

1/2012 ■ N°14



Temas Actuales

Inversiones en infraestructuras
en España y en el exterior



Temas actuales

1/2012 ■ N°14

Inversiones en infraestructuras

en España y en el exterior

Sumario

Introducción

7

ASAMBLEA GENERAL DE ANCI (26 de junio de 2012)

MESA REDONDA SOBRE

"INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS

EN ESPAÑA Y EN EL EXTERIOR"

Ponencia de Fernando Eguidazu 11

Ponencia de Gonzalo Ferre 25

Ponencia de Enrique Verdeguer 37

Ponencia de Juan Urbano 51

CLAUSURA DE LA ASAMBLEA

Discurso del Presidente de ANCI

Jaime Lamo de Espinosa 63

Intervención de clausura del Ministro

de MAGRAMA Miguel Arias Cañete 85



Jaime Lamo de Espinosa, presidente de ANCI, Miguel Arias Cañete, Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y Juan Lazzcano, presidente de la CNC, en la clausura de la Asamblea.

INTRODUCCIÓN

El 26 de junio de 2012 tuvo lugar la Asamblea General anual de ANCI que, como es tradicional, se completa con un debate sobre un tema de actualidad y se clausura por una autoridad ministerial. Este evento se recoge en una publicación de la colección Temas Actuales e incluye la versión entera del discurso del presidente de ANCI a la asamblea.

Este año la mesa redonda se centró sobre las “Inversiones en infraestructuras en España y en el exterior” y fueron ponentes, por orden de intervención, Fernando Eguidazu, director general de Relaciones Económicas Internacionales del Ministerio de Asuntos Exteriores, Gonzalo Ferre, secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, Enrique Verdeguer, presidente de ADIF, y Juan Urbano, director general del Agua del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

En el acto de clausura, después del discurso de Jaime Lamo de Espinosa, presidente de ANCI, intervino el ministro del MAGRAMA, Miguel Arias Cañete, quien aludió a la herencia recibida seis meses antes, y a la necesidad de cumplir con los compromisos internacionales asumidos por España para que pueda recuperar la credibilidad internacional, en especial en la Unión Europea.

La Dirección



De izda a dcha. Enrique Verdeguez, Gonzalo Ferre, Jaime Lamo de Espinosa, Fernando Eguidazu y Juan Urbano, participantes en el debate.

MESA REDONDA SOBRE

"INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS

EN ESPAÑA Y EN EL EXTERIOR"

FERNANDO EGUIDAZU PALACIOS, director general de Relaciones Económicas Internacionales del ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, nació en 1944 en Bilbao, es licenciado en Ciencias Económicas y Derecho, y pertenece al cuerpo de Técnicos Comerciales y Economistas del Estado.

Fue Jefe del Gabinete del Ministro de Comercio, director general de Ordenación Económica y director general de Transacciones Exteriores. Miembro del Comité de Mercados Financieros de la OCDE, consejero del Banco Exterior de España, de la Empresa Nacional de Turismo y de la Compañía Tabacos de Filipinas. Fue presidente de Sovhispan, S.A., director general de FRATERNIDAD MUPRESA y vicepresidente del Círculo de Empresarios.

PONENCIA

FERNANDO EGUIDAZU PALACIOS

DIRECTOR GENERAL DE RELACIONES

ECONÓMICAS INTERNACIONALES

DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

Ante todo, muchísimas gracias a ANCI por la oportunidad de estar aquí con ustedes, y les pido disculpas por tener que marcharme pronto a la toma de posesión del gobernador del Banco de España, al que voy a procurar dar el pésame.

Yo querría, en el rato de que disponga, explicarles de un modo lo más informal posible cuál es la estrategia que está siguiendo el Ministerio de Asuntos Exteriores en esto que se llama la diplomacia económica, que es un nombre bastante feo porque parece que hay diplomacia económica y diplomacia política y diplomacia deportiva, pues la diplomacia es siempre la misma, pero yo creo que es un término que se entiende bastante bien lo que quiere decir. Yo pensaba explicarles lo que estamos haciendo, lo que querríamos seguir haciendo y en qué medida les podemos ayudar en la actividad internacional.

Lo primero de todo sería el hacer una especie de recorrido panorámico de cómo estamos y de por qué es tan importante la actividad de la diplomacia económica. Claro que cuando leemos todos los días las noticias en el periódico que son todas malas sin excepción, quitando el fútbol y pocas cosas más, se nos olvida una cosa muy importante y es en qué medida España ha adquirido una presencia importante en el mundo. Nosotros ahora somos un país agobiado de problemas, pero tenemos una presencia internacional como no la hemos tenido yo creo que desde el siglo XVI. La presencia es abrumadora, yo les voy a citar algunos datos muy breves pero que reflejan perfectamente esta situación.

La primera es lo que los economistas llaman la tasa de apertura de la economía española, que es el peso del sector exterior en relación al PIB. Entre exportación e importación tenemos aproximadamente un 48% del PIB, son 222.000 millones de exportación y 262.000 de importaciones, que es aproximadamente la mitad del PIB. Y en balanza corriente, es decir, incluyendo también los servicios, es aproximadamente el doble. Eso significa que nuestra tasa de apertura al exterior es superior a la de Francia; a la de Japón, cosa no muy conocida; a la de Estados Unidos, eso es más conocido porque en Estados Unidos el sector exterior es una parte muy pequeña de la economía; y a dos países emergentes tan importantes como Brasil e India. Es decir, España es un país muy abierto al exterior. Seguimos teniendo todavía una tasa de cobertura inferior a la de China, Alemania o Corea del Sur, que son países tradicionalmente exportadores y abiertos al exterior, pero tenemos un grado de apertura muy importante.

En lo que se refiere a inversiones españolas en el extranjero, el volumen total es de 436.000 millones de euros, cifra realmente importante, superior a la de las inversiones extranjeras en España. En porcentaje de PIB somos uno de los países con mayor volumen de inversión en el mundo y hay zonas como, por ejemplo, América Latina donde somos el segundo mayor inversor. Bueno, 436.000 millones de euros es casi el 50% por ciento de nuestro PIB. No es una comparación muy ortodoxa porque no se pueden comparar flujos con stock, pero, bueno, sirve por lo menos para hacerse una idea del volumen y de la importancia de la inversión española en el extranjero. Y estamos hablando de inversión directa solamente.

Otra cifra importante que demuestra la relevancia de la actividad exterior es la cuota de mercado de las exportaciones. La cuota de mercado española es el 1,6%, es decir, el 1,6% de la exportación mundial es española y en el caso de incluir los servicios el doble, el 3,3%. En la primera parte de la década anterior esta tasa fue cre-

ciendo y en la segunda mitad ha disminuido, pero no porque haya disminuido la exportación sino porque China ha ido adquiriendo un volumen cada vez mayor y, en consecuencia, nos ha ido quitando porcentaje a todos los países, pero de todas las grandes economías curiosamente la española es la que menos ha caído.

Por eso, cuando se habla con cierta frecuencia de la poca competitividad de la economía española, claro, realmente es que tenemos dos economías: la economía exportadora, de las empresas exportadoras, y el resto. Y en las empresas exportadoras la competitividad es muy alta, porque si no lo fuera no habríamos mantenido la cuota de mercado que tenemos.

Otro dato más y con éste ya termino la parte, digamos, descriptiva. En las empresas del IBEX-35 el 60% del negocio es negocio extranjero y en algunas de ellas incluso superior al 90%. Y hay una serie de sectores en los cuales las empresas españolas se encuentran a la cabeza del mundo, en gestión de infraestructuras, en energías renovables, en ferrocarril de alta velocidad, en biotecnología, en tráfico aéreo, en industria nuclear, en servicios bancarios. Hay una serie de sectores en los cuales las empresas españolas están en los puestos más altos del ranking; por ejemplo, en gestión de infraestructuras del transporte, de las diez mayores empresas del mundo, siete son españolas.

Ésta es una realidad; la otra realidad es que necesitamos todavía más y por eso es tan importante, no ya para las empresas sino para el país el abrirse al exterior. El año pasado, el año 2011, el PIB español creció un 0,7%, o sea, prácticamente no creció y la demanda interna cayó un 1,8% y el sector exterior creció un 2,5%, es decir, que nos hemos salvado por el crecimiento del sector exterior. Y la previsión para este año 2012 va a ser la misma, es decir, la economía va a caer, va a caer muchísimo la demanda interna, tanto el consumo como la inversión, sobre todo más la inversión, y nos vamos

a medio salvar, no salvar porque vamos a tener recesión, pero sí la cosa no va a ser tan grave, como consecuencia del volumen de la actividad exterior. Es decir, del crecimiento de la exportación y de los servicios.

Es evidente que tenemos que exportar más y tenemos que internacionalizarnos más. Y eso requiere varias cosas, algunas que tienen que ver con la macroeconomía, es decir, tenemos que mejorar la tasa de eficiencia energética, reducir la dependencia energética, aumentar la competitividad, pero tenemos que hacer, además, un enorme esfuerzo de promoción exterior, de fomento de la exportación y de apoyo a la empresa que se internacionaliza y aquí es donde entra, digamos, mi Ministerio y la Secretaría de Estado de Comercio del Ministerio de Economía.

Las empresas grandes, como les decía antes, prácticamente todas tienen ya un peso internacional importante, están en casi todos los países del mundo, están internacionalizadas. Y ahora lo que estamos viendo es que estamos viviendo una segunda oleada de las empresas de menor tamaño, la pymes, bueno, las “py” no, más bien las “mes” y, sobre todo, las empresas que están entre las medianas y las grandes, porque realmente la gama es bastante amplia.

Esas son las empresas que ahora están saliendo; algunas llevan ya tiempo saliendo pero ahora se está, digamos, consolidando la internacionalización de las empresas de no tan grande tamaño. Eso nos está obligando a reconsiderar en qué medida la Administración puede apoyar a las empresas en su actividad internacional.

Hay tres vías, digamos, en las cuales tradicionalmente el Ministerio de Asuntos Exteriores y el Ministerio de Economía y la Secretaría de Estado de Comercio han apoyado y apoyan a las empresas. Una es la negociación de marcos institucionales, es decir, la negociación de convenios de doble imposición, de acuerdos de protección reci-

proca de inversiones, memorándums de entendimiento y acuerdos y convenios en determinados sectores específicos. Esto sería, digamos, el esqueleto, el entramado institucional necesario para que las empresas puedan desarrollar sus actividades en países extranjeros.

La segunda es la tradicional, que es la de los viajes oficiales, contactos políticos, misiones, ferias comerciales. Y, luego, la tercera es el apoyo logístico que eso lo dan, fundamentalmente, las oficinas comerciales.

En las grandes empresas la actividad tradicional del Ministerio de Asuntos Exteriores ha sido básicamente política, es decir ¿qué podemos ofrecer nosotros a las empresas? Pues el apoyo a alto nivel. Las empresas grandes negocian contratos grandes, en muchos países esos contratos grandes por su naturaleza o por su volumen requieren una decisión política o un apoyo político y, entonces, a través de las embajadas o a través de los contactos de las autoridades, el Gobierno español apoya las grandes operaciones y a las grandes empresas españolas. Este ha sido el ámbito tradicional. Ahora lo que estamos viviendo es la salida al exterior de empresas de tamaño no tan grande; esas empresas de tamaño no tan grande normalmente por el volumen de operaciones no precisan tanto ese apoyo político, necesitan otro tipo de apoyos.

¿Cuáles son los problemas a medida que vamos bajando en tamaño de la empresa que se internacionaliza? Bueno, uno primero, evidentemente, es el problema financiero, en el cual nosotros poco podemos hacer y el otro es que lo que necesitan fundamentalmente es ayuda logística; es decir no tienen los recursos ni humanos ni materiales de la empresa grande, entonces, necesita mucho más un apoyo técnico de ayuda para buscar clientes, ayuda para negociar los contratos, ayuda para moverse en el terreno de las relaciones internacionales. Es decir, una ayuda de tipo básicamente logístico.

Ese apoyo logístico, realmente, el que tiene los medios para hacerlo es la Secretaría de Estado de Comercio y el ICEX, no el Ministerio de Asuntos Exteriores, porque los diplomáticos pues digamos que no tienen la formación económica ni la tradición comercial que tiene la Secretaría de Estado de Comercio. Pero sí estamos haciendo algo, digamos, de complemento, que ya el ministro lo ha comentado en bastantes apariciones públicas y que yo quería repetir.

Nosotros tenemos aproximadamente unas 100 oficinas comerciales, pero hay 100 lugares en los cuales, o 104-105, en los cuales tenemos consulado o tenemos embajada pero no hay oficina comercial, es decir, la oficina comercial, de la cual depende ese lugar, está en otro sitio.

Lo que estamos haciendo es dando formación a esos cónsules y a esos embajadores para que hagan labores comerciales. Es decir, el objetivo es que en todos aquellos sitios donde haya una representación diplomática española, sea la que sea, tenga el nivel que tenga, embajada e incluso consulado, se ocupen también de las empresas. Por supuesto, un cónsul nunca podrá tener la formación de un consejero comercial, pero bueno, con el apoyo de la oficina comercial y con el apoyo desde Madrid al menos podrá dar una primera ayuda, una primera atención a las empresas. De esta forma lo que estamos haciendo en alguna medida es duplicando el número de puntos de apoyo a las empresas en el extranjero.

La otra actividad es que estamos intentando dar contenido empresarial a todas las visitas oficiales y a todos los viajes oficiales. Ya sé que son cosas muy pedestres y muy puntuales pero yo creo mucho en las pequeñas cosas y muy poco en los grandes proyectos. Siempre que se nombra algún embajador nuevo en algún país, lo primero que hace ese embajador es, antes de tomar posesión en su destino, reunirse con todas las empresas españolas que tienen

actividades en ese país al cual va a ir. Cada vez que se hace un viaje oficial del ministro o del secretario de Estado correspondiente, se habla antes con las empresas y se organiza algún tipo de encuentro o de apoyo a las empresas. Es decir, no hay viaje oficial a partir de ahora que no tenga contenido empresarial. Y esto vale, incluso, para los viajes del Rey y, de hecho, en el último que hizo, que fue a Chile y a Brasil, el contenido fundamental del viaje fue las reuniones empresariales. El próximo que va a hacer su Majestad a Rusia también va a tener un contenido empresarial. Es decir, la idea es que todos los viajes y todos los contactos oficiales tengan un contenido empresarial.

Y, luego, la tercera sería, esto para las empresas medianas es bastante más complicado, pero es la vía en la cual estamos intentando trabajar. Sería lo que nosotros llamamos el “efecto atracción”, es decir, que las empresas grandes de alguna forma ayuden a las pequeñas o a las medianas. No es fácil, porque las empresas bastante problema tienen con sacar adelante su cuenta de resultados como para encima ocuparse de los demás. Pero en otros países esto se hace, es decir, las empresas grandes tienen proveedores locales, tienen clientes locales, y cuando salen al exterior de alguna forma pueden prestar apoyo. Esto, donde tiene posiblemente una manifestación más clara es en el sector bancario, nosotros hablamos siempre de las oficinas comerciales y de las embajadas, pero es que los bancos tienen 8.000 sucursales fuera de España y esas sucursales de alguna forma pueden ser un apoyo para que los clientes que tiene el banco en España reciban algún tipo de ayuda en el país correspondiente.

Estamos trabajando, básicamente cuando hablo de bancos estoy hablando de dos, que ustedes saben perfectamente cuáles son, y estoy hablando fundamentalmente de América Latina; pero si conseguimos que los bancos, algunos lo están empezando a hacer ya, ayuden a sus clientes en los países en el exterior pues,

de alguna forma, es como si tuviéramos una red comercial mucho más grande de la que tenemos. Éstas son las líneas de lo que estamos haciendo.

¿Qué diría yo a las empresas y a ANCI? Primero, realmente parece que los Ministerios prestan más atención a las empresas grandes que a las medianas; bueno, no es exactamente así, se habla más con las grandes fundamentalmente por una razón, porque las grandes son las que hablan con nosotros. Ustedes hacen muchos reproches a la Administración y todos merecidos por supuesto, pero, por devolver un poquito el reproche, nosotros no podemos ayudar a los que no conocemos, entonces, con mucha frecuencia nos encontramos con que vamos a un viaje al exterior o estamos preparando alguna reunión de algo nivel y nos gustaría saber qué empresas tienen problemas en esos países para poder echar una mano. Entonces, la única fuente de información que tenemos es la propia empresa.

Por esa razón, si ustedes quieren que el Ministerio les ayude, cosa a la cual, por supuesto, tienen derecho, lo que yo les pediría es que nos cuenten lo que están haciendo, o a través de esta Asociación o directamente, que nos digan en qué países están, que problemas tienen. Generalmente, cuando hay algún problema es más fácil resolverlo al principio que al final, cuando el problema ya está enconado es muy complicado, y una de las misiones del embajador precisamente, es tener contactos con las autoridades locales para resolver los problemas que vayan surgiendo.

Yo lo que les pediría encarecidamente es que o directamente a mi Dirección General o a los embajadores de los países donde estén trabajando, les informen de lo que están haciendo en la medida que puedan necesitar nuestra ayuda y no esperen a tener los problemas, porque cuando el problema, como les decía hace un momento, está ya enconado es muy difícil de resolver, a veces imposible.

Esto es un poco lo que les quería señalar de tipo general. A nosotros nos interesa mucho la construcción; todas las empresas españolas nos interesan, por supuesto, pero la construcción nos interesa especialmente porque es el sector que ha sufrido más la crisis y donde ha habido una destrucción de empleo mayor, donde ha habido una destrucción de empresas mayor, como señalaba hace un momento Jaime Lamo, y donde las perspectivas de negocio próximo en España —y eso lo saben ustedes mejor que yo— digamos que son más débiles, ya que no parece que en España en los próximos tiempos haya grandes oportunidades de trabajo para su sector.

En consecuencia, para muchas empresas exportar no es un proyecto empresarial, es simplemente un proyecto de supervivencia, si no hay negocio aquí pues habrá que buscarlo fuera. Entonces, nosotros entendemos que debemos ayudar más a los sectores que tienen más problemas. Y en estos momentos la construcción es el sector que más problemas tiene en España, sin duda. Entonces, yo lo que sí les manifiesto es que el Ministerio de Asuntos Exteriores, como les decía, en este momento tiene perfectamente claro que el apoyo a las empresas es una de las funciones fundamentales y en el mundo actual, no sé el porcentaje pero, vamos, yo diría que la inmensa mayoría de las relaciones internacionales son relaciones económicas, nosotros problemas estratégicos y políticos en el mundo tenemos muy pocos y en sitios muy localizados; en la inmensa mayoría de los países la única relación que tenemos es la relación económica y, por tanto, mal puede cumplir su cometido un Ministerio de Asuntos Exteriores si no se ocupa fundamentalmente de las empresas españolas.

He dejado para el final muy brevemente un comentario sobre la Marca España. Bueno, un nombre horroroso, porque eso de Marca España suena a campaña de publicidad, sobre todo de venta de productos y no es eso. Esto es un producto muy apreciado por el ministro de Asuntos Exteriores y en el cual queremos, de alguna forma,

volcar gran parte de nuestro esfuerzo en los próximos tiempos. La idea es muy sencilla y que es la imagen de un país es muy importante para vender, eso lo saben ustedes mucho mejor que yo; si nuestro país tiene una buena imagen te resulta más fácil vender tus productos, es más fácil atraer inversiones extranjeras, incluso afecta a la prima de riesgo, el mejorar la imagen del país es muy importante.

España ahora tiene una imagen muy mala, como todos sabemos, pero yo distinguiría lo que llamaría la imagen de largo plazo de la imagen coyuntural que sube y baja. Nuestra imagen actual es muy mala básicamente por la economía. La imagen que transmitimos, sobre todo, jaleada por la prensa anglosajona, pues un país con una prima de riesgo muy alta, quebrado, con un sistema bancario en bancarrota, con cinco millones y medio de parados, estancado, que no crece, que está en recesión; es decir, la imagen no puede ser peor.

Pero esa no es la imagen de largo recorrido de España, España, la economía española, tenía una imagen exactamente la contraria, buenísima, hace cuatro años. Hace diez años Alemania tenía una imagen espantosamente mala y ahora la tiene muy buena; es decir, que esa imagen que responde a la circunstancia macroeconómica varía y varía de forma dramática, en muy poco tiempo, la nuestra se ha estropeado en tres años, la alemana ha mejorado prácticamente en el mismo tiempo.

Pero nosotros tenemos en el largo plazo una imagen bastante buena, lo digo remitiéndome a los estudios que hace el Instituto Elcano. Una imagen bastante buena de un país simpático, caemos bien en el mundo, porque, digamos, España transmite una imagen de vitalidad, de buena vida, buen clima, buena comida, cultura, arte, país acogedor, pero que es tecnológicamente poco avanzado y con productos baratos y de no muy buena calidad. Esa es la imagen que tenemos. Imagen que no se corresponde a la realidad, pero no es una imagen falsa, simplemente una imagen anticuada.

Entonces, lo que nosotros tenemos que hacer, y esa es la idea del proyecto de la Marca España, son básicamente dos cosas: una, en el corto plazo, combatir esa imagen negativa de la economía española. Esa imagen –como les decía– no se combate negando la realidad, porque la realidad es muy mala; se combate poniendo en valor los aspectos positivos de nuestro país, que los tenemos. Y luego está el trabajo a largo plazo, que es seguir cambiando esa imagen de país tecnológicamente atrasado, y eso se consigue con mucho tiempo, eso es muy lento y lleva décadas, no se cambia la imagen de un país de un día para otro porque eso tiene un componente de prejuicios muy grande, y se consigue con un trabajo permanente, pesado, que es tarea no de Estado ni de Gobierno sino de toda la sociedad, mediante la puesta en valor y la explicación de aquellas cosas que hacemos bien. Yo le he señalado hace un rato los sectores en los cuales la economía española está a la cabeza del mundo, aunque suene un poquito, digamos, pomposo decirlo. Bueno, pero es que eso no se sabe, yo siempre digo, por poner un ejemplo quizás un poco cómico, que la señora Merkel cada vez que coge un avión está usando tecnología española, porque el cien por cien del tráfico aéreo de Alemania está controlado por una empresa española con tecnología española, eso los alemanes no lo saben, pues a lo mejor habría que contárselo. Pues este tipo de cosas son las que forman parte del proyecto.

Y eso es básicamente lo que estamos haciendo, y como les decía y resumiendo lo que comentaba, el objetivo básico de la actividad diplomática, por lo menos con este Gobierno, va a ser el apoyo a las empresas y, en concreto, a aquellas empresas y aquellos sectores, como es la construcción, donde la situación económica interior es peor y, por tanto, tienen mayores necesidades de salir al exterior.

Y con esto termino. Muchísimas gracias, por su atención.

GONZALO JORGE FERRE MOLTÓ, nacido en Alicante en 1954, es licenciado en Derecho, funcionario del cuerpo de Gestión de la Hacienda Pública e interventor del Estado.

Ha sido subdirector general del Tesoro, director general de la Empresa Nacional de Autopistas y presidente de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre. También ha sido consejero delegado de Itínere y director general del grupo SYV. Hasta su nombramiento ocupaba el puesto de director general de autopistas en Sudamérica en el grupo Abertis.

PONENCIA

GONZALO FERRE MOLTÓ

SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DEL MINISTERIO DE FOMENTO

Buenos días a todos. Y, en primer lugar, darle las gracias a ANCI y a Jaime Lamo de Espinosa por la invitación para participar en este encuentro sobre inversiones en infraestructuras.

Aunque creo que es la primera vez que asisto, ya me habían informado que en los últimos años coincidían aquí empresas de la construcción, asociaciones, parlamentarios, entidades y órganos de las Administraciones que tradicionalmente han demostrado una importante capacidad de inversión en obra civil. Creo que es una buena oportunidad de intercambiar ideas, de hacer balance de la situación actual y promover fórmulas para revitalizar la inversión en un contexto difícil de recesión económica, escasez de crédito, compromiso político-jurídico de reducir el déficit y garantizar la estabilidad presupuestaria.

Es un hecho que la menor capacidad de gasto y de demanda de las Administraciones Públicas, tiene un impacto considerable en la industria de la construcción, y viene a agudizar los efectos de la crisis inmobiliaria; por ello no somos ajenos a las dificultades de las empresas de la construcción, al número de las mismas que se ha visto obligada a cerrar y, consecuentemente, al desempleo que todo ello ha generado.

El Ministerio de Fomento tiene la responsabilidad de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, la igualdad de oportunidades a través de un mejor transporte y unas mejores infraestructuras para contribuir al desarrollo del país.

Dicho esto, en el ámbito de las infraestructuras del transporte terrestre, que es el mío, cabe destacar dos circunstancias a tener en cuenta en la toma de decisiones sobre cualquier nueva inversión. Una, es el relativamente alto nivel alcanzado en infraestructuras, que supera el de países de nuestro entorno, en términos de kilómetros de vías de alta capacidad y de kilómetros de líneas de alta velocidad, 14.000 y 2.900 respectivamente. En términos absolutos superamos a países como Francia o Alemania, a pesar de tener menos habitantes, menor tamaño y menos viajeros.

Sin embargo, alguna de nuestras infraestructuras, que ha supuesto y suponen importantes inversiones, no son todo lo productivas que sería deseable y, a pesar de la cuestionable productividad de algunas de nuestras infraestructuras, éstas exigen importantes recursos en mantenimiento y conservación e incluso paliar el déficit de explotación.

Esto quiere decir que, dado el nivel de infraestructuras alcanzado en España, toda nueva inversión ha de contar con un análisis coste-beneficio e ir precedida de una planificación que tenga en cuenta los costes de oportunidad, su relación con otros modos de transporte y, en definitiva, de una valoración de su impacto social, económico y financiero.

La otra circunstancia a destacar en el ámbito de las infraestructuras del transporte terrestre es que, a pesar de que es generalmente aceptado el efecto multiplicador de esta inversión, en la reactivación de la economía, la generación de empleo y la competitividad empresarial, los recursos presupuestarios en 2012 son limitados e inferiores a ejercicios previos.

Con estos menores recursos presupuestarios hay que hacer frente a las cada vez mayores necesidades de conservación de lo ya construido y a la finalización de proyectos en avanzado estado de ejecución, asumiendo el coste financiero de la colaboración públi-

co-privada, así como contribuyendo a resolver el déficit de explotación de algunas infraestructuras y servicios de transporte e ir devolviendo los 40.000 millones de euros de deuda acumulada en todo el grupo Fomento.

Por lo tanto, el margen de maniobra para nueva obra civil pública, en el ejercicio actual y siguiente, se estrecha si no logramos captar financiación externa. La captación de financiación externa y el atractivo que puedan sentir por nuestras infraestructuras, los fondos soberanos, los fondos internacionales de pensiones, aseguradoras, fondos de infraestructuras, etcétera, depende de la rentabilidad financiera que puedan obtener, de los históricos de tráfico, del sistema de tarificación por el que se opte y, sobre todo, de la certidumbre que el sistema sea capaz de proporcionar a los inversores cuya prioridad no puede ser otra que generar beneficio y recuperar su inversión.

La cuestión es compleja si atendemos al riesgo-país estos días y a las magnitudes macroeconómicas. Sin embargo, estamos determinados a rentabilizar al máximo los recursos con los que contamos y a adoptar las medidas institucionales a nuestro alcance para captar recursos adicionales. De hecho, el plan en el que estamos trabajando persigue la movilización de recursos propios comunitarios y, por supuesto, provenientes del sector privado. Entiendo que no son solo cifras puntuales lo que va a generar confianza y optimismo entre los presentes y me hago eco de las peticiones y sugerencias formuladas en distintos foros por alguno de los presidentes y portavoces de las asociaciones que están hoy entre nosotros; peticiones o sugerencias destinadas a propiciar un marco mínimo de estabilidad y certeza a la actividad empresarial.

Alguna de estas peticiones, como el impulso de un Proyecto de Ley de Captación de Capitales, o la elaboración de las bases de una política del Agua, que aunque estén en marcha trascienden el ámbi-

to competencial del Ministerio de Fomento. Otras, como la adopción de cláusulas contra la morosidad en los pliegos de contratación, se pueden considerar redundantes respecto de las disposiciones de la propia Ley de Contratos. Es verdad que el Ministerio de Fomento en ejercicios anteriores ha sufrido recortes de créditos ya detenidos, pero no es menos cierto que ya ha sido un acontecimiento excepcional.

Le Ministerio tiene como prioridad pagar lo que se debe y, en ese sentido, se ha incluido en el presupuesto una partida de 600 millones de euros para pago de expropiaciones por citar un ejemplo. Además, estamos haciendo un esfuerzo por abordar otros pagos relativos a ejercicios anteriores lo que redundará no solo en beneficio de las empresas sino de la propia Administración que se ve obligada a pagar los intereses de demora. Algunas propuestas, como el pago por uso, o un sistema de tarificación que permita trasladar los costes al precio son medidas que requieren, además de los aspectos técnicos de su cálculo e implementación, de un análisis de impacto y de oportunidad política. Ello sin perjuicio de que su estudio pueda ser objeto de grupos de trabajo específicos para la eventual transposición de la directiva de pago por uso y sin que nada esté descartado de antemano.

Sin embargo, hay propuestas formuladas por el sector que sí están en vías de recogerse, el establecimiento de un plan de obra pública y la identificación de prioridades de inversión verán la luz cuando, a finales del próximo mes de julio, podamos presentar el PITVI. Hemos trabajado en la identificación de que se requiere, cómo hacerlo y cómo financiarlo sobre el principio de dar respuesta a las necesidades de la sociedad. Hemos procedido a establecer en el Ministerio mejores mecanismos de coordinación para la toma de decisiones de inversión y sabemos que invertir bien en infraestructuras es generar valor para la sociedad. Como ya ha anunciado la ministra es un Plan a largo plazo, con el horizonte 2024 que, como

no puede ser de otra manera, persigue mejorar la competitividad económica, la cohesión territorial, la calidad y seguridad en todos los modos de transporte y la coherencia con los principios de planificación de las redes transeuropeas de transporte.

Implica, por otra parte, la concertación institucional con otras Administraciones Públicas para la asignación de recursos así como la colaboración con el sector privado, empresas de ingeniería, construcción e inversores. Confiamos en que una buena planificación y la reorganización de la red de transportes permita el ahorro de consumo energético, fomente las concentraciones empresariales y el desarrollo de técnicas logísticas que favorezcan el desarrollo industrial.

La movilización de capital que prevé el PITVI puede dar también satisfacción a otra de las sugerencias reiteradas por el sector; la de hacer atractiva la inversión privada en las distintas modalidades de colaboración público-privada; estamos trabajando para identificar aquellos proyectos que por sus características sean susceptibles de este tipo de colaboración. El núcleo sobre el que gira la planificación que está llevando a cabo el Ministerio es la creación de una buena red de transporte intermodal que permita las interconexiones, no solo entre las personas sino entre los centros de producción, polígonos industriales, logísticos, etcétera. Estamos hablando de invertir en infraestructuras y sistemas de transporte que contribuyan a reducir los costes logísticos de las empresas, y reduzcan los elevados riesgos de deslocalización de nuestras industrias hacia otros lugares.

En el corto plazo se incluyen actuaciones que sean asumibles presupuestariamente y tengan impacto social y económico, complementar tramos de la red, establecimiento de plataformas intermodales, optimizar el transporte de mercancías. El presupuesto consolidado del Grupo de Fomento para el ejercicio 2012 es de 20.000 millones, ustedes lo conocen perfectamente y yo no les voy a aburrir dándoles mucho más detalle; solamente decirles que de ellos las infraes-

estructuras de transporte terrestre, es decir, el sumatorio entre carreteras y ferrocarril, suponen 9.203 millones de euros.

Vamos a hacer frente este año a 600 millones en expropiaciones que no es, precisamente, lo que más gusto nos da, pero es cierto que eran obligaciones que teníamos contraídas. Este es un tema, el de las expropiaciones, que me imagino que todos ustedes conocen perfectamente, que creo que ha sido el gran problema que hemos tenido en las infraestructuras en este país en los últimos años, en los últimos ocho años, sin lugar a dudas, y que nosotros queremos intentar cortar de raíz. Cortar de raíz significa que nos vamos a poner en contacto con el Ministerio de Justicia, bueno, estamos ya en contacto con el Ministerio de Justicia, primero para tener certeza de que aquí no ha habido, digamos, prácticas que no debieran producirse nunca; y, en segundo lugar, si de lo que se trata es de una legislación errónea, pues proceder a modificar la legislación porque es que, si no, vamos a paralizar todos los proyectos. Es decir, nosotros ahora mismo, y de una manera absolutamente inexplicable, nuestro mayor coste son las expropiaciones, nos cuesta más expropiar el terreno que lo que hacemos encima. Y, bueno, esto es un sinsentido.

En materia de concesiones de autopistas de peaje seguimos trabajando para garantizar hasta donde podamos la viabilidad del sector. En este contexto, y con la caída de tráfico, los sobrecostes de las expropiaciones, que han ayudado mucho a la situación en la que se encuentran ahora y después los problemas de financiación, pues la situación es francamente complicada. Hemos incluido en los Presupuestos de este año 290 millones de euros para los préstamos participativos y hemos prorrogado hasta el año 2021 la cuenta de compensación, creemos que con esto podremos aliviar la situación.

Otro de los instrumentos que tenemos para invertir es la SEITTSA, a la que hemos dedicado este año 264 millones de euros y también pues con ello estamos un poco empujando la ejecución de más obra.

De la licitación no les voy a decir nada que no sepan; los números son muy malos. En lo que llevamos transcurrido de 2012 hemos adjudicado 2.515 millones de euros frente a los 3.330 que se habían adjudicado el año pasado, así que, evidentemente, los números no son nada buenos pero con todo lo que habíamos dicho evidentemente no lo podían ser.

Y voy a terminar refiriéndome al tema del exterior y al apoyo a la internacionalización. Para nosotros esta es una actividad que es irreversible, contando con menor capacidad de gasto público por parte de las Administraciones pero con una alta capacidad y solvencia de las empresas del sector, el Ministerio de Fomento está decidido a internacionalizar la capacidad y competencia de las empresas de la construcción e ingeniería. El impulso institucional a la internacionalización de las empresas es también resultado del nivel de equipamiento alcanzado ya en España. Estamos trabajando para que este sector, que está fuertemente internacionalizado, lo siga estando, incrementando su presencia aún más en el mundo.

Entidades del sector público como Adif, cuyo su presidente está aquí; RENFE; Ineco, están trabajando junto al sector privado en diversos proyectos que han permitido la firma de contratos como el AVE La Meca-Medina. Actualmente estamos pendientes de la línea de Alta Velocidad San Petersburgo-Moscú. Perseguimos igualmente otros concursos en Brasil, Reino Unido, Argelia y Marruecos también muestra interés por nuestras empresas. Es intención del Ministerio en todas las ocasiones avalar en el exterior la competencia demostrada a nivel nacional por el sector de la construcción e ingeniería.

En el marco de la preparación de la Cumbre Iberoamericana del próximo noviembre acabamos de celebrar encuentros bilaterales con los ministros del ramo y con sectores empresariales latinoamericanos y españoles. Uno de los objetivos de esta cumbre va a

ser las infraestructuras como factor de desarrollo. No se dejará escapar ninguna oportunidad, es nuestro objetivo respaldar de forma decidida a aquellas empresas que estén apostando por la internacionalización impulsando las alianzas y consorcios internacionales. De hecho, la internacionalización de las empresas españolas es una pieza clave para el futuro de nuestra economía. Este proceso es una prioridad para mantener la solvencia técnica y el know how del sector español de la construcción.

Habría de admitirse que aunque en España haya un margen de inversión para hacer nuestras infraestructuras más eficientes, hay también un progresivo consenso en que a partir de un determinado stock de infraestructuras en relación a la población, el impacto macroeconómico de las mismas en el crecimiento se reduce. De ahí que en términos de análisis coste-beneficio, puede haber inversiones en tecnologías de la información y comunicación o en I+D+I, que resulten tanto más productivas a medio y largo plazo para el país en su conjunto, especialmente cuando la inversión en infraestructuras no responde a una planificación reflexionada en términos coste-beneficio sino a criterios estrictamente políticos.

Para concluir, me gustaría señalar que el Gobierno tiene el convencimiento de que las medidas económicas y las reformas estructurales que está adoptando junto al soporte de nuestros socios comunitarios producirán a medio plazo cierto nivel de recuperación del crédito de la actividad económica y del empleo. En el momento actual estamos obligados a combinar la reducción del gasto con el mantenimiento e incluso aumento de la inversión productiva en los márgenes de la estabilidad presupuestaria. Queremos aprovechar este momento de menor actividad para centrarnos en algunos aspectos mejorables de la planificación y la gestión de la inversión, estamos valorando hasta qué punto las buenas prácticas ensayadas con éxito en los países de nuestro entorno son incorporables a nuestro siste-

ma concesional en términos de distribución de riesgos y de mecanismos de financiación alternativos.

Consideramos la utilización de formas alternativas de financiación, como los bonos de proyecto que recibieron apoyo en la cumbre informal sobre el crecimiento del pasado 23 de mayo, donde los líderes políticos de los 27 países dieron el visto bueno al acuerdo cerrado con el Parlamento Europeo para poner en marcha este verano la fase piloto de estos bonos, que contarán con una garantía financiera de 230 millones de euros durante 2013 aportada por el BEI y la Unión Europea.

Nos ocupa, igualmente, la reflexión sobre el sistema de tarificación y la mejora y armonización del existente. En todo este proceso es decisivo que la Administración y empresas intercambiamos información y afrontemos de forma conjunta los retos que tenemos planteados y los que están por venir. El objetivo que perseguimos desde dentro del Ministerio, y queremos trasladarle para sumar esfuerzos, es generar el entendimiento y la confianza necesaria para atraer en términos asumibles recursos adicionales para el desarrollo de inversiones en proyectos útiles y rentables. Generar también confianza suficiente para facilitar los consorcios internacionales que nos permitan potenciar nuestra presencia en el exterior.

Son días de incertidumbre y bastantes de las variables en juego escapan a nuestro control, aún así tenemos el deseo y el margen para hacer las cosas mejores con los recursos disponibles.

Muchas gracias por su atención.

ENRIQUE VERDEGUER PUIG, presidente de ADIF, nació en Valencia en 1964, es licenciado en Ciencias Económicas por la Universidad de Valencia, doctor en Análisis por la misma universidad y master en Desarrollo Económico por la Universidad de Oxford.

Ha desempeñado cargos en el ICEX y fue consejero de la Oficina Económica y Comercial de la embajada de España en Rabat, de 2003 a 2007, y anteriormente había sido subdirector general de Estudios en el Ministerio de Economía.

PONENCIA

ENRIQUE VERDEGUER PUIG

PRESIDENTE DEL ADMINISTRADOR DE

INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF)

La economía española atraviesa momentos difíciles y la construcción de infraestructuras se ha reorientado para incorporar con más vigor que nunca el concepto de optimización de unos recursos que hoy en día son escasos y, por ello, especialmente valiosos. Tenemos que sacar de ellos la máxima rentabilidad para el país.

Una rentabilidad que en el caso de Adif no se mide sólo en términos económicos sino también sociales, puesto que el objetivo último de esta entidad es la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, mediante la construcción de infraestructuras plenamente seguras, que vertebran el territorio y aseguren la cohesión social.

Las infraestructuras son un sector estratégico en un país como España, que recibe cada año 50 millones de turistas, y están estrechamente vinculadas a la imagen país de España. En ese sentido, es crucial la aportación que empresas como las representadas por ANCI realizan a esa imagen país, tanto en España como en los trabajos que realizan en el extranjero.

Las infraestructuras que construimos han de impulsar la competitividad de nuestro tejido productivo, poniendo a su disposición herramientas que les permitan aumentar el tamaño del mercado.

Por todo ello y en el contexto económico que atravesamos, estrategias públicas como la que el Ministerio de Fomento tiene previsto impulsar a través del PITVI, son imprescindibles para planificar desde la coherencia y la viabilidad las actuaciones futuras.

Este año 2012, los presupuestos de Adif suman 4.126 M€, lo que supone una disminución del 6,18 % con respecto al año pasado.

Este presupuesto, a pesar de ser inferior al de 2011, es importante y pone de manifiesto el esfuerzo que el Ministerio de Fomento y Adif están realizando para mantener el ritmo inversor en el ferrocarril.

El compromiso con el ferrocarril se ha traducido hasta el mes de mayo en licitaciones por parte de Adif por importe de 1.351 M€, que se han destinado principalmente a tramos de la LAV Noroeste, a la conexión entre Barcelona y la Frontera Francesa o a la conexión con Alicante desde Albacete.

Para llevar a cabo la tarea encomendada a Adif, al margen de la dotación presupuestaria y de la capacidad de endeudamiento de Adif, resultará esencial en los años venideros la participación de las empresas privadas en la construcción y gestión de infraestructuras. Debemos potenciar fórmulas de colaboración público privadas que resulten atractivas y rentables para incentivar la entrada de nuevos participantes en el sistema.

Será muy relevante para la implantación de estos esquemas de colaboración un reparto equitativo de los riesgos entre sector público y privado.

Gracias a estas distintas fuentes de financiación, el objetivo es continuar en la senda de la mejora de la red ferroviaria española, teniendo en cuenta varios factores que en parte, derivan de la actual situación económica y en parte, son una respuesta a la necesidad de racionalizar el sistema.

- 1º En primer lugar, es precisa una visión global del sistema ferroviario, que dé prioridad a aquellas inversiones que tengan una rentabilidad económica o que sirvan al propósito de la cohesión

social y territorial. Análisis Coste-Beneficio. Evaluación a priori. Máximo rigor en la selección de proyectos.

- 2º Ello obliga, a una correcta planificación de las infraestructuras, evitando la fragmentación de actuaciones y primando criterios como el fomento de la intermodalidad, esencial para un correcto aprovechamiento de la red.

Es preciso dar prioridad a los proyectos que pongan en valor el sistema ferroviario existente mediante actuaciones como el tercer carril o los cambiadores de ancho, actuaciones que permiten racionalizar inversiones y rentabilizar lo ya construido.

- 3º Igualmente, es preciso recordar que las infraestructuras no son un fin en sí mismo, sino un medio y que las infraestructuras las pagan los ciudadanos con sus impuestos, por lo que hemos de ser plenamente respetuosos con ese esfuerzo ciudadano y hacer lo máximo con cada euro invertido.

En línea con estos factores, las prioridades de Adif en los próximos años pasan por:

CONTINUAR MEJORANDO LA RED

En materia de red convencional, es preciso encontrar fórmulas para ponerla en valor, teniendo en cuenta criterios de viabilidad económica y rentabilidad social.

En materia de alta velocidad, señalo los principales ejes de actuación previstos en los PGE 2012.

- Corredor Noroeste de Alta Velocidad: 1.133 M€.
- Olmedo-Lubián-Ourense: 821,3 M€, inversión que supondrá la

conexión en alta velocidad de Galicia con el resto de la red de alta velocidad.

- Eje Atlántico (incluido Vigo): 312,5 M€.

- Corredor Mediterráneo: 1.341,5 M€, que se destinan a una línea de vital importancia como eje transeuropeo de transporte de mercancías y viajeros, como así ha sido reconocido por la Unión Europea recientemente.

Concluiremos las obras entre Barcelona y la Frontera Francesa, en lo que constituye un hito muy importante en el ferrocarril español: la supresión del obstáculo histórico que ha representado la existencia de dos anchos distintos entre España y el resto de Europa.

Esta nueva línea hace posible la plena interoperabilidad de las circulaciones procedentes de Europa y constituye el primer paso hacia un tránsito más fluido de las mercancías hacia Francia, reduciendo los tiempos de viaje al evitar las demoras a las que obligaba el cambio de ancho.

- Por lo que respecta a la L.A.V. de Levante, invertiremos 36,3 M€, cuya ejecución permitirá poner en servicio el tramo Albacete-Alicante.

Quiero resaltar que esta línea es un ejemplo de colaboración público privada, puesto que las instalaciones de ese tramo se han adjudicado por CPP y contará con financiación privada.

- Corredor Norte, 269,7 M€ para el eje Venta de Baños-Palencia-León-Asturias, que posibilita la conexión con la Variante de Pajares. A esta última destinamos 210,6 M€, para unir la meseta con Asturias.

- En el eje que une Valladolid con Burgos y hasta Vitoria invertiremos 281,5 M€ para conectar con la frontera francesa a través de la Y Vasca, a la que destinamos 314,5 M€, en la parte que ejecuta Adif.
- También invertiremos 135,8 M€ en la L.A.V. Madrid- Extremadura- Frontera Portuguesa y 149,5 M€ en el Túnel Atocha-Chamartín, una inversión que permitirá articular la conexión de todas las líneas de alta velocidad con origen o destino en la mitad Norte peninsular con las que tienen origen o destino en la mitad Sur y Este.

IMPULSO AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

Es otra de nuestras prioridades principales y una de nuestras asignaturas pendientes como país, mejorando la cuota del ferrocarril en el sistema de transporte así como la competitividad de nuestras empresas.

Es preciso crear grandes corredores en ancho internacional, que permitan el tránsito de mercancías desde y hacia Europa, sin las limitaciones que impone el cambio de ancho. Uno de los pasos importantes en ese camino, es la entrada en servicio de los tramos entre Barcelona y la Frontera Francesa en ancho UIC, que permitirán el tráfico mixto de personas y mercancías hasta el Puerto de Barcelona.

Para extender esos corredores hacia el resto del país, el Ministerio de Fomento ha apostado por la introducción del cambio de ancho en toda la red española, uno de los proyectos de mayor envergadura que vamos a afrontar en el futuro, y que permitirá crear nuevas rutas de comunicación con los principales centros logísticos de

Europa con mejores y mayores estándares de rapidez, seguridad, eficiencia y funcionalidad.

Para culminar esta estrategia de cambio de ancho, vamos a potenciar la instalación de tercer carril en la red, en los puntos en los que técnicamente sea viable y más aconsejable que otras fórmulas.

Se trata de optimizar recursos, y el tercer carril es una fórmula que permite el aprovechamiento de la infraestructura existente, tiene un coste mucho menor a la construcción de nuevas infraestructuras y permite además su puesta en servicio en plazos mucho más cortos.

Es además una solución que no condiciona futuras alternativas, cuando la situación económica lo permita o la capacidad de la línea resulte insuficiente.

FOMENTO DE LA INTERNACIONALIZACIÓN DE NUESTRA ACTIVIDAD

Es otra cuestión principal para Adif en la actualidad y, más aún, en el futuro.

España ha acumulado en los últimos 25 años una muy amplia experiencia en el diseño, construcción y explotación de líneas férreas que nos ha situado a la cabeza del mundo en materia ferroviaria.

El know-how adquirido gracias a la superación de todos los retos a los se han enfrentado nuestros ingenieros, empresas de construcción y gestores de la red es ahora la más valiosa de nuestras cartas de presentación.

En la actualidad, existe una demanda real, consistente y a largo plazo relacionada con el ferrocarril puesto que es una solución de futuro,

que puede dar respuesta tanto a las necesidades de transporte en las grandes urbes, como de mercancías o de largas distancias.

El ferrocarril abre hoy en día grandes oportunidades de negocio para las empresas españolas, y nuestra gran experiencia es una ventaja competitiva con respecto a otros países.

El ferrocarril está en las agendas de la mayoría de gobiernos y de todas las instituciones internacionales. Banco Mundial, BID, BEI, UE, etc.

Por eso España debe estar y está muy presente en todos los ámbitos de decisión en los que se dirimen cuestiones relacionadas con el ferrocarril. Adif quiere ser un elemento catalizador de la estrategia empresarial española en la materia, que aúna tanto al sector público como al privado.

En esa estrategia de ampliación de horizontes para nuestras empresas, Adif quiere constituirse también como prescriptor de la oferta española, sacando el máximo partido a los canales de comunicación abiertos con nuestros homólogos de otros países, en beneficio de las ofertas españolas.

España en una potencia mundial, tanto en materia de construcción como de innovación tecnológica ferroviaria: no hay sector que mueva un cluster tan amplio e importante de empresas en España como el ferroviario.

Pongo como ejemplo que todos Uds conocen la construcción, operación y mantenimiento de la línea de Alta Velocidad entre Medina y La Meca, concurso valorado en casi 7.000 M€ y en el que participa una empresa miembro de ANCI, Copasa.

Se trata de un gran reto tecnológico que está potenciando nuevas investigaciones por parte de Adif en relación con el comportamien-

to de materiales y elementos de superestructura en condiciones climáticas extremas como las que se dan en la península arábiga.

Este proyecto es una muestra de la capacidad de España y de sus empresas para conseguir contratos de gran calado, por delante de ofertas de otros países tradicionalmente más presentes en el ámbito internacional.

Es preciso que incidamos en esta estrategia de potenciación de la Marca España y que actuemos de forma plenamente coordinada para postularnos a proyectos a los que podemos aspirar. Pero es fundamental que acudamos unidos y que se saque todo el partido posible a toda la red de instituciones y servicios estatales ya implantados, cuya función es la de facilitar a las empresas españolas el acceso a otros mercados.

CONCLUSIONES

En definitiva, es cierto que atravesamos un periodo de dificultades presupuestarias y financieras, pero las infraestructuras continúan siendo un elemento impulsor de la economía y de la creación de empleo y por ello, son críticas.

Debemos racionalizar las inversiones al máximo y trabajar del modo más eficiente posible para impulsar un servicio ferroviario de calidad, que responda a las necesidades tanto de los viajeros como del tejido productivo.

Las empresas constructoras como las representadas por ANCI son una parte esencial de ese sector ferroviario español tan exitoso, y han apostado fuertemente y con excelentes resultados por la internacionalización (En 2012, Assignia Infraestructuras se ha adjudicado dos contratos por importe de 87 M€ en la LAV Tángen-

Kenitra; y una UTE en la que está presente AZVI ha ganado un contrato para la rehabilitación de la línea Sighisoara-Atel, en Rumanía)

Adif, como empresa pública, participa activamente en esa internacionalización de todo el sector ferroviario, para buscar nuevos mercados y nuevas oportunidades para nuestras empresas.

Adif quiere colaborar con las empresas en aquello que necesiten, y principalmente aportando equipos y experiencia para que las ofertas resulten ganadoras.

La inversión en el ferrocarril, ya sea en España o fuera, en el ámbito de la construcción o de la tecnología, es una inversión que aporta beneficios reales al conjunto del país y el Gobierno así la considera, y por ello, continuará apostando por este sector.

Muchas gracias.

JUAN DE MATA URBANO LÓPEZ DE MENESES es Dtor. Ingeniero Agrónomo por la Universidad Politécnica de Madrid y Master en Alta Dirección Pública por el Instituto Ortega y Gasset de la Universidad Complutense de Madrid. Ha realizado cursos de Liderazgo en la Gestión Pública y otras habilidades directivas en el IESE (Universidad de Navarra), Harvard (Kennedy School of Government), Instituto de Empresa e IMAP (Instituto Madrileño de Administraciones Públicas).

Ha desarrollado principalmente su carrera profesional en la Administración Pública en la que, entre otros, ha ocupado los puestos de Director Gerente del IMIDRA (Instituto Madrileño de Investigación y Desarrollo Agrario y Alimentario), Subdirector General de Gestión y Ordenación de los Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad de Madrid y Director General del Agua.

PONENCIA

JUAN URBANO LÓPEZ DE MENESES

DIRECTOR GENERAL DEL AGUA

DEL MAGRAMA

Muchas gracias, Jaime. Muchas gracias a toda la Asamblea de ANCI. Amigos de ANCI nos vamos encontrando ya en distintas ocasiones y para mí siempre es un gusto estar con ustedes y poder aportar o intentar explicar cuáles son las líneas de trabajo que desde el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente en la Secretaría de Medio Ambiente y a través de la Dirección General del Agua estamos desarrollando.

Efectivamente, ya es una constante que “los días de vino y rosas” se acabaron y ahora toca trabajar, toca ser más austeros y toca, sobre todo, ser muy solidarios para intentar que nos quedemos en el camino los menos posibles.

Voy a dividir mi exposición en dos partes. En la primera haré un breve elenco de las obras que estamos licitando en materia de gestión del Agua, ya ahora, y las previstas hasta el próximo trimestre de 2013; para seguir con algunas estrategias que estamos desarrollando para intentar que, a pesar de nuestro exiguo presupuesto, siga en marcha la realización de infraestructuras del agua.

Este es el objetivo que nos hemos marcado teniendo en cuenta dos principios claros: la obra civil es mano de obra, supone generar o mantener puestos de trabajo; y que en el mundo de las infraestructuras del agua aun queda mucho por hacer.

Como les decía, ya no estamos en esa época dorada, que no es tan lejana, de 2009 en la que Dirección General del Agua tenía 2.008

millones de euros. En la actualidad, 2012, su presupuesto ronda los 550; y no hace falta explicar las limitaciones que esto supone de cara a la contratación de obras nuevas o de mantenimiento.

Con un presupuesto tan menguado y fieles a nuestros principios de mantener, en lo posible la actividad, la Dirección General del Agua ha optado por las reprogramaciones y ajustes en las obras en marcha y evitar rescisiones o paralizaciones de las mismas. Aunque se han anulado contratos cuya celebración estaba anunciada, sobre todo de servicios, ninguna de las obras que ya estaban en marcha se han rescindido.

Se ha priorizado qué tipo de obras son las más importantes y ahí nos hemos centrado en abastecimiento, saneamiento y depuración, sobre todo en depuración. Porque, como ustedes saben, pesan sobre el Reino de España tres procedimientos sancionadores por falta de infraestructuras de saneamiento y depuración. Aunque se trata de una competencia de las Administraciones Locales, se ha convertido en una preocupación grande para esta Dirección General a la vista de la descoordinación, falta de medios y lenta reacción de las mismas. En esta materia no podemos olvidar la implicación que ya se ha marcado el Ministerio a través del Plan de Saneamiento y Depuración.

Se ha aprovechado la capacidad de endeudamiento que tienen las Sociedades Estatales para generar nuevos recursos que posteriormente se verán directamente relacionados con nuevas licitaciones. En este sentido cabe anunciar la firma de un crédito con el Banco Europeo de Inversiones por un valor superior a 500 millones de euros por la Sociedad Estatal Acuamed, que estoy seguro que va a tener un reflejo directo en las licitaciones que realice a corto y medio plazo; y que ayudará en la terminación de las obras ya en marcha y de otras nuevas complementarias para la puesta en explotación de las primeras.

¿Qué previsiones tenemos? Ahora en junio tenemos en marcha 162 millones de obra nueva entre licitaciones que están ahora mismo en el Boletín o muy próximas a salir. De éstos, 48 millones son directamente responsabilidad de la Dirección General del Agua y el resto son de las Sociedades Estatales.

AcuaNorte licita obra por valor de 64 millones, para la estación depuradora de Burgos, los colectores de Lugo; Acuamed licita otros 5 millones a través de estación depuradora de Víbora y reutilización de un terciario y reutilización de esas aguas depuradas en Víbora y los abastecimientos de Campello, Muchamiel, etcétera. No voy a entrar en más detalle porque creo que puede ser un poco aburrido, pero pensaba que dar algunos datos podría ser interesante. Aún así, de aquí al primer trimestre de 2013, vamos a seguir invirtiendo y esperamos llegar, entre la Dirección General del Agua y las Confederaciones a 250 millones de obra nueva. A esta cantidad se sumarían las inversiones de las Sociedades Estatales que rondarían unos 192 millones más. En total, estaríamos en un entorno realista de unos 450 millones de aquí —ya digo— al primer trimestre de 2013, siempre que se mantengan los escenarios presupuestarios en los niveles actuales.

Como ven, no son las cifras, como decía antes, de aquellos buenos tiempos, pero desde luego seguimos sacando obra y adelante en la resolución de las necesidades hidráulicas.

Desde la Dirección General del Agua, vuelvo a decir, las obras que se primarán son sobre todo aquellas que hacen referencia a depuración y a saneamiento, desde las Confederaciones Hidrográficas las inversiones estarán repartidas en los contratos de obra y servicios que son habituales en su actividad de explotación y mantenimiento de infraestructuras hidráulicas, gestión y conservación del dominio público hidráulico, y también todas las obras de restauración hidrológico-forestal, encauzamientos, mantenimiento de cauces, etcétera, que son las propias de su actividad.

Las obras realizadas por las Sociedades Estatales estarán centradas, por indicación de la Dirección General, en abastecimiento y saneamiento aunque también tienen cabida algunas relativas a regadíos.

Me gustaría destacar que todas estas licitaciones que están ahora en marcha no se encuadrarían en lo que hemos denominado grandes obras. En estos momentos el valor medio de la licitación está entre 15 y 20 millones, lo cual tiene la limitación de no asegurar el trabajo e ingresos al adjudicatario en un plazo medio y largo, pero también tienen la ventaja de que son obras que tienen unos costes financieros inferiores y la preparación de las ofertas suponen una inversión menor.

En este sentido también me parecía interesante destacar que desde el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, comprobamos con gusto que las empresas asociadas a ANCI, presentes e incluso ganadoras de muchas de las últimas licitaciones, ejecutan muy bien las obras ajustándose tanto a las prescripciones técnicas como de plazos y limitando las desviaciones.

La participación público-privada empieza a ser un invitado constante en todos los foros relativos a las infraestructuras. La fórmula de participación público-privada también va a ser una de nuestras opciones para intentar captar nuevos fondos y poner en marcha nuevas actuaciones. Esta solución no estará lista a corto plazo, como bien decía Jaime, es la ansiada y que no acaba de concretarse. Así como en otras infraestructuras puede ser difícil esta modalidad, pensamos que en el mundo del agua sí podría ser eficaz. En el mundo de las infraestructuras y servicios del agua sí que hay recorrido, sí que hay posibilidades. Los inversores sí que ven una posibilidad de negocio y, por lo tanto, creemos que ahí seríamos capaces de sacar esta modalidad de contratación.

En cuanto a la participación público-privada que ya he comentado, nos gustaría dirigirla, sobre todo, a la resolución del problema de

depuración que tiene España. Como ustedes saben, el número de estaciones depuradoras e infraestructuras de saneamiento que harían falta rondan las 800, que son las que están incursas en los procedimientos sancionadores que la Unión Europea tiene abiertos contra el Reino de España. Según nuestra estimación haría falta una inversión entre 3.000 y 5.000 millones de euros para realizar dichas instalaciones.

Para ello es necesario crear un entorno atractivo y que dé garantías al inversor. Y desde la Dirección General del Agua estamos dispuestos y estamos trabajando en establecer dentro de la Ley del Agua todas las modificaciones que sean necesarias para poder establecer ese entorno atractivo y seguro para las inversiones.

Tras mantener encuentros con fondos de inversión, fondos y bancos institucionales, empresa y asociaciones de empresas vemos que esas condiciones de atracción a la inversión son claras: primero, la necesidad de que exista un canon dentro del territorio donde se realice la inversión. Un canon no sujeto a los distintos momentos en que el ayuntamiento pueda modificarlo, tiene que ser un canon fijo y que garantice la inversión.

Otra parte que parece clara es que el cobro de los servicios debe ser directo a los usuarios. Hay una gran desconfianza hacia las Corporaciones Locales por parte de los fondos de inversión, incluso hacia gran número de las Comunidades Autónomas. El usuario sí cuenta con la confianza de los fondos de inversión y de los propios bancos, o sea, sí que es fiable.

En resumen se puede decir que lo que el inversor espera es: desvincular el cobro del servicio a través de los ayuntamientos y la creación de reglas estables para las subidas periódicas de los cánones. El Pleno del Ayuntamiento deberá aprobar la subida del canon, pero el inversor debe tener claro cuáles son las subidas que le cabe

esperar y que éstas estén garantizadas. El inversor, en realidad, lo que espera de la inversión público-privada en materia de agua es “comprar un bono” y ese “bono” no puede estar sujeto a consideraciones ajenas al servicio, como puede ser un año de elecciones, para decidir la subida o no de las tarifas.

Y otra idea, que está presente incluso en la Directiva Marco, es el abastecimiento contemplado dentro del ciclo integral del agua, o sea, considerar en conjunto abastecimiento, depuración y reutilización no como servicios separados sino como una unidad.

Pensamos que el tratamiento de todos estos servicios como una unidad es una garantía para el usuario, los inversores y para el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Para los usuarios e inversores supondrá asegurar el suministro aprovechando sinergias y economías de los distintos servicios. Por otra parte el Ministerio, y con él toda la sociedad, se asegura el correcto funcionamiento del ciclo integral del agua, garantizando una conservación del potencial biológico del agua y evitando su contaminación incontrolada.

Entendemos, también, que es un momento adecuado por la liquidez que existe en el mercado tras el Plan de pago a los proveedores, pero sobre todo pensamos que es el momento adecuado, al comprobar la cantidad de dinero de fondos privados que estaría dispuesto a invertirse en materias de infraestructuras y servicios del agua. En ocasiones se han utilizado las tablas de precios del agua en las diferentes ciudades europeas, como garantía de que es un buen negocio, y para hacer ver que hay capacidad de subir el precio del agua en España. Ciertamente el precio del agua en España es barato, pero no es un buen mensaje garantizar al inversor la posibilidad de entrar en este negocio a través de una potencial subida del precio del agua. Pienso que la garantía debería basarse más en las medidas que he hablado antes: garantizar el cobro, garantizar un cobro puntual, garantizar un cobro seguro y por el equilibrio entre las distintas partes del ciclo

integral del agua. O sea, asegurar en parte la depuración con el abastecimiento o, incluso, garantizar el precio de una depuración de un núcleo pequeño asociándolo con otros núcleos más grandes de manera que la media pueda ser más rentable al inversor.

Finalmente, en esta materia de la participación público-privada, los inversores entienden que el “ticket”, el volumen de inversión para cada contrato, tiene que estar rondando los 200/250 millones de euros, es decir, que el contrato debería llevar implícita la ejecución de obra por valor de 200/250 millones de euros. Esto por una parte es una limitación, porque parece que solo va a estar dirigido a grupos grandes, pero por otra parte nos abre una oportunidad de asociarnos, de actuar en UTE y sobre todo abre la oportunidad de entrar en un mundo en que están imbricados la construcción y los servicios. Además, el plazo posterior de explotación será largo, de acuerdo con el esquema financiero, lo que implicará nuevas oportunidades de negocio del adjudicatario al contar con las ventajas de proximidad y establecimiento.

Me gustaría anunciar que nuestra aspiración, y lo dejo ahí porque todavía son muchos los retos no resueltos, sería sacar a mitad del año que viene al menos 2 contratos de participación público-privado dirigidos especialmente a las estaciones depuradoras o al sistema de saneamiento y depuración de Extremadura y de Castilla-La Mancha. Estamos trabajando especialmente en estas zonas y si somos capaces de definir los núcleos de población con sus necesidades, pactar con ellos su participación en estos sistemas y ver que es rentable, sacaríamos esos dos contratos.

Como pueden ustedes observar son muchos los temas de trabajo en los que se está avanzando y que esperamos vayan dando sus frutos en el objetivo de asegurar un uso sostenible del agua que garantice un suministro en cantidad y calidad suficientes. Muchas gracias por su atención.

CLAUSURA DE LA

ASAMBLEA GENERAL DE ANCI

ASAMBLEA GENERAL DE ANCI

Discurso del Presidente

Jaime Lamo de Espinosa

EL AÑO 2011

El pasado año comencé mi discurso de rendición de cuentas y memoria del año ante esta Asamblea, diciendo que 2010 había sido uno de los más complejos desde que esta Asociación nació en 1997. Y añadí que seguramente no sería el más duro si consideráramos los que se avecinaban. Lamentablemente acerté.

Si los Presupuestos del Estado de 2010 y el recorte de mayo, ya redujeron las cifras de inversión pública y, consiguientemente, la licitación un 32% frente a la de 2009, en 2011 ha caído un 47,9% respecto a 2010 (destacando las caídas del 61,4% y 68,5% de Comunidades Autónomas y Administración Local, respectivamente).

En términos de inversión en infraestructuras, ésta se redujo en un tercio respecto a la de 2010, destacando el recorte de la mitad de la inversión en carreteras y de un tercio en obras hidráulicas.

En ese proceso las empresas de ANCI han sido particularmente afectadas. La adjudicación al conjunto de las empresas de ANCI supone los siguientes porcentajes sobre el volumen total de adjudicación*:

- MFOM: 603 M€ en 2011 frente a 991 M€ en 2010. Reducción de un 39%

* *Elaboración propia a partir de los contratos de obra oficial licitada por las Administraciones Públicas con los siguientes criterios:*

1. *Forma de Adjudicación: Concurso.*

2. *Presupuesto Base de Licitación: Mayor de 300.000 euros.*

Los contratos son imputados al año de apertura de las ofertas económicas (indicada en el propio anuncio de licitación).

- **MAGRAMA:** 37 M€ en 2011 frente a 57 M€ en 2010. Reducción de un 35%
- En el caso de las Comunidades Autónomas las adjudicaciones a ANCI en 2011 fueron, incluyendo concesiones, de 494 M€ que supone una participación del 14,1%, frente a 1.143 M€ del año anterior (12,2%). La mejora en la participación no ha compensado la fuerte reducción de la cifra global de adjudicación.

Como se ve, en el conjunto, tanto las cifras absolutas como relativas implicaron un reajuste durísimo en el portfolio de nuestras empresas. Máxime si se tiene en cuenta que tienen una grandísima dependencia de la obra civil en España. El 71% de nuestra cifra de negocio proviene de contratos de obra civil en el interior, frente al 16% de las mayores constructoras cotizadas, por lo que la disminución del volumen de negocio doméstico no puede ser compensada por la internacionalización y diversificación de su actividad, al contrario de lo que le ocurre a las otras grandes empresas citadas.

Pero obviamente no sólo sufren las empresas de ANCI, también otras constructoras, consultoras, proveedores, subcontratistas, etc. Un ejemplo basta. El consumo de cemento en mayo de 2012 se ha situado en niveles de los años 60. Y es que toda esta falta de inversión está provocando una crisis de una magnitud nunca antes conocida en un sector que ha sido puntero en España y que gracias a tal experiencia y prestigio también lo es en el exterior. A la fuerte crisis de la edificación le está siguiendo ahora la de la obra civil.

Por eso y porque creemos en un modelo compatible entre austeridad y crecimiento, durante todo 2011 solicitamos insistentemente desde ANCI que los Presupuestos Generales del Estado para 2012 (PGE2012) apostaran por la “inversión productiva” como motor para luchar contra la crisis y para impulsar el crecimiento y

el empleo, recortando, obviamente y en paralelo, cifras similares de otros yacimientos de “gasto improductivo”.

EL AÑO 2012

a) La situación en el 1er Trimestre

El año 2012 ha nacido lastrado por la necesidad ineludible de realizar ajustes en los componentes gasto e ingreso para tratar de cumplir el objetivo de déficit sobre PIB, ajustes que han sido aún más estrictos de lo inicialmente previsible cuando Eurostat confirmó que el déficit a final del pasado año era mayor del señalado. Pero así como puede haber seguridad respecto a los recortes en gastos no hay seguridad, nunca, en las previsiones de crecimiento de los ingresos, siempre vinculados a la actividad económica.

Los ajustes de 2012, los de años anteriores y el hecho de que exista un clima generalizado de menor actividad económica en Europa (con lo que la aportación del sector exterior al crecimiento del PIB español se ve reducida) han dado sus amargos frutos y el INE ha confirmado que la economía española entró en recesión en el primer trimestre de 2012 con una caída del PIB del 0,3% respecto al último trimestre de 2011. El impacto en el mercado laboral ha sido muy negativo. Según la EPA el primer trimestre se salda un descenso de la ocupación de 374.300 personas que supone una tasa de paro del 24,4% y 5,6 millones de parados, un nuevo y triste record histórico.

En cuanto al sector que nos ocupa, sólo cabe decir que ha sido sobre el que más ha recaído el peso de los recortes, como sucedió en 2010 y 2011. Al cierre del primer trimestre Fomento había licitado obras por un total de 393 millones y todas las Administraciones Públicas en conjunto, 1.840 millones de euros, lo que implica un

descenso respecto al mismo periodo de 2011 del 54% y del 48% respectivamente.

Con estas cifras de inversión pública, comparando marzo 2012 respecto a igual mes del año anterior, la producción en el sector –según Eurostat– se contrajo en España tres veces lo que lo ha hecho en la zona euro y en la UE. A efectos prácticos, esto ha tenido consecuencias muy negativas sobre el tejido empresarial y el empleo. Según datos del Ministerio de Empleo, en el mes de mayo se registran 130.606 empresas en la construcción, que suponen aproximadamente la mitad de las 246.271 que había en 2007. En el mismo periodo, los afiliados a la Seguridad Social en el sector se han reducido en un 60%.

b) El debate: Austeridad vs. crecimiento y empleo

En España estamos inmersos en una carrera obligada por el cumplimiento de los objetivos de déficit público. Pues bien, debemos pararnos, tomar aire y reflexionar. Escuchar las voces que se alzan sobre políticas de reactivación económica y de creación de empleo.

Nuestra situación y la de la Eurozona están provocando un amplio debate sobre los límites de tales recortes y las políticas activas de crecimiento. Del resultado de ese debate dependerá en gran medida el futuro del sector. Si prevalece el criterio fiscal sobre cualquier otro nunca podrán recuperarse las cifras de inversión. Porque si la desconfianza, además, sigue reinando en los mercados, el riesgo país de España hará imposible el éxito del modelo CPP aplicados a cualquier proyecto. Por eso es bueno recordar el estado de ese debate tan crucial para nosotros.

Veamos lo ocurrido en los últimos meses:

I. Christine Lagarde, directora gerente del FMI, defiende que los gobiernos de las economías desarrolladas, especialmente en

Europa, deben escoger la combinación más apropiada para cada caso entre austeridad y crecimiento, por lo que el cumplimiento de unos determinados objetivos de déficit no debe hacerles perder de vista la importancia del crecimiento de la economía.

2. El presidente del Consejo Europeo, Van Rompuy destacó en abril que “la reactivación económica y la disciplina son las nuevas banderas de la Eurozona” y remarcó que “el debate sobre el crecimiento está situándose, con razón, en el centro del escenario de toda Europa”; Draghi pedía un “pacto de crecimiento para Europa” y Hollande hablaba de la “necesidad de estimular la actividad” y proponía la aprobación por parte de la UE de un paquete de estímulo económico de unos 120.000 millones de euros contando con el impulso del Banco Europeo de Inversiones (BEI) y de los fondos estructurales europeos para acometer proyectos de infraestructuras.

3. La Comisión Europea, por voz de su vicepresidente Olli Rehn, también abogó por inversiones públicas para poder crecer.

4. El presidente Obama lo suscribe desde su tribuna de la Casa Blanca advirtiéndole que lo “adecuado” es combinar la “inversión a corto plazo en crecimiento y trabajos con una senda de responsabilidad fiscal a largo plazo”.

5. Por su parte Monti y Hollande han acordado otorgar prioridad al crecimiento (14.6) y plantean renegociar el pacto fiscal y dar mayor importancia a políticas que fomenten el crecimiento. Incluso el anterior presidente, Nicolás Sarkozy, propuso que se acordara en el seno de la UE que la inversión pública en grandes infraestructuras quede fuera del cómputo del coeficiente de déficit de cada país, algo que yo, personalmente, he pedido innumerables veces.

6. Además, el FMI considera que existe margen para aumentar el objetivo de déficit para España en 2012 a consecuencia de las peo-

res expectativas de crecimiento (15.6) y que el establecimiento de vencimientos inamovibles resulta contraproducente porque cercena cualquier avance de ingresos vía crecimiento y acrece los gastos por desempleo. Además, el Eurogrupo, a mediados de junio, ha concertado un préstamo de hasta 100.000 M€ en condiciones ventajosas, vía FROB, para el rescate de la banca española con lo que cabría imaginar un escenario donde vuelva el crédito a las empresas... salvo que haya una mayor presión hacia la compra de deuda española.

7. El G-20, hace unos días, concluyó su séptima cumbre con la promesa de incrementar el crecimiento y el empleo, los dos males que aquejan a Europa. “Estamos unidos en nuestra lucha por promover el crecimiento y el empleo” han afirmado y han pedido a Europa “estímulos” al crecimiento que ayuden a compensar las políticas de austeridad necesarias para reconducir las cuentas públicas.

8. Asimismo, Hollande, Monti, Merkel y Rajoy han acordado aportar 130.000 M€ para estimular el crecimiento y el empleo. Ignoramos su financiación aunque todo indica que una parte de tal aportación será destinada a infraestructuras. No deja de ser significativo que Merkel afirmara: “La emergencia es ahora el crecimiento y la creación de puestos de trabajo” (22.6).

9. Y finalmente, Stiglitz (24.6) acaba de advertirnos que “el euro no sobrevivirá si no se va más allá de la austeridad”, es decir, si no caminamos por la senda del crecimiento y empleo.

¿Se romperá la exclusividad del objetivo de consolidación fiscal en favor de un mix que apueste por el crecimiento y el empleo? Tal parece vistos los antecedentes mencionados.

Conclusión: más recortes sí y más profundos, pero para llevar parte de esos ahorros a la inversión productiva, y ya, en los PGE 2013.

c) Los PGE 2012 y la actividad en España. La inversión en infraestructuras

Mientras tanto, España ha trabajado duro y lo debe seguir haciendo en la línea de la consolidación fiscal. El Gobierno aprobó a finales de abril la Actualización del Programa de Estabilidad 2012-2015 y el Programa Nacional de Reformas 2012. También el Plan de Pago a Proveedores de ayuntamientos y autonomías; plan de obtención de los recursos financieros para salvar las entidades financieras que lo precisan; plan de control de gasto para esas mismas autonomías, etc. Pero de alguno de esos planes y de los PGE2012 se extrae que la consolidación fiscal se hace de nuevo, mayoritariamente, por la vía del gasto (41,6% del PIB en 2012 hasta el 37,7% del PIB en 2015) y cargando excesivamente el ajuste contra el “gasto de inversión” y no sobre el “gasto improductivo”.

El peso de la inversión pública respecto al PIB que pasó del 3,8% en 2010 al 2,8% en 2011, descenderá aún más en 2012 –se estima que hasta el 1,7%– situándose incluso por debajo del nivel mínimo de inversión del 1,8% del PIB registrado a finales de los años 70. Esta reducción compromete seriamente la capacidad inversora del sector público, sobre todo en las partidas más ligadas al impulso de la actividad económica. En concreto, las inversiones en infraestructuras ven reducida su cuantía en un 46,3% respecto a 2010 y en un 22,2% respecto a 2011.

Si el ajuste fiscal exige, sin duda, la reducción del “gasto corriente”, la coyuntura obliga, por el contrario, a mantener o estimular el “gasto de inversión”, ya que menos “gasto productivo” supone más desempleo y, por ende, más gasto social y por tanto más déficit. Debemos recordar que por cada millón de euros invertido en construcción de infraestructuras se crean 18 empleos y retorna al erario público el 57% por la vía fiscal y de ahorro de costes socia-

les. En cambio, esos 18 trabajadores como parados tienen un coste promedio en subsidios, en dos años, de unos 450.000€.

Aún cuando se pretenda paliar esta situación mediante la inversión bajo esquemas de colaboración público-privada (CPP), éstos requieren 1) la creación de un entorno atrayente para el inversor; 2) seguridad jurídica que hasta ahora no se ha dado en algunos proyectos anteriores, 3) crédito abierto, apuesta financiera por nuestros CPP y 4) confianza en el país pues si no el riesgo-país dificulta o impide su financiación. Pero además no se debe olvidar que la CPP no es la panacea que pueda sustituir a la inversión pública en tiempos de restricciones presupuestarias y que sólo es sostenible en la medida en que se utilice como lo que es, una fórmula para el desarrollo de aquellas infraestructuras y servicios públicos que por su viabilidad y rentabilidad propia tienen posibilidad de atraer la inversión de la empresa privada.

LOS PGE 2013

Los mercados solo virarán hacia una posición de confianza y menor presión sobre la prima de riesgo si ven destellos de mejora en los grandes parámetros que generan la desconfianza: la situación de la banca, el empleo, el PIB y un serio ajuste del gasto autonómico.

Respecto al PIB y al empleo la única solución es crecer, pero todos los informes recientes apuntan hacia tasas negativas en 2012 entre el -2% y el -3%, debido a la caída de la demanda pública y de la obra civil cuyas cuantías se están minusvalorando. Hay que corregir esa tendencia.

Reducir el déficit debe ser prioritario para España, sí, pero si queremos que las cuentas cuadren debemos atajar de raíz el problema del paro. Es imperativo crear trabajo y dejar de sobrecargar las

cuentas de la Seguridad Social por la partida de prestaciones por desempleo. Y eso solo se logra con más empleo, con personas que cotizan y dejan de percibir subsidios. Austeridad y control fiscal sí, pero combinados con crecimiento y creación de empleos.

Para nosotros esto sólo se conseguirá a través de “inversión productiva”. A través de unos PGE 2013 que apuesten por el crecimiento. Si bien algunas partidas del presupuesto podrían considerarse a priori como “intocables” por sus amplias posibilidades de seguir creciendo: pensiones, prestaciones por desempleo o el servicio de la deuda pública, otras partidas deberían desaparecer. Hay múltiples yacimientos de “gasto improductivo”, sobre todo autonómico, que debemos asumir ya que son insostenibles. El Gobierno debe redimensionar el tamaño del sector público (reducir entes, agencias, empresas, duplicidad de competencias autonómicas y locales...), subvenciones de todo tipo, privatización de servicios o entes (televisiones autonómicas o locales, etc.) y aún mejor, partir entonces de un “Presupuesto base cero”, sostenible y que apueste por el crecimiento.

No podemos finalizar 2013 sin que la curva del desempleo haya invertido su tendencia de caída y haya comenzado su recuperación. Es necesario para generar confianza y esperanza. Y puesto que, en el actual contexto de incertidumbres y de falta de expectativas y de crédito, es imposible que el sector privado pueda impulsar la actividad y el empleo antes de finales de 2013, se hace obligado, utilizar alternativa y coyunturalmente al sector público y, concretamente, a la obra civil.

Por eso ANCI propone sumar a los capitales de “inversión productiva” de los Ministerios de Fomento y Agricultura no menos de 7.000 a 10.000 M€, provenientes de los recortes en “gasto improductivo”. Pues como ha dicho el Presidente de la CNC recientemente: 1) No está todo hecho y 2) De la crisis solo se puede salir con la construc-

ción. Por ello, estigmatizar al sector de la construcción para justificar la paralización de la obra civil es injusto y peligroso.

En resumen, es necesario apostar por la inversión productiva y permitir que la construcción de obra civil siga siendo uno de los motores de la economía española para así recuperar la actividad y el empleo y restaurar la confianza. Y hacerlo en los Presupuestos del 2013 ya en elaboración. Por eso en ANCI proclamamos la siguiente HOJA DE RUTA para nuestra economía y la salvación de nuestro sector:

1. Que en los PGE2013 se recorte con “tijeras de acero” el “gasto improductivo”; adelgazando la grasa autonómica que suponen las competencias duplicadas y el exceso de reglamentación que se genera entre todas ellas, y, en suma, redimensione el Estado a sus límites sostenibles y posibles.
2. Que, a ser posible, se elaboren los nuevos PGE2013 partiendo del sistema de “presupuesto base cero”. Sería la manera de romper con ataduras pasadas y lógicas de razonamiento hoy periclitadas.
3. Que se incremente la inversión en infraestructuras en los PGE de 2013 de los Ministerios de Fomento y de Agricultura y Medio Ambiente entre los 7.000 y los 10.000 millones de euros, como medida clave para fomentar la actividad económica y el empleo de manera inmediata.
4. Que ese incremento de la inversión real se dirija a infraestructuras eficientes, sostenibles y que impulsen la competitividad, la creación de empleo y un sostenido crecimiento económico y sean a la vez necesarias, viables y austeras y preferentemente de aquellas tipologías que suponen una mayor creación de empleo por euro de inversión.

5. Que las Administraciones sigan convocando concursos de ingeniería de proyectos, para mantener intacta una biblioteca de proyectos que serán realizables cuando cambie la coyuntura o cuando el BEI u otros aporten fondos con los que llevarlos a cabo.
6. Que se implante ya la Directiva sobre la tarificación por el uso de las infraestructuras, aplicando los fondos recaudados a su conservación y mejora, así como a preservar la competitividad del transporte por carretera.
7. Que se cree, a semejanza del modelo americano, un Fondo Nacional de Inversión en Infraestructuras y que se nutra por: a) la tasa por el uso de las infraestructuras en las carreteras españolas, garantizando su carácter finalista y consiguiente repercusión en la propia carretera, b) el destino de una parte (1-3 cms€/l) del precio de los carburantes a la carretera ó c) la aportación de fondos públicos, vía ICO o BEI o similar, junto con financiación bancaria.
8. Que el Estado, vía ICO o similar, emita avales y garantías a la inversión de la empresas constructoras españolas cuando participen en concursos internacionales o en programas CPP nacionales o exteriores, sin discriminación de tamaño de empresa.
9. Que se logre del BEI los fondos necesarios para afrontar –solo con fondos europeos– las obras estructurantes del territorio comunitario; por ej. el corredor euro-mediterráneo o el eje Madrid-Lisboa que no es un eje ibérico sino transeuropeo.
10. En resumen, que no se olvide que es mejor pagar obra civil que crea empleo –un empleo que consume y cotiza– que subsidiar paro. Y que la licitación de hoy es la obra de mañana y el empleo de pasado mañana.

LA INTERNACIONALIZACIÓN

La situación existente ha hecho que las nuevas oportunidades de trabajo para nuestras empresas estén hoy fuera.

Como parte de su estrategia de crecimiento y estabilidad, catorce de nuestras empresas han llevado a cabo durante años una meritoria labor de expansión internacional y hoy su presencia está consolidada en treinta y tres países de cuatro continentes, en concreto en Andorra, Arabia Saudí, Argelia, Brasil, Bulgaria, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, EE.UU., Emiratos Árabes Unidos, Holanda, Italia, India, Libia, Marruecos, Mauritania, México, Namibia, Nicaragua, Omán, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, República Dominicana, Rumanía, Serbia, Turquía, Ucrania, Uruguay y Venezuela. Así, contratos de obras y concesiones de infraestructuras y servicios están siendo ejecutados por las empresas de ANCI alrededor del mundo. En 2011 han obtenido adjudicaciones en el exterior por 2.100 millones de euros y mantienen hoy una cartera de trabajo no inferior a 4.100 millones de euros, lo que confirma su condición de “grandes emergentes”.

No puedo aquí dejar de destacar la participación de una de ellas en el consorcio adjudicatario del contrato de construcción y posterior explotación de la línea ferroviaria de Alta Velocidad (AVE) Meca-Medina, un proyecto presupuestado en casi siete mil millones de euros y que es el primero que supondrá la construcción de un AVE completo fuera de España.

Otras empresas también se están viendo forzadas a internacionalizarse como única forma de supervivencia. El proceso es largo, la competencia grande, los mercados complejos y los recursos necesarios elevados. Y por eso, la propia Administración que exhorta a las empresas a salir fuera debe apoyarlas en ese proceso con todos los medios a su alcance.

Sin embargo, con criterios de interés general, hay que decir que la internacionalización de las empresas españolas no detendrá la sangría de desempleo doméstico ni, por tanto, el enorme gasto social del paro y por eso insisto en que es imperativo crear trabajo dentro de nuestras fronteras.

Además no todas las empresas pueden acometer ese proceso de internacionalización y por ello la Administración debería tener presente a la hora de la adjudicación de obras quienes, en este momento de crisis, son los que dependen más de tales contratos para su supervivencia.

OTRAS CUESTIONES PARTICULARES DEL SECTOR QUE AGRAVAN LA SITUACIÓN

Aunque lo comentado hasta ahora hace sombra a otros problemas que amenazan al sector, no quiero dejarlos de lado. Me refiero a los siguientes:

a) Morosidad de las Administraciones Públicas

Se debe valorar muy positivamente el Plan de Pago a Proveedores por parte de las administraciones locales y autonómicas de las facturas pendientes hasta el 1 de enero de 2012, lo que ha permitido recuperar liquidez, un elemento clave para la financiación de las empresas.

Sin embargo esto no soluciona el problema de la morosidad que las Administraciones, todas, siguen manteniendo con las empresas:

- Existe aún una gran bolsa de pendientes de pago de la Administración Central (Ministerios de Fomento y Agricultura) en certificaciones atrasadas, liquidaciones, revisiones de precios, expedientes de daños, etc.

- Las certificaciones finales y la revisión de precios de las obras de la DGC realizadas mediante el llamado “método alemán” que finalizaron en 2009 están aún pendientes de abono. El pliego del contrato permitía su abono hasta el tercer año desde su recepción, por lo que en 2012 se producirán los correspondientes vencimientos, pero, hecho insólito, no hay consignación presupuestaria en los PGE 2012 por lo que no hay forma de instrumentar el pago. Este hecho incumple flagrantemente la ley de Morosidad.
- Las Comunidades de Galicia y las forales del País Vasco y Navarra no se han adherido al mecanismo del Plan de pago a proveedores –a diferencia de las entidades locales, no se les impuso la obligatoriedad de hacerlo–. Queda pues por resolver las deudas pendientes de todas ellas. También hay que destacar la morosidad en los pagos de la Autonomía Andaluza cuya deuda con empresas constructoras se estima en unos 700 M€ sin que se hayan consignado en la relación de facturas a pagar a fin de junio.
- Se desconoce si se va a establecer algún tipo de mecanismo de control para que las Administraciones paguen las deudas contraídas a partir de Enero de 2012 y otras anteriores que, por razones administrativas, no se habían tomado razón en su momento.

Esta situación debe ser resuelta de raíz. No puede ser que las Administraciones Públicas sean quienes, con el retraso en sus pagos, lleven a situaciones concursales a las empresas y sean, en definitiva, los causantes de mayor desempleo en un sector ya muy castigado.

Cabría por un lado plantear la posibilidad de utilizar el “sobrante” del Plan de Pago a Proveedores, que se sitúa en torno a los

8.000 M€, para el abono de las deudas de los Ministerios de Fomento y Agricultura o para abonar las facturas de las Corporaciones locales hasta el 31 de junio de 2012.

Asimismo pedimos, una vez más, que las empresas puedan cancelar deudas tributarias con unas u otras Administraciones Públicas mediante la cesión o dación en pago de los créditos que por cualquier concepto, incluido por supuesto los derivados de certificaciones de obra, puedan ostentar contra otras Administraciones Públicas, aún cuando no sea la Administración, la propia acreedora tributaria.

b) Autovías de primera generación y autopistas de peaje

Los problemas en este tema siguen sin ser resueltos. Los préstamos participativos para las autovías de primera generación no resuelven una serie de problemas que aún estarían pendientes:

- La rentabilidad se ha visto reducida hasta ser negativa por el drástico empeoramiento de las condiciones del mercado financiero que han de ser íntegramente soportadas por el accionista.
- Los daños patrimoniales (sobrecostes en obras, demoras en los participativos, empeoramiento de los contratos financieros, etc.).
- La necesidad de reequilibrar los contratos con tráfico real.

Igualmente está aún pendiente el acuerdo que solucione la problemática existente en las Autopistas de Peaje que ya estaba en fase de discusión y negociación con el anterior equipo de Gobierno.

Mientras tanto, hay varias sociedades concesionarias que se enfrentan a situaciones de vencimiento de sus contratos financieros sin haber podido negociar una refinanciación de los créditos, y otras que no han podido cumplir con sus obligaciones derivadas de dichos contratos. Así, la AP-41 (Madrid-Toledo), se ha visto obliga-

da a solicitar el concurso voluntario ante el Tribunal Superior de Justicia de Castilla La Mancha. Y ello a pesar de que la concesionaria tiene un juicio ganado en el Supremo al Ministerio de Fomento que debe compensar a la empresa por la decisión de no autorizar la prolongación de la carretera de peaje (previo dictamen del Ministerio de Medio Ambiente) hacia Ciudad Real y Córdoba, aborotando el Corredor Sur, sin que hasta ahora Fomento haya ejecutado la sentencia.

Esta problemática que afecta de forma directa a las concesionarias está también mermando la confianza de las entidades financieras (españolas y extranjeras) en estos contratos, en los futuros y, en general, en el sistema concesional. Por ello debe ser resuelta de una vez, máxime si se desea atraer la inversión privada a los proyectos del PITVI, el nuevo Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

c) Deducibilidad de los gastos financieros en las concesiones

La modificación del artículo 20 de la Ley del Impuesto de Sociedades incluida en el Real Decreto-ley 12/2012, de 30 de marzo, por el que se introducen diversas medidas tributarias y administrativas dirigidas a la reducción del déficit público, va dirigida a limitar de forma generalizada la deducibilidad de los Gastos Financieros. Su aplicación generalizada independientemente de las características especiales de los distintos sectores, afectará a la viabilidad de las actuales sociedades concesionarias y por tanto, al clima en el que se deben desarrollar las futuras, en definitiva, al modelo concesional español.

Sabemos que el Gobierno es consciente de las graves consecuencias que podrían llegar a producirse y está tratando de buscar algún tipo de solución.

d) Reprogramación de obras adjudicadas

Recientemente el Ministerio de Fomento ha retomado la reprogramación de contratos adjudicados y obras en ejecución. Tales reprogramaciones implican retrasos en las anualidades a créditos con anualidades en años posteriores a la fecha prevista de finalización de la obra.

La Administración debe informar con prontitud a los adjudicatarios de las actuaciones que se van a tomar en relación con las obras suspendidas o rescindidas, procediendo además al abono de los expedientes de daños y perjuicios reclamados por las empresas adjudicatarias de las mismas.

e) Clasificación del contratista

El texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (TRLCSPP), al igual que la anteriormente vigente Ley de Contratos del Sector Público (LCSP), establece la vigencia indefinida de las “clasificaciones” de las empresas, pero condiciona la conservación de las mismas a la acreditación cada tres años de la solvencia técnica y profesional. El mantenimiento de las “clasificaciones” es esencial para que las empresas constructoras puedan contratar obras con las Administraciones Públicas.

La drástica caída de la inversión en infraestructuras y con ello, de cartera y actividad, supone graves dificultades para que las empresas puedan mantener su “clasificación” ya que automáticamente vienen disminuyendo las obras ejecutadas en el curso de los cinco últimos años y ello provocado por una causa que es totalmente ajena a su propia solvencia técnica y profesional (caída drástica de la licitación y reprogramaciones de obras adjudicadas).

En este contexto será muy difícil, incluso imposible para muchas empresas (asociadas a nosotros o a otras patronales), que aquéllas

que hayan de renovar su clasificación en este año o en los sucesivos inmediatos, dispongan de los suficientes certificados de obras terminadas para mantener su clasificación actual, y en ese momento se verán limitadas para acceder a muchas de las licitaciones.

Esta situación excepcional de recorte radical de licitación pública y de reprogramaciones de obras, que se extiende ya durante tres años (desde 2010), debe de ser tenida en cuenta en el sistema de renovación de la clasificación del contratista que debe adaptarse a la realidad existente a fin de evitar dañar aún más a las empresas. De no hacerse así, muchas empresas verán como empeora su clasificación y con ello se limita el número de licitaciones a las que pueden acceder, suponiendo en la práctica una limitación a la concurrencia de las mismas y por tanto una práctica distorsionadora de la libre competencia.

MIGUEL ARIAS CAÑETE, ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, es licenciado en Derecho por la Universidad Complutense y Abogado del Estado. Nació en Madrid en 1950, casado y con tres hijos. Fue elegido eurodiputado desde 1986 a 1999, siendo nombrado en el 2000 ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, cargo que ostentó hasta 2004. Diputado nacional por Madrid, antes de volver a ser nombrado ministro, presidía la Comisión Mixta para la Unión Europea del Congreso de los Diputados y era miembro de la Comisión de Economía.

INTERVENCIÓN DE CLAUSURA

MIGUEL ARIAS CAÑETE

MINISTRO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN
Y MEDIO AMBIENTE

Gracias a Jaime Lamo y a ANCI por haberme permitido compartir esta mañana con ustedes. He oído con enorme atención, como hago siempre, la intervención de Jaime Lamo, he oído su demanda de más inversión pública, la cuantifica, 7.000 a 10.000 millones de euros; pero luego añade: “Es fácil hacerlo con recortes de gasto improductivo”. Yo, en este momento estoy preparando el presupuesto de 2013 y a Jaime, que fue ministro y es amigo, le reto a que busque algún gasto improductivo en mi Ministerio, ... no se en otros.

En estos momentos en el Gobierno y en las diferentes autonomías, que es donde se hacen las grandes inversiones públicas, las estamos pasando canutas, canutas para financiar unos presupuestos con reducciones del 30% como los que afrontamos ahora. Por tanto, la situación es: enorme complicación, enorme complejidad, y es muy difícil en recortes de gastos adicionales, por otra parte absolutamente necesarios. Vivimos un escenario presupuestario que es fruto de la irreflexión de unos gobernantes que consideraron que los compromisos con la Unión Europea eran inexistentes, que daba lo mismo cuál era el nivel del déficit público, y hemos visto que nuestro déficit superaba casi un 2,9% los objetivos de déficit pactado con la Unión Europea y nos obligaba a un esfuerzo fiscal de ajuste que estamos gestionando, como podemos, en esta legislatura.

Es más, no solo nos hemos encontrado con que no se cumplían los objetivos de déficit, sino que nos hemos encontrado un panorama

absolutamente pavoroso en todas las empresas públicas, confederaciones, etc, que estamos gestionando. Confederaciones con unos déficits espectaculares. Les puedo poner un ejemplo: el Guadalquivir. El Guadalquivir se transfirió a la Comunidad Autónoma de Andalucía; se transfirió con unos fondos europeos del orden de 400/450 millones de euros y con unos 100 proyectos en cartera; cuando nos han devuelto la competencia, los 100 proyectos siguen sin hacerse, los 450 millones de euros han desaparecido. Es un botón de muestra.

O Acuamed y las depuradoras, que fue el primer problema con el que yo me despaché, ya que el mismo día que aterricé le faltaban 500 millones de euros y había que paralizar todas las infraestructuras. Afortunadamente, lo hemos podido resolver con un préstamo del Banco Europeo de Inversiones.

Por lo tanto, somos muy conscientes de la necesidad de inversión pública, pero somos muy conscientes también de la dificultad que estamos atravesando en estos momentos. Porque este Gobierno ha tenido que tomar decisiones, primero, la de ser serios en la Unión Europea y cumplir los objetivos de déficit. Los mercados están como están, las Bolsas están como están, las primas de riesgo están como están, con un Gobierno que ya ha ajustado el gasto público, con un Gobierno que ha hecho reformas estructurales, calculen ustedes, en un ejercicio de imaginación, lo que hubiera pasado si hubiéramos mantenido la deriva de gobiernos anteriores en este país.

Y hemos tenido que poner en marcha unas de las operaciones financieras, la mayor operación financiera de la historia de España, que no es baladí y se ha referido a ella Jaime Lamo: el Plan de Pago a Proveedores. Es que las cifras son espectaculares. El Plan de ámbito local son 9.263 millones de euros, 106.000 proveedores y 1.715.000 facturas de pago; entre ellas, una que resulta anecdótica

pero explica todo, en Jerez de la Frontera se ha pagado la corona de los Reyes Magos de hace doce años a un humilde proveedor aragonés que ha tardado doce años en cobrar, no digo ya las iluminaciones y otras cosas.

A finales de junio, respecto a las Comunidades Autónomas vamos a desembolsar una cifra que barajamos de 17.718 millones de euros, y esto afecta a 20.955 pymes, a 7.598 personas físicas y a 555 grandes empresas. Es una cifra importante. En el caso de ANCI, creo que hay cerca de 3.000 facturas de empresas de ANCI, y la cifra pues puede estar muy próxima a los 200 millones de euros. O sea, es una inyección en el sistema financiero que cumple una doble función: liberar tesorería a las empresas –muy importante en nuestro país–, aflojar la tensión que tienen los ayuntamientos y Comunidades Autónomas y permitirles, en su caso, abordar nuevos procesos de inversión puesto que tienen un préstamo en unas condiciones razonables y a un plazo medio que se puede gestionar.

Es decir, el Gobierno es consciente de que tiene que hacer todo lo necesario por relanzar la inversión pública. Pero yo quisiera también, hoy, ya que estoy aquí, lanzar otros dos mensajes de lo que pretendemos hacer en el futuro con las inversiones públicas, porque una de las cosas que hemos hecho es analizar todo lo que ha pasado en los últimos ocho años en esta materia. Y una de las primeras reflexiones que se ha dicho aquí es que, evidentemente, junto a eliminar todo gasto superfluo, todas las cuestiones que sean freno de eficiencia a la gestión ministerial, además tenemos que empezar a optimizar la gestión de los ministerios. Y hay que hacer un análisis coste-beneficio de cada inversión pública.

Es decir, lo que no puede ser es lo que nos hemos encontrado, como inversiones en desaladoras, difíciles de gestionar luego porque no hay demanda de agua y que trabajan al 20% de su capacidad potencial productiva. Eso es un ejemplo de lo que no hay que

hacer en este país. O desaladoras que se terminaban pero no tenían capacidad de conexión a la red eléctrica, o no había red de distribución. En fin, hemos visto todos los ejemplos de las obras públicas que no hay que hacer. ¿Para qué hablar de aeropuertos que no tienen tráfico aéreo? Mi amigo Andrés Ayala es profundamente conocedor de estos temas. Y todo tipo de infraestructuras que luego no tienen utilización, o no tienen tráfico, y vemos luego las cosas que pasan.

En ese contexto, nosotros vamos a hacer un análisis coste-beneficio de cada inversión porque muchas veces se hacen por presiones políticas de las Comunidades Autónomas, al margen del interés real que tenga la infraestructura para la utilización de los ciudadanos. Es muy difícil sustraerse a veces a las presiones políticas pero en esta época tenemos que ser responsables y conscientes.

Pero en segundo lugar, otro tema que nos está pasando es que tenemos fortísimas desviaciones en todas las obras públicas que hacemos. Los proyectos salen, se licitan, las obras cuestan cosas muy distintas; hay todo tipo de reformados, no ya en obras que por su complejidad técnica o geológica podrían justificarlo, sino en obras de extrema simplicidad. Por lo tanto, en esta materia lo que hemos acordado los dos grandes ministerios inversores es coordinar nuestras políticas y, por lo tanto, vamos, a la hora de contratar, vigilar mucho lo que pasa en esas desviaciones. Nosotros hemos tenido, en los 480 expedientes que hemos examinado, cerca de 900 millones de euros de desviación.

En el caso de ANCI pues tenemos analizadas todas las infraestructuras, todas las desviaciones; hay desviaciones cuya media está en el 17,02%, pero nosotros, en este momento, lo que queremos es reforzar en los procedimientos de contratación los criterios objetivos frente a los subjetivos. No vamos a acudir a la subasta pura, pero vamos a aplicar unos procedimientos mucho más claros en

cuando a adjudicación de contratos trabajando más sobre el proyecto. Es decir, si el proyecto es de calidad habrá muchas menos desviaciones, por lo tanto, los proyectos son algo que vamos a vigilar inmediatamente.

Y vamos a vigilar también lo que está pasando con las bajas. En este momento las bajas medias se están incrementando, están en un 30%, con lo cual también va a haber remanentes, es decir, vamos a tener la posibilidad de que si se ejecutan estas bajas y se consolidan estas bajas porque hay más competencia, podremos tener más capacidad de contratación. Pero vamos a vigilar que no se adjudiquen por precios inviables. Vamos a poner muy claramente de manifiesto, en los pliegos, que los modificados van a ser una rareza como el lince de Doñana, una especie en peligro de extinción, pero no va a ser una perdiz de las que se tiran en batidas, es decir, de la perdiz de batida al lince de Doñana en los modificados. Vamos a tomarnos mucho más en serio la contratación, vamos a vigilar la ejecución de las obras, nos lo dice el Consejo de Estado. En el supuesto de que haya que acudir a rescindir una obra, que nunca se rescinde ninguna en España por los problemas que implica, no nos va a templar el pulso si hacemos las cosas razonablemente bien.

Es decir, queremos proteger a aquellos que trabajan bien, que hacen proyectos bien hechos, que hacen obras que cumplen los calendarios, que cumplen los plazos y cumplen los presupuestos. Y en ANCI hay grandes contratistas que pueden jugar a esto; a lo mejor otras empresas no pueden jugar a esto, pero estoy seguro que en ANCI sí. Las reglas van a ser transparentes, primero, queremos que sean iguales en Fomento, en Agricultura y en Medio Ambiente; segundo, que sean plenamente conocidas y, tercero, que podamos tener, sobre todo a la hora de selección de los proyectos, menos subjetividad, más objetividad y más transparencia. Yo espero que en ese camino nos podamos encontrar.

Si en el debate europeo, en este momento, somos capaces de buscar medidas de relanzamiento de la actividad económica con mayor inversión pública, mejor que mejor; pero tal como está configurado el debate europeo lo que quieren es multiplicar las acciones del Banco Europeo de Inversiones sobre la base de incentivar la participación público-privada, que es otro área en el que vamos a trabajar de manera muy importante en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Y ello porque somos muy conscientes que, explotando otras posibilidades que no sea el Capítulo 6 de los presupuestos, y modificando muchas leyes para permitir que sea rentable la actuación del sector privado en el territorio, podemos también dinamizar la inversión pública con capital externo.

Porque desde los presupuestos públicos les garantizo que yo, que estoy trabajando ya en el presupuesto 2013, el pelo que lo tenía casi blanco va a terminar absolutamente blanco por las restricciones de mi amigo el ministro Montoro, que lleva con puño de hierro, pero no con guante de seda, las cuentas públicas y que nos tiene a todos sujetos a un proceso de austeridad sin precedentes.

Pero valen la pena esos procesos de austeridad, porque España una de las cosas que tiene que recuperar es imagen en la Unión Europea, imagen de país cumplidor, de país serio, de país solvente, y eso todavía tenemos que trabajarlo porque no cambia la imagen de un país de la noche a la mañana, cambia cuando demuestra con hechos que los compromisos que tiene se traducen en realidades y, para eso, el presupuesto del año 2012 es absolutamente emblemático. Y este Gobierno con su presidente a la cabeza, está comprometido, a que cumplamos los objetivos de déficit, a que exijamos también, paralelamente, la cooperación europea para poder relanzar nuestra economía, pero sobre todo a que España vuelva a ser un referente de la Unión Europea, volvamos al crecimiento económico,

generación de empleo, y a que la potencia que tienen nuestras empresas de infraestructuras, como ANCI, hoy felizmente desplegadas en el exterior, puedan volver a desplegar toda su potencia también en el interior de España.

Muchas gracias.



Edita: **Servicios Técnicos de ANCI**

Fotomecánica: **Almodi S.L.U.**

Impresión: **Almodi S.L.U.**

Depósito Legal: **M-41863-2004**



EMPRESAS ASOCIADAS:

GRUPO ALDESA

CONSTRUCCIONES ALPI, S.A.

ALTEC INFRAESTRUCTURAS, S.A.

ASSIGNIA INFRAESTRUCTURAS, S.A.

AZVI, S.A.

BECSA, S.A.

BEGAR, S.A.

CHM OBRAS E INFRAESTRUCTURAS, S.A.

CONSTRUCCIONES RUBAU, S.A.

GRUPO COPASA

COPCISA, S.A.

GRUPO COPISA

CYES INFRAESTRUCTURAS, S.A.

GRUPO CYOPSA-SISOCIA

DETEA, S.A.

EHISA

JOCA, INGENIERÍA Y CONSTRUCCIONES, S.A.

OCIDE

PENINSULAR DE CONTRATAS, S.A.

PLODER UICESA, S.A.

PROBISA TECNOLOGÍA Y CONSTRUCCIÓN, S.L.

GRUPO PUENTES

GRUPO ROVER ALCISA

SANDO

CONSTRUCCIONES SARRIÓN, S.L.

SOGEOSA. SOCIEDAD GENERAL DE OBRAS, S.A.

ANCI, Asociación Nacional

de Constructores Independientes

Paseo de la Castellana, 119, 2º dcha.

28046 Madrid.

Tel.: 915 550 539 - Fax: 915 554 005

E-mail: anci@ancisa.com

Web: www.ancisa.com