

EL FOCO



**JUAN ANTONIO
SANTAMERA SÁNCHEZ**
PRESIDENTE DEL COLEGIO DE INGENIEROS
DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

El autor reflexiona sobre la futura Ley de Servicios Profesionales que prepara el Gobierno y advierte de los pros y los contras de la propuesta y de cómo puede afectar a las profesiones técnicas

El futuro de las profesiones

La llamada Ley Ómnibus de 2009, transposición de una directiva europea de diciembre de 2006 relativa a los servicios en el mercado interior, fue un primer instrumento normativo para modificar y liberalizar el sector servicios y afectó de modo importante a las profesiones reguladas, las ingenierías en particular. En concreto, introdujo 18 modificaciones a la Ley de Colegios Profesionales de 1974, preconstitucional por tanto, que había regulado hasta entonces el funcionamiento de dichas instituciones. Entre otras modificaciones, desaparecieron la colegiación obligatoria –que ya solo rige cuando así lo dispone una ley estatal–, la obligación del visado y la posibilidad de publicar baremos indicativos de precios de los diferentes servicios. El visado profesional quedó posteriormente regulado mediante el Real Decreto 1.000/2010, de 5 de agosto, que incluye la obligación del visado en la edificación y en ciertas obras relacionadas con explosivos y minería, pero no declara obligatorio el visado de ninguna obra pública, ni siquiera de aquellas de cuya solidez y estabilidad depende de forma muy obvia la seguridad de las personas.

En definitiva, se requiere certificación colegial para proyectar y construir un edificio de viviendas u oficinas pero no para diseñar y construir un puente

Convendría prevenirse contra una excesiva desregulación de las profesiones técnicas

o una presa. Aquella Ley Ómnibus disponía que en el plazo de un año se promulgaría una disposición también con rango de ley que determinase las profesiones para cuyo ejercicio sería obligatoria la colegiación. Y aunque circularon varios borradores del Gobierno anterior, aquella norma no llegó a promulgarse.

En septiembre pasado, el Gobierno aprobaba su plan estratégico de política económica, que habría de desarrollarse durante el primer semestre de 2013 y que incluía el envío al Parlamento de un proyecto de Ley de Servicios Profesionales encaminado a “fomentar la competencia en este segmento del sector servicios”. El objetivo no es cuestionable, pero parece claro que hay que compatibilizarlo con otros designios tendentes a mantener la calidad de las prestaciones y de los servicios públicos a ellas vinculadas, y a preservar la buena salud y el elevado prestigio de nuestras empresas, en buena medida basado en la competencia irrefragable de los técnicos que trabajan en ellas.

Lógicamente, desconocemos los términos en que el Gobierno planteará su propuesta, pero algunas declaraciones todavía de carácter general y faltas de concreción han hecho cierto hincapié en la eliminación de la ma-



THINKSTOCK

yoría de las reservas de actividad, que se correspondían en el pasado con dominios de colegiación obligatoria. En este sentido, convendría prevenirse contra una excesiva desregulación de las profesiones técnicas, ya que, de un lado, es irreal asimilarlas entre sí como si fueran meras especialidades de una misma ingeniería –difícilmente las presas que proyecta el ingeniero de caminos podrán ser ejecutadas por el ingeniero naval, ni el buque que este construye podría quedar en manos de un ingeniero agrónomo–, y, de otro lado, la calidad de nuestros técnicos, que redundan en el ya mencionado e indudablemente reconocido prestigio internacional de nuestras empresas de ingeniería y de servicios, es consecuencia de la excelente preparación de nuestros ingenieros, clasificados por las especiali-

“La desaparición del seguro de responsabilidad civil dejaría desvalida en la práctica a la sociedad civil”

dades que son usuales en la comunidad internacional.

En definitiva, y como ha manifestado la Unión Profesional de Colegios de Ingenieros, la regulación que finalmente se plantee de las ingenierías “no puede ser ajena a la reciente adaptación que se ha realizado en España de las titulaciones universitarias para su adecuación al Espacio Europeo de Educación Superior (Bolonia). Este nuevo marco (Real Decreto 1.393/2007, de 29 de octubre, por el que se establece la ordenación de las enseñanzas universitarias oficiales) ha definido con claridad qué títulos universitarios habilitan para el ejercicio de profesiones reguladas (con lo cual no existe problema para su identificación) y también ha establecido qué competencias se deben adquirir para ejercer determinadas profesiones. Por ello, lo ra-

zonable es que el ejercicio profesional de las diferentes profesiones reguladas de ingeniería se fundamente en dicho marco”.

“Basta con un análisis de las diferentes órdenes que establecen los requisitos para la verificación de los títulos universitarios oficiales que habilitan para el ejercicio de las diferentes profesiones de ingeniero (aeronáutico, minas, navales, caminos, canales y puertos, montes, industrial, telecomunicación y agrónomo) para percatarse de que el núcleo general de conocimientos académicos es sumamente específico en cada una de las ramas de ingeniería. De esta forma, parecería absurdo que alguien que haya obtenido los conocimientos que le habilitan para ejercer una concreta profesión regulada de ingeniero –naval, industrial, de montes, etc.– pudiera disponer de atribuciones profesionales sobre un área ajena a sus conocimientos”.

En lo relativo al visado, el citado Real Decreto 1.000/2010, de 5 de agosto, establece en el artículo 2 el visado obligatorio en los proyectos de ejecución de edificación, certificados de final de obra de edificación, proyectos de demolición de edificaciones y otros casos singulares relacionados con explosivos y con la minería. De nuevo hay que decir que es un sinsentido garantizar la idoneidad de quien proyec-

Los ingenieros de caminos creemos que una mayor competencia en los servicios es positiva para la economía

ta un edificio y no de quien construye un puente, pongamos por caso. A nuestro juicio, el real decreto debería revisarse íntegramente con más equanimidad.

Por último, no cabe desconocer que el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos mantiene un seguro de responsabilidad civil que protege a todos los colegiados. Tal garantía para la sociedad solo tiene sentido en un marco regulatorio de reserva de actividad y de colegiación obligatoria. La desaparición del seguro dejaría desvalida en la práctica a la sociedad civil.

En suma, los ingenieros de caminos creemos que una mayor competencia en los servicios ha de ser positiva para la economía, pero no de manera desordenada ni exacerbada, si no queremos que la competitividad mal entendida termine deteriorando la solvencia de las prestaciones. Por lo mismo, nada nos agradecería más que poder participar con nuestro asesoramiento en la elaboración de las normas que ha de conjugar la liberalización efectiva de la economía con la preservación de la calidad de nuestras actuaciones empresariales y de la profesionalidad de nuestros técnicos, cuyo acomodo intelectual y personal en el seno de los colegios ha demostrado ser una salvaguarda para la excelencia.