estabilidad y Crecimiento

Nueva disposición de la UE que permitirá, en el marco de los programas de convergencia y estabilidad, una **desviación sobre el objetivo de estabilidad presupuestaria a medio plazo para programas de inversión no recurrentes con probado impacto en la sostenibilidad de las cuentas públicas a países que cumplan:**

- 1) Crecimiento del país negativo o inferior a su crecimiento potencial,
- 2) Déficit  $\leq 3\%$  y deuda pública  $\leq 60\%$  del PIB,
- 3) Proyectos cofinanciados por la UE en el marco de la política Estructural y Cohesión, Redes Transeuropeas de Transportes RTE-T y Conectar Europa (CEF), con un efecto presupuestario positivo, directo y comprobable a largo plazo.

Solo dos países han podido acogerse a esta medida (Bulgaria y Rumanía).

Se debe buscar la flexibilización para que en el marco de la nueva legislatura de la UE otros países como España puedan beneficiarse de esta medida, que no debería asimismo restringirse a proyectos con cofinanciación europea.



## II. Desafíos de la obra civil

### 5. Excepción a la *Golden Rule*: Efectos para la inversión pública española

La cartera de inversión del Estado prevista para 2014/2017 (Ley de Presupuestos 2014) es de 29.314 millones €

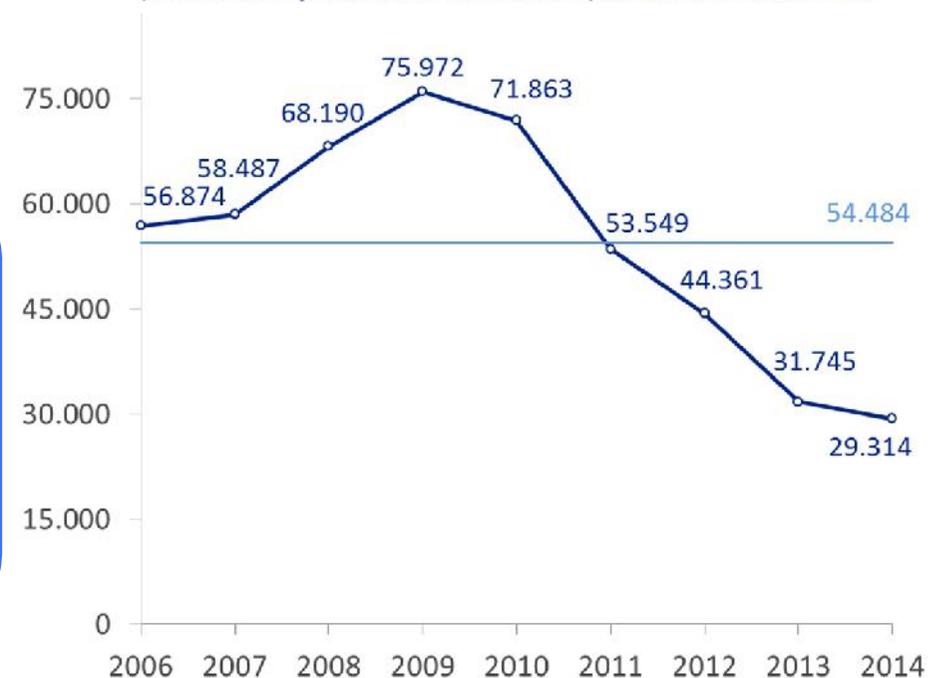


De no modificarse la restricción a proyectos cofinanciados, el impacto de la excepción a la *Golden Rule* en España permitiría anticipar la ejecución de inversiones en valor máximo de hasta 2.500 M€ en 2015/2016 (ADIF ppal.)



Si se suprimiera la restricción relativa a los proyectos cofinanciados, requiriendo no obstante en su lugar determinados requisitos de retorno económico, cohesión y creación de empleo, el incremento de inversión en 2015/2016 podría representar un 1% del PIB (10.000 M€), con un retorno fiscal del 62% (6.200 M€) y creación de + 180.000 empleos.

Cartera de inversión plurianual Estado (Fomento y Medio Ambiente) (millones € ctes. de 2013)





## II. Desafíos de la obra civil

---

### 6. Ampliación del ámbito y volumen de financiación del BEI

Una reciente encuesta realizada en 30 de las principales empresas multinacionales europeas sobre su actividad inversora en infraestructuras fuera de la UE, ratifica una disminución de su cuota en el mercado global debido a una creciente competencia de terceros países – principalmente Japón, China, Corea del Sur y EEUU – que cuentan con una importante cofinanciación proveniente de sus instituciones financieras públicas.

El factor financiación es determinante a la hora de licitar un proyecto de ámbito global y las compañías europeas que deben apoyarse en instrumentos financieros externos a la propia UE para cofinanciar grandes proyectos de infraestructuras, compiten en clara desigualdad frente a compañías no europeas que si cuentan con cofinanciación de sus instituciones financieras públicas.

Se está desarrollando una iniciativa para aprovechar la capacidad de atracción del BEI para obtener financiación adicional de los mercados. Actualmente, frente a unas necesidades de cofinanciación de proyectos de 30.000 millones de euros anuales, el BEI, actualmente, solo cubre 7.000 millones.



## II. Desafíos de la obra civil

---

### 6. Ampliación del ámbito y volumen de financiación del BEI

Teniendo en cuenta la capacidad de los **grandes grupos empresariales europeos** de crear empleo y crecimiento, esta iniciativa ofrece una oportunidad clara para adaptar y extender el papel del principal banco europeo a la cofinanciación de proyectos fuera de la UE, aportando un **mayor ratio de éxito en las licitaciones** y un indudable efecto de arrastre positivo en la **creación de empleo y riqueza** a nivel de la UE.

El Gobierno de España debe **apoyar esta iniciativa ante la CE**, solicitando formalmente su inclusión y tratamiento en el próximo Consejo Europeo de la UE a celebrarse los días 20 y 21 de marzo próximos.



## II. Desafíos de la obra civil

---

### 7. Homologación título Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Hasta la regulación de los [Planes de Bolonia](#), el título habilitante para la profesión ha sido exclusivamente el de ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, regulado por el RD 1425/1991, de 30 de agosto.

Tras el [proceso de convergencia universitaria](#) (Plan Bolonia) y conforme al RD 1393/2007, de 29 de octubre, surge el nuevo título habilitante de Máster, regulado por la Orden CIN/309/2009, de 9 de febrero. El colectivo actual de ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, más de 26.000 colegiados, son titulados anteriores al Plan Bolonia. De éstos, [más de 3.000 están ejerciendo su profesión en el extranjero](#).

[Fuera de España](#), los títulos equivalentes al de ingeniero de Caminos tienen el nivel de Máster, por ello, en la contratación de obras se exige dicho título de Máster del que carecen nuestros ingenieros con título anterior al Plan Bolonia, dado que, al día de hoy, el [Ministerio de Educación aún no ha homologado su titulación](#), pese a superar los 300 créditos exigidos por el RD 1027/2011, al grado de Máster.



## II. Desafíos de la obra civil

---

### 7. Homologación título Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Esta situación está creando serios **problemas de competitividad** a las empresas españolas de infraestructuras pues se ven obligadas, para cumplir los pliegos de condiciones en las licitaciones internacionales a contratar a ingenieros civiles extranjeros, con lo que se encuentran en la necesidad de incrementar sus costes de personal y ven limitada la actuación de sus ingenieros españoles, pese a que su formación y experiencia suele ser superior a la de los ingenieros locales.

Es por tanto urgente que el **Ministerio de Educación** resuelva de forma definitiva esta cuestión, mediante la aprobación de la correspondiente norma reglamentaria que homologue las titulaciones de los ingenieros de caminos anteriores al Plan Bolonia con la del grado de Máster.



## II. Desafíos de la obra civil

---

### 8. La adjudicación por debajo del coste de producción

- 1) El conjunto de las AAPP tiene la obligación de mantener su mercado **no potenciando la adjudicación de contratos en pérdidas** en la situación actual de crisis y supervivencia de la oferta empresarial con actividad en la obra civil.
  
- 2) Desde el inicio del ajuste fiscal en 2010, las **bajas de contratación del Estado** se han duplicado:
  - Grupo FOMENTO, del 20,8% en 2010 al 39,1% en 2013,
  - Grupo MAGRAMA, del 14,5% en 2010 al 32,8% en 2013.
  
- 3) Desde el inicio del ajuste fiscal en 2010, y a pesar de haberse **reducido la oferta empresarial** contratista con el estado de 441 a 228 empresas, han proliferado pliegos de contratación con **ponderaciones de puntuación técnica/económica** inadecuadas y el criterio general de admisión de ofertas en **presunción de temeridad**, convirtiendo, de facto, la modalidad del concurso en meras subastas de precio, incluso puntuando u obligando a la **renuncia de la revisión de precios**.



I. Consideraciones sobre la obra civil

II. Desafíos de la obra civil

**III. El sector en 2013**

IV. Previsiones para 2014



### III. El sector en 2013

#### 1. Principales indicadores

Indicadores	2012	2013	13/12
Producción (millones €/ var. real)	108.839	93.096	-10,3%
FBCF Construcción (millones €/ var. real)	118.598	102.150	-9,6%
Inversión sobre el PIB	11,5%	10,0%	-1,5 p.p.
Empleo (miles)	1.148	1.016	-11,4%
Empleo s/total	6,6%	6,1%	-0,6 p.p.
Licitación Pública (millones €)	7.441	9.142	22,9%
Licitación Concesiones Obras (millones €)	621	322	-48,2%
Consumo cemento (millones Tn)	13.582	10.960	-19,3%
Viviendas iniciadas	44.200	34.000	-23,1 %



### III. El sector en 2013

#### 2. Producción en construcción

Datos de producción (millones € y VAR 13/12 real)	2012	2013	13/12	Distribución 2013
<b>Edificación</b>	79.568	70.625	-5,6%	75,9%
Residencial	28.786	25.165	-7,0%	27,0%
No residencial	19.429	17.167	-6,0%	18,4%
Rehabilitación y mantenimiento	31.353	28.293	-4,0%	30,4%
<b>Obra civil</b>	29.271	22.471	-23,0%	24,1%
<b>Total actividad</b>	<b>108.839</b>	<b>93.096</b>	<b>-10,3%</b>	<b>100,0%</b>

Histórico de producción en construcción (millones € ctes. 2013)

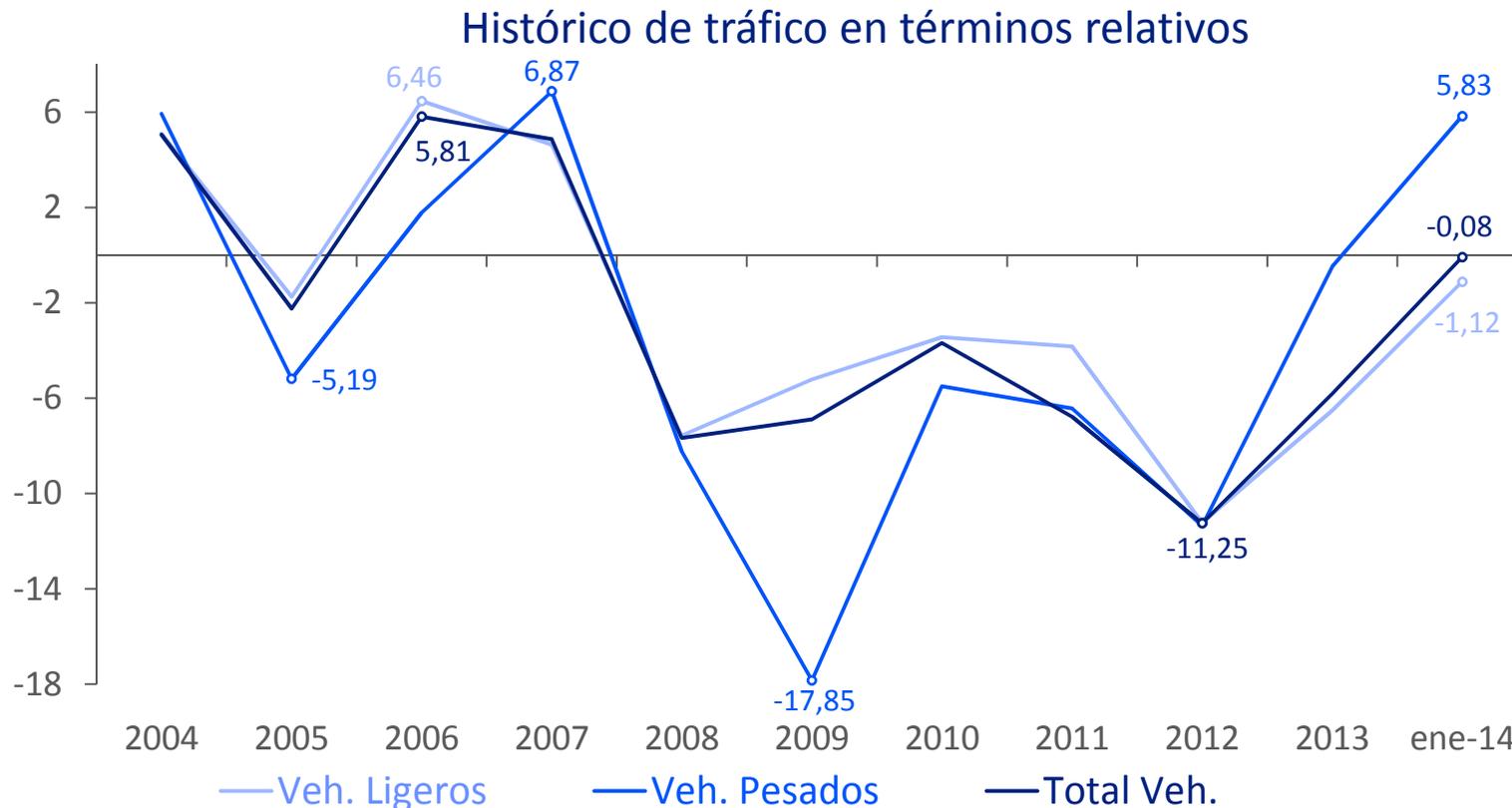


La producción por subsectores en términos reales ha caído por debajo de niveles de mediados de los años 90.



## III. El sector en 2013

### 3. Tráfico en autopistas de peaje

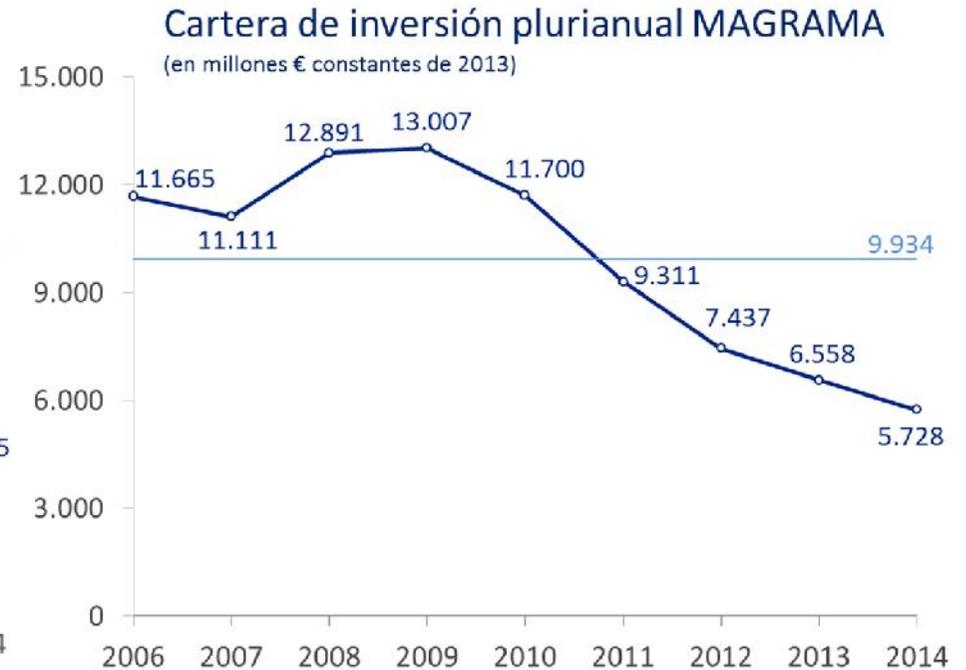
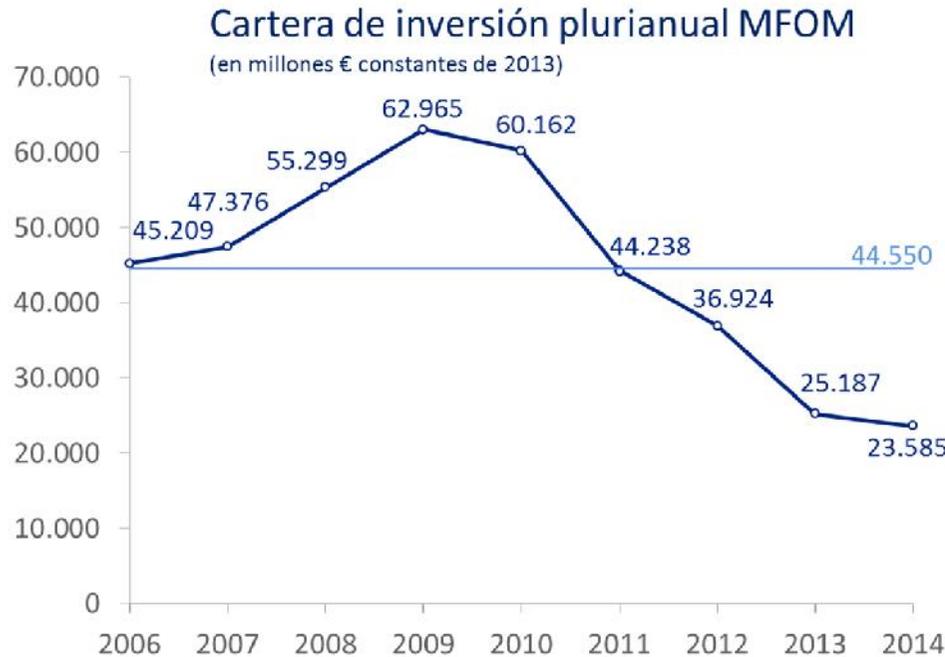


El tráfico de las autopistas de peaje ha sufrido una caída media del 42% desde 2007. Sin embargo, a partir de finales de 2013 se apunta un cambio de tendencia, especialmente en el tráfico pesado (indicador económico).



### III. El sector en 2013

#### 4. Inversión: cartera por Ministerios según PGE – período 2006-2014



**Fomento:** período 2009-2014 ➡ caída del 62,5% en 5 años.

en 2014 la cartera es un 47% inferior al promedio de los 9 últimos años.

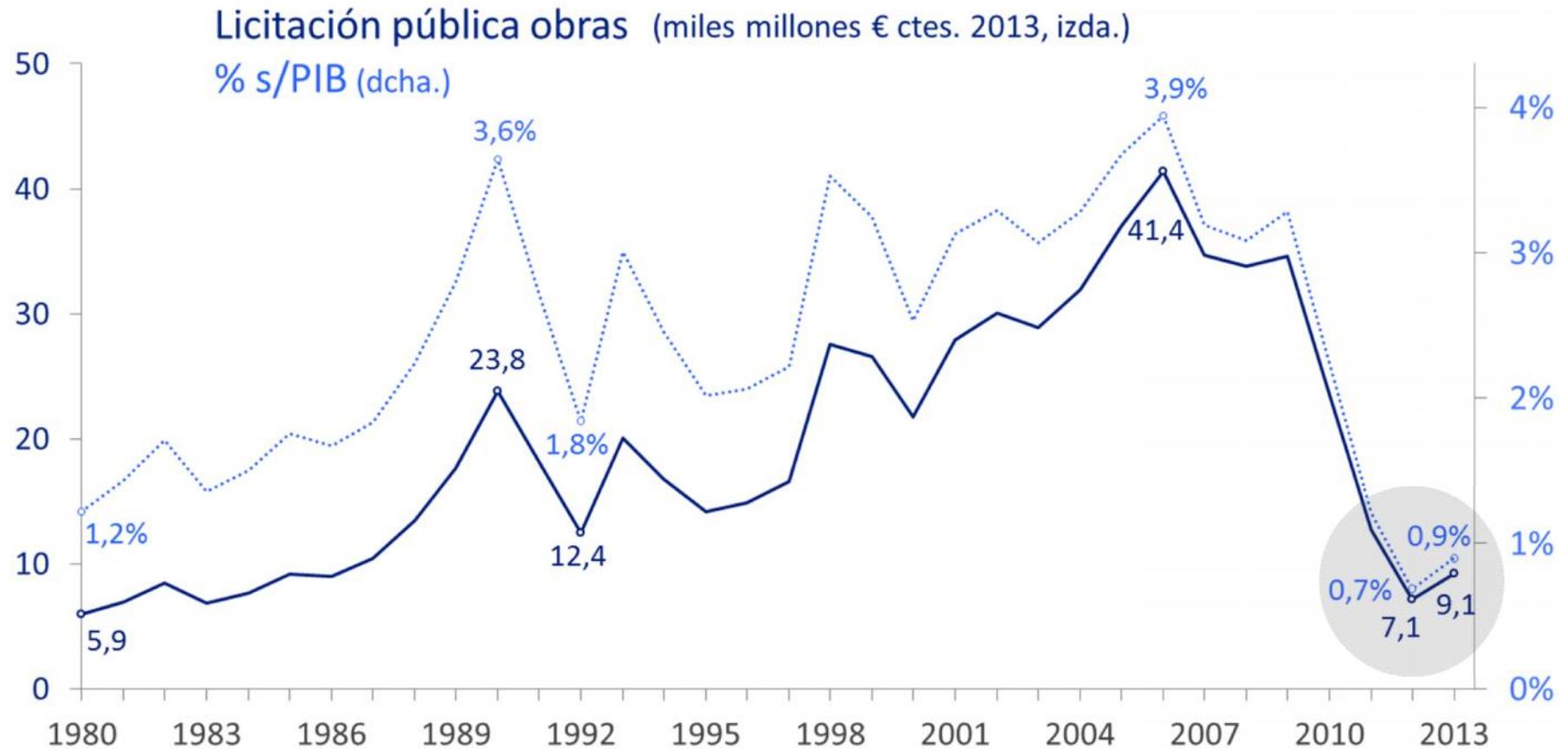
**Medio** período 2009-2014 ➡ caída del 56,0% en 5 años.

**Ambiente:** en 2014 la cartera es un 42% inferior al promedio de los 9 últimos años.



### III. El sector en 2013

#### 5. Licitación pública de obras – período 1980-2013

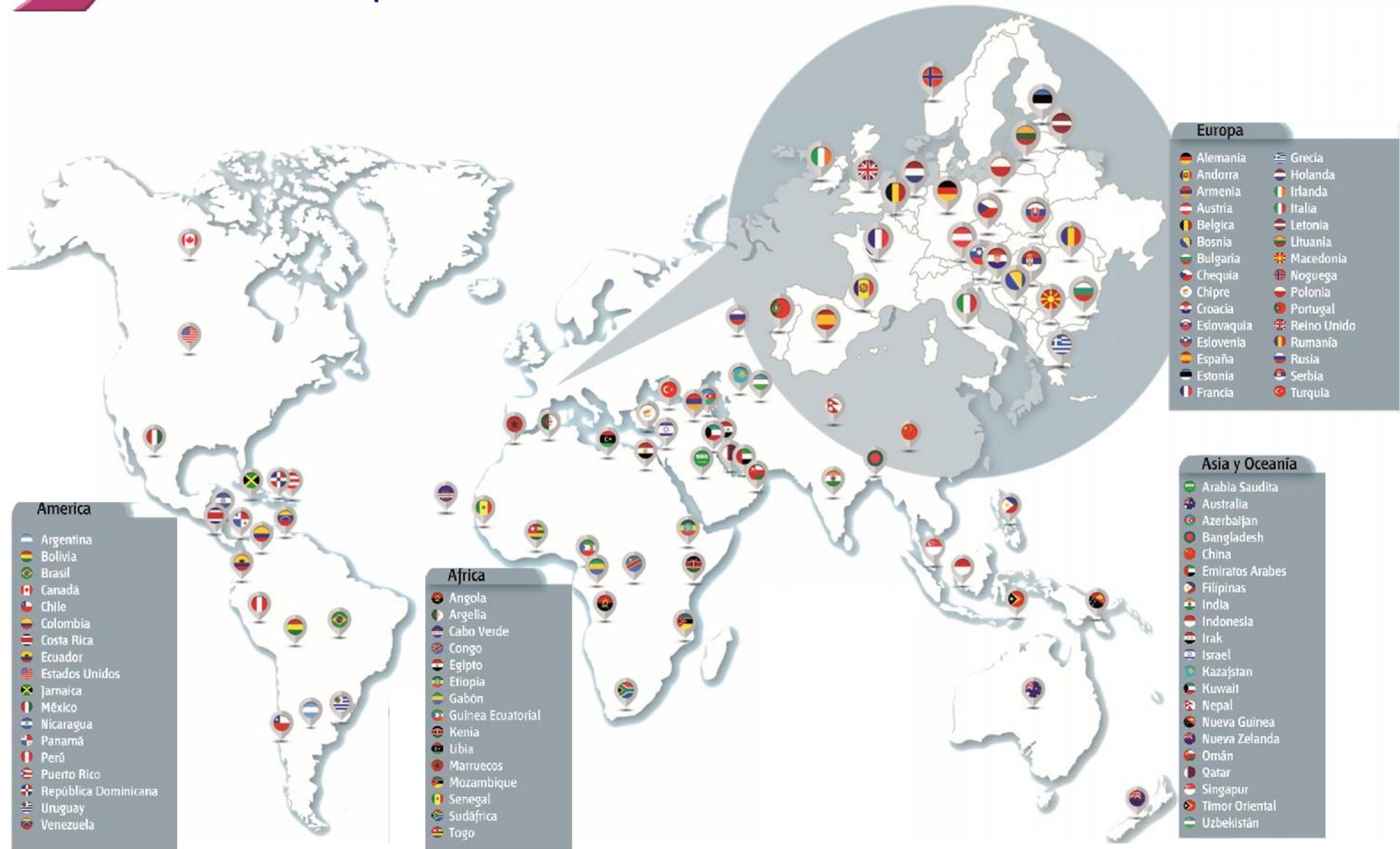


En 2013 la licitación pública ha aumentado dos décimas, en términos de representatividad sobre PIB, sin embargo, es 1,5 puntos inferior al promedio (2,4%) de la serie disponible.



### III. El sector en 2013

## 6. Exterior: presencia internacional socios SEOPAN





### III. El sector en 2013

6. Exterior: contratación y facturación en construcción de las empresas constructoras asociadas en SEOPAN (no incluye concesiones y actividades de diversificación)

Áreas geográficas	Contratación			Facturación			
	2012 (M €)	2013 (M €)	% s/total año 2013	2012 (M €)	2013 (M €)	% s/total año 2013	
África	614	1.548	9%	632	690	5%	
América del norte: USA y Canadá	3.384	3.068	17%	3.575	3.717	25%	
América Central y del Sur	4.958	5.392	30%	3.327	4.438	29%	
Asia	284	218	1%	485	404	3%	
Oceanía / Australia	73	299	2%	153	208	1%	
Europa	UE	6.814	3.623	20%	8.179	4.412	29%
	Otros	750	585	3%	485	565	4%
Oriente Medio	361	3.165	18%	433	571	4%	
<b>TOTAL</b>	<b>17.238</b>	<b>17.898</b>	<b>100%</b>	<b>17.268</b>	<b>15.005</b>	<b>100%</b>	



### III. El sector en 2013

#### 7. Magnitudes de los grupos empresariales asociados en SEOPAN

Millones €	2012		2013		Variación	
	Valor	Distrib.	Valor	Distrib.	Valor	%
<b>Total Ventas</b>	<b>76.825</b>		<b>76.282</b>		<b>-543</b>	<b>-0,7%</b>
Interior	25.041	32,6%	21.630	28,4%	-3.411	-13,6%
Internacional	51.784	67,4%	54.652	71,6%	2.868	5,5%
Construcción	47.652	62,0%	45.846	60,1%	-1.806	-3,8%
Concesiones	5.716	7,4%	6.714	8,8%	998	17,5%
Otras actividades	23.457	30,5%	23.722	31,1%	265	1,1%
<b>Ventas construcción</b>	<b>47.652</b>		<b>45.846</b>		<b>-1.806</b>	<b>-3,8%</b>
Interior	9.691	20,3%	7.110	15,5%	-2.581	-26,6%
Internacional	37.961	79,7%	38.736	84,5%	775	2,0%
<b>Ventas otras actividades*</b>	<b>29.173</b>		<b>30.436</b>		<b>1.263</b>	<b>4,3%</b>
Interior	15.350	52,6%	14.520	47,7%	-830	-5,4%
Internacional	13.823	47,4%	15.916	52,3%	2.093	15,1%
<b>Total EBITDA</b>	<b>9.918</b>		<b>9.994</b>		<b>76</b>	<b>0,8%</b>
Construcción	3.035	30,6%	2.819	28,2%	-216	-7,1%
Concesiones	2.997	30,2%	3.503	35,1%	506	16,9%
Otras actividades	3.886	39,2%	3.672	36,7%	-214	-5,5%
<b>Endeudamiento neto</b>	<b>55.268</b>		<b>51.422</b>		<b>-3.846</b>	<b>-7,0%</b>
<b>Cartera</b>	<b>99.025</b>		<b>86.171</b>		<b>-12.854</b>	<b>-13,0%</b>
Interior	19.111	19,3%	15.624	18,1%	-3.487	-18,2%
Internacional	79.914	80,7%	70.547	81,9%	-9.367	-11,7%
Cartera (Meses actividad)	24,9		22,6			
<b>Plantilla media</b>	<b>414.569</b>		<b>429.036</b>		<b>14.467</b>	<b>3,5%</b>

\* incluye concesiones.



I. Consideraciones sobre la obra civil

II. Desafíos de la obra civil

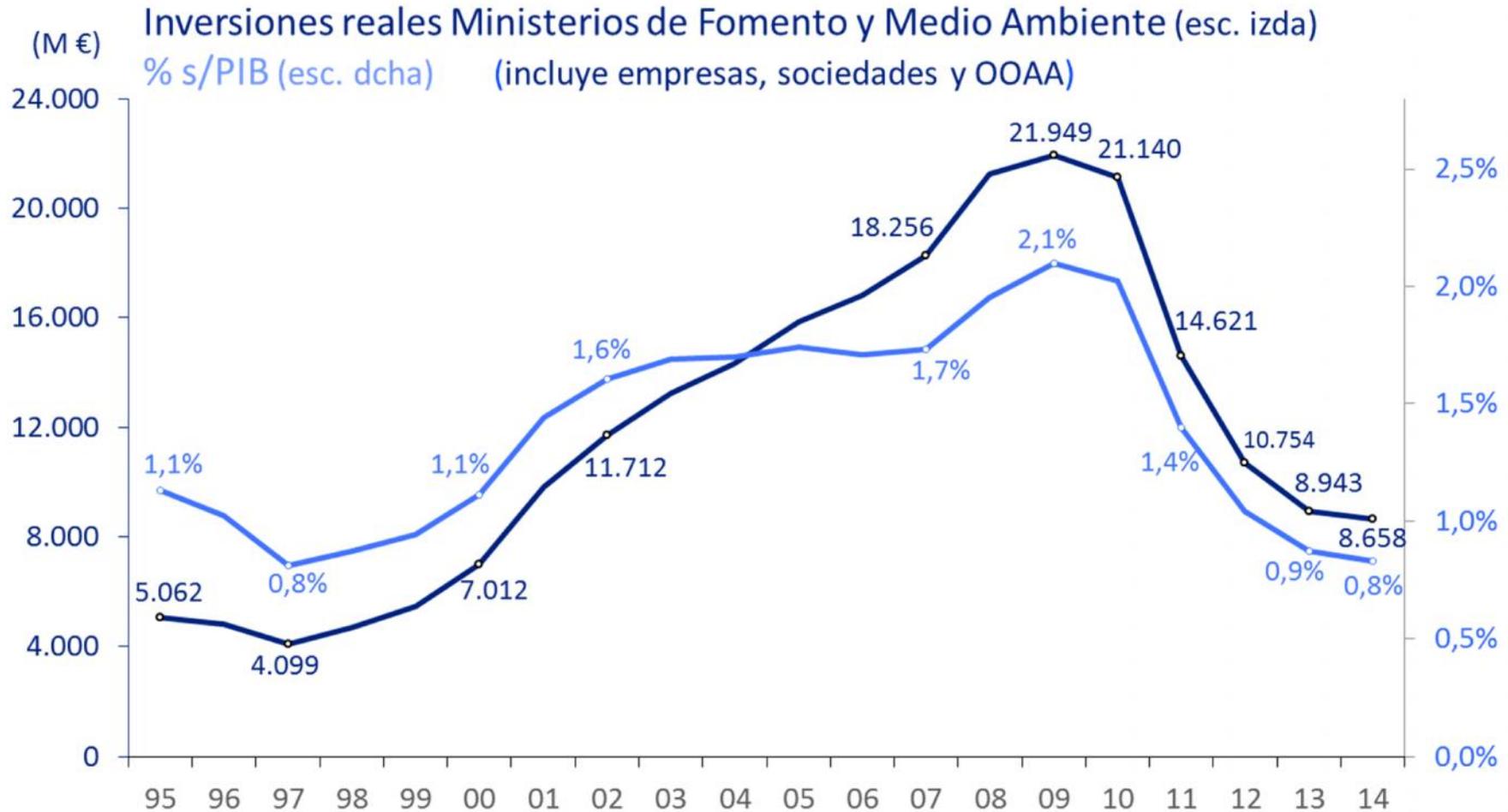
III. El sector en 2013

**IV. Previsiones para 2014**



## IV. Previsiones para 2014

### 1. Inversiones reales por Ministerios según PGE 2014

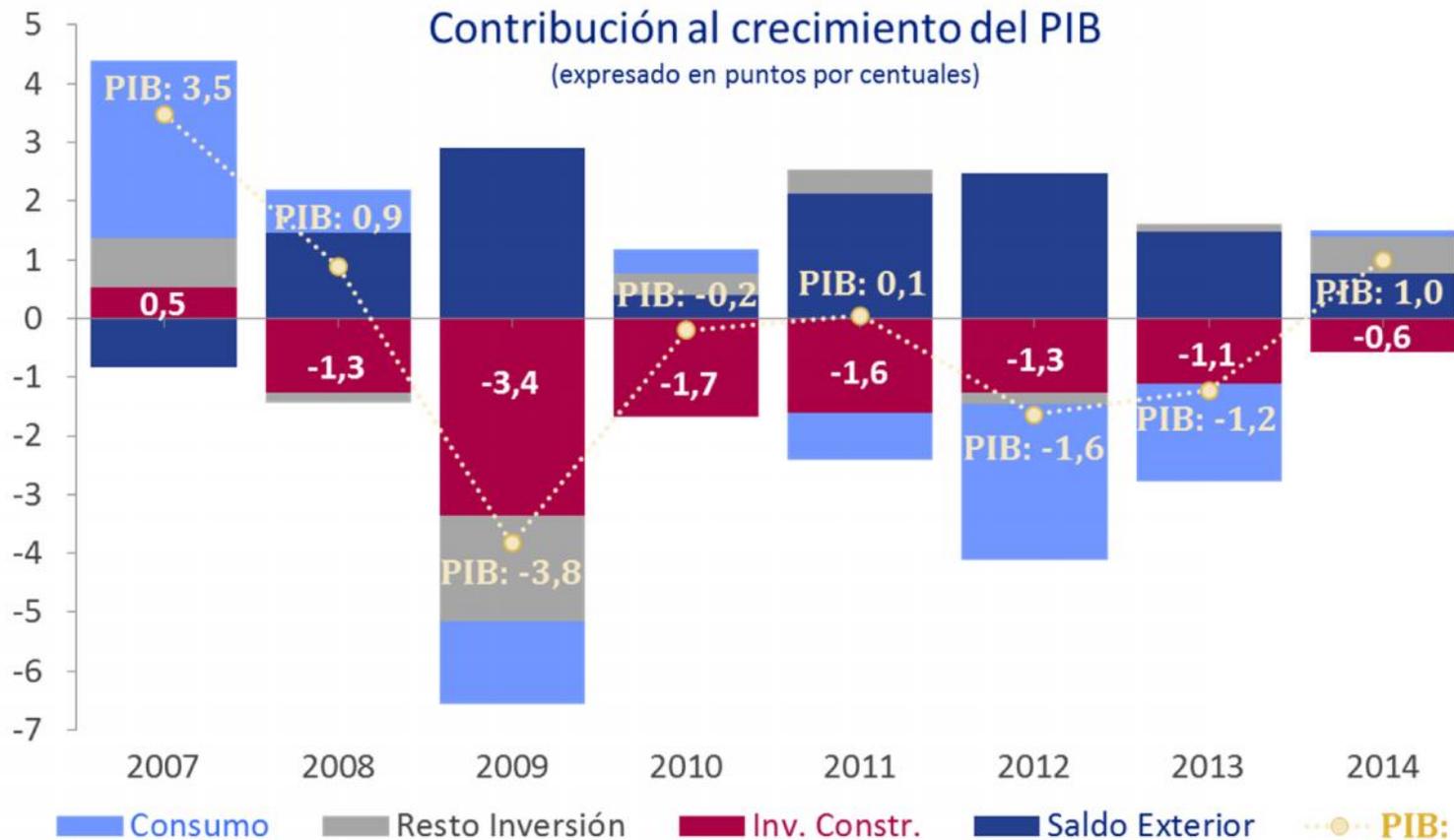


La inversión prevista para 2014 supone un descenso del 61% con respecto al máximo, alcanzado en 2009.



## IV. Previsiones para 2014

### 2. Estimación de la variación de la inversión en construcción



Fuente: INE, 2014 est. SEOPAN

En 2014 el sector de la construcción restará 0,6 puntos de crecimiento al PIB. Sin embargo, las restantes partidas (consumo, resto de inversión, demanda externa) contribuirán con 1,6 puntos de crecimiento.



## IV. Previsiones para 2014

### 3. Estimación del empleo en la economía



La estimación vigente anticipa la destrucción de 75.000 empleos en el sector de la construcción, frente a la creación de 92.000 en el resto de sectores, lo que se traduce en un avance del empleo total de 17.000.



## IV. Previsiones para 2014

### 4. Estimación de la variación de la actividad en construcción

Tipo de obra	Variación 2014 / 2013
Edificación	-1% / -3%
Residencial	-4% / -6%
No residencial	-3% / -5%
Rehabilitación y mantenimiento	0% / -2%
Obra civil	-12% / -16%
<b>Total construcción</b>	<b>-4% / -6%</b>

En 2014, la actividad total del sector de la construcción se reducirá entre un 4% y un 6%, respecto a la actividad de 2013.



Gracias por  
su atención

# SEOPAN

---

3 de abril de 2014