



ENTREVISTA A JAVIER GISBERT, PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN DE OBRA PÚBLICA DE ALICANTE

## "La obra pública está en la tormenta perfecta: precios altos y sin mano de obra"

Miquel González

JAVIER GISBERT, OBRA PÚBLICA



FOTO PEPE OLIVARES

**20/11/2022** - ALICANTE. Javier Gisbert Miralles tomó las riendas de la Federación de Obra Pública de Alicante hace 11 meses. Y en su mandato se ha topado con el escenario de aumento de materias primas más alto de los últimos años. En esta entrevista con *Alicante Plaza*, el mpresario, ingeniero y profesor repasa la situación del sector y de las inversiones en la provincia de Alicante. A su juicio, debería haber cambios en el Real Decreto de revisión de precios de las materias de primas y cambios en la Ley de Contratos Públicos para dar más agilidad a las obras que ahora se licitan.

## **-¿Cuáles son los principales problemas de la obra pública en la provincia de Alicante?**

-La situación es muy complicada. Posiblemente, la más complicado desde la crisis de 2008. Estamos en la tormenta perfecta: subida de los precios de los materiales de materias primas, que de media acumula un aumento del 30%; tenemos un problema de mano de obra, tanto en técnicos como en operarios. La gente joven ya no entrará en nuestro sector. No lo ve como algo atractivo. Hace 14 años, había 345.000 personas afiliados en nuestro sector menores de 29 años; a 31 de diciembre de 2021, hay 53.000 personas menores de 29 años inscritas en la Seguridad Social. Es un síntoma de que la gente joven no quiere venir a este sector. Y hacen falta técnicos. Hasta el 31 de agosto, he sido profesor de universidad. Cuando comencé había 170 alumnos en los cursos de primeros de Obras Públicas o Ingeniería; ahora entre 40 y 50 alumnos. Somos un sector que no es atractivo ni para operarios ni para técnicos. Por eso digo que estamos en la tormenta perfecta: hay mucha obra, tanto pública como privada en marcha, pero no hay mano de obra.

## **"LA SITUACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA ES MUY COMPLICADA. POSIBLEMENTE, LA MÁS COMPLICADO DESDE LA CRISIS DE 2008"**

### **¿Hasta qué punto los precios de las materias primas son un problema?**

-Bueno, una obra que has diseñado hace un año, no puedes cumplir con el presupuesto que presentaste o te aprobaron en la adjudicación. Y la ley no te permite una actualización de los precios adecuado. En marzo, el Gobierno sacó un Real Decreto y se ha quedado corto. Ha tenido hasta cuatro modificaciones. Pese a que los últimos cambios son de la semana pasada, no revisa todos los precios de una obra.



**-De todo ello que ha detallado, ¿qué tiene una solución más rápida?**

-La más rápida es hacer un Real Decreto revisión de precios que sea verdaderamente real. Debe garantizar la subida de precios que se ha dado en las materias primas, al menos, en un 90 y 80% de los casos. Ahora, ni entra ni el 40% del incremento que se ha dado en una obra.

**-¿Las administraciones más cercanas están ayudando a desbloquear esta situación?**

-Esta legislación es estatal. El Consell se acopló a esta legislación, como también hicieron algunos ayuntamientos. Pero se sigue quedando corta. Y en cada administración te encuentras situaciones diferentes.

**-¿Se licita bastante volumen de obra?**

-Si comparas con lo que se licitó entre 2000 y 2008, se está licitando ahora un 20% de aquel volumen. Pero de 2012 a 2019 sólo se licitó un 10%. Ahora se está licitando más, pero no llegamos a los niveles de antes.

**-¿La llegada de los fondos europeos se están notando?**

-Los fondos Next Generation no han llegado a la obra pública. Esperemos que lo hagan en los 2024, 2025 y 2026. Ahora se está licitando la redacción de los

proyectos. No tenemos claro cómo llegaran esos fondos. No hay concreción. Mi preocupación es que lo que se ha ejecutado anteriormente en fondos europeos y nunca se llega al 60-70%. Si ahora vienen cantidades más grandes, ¿seremos capaces de absorberlos? Nos preocupa por las dificultades del sector, antes mencionadas, y por la burocracia que tiene administración para sacar proyectos hacia adelante.



**-Los organismos que analizan la ejecución de las obras públicas, como Ineca o la propia Cámara de Comercio, se quejan de la baja ejecución. ¿Es así como denuncian?**

-Además de que llegan poco dinero del Estado, la ejecución de las obras ronda el 30% de lo presupuesto. ¿Por qué no se está gastando? Quizás, sea por la Ley de Contratos, y la burocracia demasiado larga. Y como así parece que sea, deberían estar buscando soluciones para que lo que está en marcha o vendrá. También hay cierta dejadez.

**"DESDE QUE SE DECIDE EN QUÉ SE INVIERTE EL DINERO HASTA QUE SE LICITA LA OBRA, SE TARDA DOS AÑOS. ESE PERÍODO DEBERÍA SER MÁS CORTO"**

**-¿Qué se podría hacer para eliminar la burocracia en la Ley de Contratos?**

-Probablemente, hay demasiados procesos. Se debería buscar una figura para acortar los plazos. No sé cómo, pero debería haber una fórmula para que no se emplee tanto tiempo. Le pongo un ejemplo; desde que se decide en qué se invierte el dinero hasta que se licita la obra, se tarda dos años. Ese período debería ser más corto.

**-Su antecesor, Javier Verdú, proponía que se licitara el proyecto y la obra de manera conjunta para agilizar los plazos. ¿Podría ser una solución?**

-Podría ser una solución. La ley lo contempla. No es habitual, pero algún caso se ha dado.

**-Hace poco tuvieron una reunión con la secretaria de Estado de Infraestructuras, Isabel Pardo de Vera. ¿Cómo fue?**

-En esa reunión se habló de las inversiones y del Real Decreto de actualización de precios. Por lo que vimos, el Ministerio de Transportes sí que está por una solución para el Real Decreto, pero al parecer es el Ministerio de Hacienda el que pone problemas. En cuanto a las inversiones, hay buena voluntad para mejorar las cosas. Los responsables del Ministerio se disculparon por la falta de inversión en la provincia de Alicante y ofrecieron colaboración para mejorar el tema del Real Decreto. La interlocución fue muy buena. Se habló también del fondo extra, de los

famosos 300 millones, que se invertirán en varias anualidades, según nos comentaron desde la Generalitat, lo que quiere decir es que las obras no empezarán hasta dentro de tres años, en algunos casos.

**-¿Cómo van las inversiones en colegios, centros de salud y residencias?**

-A veces olvidamos las infraestructuras de edificación no residencial, pero me consta que algunos planes, como el Edificant, ha tenido mucho éxito. En otras comunidades autónomas se lo están copiando. El problema que tiene el plan Edificant es el mismo que en las obras públicas: la subida de precios está dejando muchas licitaciones desiertas.

**-¿Cuándo los precios de la materias primas bajen, esta situación revertirá?**

-No creo que bajen, en todo caso, se estabilizarán. El famoso Real Decreto, contempla que si bajen los precios de las materias primas, te lo aplican en la licitación o en el contrato. El precio está subiendo por el uso de las energías intensivas, bien para hacer esos materiales, bien porque son derivados del petróleo. El gran caballo de batalla del Real Decretos de precios es que no contempla la subida de la luz.



**-Ante todo este contexto, ¿cómo el futuro del sector?**

-Soy optimista. Mi opinión particular es que esta crisis de precios será corta. ¿Qué debemos hacer? Mejorar la falta de mano de obra y de técnicos es una cuestión a largo plazo; el Real Decreto de precios se podría solventar en un mes si hay voluntad. Debemos buscar mano de obra en origen, en países en los que hay buenos profesionales. Ahí se deben implicar tanto el Gobierno central como la Generalitat.

**-De todas las infraestructuras que se habla casi siempre, ¿cuál es la más prioritaria?**

-Tenemos varias. Hay un decálogo que elaboraron Ineca, CEV y Cámara y de esas 10 obras, no se ha hecho ninguna. Bueno, sí que había una medida que se ha hecho: liberalizar la autopista AP7. Creo que desdoblarse la A-31 desde Villena hasta Alicante es muy necesaria; también desdoblarse la N-332 en Torrevieja. El eje ferroviario Alicante-Elche-Murcia es muy potente y sigue con siendo de vía única y sin electrificar desde que se construyó hace más de 100 años.

**"EL EJE FERROVIARIO ALICANTE-ELCHE-MURCIA ES MUY POTENTE Y SIGUE CON SIENDO DE VÍA ÚNICA Y SIN ELECTRIFICAR DESDE QUE SE CONSTRUYÓ HACE MÁS DE 100 AÑOS"**

**-¿Te parece buena solución los nuevos tranvías que se están planteando?**

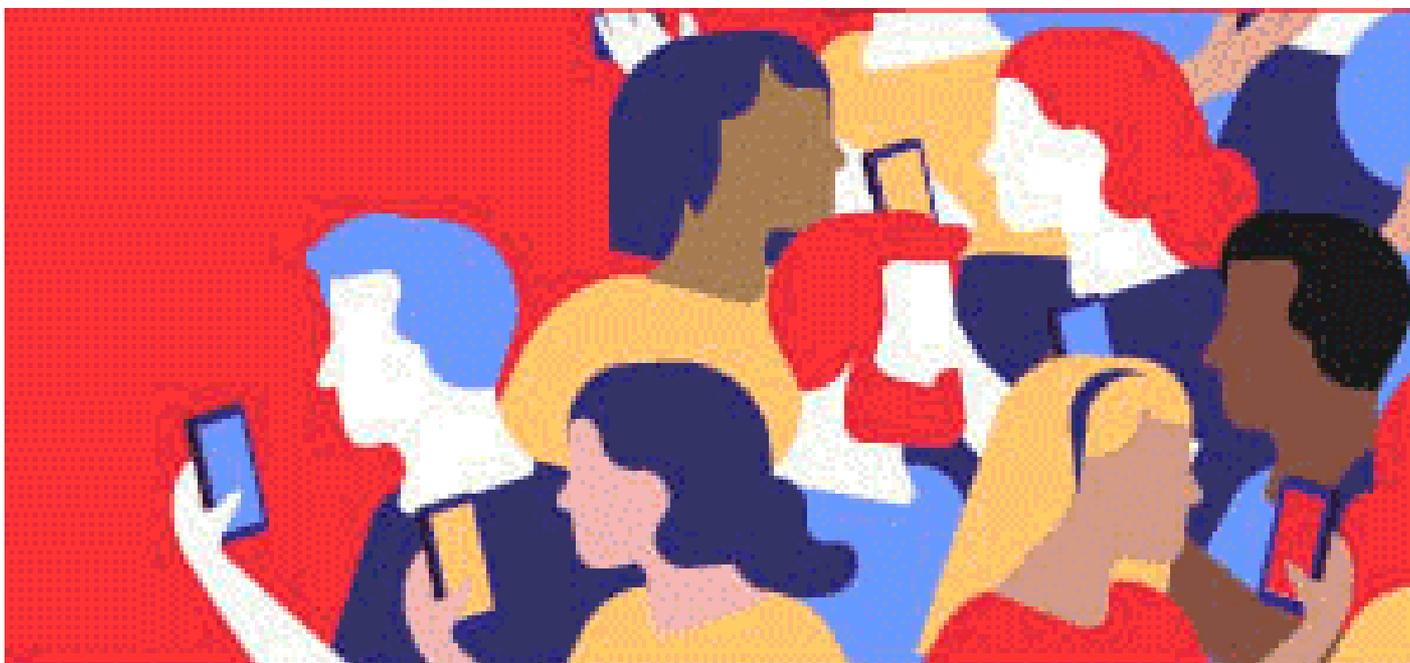
-Sí. Todo lo que favorezca la movilidad es positivo.

**-¿Y el puerto seco?**

-En mi opinión personal, debería decidirse ya. Y la mejor ubicación, insisto, en opinión, es Villena porque está en el nudo de tres autonomías, cuatro provincias. La provincia de Alicante tiene una singularidad: es la provincia que tiene la población más distribuida por todo el territorio, sobre todo, en ciudades de más de 50.000 habitantes. La opción de Villena está a una distancia idónea para que se instalen empresas de cuatro provincias. Es la más adecuada económicamente. Novelda está más cerca de otros nodos, como el Puerto de Alicante, o el centro logístico de Albufera.

**-¿Quién debe tomar la decisión?**

-Adif debe decidir dónde poner una terminal intermodal, pero el desarrollo urbanístico de la zona o parque empresarial es privado. La inversión privada es la que pone el dinero sobre la mesa. Ambas decisiones, la de Adif y la privada, van de la mano.



## ¿Buscas empleo?



GENERALITAT  
VALENCIANA

LABORA

Servei Valencià d'Ocupació i Formació

### *Lo más leído*

**1** Tocata y fuga en re menor

Pendientes de Harper y de Competición