



Temas Actuales

Inversiones Públicas

Plan Hidrológico Nacional

Plan de Infraestructuras



Temas Actuales

1/2001 ■ N°2

Inversiones Públicas del

Plan Hidrológico Nacional 2001-2008

Plan de Infraestructuras 2000-2007

Sumario

Presentación	7
--------------	---

ASAMBLEA GENERAL DE ANCI (11 de junio de 2001)

Programa de Inversiones del	
Plan Hidrológico Nacional 2001-2008	
Conferencia de D. José M ^a Piñero	9

Inversiones del	
Plan de Infraestructuras 2000-2007	
Conferencia de D. Benigno Blanco	49

Discurso del Presidente de ANCI	
D. Jaime Lamo de Espinosa	81

INTRODUCCIÓN

La Asociación Nacional de Constructores Independientes, ANCI, publica el segundo libro de la colección titulada **TEMAS ACTUALES**, iniciada hace un año, que recoge estudios, análisis, informes y posicionamientos concernientes al sector de la Construcción y, también, al objeto principal de nuestra asociación empresarial, que es defender sus intereses ante las distintas Administraciones Públicas.

El contenido de este segundo número no puede ser ni más importante ni más oportuno al versar sobre las grandes inversiones previstas en los Planes nacionales de infraestructuras (de transporte y del agua) en marcha o que acaban de iniciarse.

Se trata del Programa de Inversiones del Plan Hidrológico Nacional del Ministerio de Medio Ambiente, que es descrito por el Director General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas, José M^a Piñero, y del Plan de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, cuya explicación corrió a cargo del Secretario de Estado de Infraestructuras, Benigno Blanco, ambas conferencias pronunciadas en la segunda parte de la Asamblea General anual de ANCI celebrada el 11 de junio de 2001.

Se completa este volumen con la intervención en esa Asamblea del presidente de ANCI, Jaime Lamo de Espinosa donde hizo un repaso al elenco de los problemas que más nos preocupan, para que exista una igualdad de oportunidades entre las empresas apoyada en la transparencia y objetividad de las licitaciones.

El Ilmo. Sr. D. JOSÉ M^a PIÑERO CAMPOS es Director General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas, del Ministerio de Medio Ambiente. Natural de Madrid, obtuvo el título de ingeniero de Caminos, Canales y Puertos en 1978 y el de doctor en 1981. Fue Subdirector General de la Secretaría del Comité de Inversiones Públicas en la Dirección General de Planificación del Ministerio de Economía y Hacienda hasta 1996 y, luego, Subdirector General de Fondos de Compensación y Cohesión en la Dirección General de Análisis y Programación Presupuestaria del Ministerio de Hacienda.

Catedrático en la Escuela de Ingenieros Técnicos de Minas e Industriales de León entre 1982 y 1984 y profesor de la E. S. de Ingenieros de Caminos, C. y P. de la Universidad Politécnica de Madrid.

CONFERENCIA

Programa de Inversiones

del Plan Hidrológico Nacional

2001-2008

ILMO. SR. D. JOSÉ M^a PIÑERO CAMPOS

En primer lugar quiero agradecer a ANCI la invitación que ha hecho al Ministerio de Medio Ambiente a participar en esta jornada. Estos actos son muy interesantes porque nos permiten explicar nuestros planes y programas y pedir vuestra colaboración para que el Plan Hidrológico Nacional tenga éxito.

La exposición de los programas del PHN es un tema bastante árido, porque, al final, lo que les voy a exponer es una mera enumeración de cifras y datos.

Fundamentalmente, me voy a centrar en el Anexo II de la Ley del PHN que contiene el Programa de Inversiones que acompañan al Plan y que constituyen un conjunto de actuaciones destinadas a mejorar el uso y conservación del agua. Se han estudiado todas las cuencas españolas, visto sus excedentes y déficits, y se ha buscado una solución a los mismos para que se alcance el equilibrio de los recursos hídricos.

Pero, aparte del Plan, hay un Programa de Inversiones muy importante, que, de hecho, supone cinco veces el importe del trasvase y que es lo que expondré a continuación.

ORIGEN DEL PROGRAMA DE INVERSIONES

¿Cuál es el origen del Programa de Inversiones del Plan Hidrológico Nacional?, ¿por qué se decide no sacar simplemente un PHN con una solución concreta para los desequilibrios, y

acompañarlo de un Programa de Inversiones, que es el que se contiene en el Anexo II. La respuesta a estas preguntas es que, sin el Programa de Inversiones, el PHN resulta incompleto, porque aparte de las grandes cuencas y de los grandes sistemas de explotación que tienen déficits y que hay que resolver, porque no queda otro remedio, con una transferencia de recursos, existen cuencas excedentarias con sistemas de explotación y gestión deficitarios. No podemos decir a los españoles que aunque tienen un problema en su sistema de explotación como tiene arreglo en la propia cuenca porque es excedentaria, nos dedicamos sólo a los problemas que no tienen solución en la misma cuenca y nos olvidamos del suyo. Esto sería difícil de entender.

Como hemos expresado, existen cuencas deficitarias que no presentan soluciones a sus déficits simplemente mediante una transferencia, sin la realización de infraestructuras. Pero, además, en las cuencas deficitarias si no se recurre a sus máximas posibilidades de utilización de recursos subterráneos, ahorros, reutilización y, coyunturalmente, desalación, los trasvases resultarían insuficientes. Esto es así porque en la propia concepción del PHN el trasvase es la solución última, cuando se hayan agotado previamente todas las posibilidades anteriores. Solamente cuando esto se haya hecho, el trasvase resultará suficiente, sino no lo será.

Por lo tanto, no tendría sentido proponer como solución el trasvase si, previamente, no hemos realizado una serie de cosas (ahorros, reutilización, etc.) y no planteamos ninguna solución de este tipo dentro del PHN.

Aunque muchas de estas cosas no son competencia de la Administración Central y, por lo tanto, no tiene porqué hacerlas directamente, sí tiene que dar un cierto ejemplo.

También hay que tener en cuenta las nuevas exigencias de la Directiva marco de Aguas, que obliga a establecer redes de control mucho más amplias y establecer programas de medidas. Me refiero a la Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas, patrón al que deberán adecuarse las políticas hidráulicas de los Estados Miembros en el siglo XXI.

Se pretende, asimismo, el desarrollo de programas ambientales en el dominio público hidráulico. Un programa “más verde”, para que el Ministerio de Medio Ambiente no sea solo un Ministerio de obra dura, de hormigón, sino que desarrolle programas medioambientales. Se trata, pues, de que el PHN tenga políticas de tipo más verdes, mas ambientalistas.

Finalmente, el apoyo a las Administraciones Territoriales para resolver los problemas de abastecimiento, saneamiento y depuración, que es continuación del Plan Nacional de Saneamiento y Depuración de 1995.

Estas son las causas de que el PHN no salga sólo como un puro trasvase, sino que vaya acompañado de un Programa de Inversiones para dar respuesta a estos temas, y plantear un buen número de actuaciones concretas. Este es, pues, el origen del Programa de Inversiones.

EJES DE ACTUACION

Ahora, vamos a ir directamente a la parte más dura de la exposición, que es la que se refiere a las cifras, y quiero señalar que aquí no está incluido el trasvase del Ebro, que serían otros 700.000 millones de pesetas adicionales en inversiones.

Hemos dividido el Plan en estos siete Ejes de Actuación fundamentales, que comentaremos brevemente.

1. Regulación general
2. Modernización de regadíos
3. Abastecimientos
4. Saneamiento y depuración
5. Acondicionamiento de cauces y prevención de avenidas
6. Restitución hidrológico-forestal
7. Plan de control y calidad de las aguas superficiales y subterráneas.

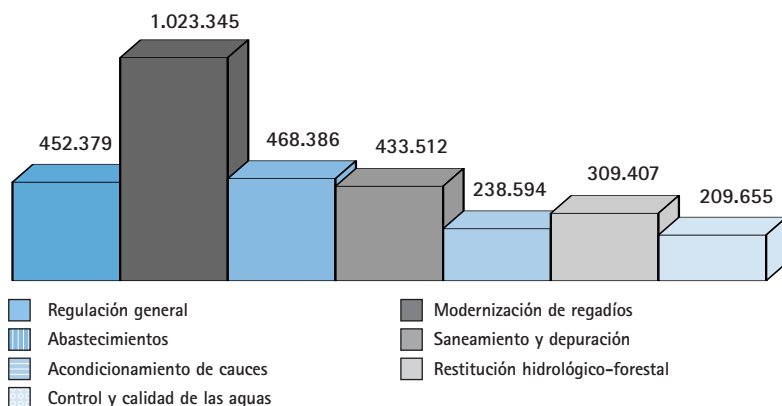
La distribución de la inversión por ejes del volumen total de los 3.135.278 millones de pesetas del Programa, se recoge en la Tabla I, donde se puede ver su diferente importancia numérica, siendo la modernización de regadíos el eje fundamental.

TABLA I. DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR EJES

EJES DE ACTUACIÓN	INVERSIÓN (MILL PTAS.)
Regulación general	452.379
Modernización de regadíos	1.023.345
Abastecimientos	468.386
Saneamiento y depuración	433.512
Acondicionamiento de cauces y prevención de avenidas	238.594
Restitución hidrológico-forestal	309.407
Plan de control y calidad de las aguas superficiales y subterráneas	209.655
TOTAL NACIONAL	3.135.278

DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR EJES

INVERSIÓN TOTAL: 3.135.278 MILLONES DE PESETAS



I. REGULACIÓN GENERAL

Adaptar el recurso hídrico a las necesidades de sus distintos usos, resolviendo situaciones de carencia, tanto en las cuencas excedentarias como en las deficitarias. Una parte fundamental es la realización de nuevos embalses, presas, ya que en España todavía a estas alturas nos falta regulación y si nos comparamos con California, donde la regulación es unos diez puntos mayor que en España, encontramos que nos hace falta todavía algo de regulación, teniendo en cuenta nuestras características climáticas, geográficas, socioeconómicas, etc. Estamos en unos tiempos en los que es difícil aumentar la regulación por los problemas ambientales, pero no queda más remedio que hacer este esfuerzo adicional para conseguir llegar a unos niveles suficientes, teniendo en cuenta las características antes citadas.

Asimismo, estas inversiones contribuyen a evitar los efectos de las avenidas, a la producción de energías renovables y a aportar espacios de interés social.

2. MODERNIZACIÓN DE REGADÍOS

Acciones para la mejora y modernización de las infraestructuras básicas de las zonas regables, fundamentalmente con objeto de evitar pérdidas de agua, mejorar la explotación y conseguir mayor eficiencia del recurso en este uso. Hay que ahorrar para minimizar la cantidad de agua a trasvasar.

3. ABASTECIMIENTOS

Siendo éste el uso prioritario del agua, las inversiones en este eje tienden a asegurar el suministro a los núcleos urbanos que todavía son deficitarios para garantizar su abastecimiento en cualquier circunstancia, incluso en situaciones de sequía.

Los abastecimientos son competencia de las Corporaciones Locales y las Comunidades Autónomas, pero, muchas veces, al final no queda más remedio que recurrir al concurso de la Administración Central.

4. SANEAMIENTO Y DEPURACIÓN

Es una medida dirigida a incrementar las acciones ya emprendidas para el saneamiento y depuración de las aguas residuales de núcleos urbanos y para potenciar su reutilización. El Plan Nacional de Saneamiento y Depuración todavía no se ha terminado y todavía faltan grandes infraestructuras que realizar.

Dentro de esta medida está incluida la reutilización, que no comprende un gran número de actuaciones, pero si lo suficientemente relevantes para que la cantidad de agua reutilizada aumente de manera considerable, como ocurre con los sistemas del Prat del Llobregat o en toda la Costa del Sol.

5. ACONDICIONAMIENTO DE CAUCES Y PREVENCIÓN DE AVENIDAS

Son acciones orientadas a reducir los impactos derivados de fenómenos extraordinarios (inundaciones, lluvias torrenciales, riadas, etc.) y mejora de los cauces, especialmente en zonas urbanas. En los últimos tiempos se ha detectado que cada vez la lluvia se produce de una manera más esporádica pero más concentrada, con problemas cada día mas frecuentes de avenidas e inundaciones.

6. RESTITUCIÓN HIDROLÓGICO-FORESTAL

Es un plan que viene del equipo anterior, cuando se planteó la utilización de los fondos europeos y se creyó conveniente iniciar un programa financiado por el FEDER para la recuperación del equilibrio ambiental en entornos rurales y urbanos de cuencas y riberas. Es un programa “más verde”, heredero del programa PICRA

7. PROGRAMA DE CONTROL Y CALIDAD DE LAS AGUAS SUPERFICIALES Y SUBTERRÁNEAS

Son actuaciones orientadas a mejorar la calidad de las aguas superficiales y subterráneas y facilitar el control y administración del recurso hídrico y de las infraestructuras hidráulicas. Y, también, a satisfacer las exigencias de la Directiva marco de Aguas.

Si dividimos la distribución de la inversión por centros gestores (ver Tabla II en la página siguiente), la actividad del Ministerio de Medio Ambiente va a diversificarse. Ya teníamos un agente fundamental que era la Dirección General de Obras Hidráulicas; a partir de 1997, se empezaron a crear las Sociedades Estatales de Aguas que comenzaron a funcionar y desarrollar sus propias inversiones, y, al mismo tiempo, dos Confederaciones Hidrográficas, la

TABLA II. DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR CENTRO GESTOR Y EJES

EJES	CENTRO GESTOR			TOTAL (MILL. PTAS.)
	DGOH Y C.A.	CC.HH.	SOCIEDADES ESTATALES	
Regulación general	441.019		11.361	452.379
Modernización de regadíos	398.573	22.000	602.772	1.023.345
Abastecimientos	150.845	148.412	169.129	468.386
Saneamiento y depuración	302.634	96.552	34.326	433.512
Acondicionamiento de cauces y prevención de avenidas	213.271	17.506	7.818	238.594
Restitución hidrológico-forestal	44.901	215.560	48.946	309.407
Programa de control y calidad de las aguas superficiales y subterráneas	200.079		9.577	209.655
TOTAL GENERAL	1.751.321	500.029	883.928	3.135.278

del Tajo y la del Norte, empezaron a realizar sus propias inversiones apoyadas por el Fondo de Cohesión. Ahora esto se va ampliar y va a haber una mayor compensación de las actividades de los tres entes (DGOH, Sociedades Estatales y CCHH) lo que va a requerir un esfuerzo importante de coordinación que espero seamos capaces de desarrollar en los próximos años.

En cuanto a la financiación, una parte importante, aproximadamente la mitad, procede del presupuesto general del Ministerio, otra parte importante de financiación de los fondos europeos, como el FEDER o los de Cohesión, y se prevé la participación de otras Administraciones y de la aportación privada.

Por ejes de actuación el reparto varía, porque el de la regulación general cae por entero a la D.G. de Obras Hidráulicas.

TABLA III. INVERSIÓN POR CUENCAS HIDROGRÁFICAS

CUENCA HIDROGRÁFICA	INVERSIÓN (MILL. PTAS.)	CUENCA HIDROGRÁFICA	INVERSIÓN (MILL. PTAS.)
Norte y Galicia Costa	318.299	Júcar	201.714
Duero	193.071	Ebro	751.200
Tajo	245.932	C. Int. de Cataluña	80.903
Guadiana	317.073	Baleares	46.589
Guadalquivir	306.625	Las Palmas	44.468
Sur	306.662	Tenerife	54.526
Segura	243.429	Centrales	24.788
TOTAL NACIONAL			3.135.278

Como se ve en la Tabla III la distribución por cuencas están bastante equilibrada, excepto el Ebro que aparece con más del doble que cualquier otra cuenca.

TABLA IV. INVERSIÓN POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

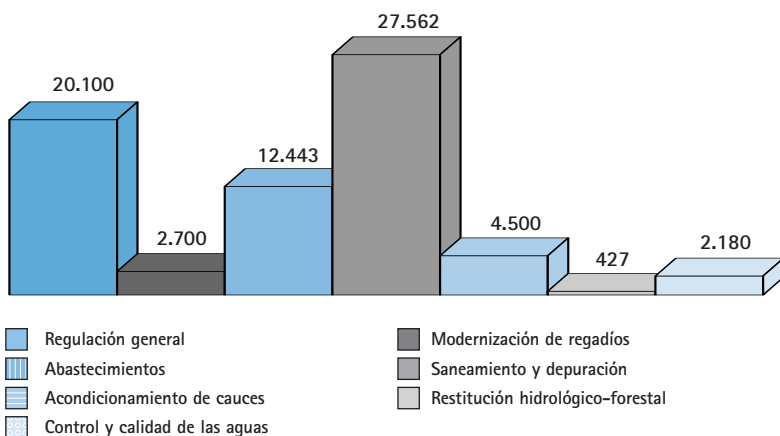
CUENCA HIDROGRÁFICA	INVERSIÓN (MILL. PTAS.)	CUENCA HIDROGRÁFICA	INVERSIÓN (MILL. PTAS.)
País Vasco	69.912	Castilla-La Mancha	205.752
Cataluña	181.226	Canarias	98.995
Galicia	98.454	Navarra	167.541
Andalucía	691.802	Extremadura	194.054
Asturias	80.648	Baleares	46.589
Cantabria	61.202	Madrid	100.630
La Rioja	36.934	Castilla y León	250.970
Murcia	177.377	Ceuta	4.388
Valencia	217.112	Melilla	8.610
Aragón	418.295	Varias Comunidades	24.788
TOTAL NACIONAL			3.135.278

A continuación vamos a ver la inversión y las principales actuaciones por cada Comunidad Autónoma, donde destaca Andalucía.

PAÍS VASCO

DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR EJES

INVERSIÓN TOTAL: 69.912 MILLONES DE PESETAS



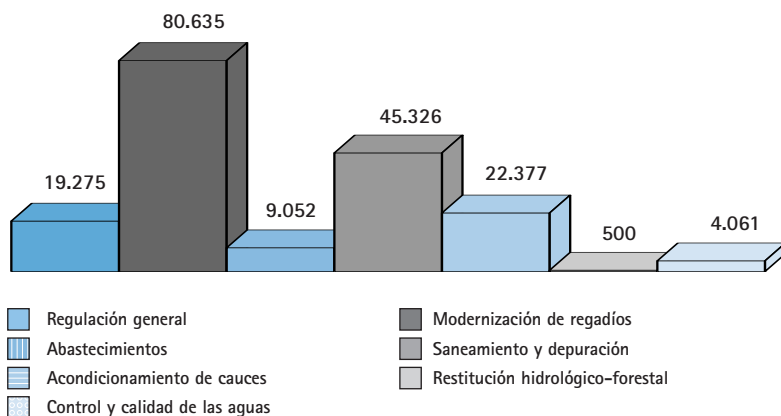
PRINCIPALES ACTUACIONES

- Encauzamiento y acondicionamiento del río Zadorra.
- Presa de Herrerías.
- Saneamiento y depuración del Alto Deba.
- EDAR de Lamiako.
- Depuración de vertidos de la ría de Guernica.

CATALUÑA

DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR EJES

INVERSIÓN TOTAL: 181.226 MILLONES DE PESETAS



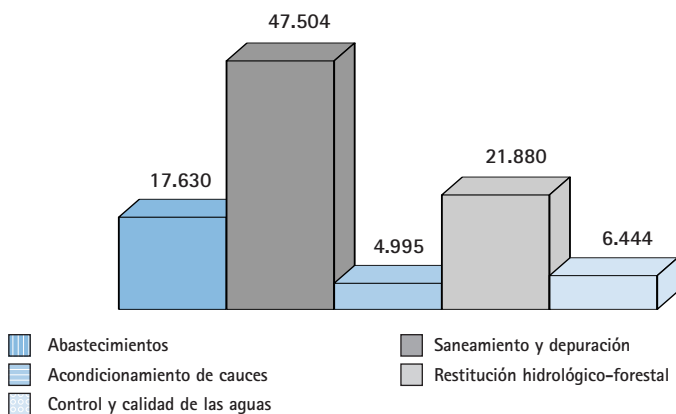
PRINCIPALES ACTUACIONES

- Canal Segarra-Garrigues.
- Abastecimiento a Lleida.
- Depuradora de Besós.
- Depuradora y reutilización del Prat de Llobregat.
- Abastecimiento desde la presa de Rialb.

GALICIA

DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR EJES

INVERSIÓN TOTAL: 98.454 MILLONES DE PESETAS



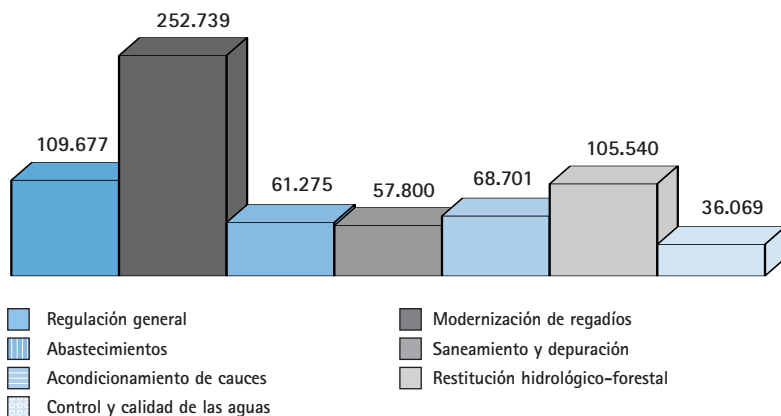
PRINCIPALES ACTUACIONES

- Depuración y vertido de El Ferrol.
- EDAR de Bens.
- Saneamiento de la cuenca del río Louro.
- Mejora del saneamiento de Lugo.
- Mejora del saneamiento de Ourense.
- Abastecimiento de Lugo.

ANDALUCÍA

DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR EJES

INVERSIÓN TOTAL: 691.802 MILLONES DE PESETAS



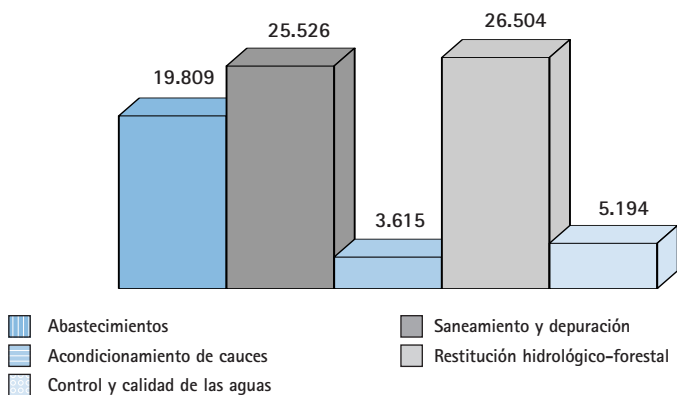
PRINCIPALES ACTUACIONES

- Plan Almería.
- Presas de la Breña y Arenoso.
- Restauración del entorno de Doñana.
- Presa de Los Melonares.
- Saneamiento de Algeciras.
- Encauzamiento de los ríos Genil y Cubillas en la Vega de Granada.
- Plan Málaga.

ASTURIAS

DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR EJES

INVERSIÓN TOTAL: 80.648 MILLONES DE PESETAS



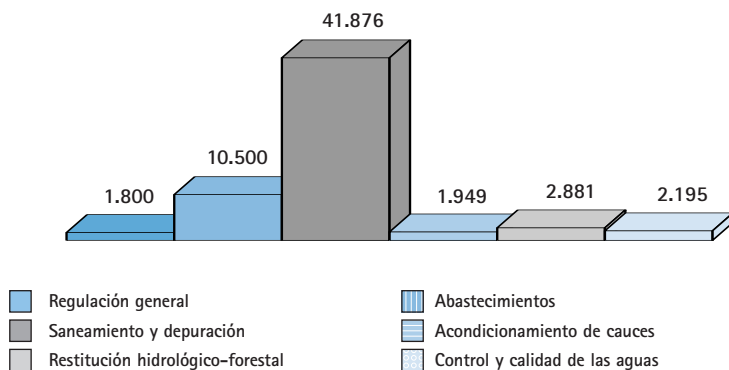
PRINCIPALES ACTUACIONES

- Aprovechamiento integral de los recursos hidráulicos del Alto Aller.
- EDAR de Avilés.
- EDAR de Gijón-Oeste, Gijón-Este y de los ríos Cubia y Gafo.
- Emisario de Xago (Ría de Avilés).
- Saneamiento de la cuenca Sur de Oviedo (río Nora).

CANTABRIA

DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR EJES

INVERSIÓN TOTAL: 61.202 MILLONES DE PESETAS



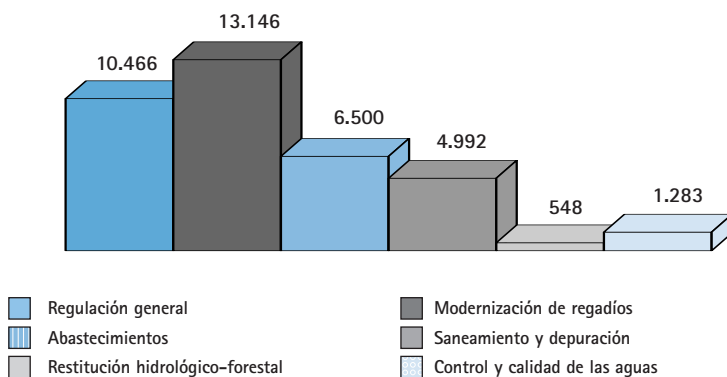
PRINCIPALES ACTUACIONES

- Saneamiento de las Marismas de Santoña.
- Saneamiento general de la cuenca Saja-Besaya.
- Mejora del abastecimiento a Santander.
- EDAR de Santoña-Gama.

LA RIOJA

DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR EJES

INVERSIÓN TOTAL: 36.934 MILLONES DE PESETAS



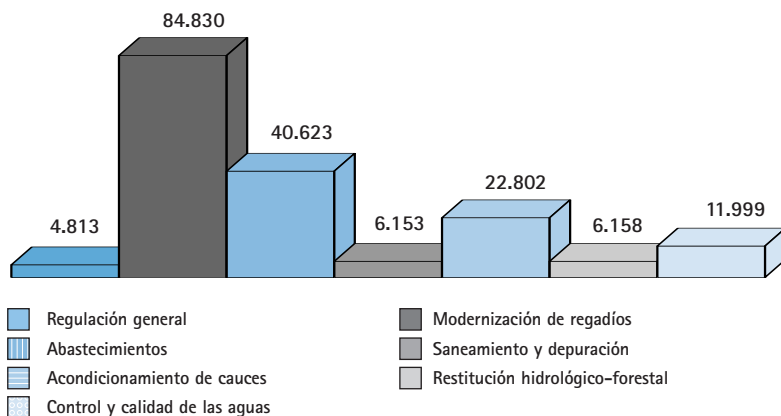
PRINCIPALES ACTUACIONES

- Regulación del río Oja.
- Modernización de los Canales del Najerilla.
- Saneamiento del río Cidacos y EDAR de Calahorra.
- EDAR de Nájera y Alfaro.

REGIÓN DE MURCIA

DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR EJES

INVERSIÓN TOTAL: 177.377 MILLONES DE PESETAS



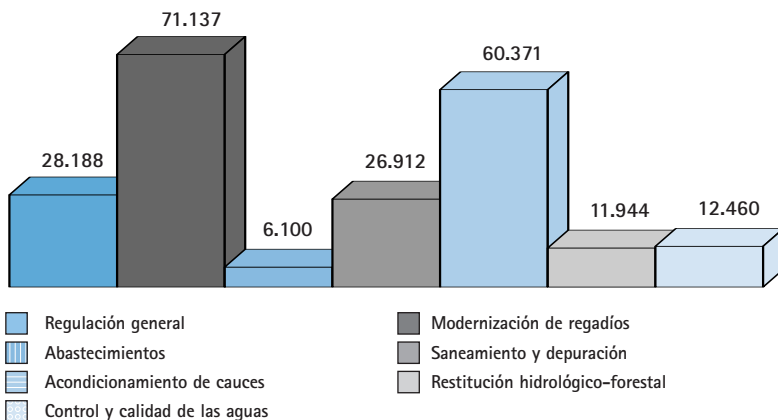
PRINCIPALES ACTUACIONES

- Desaladoras de agua de mar del Campo de Cartagena.
- Conducción desde el embalse del Cenajo a plantas potabilizadoras.
- Mejora de regadíos en Lorca, Valle del Guadalentín y Vega Alta del Segura.

COMUNIDAD VALENCIANA

DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR EJES

INVERSIÓN TOTAL: 217.112 MILLONES DE PESETAS



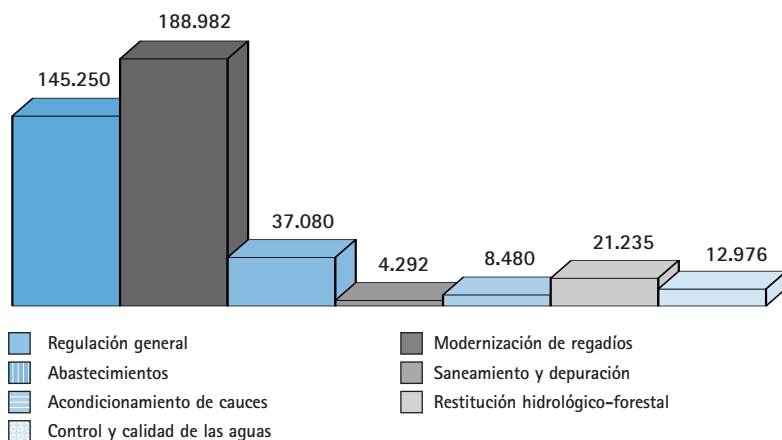
PRINCIPALES ACTUACIONES

- Conducción Júcar-Vinalopó.
- Restauración y adaptación de los cauces naturales de los barrancos de Poyo, Torrente, Chiva y Pozolet.
- Prolongación del encauzamiento del barranco de Carraixet.
- Laminación y mejora del drenaje en la cuenca de los ríos Vacas, Serpis y Rambla Gallinera.
- Modernización de la zona regable de la Acequia Real del Júcar.
- Presa de Villamarchante.
- Encauzamiento del río Seco en Castellón.

ARAGÓN

DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR EJES

INVERSIÓN TOTAL: 418.295 MILLONES DE PESETAS



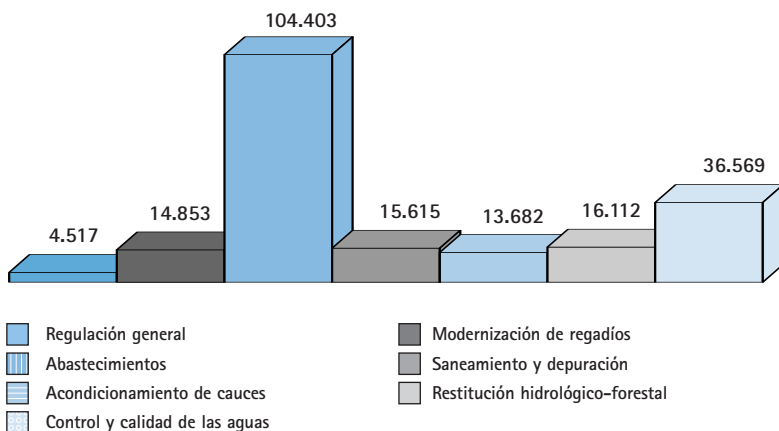
PRINCIPALES ACTUACIONES

- Abastecimiento a Zaragoza y Huesca.
- Embalses de Santaliestra y Biscarrués.
- Embalse de Mularroya.
- Embalse de Torre del Compte.
- Regulación de avenidas en el río Bergantes.
- Presa de Los Alcamines.
- Mejora de canales: Lodosa, Imperial de Aragón, Tauste, Monegros, Bardenas.

CASTILLA-LA MANCHA

DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR EJES

INVERSIÓN TOTAL: 205.752 MILLONES DE PESETAS



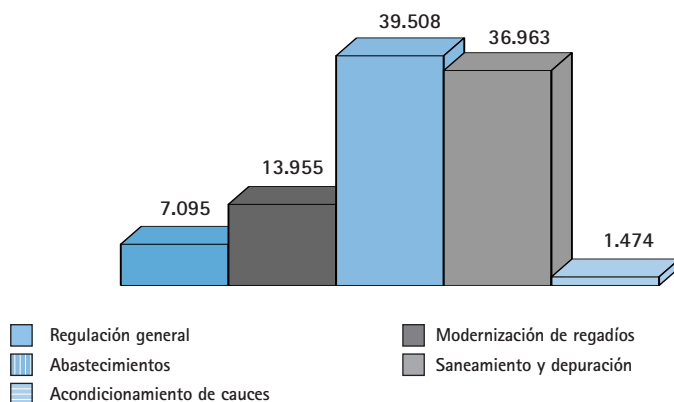
PRINCIPALES ACTUACIONES

- Colectores y depuradora de Guadalajara.
- Acondicionamiento del río Henares.
- Abastecimiento desde el Embalse de Picadas a la Comarca de Torrijos.
- Ampliación y mejora del abastecimiento de Mancomunidades de Cabeza del Torcón y Algodor.
- Incorporación de recursos a la Llanura Manchega desde el A.T.S.
- Abastecimiento a Ciudad Real, Puertollano y Albacete.
- Saneamiento y depuración de municipios del entorno de Lagunas de Ruidera y Tablas de Daimiel.

ISLAS CANARIAS

DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR EJES

INVERSIÓN TOTAL: 98.995 MILLONES DE PESETAS



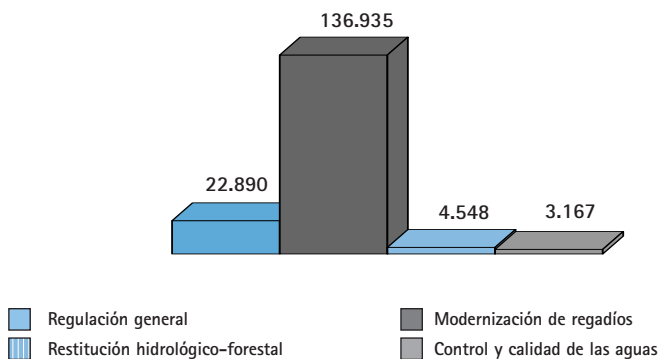
PRINCIPALES ACTUACIONES

- Colectores de saneamiento del Valle de la Oratava.
- Conducción para reutilización de aguas depuradas de Las Palmas.
- Ampliación del abastecimiento a la Isla de El Hierro.
- Infraestructura hidráulica en La Gomera.
- Sistema de reutilización en la Isla de La Palma.
- Depuración y reutilización en la Isla de Lanzarote.
- Saneamiento, depuración y reutilización en Formentera.

NAVARRA

DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR EJES

INVERSIÓN TOTAL: 167.541 MILLONES DE PESETAS



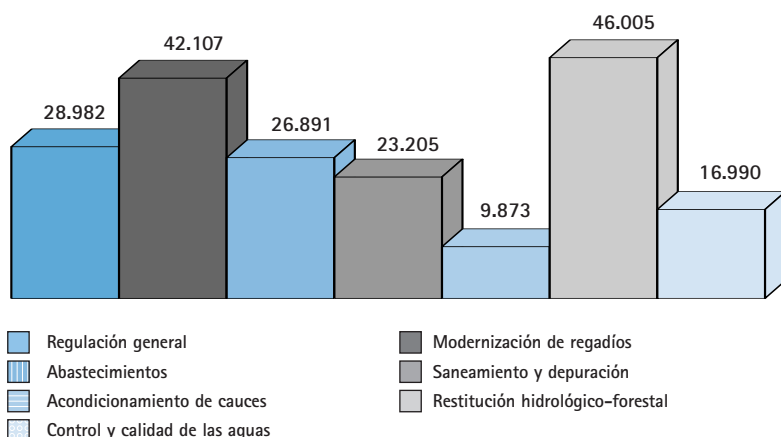
PRINCIPALES ACTUACIONES

- Canal de Navarra.
- Recrecimiento de la presa de Yesa.
- Restitución territorial en Itoiz y Yesa.

EXTREMADURA

DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR EJES

INVERSIÓN TOTAL: 194.054 MILLONES DE PESETAS



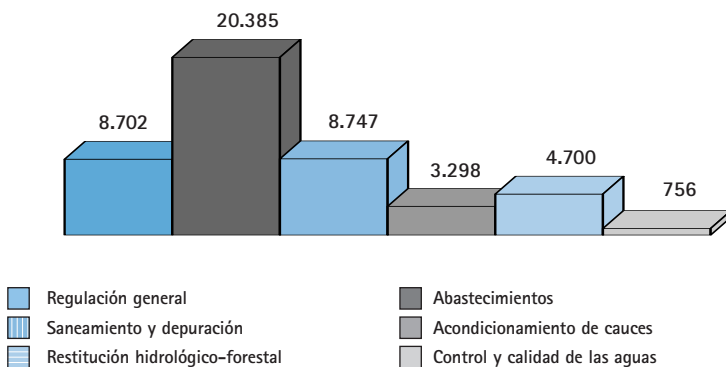
PRINCIPALES ACTUACIONES

- Presa de regulación del Almonte y abastecimiento a Cáceres.
- Saneamiento y depuración de La Vera, comarca de Cáceres, Hervás y ríos transfronterizos.
- Mejora del abastecimiento a Badajoz y pueblos de su entorno.
- Saneamiento y depuración de aguas residuales en Vegas Bajas.
- Defensa contra avenidas del arroyo Albarregas.

BALEARES

DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR EJES

INVERSIÓN TOTAL: 46.589 MILLONES DE PESETAS



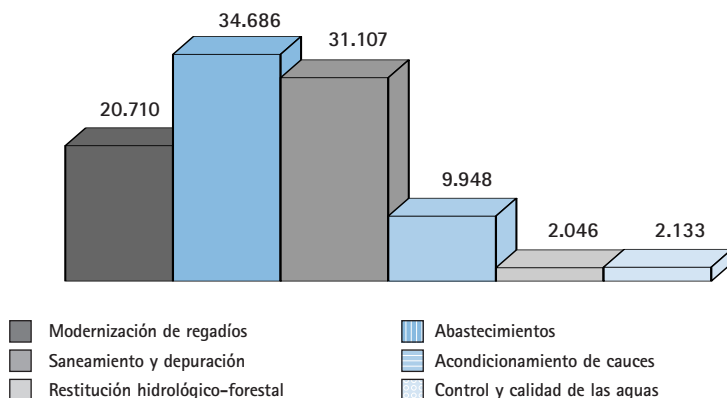
PRINCIPALES ACTUACIONES

- Aprovechamiento de los recursos hidráulicos de la Sierra de Tramontana.
- Desaladoras de Mallorca.
- Desaladora de Menorca.
- Desaladora de Ibiza (Santa Eulalia).

MADRID

DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR EJES

INVERSIÓN TOTAL: 100.630 MILLONES DE PESETAS



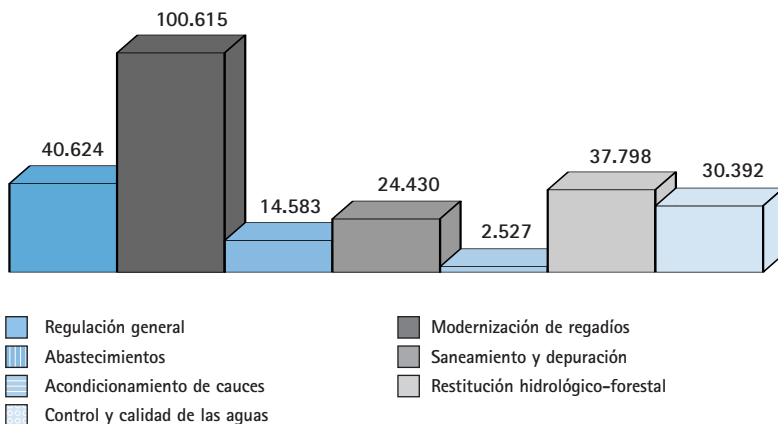
PRINCIPALES ACTUACIONES

- Modernización de las zonas regables del Jarama, Canal de Las Aves, Real Acequia de Tajo y Canal de Estremera.
- Interconexión de las cuencas Jarama-Lozoya y Alberche-Guadarrama.
- EDAR de la cuenca media-alta del arroyo Culebro.
- EDAR de la Gavia.
- Ordenación hidráulica del río Tajo entre Bolarque y Talavera (Zona Aranjuez).

CASTILLA Y LEÓN

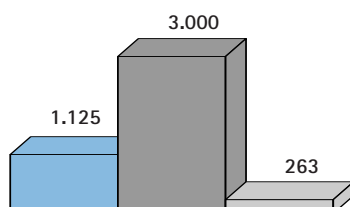
DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR EJES

INVERSIÓN TOTAL: 250.970 MILLONES DE PESETAS



PRINCIPALES ACTUACIONES

- Ordenación del río Eresma.
- Azud y Canal de la zona regable del Adaja.
- Abastecimiento a poblaciones del Alto Tiétar desde el Alberche.
- Modernización de la zona regable de Manganeses.
- Regulación y aprovechamiento de los ríos Eria y Duerna.
- Modernización del Canal del Pisuerga.
- Presa de Castrovido.

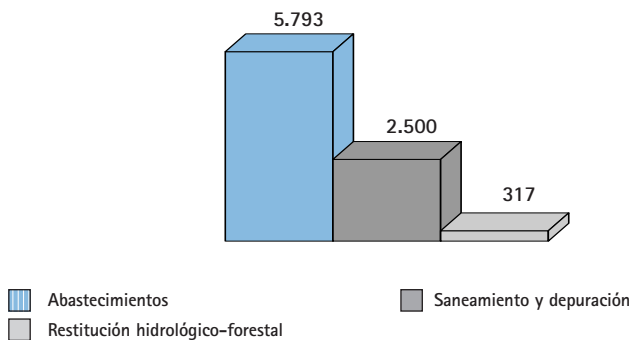
CEUTA**DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR EJES****INVERSIÓN TOTAL: 4.388 MILLONES DE PESETAS** Abastecimientos Saneamiento y depuración Restitución hidrológico-forestal**PRINCIPALES ACTUACIONES**

- Saneamiento y depuración de Ceuta.
- Ampliación y mejora de la red de distribución de agua potable a Ceuta.
- Actuaciones del Plan Hidrológico-Forestal.

MELILLA

DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN POR EJES

INVERSIÓN TOTAL: 8.610 MILLONES DE PESETAS



PRINCIPALES ACTUACIONES

- Desaladora de Melilla.
- Saneamiento y depuración de Melilla.
- Mejora del abastecimiento de la Ciudad de Melilla.

Y aquí acaba la presentación del Programa de Inversiones del PHN. Creo que me he ceñido al tiempo previsto y ahora me someto a vuestras preguntas para lo que queráis.

COLOQUIO

Jaime Lamo de Espinosa
Presidente de la Asociación Nacional de Constructores
Independientes, ANCI

Muchísimas gracias por tu interesantísima intervención. Creo que nos ayuda a todos a comprender mejor la calidad y cantidad del esfuerzo que está llevando y que llevará a cabo el Ministerio de Medio Ambiente en los próximos años en la aplicación del Plan Hidrológico Nacional.

Abriendo ya el turno de preguntas, yo le plantearía una al Director General.

Muchas de las personas aquí presentes, otras no, pero muchos de ellas, pertenecen a las 19 empresas que integran ANCI. Son empresas todas ellas, de carácter mediano, “caminando hacia grandes”; que facturan entre todas por encima de los 300.000 millones de pesetas, que la mayor parte de ellas han trabajado a lo largo de los últimos años en obras hidráulicas. Creo interpretar un poco el “sentido” de todos, en que todos quieren estar en esas inversiones futuras, como es natural. Todos querrán participar en esas licitaciones y en esos concursos y de la “tarta”, de esa tarta de 3,1 billones, pues tratar de participar en la mayor medida posible.

Sin embargo, si analizamos un poco lo que nos ocurre ahora encontramos muchas limitaciones. Encontramos limitaciones por puntuaciones

técnicas, que no son datos cuantificables, no son datos numéricos, son datos de estimación y, a veces, nosotros creemos que los funcionarios se sienten más cómodos puntuando alto a empresas mayores que a empresas medianas y eso, nos deja, muchas veces, fuera de los concursos.

Otras veces, nos encontramos que los tramos en los que se dividen las obras son extraordinariamente elevados. Otras veces que se plantean concursos de proyecto y obra, sobre todo, en Sociedades Estatales cuyo alto precio constituye, ya de por sí, una barrera de entrada en el propio concurso.

Nos gustaría saber si, de cara al futuro, todo ese tipo de limitaciones, podrían reducirse, para que al final no quede el negocio en manos de los más grandes. Sino que, aquellos que estamos en el borde de ser “grandes” y caminando hacia ese límite, podamos tener una mayor presencia y una mayor participación.

R. Yo diría que en el Ministerio se aprecia mucho la contribución que las empresas medianas, o medianas tirando hacia grandes (como decías tú), pueden realizar a nuestros programas.

Evidentemente, es una empresa por así decirlo, más accesible y por tanto, que puede ayudar y que, puede estar más a mano, para dar soluciones cuando hay algún problema. Quizá nos encontramos que esa tendencia que dices, será de muy corto período de tiempo, y que, por tanto, yo creo que no llegará ni siquiera a tendencia, sino casi diría, a casualidad. Si existe una tendencia, sea provocada por la enorme competencia que, en estos momentos, existe.

Existe un afán de presentar buenas ofertas y, lógicamente, el que tenga más medios tendrá más posibilidades de hacerlo. Pero como ya digo, eso se puede compensar con el “buen hacer” por parte

de las empresas pequeñas y con una accesibilidad que por nuestra parte, apreciamos en su justo término.

Yo creo que las obras hidráulicas no son muy grandes *per se*, solamente las grandes presas que, lógicamente, no se pueden partir. Normalmente, sacamos concursos de 1.000, 2.000, 3.000 millones de pesetas, que yo creo que son accesibles a todo el mundo.

P. *Quería preguntar sobre la inversión del Plan Hidrológico más importante para Murcia, que, supongo, es el trasvase. O sea, que esa descripción del trasvase, esa inversión, me parece que no ha aparecido ahí en la descripción de todas estas actuaciones.*

R. Como ya dije, no ha aparecido el diseño de la inversión del trasvase. Es un diseño que se va a realizar a partir del momento en el que se apruebe el Plan, que esperemos que sea la semana que viene. Por ahora, lo que sabemos es la cifra y se están manejando distintas posibilidades de diseños en la operación. Yo podría haber presentado los 700.000 millones de pesetas, divididos aproximadamente por Comunidades Autónomas o por regiones. Pero, en estos momentos, prácticamente, ésta es la información que tenemos. Ahora mismo, hay un grupo de trabajo se está encargando de diseñar la operación de modo que, al final de este año, quede perfectamente definida.

P. *Yo quisiera que el Director General explicara cómo se van a invertir los 700.000 millones de pesetas a través de las Confederaciones, porque sé que tienen diseñado el sistema para la captación de los fondos europeos. Porque, si estamos hablando de 1.400.000 millones de la Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas, que lo hace a través de las Confederaciones, luego aparecen 770.000 millones de pesetas, que son de las Confederaciones Hidrográficas, eviden-*

temente, no van a ser de fondos propios porque estamos hablando de cifras muy importantes, y quería que explicase cómo se ha diseñado esa operación.

R. La operación se ha diseñado fundamentalmente, como he dicho anteriormente, a través de la participación de fondos europeos, fundamentalmente el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, que tiene un programa dedicado a este tema, con una financiación entre el 70% y 75%, que sería absolutamente adicional a la inversión que actualmente pueden hacer las Confederaciones Hidrográficas y que se vería complementado, por un 25% o 30% fundamentalmente, a través de acuerdos o convenios que se puedan conseguir con las Administraciones territoriales. Éste es un poco el diseño de operación, con independencia de que pueda haber algunos proyectos singulares que puedan tener algún otro tipo de financiación.

Pero, fundamentalmente, hay que tener en cuenta que hay comprometidos un buen volumen de fondos europeos para este programa, con una alta tasa de cofinanciación y, por tanto, con una posibilidad importante de financiar estos proyectos.

P. *Para objetivizar las adjudicaciones de obras y evitar las susceptibilidades de las presiones de las empresas grandes, oligopolios, etc. se había hablado, a veces, de buscar fórmulas como la admisión previa, y subasta y límite de temeridad. ¿Estaría el Ministerio dispuesto a admitir algún tipo de fórmula que no fuera el simple concurso?*

R. Sí, por supuesto. En el año pasado y en éste, se ha incrementado bastante, la licitación por subasta. Lo que pasa es que nos estamos encontrando con un fenómeno curioso, que en las subastas también muchas veces acuden las empresas grandes y se las

llevan. Cosa que es curiosa. En el Ministerio en estos momentos, creo que tanto el año pasado como éste, las subastas se han incrementado bastante.

En cuanto al concurso de admisión previa, realmente la complicación administrativa que supone el hacer una adjudicación en dos pasos, teniendo en cuenta la lentitud con la que ya nos movemos. Y teniendo en cuenta además, la cantidad de licitaciones que se sacan al año y la cantidad de temas que tenemos en marcha, lo veo complicado.

Yo soy particularmente un enamorado de la licitación en dos fases, o de la admisión previa, que viene a ser un poco lo mismo. Pero en estos momentos en la Dirección General, lo veo complicado de implantar. Si en un momento determinado llegáramos a establecer un marco como el que estamos definiendo, donde realmente, repartamos un poco las tareas entre todos, quizás ése, podría ser el momento de pensarse en serio la posibilidad de hacer una licitación en dos fases. Pero, en estos momentos yo creo que con los medios que tenemos y con el nivel de complejidad que hay en la Dirección General, realmente resulta difícil de poner en marcha.

La subasta sí, porque al revés, nos facilita el trabajo y, realmente, en los dos años que estoy en esta Dirección General, creo que se ha avanzado mucho sacando cada vez más obra por el procedimiento de subasta.

P. *Me gustaría conocer en qué tipo de obras la Dirección General piensa contar con aportaciones, con la colaboración financiera de las empresas privadas y cómo. En el Plan, hay una parte, en el origen de fondos, que se contaba con unos fondos privados.*

R. Cuando hablaba de aportación privada, me refería fundamentalmente a la participación en regadíos de las Comunidades de Regantes, que aportan sus fondos para poner en marcha estos regadíos de manera anticipada. En cuanto a la participación de las empresas privadas en las fórmulas de concesión, se está ahora desarrollando, como saben, una Ley de Concesiones, y tendremos que estudiarlo. En estos momentos, la verdad es que es complicado, porque los sistemas están interconectados y esto hace que sea difícil sacar una concesión para un tramo o trozo de sistema.

En el caso de la desalación sí que se está haciendo y, normalmente, todas las desaladoras que se sacan lo son en régimen de concesión. Pero, en otros aspectos, la verdad es que del Programa de Obras Hidráulicas, es difícil pensar en cómo se puede hacer entrar a la iniciativa privada, de las empresas, en su financiación.

Intentaremos en la medida de lo posible desarrollarlo, porque yo creo que es una fórmula importante y sobre todo, si la Ley de Concesiones crea un nuevo marco, que pueda ser más adecuado. Realmente, es cuestión de ver qué aplicación le podemos dar, en el caso de las obras hidráulicas. Pero, por el momento la verdad, la columna que hemos visto ahí de aportación privada, se refiere fundamentalmente, a la de los regantes, en los programas de mejora y modernización de regadíos.

P. *Yo quería saber si va a acudir esta Dirección General al procedimiento denominado “sistema alemán” para la licitación o financiación de estas obras o, va a ir al sistema presupuestario químicamente puro.*

R. En este momento, la idea es ir al sistema presupuestario químicamente puro. El sistema alemán tiene ahora un nuevo método

de contabilización que, entendemos que hace que una parte de sus ventajas se diluyan.

P. *Por lo que has dicho, la aprobación del Plan es inmediata. Se aprobará, me parece que has dicho, en la próxima semana. ¿Existe ya un programa previo de licitaciones anual, ante esa programación tan importante? ¿Está distribuida anualmente en licitaciones?.*

R. Lógicamente tenemos la programación anual de licitaciones. Está anualizada y lo vamos a ir sacando, a medida que se vayan materializando los presupuestos de los distintos años. Lógicamente, las obras hidráulicas como sabéis, tienen un período de maduración bastante importante y a medida que van madurando, se van sacando.

Tenemos aproximadamente un 30% de esos 3 billones, que ya, de una manera u otra, está en marcha a través de las Sociedades, de las Confederaciones y del propio Ministerio. Y en el resto, fundamentalmente se están poniendo en marcha los proyectos para no perder “el carro” y seguir sacando cosas a medida que se vayan materializando los distintos años.

Pero, en principio, tenemos una programación, lógicamente indicativa, porque en las obras hidráulicas hay muchas cosas que están muy maduras y que no salen nunca y hay otras, que no existen todavía en ningún sitio y que, en un par de años pueden estar listas para ponerse en marcha.

P. *Una de las cosas que más ha preocupado a ANCI en estos últimos tiempos, ha sido el funcionamiento de algunas de las Sociedades Estatales de Aguas, con las que ha habido que presentar recursos, porque su forma de plantear los concursos se salía de lo que, normal-*

mente, exige la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. ¿Se van a homogeneizar, de alguna manera, las condiciones de concurso entre todos los entes a través de los cuales va a sacar el Plan Hidrológico el Ministerio de Medio Ambiente?

R. Yo creo que, de hecho, ya hay una cierta mayor homogeneización y creo, que en el futuro, seguiremos avanzando. No en una identificación, pero sí en una mayor homogeneización entre los distintos sistemas de concurso.

J.L. ¿Alguna pregunta más?. Bueno, pues si no hay ninguna otra pregunta, yo quisiera una vez más agradecerte tu presencia aquí. Te ruego que le transmitas al Secretario de Estado nuestro agradecimiento por su intención y por su buena voluntad, manifestada en todo momento, de haber estado con todos nosotros. Sentimos mucho que no haya sido posible. Pero, nos alegramos muchísimo de tu intervención, de tus exposiciones y de tus aclaraciones a todas las preguntas que te hemos ido formulando.

Me permito hacerte entrega de una pequeña monografía. Nosotros en este tipo de reuniones todos los años, procuramos hacer una edición con la intervención del, o los ponentes que nos han acompañado. El año pasado, la persona que lo hizo fue Alfredo Dagnino, que está aquí entre nosotros, Letrado del Consejo de Estado, que nos dio una magnífica conferencia, sobre los problemas actuales en la contratación de obra pública. Y nos gustaría también pedirte, que pudieras enviarnos el texto y los gráficos de la conferencia, para hacer una edición tanto con la tuya como con la de Benigno Blanco.

Al mismo tiempo, me complace hacerte entrega del catálogo de todas las empresas de ANCI, con sus cifras más relevantes y una explicación de lo que es ANCI, etc., por si puede ser de utilidad para ti y tu Dirección General.

Muchísimas gracias y que sepas, que como Asociación Nacional de Constructores Independientes, lo único que deseamos es trabajar cada vez más en una Dirección General tan potente como ésta y también, que cuentes con nosotros para todo lo que quieras, como leales colaboradores que somos de la Administración en todo momento.

R. Muchas gracias a vosotros.

El Ilmo. Sr. D. BENIGNO BLANCO RODRÍGUEZ es Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento.

Nacido en Oviedo, en 1982 termina la Licenciatura de Derecho, en la Universidad de Oviedo, obteniendo la máxima calificación. En 1982-83 es becario del Banco Herrero; más tarde participa en un despacho de abogados, en Gijón. En 1987, entra como Letrado en los Servicios Jurídicos de Iberdrola. Y en 1990 le nombran Director del mismo.

En 1996 es nombrado Secretario de Estado de Aguas y Costas del Ministerio de Medio Ambiente y en mayo de 2000 Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento.

Es fundador de la Asociación Asturiana en Defensa de la Vida; Asesor Jurídico de la Federación Española de Asociaciones en Defensa de la Vida y miembro de la Pontificia Academia Pro-Vita.

CONFERENCIA

Inversiones del

Plan de Infraestructuras

2001-2007

EXCMO. SR. D. BENIGNO BLANCO RODRÍGUEZ

Permítanme que comience, porque supongo que es el objeto principal de la invitación que he recibido, haciendo una referencia a los planes que tenemos en el Ministerio de Fomento en estos momentos, desde el punto de vista de contratación de infraestructuras, a los criterios con que afrontamos estos planes y, si me permiten, al final, haré una llamada a lo que esperamos de todos ustedes como colaboradores necesarios e imprescindibles del Ministerio, en esta labor de promoción de infraestructuras.

RESUMEN

Voy a hacer un muy rápido y breve resumen de lo que es el “Plan de Infraestructuras 2000-2007”, porque entiendo que debe ser conocido con detalle por todos ustedes, dado que el Ministro ha tenido ocasión de exponerlo, primero en el Congreso de los Diputados, luego en el Senado y en reiterados foros, una vez y otra.

Como saben ustedes, tenemos un objetivo planteado, con un horizonte de ejecución a lo largo de la década que acaba en el año 2010 de nuevas infraestructuras, por un importe de 17,1 billones de pesetas, cuya planificación, a través del tiempo, se desglosa en una inversión de 7,2 billones en el período que va del año 2000 al 2004. Hemos hecho esa planificación temporal, porque es el plazo de la legislatura, y los políticos somos todos eventuales a partir del fin de la legislatura, en principio. Por lo tanto, hemos hecho esa planificación de legislatura cuantificada en 7,2 billones de pesetas.

En el horizonte del año 2006, se invertirán 10 billones de pesetas. Esta nueva fecha, esta nueva cronología intermedia de planificación de inversiones se realiza, porque una parte importante del soporte financiero de las inversiones que vamos a acometer, se corresponde con los fondos de la Unión Europea.

Como saben ustedes, la “Agenda 2000”, que es el parámetro con el que tenemos que medirnos para saber qué financiación tenemos garantizada, tiene su plazo de vigencia hasta el año 2006. Y luego, del año 2006 al 2010 se completarían las inversiones, para llegar a los 17,1 billones de pesetas.

Sobre este Plan, que, reitero, doy por conocido, quisiera resaltarles dos ideas. La primera de ellas es que es un plan y, probablemente, sea el primer Plan de Infraestructuras hecho en este país, que responde a esta característica: que está perfectamente soportado financieramente.

Es un plan que no sólo describe lo que hay que hacer y cuánto nos va a costar lo que hay que hacer, sino que describe también con qué dinero lo vamos a hacer. Y lo hace basándose en datos objetivos y públicos.

El primer dato son los presupuestos inversores del Ministerio de Fomento en el año 2001, que como saben ustedes, han tenido una subida en su Capítulo de Inversiones importante respecto al año 2000 y anteriores, y que nos permite garantizar que sólo con mantener el Presupuesto de Inversiones que tenemos aprobado para este año a través de los Presupuestos Generales del Estado, con el crecimiento del PIB nominal en los próximos años, tenemos cobertura para poder hacer todas las infraestructuras hasta llegar a esos 17 billones de pesetas.

Es decir, la planificación financiera se corresponde con los presupuestos actuales, incrementados con el crecimiento del PIB nominal. No apela a fuentes innominadas de dinero, que no se sepa muy bien cuál va a ser su origen en años futuros, para poder cuadrar los ingresos con los gastos.

En segundo lugar, es un plan que pretende hacerse con una perspectiva de ordenación del territorio. No hemos hecho sin más, el elenco de obras sacadas de los cajones históricos de la “Administración Planificadora”, sino que hemos hecho una lectura territorializada, por Comunidades Autónomas, por provincias y comarcas, de lo que España necesita para que el conjunto de los territorios de nuestro país esté en condiciones, desde el punto de vista de las infraestructuras del transporte, de competir en términos homogéneos con el resto de los países de la Unión Europea, nuestros socios y competidores a la vez.

Por eso, es un plan que atiende a todos los territorios, según las características de los déficits de infraestructuras de cada uno de ellos. La territorialización de la inversión de este “Plan de Infraestructuras 2000-2007”, no está hecha con criterios de reparto equitativo del dinero, por Comunidades Autónomas o provincias, según población, renta per cápita o kilómetros cuadrados. Sino que está hecho, sobre la base del diseño de qué necesidades tiene cada territorio, desde el punto de vista de las infraestructuras del transporte, para estar conectado en términos razonables, propios del Siglo XXI, con el resto de los territorios de la Unión Europea, con el objetivo de disponer de unos transportes eficaces.

La tercera característica es que hemos contado con los fondos europeos que tenemos. Como saben ustedes, los fondos aproba-

dos en la Cumbre de Berlín a través de la Agenda 2000, están cuantificados con exactitud. Sabemos que después del año 2006, habrá fondos. Pero no sabemos en qué cuantía ni con qué criterios de reparto. Y por eso, en la programación financiera del dinero disponible para atender este ambicioso programa de inversiones, sólo hemos tenido en cuenta la financiación europea hasta el año 2006. Es decir, lo que ya está aprobado por la Unión Europea con criterios de reparto territorial y, por tanto, España, sabe con lo que cuenta.

Si a partir del año 2006, como todos creemos, va a haber fondos europeos, sería financiación añadida al Plan para hacer nuevas cosas. Precisamente, por ese carácter realista financieramente que hemos querido darle al Plan, no hemos contado con esos muy posibles, pero hoy día cuantitativamente hipotéticos, fondos que puedan venir de la Unión Europea para inversiones en infraestructuras del transporte a partir del año 2006.

¿Qué vamos a hacer con estos 17 billones de pesetas de gasto? Pues, básicamente, queremos dotar a España de una red de vías de gran capacidad, en materia de carreteras, de 13.000 kilómetros. A la vez vamos a crear infraestructura de alta velocidad en 7.200 kilómetros de vía. Ya saben ustedes que el Plan de Alta Velocidad, que es una característica, si quieren ustedes desde el punto de vista planificador, bastante novedosa, de este “Plan de Infraestructuras 2000-2007”, se ha hecho con el criterio de que todas las capitales de provincia de España, queden conectadas a la red europea de alta velocidad.

Quizás desde el punto de vista de la mera rentabilidad económico financiera de estas inversiones, en algún caso, pueda ser discutible esta decisión. Pero estamos convencidos de que el ferroca-

rril de alta velocidad, va a implicar una verdadera revolución en las comunicaciones, en el transporte de viajeros y de mercancías y, por lo tanto, dejar alguna provincia desconectada de la red europea de alta velocidad, nos parecía, en términos de apuesta por el equilibrio territorial de España y de todos sus territorios, hacer que la provincia descolgada quedase un siglo descolgada de lo que va a ser una red con gran futuro.

Como saben ustedes, la red de alta velocidad va a estar dedicada básicamente a viajeros, pero, va a permitir también una apuesta por el aumento de la participación del ferrocarril en el transporte de mercancías, en tanto en cuanto, la liberación de los surcos en la red convencional que va a implicar el traslado de los viajeros a la red de alta velocidad, va a permitir que queden surcos disponibles a lo largo del día para el transporte de mercancías por la red ferroviaria convencional. Cosa que no sucede hoy día, porque como saben todos ustedes, en la explotación del ferrocarril RENFE da con todo sentido, prioridad a los viajeros; mientras que las mercancías quedan desplazadas a los horarios nocturnos prácticamente en exclusiva.

En materia de ferrocarriles, la apuesta que hemos hecho, y que es perfectamente soportable tecnológicamente, es que la conexión de todas las capitales de provincia con Madrid a través de la red de alta velocidad, esté a menos de cuatro horas de viaje. Es decir, los tiempos comerciales, que es lo que interesa en la práctica al usuario, van a estar por debajo de las cuatro horas de trayecto, desde la capital de provincia más lejana de la red nueva de alta velocidad a Madrid.

En el caso de los aeropuertos, como saben ustedes, están sufriendo un crecimiento, si me permiten el calificativo más estético que

cuantitativo, “brutal” de los tráficos, difícilmente soportable con las infraestructuras que tenemos.

En la última década, el tráfico aeroportuario ha crecido en España un 70% y todos los indicadores que tenemos, españoles y de los mercados foráneos, es que este crecimiento va a seguir así durante mucho tiempo.

Por eso no es soportable con las infraestructuras que tenemos, especialmente en los grandes aeropuertos hub, Madrid y Barcelona, atender estos crecimientos de tráfico, si no hacemos unos planteamientos muy serios de aumento de la capacidad de infraestructura aeroportuaria. De ahí, los planes singulares de inversión en los aeropuertos de Barajas y de Barcelona que tenemos en marcha y que, todos ustedes conocen.

En materia de puertos, que es el cuarto gran grupo de infraestructura sectorial que administra el Ministerio de Fomento, la apuesta que estamos haciendo va en una doble línea. Por una parte ampliar aquellos puertos cuya capacidad de captación de tráficos justifica esa ampliación. Y por otra parte, ir haciendo, progresivamente, que los puertos funcionen con un sistema concesional.

Es decir, vamos a un modelo, y ya se está trabajando en esa línea en la práctica, en la cual el Estado, a través de Puertos del Estado y las respectivas autoridades portuarias, se encarga de la creación y gestión de la infraestructura física, que da soporte a las actividades portuarias, y saca a concesión toda la inversión en esas infraestructuras que va unida al negocio de la prestación de los servicios portuarios.

Esta apuesta por ir a puertos concesionales, puertos en los que el Estado se reserva la infraestructura y la regulación, y abre a la libre

competencia de los gestores de actividades portuarias las inversiones y la prestación de los propios servicios, es una apuesta de modelo en la cual estamos trabajando.

DESGLOSE DE LAS INVERSIONES

Haremos a continuación un pequeño desglose de las inversiones por cada uno de estos capítulos a los que me he referido, jugando con la cifra final del conjunto del Plan, y con el período de tiempo comprendido entre los años 2000 a 2007, con horizonte de ejecución hasta el año 2010. Hablamos del horizonte de ejecución del 2010 porque las obras que se liciten en el año 2007, se acabarán más o menos en dos o tres años. Por eso, aunque el plan es 2000-2007, la finalización de la ejecución material de la última obra del plan, se producirá más o menos en el año 2010.

El desglose entre estos cuatro tipos de infraestructuras a los que me he referido, carreteras, ferrocarriles, aeropuertos y puertos, de la inversión conjunta del Plan, es la siguiente.

En autovías y autopistas, la inversión prevista es de 6,6 billones de pesetas, que representa el 38,6% del conjunto del Plan.

En ferrocarriles, 6,8 billones de pesetas, que representan el 39,8%. Y les hago notar cómo vamos a invertir más en ferrocarriles que en carreteras, dando vuelta a una tendencia histórica, que ha primado en las últimas décadas a la carretera sobre el ferrocarril, precisamente, porque el Plan interioriza una apuesta de futuro por el ferrocarril como modo de transporte competitivo con la carretera y el aeropuerto, a través de la tecnología de la alta velocidad.

En aeropuertos, la inversión será de 1,9 billones de pesetas, que representa un 11,1% del conjunto del Plan.

Y en puertos, 1,2 billones de pesetas, que representa el 7%.

Por si alguien suma las cifras, faltan 0,6 billones (600.000 millones) que se corresponden con otros apartados como Correos y alguna otra infraestructura, cuantitativamente menos importante, dentro de las competencias del Ministerio de Fomento. Éste es el horizonte.

El desglose concreto y bastante detallado, de las actuaciones específicas en que se va a traducir esta inversión, lo ha hecho el Ministro de Fomento en el Senado, Comunidad Autónoma por Comunidad Autónoma, en una detallada y singular, desde el punto de vista parlamentario, comparecencia que hizo en el pasado mes de septiembre y que está editada y, por tanto, es accesible para todos ustedes.

INICIATIVA PRIVADA

Quisiera resaltar, que en este conjunto de inversiones previstas bajo el nombre de “Plan de Infraestructuras 2000-2007”, va también ínsita una apuesta por movilizar la inversión privada en infraestructuras. En los cálculos iniciales de la programación financiera, de estos 17,1 billones de pesetas a que se contrae el Plan, tenemos previsto que, al menos, un 20% sea inversión de origen privado.

Como saben ustedes, España cuenta con una larga tradición de inversión privada en autopistas de peaje, vía contrato de conce-

sión, y nosotros estamos apostando no sólo por mantener la licitación pública de contratos de concesión para autopistas de peaje, sino también, por extender este modelo concesional a otro tipo de infraestructuras. En tal sentido, estamos preparando, y es un compromiso programático asumido por el Ministro ante el Congreso, un Proyecto de Ley reguladora de la concesión, referida no sólo a la concesión de carreteras, de autopistas, sino con carácter general a toda la obra pública.

Una de las novedades principales de la nueva ley, es que España va a contar con una nueva norma jurídica singular, que regule el contrato de concesión, con una serie de variantes que implican todas ellas la financiación privada, o la cofinanciación privada, junto con la pública, de infraestructura de interés general, predicable de todo tipo de obras públicas, no sólo de las carreteras, o de determinadas actuaciones portuarias, como contempla hoy la Ley de Puertos. Va a ser una Ley Marco, básica de cara a las Comunidades Autónomas. Reitero, referida a todas las obras públicas, que va a establecer los mecanismos jurídicos de contratación y la regulación financiera de los mecanismos, por los cuales se puede aportar dinero a la financiación de esas obras de interés general, que apelan al mercado.

De tal manera, que quedará abierto un abanico que luego, el órgano gestor, el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Medio Ambiente, las Comunidades Autónomas o los Ayuntamientos, podrán ir aplicando a una u otra infraestructura, según les parezca conveniente.

Al Ministerio de Fomento le parece conveniente movilizar al amparo de esta norma y en el horizonte del Plan, toda la financiación privada de que seamos capaces, porque creemos que

España, en estos momentos, vive una ocasión única. Estamos en un momento en el cual, contamos, no sabemos si por última vez, y hasta el año 2006, con una cuantiosísima financiación procedente de la Unión Europea, que nos permite, si a ello sumamos el esfuerzo inversor del sector público y el dinero de origen privado, vía financiación privada de infraestructura nacional que seamos capaces de movilizar, lograr unas sinergias inversoras muy importantes.

O aprovechamos esta década, en la cual se pueden movilizar estas tres fuentes financieras a la vez, para que multipliquen los efectos entre sí, para lograr ese ambicioso objetivo de homologarnos con la Unión Europea en infraestructura para el transporte o, probablemente después, por la ausencia de financiación europea, por lo menos en términos cuantitativos tan relevantes como los que tenemos en este momento, o por el objetivo de mantener el “déficit cero” de las cuentas públicas, será muy difícil encontrar otro momento en que sea posible que el país en su conjunto haga un esfuerzo inversor como éste, de los 17 billones de pesetas en 10 años, que estamos planteando.

Por eso, creemos que, porque hay que aprovechar esta ocasión, porque hay voluntad política para ello, porque hay dinero procedente de la Unión Europea, debemos a la vez apelar a que este país movilice todo el dinero que pueda movilizar al servicio de la creación de infraestructuras, ya sea éste de origen público o privado.

Este diseño inversor, lo hemos hecho compatible además, en el escenario financiero que manejamos, con el objetivo de “déficit cero” en las cuentas públicas. Es decir, vamos a pagar las obras que vayamos haciendo año a año, en el contexto del “Plan de

Infraestructuras 2000-2007”, con dinero del ejercicio. No con endeudamiento, ni apelando a las generaciones futuras. Esto, que alguien ha calificado en algún momento desde la oposición, cuando se ha planteado inicialmente en la legislatura pasada, como la cuadratura del círculo, es, sin más, cuadrar las cuentas como debe hacer todo buen administrador. Gastar el dinero que se tiene, sólo el que se tiene y pagando las deudas, que es la mejor manera de que este país se dote de infraestructuras, sin provocar una desincentivación de la actividad empresarial. Todos sabemos que el Estado, vía apelación a la Deuda, puede hacer muchas cosas, pero eso, al final, es elevación de tipos de interés, que el Estado compita en los mercados financieros con las empresas privadas y, por tanto, un riesgo para la actividad económica.

Nosotros queremos hacer las infraestructuras que podemos hacer con los recursos que tenemos, sin competir vía endeudamiento con la actividad empresarial privada y, por tanto, poniendo al servicio de la riqueza del país y de la creación de empleo, el esfuerzo que hacemos, sin jugar con deslealtad, desde el sector público, con el sector privado de la economía.

Este escenario inversor, con estas perspectivas financieras, con esta apelación al esfuerzo conjunto, público y privado de la sociedad, va a implicar que la financiación de las infraestructuras, que componen el elenco de las previsiones inversoras del Plan de Infraestructuras, vaya a hacerse por varias vías a la vez.

Por una parte, habrá inversión pública, presupuestaria vía Capítulo 6, es decir, inversión real. Pero ésta va a ser la parte menor. Ya en estos momentos, como quizás sepan ustedes y yo se lo recuerdo, más de un 70% del programa inversor anual del Ministerio de Fomento, no se hace directamente vía Capítulo 6, es decir, inver-

sión real con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, sino a través de la capacidad inversora de las entidades públicas empresariales adscritas al Grupo Fomento. Puertos del Estado, AENA, GIF, RENFE, FEVE, CORREOS, etc. Y esto va a seguir siendo así. Precisamente porque tenemos que hacer compatible este esfuerzo inversor con el objetivo de “déficit cero” en las cuentas públicas todos los años, vamos a mantener una importante apuesta inversora a través de las entidades públicas empresariales adscritas al Ministerio.

Luego va a haber, en consecuencia, una financiación presupuestaria indirecta, porque a lo que no renunciamos es, precisamente para que las entidades públicas empresariales adscritas al Ministerio de Fomento puedan realizar las inversiones que les hemos programado, cuando por sus propios ingresos comerciales no puedan cubrir el importante esfuerzo inversor, a las aportaciones que se van a hacer desde el Estado. Concretamente, las transferencias desde el Capítulo 7 y el Capítulo 8 de los Presupuestos Generales del Ministerio de Fomento, para financiar inversiones de FEVE y RENFE por un lado y del GIF por otro, se van a mantener.

Como ustedes saben, el GIF en particular, que tiene encomendada una fuerte inversión con la creación de las nuevas líneas de alta velocidad, va a hacer la programación de sus inversiones contando con las transferencias que desde el Estado se le hagan, vía Capítulo 8, y con los Fondos Europeos que ya están aprobados, para las líneas actualmente en construcción y, apelando, a partir sobre todo del año en que entre en funcionamiento, con los correspondientes ingresos comerciales, la alta velocidad a Lleida y Zaragoza, que va a ser al año que viene, a un cierto endeudamiento en el mercado.

AENA, por su parte, va a financiar sus inversiones, sin apelar para nada a transferencias desde el Estado, salvo, quizás, alguna pequeña cofinanciación en actuaciones especialmente ambientales, con fondos de cohesión de la Unión Europea. AENA se va autofinanciar apelando al crédito en el mercado y con sus ingresos comerciales como explotadora de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea.

Y luego, está la inversión privada, que como les he dicho, esperamos que alcance al menos un 20% del conjunto del Plan y que para darle seguridad, estamos preparando ese Proyecto de Ley reguladora de la financiación privada de infraestructuras, de carácter sectorial y general y básico respecto de las Comunidades Autónomas.

Por lo tanto, el elenco de medios jurídicos y financieros de actuación que hemos diseñado, como verán ustedes en esta rápida descripción, tiene como objetivo, utilizar todos los mecanismos jurídicos y todas las fuentes financieras legalmente posibles, para ahormar, al servicio de un solo proyecto, que es el “Plan de Infraestructuras 2000-2007”, todas las posibilidades que la legislación vigente y los mercados nos dan, para que las obras puedan salir adelante. Tenemos específicamente esta preocupación.

CRITERIOS

Y voy a pasar a hacer la anunciada referencia a la intervención inicial del Presidente de ANCI, que he podido oír ahora. Tenemos la expresa intención de que a lo largo de todos los procesos de contratación del Ministerio de Fomento, bien directamente, bien a través de sus entidades empresariales, que se ponen en marcha al servicio de este programa de creación de infraestructuras, haya la máxima objetividad y la máxima transparencia.

No siempre es fácil, cumpliendo los requisitos de la legislación de contratos, de las directivas de la Unión Europea, las peculiaridades interpretativas de esta legislación, por parte de la Abogacía del Estado y por parte de la Intervención Delegada en los Ministerios de la Intervención General, lograr esto. En la Administración Pública, precisamente al servicio de la transparencia que implica el respetar las normas preestablecidas a la hora de contratar, estamos muy atados. Y por eso, a veces uno siente cierta frustración, cuando redacta y reforma una vez y otra los pliegos de contratación, de no lograr conseguir siempre los objetivos que se pretenden.

A veces, la picaresca del mercado de los ofertantes. A veces, ciertas interpretaciones leguleyas más que jurídicas, de algunos de los órganos de control de la Administración, nos limitan lo que queremos hacer y nuestra obligación es atenernos a la normativa que tenemos que aplicar, porque lo contrario sería corrupción o prevaricación. Y, a la vez, dentro de esa normativa, intentar abrir al máximo la contratación. De tal manera, que no haya cuotas a priori de derechos sobre determinados tipos de obras en favor de ningún tipo de eventuales contratistas.

Queremos de verdad, y sé que no es fácil conseguirlo, lograr a través de nuestros sistemas de contratación, una apertura a una competencia real, donde quien presente las mejores ofertas técnicas y al mejor precio económico, se lleve las obras, sin prejuicios de ningún tipo. Y repito, sé que no es fácil. De hecho, hemos realizado alguna reforma respecto de algunos temas importantes de los pliegos de contratación del Ministerio el pasado mes de septiembre y estamos trabajando en volver a reformarlos, porque vemos que no todos los objetivos que pretendíamos, los hemos conseguido.

A la vez, estamos intentando, poco a poco, porque la Administración no se cambia de la noche a la mañana, lograr ciertas medidas que yo creo que pueden lograr que, con carácter general, el mercado de la obra pública dependiente del Ministerio de Fomento de verdad esté asequible a todo el mundo, como una tramificación a la baja de los importes de los contratos, precisamente, para que al tener un importe económico menor, sea más asequible no solo a las empresas grandes sino a todas.

Estamos intentando, y es una pelea jurídica no resuelta con la Intervención General del Estado y las Intervenciones Delegadas en los Ministerios, que podamos de verdad, hacer una valoración pegada al terreno, si me lo permiten, pegada a la oferta concreta para la obra específica, de los medios personales y técnicos que cada uno de los ofertantes en los concursos nos ofrece, de tal manera, que se pueda discriminar la oferta seleccionada, no por las abstractas calificaciones teóricas, sino por la disponibilidad de medios concretos para esta obra en concreto. Pero repito, que eso nos plantea problemas de interpretación legal con la Intervención, aún no resueltos.

Estamos intentando hacer un esfuerzo, y quiero transmitírselo expresamente, para que las obras cuesten lo que hemos dicho que tienen que costar. Como les he explicado al principio, hemos hecho un análisis a diez años vista de lo que necesitamos, que nos cueste 17,1 billones de pesetas, y del dinero que tenemos, que es exactamente 17,1 billones de pesetas.

Por tanto, si obra a obra, cada una de ellas cuesta más de lo previsto en este Plan y en las correspondientes órdenes de estudio que ponen en marcha el procedimiento administrativo de proyecto, estudio informativo y luego obra, al final, no podremos hacer

todo lo que he dicho. Y por eso, estamos pidiendo, y aprovecho para transmitírselo a los funcionarios de las Direcciones Generales, a los responsables de contratación de las entidades públicas y empresariales, a las empresas de ingeniería que nos hacen los proyectos... y ahora, a ustedes, que hay que hacer un esfuerzo expreso y singular para que los presupuestos definidos a priori en las órdenes de estudio para cada obra, sean lo que nos cuesten las obras al final. Porque si no, repito, como el Plan es serio, si cada obra nos cuesta más, al final ya no podemos hacer todo lo que hemos dicho.

Y hemos establecido el elenco de cosas a hacer porque creemos que, de verdad, es lo que necesitamos y podemos hacer. Por eso, notarán ustedes un esfuerzo desde el Ministerio, para lograr ajustar el coste real de las obras a la planificación que hemos hecho, salvo causas justificadas evidentemente, de desvío. Porque si no, nos estaríamos engañando. Nosotros a la sociedad y al Parlamento cuando lo decimos, y al conjunto de los agentes implicados, porque no podríamos hacer al final todo lo que decimos que queremos hacer. Y para eso, debemos de ser muy conscientes, en la ejecución de las obras y en el diseño de los proyectos, de que no podemos jugar con “pólvora del rey”. Las obras pueden ser todas absolutamente singulares, dignas de salir en las revistas de ingeniería, pero, eso no es lo que puede permitirse un país con los recursos que tenemos en España. Tenemos que dotarnos de las infraestructuras que necesitamos, en términos de calidad, seguridad y modernidad.

En cuanto a las adjudicaciones, nos tomaremos muy en serio la falta de seriedad de empresas redactoras de proyectos o ejecutoras de obras que provoquen desviaciones sustantivas de los presupuestos de adjudicación de las obras. Porque –reitero– esto es

como la cuenta corriente de cada uno en nuestra casa, si tenemos determinado dinero, podremos hacer determinados gastos. Si añadimos gastos excepcionales, hay que renunciar a los gastos ordinarios previstos. Las cuentas del Estado se administran al final, como las cuentas particulares de una familia numerosa y pobre, que da de sí lo que da de sí...

Por tanto, ahí sí que les pediría una colaboración. Se la he pedido reiteradamente a las empresas de Ingeniería, desde el punto de vista de lo que es la redacción de los proyectos para ser muy serios, entendiendo buenos proyectos, con los precios aquilatados y que, luego, en la ejecución material, no se nos desvíen esos costes previstos.

SUPERVISIÓN DINÁMICA

Estamos intentando también, desde el Ministerio, en lo que a contratación se refiere, hacer lo que podríamos llamar una *supervisión dinámica* de lo que cada empresa nos da. Al final, somos un Ministerio que tiene la mayor cuota de contratación del sector de la construcción de este país, por obvias razones. Y, por lo tanto, tenemos una experiencia, basada en datos reales de la calidad de los trabajos que desarrolla para nosotros cada una de las empresas. Queremos interiorizar en el proceso de adjudicación de las obras, también, el buen o el mal hacer de las distintas empresas.

De tal manera, que podamos, de verdad, incentivar, con consecuencias prácticas a la hora de contratar nuevas obras, el que los trabajos hechos por ustedes para nosotros, se hagan bien. Porque eso, va a tener consecuencias en las siguientes adjudicaciones. Por decirlo de forma muy sencilla, quien nos haga las obras con grandes desviaciones, con escasa calidad técnica, sin cumplir los plazos o, cuando

aparezcan, una vez hechas las obras, errores de ejecución, evidentemente se le tendrá en cuenta en futuras adjudicaciones. Y por el contrario, quien haga las cosas bien, ajustándose a los plazos o acortándolos, con seguridad en la ejecución de los trabajos y sin que aparezcan vicios ocultos, será premiado en futuras adjudicaciones.

Yo creo que esto que hacemos todos cuando compramos en el mercado cualquier producto o servicio. Valorar si el médico que nos va a operar sabe de esto y suele hacerlo bien en este tipo de operaciones. O si el abogado que nos va a llevar este pleito, normalmente gana los pleitos y se los trabaja bien. O si el que nos diseña el traje que vamos a comprar es un modisto de renombre o no. Me parece que es muy razonable también que lo haga el Estado en sus procesos de compra y en sus relaciones con los autores de nuestros proyectos y nuestras obras.

Esto, nos plantea también ciertas dificultades jurídicas a la luz de ciertas interpretaciones que hace la Intervención General y la Abogacía del Estado de la normativa vigente. Pero, como queremos apostar de verdad por la competencia y porque las obras las hagan quienes saben hacerlas y quienes demuestran que lo hacen bien, queremos introducirlo objetivamente, también como criterio a la hora de adjudicar las obras a través de los correspondientes pliegos. Aunque —reitero— plantea algunas dificultades esta forma en la que queremos trabajar.

APELACIÓN

Les decía al principio que quería terminar mi intervención, y voy a terminar ya, haciendo una apelación a ustedes. Como es obvio, desde el Ministerio podemos planificar mucho. Podemos progra-

mar inversiones, licitaciones, contrataciones. Pero al final, las obras hay que hacerlas y no las hacemos nosotros, que no tenemos medios para ello, sino que las hacen ustedes y el resto de empresas constructoras no representadas hoy aquí.

Quisiera decirles que contamos, y esperamos, con el buen hacer de todos ustedes. Ustedes son empresas, tienen que dedicarse a ganar dinero y bendito sea ganar dinero. No tengo nada, obviamente, en contra de que las empresas sean rentables. Pero sí quiero pedirles que, además de ganar dinero, nos ayuden a hacer bien las cosas. Como saben ustedes, el Ministro, desde su primera comparecencia, en junio del año pasado, en el Congreso de los Diputados, estableció como tres grandes ejes de la política del Ministerio que yo quisiera recordarles, porque son ejes de la política del Ministerio, que en parte, tienen que concretarse en actuaciones suyas y no del Ministerio; suyas como contratistas nuestros. Que son: la calidad en la forma de hacer las cosas, la seguridad como criterio permanente en los trabajos para el Ministerio y la modernidad. Por modernidad se entiende todo lo que he dicho: hacer cosas nuevas que modernicen a este país.

La calidad y la seguridad, es la forma en que tenemos que modernizarnos. Necesitamos trabajar bien, necesitamos trabajar con seguridad. Que se reduzca la accidentalidad en nuestras obras. Que las cosas nos cuesten lo que tienen que costarnos. Que los materiales sean los que están diseñados. Que los plazos de ejecución, sean los previstos en el contrato y, a ser posible, un poco menos. No sólo tenemos que hacer muchas cosas para que los altos cargos del Ministerio cortemos cintas y hagamos inauguraciones de obras o pongamos primeras piedras, sino que tenemos que hacer cosas bien hechas porque quedan para este país. Y en ese sentido, ustedes como contratistas de las Administraciones

Públicas, como contratistas del Ministerio de Fomento, tienen la obligación jurídica y ética de ayudarnos a hacer las cosas bien, porque son para el conjunto de los ciudadanos de este país.

Nosotros también tenemos esa obligación, pero les pido a ustedes, porque, además, sé que es su actitud –y estoy vendiendo miel al colmenero–, que nos ayuden a tener esta predisposición por el trabajo bien hecho. Esta predisposición por cumplir lo que uno se compromete a cumplir. Esta predisposición por introducir los criterios de calidad y seguridad en todo lo que hacemos, diseñamos, construimos y explotamos.

Porque eso, es lo que creo que el país tiene derecho a exigirnos y lo que nosotros conjuntamente, yo en mis funciones, ustedes en la suya, tenemos la obligación de darle.

Muchas gracias.

COLOQUIO

Jaime Lamo de Espinosa
Presidente de la Asociación Nacional de Constructores
Independientes, ANCI

Muchas gracias Secretario de Estado por la información y muchas gracias por muchas de las explicaciones. Yo, antes de dar la palabra a los que quieran formular preguntas, quisiera expresarle a Benigno Blanco, tres cuestiones.

Primera, agradecimiento. Agradecimiento, porque empezó diciendo que iba a hacer una exégesis crítica del texto que yo le había dejado y que

he podido apreciar que se lo ha leído en minuto y medio, o dos minutos, no sé cómo lo ha hecho, pero desde luego, da la impresión de que lo ha hecho, por cómo nos ha contestado. Y quiero decirle, que agradezco sus palabras sobre la máxima objetividad y la máxima transparencia, sobre la modificación del Pliego, sobre la tramitación a la baja, sobre la valoración de medios personales y técnicos y sobre la adecuación del presupuesto a la realidad.

De esos cinco puntos que acabo de mencionar, cuatro de ellos, estaban recogidos en cuatro de los puntos de mi intervención y, por tanto, no tengo más que, en nombre de ANCI, expresarle mi agradecimiento.

Agradecimiento que por otra parte, lo he hecho expreso en mi intervención de esta mañana porque hemos visto, hemos podido comprobar y lo hemos explicado, un cambio importante y positivo desde hace un año hacia acá, desde la nueva Administración. Incluso, algunas críticas que puede haber en el texto a cierta resolución, a ciertos concursos en un organismo que depende del Ministerio, AENA, son críticas referidas al momento anterior al nuevo equipo.

En segundo lugar, quiero decirle que tomamos nota. Tomamos buena nota y creo, que todos los que estamos aquí y, sobre todo, los empresarios lo han hecho, de esa supervisión dinámica de lo que cada empresa da al Ministerio. Lo hemos entendido muy bien y nos damos cuenta todos de que a partir de ahora, ése es un factor que debe de ser valorado, medido, apreciado y esa misma tensión dinámica que el Ministerio va a aplicar a las empresas, me imagino que a partir de hoy, las empresas la van a aplicar a su propia actividad para saber que están en buena posición de contratación con el Ministerio.

Y respecto a la petición de ayuda de contar con el buen hacer de todos en los tres ejes, de calidad, seguridad y modernidad, yo le quiero decir

que en lo que es calidad y modernidad, que no sé muy bien cómo se puede medir, pero que el Ministerio lo medirá, que tenga la seguridad que cada empresa lo hace así y lo va a hacer así mucho más, a partir de hoy.

Y en temas como la seguridad, los accidentes, tengo que decirle que afortunadamente, entre nuestras empresas hace dos años, fue una empresa de ANCI la que recibió el Premio a la Seguridad de APA y este último año, ha sido una empresa de ANCI la que ha recibido el Premio a la Seguridad, otorgado por la Comisión Europea. Por lo tanto, ahí hay elementos objetivos para saber si uno está desviado en una mala dirección o en la buena, entiendo que puede quedar tranquilo con respecto a lo que ANCI está haciendo.

Y yo por mi parte, en este momento no quiero decir nada más, creo que es a cada uno de los aquí presentes a quienes corresponde formularle preguntas, que supongo que habrá, al el Secretario de Estado.

J.L. Pero, yo le voy a hacer la primera. He hecho un agradecimiento, he dicho que tomaba nota y le he ofrecido la ayuda, pero no le he formulado ninguna pregunta.

Usted ha hablado de una nueva Ley Reguladora de la Concesiones para todas las obras públicas, tema que me parece enormemente interesante y atractivo. Pero como todo este tipo de Ley Marco siempre provoca grandes inquietudes en los agentes económicos. Una de las que se ha venido suscitando, de las que se ha hablado, es que parece que en esa Ley podría figurar una nueva clasificación para las empresas que van a ser objeto de concesión y que, naturalmente, no tendría que ver o no estaría conectada al régimen de clasificación actual. ¿Eso es así?, ¿en qué dirección camina?, ¿podemos tener algún temor?...

R. La Ley, para que lo sepan, está en la primera fase del procedimiento de aprobación dentro del Gobierno. Está ya desde hace dos semanas, a tramitación en la Comisión de Secretarios de Estado y Subsecretarios, que, como saben ustedes, es el órgano que prepara la documentación, en este caso legal, que luego se lleva al Consejo de Ministros, por lo tanto ya hay un texto del que se podría decir lo que contiene y no contiene, aunque de momento, estamos dándole un tratamiento discreto, porque parece conveniente, antes de sacarlo a público debate, que se logre ese consenso sobre sus contenidos entre todos los Ministerios afectados, máxime en una Ley como ésta que no sólo tiene interés para un único Ministerio por su actividad sectorial, sino que hay varios Ministerios, bien como promotores de obras, ahí están Defensa y Medio Ambiente, aparte de Fomento, o como interesados en el marco económico del gasto público y de los mercados financieros, como son los de Hacienda y Economía, que tienen mucho que decir.

Por eso, hemos preferido contar primero con este consenso interno de los distintos Ministerios afectados, a través de la Comisión de Secretarios de Estado y Subsecretarios, para luego, abrir el debate público, que lo habrá. En concreto en el texto que hay ahora redactado, no hay ninguna previsión, ni buena ni mala, de que haya un sistema de clasificación, distinto del general. Sin más es un tema que no se toca.

Más bien, lo que se pretende por ser una Ley Marco, es que sea una ley lo más abierta posible. En algunos casos, para algunos tipos de concesiones, sí se da pie en la Ley para que el Pliego concreto, en cuya virtud se licite la concesión en concreto, establezca determinados requisitos de admisibilidad, por volúmenes financieros, tecnología disponible, etc.

Pero, la Ley, como tal, no hace *a priori* ninguna reserva, ni establece ningún mecanismo de clasificación propio del ámbito de las concesiones, distinto del general de la legislación de Contratos del Estado.

P. *Parece que lo que se plantean son dos maneras de hacer. Una manera de hacer de la Administración anterior y una manera de hacer de esta nueva Administración, que ha marcado unas nuevas normas de funcionamiento, muy exigentes en cuanto a la relación, teniendo en cuenta la forma de trabajar de antes.*

Pero, indudablemente, las empresas están vinculadas a una actividad de contratos anteriores. Contratos anteriores en los que han existido una serie de obligaciones, de liquidaciones y de relaciones con la Administración, que probablemente, buenas o malas, son distintas a las que en estos momentos se propone. Y ahí, hay cierta sensación de duda, de cómo se va a comportar la Administración respecto a lo anterior, no respecto al futuro.

R. Yo no sé qué dudas en concreto puede haber y comprendo que la casuística en el ámbito de un Ministerio como el nuestro y con el volumen de obra en marcha que existe, o en contratación, puede ser muy variada. Pero yo, el criterio que intento aplicar y que transmito a la gente del Ministerio para que lo aplique, es el siguiente:

Uno. Por definición, todo criterio creado *ex-novo*, no tiene aplicación retroactiva, porque me parece que generaría una inseguridad brutal. Por lo tanto, cada contrato debe ser liquidado en sus términos y en la medida de lo posible, si encaja en sus términos, con los nuevos criterios. En la medida de lo posible...

Dos. Nosotros estamos dando cobertura, desde el Ministerio, a todas las situaciones heredadas que pudieran no gustarnos, por decirlo así, con los nuevos criterios, salvo cuando son manifesta-

mente ilegales. En concreto, por poner algún ejemplo, ya no hacemos concursos de proyecto y obra, salvo alguna excepción muy singular y muy justificada, porque nos parece que es un fracaso histórico el del proyecto y obra, en el sentido que en vez de ahorrar tiempo, se tarda más, genera más inseguridad, las obras se complican muchísimo y el coste no hay manera de saberlo.

Por eso, creemos que a pesar de la intención normal de proyecto y obra, que es acelerar, poder licitar la obra sin tener proyecto en la práctica, no se ha conseguido ese objetivo. Sin embargo, los contratos de proyecto y obra que nos hemos encontrado, no digo ya en ejecución, sino en licitación o adjudicación, los mantenemos y estamos intentando sacarlos adelante como sea. Eso sí, como aplicamos el nuevo criterio en los contratos de proyecto y obra, no permitimos el paso a la obra, si no hay un proyecto de verdad muy definido. En algunos casos nos hemos encontrado, lo que, por desgracia, era una praxis o vicio histórico de la Administración, que se intenta pasar a la fase de construcción, sobre lo que con generosidad, y a efectos puramente dialécticos, podría calificarse de anteproyecto, si llega a ello.

Ahora sí exigimos que de verdad, cuando empecemos la fase de obras, tengamos un proyecto constructivo, que permite identificar qué vamos a hacer, con qué unidades de obra y a qué precio. Por eso digo, que se mantienen los criterios anteriores y en la medida de lo posible, sobre la marcha, se ajusta a los nuevos, cuando el procedimiento y la fase en que está, permiten llegar a ello.

Me he encontrado en alguna situación en la que, por las razones que sean, se pretendía hacer en el seno de algunos contratos en marcha, cosas que digamos finamente, carecían de la necesaria cobertura legal. Y eso, por supuesto, no lo admito en ningún con-

cepto. Hávalo prometido quien lo haya prometido; hávalo pactado, quien lo haya pactado... Somos servidores públicos, administramos dinero público de los ciudadanos y, por lo tanto, tenemos que ser absolutamente exigentes. No podemos permitirnos ningún lujo, ni de cinco pesetas, ni de cinco mil, al margen de la legislación vigente, de los términos de los contratos y de la buena praxis en la actuación administrativa. Con esos temas no se bromea. Reitero, hávalo prometido el que lo haya prometido, por buena que sea la intención o porque traiga causa de actuaciones pasadas.

Con esos criterios intentamos ser prudentes, y aplicar a las situaciones viejas los viejos criterios, y a las nuevas situaciones las nuevas exigencias que hemos establecido.

P. *Ha hablado de las inversiones de AENA, del crecimiento sostenido del tráfico aéreo, parece ser de un 70% y que va a seguir así, y de las inversiones del Plan Barajas y del Plan Barcelona. Se está hablando del nuevo aeropuerto de Madrid, ¿tienen intención de hacerlo, estudiarlo, planificarlo o no? porque se habla de una inversión muy fuerte, ¿no?. E incluso, si hay prevista alguna nueva infraestructura de este tipo, o, simplemente, se van a mejorar las existentes*

R. Nuestro planteamiento al respecto es el siguiente: tenemos una situación en Barajas en este momento en la que si no logramos construir en un plazo muy breve de tiempo las distintas infraestructuras que forman el llamado Plan Barajas, estamos abocados a un colapso del tráfico aéreo, y no sólo en Madrid sino en toda España, por lo que representa el Aeropuerto de Madrid para el tráfico aéreo español.

Gracias a Dios y a las iniciativas que tomó Rafael Arias Salgado en la anterior legislatura, tenemos un pequeño colchón apurado. Por lo tanto, dígame lo que se diga, no hay alternativa ninguna en este

momento al aumento de la capacidad de Barajas que hemos diseñado en el Plan Barajas. Porque el tiempo que lleva el diseño y construcción de un nuevo aeropuerto, que no es menos de diez años, nos abocaría bastante antes de la mitad de ese período, a tener una situación de caos aeroportuario absoluto en España. Por lo tanto, en estos momentos, la única alternativa, la única solución posible para evitar ese caos aeroportuario, es ampliar Barajas y, por eso, lo vamos a hacer.

Hay que ampliar Barajas y no queda otro remedio y por eso hemos apostado por ello; en este momento, estamos pendientes de la Declaración de Impacto Ambiental para las obras de las nuevas pistas.

Dicho esto, si pensamos en una perspectiva a largo plazo, cosa que por desgracia en materia de aeropuertos no se ha hecho en mucho tiempo en este país, queremos evitar que quien nos suceda, en dos, tres o cuatro legislaturas, no sé cuándo, alguien pueda pasarlo tan mal, como lo tuvimos que pasar nosotros la legislatura pasada, por no tener infraestructura suficiente para atender al tráfico aéreo ya existente. Por tanto, queremos dejarle a quien tenga que tomar esa decisión, si de verdad se cumplen las perspectivas de crecimiento del tráfico aéreo con las que hoy día nos manejamos, queremos dejarle los deberes hechos, La decisión no la tomaremos ahora sobre si hay que hacer un nuevo aeropuerto o no, pero sí sabemos que si crece el tráfico aeroportuario como prevén todos los organismos internacionales al respecto, en las próximas décadas, el nuevo Barajas ampliado con las obras que tenemos ahora proyectadas o en marcha, quedará colapsado de nuevo, dentro de unos diez, quince o veinte años.

Por tanto, nosotros lo que vamos a hacer, y así nos hemos comprometido y en esa línea estamos trabajando, es, a la vez que

ampliamos Barajas, dejar hechos todos los deberes de diseño del nuevo aeropuerto, que, casi con toda seguridad, habrá que hacer para que esté operativo dentro de quince o veinte años. De tal manera, que si se mantienen las tendencias de crecimiento del tráfico aéreo, con tiempo suficiente y con los deberes iniciales hechos, a quien le corresponda pueda poner en marcha la creación de un segundo aeropuerto en Madrid.

¿Por qué un segundo aeropuerto?. Porque Barajas ya no puede ampliarse más de lo que lo vamos a ampliar ahora. Ya tenemos bastantes dificultades medioambientales y con todos los pueblos de los alrededores, para hacer la ampliación que hemos proyectado y encajado, y tenemos la seguridad absoluta de que ya no hay territorio para hacer más ampliaciones de Barajas. Como sabemos que el Barajas que ahora ampliamos, dentro de diez o quince años va a estar al borde del colapso, creemos que hay que apostar por diseñar un nuevo aeropuerto y lo estamos haciendo.

En este momento en concreto, tenemos contratado, con la empresa de ingeniería INECO, todos los trabajos de diseño. Se está trabajando en el diseño aeroportuario, en el estudio desde el punto de vista de navegación y tráfico aéreo, en lo que podemos llamar un primer estudio de impacto ambiental, etc. Y lo estamos haciendo a través de grupos de trabajo en los que están presentes las Administraciones que algo tienen que decir al respecto, por tener la competencia en materia de usos del suelo, como son el Ayuntamiento de Madrid y la Comunidad Autónoma de Madrid.

Con este trabajo de diseño del nuevo aeropuerto que dejemos hecho, evaluado ambientalmente y estudiado desde el punto de vista del tráfico aéreo, quien sea y cuando sea, podrá tomar la decisión de ponerlo en marcha o no. Pero queremos que, por lo

menos, quién sea y cuándo sea, tenga los deberes hechos para que no esté tan agobiado, reitero, como estuvimos nosotros la pasada legislatura, porque nadie nos hizo, con tiempo y con previsión de futuro, ese trabajo previo.

J.L.. *Si no hay ninguna pregunta más, quiero expresar una vez más nuestro agradecimiento al Secretario de Estado. Él es asturiano y por tanto, apreciará algo que estaba pensando, según le oía. Mi experiencia de los asturianos, desde que, por vez primera, leí a Jovellanos, es que son muy rigurosos en el análisis y en las conclusiones. En las dos cosas. Aplican un rigor preciso a todo. Eso, lo pude comprobar años más tarde con un profesor fantástico que tuve, que fue Juan Velarde y, luego, con la amistad de Santiago y otros asturianos amigos. Y a lo largo de todos estos años, con Álvarez-Cascos y con Benigno Blanco.*

Una de las cosas que a mí me llamó mucho la atención cuando leí a Jovellanos, a los 18 o 20 años, era una palabra que aparece mucho en sus textos. Eran los “estorbos”. Él está obsesionado con los estorbos que la legislación, que la vida permanentemente proporciona a aquellos que quieren hacer algo de positivo en la actividad económica y está clamando constantemente, pidiendo que se eliminen los estorbos, los estorbos en las leyes, en la práctica... Los estorbos que impiden a los agentes económicos operar en libertad.

Por eso digo que parece que el equipo asturiano actual estuviera muy influido por Jovellanos, porque a lo largo de estos últimos tiempos nosotros hemos notado la eliminación de ciertos estorbos. Lo cual no significa que hayamos conseguido más obras, pero, nos hemos podido presentar a más cosas. Y nosotros, lo único que pedimos y le pedimos siempre a la Administración, es que nos deje estar presentes, que nos deje participar, que nos deje “opositar”... Y bueno, en esa oposición, algunas veces ganaremos y otras no. Eso lo venimos notando y se lo tenemos

que agradecer al Ministro y al Secretario de Estado, como le agradezco de verdad su presencia hoy aquí.

Y con ello, si te parece, damos por terminada esta reunión y esta Asamblea General de ANCI. Muchísimas gracias Benigno.

ASAMBLEA GENERAL DE ANCI

Discurso del Presidente

Excmo. Sr. D. Jaime Lamo de Espinosa

Señores asociados:

Celebrábamos el pasado año nuestra Asamblea anual justo cuando acababa de formarse un nuevo Gobierno. Hoy transcurrido ya un año, podemos ver con mejor perspectiva el balance de este primer ejercicio, donde se han producido acontecimientos tan importantes para el sector como la puesta en marcha del “Plan de Infraestructuras 2000-2007” y la aprobación del “Plan Hidrológico Nacional”, en los que la inversión pública en infraestructuras se convierte en una prioridad del gasto oficial en los Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente, con cifras varias veces billonarias. A ambos Ministerios y a sus equipos vaya hoy nuestra felicitación por la trascendencia, realmente histórica, de los Planes aprobados.

El año 2000 fue, una vez más, un año de fuerte actividad económica, en la cual la construcción pulsó con firmeza y ayudó al crecimiento de la actividad. Nada menos que un 8% del PIB fue el valor añadido bruto aportado por el Sector que dio empleo al 11% de la población total ocupada.

La demanda de construcción del sector público representó casi 1/4 del total, siendo los restantes 3/4 la parte del sector privado. Y hay que consignar que fue la edificación residencial la que más creció en el año, con un 9,5%, seguida de la obra civil con un 7%,

la edificación no residencial con un 6,5% y la rehabilitación y mantenimiento con un 2,5%.

Para las empresas de ANCI cuya actividad se centra principalmente en la obra civil, es importante examinar el comportamiento de los principales órganos de contratación: Ministerio de Fomento, Ministerio de Medio Ambiente y Comunidad de Madrid, dado que entre los tres concentran más de la mitad, el 57,8% del total de las inversiones contratadas en 2000, incluidas Diputaciones, Ayuntamientos, Comunidades Autónomas y Administración Central. Pues bien comenzaremos por afirmar que el dulce clima de inversiones públicas del año 2000, no fue equitativamente compartido por todos los actores. No es que las grandes empresas participaran en mayor medida que los demás, lo que es natural, sino que crecieron aún más a costa de los medianos y pequeños. Nada habría que decir si ese crecimiento no hubiera sido tan acentuado en Ministerios y Administraciones públicas que se precian de su apoyo constante a la pequeña y mediana empresa.

La licitación ministerial no ha sido regular, al haber estado marcada por la interrupción natural que sigue a todo proceso electoral con cambio ministerial anejo. Pese a todo, la licitación de Fomento superó en más de un tercio a la del año anterior. Sin embargo, este comportamiento no ha sido homogéneo. Así como AENA multiplicó su inversión por algo más de 10 y el GIF multiplicó la suya casi por 3, la Dirección General de Carreteras disminuyó en casi un 40%. Y, recordemos, que entre los tres organismos citados se concentra el 83% de la licitación de Fomento.

Pues bien la mayor parte de la obra contratada por ANCI, lo fue en el GIF, en detrimento de la Dirección General de Carreteras y

de AENA. En Carreteras por la concentración de adjudicaciones habidas antes de mayo, que fueron claramente contrarias a los intereses de ANCI y cuya licitación no vuelve a recuperarse hasta muy finalizado el año, así como por la no división de obras lineales en tramos menores, lo que hace que si se licitan pocas obras de gran volumen y no se alcanza el éxito en ellas, la oportunidad pasa y no caben correcciones hasta el año siguiente. Y lo mismo puede señalarse en AENA, donde las condiciones de aquellas licitaciones, a nuestro juicio contrarias a la competencia, prácticamente expulsaron a las empresas de ANCI, y donde algunas de las obras adjudicadas lo fueron con alzas asombrosas sobre el precio base de licitación

Todo lo anterior explica que, pese a crecer la cifra de negocio de ANCI en un 23% en el ejercicio, su participación total en el conjunto de obra licitada por Fomento haya disminuido en 2 puntos porcentuales en al año 2000.

Evidentemente, este hecho tiene su correlato reflejo en las cifras de las grandes empresas que ven crecer su obra contratada en el Ministerio en más de 10 puntos porcentuales, debido sobre todo al crecimiento espectacular en el GIF y en AENA.

Con respecto al Ministerio de Medio Ambiente sus licitaciones sólo crecieron en un 58%, concentrándose el 86% en Aguas y en las Sociedades Estatales. Pues bien, ANCI sólo participó en una ínfima cuantía, disfrutando del resto las grandes empresas, casi en su totalidad. Tal situación no sólo nos preocupa sino que nos duele especialmente habida cuenta de la tradición que, sobre todo en Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas tienen algunas de nuestras empresas, bastante experiencia y tradición, ya que llevan muchos años colaborando eficientemente con esa Dirección General.

E igual podemos afirmar respecto a la Comunidad Autónoma de Madrid, que rechaza sistemáticamente las ofertas de ANCI o establece condiciones de acceso claramente limitativas salvo para las megaempresas, tan de Madrid como las demás, sin que hayamos podido aclarar las causas. En este sentido ANCI denunció el pasado año ante el Tribunal de Defensa de la Competencia a un conjunto de empresas por creer que se había dado un supuesto de concertación de precios en el concurso del denominado MetroSur.

Sin embargo, tenemos que decir que el año ha sido para las empresas de ANCI muy positivo en otros aspectos. Muy positivo en cuanto hemos podido demostrar a la sociedad que las obras que varias empresas de ANCI contrataron hace tres años por el método alemán, como la variante Cervera (Lérida) o enlace Nava de Campaña-Venta del Olivo en la autovía Albacete-Murcia, han sido concluidas, inauguradas y terminadas en un plazo claramente inferior al previsto. Muy positivo también porque una empresa de ANCI, Sando, ha recibido el premio SAFE de la Comisión Europea y otra, también de ANCI, Rubau, recibió el Premio a la Seguridad en el Trabajo otorgado por APA. Ello que confirma que hacer bien las cosas no es un privilegio que otorga el tamaño. Y de ello deberían tomar nota ciertas Administraciones.

Como se ve nuestro problema hoy, al igual que el pasado año, no es hacer obra, ni hacerla con los máximos baremos de seguridad, sino que no se nos impida hacerla en virtud de prejuicios absurdos basados en que la obra grande sólo puede hacerla una empresa grande o que la empresa grande es más eficiente técnicamente que la mediana. Ambas cosas son falsas a cualquier nivel que se considere.

Es por ello que debo referirme a algunas cuestiones que hoy nos preocupan, algunas de las cuales, ya fueron objeto de preocupación el pasado año y que resumiré, brevemente:

1. Puntuaciones técnicas. Tres cuestiones al respecto. Primera: Las puntuaciones técnicas tienen un peso exagerado (más del 50%) en muchos concursos, exagerado en razón a lo que sigue. Segundo: las puntuaciones técnicas no deben seguir siendo un baremo absoluto, dados los inmensos valores subjetivos que se toman en consideración. La puntuación técnica puesto que no gira sobre aspectos numéricos “cuantificables”, sino “estimables”, tienen un alto grado de subjetividad. Es por ello que no deberían ser un valor absoluto a añadir a la puntuación económica, para obtener una puntuación final, sino determinar un nivel, simplemente por debajo del cual la empresa mal cualificada no sería examinada en su puntuación económica y, por el contrario, la empresa que superara el nivel aprobado, competiría, casi en régimen de cuasi subasta, con todas las que hubieran puntuado mínimamente. Tercero: Sin perjuicio de ello la posición de ANCI sobre la publicidad de tales puntuaciones es de todos bien conocida.

2. Empresas vinculadas. Seguimos y seguiremos reclamando que las empresas vinculadas no puedan presentarse separadamente haciendo, como hacen, ofertas concertadas en precios, configurando así la baja media y alterando así el precio del concurso. Es decir, se obtiene o gana el concurso vulnerando las reglas de la competencia y creando un cierto daño al gasto público, al encarecer el precio de adjudicación. Aunque la nueva Ley de Contratos ha solucionado en parte el problema, no pudiendo tomar en cuenta más que a la empresa del grupo con la oferta más baja para fijar la baja temeraria, posteriormente acepta a todas entre las posibles adjudicatarias, lo que sigue pareciendo injusto.

3. Limitaciones artificiales. Repetiré lo dicho el pasado año, pues las circunstancias en nada o en muy poco han variado. Algunas Administraciones y Sociedades Estatales vienen fijando límites previos, además de los previstos en las propias clasificación de empresas, a aquellos que pretenden concursar; limitaciones que sirven para reducir la competencia real en los concursos. Unas veces tales límites, fijados en el pliego de cláusulas administrativas particulares, vienen por el lado del balance, otras por aspectos técnicos injustificables. La experiencia demuestra que cuando tales prácticas discriminatorias se consolidan las bajas resultantes son muy inferiores a las que esas mismas empresas practican por obra contratada en régimen de subasta pura y dura. Lo que perjudica al gasto público. El ejemplo de los concursos de AENA relativos a la ampliación del aeropuerto de Barajas, basta para ilustrar lo expuesto.

Como consecuencia de ello se puede observar que los proveedores de unidades de obra o materiales de las obras así adjudicadas, que saben que la obra “tenía una baja mayor”, suban sus precios al contratista, generando indirectamente un efecto inflacionista de materiales y servicios.

4. Bajas máximas. La figura, nueva, de las bajas máximas, está llevando a los concursos a eliminar en la práctica el valor de adjudicación que tiene la puntuación económica en razón de la baja practicada. Ya se han visto varios concursos en los cuales todas, prácticamente, las empresas concursantes ofertan al límite máximo, con lo cual:

a) el concurso sólo es decidido por la puntuación técnica, con sus elementos de subjetividad ya comentados;

b) revela que una baja mayor habría sido aceptada, por lo que se

está adjudicando a precio más elevado del que normalmente se hubiera podido obtener.

Desde ANCI propusimos, en su momento, que se eliminara esta nueva figura de los pliegos de licitación, lo que parece se va a llevar a la práctica.

5. División en tramos. Debemos agradecer al Ministerio de Fomento, que a partir del mes de mayo ha venido aceptando nuestra petición tantas veces manifestada de subdividir los concursos de obras lineales en tramos de volumen más reducido. Y así se ha apreciado en los concursos del GIF de este año y algo, también, aunque bastante menos, en los de la Dirección General de Carreteras. No así en Medio Ambiente, donde se comprende que es difícil dividir en presas, pero que debería practicarse, siguiendo el ejemplo del GIF, en los canales y otro tipo de obras lineales.

6. Concursos de proyecto y obra. Esta práctica nociva ya erradicada en el Ministerio de Fomento, sigue vigente, en el Ministerio de Medio Ambiente y Sociedades Estatales vinculadas al mismo, y constituye a todas luces, y sobre todo cuando el proyecto es de coste muy elevado, una barrera de entrada al concurso, pues genera discriminación en perjuicio de aquellas empresas de menor capacidad económica, dejando fuera a empresas medianas que, sin embargo, han trabajado históricamente y con eficiencia en tales obras.

7. Concursos de conservación. Tema similar al planteado con anterioridad y que merece nuestro rechazo es la creciente tendencia a concursos de conservación de tramos muy importantes de autovías con plazos largos y que incluyen operaciones como acondicionamientos, refuerzos y mejoras. Esto dificulta cada vez

más la competencia ya que sólo los muy grandes grupos podrán concurrir en régimen de concesión o similar.

8. Clasificación de contratistas. Desde ANCI hemos seguido con todo interés y atención los debates habidos en el seno de la CNC sobre la nueva propuesta de clasificación de contratistas, que se proponía en el primer borrador de Reglamento de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. Desgraciadamente no se logró en el seno de la CNC el acuerdo que hubiéramos deseado y ello generó una gran preocupación entre nuestras empresas. Afortunadamente, el Ministerio de Hacienda ha remitido al Consejo de Estado un texto, más atinado que el primitivo, y sobre el que ANCI se ha personado en el trámite de audiencia del Consejo de Estado para manifestar su parecer. Confiamos, en el momento presente, en que la redacción definitiva sea acorde con nuestras peticiones, esto es, que el texto se adecúe a la realidad del sector y no lleve a tensionar la situación de las empresas y a hacer más difícil el crecimiento y desarrollo de las empresas medianas.

9. Impuesto sobre el Valor Añadido. Respecto al IVA debemos señalar la preocupación existente en todas nuestras empresas tras una reciente sentencia del Supremo al interpretar que la expedición de certificaciones “supone la entrega de las unidades de obra ejecutadas”, y, en consecuencia, el pago del impuesto deberá hacerse con carácter inmediato y siempre previo al cobro de la certificación. De mantenerse esta doctrina, cambiando el actual criterio del Ministerio de Hacienda, se pondrá a muchas empresas del sector en situación muy delicada.

En otro orden de cosas, quisiera referirme a tres cuestiones que también nos importan: los portales electrónicos de la construc-

ción, los debates en el seno de la CNC y la incorporación de una nueva empresa a ANCI.

En primer lugar, nuestras empresas asociadas acordaron el pasado año profundizar en el conocimiento de las soluciones que los nuevos portales de la construcción en el ámbito de Internet, podían tener para su negocio y su actividad. En tal sentido hemos constituido la empresa ANCISA TELECOM S.A., de momento con un capital superior a un millón de euros, para el seguimiento, desarrollo y participación en estos negocios. Actualmente estamos negociando nuestra incorporación a uno de los portales ya existentes y esperamos tomar una decisión en fecha no muy lejana.

En segundo lugar, ANCI forma parte desde sus comienzos de la CNC. Su Presidente actual ha manifestado su clara voluntad de no volver a presentarse a la reelección ahora que su mandato ha vencido. Desde aquí le agradecemos sus desvelos e inquietudes aunque muchas veces no coincidiéramos en sus valoraciones. Pero siempre hizo lo que le dictó su leal entender y eso es muy de agradecer a un presidente que debe ser siempre de concordia y consenso. Se avecinan unas elecciones próximas. ANCI votará siempre a aquel candidato que lo sea de todos, que sea hombre de consenso y de paz, buen interlocutor de las empresas asociadas y de las Administraciones Públicas y ANCI estará, además, por la remodelación de sus Estatutos, hoy obsoletos, en muchos puntos.

En tercer lugar, hoy se acaba de incorporar a ANCI, así lo hemos aprobado, una empresa, CONSTRUCCIONES BRUES. Le damos la bienvenida muy cordial y esperamos que su presencia entre nosotros les resulte grata y útil.

Y para terminar, unas reflexiones de carácter general, que conviene recordar cada año. Entre los objetivos fundacionales de ANCI destaca y destacará siempre la defensa de los intereses comunes de sus socios, es decir de las empresas constructoras independientes, no asociadas ni vinculadas a grandes grupos, y, sobre todo, la defensa de la objetivación máxima de los criterios de adjudicación de obra por las distintas Administraciones públicas en el sentido de que los criterios de selección o adjudicación no perjudiquen en su formulación la presencia de todas las empresas, grandes, medianas o pequeñas o que los criterios para el cálculo de las medias y las bandas de selección no sea distorsionado.

En este sentido ANCI defenderá siempre que los concursos otorguen iguales facilidades de acceso al mercado a todas las empresas cualquiera que sea su tamaño, subdividiendo las obras en la medida de lo técnicamente posible, lo que redundará en mayor concurrencia de oferentes, mayor competencia, menor coste para el Estado, por tanto menor déficit, y mayor rapidez en la ejecución de las obras.

Todos ellos factores que favorecen a la Administración, a los contribuyentes y a los usuarios finales de las obras públicas, pues amplía lógicamente el número de oferentes, de empresas participantes y, en consecuencia, ello favorece una mayor competitividad y un mejor precio final para la Administración y, por tanto, para los ciudadanos que pagamos las obras con nuestros impuestos. Amén, normalmente, de una mayor rapidez en la ejecución total de la obra. Es decir, reduce el gasto público y el plazo de obra y además aumenta la competitividad. Hay, por tanto, muchas razones para no convocar megaproyectos.

En ese mercado han aparecido a lo largo de los últimos años, con la globalización como telón de fondo, varios megagrupos. Los

megagrupos, con los que lealmente competimos, tienen características comunes: cotizan en Bolsa son independientes accionarialmente de los grandes bancos (excepto uno), adoptan cada vez más estrategias activas de oferta vía financiación de proyectos y sobre todo, están inmersos en importantes procesos de diversificación en servicios urbanos (agua, gas, medioambientales, etc.). Eso les hace cada vez menos “constructores” en términos relativos.

ANCI, por el contrario, agrupa a empresas medianas, que no cotizan en Bolsa, y que se encuentran altamente especializados en obra civil, sin participar apenas en servicios urbanos. Pero las empresas de ANCI, precisamente por no estar volcadas en la diversificación ni en lo internacional, pueden ofrecer costes unitarios más bajos, mayor atención al cliente que los grandes, y periodos de realización de obras por debajo de los previstos inicialmente. Es en la calidad de servicio al cliente, en la seguridad y en los menores costes donde las empresas medianas están demostrando su potencial de oferta. Saben construir y construir bien. Y por esas razones su facturación ha crecido a lo largo de los últimos años. Y es lógico. No hay razón alguna para que las empresas medianas e incluso pequeñas no tengan su nicho de mercado, incluso en el llamado mercado global.

Nadie debe tener una cuota de mercado preadjudicada ni cautiva. El mercado es quién asigna recursos y las grandes empresas de hoy fueron pequeñas o medianas en su nacimiento. Han llegado a su actual dimensión compitiendo y haciendo las cosas bien. ¿Hay que negarles al resto la posibilidad de crecer, cuando, como se demuestra todos los días hacen bien sus “deberes”? ANCI aspira a que sus empresas continúen su crecimiento en el mercado. El tiempo dirá si sus objetivos fueron demasiado ambiciosos o la realidad demasiado contundente. Pero nació, y sigue, con esa esperanza.

Ahora bien, las empresas constructoras medianas o pequeñas, las integradas en ANCI y las que no lo están, sólo, repito sólo, podrán crecer en un ambiente creador y de libertad, sin burladeros puestos a la libre competencia. Y hoy existen demasiados. Por eso frente a la afirmación de que ya no caben los medianos a la vista de los megagrupos creados, hay que decir que ahora las empresas medianas son más necesarias que nunca, precisamente por razones de mercado y de competencia. Y que las Administraciones las necesitan, pues, en caso contrario, se facilitarían prácticas de concertación de precios, como suele ser frecuente en situaciones de oligopolios limitados de oferta.

A estos efectos ANCI se ha ofrecido y se ofrece como un interlocutor más ante las diferentes Administraciones Públicas y como un colaborador leal con otras asociaciones ya constituidas del ámbito de la construcción.

No quiero terminar sin algunos agradecimientos. A los distintos Departamentos ministeriales, Comunidades Autónomas o Ayuntamientos por su comprensión ante nuestras peticiones, siempre fundadas en los principios de colaboración y cooperación. A la CNC, al SEOPAN y a AERCO, así como a las organizaciones empresariales territoriales, con todos los cuales queremos trabajar en común en todo lo que nos une, que es mucho, tratando de no elevar lo que nos separa a categoría, cuando sólo, a veces, es anécdota.

Muchas gracias a todos por su presencia.

Edita: **Servicios Técnicos de ANCI**

Producción gráfica: **Indescolor S.L.**

Depósito Legal: M-32.170-2000



EMPRESAS ASOCIADAS:

ALDESA CONSTRUCCIONES, S.A.

ALPI, S.A.

ALTEC, S.A.

AZVI, S.A.

BRUES, S.A.

CIMSA, S.A.

CONSTRUCTORA HISPÁNICA, S.A.

COPASA, S.A.

COPCISA, S.A.

JOCA, S.A.

MARCOR EBRO, S.A.

PENINSULAR DE CONTRATAS, S.A.

PLODER, S.A.

PROBISA, S.A.

PUENTES, S.A.

CONSTRUCCIONES RUBAU, S.A.

GRUPO S, CONSTRUCCIONES SANDO, S.A.

CONSTRUCCIONES SARRIÓN, S.A.

SOSEGOSA, 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@atenet.edu