



Temas Actuales

Inversiones Públicas

Plan de Infraestructuras en AENA

Plan Nacional de Regadíos H-2008



Temas Actuales

1/2003 ■ N°5

La inversión en infraestructuras en AENA

El Plan Nacional de Regadíos H-2008

Sumario

Introducción 7

ASAMBLEA GENERAL DE ANCI (27 de marzo de 2003)

**La inversión en infraestructuras en AENA,
base de la prestación de un servicio de calidad
Conferencia de D. José Eladio Seco** 9

**El Plan Nacional de Regadíos H-2008
Conferencia de D. Miguel Arias Cañete** 31

**Discurso del Presidente de ANCI
D. Jaime Lamo de Espinosa** 55

INTRODUCCIÓN

Este volumen, el quinto de la colección **TEMAS ACTUALES**, tiene su razón de ser en la **Asamblea General de la Asociación Nacional de Constructores Independientes (ANCI)**, celebrada en Madrid el 27 de marzo de 2003.

La importancia de su contenido estriba en que se recogen las exposiciones hechas por los dos ilustres invitados, que ocuparon la segunda parte de dicha reunión, D. José Eladio Seco, Presidente de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), tutelado por el Ministerio de Fomento, y D. Miguel Arias Cañete, Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación.

El primero explicó cómo la inversión en infraestructuras de transporte aéreo es la base de la prestación de un servicio de calidad a pasajeros y compañías, y que en el ejercicio 2002 ha alcanzado su más alto nivel de licitaciones (1.200M€). Y, por su parte, el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación analizó la importancia de los regadíos en España y las líneas maestras del Plan Nacional de Regadíos y sus inversiones, que serán protagonizadas por las cuatro Sociedades Estatales de Infraestructuras Agrarias (SEIASAs), y que ascenderán hasta el horizonte 2008 a más de 5.000 M€.

Completa el libro el discurso del presidente de ANCI, D. Jaime Lamo de Espinosa, quien en su intervención repasó la situación de la Construcción y los grandes y varios planes de infraestructuras en curso (de transporte, hidrológico y de regadíos) y la trascendencia de este momento inversor, que ha permitido a las empresas de ANCI, dada su eficiencia y buen hacer, aumentar su participación en la adjudicación de obra pública.

La Dirección

El Ilmo. Sr. D. JOSÉ ELADIO SECO DOMÍNGUEZ, Presidente Director General de AENA desde marzo de 2002, es ingeniero de caminos, canales y puertos por la E. S. de ICCP de Madrid, en la especialidad de transportes, puertos y urbanismo. Con anterioridad a su actual cargo, fue presidente de Ineco, de Tífsa, y había ocupado varios puestos directivos en Renfe.

CONFERENCIA

La inversión en infraestructuras
en AENA, base de la prestación
de un servicio de calidad

ILMO. SR. D. JOSÉ ELADIO SECO

PRESIDENTE DE AENA

Señoras y señores, amigas y amigos:

En primer lugar quiero agradecer a la Asociación Nacional de Constructores Independientes, ANCI, a su Junta Directiva y a su Presidente, D. Jaime Lamo de Espinosa, por su amable invitación a estar presente con todos vosotros.

De todos es conocido el alto volumen de inversión en nuevas infraestructuras del Ministerio de Fomento y, en particular, de Aena; por este motivo nuestra estrecha relación y colaboración con las empresas constructoras es un elemento clave para el logro de nuestros fines, que en definitiva es conseguir la prestación de un servicio de calidad a nuestros clientes: pasajeros y compañías aéreas.

Es, pues, para mi una satisfacción estar presente esta tarde en esta Asamblea, en la que quisiera hablarles de la actividad de inversión y gestión de Aena, como base para la prestación de un servicio eficiente y de calidad. De ahí el título de esta conferencia: “La inversión en infraestructuras, base de la prestación de un servicio de calidad”.

En definitiva, intentaré exponer de una forma breve el entorno del transporte aéreo mundial, la situación específica de España y de Aena y la estrategia y actuaciones que estamos emprendiendo (especialmente el Plan Barajas y el Plan Barcelona) para satisfacer

la exigente demanda de nuestro servicio, tarea en la que contamos con todo vuestro apoyo y colaboración.

ACTIVIDAD COMPLEJA

El transporte aéreo es una actividad compleja, caracterizada por un proceso productivo en el que participan sectores muy diversos, que mantienen un mismo objetivo final: atender con calidad, seguridad y eficiencia los exigentes niveles de servicio que el constante incremento de la demanda requiere. A su vez, el transporte aéreo se apoya en unas infraestructuras caracterizadas por su complejidad, elevado coste y los grandes plazos de ejecución.

Todo ello nos obliga a:

1. Realizar previsiones de negocio lo más ajustadas posible al futuro de la demanda.
2. Adecuar las infraestructuras que satisfagan a esa demanda.
3. Compaginar de forma eficiente el nivel y la calidad del servicio que se ha de ofrecer, con un necesario retorno de la inversión.

A todas estas consideraciones debemos unir el hecho de que, hoy por hoy, el transporte aéreo en España presenta para los próximos años unas expectativas razonables.

Esto supone una oportunidad histórica y estratégica que no debe ser desaprovechada y confirma la puesta en práctica de un ambicioso plan de inversiones que tenga en cuenta los condicionantes de complejidad, esfuerzo inversor, plazos y retorno de la inversión.

No se puede perder de vista la rigurosa adecuación de las nuevas infraestructuras a las necesidades del transporte aéreo en función de la realidad económica, social y medioambiental, que planifique su puesta en operación a partir del momento en que son estrictamente necesarias y que tenga en cuenta la calidad del servicio que habrá de darse, porque esto, al final, es el primer objetivo que debe perseguir el transporte aéreo.

Prestar servicios de calidad con seguridad y eficiencia económica para satisfacer la demanda permite poner luz en el proceso de reflexión sobre la identificación de los objetivos fundamentales de las empresas que configuran el transporte aéreo.

ESCENARIO DE ACTIVIDAD

Los acontecimientos desencadenados tras el “11 de septiembre”, significaron un punto de inflexión para el transporte aéreo mundial, donde la seguridad contra los actos ilícitos ha adquirido una nueva dimensión. Por otra parte:

- La fuerte competitividad de las compañías aéreas, traducida en fusiones y en la aparición de las “compañías de bajo coste”.
- Las exigencias cada vez más fuertes de los clientes.
- Las restricciones medioambientales.
- El impacto de las nuevas tecnologías, etc...

... nos sitúan en un escenario cada vez más cambiante y con unos ciclos de tiempo más cortos.

Ante este panorama e inmersos en el conflicto de Iraq, tenemos que habituarnos a desenvolvemos en un contexto socioeconómico cambiante, mundializado, innovador, liberalizado y competitivo.

Para Aena, por tanto, el futuro es un escenario de orientación al cliente, y con unos criterios muy claros de calidad, eficiencia y dinamismo. El tiempo actual es un tiempo de crisis y, a su vez, un tiempo de oportunidades y de exigencias. Y por ello, el desafío profesional está servido.

VISIÓN IDEAL

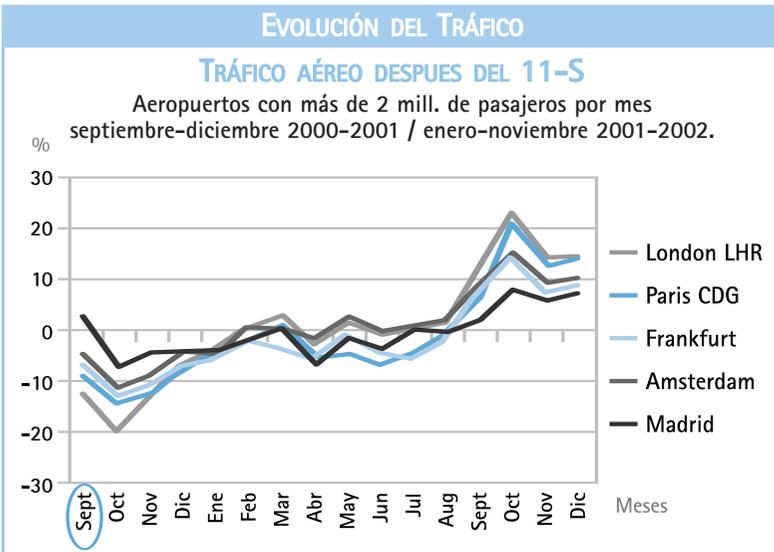
Para responder a los anteriores retos, un grupo de expertos de todas las ramas del transporte aéreo dirigido por la Comisión Europea, han definido la visión ideal para 2020, definiendo una serie de ambiciosos objetivos que deberían guiar las actuaciones necesarias. Estos objetivos se centran en seis áreas fundamentales:

- **Seguridad:** Reducción de 5 veces la tasa media de accidentes, así como del impacto de los errores humanos.
- **Puntualidad:** Puntualidad del 99% de los vuelos (dentro de los 15 minutos), en cualquier condición meteorológica. Tiempo transcurrido en los aeropuertos limitado a 30 minutos en largo recorrido y 15 minutos en el resto.
- **Medio ambiente:** Reducción del ruido a la mitad del percibido hoy en día. Reducción del 50% en emisiones de CO₂ y del 80% de las emisiones de dióxido de nitrógeno.

- **Elección del pasajero:** Ampliar el abanico de vuelos y de franjas horarias, con distintas ofertas de precio. Espacio disponible, asientos flexibles y disponer de las facilidades de una oficina durante el transporte.
- **Servicios de carga aérea:** Más competitivos con otros medios de transporte. Integrados en un sistema de carga intermoda continuo.
- **Precio del transporte aéreo:** Reducción del coste del transporte aéreo, mediante una disminución de los costes de operación.

PERSPECTIVAS

Una vez superados los efectos derivados del trágico atentado del 11 de septiembre de 2001, y aún considerando la inestable situa-



ción geopolítica actual, las perspectivas de crecimiento del tráfico aéreo, a medio y largo plazo, son optimistas de cara al futuro.

Así las estimaciones actuales permiten pensar que el número de pasajeros que utilizarán nuestros aeropuertos pasará de los 143 millones actuales a 199 en el año 2010, es decir un crecimiento del 39,2% (tasa anual del 4,2%). En el periodo 1990-2000 la tasa anual ascendió al 7%.

Asimismo, el número de aeronaves que utilizarán nuestros medios de control de tránsito aéreo pasarán de 1,89 millones a 2,5 millones en el 2010, con un crecimiento del 32,3% (tasa anual del 3,5%).

Este crecimiento de la demanda esperada está exigiendo una actuación de forma permanente y programada en las instalaciones aeroportuarias con el objetivo de disponer de la capacidad necesaria para la prestación de los servicios de transporte aéreo que demanda la actividad económica.

NUESTRA TAREA

Aena es una Entidad Pública Empresarial dependiente del Ministerio de Fomento, que se encarga del desarrollo, la gestión, y el mantenimiento de los aeropuertos de interés general y de las instalaciones y redes de ayuda a la navegación aérea. En la actualidad Aena opera una red de 47 aeropuertos (4 de ellos pendientes de próxima inauguración: Huesca, Albacete, Burgos y Logroño, además de un próximo helipuerto en Ceuta), por los que en el año 2002 pasaron 143 millones de pasajeros y 575 mil toneladas de carga.

Además, Aena explota 5 centros de control de tránsito aéreo que gestionaron 1,89 millones de aeronaves, siendo el primer operador mundial por número de aeropuertos explotados así como por número de pasajeros que pasaron por nuestras instalaciones.

Aena está siguiendo, en los últimos años, un proceso de transformación hacia un modelo de empresa orientada a la prestación de servicios, moviéndose, desde una posición encaminada a la promoción y conservación de las infraestructuras, a un modelo en el que prima la orientación al cliente,

Este referente central de nuestro trabajo se enfoca a través de una perspectiva integral del transporte aéreo, buscando garantizar el traslado de pasajeros y mercancías de origen a destino con puntualidad y satisfacción por el servicio recibido. El objetivo final es transformar Aena en una empresa prestadora de servicios de calidad, capaces de satisfacer las necesidades y expectativas de todos nuestros clientes y usuarios.

Esta línea de evolución queda inequívocamente recogida en la formulación de la Misión de Aena, en la que se destaca el objetivo contenido en el primer párrafo:

“La misión AENA es proporcionar servicios de gestión de aeropuertos y de navegación aérea que contribuyan al desarrollo del transporte aéreo, nacional e internacional, con seguridad, calidad y eficiencia económica así como respeto al medio ambiente.”

Por otro lado, facilitará la movilidad intermodal mediante el desarrollo de infraestructuras, la explotación competitiva de la red aeroportuaria y de navegación aérea, y la comercialización de los espacios y servicios en los aeropuertos.

DESARROLLO

Este cambio cultural tiene su reflejo en el desarrollo de las infraestructuras en Aena, pasándose de considerar la ejecución de infraestructura como un fin en sí mismo, a considerar ésta como la actividad necesaria, pero no suficiente, para prestar el servicio de calidad exigido por la sociedad.

Supone el reto de garantizar un desarrollo de las infraestructuras para facilitar, con la máxima calidad, la prestación del servicio, y ofrecer soluciones de vanguardia, compatibilizando la capacidad de atender la demanda con el respeto al medio ambiente. Este esfuerzo se traslada, a las empresas constructoras, que deberán ser capaces de afrontar el desafío de competir en un mercado en el que la exigencia del servicio se traducirá en la necesidad de ser exigentes en los tres parámetros fundamentales: calidad, precio y plazo.

El proceso de desarrollo de infraestructuras en Aena tiene el doble reto de:

1. adecuar la capacidad de las instalaciones al crecimiento de la demanda.
2. garantizar la eficiencia económica, la calidad y la disponibilidad en plazo.

El incremento experimentado y previsto en la demanda de nuestras instalaciones nos obliga a anticiparnos a su satisfacción mediante un Plan de Inversiones.

Antes de profundizar en las cifras y en las actuaciones más importantes que Aena está desarrollando en cuanto a infraestructuras,

me gustaría hacer mención a la alta competitividad de las tasas aplicadas por Aena (tanto las aeronáuticas como las no aeronáuticas), que se encuentran entre las más baratas de Europa, según demuestran estudios recientes.

Este hecho –las bajas tasas– apoya la actividad y el tráfico de los aeropuertos de la red, siendo así uno de los motores del impulso de la demanda de necesidades futuras de estos aeropuertos.

INVERSIONES

Las cifras son elocuentes y en continuo crecimiento, especialmente en 2001 (983 millones de euros, un aumento del 78% respecto a los 553 millones de euros certificados en 2000) y 2002 (1.396 millones, 42% de incremento respecto a 2001).

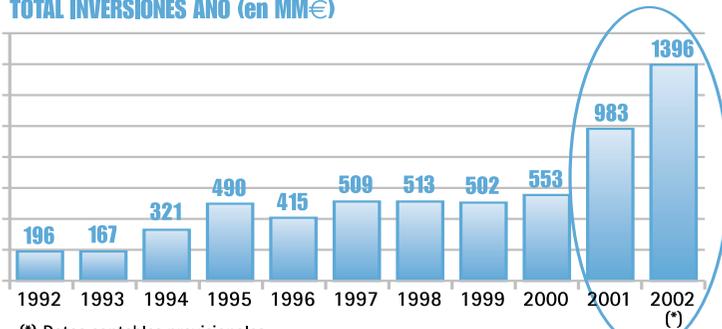
EL PROCESO INVERSOR DE AENA – CIFRAS HISTÓRICAS: UNA TENDENCIA CRECIENTE

Espectacular crecimiento del proceso inversor especialmente en los años 2001 y 2002:

2001: 983 millones €, aumento del 78% sobre 2000.

2002: 1.396 millones €, aumento del 42% sobre 2001.

TOTAL INVERSIONES AÑO (en MM€)



Este proceso no se va a detener en los próximos años, pues son numerosos y apasionantes los retos, no tan sólo los ambiciosos y amplios Plan Barajas y Plan Barcelona, sino el objetivo de modernizar los distintos sistemas y subsistemas de los restantes 45 aeropuertos.



Dicha exigencia se plasma en la aprobación del Plan de Infraestructuras 2000-2007, con un presupuesto que alcanza, para todos los centros de la red de Aena, la cantidad de unos 10.000 millones de euros.

Concretando aún más, el cuatrienio 2003-2006 prevé una inversión acumulada de 6.336 millones de euros, reto que sin duda requerirá el esfuerzo de proyectistas, constructores, Aena, directores de obra, compañías aéreas, etc.

Este proceso inversor se concreta en una previsión de 2.205 millones de euros para el año 2003 en curso, el ejercicio de mayor inversión de la historia de Aena.

El esfuerzo inversor anterior se distribuye en múltiples actuaciones y principalmente las siguientes:

- Las actuaciones en los aeropuertos de Madrid y Barcelona, que suponen un 54 % de la inversión prevista.
- Los programas de modernización de los aeropuertos turísticos y los aeropuertos regionales.
- Los nuevos aeropuertos (Logroño-Agoncillo, Monflorite- Alcalá (Huesca), Burgos y Albacete y un helipuerto en Ceuta).
- La modernización de sistemas de navegación aérea.

Todo dentro de una estrategia que pretende dar respuesta al crecimiento del tráfico aéreo, convirtiendo a España, *“en una plataforma desde la que operar, sin excluir ninguna de sus regiones geográficas o autonómicas, todo tipo de transporte aéreo, doméstico, regional o intercontinental, con independencia del sector al que esté destinado (ocio, negocio o industria)”*.

Por su importancia merece la pena profundizar en las actuaciones que configuran el Plan Barajas y el Plan Barcelona, nombre bajo el que se engloba el conjunto de obras para la ampliación de las infraestructuras del aeropuerto de Barajas y del aeropuerto del Prat respectivamente.

MADRID Y BARCELONA

El objetivo de la ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas es crear la infraestructura adecuada que permita convertir Madrid

en la puerta de entrada a Europa para los tráficos procedentes de Centro y Sudamérica, aumentar la cuota de vuelos y conexiones con Norteamérica, y mejorar la posición de Barajas como gran centro distribuidor del tráfico nacional y europeo.

Los sucesos del 11 de septiembre afectaron a todos los aeropuertos mundiales, pero sobre todo al tráfico interior en los Estados Unidos y de los grandes aeropuertos europeos que dominan el tráfico del Atlántico Norte, que vieron disminuir sus cifras de pasajeros.

Estos sucesos afectaron de forma relativa a Barajas, que pudo confirmar la solidez de su negocio y su fortaleza dentro del contexto europeo, basado en la estabilidad de su mercado interno y creciente especialización en el tráfico centro y sudamericano, más estable que el tráfico del Atlántico Norte.

A pesar de la incertidumbre que vuelve a planear estos días sobre el transporte aéreo internacional, Barajas sigue presentando unas buenas expectativas de crecimiento a medio plazo, y se le abre además la oportunidad estratégica de aumentar su cuota de mercado en el Atlántico Norte y competir plenamente por la primacía europea, frente a otros grandes aeropuertos que no disponen de su capacidad de crecimiento.

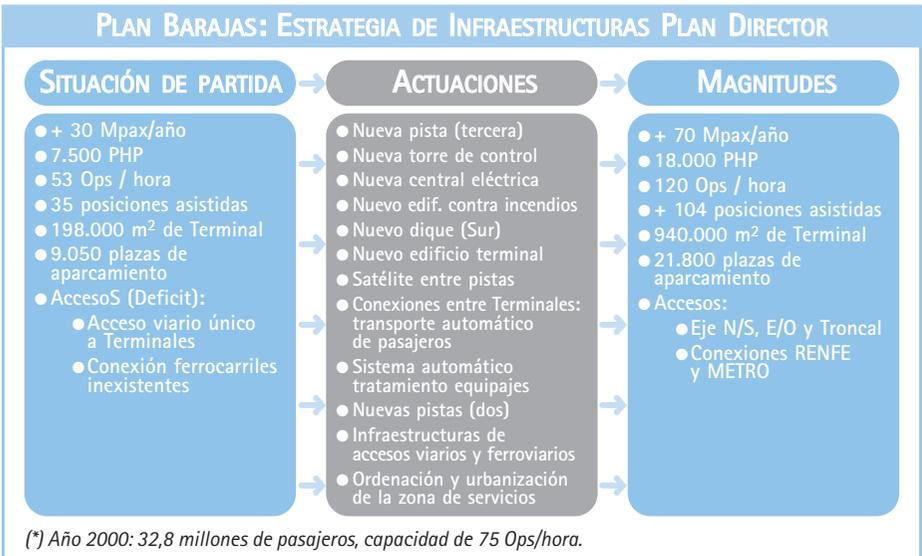
En el momento actual, Barajas es el quinto aeropuerto europeo por tráfico de pasajeros, y a nivel mundial ocupa la posición número trece, cuando hace tan sólo cinco años ocupaba la posición número treinta.

El Plan Barajas es la integración de las distintas actuaciones contempladas en el último Plan Director del Aeropuerto de Madrid/Barajas, aprobado por O.M. de 19 de noviembre de 1999.

El objetivo de este ambicioso Proyecto es dotar al aeropuerto de las infraestructuras necesarias para prestar servicios de calidad a un tráfico esperado de 70 millones de pasajeros y 550.000 operaciones/año (120 operaciones/hora).

Debe recordarse, a este respecto, que el mayor aeropuerto europeo, Londres-Heathrow, tiene en la actualidad un tráfico de unos 64 millones de pasajeros/año, y muy pocas posibilidades de aumentar esta capacidad, por la dificultad para dotarle de nuevas pistas de vuelo.

También debe recordarse la importancia de poder concentrar en un único aeropuerto todos los intercambios de tráfico que se esperan generar entre Europa y América, y dentro también de la Península Ibérica, ya que esta ventaja no existiría si hubieran de operarse varios aeropuertos separados físicamente entre sí.



Para conseguir esta nueva capacidad para Barajas, se ha previsto una inversión que asciende a 4.200 millones de euros.

La inversión prevista contempla actuaciones tan importantes como un nuevo edificio terminal, un edificio de aparcamiento de vehículos, dos nuevas pistas de vuelo y dos nuevas plataformas de estacionamiento de aeronaves.

Las nuevas instalaciones, dispondrán de sistemas de alta tecnología, como los sistemas autorizados de tratamiento de equipajes y de transporte automático de pasajeros, así como de un novedoso, por ser la primera vez que se contempla en Aena, Centro de Gestión Aeroportuaria desde el que se coordinará el funcionamiento de todas las instalaciones del aeropuerto.

PLAN BARAJAS: INVERSIONES (MILLONES €)	
General programa	159,87
Área terminal	1.252,96
Sistemas tecnológicos	436,16
Accesos y plataformas	456,05
Campo de vuelo	1.163,26
Actuaciones aeropuerto actual	74,14
Actuaciones de gestión del suelo	588,20
Actuaciones de sistemas de información	39,14
Pasarelas y servicios a aeronaves (DI)	49,38
Actuaciones de seguridad	28,06
Actuaciones de navegación aérea	26,61
TOTAL PLAN BARAJAS	4.273,82

Puede observarse la envergadura de las cifras y actuaciones del Plan Barajas, casi 4.300 millones de euros, entre las que destacan ampliaciones de la capacidad del aeropuerto (Nuevo Área Terminal y

Campo de Vuelo), además de acciones complementarias e importantes en tecnología, seguridad, navegación aérea, expropiaciones, etc.

Las actuaciones promovidas por Aena se complementan con infraestructuras a cargo de otras Administraciones, como pueden ser los nuevos accesos al aeropuerto a través del eje Norte-Sur o la R-2, ambas actuaciones de la D. G. de Carreteras, la prolongación de la línea 8 del Metro hasta la nueva terminal, a cargo de la CAM, o la futura conexión ferroviaria con la estación de Chamartín.

A su vez, el Ayuntamiento de Madrid ha planificado la creación de una llamada **ciudad aeroportuaria** que complemente el polo de negocios que ya existe en el entorno del aeropuerto, potencie la proximidad y conectividad con los **recintos feriales**, y ofrezca a la ciudad un centro de expansión para su actividad económica, complementado con el pulmón que será el futuro parque de Valdebebas.

EL AEROPUERTO DEL PRAT

El Plan Barcelona es el conjunto de actuaciones coordinadas para la realización de las infraestructuras de ampliación del Aeropuerto de Barcelona y contempladas en el Plan Director aprobado el 22 de octubre de 1999. Se pretende configurar el aeropuerto de Barcelona como una plataforma de servicios y de intercambio modal de primer orden, potenciando su papel como aeropuerto *hub* de referencia para el espacio mediterráneo y del Sur de Europa, a la vez que se promueva el crecimiento económico del nordeste peninsular.

El aeropuerto será una pieza fundamental para el Proyecto de Transformación del Delta de Llobregat como una de las más importantes plataformas logísticas europeas.

El entorno medioambiental del aeropuerto de Barcelona, en razón de su ubicación en el delta del río Llobregat, ha requerido de un tratamiento ambiental especial.

El objetivo de este Plan es doblar la capacidad del aeropuerto, desde los actuales 21 millones de pasajeros/año, hasta los más de 40 millones de pasajeros/año, aumentar la capacidad del campo de vuelos hasta las 90 operaciones y 9.000 pasajeros /hora, alcanzar las 500.000 toneladas de carga aérea y mejorar en definitiva las capacidades de los distintos subsistemas. Por ejemplo: plataforma de estacionamiento (80 posiciones de contacto), estacionamiento de vehículos (19.000 plazas), etc.



Las actuaciones previstas contemplan, a corto plazo, la adecuación de las instalaciones, tanto de lado tierra como de lado aire y la construcción, a medio plazo, de un nuevo edificio terminal, una nueva pista y nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves.

Asimismo, se dotará al aeropuerto de un nuevo tratamiento automatizado de los equipajes y para la gestión integrada (Centro de Gestión Aeroportuario).

Ha sido necesario medir de forma precisa la actuación sobre el delta del río y la perturbación que se pudiera producir sobre su equilibrio hidrológico.

El objetivo es garantizar que la ampliación del aeropuerto y otras actuaciones concertadas con otras Administraciones, como la nueva depuradora del Bajo Llobregat, el mismo desvío del cauce del río, o el enlace entre el tren de Alta Velocidad y el aeropuerto, no tengan efectos negativos sobre este valioso bien social y medioambiental.

Las grandes actuaciones que acabamos de describir resumen lo que Aena pretende sea su forma de actuar para acometer su misión.

UN PLAN AMBICIOSO

El desarrollo del ambicioso Plan de Infraestructuras ha llevado a que Aena haya triplicado en el trienio 2000-2002 el volumen de licitación respecto al trienio anterior. En cuanto a la adjudicación, en el año 2002 se adjudicaron 1.800 millones de euros, un 28,5% más que en 2001.

Todo ello ha supuesto, además de un gran esfuerzo a toda la organización, que Aena se haya situado en el tercer lugar dentro de los organismos inversores del Ministerio de Fomento, con la particularidad de que será el organismo que menos se verá afectado por la disminución de los fondos de cohesión de la Unión Europea al representar una cantidad muy reducida en los presupuestos de Aena.

Una muestra de la alta aceptación del mercado a los planes de Aena, es la elevada participación de empresas españolas a los concursos convocados. Nosotros vemos con satisfacción esta valoración positiva ya que nos permitirá reforzar nuestra estrategia de potenciar los objetivos de ejecución de las obras con la más alta calidad y en el precio y plazo establecidos en los contratos.

Quiero mostrar mi reconocimiento por alto grado de desarrollo tecnológico y eficacia organizativa, mostrado por las empresas del sector, y en particular de las agrupadas en ANCI, que está permitiendo que Aena pueda abordar obras de compleja ejecución, tanto por sus características técnicas, como por sus cortos plazos de ejecución, con plenas garantías.

Cabe destacar que el porcentaje de participación de las empresas agrupadas en ANCI en las adjudicaciones de Aena supone en el último año en torno al 27% del total de adjudicaciones.

Si bien el **Plan de Infraestructuras 2000-2007** contempla el conjunto de inversiones necesarias para responder a los crecimientos esperados de la demanda en los próximos años, se debe dar continuidad al esfuerzo actual, garantizando que a largo plazo existan también, planes de actuación.

Es importante destacar la aprobación de los Planes Directores de los 40 aeropuertos (excluidas Bases Aéreas), en los que se fijan a 15 años sus horizontes inversores y de desarrollo, estableciendo el marco de necesidades que se irán activando a medida que la demanda lo requiera.

En los próximos años el nivel inversor estará en una horquilla entre 800 y 1.000 millones de euros.

COMPROMISOS

Estamos ante cambios trascendentales en el desarrollo de infraestructuras en Aena:

- Desde el punto de vista cualitativo, orientación al servicio y exigencia en el cumplimiento de los parámetros de precio, plazo y calidad.
- En una perspectiva cuantitativa por la importancia de las inversiones a realizar.

Por primera vez se dispone de Planes Directores para el conjunto de los aeropuertos de la red, que garantizan la continuidad del proceso inversor. Este cambio lo estamos realizando en un contexto caracterizado por: clientes más exigentes, mayor exigencia en el respeto y la conservación del medio ambiente, mayor competitividad y entorno en continuo cambio.

Tenemos plena confianza en nuestro equipo humano y en las empresas, que como las aquí representadas, colaboran con nosotros en lograr cumplir nuestro compromiso con la sociedad, que no es otro que la excelencia en términos de compromiso con la profesionalidad, el trabajo bien hecho, el rigor en la gestión y la dedicación a nuestros clientes con el objetivo final de calidad de servicios y viabilidad financiera.

Muchas gracias por su atención.

El Excmo. Sr. D. MIGUEL ARIAS CAÑETE, ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación desde mayo del 2000, es licenciado en Derecho y abogado del Estado. Fue elegido eurodiputado desde 1982 a 1999, llegando a ser presidente de las Comisiones de Pesca y de Política Regional del Parlamento Europeo. Es miembro del Partido Popular desde 1981 por el que fue senador por Cádiz, llegando a presidir la Comisión de Presupuestos de la Cámara Alta.

CONFERENCIA

El Plan Nacional de Regadíos H-2008

EXCMO. SR. D. MIGUEL ARIAS CAÑETE

MINISTRO DE AGRICULTURA,

PESCA Y ALIMENTACIÓN

LA IMPORTANCIA DE LOS REGADÍOS EN ESPAÑA

La importancia de los regadíos en España no sólo es relevante desde un punto de vista macroeconómico, sino también desde una óptica microeconómica. En el primer aspecto, las zonas regadas representan tan sólo el 13% de la superficie agrícola, pero aportan más del 50% de la producción agraria anual. Y desde el plano microeconómico, para muchos agricultores ha supuesto la supervivencia económica, y pese a problemas estructurales de la agricultura española (pequeña dimensión de las explotaciones) han podido aumentar su producción y renta agraria.

Una hectárea de regadío tiene una productividad seis veces superior a una hectárea de secano y genera el cuádruple de renta, que, además, estabilizan. El regadío también genera una renta más segura: mayor diversificación de producciones y reducción del riesgo climático.

Desde el punto de vista de creación de empleo: el potencial de fuerza de trabajo promedio del regadío supera tres veces el correspondiente al de secano y garantiza cierta estabilidad en los núcleos rurales.

Con el regadío se genera un elevado nivel de empleo en las industrias agroalimentarias ubicadas en el medio rural.

Además, es un factor de equilibrio territorial: frena el éxodo rural de zonas con riesgo de pérdida de población, fijando población al territorio.

Por contra, tiene un grave inconveniente: los regadíos son el principal usuario del agua en nuestro país, ya que consumen el 80% de los recursos hídricos disponibles. Cuando hacemos un pantano un 80% del agua va a la agricultura, un 15% a la población y un 5% a la industria.

Esto le confiere al regadío una posición esencial en las **políticas de agua y medio ambiente.**

EL MARCO INSTITUCIONAL

El marco económico está cambiando. La tendencia mundial a la apertura de los mercados afecta de modo especial a las producciones agroalimentarias. Las políticas agrarias se orientan a promover y favorecer agriculturas competitivas (regadío). Y una nueva sensibilidad social reclama que los recursos naturales (entre ellos, el agua) se gestionen de forma racional en sus diferentes usos.

La Ley de Aguas (1985) y su modificación (1999), los Planes Hidrológicos de Cuenca (1998), sobre todo la Directiva Comunitaria sobre política del Agua (2000) y el Plan Hidrológico Nacional (2001), conforman el nuevo marco jurídico que nos obliga a economizar agua. Y a la hora de hacerlo hay que compatibilizar un doble marco institucional: las CC.AA., que han asumido competencias exclusivas en materia de agricultura, y la PAC, que determina las posibilidades de expansión de un cultivo. Pero en todo caso, hay que hacer una planificación.

NECESIDAD DE UNA PLANIFICACIÓN

Una planificación es necesaria para:

- Incorporar a la política de regadíos los profundos cambios institucionales, sociales y económicos, que se han producido en los últimos años,
- Encuadrar el desarrollo de los regadíos en la PAC y en el desarrollo sostenible consagrado en el artículo 2 del Tratado de Amsterdam.
- Existía un mandato legal para llevar a cabo la planificación de regadíos en España recogido en la Ley de Aguas de 1985.
- Había un mandato parlamentario para llevar a cabo la planificación de regadíos en España y era un compromiso electoral del Partido Popular.

ELABORACIÓN Y APROBACIÓN DEL PNR

La elaboración y aprobación del PNR se fundamenta en el artículo 149.1.13 de la CE que establece como competencia exclusiva del Estado “las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica”, pero su entronque con las Comunidades Autónomas no era tan fácil, aunque en 1996 el Consejo de Ministros había aprobado el PNR-Horizonte 2005.

La terminación de los estudios de base sobre los regadíos existentes y en ejecución, la necesidad de adecuar a la PAC y proceso de elaboración conjunta con las CC.AA. de los Planes de

Desarrollo Regional para el período 2000-2006, aconsejaron una puesta al día.

Este **nuevo horizonte temporal es el 2008**, porque la financiación comunitaria requería la coincidencia del nuevo horizonte el período de programación (00-06), aunque la ejecución se extiende hasta el año 2008. Y, por otra parte, había que enmarcarlo en el **Plan Hidrológico Nacional** que pilota el Ministerio de Medio Ambiente.

El Pleno del Consejo Nacional del Agua, en el que están representadas todas las CC.AA. y los agentes sociales vinculados al uso y gestión de los recursos hídricos, aprobó el informe del PNR por una amplia mayoría (80 % de los votos emitidos). Y fue aprobado definitivamente por Real Decreto en el Consejo de Ministros de 5 de abril de 2002. Desde entonces, han firmado el Convenio marco de aplicación del Plan todas las CC.AA. a salvo el País Vasco (aunque con Álava sí).

Actualmente, el Plan se encuentra en distintas fases de ejecución:

- **Consolidación y mejora:** obras terminadas, en ejecución y próximas licitaciones a través de las SEIASAs.
- **Regadíos sociales y en ejecución:** que están en fase previa.

LOS PRINCIPIOS DEL PNR

Los principales principios del PNR son:

- La **sostenibilidad** medioambiental, económica y social.

- La **cohesión territorial**, que implica planificar un conjunto de regadíos sociales, cuya finalidad sea fijar población en las zonas rurales y reducir las diferencias de renta, haciendo regadíos en aquellas zonas que tienen oportunidades de competir en el mercado o que lo necesitan para subsistir.
- La **multifuncionalidad**, que debe satisfacer no sólo la tradicional función de producción de alimentos seguros y de calidad, sino nuevas funciones como la de la conservación de los recursos naturales, hídricos, del paisaje y del medio ambiente rural.
- La **competitividad**, relacionada con el principio de sostenibilidad: sólo un regadío competitivo es sostenible.
- La **equidad**, manteniendo el equilibrio entre grupos de usuarios, para que los beneficios de unos no afecten negativamente a otros ni distorsionen los mercados.
- La **flexibilidad**, que permite adaptar la planificación sin rigideces a las condiciones cambiantes del sector agrario y a los dilatados períodos de maduración de los regadíos.
- La **corresponsabilidad**, que se deriva de que las competencias en materia de regadíos están compartidas entre la Administración General del Estado y las Administraciones de las Comunidades Autónomas.
- La **coordinación**, que es doble ya implica conseguir la coherencia en las actuaciones de las Administraciones agrarias e hidráulicas, y tanto nacionales como autonómicas, para cofinanciar o hacer proyectos paralelos.

OBJETIVOS

Los principales objetivos del PNR son:

- Vertebrar el territorio.
- Mejorar el nivel de vida de los agricultores.
- Ordenar las producciones y los mercados agrarios.
- Mejorar, modernización y consolidación de regadíos existentes, en especial las dirigidas a racionalizar el uso del agua.
- La recuperación de acuíferos sobreexplotados o en riesgo.
- Optimizar el riego del agua disponible.
- Incorporar criterios ambientales en la gestión de tierras y aguas.
- Fomentar la incorporación de nuevas tecnologías en los sistemas de riego.
- El refuerzo de la corresponsabilidad de los regantes en las actuaciones que les afectan.

ACTUACIONES

CONSOLIDACIÓN Y MEJORA DE REGADÍOS EXISTENTES

El Plan parte de una constatación clara: España tiene casi 3,5 millones de hectáreas que se riegan actualmente, de las cuales 2,3

millones son obsoletas, con enorme pérdida por deficiencias y obsolescencia de las infraestructuras de distribución del agua y de los sistemas de riego.

Un resumen correcto sería que:

- 1/3 de la superficie regada son acequias de tierra en mal estado.
- el riego por gravedad representa todavía 3/5 partes de la superficie total.
- sólo se utiliza el riego localizado en 1/6 de la superficie total
- aproximadamente 1/3 de la superficie regada tiene un suministro bruto de agua que no alcanza el 75% de sus necesidades.

Por eso se proponen dos líneas de actuación: una, de mejora de aquellos que no tienen problemas de suministro de agua y, otra, de consolidación de los infradotados, ya sea por las dotaciones o por pérdidas de agua.

La superficie que requiere estas acciones es de 2.269.781 has, el 50% de las cuales (1.134.891 has) se pretende alcanzar en el horizonte 2008.

■ REGADÍOS EN EJECUCIÓN

Las nuevas orientaciones de la política de regadíos no consideran conveniente nuevas transformaciones de grandes zonas regables.

Es aconsejable aplicarlo preferentemente en las zonas donde ya se están ejecutando planes de transformación.

Actualmente hay 36 zonas regables en transformación, cuya situación es muy diversa. La superficie afectada por estos planes es 652.277 has, de las que ya han sido transformadas 150.960, y están ejecutándose o pendientes de transformación las 502.317 hectáreas, que disponen de reservas de agua en la planificación hidrológica vigente.

El MAPA y las CC.AA. han evaluado conjuntamente la situación y han establecido como prioridad en H-2008 transformar 138.365 has.

■ REGADÍOS DE INTERÉS SOCIAL

El criterio de no planificar grandes transformaciones en nuevas zonas no puede excluir la posibilidad de transformar pequeñas superficies en zonas rurales desfavorecidas.

Pequeños regadíos que vienen a satisfacer no sólo la función productiva, sino también la necesidad de fijar población, reducir diferencias de renta y nivel de vida, equilibrar el territorio y crear o sostener el empleo agrario.

La superficie que se ha estudiado y catalogado como potencialmente regable es de 851.025 has., entre las cuales se han seleccionado las 86.426 has. como objetivo en el horizonte 2008.

La relación y superficie de las zonas de estas 86.426 has. de actuación prioritaria ha sido establecida por el MAPA y las CC.AA.

■ REGADÍOS PRIVADOS Y PROGRAMAS DE APOYO

REGADÍOS PRIVADOS

- En la planificación de nuevos regadíos también se deben tener

en cuenta iniciativas privadas, de conformidad con la legislación vigente sobre concesiones, autorizaciones, ayudas públicas, etc.

- En el H-2008 se estima que se alcancen las 18.000 has.

PROGRAMAS DE APOYO

- Seguimiento y evaluación de los resultados
- Mejorar las técnicas de riego, la calidad de los materiales y la formación de técnicos y regantes

PROGRAMAS E INVERSIONES H-2008

PROGRAMA	SUPERFICIE (HA)	INVERSIÓN TOTAL	
		MILL. PTAS	MEUROS
Mejora y consolidación	1.134.891	508.562	3.056,52
Nuevos regadíos			
En ejecución	138.365	189.108	1.136,56
Reg. Sociales	86.426	113.460	681,91
Int. Privado	18.000	20.600	123,81
Programas de apoyo		4.275	25,69
TOTAL	1.377.682	836.005	5.024,49

Como puede apreciarse en esta tabla, el capítulo de consolidación y mejora de los regadíos ya existentes se lleva la parte principal (más del 60 por ciento) del programa de inversiones del Plan Nacional de Regadíos, que cuenta con la aportación de fondos comunitarios de la Unión Europea. A continuación publicamos una tabla con la distribución por CC.AA. de las superficies afectadas.

CONSOLIDACIÓN Y MEJORA DE REGADIOS**SUPERFICIES DE ACTUACIÓN (HA) POR CCAA**

COMUNIDAD AUTÓNOMA	SUPERFICIES			
	CONSOLIDACIÓN	MEJORA	TOTAL PROGRAMA	TOTAL AL H-2008 (50%)
Andalucía	442.775	134.691	577.466	288.733
Aragón	145.985	138.679	284.664	142.332
Asturias	0	413	413	207
Baleares	0	9.062	9.062	4.531
Canarias	11.045	11.500	22.545	11.273
Cantabria	1.204	1.348	2.552	1.276
Castilla-La Mancha	64.145	119.705	183.850	91.925
Castilla y León	163.088	221.916	385.004	192.502
Cataluña	42.870	112.890	155.760	77.880
Extremadura	41.921	85.928	127.849	63.925
Galicia	0	12.911	12.911	6.455
Madrid	13.566	13.534	27.100	13.550
Murcia	57.318	82.425	139.743	69.872
Navarra	36.242	28.767	65.009	32.504
País Vasco	8.741	0	8.741	4.370
Rioja	1.948	34.126	36.074	18.037
Valenciana	98.472	132.566	231.038	115.519
TOTAL	1.129.320	1.140.461	2.269.781	1.134.891

FINANCIACIÓN

Las inversiones correspondientes a las Administraciones Públicas Agrarias se financiarán al 50% por parte de la Administración Central (MAPA) y al 50% por parte de las Comunidades Autónomas, excepto para Navarra y el País Vasco, a las que les

serán de aplicación medidas concordantes con su régimen de recaudación y cupo.

En consolidación y mejora, así como en los regadíos de interés privado: la financiación es el 50% con fondos públicos y el otro 50% a cargo de los particulares, y en zonas regables en transformación y en regadíos sociales una media de financiación es 77% con fondos públicos y 23% de gasto privado.

INVERSIÓN ESPAÑOLA		
	MILL. PTA	MEUROS
MAPA	237.996	1.430,38
CC.AA.	264.035	1.586,88
Inversión pública total	502.031	3.017,26
Inversión privada	333.974	2.007,22
INVERSIÓN TOTAL	836.005	5.024,48

APORTACIÓN FONDOS UE (PROGRAMACIÓN 00-06)			
REGIONES	MILL. PTA	MEUROS	FONDO
Objetivo1	129.793	780,07	FEOGA-O
Fuera Obj. 1	37.664	226,37	FEOGA-G
País Vasco	559	3,36	FEOGA-G
Cantabria	22	0,13	FEOGA-O
TOTAL U.E.	168.038	1.009,93	

La financiación estatal para estas actuaciones se encuentra contemplada en Presupuestos Generales del Estado del MAPA en los horizontes plurianuales, tanto:

- con un aumento de las inversiones en el programa relativo al Plan Nacional de Regadíos.

- como con un novedoso instrumento financiero para beneficio de los regantes, las Sociedades Estatales de Infraestructuras Agrarias (SEIASAs), que disponen en la actualidad de un capital social totalmente desembolsado de 541 millones de euros (90.000 millones de pesetas) y que nos permitirá ejecutar obras en toda España por importe de 1.081 millones de euros (180.000 millones de pesetas) en consolidación y mejora de los regadíos existentes.

Además, el programa operativo del PNR H-2008 está aprobado desde febrero de 2001. Por tanto, los fondos FEOGA para estas actuaciones están previstos y disponibles para la cofinanciación de las actuaciones.

LAS SEIASAs

La Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social autorizó al Consejo de Ministros, a propuesta conjunta de los Ministerios de Agricultura, de Economía y Hacienda, a aprobar la creación de sociedades mercantiles estatales para la ejecución de obras e infraestructuras de modernización y consolidación de regadíos, que se denominaron Sociedades Estatales de Infraestructuras Agrarias S.A. (SEIASA).

El Gobierno ha autorizado la creación de cuatro de estas sociedades estatales revistiendo la forma de sociedades anónimas con autonomía decisiva para actuar en el tráfico mercantil, no estando sometidas a ninguna autoridad administrativa, con capacidad de disposición de los activos o bienes de los que es titular así como con capacidad de decisión económica para contratar y operar en

el tráfico jurídico mercantil. Abarcan todo el territorio nacional con los siguientes ámbitos de actuación.

- SEIASA DEL NORTE, S.A.

Ámbito territorial: Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Castilla y León.

- SEIASA DEL NORDESTE, S.A.

Ámbito territorial: La Rioja, Navarra, Aragón, Cataluña e Islas Baleares.

- SEIASA DE LA MESETA SUR, S.A.

Ámbito territorial: Extremadura, Castilla-La Mancha, Madrid y Comunidad Valenciana.

- SEIASA DEL SUR Y ESTE, S.A.

Ámbito territorial: Andalucía, Murcia y Canarias.

CARACTERÍSTICAS

Aportaciones de capital público hasta alcanzar la cifra de 125.000 millones de pesetas, desde los 90.000 millones actuales.

Han de movilizar una inversión suplementaria de otros 125.000 millones, a cargo de las Comunidades de Regantes, beneficiarias del programa de mejora y consolidación de regadíos.

Ha sido consensuada con las CC.AA. para integrarse en los Consejos de Administración así como a la Federación Nacional de Comunidades de Regantes de España.

Las obras de modernización de regadíos declaradas de interés general.

PROCEDIMIENTO

Con carácter previo a la ejecución de los proyectos deberá suscribirse el correspondiente Convenio con los usuarios se prevean las condiciones financieras de realización de la obra y su explotación.

La Sociedad Estatal convendrá con los usuarios interesados la percepción de unas tarifas que permitan la amortización del importe de la inversión que hubiera sido anticipado por la Sociedad, sin perjuicio de la repercusión por la misma vía, de los costes de operación y mantenimiento de las obras y de los de funcionamiento de la Sociedad, en la parte correspondiente.

Los usuarios afectados se comprometerán, conforme se establezca en el Convenio correspondiente, al pago de las tarifas que se deriven del cuadro financiero previsto en aquél, en los plazos determinados al efecto.

CONVENIOS FIRMADOS CON COMUNIDADES DE REGANTES

SEIASA	CONVENIOS FIRMADOS		
	NÚMERO CONVENIOS FIRMADOS	HECTÁREAS ACTUACIÓN	PRESUPUESTO MILLONES DE €
Seiasa del Norte	13	46.097	180,110
Seiasa del Nordeste	33	58.500	201,170
Seiasa de la Meseta Sur	27	167.590	333,160
Seiasa del Sur y Este	8	59.145	99,340
TOTAL	81	331.332	813,780

Fecha actualización: marzo 2003

GRADO DE EJECUCIÓN

INVERSIONES TOTALES POR CCAA (CONVENIOS FIRMADOS)

	COMUNIDAD AUTÓNOMA	MAPA PREVISTOS				SEIASAS			
		INVERSIÓN			Has	INVERSIÓN		Has	
		INVERSIÓN AA AGRARIAS (50%)	INVERSIÓN PRIVADA (50%)	TOTAL	TOTAL	CONVENIDOS		CONVENIDOS	
						MAPA	Inv.TOTAL	%	Has
SUR Y ESTE	Andalucía	126,07	126,07	252,14	144.367	56,55	22	12.665	9
	Región Murcia	65,96	65,96	131,91	34.936	42,79	32	46.480	133
	Canarias	10,90	10,90	21,80	5.637	0,00	0	0	0
	TOTAL	202,93	202,93	405,85	184.940	99,34	24	59.145	32
NORDESTE	Aragón	83,38	83,39	166,77	71.166	148,73	89	44.537	63
	Baleares	5,85	5,85	11,70	2.266	0,00	0	0	0
	Cataluña	62,96	62,96	125,92	38.940	22,05	18	3.822	10
	Navarra	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0	-	0
	La Rioja	27,05	27,05	54,11	9.019	30,39	56	10.141	112
	TOTAL	179,25	179,25	358,50	121.391	201,17	56	58.500	48
NORTE	Asturias	0,17	0,17	0,34	104	0,00	0	0	0
	Cantabria	0,21	0,21	0,41	638	0,00	0	0	0
	Castilla y León	164,50	164,50	329,01	96.251	180,11	55	36.878	38
	Galicia	4,19	4,19	8,38	3.228	0,00	0	0	0
	País Vasco	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0	0	0
	TOTAL	169,07	169,07	338,15	100.221	180,11	53	36.878	37
MESETA SUR	Castilla-La Mancha	49,11	49,11	98,23	45.963	76,77	78	19.462	42
	Extremadura	32,15	32,15	64,31	31.963	46,77	73	85.600	268
	Madrid	5,59	5,59	11,18	6.775	0,00	0	0	0
	Cdad. Valenciana	91,94	91,94	183,89	57.760	209,62	114	62.528	108
	TOTAL	178,80	178,80	357,60	142.461	333,16	93	167.590	118
TOTAL	730,05	730,05	1.460,10	549.013	813,78	56	322.113	59	

Fecha actualización: marzo 2003

OBRAS ADJUDICADAS

SEIASA	COMUNIDAD REGANTES	PRESUPUESTO M€	EMPRESA
NORTE	Virgen del Aviso (ZA)	7,182	UTE (JOCAR-MARCOR EBRO)
	Embalse de Villameca (LE)	2,178	SUFI
	Vegas del Almar (SA)	8,603	ALDESA
	Canal de Aranda (BU)	0,899	SEOP
	Vega de Villallano (P)	1,203	CAVOSA
	TOTAL	20,065	
SUR Y ESTE	C.R. De Campo de Cartagena (Murcia)	9,611	DRAGADOS-SICE
	C.R. Del Guadalacacín (Cádiz)	53,999	SACYR, S.A.
	TOTAL	63,610	
MESETA SUR	C.R. Castellón	8,668	LUBASA
	C.R. El Salobral	1,276	DIMASA
	C.R. Villarreal	12,223	ABEMSUR/ROMIMAR
	C. R. Monforte del Cid	10,621	DIMAS/SAICO/RIEGOSA
	C.R. Monteagudo	1,688	PCODE
	C.G.U. Alto Vinalopó	59,418	
	Centro Control y Gestión		COPASA
	Desg. 1 Embalses		VÍAS Y CONSTRUCCIONES
	Desg. 2 Cond. Y Rebombes		DIMASA/SAICO/RIEGOSA
	Desg. 3 Redes de Riego		FCC- CONSTRUCCIÓN
	Desg. 4 Pozos		SONDEOS MARGÍNEZ
	Desg. 5 Electrificación		ABENSUR
	Desg. 6 Obra civil y Regomb.		CONSTRUCTORA HISPÁNICA
	C.R. Almazora		FCC
	TOTAL	93,894	

OBRAS ADJUDICADAS (CONTINUACIÓN)

SEIASA	COMUNIDAD REGANTES	PRESUPUESTO M€	EMPRESA
NORDESTE	Río Ebro de Alfaro. Fase III (La Rioja)	0,900	ALDESA CONSTRUCCIONES
	Río Ebro de Alfaro. Fase IV (La Rioja)	0,864	CAVOSA
	El Temple (Huesca)	1,560	NECSO ENTRECANALES CUBIERTAS
	Ribera II, Calahorra (La Rioja)	0,901	CONSTRUCCIONES ALPI
	Río Alhama de Alfaro. Guarre (La Rioja)	0,804	ALDESA CONSTRUCCIONES
	Acequia de Sorbán (La Rioja)	0,782	CAVOSA
	Río Ebro de Alfaro. Fase V (La Rioja)	1,460	CONSTRUCCIONES ALPI
	OBRAS FINALIZADAS	7,271	
	Aldeanueva de Ebro (La Rioja)	1,684	UTE CAVOSA CONSTRUCTORA HISPÁNICA
	Laluenga (Huesca)	4,031	NECSO ENTRECANALES CUBIERTAS
	Ribera III (Calahorra)	0,905	MARCOR EBRO
	Val de Alferche (Huesca) D-XII 5 y FF.CC.	2,499	NECSO ENTRECANALES CUBIERTAS
	Val de Alferche (Huesca) Sector XI	4,264	COPASA
	Val de Alferche (Huesca)D-XII - XIII	2,919	UTE CONSTRUCCIONES Y DESMONTES MARCO-ISOLUX WAT
	OBRAS EN EJECUCIÓN	16,302	
	TOTAL	23,573	

Fecha actualización: marzo 2003

PRÓXIMAS LICITACIONES (AÑO 2003)

SEIASA	COMUNIDAD REGANTES	PRESUPUESTO M€
NORTE	La Primera (P)	1,65
	San Frontis (ZA)	6,50
	Babilafuente (SA)	22,00
	Macias Picavea (VA)	16,20
	Ejeme-Galisancho (SA)	4,00
	La Maya (SA)	14,50
	Villagonzalo (SA)	22,60
	Villoria (SA)	6,90
	Bajo Riaza (VA)	30,00
	La Limia (ORENSE)	4,50
	Geria-Simancas (VA)	3,60
	Páramo Bajo (LE-ZA)	30,00
	TOTAL	162,45
MESETA SUR	C.R. Cota 220 del Río Mijares	17,952
	C.R. Del canal de Orellana	29,053
	C.R. Balazote	32,668
	C.R. Las fuentes de Letur	0,485
	C.R. La Baronesa	1,278
	C.R. Sax	1,755
	C.R. Benejama	11,470
	TOTAL	94,661
SUR Y ESTE	C.R. Sector A de Abarán (Murcia)	6,176
	C.R. Casablanca - Abarán (Murcia)	4,946
	C.R. Sierra Mágina - El Caz (Jaén)	2,554
	C.R. De Lorca (Murcia)	12,36
	C.R. De Totana (Murcia)	7,584
	TOTAL	33,62

PRÓXIMAS LICITACIONES (AÑO 2003) (CONTINUACIÓN)

SEIASA	COMUNIDAD REGANTES	PRESUPUESTO M€
NORDESTE	Almudévar, Fase I (Huesca)	3,713
	Val de Alferche (Huesca). Sector VII	8,491
	Val de Alferche (Huesca). Sector XII	2,624
	Val de Alferche (Huesca). Cabecera	2,915
	Acequia de Gaén (Teruel)	9,826
	Huerto (Huesca)	7,146
	M.I. Del Najerilla. Sector 3º, tramo III (La Rioja)	13,957
	Albelda (Huesca)	8,510
	Collarada, Monteusín (Huesca)	10,488
	Sector XI del Canal del Flumen. Sariñena (Huesca)	11,383
	Uruñuela Margen Derecha del Najerilla (La Rioja)	5,953
	Villanueva de Sigena (Huesca)	5,574
	Regadíos de Quel, Cidacos (La Rioja)	1,202
	Canal de Piñana de Alcarrás (Lérida)	2,862
	Embalse de Guiamets (Tarragona)	24,040
	Ribera IV (Calahorra)	1,019
	Poleñino (Huesca)	7,527
	Castejón del Puente (Huesca)	22,841
	TOTAL	150,071

TOTAL LICITACIONES AÑO 2003: 440,802 M€

Fecha actualización: marzo 2003

CONCLUSIONES

El PNR, como estrategia global y en su conjunto, es la actuación de infraestructura más importante que va a acometer este Gobierno

en materia agraria y es un objetivo prioritario del MAPA para modernizar nuestra agricultura y hacerla más competitiva y rentable.

Nunca ha habido en la historia de España ningún plan que pretenda consolidar y mejorar infraestructuras de riego en 1.134.891 hectáreas, que actué en 138.365 hectáreas de regadíos en ejecución y que cree 86.426 hectáreas de regadíos sociales en un horizonte temporal que acaba en el 2008 y que supone, aproximadamente, un ritmo de ejecución de 200.000 has /año. Esfuerzo inversor que multiplica por 8 el esfuerzo en regadío hecho hasta ahora.

Estas cifras reflejan que la vocación del PNR no es la creación de grandes zonas regables, sino la consolidación y mejora (más del 80 % del Plan) de las infraestructuras existentes.

El Plan ha introducido elementos de competitividad en la ejecución del mismo, de acuerdo con el principio de flexibilidad que establece el propio programa. Se llevará a cabo una revisión a medio plazo (31/12/2003) de las actuaciones realizadas y el posterior reajuste de las pendientes en función del grado de ejecución adquirido hasta el momento y de las nuevas necesidades que, en su caso, pudieran haberse creado en el momento de la revisión.

La aplicación de este principio puede significar el trasvase de determinado número de hectáreas y de su correspondiente financiación de unas Comunidades Autónomas a otras, ante su imposibilidad de ejecución en el Horizonte 2008.

Para la gestión y seguimiento del Plan Nacional de Regadíos se crea el Consejo Interterritorial presidido por el propio ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, y en el que están como voca-

les representantes cada una de las Comunidades Autónomas, el Ministerio de Hacienda, las organizaciones profesionales agrarias, las entidades asociativas agrarias y las Comunidades de Regantes.

El PNR genera un marco nacional de actuaciones en materia de regadíos que está al servicio del desarrollo sostenible del medio rural, de una política coherente de ordenación de las producciones y de mercados y de una gestión eficiente del agua, que deberá mejorar la competitividad de la agricultura española y afianzar el proceso de desarrollo rural español.

Y quiero terminar con una frase de Jaime Lamo de Espinosa: “en el futuro, nuestra agricultura, o será de riego, o no será”. Pero espero haber puesto una pequeña contribución a que parte de la agricultura sea de riego y a conseguir del Comisario de la Unión Europea, Franz Fischler, que la de secano, aunque no sea de riego, siga siendo agricultura.

Muchas gracias.

ASAMBLEA GENERAL DE ANCI

Discurso del Presidente

D. Jaime Lamo de Espinosa

Señores asociados:

Celebramos nuestra Asamblea General ordinaria en un momento especialmente singular de nuestra breve, pero fructífera, historia de 5 años. Hace pocos días se ha iniciado una nueva guerra en Iraq, que, aunque se prevé corta, nadie puede predecir las derivaciones de todo tipo a que pueda dar lugar. A la incertidumbre geopolítica se añade la económica, que dependerá en buena medida de la duración de la contienda.

LA ECONOMÍA ESPAÑOLA EN 2002

Pero hagamos, como nos corresponde, primero un balance del año 2002, donde se han producido una serie de rasgos diferenciales de los anteriores en el panorama socioeconómico.

La economía española registró una tasa de crecimiento del PIB decreciente, a medida que avanzaba el año, hasta cerrarlo en un 2%, siete décimas inferior al incremento contabilizado en 2001. Si esta fue la cara, la cruz fue un suave decrecimiento del consumo, la persistencia de las tensiones inflacionarias, cuyo índice finalizó en un 4% anual, si bien se redujo significativamente en enero y volvió a orientarse al alza en febrero de este año (3,8%), aunque con una inflación subyacente ligeramente favorable.

El empleo creció en más 250.000 puestos de trabajo según la Encuesta de Población Activa (EPA). Y aún más favorables han sido los notables incrementos consecutivos en la afiliación a la Seguridad Social –debido especialmente a la inmigración– cuyo total de cotizantes ya está en los 16,2 millones, cifra nunca conocida en la economía española y que ha ido acompañada, además, de una cierta disminución de la temporalidad en el empleo.

Todo ello ha permitido cerrar el año con equilibrio presupuestario, que cobra aún más valor si se tiene en cuenta el progresivo e importante aumento del gasto social y de la inversión pública.

EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN

En ese contexto claramente favorable de la economía española, hay que destacar el comportamiento del sector de la construcción, que representa ya el 8,6% del Producto Interior Bruto, con un crecimiento 2,6 puntos por encima de la tasa de aumento del PIB en 2002. La construcción generó en 2002 el 20% de los puestos de trabajo creados en España y empleó en torno al 12% de la población ocupada nacional, lo que representa 1,9 millones de trabajadores.

La nota más llamativa fue la notable aceleración del esfuerzo inversor del sector público y, en especial, del “Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007”, cuyas inversiones representan una media anual del 1,4% del PIB y una creación de empleo de 250.000 puestos al año. Así en 2002 el Grupo Fomento, integrado por el Ministerio de Fomento, sus organismos y sociedades (AENA, GIF, RENFE, Puertos del Estado, etc.), licitó obras por importe de 7.964 millones de euros, un 3,3% más que

en 2001. De ese total, 3.069 millones correspondieron a infraestructuras de carreteras; 2.849 millones a infraestructuras ferroviarias; 1.194 millones a obras en aeropuertos y 617 millones de euros a infraestructuras portuarias. Estos importes permitieron licitar, entre otros, 577 Km de autovías y autopistas, y 188 Km de líneas de Alta Velocidad ferroviaria.

La contratación del Ministerio de Medio Ambiente estuvo, por su parte, esencialmente concentrada en obras hidráulicas de 1.295 millones de euros, con un incremento del 7,47 %.

Y a todo ello se han añadido en este año las cifras gestionadas por las Sociedades Estatales de Infraestructuras Agrarias (SEIASAs), creadas para la ejecución de los programas previstos en el Plan Nacional de Regadíos que compete al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y que alcanzaron la cifra de 200 millones de euros.

PREVISIONES PARA EL AÑO 2003

Las previsiones de ANCI para el año actual son optimistas, pese a la dificultad de proyectar en un contexto como el actual. Creemos que el primer trimestre el PIB crecerá con ritmo semejante al último trimestre de 2002. Así lo confirman, hasta ahora, las ventas del comercio minorista, las grandes superficies, y el consumo eléctrico. Sin embargo no se refleja tal situación en la demanda de automóviles o la de cemento. Pese a ello estimamos que el sector de la construcción crecerá, aunque más animado fundamentalmente por la obra civil cuyo incremento estimamos en un 8,2-9,5%. Naturalmente si las Administraciones concernidas por el proceso electoral no frenan sus programas de licitaciones y adjudicaciones en ese interregno.

A ello contribuirán, los tres programas anteriores (PIT, PHN, PNR) que constituyen una excepción histórica en la licitación de obras públicas por parte de la Administración Central. Y por su volumen debe destacarse sin duda, en este año 2003, el programa de infraestructuras previsto por el Ministerio de Fomento con 3.237 millones de euros destinados a inversiones. Si a los recursos gestionados por el propio Ministerio y sus tres Organismos Autónomos, añadimos los de las Entidades Públicas Empresariales y las Sociedades Mercantiles Estatales dependientes del Departamento, los presupuestos de inversión para el año 2003 de todo el Grupo Fomento supondrán un crecimiento de la inversión total, nada menos, que de un 16,5%, que implica un gasto de casi 14.000 millones de euros. Estamos en presencia de un esfuerzo inversor sin precedentes, pieza básica en la convergencia española, que rompe con la estructura radial y centrípeta tradicional, y ello logrado bajo un presupuesto equilibrado.

Por su parte, el Ministerio de Medio Ambiente destina en el ejercicio 2003, 2.653 millones de euros de su presupuesto a la política de infraestructuras, de los que 2.099 millones de euros corresponden a las inversiones realizadas directamente por el propio Departamento y sus organismos autónomos, con un crecimiento del 14,9% respecto a 2002. A esta inversión hay que añadir los 1.350 millones de euros que destinaran las Sociedades Estatales de Agua a actuaciones hidráulicas en todo el territorio nacional más las concesiones. También en este caso hay que señalar que las obras inherentes al PHN constituirán una acción (con el limitado precedente del trasvase Tajo-Segura) que viene a resolver un grave problema para las poblaciones del mediterráneo.

Y finalmente las SEIASAs, creadas para la ejecución de los programas previstos en el Plan Nacional de Regadíos que compete al

MAPA, destinarán en este año 2003 una cifra de 440 millones de euros, cifra superior al doble de la pasada. Aunque la cifra es cuantitativamente menor que las de los otros Ministerios, hay que destacar este esfuerzo del MAPA, pues en un comercio globalizado y apenas sin trabas, serán las explotaciones y producciones derivadas del regadío las que mejor podrán afrontar esa competencia.

OBRA CIVIL VS. OBRA EN EDIFICACIÓN

Profundizando en el análisis del crecimiento de la actividad de la Construcción en los últimos años y, especialmente, en el 2002, se detectan dos causas determinantes de su fortaleza: de un lado y de modo muy singular, por su cuantía, el impulso dado por el Gobierno a la inversión pública en infraestructuras como instrumento para dinamizar la economía y promover el equilibrio regional y la cohesión territorial. Este Plan, junto con el Hidrológico y el de Regadíos, suman, como ya he dicho alguna vez, unos montantes que bastarían para justificar históricamente a cualquier Gobierno que los hubiera planeado y llevado a cabo.

De otro la demanda de edificación residencial, que se ha disparado en los tres últimos años por una conjunción de varios factores, desde el efecto euro y la afloración de dineros opacos, hasta el hundimiento de los valores de renta variable, lo que ha convertido al ladrillo en el “valor seguro” por antonomasia.

Estos dos procesos han hecho que las empresas constructoras naden a favor de corriente, en dos mares, obra civil y edificación, con mayor bonanza, lo que se ha traducido en un importante aumento de la cartera de negocio y en resultados muy interesantes, como se registra en las cotizaciones de las empresas cons-

tractoras y en las grandes compañías inmobiliarias que han des-pertado fusiones y absorciones bursátiles de cierto calibre.

Pero volviendo a la obra pública, estamos viendo en las últimas semanas críticas y acusaciones porque algunas obras no se han terminado en la fecha prevista o gratuitas acusaciones dirigidas a determinadas administraciones ministeriales; críticas que han dado pie a actuaciones demagógicas y, tal vez, politizadas queriendo desautorizar a aquellos que pusieron en marcha esos grandes proyectos que marcarán un hito en la historia de las infraestructuras españolas. Tales críticas carecen, a nuestro juicio, de fundamento y muestran un grave desconocimiento de las vicisitudes a las que un constructor se enfrenta en cualquier proyecto constructivo. En cualquier caso, hay que afirmar que tales retrasos no son aplicables ni imputables a empresas de ANCI o a sus UTEs.

Pero como los empresarios debemos ser siempre positivos, y aun más los de construcción de obra pública, me gustaría manifestar la apuesta de nuestras empresas para seguir colaborando con las Administraciones Públicas en el desarrollo de esos ambiciosos planes.

LA PARTICIPACIÓN DE ANCI

En los últimos tiempos ha sido frecuente leer o escuchar comentarios en los cuales se afirma, con demasiada alegría, que las empresas de ANCI han obtenido una participación en sus contrataciones de obra de las Administraciones Públicas extraordinariamente alta y ello a costa de las empresas más grandes. Es cierto que, según los datos publicados en un diario económico, la parte de las “medianas” en las adjudicaciones de los dos grandes Ministerios inversores, ha sido en 2002, y en ambos, del 50%.

Resultaría muy fácil “presumir” en base a tales resultados. Pero la realidad es muy tozuda y los datos a veces pueden resultar equívocos. Así pues, creo que es necesario precisar estas afirmaciones y situarlas en su justo valor. Así los datos demuestran que en 2002 no todos los puntos de participación que pierden los grandes son ganados en su integridad por ANCI.

Es cierto que la contratación de las empresas de ANCI ha venido creciendo imparablemente desde que se creó. Y es lógico. Hay que recordar que esta Asociación nació hace 5 años a iniciativa de un conjunto de empresas que creían que sus intereses no estaban suficientemente defendidos bajo el paraguas de empresas de mucha mayor dimensión, de las que acababan, en bastantes casos, siendo subcontratistas. Su escisión de aquella patronal unitaria, nace, pues, del deseo de volar más alto y más lejos. Que hayan colmado una parte de sus legítimas ambiciones sólo demuestra el acierto y la visión de quienes entonces diagnosticaron que ese paso era necesario, pues iba a ser la llave que les abriera estos nuevos horizontes.

Dicho lo anterior, conviene añadir ciertas precisiones sobre lo ocurrido en estos años y, en particular, en 2002:

En primer lugar, debo hacer notar que cuando se habla de empresas medianas desde cualquier medio informativo se mira siempre a ANCI, pero siempre se pasa por alto a las empresas medianas que están integradas en otras asociaciones. Por eso la cifra del 50% a la que aludía hace unos momentos no le corresponde a ANCI en su totalidad, pues en el grupo de “constructoras medianas” se engloban las asociadas en ANCI así como las no integradas en nuestra asociación, pero que responden a nuestras características en cuanto a dimensión.

En segundo lugar, debemos huir de una interpretación simplista de los porcentajes de participación en las adjudicaciones de cada ejercicio, pues cada año se cierra en diciembre el contador de licitaciones y, a su vez, el de adjudicaciones, y el simple retraso en unos días en la adjudicación oficial de una obra importante, aunque la mesa de contratación haya acordado ya, antes del cierre del ejercicio, quien es el adjudicatario, puede cambiar la estadística anual en uno u otro sentido.

Y, en tercer lugar, es necesario al examinar la estadística, dar un tratamiento especial a la adjudicación de las obras más singulares. Tal es el caso de las adjudicaciones a las seis grandes empresas de las obras gigantescas de AENA en el año 2000, que hicieron que su participación en el Grupo Fomento se elevase hasta el 84 %. De este modo, pasaron así los grandes del 57% en 1999 al 84 % en el 2000, retrocediendo lógicamente al 67% en el 2001 y al 54 % en el 2002, cifra esta similar a la que reflejaban sus datos del año 1999.

Algo semejante le ha ocurrido a ANCI. En el año 2000 retrocedió del 13% al 9 % arrastrado por el alto porcentaje de los demás antes mencionado, pasando en cambio al 21% en el 2002. Pero este último salto se debe, a sensu contrario, a la adjudicación por AENA en un solo concurso, el de la pista de 18L-36R del Aeropuerto de Barajas, de dicha obra a una UTE de cuatro empresas de ANCI. Si descontáramos esta obra singular, para homogeneizar el perímetro con el del año anterior, el porcentaje quedaría reducido al 17%. Tenemos una participación mayor que nunca, pero tan atípica y excepcional como fue la de los grandes en el año 2002. Las empresas de ANCI venían presentándose desde hace años a las obras de AENA, con escaso o nulo éxito. Debemos felicitarnos por este logro y felicitar a AENA por

hacerse más transparente y abrirse más a la competencia que en años anteriores.

Y, por último, debo recordar que el año pasado la Administración Central contrató el 36% de las obras, las Comunidades Autónomas contrataron otro 36% y las Corporaciones Locales el 28%. Y si podemos legítimamente estar satisfechos de nuestros avances en la Administración Central, debemos señalar, un año más, que tales porcentajes no se corresponden con los que obtenemos en las CCAA, dado que en algunas de ellas, como es el caso de la Comunidad de Madrid, comunidad que hoy invierte más que la Administración Central en su territorio, no se nos concede igual nivel de confianza que el que obtenemos en el resto de Administraciones y así nuestro porcentaje de participación en el período 2001-2002 ha sido sólo, e inexplicablemente, del 6,5%. Destacaré en cambio, y como ejemplo contrario, la participación de empresas de ANCI en la autovía Miajadas-Vegas Altas para la Comunidad de Extremadura; en “la Autovía de los Viñedos” para la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha; en el canal leridano Segarra-Garrigues, para Cataluña, o la edificación de la Ciudad de la Justicia en Málaga para la Comunidad de Andalucía. Por eso sorprende tanto que la competencia técnica que a las empresas de ANCI se les reconoce en la Administración Central y en parte de las autonómicas, no sea igualmente valorada en determinadas autonomías.

Todo esto debe considerarse cuando se analiza el crecimiento de las empresas de ANCI, para evitar un exceso de triunfalismo que puede confundir a otros, pero que jamás debe confundirnos a nosotros ni hacernos perder el sentido de nuestra verdadera proporción en cada momento. Si los datos anteriores fueran reconfortantes podríamos adoptar una actitud de conformismo

respecto al nuevo año. No debe hacerse. Este año será difícil. Y hay que competir duro y extensamente en todas las Administraciones desde ahora mismo, si no se comenzó ya el día 1º de enero.

A FAVOR DE LA COMPETENCIA

Quizás he sido prolijo en este análisis de los porcentajes en debate, cuando lo que está debajo, y, digámoslo claro, para evitar interpretaciones torticeras, es que este crecimiento en la participación de las constructoras no grandes, es sólo fruto de algo tan sencillo como la competencia. Ha bastado abrir el mercado a todas las empresas con calificación suficiente, seleccionando sus ofertas por criterios técnicos rigurosos y por precio, para que aquellas empresas medianas, nacionales o regionales, que estaban postergadas esperando su oportunidad, hayan mostrado su fortaleza en la competencia y en la ejecución de las obras adjudicadas.

Pero como en la construcción civil es bastante limitada la posibilidad de conseguir economías de escala al no prestarse a procesos estandarizados, la eficiencia de una empresa está en razón de su adecuación al proyecto, no en razón de su tamaño. Las empresas medianas, como las integradas en ANCI, tienen como puntos fuertes sus estructuras más flexibles, su habilidad comercial, su capacidad para gestionar conflictos, la mayor proximidad de su alta dirección a los clientes, su competitividad en costes y calidad y su amplio compromiso de calidad con el mercado.

Hasta el año 1997 en que se constituyó ANCI, la obra pública crecía anualmente, mientras que el número de empresas que acudían a licitaciones iba disminuyendo progresivamente, y las bajas se

reducían a medida que se reducía la competencia. Posteriormente a esa fecha, el número de empresas grandes ha disminuido fuertemente por un intenso proceso de absorciones y fusiones, que sin duda no va a terminar con la actualmente en curso. Pues bien, cualquiera puede imaginarse lo que hubiera ocurrido de no mantener ANCI la presión licitadora, tanto en cuanto a número de empresas licitantes –pues sólo hubieran quedado las 6 megaconstructoras (dentro de poco, con la fusión citada, 5)– como en cuanto a las bajas. No hay que olvidar que las 10 primeras constructoras españolas acaparan el 16% del mercado total de construcción, frente a un 10% en Francia o un 9% en Alemania.

Porque la competencia no es sólo la ley, ni es sólo lo que dicen los manuales de economía. Es, también, un clima de opinión. Y en estos cinco años de vida de ANCI ese clima se ha visto favorecido desde todos los medios y todos los foros de influencia, sea la cátedra, la academia, la prensa, la política nacional y europea, etc. ANCI también ha aportado su granito de arena a ese clima.

Cabalgamos, pues, a lomos de la competencia cada vez más dura desde hace 5 años. Es una cabalgadura brava, difícil y, muchas veces, enojosa. Provoca años con cifras favorables a tal o cual empresa y, al poco tiempo, justo sus contrarias. Pero no se conoce mejor método en una economía de mercado. ANCI ha promovido una mayor competencia desde que se constituyó. Empezamos reclamando que no se admitieran ofertas múltiples de matrices y filiales, pues ello permitía precondicionar la baja media y, por tanto, los posibles adjudicatarios; solicitamos mas tarde que los concursos de obras lineales fueron subdivididos en tramos que facilitarían la competencia en la participación, pues una concurrencia muy escasa es el primer paso para las prácticas colusivas en precios y para el abuso de la posición dominante. La división en tramos ha permiti-

do pasar de concursos con un número muy bajo de oferentes a concursos, como los actuales, con más de 15/20 empresas por licitación. Ello significa para la Administración mayores posibilidades de elección y mejores ofertas en precio y calidad. Y, además, disminuye el riesgo. Cuando se escriben ríos de tinta sobre la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona, conviene recordar que el contrato que plantea problemas se adjudicó en su día a una sola empresa. De esta experiencia más cabría deducir la necesidad de subdividir licitaciones lineales, que la contraria de concentrar.

BAJOS ÍNDICES DE SINIESTRALIDAD

La siniestralidad es un tema que nos preocupa y que requiere el esfuerzo de todas las empresas y las ayudas oficiales pertinentes. En este terreno tenemos que mencionar el gran interés demostrado por el Ministerio de Fomento con el control de la seguridad en sus obras, a través de la Comisión de Seguridad de Infraestructuras, y la firma el 26 de diciembre pasado del Convenio de Colaboración para la mejora de las condiciones de seguridad y salud en las obras promovidas por la Direcciones Generales de Carreteras y de Ferrocarriles entre MCA-UGT, FECOMA-CCOO y la CNC y el Ministerio, de acuerdo con el cual comisiones tripartitas visitarán las obras.

Es necesario tener en cuenta al tratar este tema la complejidad de este sector con más de 250.000 empresas, de las que no más de 700 tienen más de 100 empleados y sólo 55 más de 500. Con esta perspectiva, el conseguir el cumplimiento de las normas de prevención y seguridad es una labor compleja, más aún cuando en su mayoría estas empresas se dedican a la construcción de edificios en donde por su singularidad el índice de accidentes es aún mayor.

Las empresas de ANCI hemos tomado un gran protagonismo en la aplicación y desarrollo de la prevención, dando y obteniendo premios, con una gran responsabilidad en su aplicación en las obras. Así en la Estadística de siniestralidad del Ministerio de Fomento los índices de incidencia y frecuencia del año 2002 de ANCI han disminuido respecto al precedente en 13,3% y 9,3%. Aunque no me gusta presumir de estar en mejor posición en esa estadística, pues sólo cabe la presunción si tuviéramos cero incidencias, esa es afortunadamente nuestra realidad hoy.

NUESTRA SOLIDARIDAD CON GALICIA

No puedo finalizar estas palabras sin destacar nuestra colaboración desinteresada, la de todas las empresas de ANCI, en su contribución generosa, sin contrapartidas, en las tareas restauración de las playas gallegas, concretamente las de Pontevedra, afectadas por la marea negra procedente del Prestige. Debemos felicitarnos todos porque la desdichada carga fuera alejada de cualquier puerto –pues ninguno la hubiera aceptado– y no haya aflorado en la misma costa, dañando con seguridad puertos, personas y caladeros. Toda la sociedad española ha sido solidaria con Galicia. Pues bien, en esa tarea de limpieza de las playas gallegas nuestras empresas han aportado equipos técnicos, profesionales, maquinaria, etc. desde hace tres meses, con una contribución gratuita en favor de Galicia que hoy totaliza ya una cifra superior a los 3 millones de euros.

Se ha terminado así esta primera fase de restauración de las playas de Pontevedra y estamos en condiciones de afirmar que prácticamente la totalidad de las playas de esa provincia están plenamente restauradas. Entramos a partir de ahora en una segunda

fase a las órdenes directas del Ministerio de Medio Ambiente, para garantizar que las playas de Pontevedra estén a primeros de junio en condiciones iguales a las que hubiera tenido de no producirse el accidente del Prestige.

En este punto debo agradecer en nombre de todos el trabajo realizado por nuestro director gerente, D. Santiago Eguiagaray y por nuestro compañero, D. José Luis López Regueiro, por haber tomado la antorcha de representarnos ante las autoridades gallegas y de la D. G. de Costas, en todas las actuaciones derivadas de este problema.

PROYECTOS DE FUTURO

Por último recordaré que hay una serie de leyes que van a ser muy importantes para el sector, como son las relativas a liberalización de Ferrocarriles –cuyo proyecto de ley ya ha pasado el Consejo de Ministros–, de Puertos, la nueva Ley General Tributaria que extiende las responsabilidades fiscales a los contratistas aunque correspondan a los subcontratistas y, sobre todo, la Ley Reguladora de la Concesión de Obras Públicas, que debe servir muy positivamente para la facilitar la participación del capital privado en la financiación de la obra pública.

Esta ley, que se basa en cuatro notas fundamentales (definición del contrato de concesión de obra pública; implicación de la actividad privada en la construcción, conservación y explotación; financiación privada con diversificación de fuentes y garantizar la retribución y el equilibrio económico de la concesión) será muy importante, máxime cuando a partir del año 2006, por la ampliación hacia el Este, van a declinar indefectiblemente los fondos estruc-

turales de la Unión Europea que tanto nos han servido para transformar y modernizar las infraestructuras de España en este inicio del siglo XXI.

AGRADECIMIENTOS

No quiero finalizar sin agradecer a todos la colaboración y el apoyo recibido, como Asociación, de todos aquellos que desde las diferentes Administraciones nos soportan, a los que unas veces agradecemos sus resoluciones y otras, por el contrario, no comprendemos, pero razonamos nuestras diferencias. A las sociedades que integran ANCI por seguir confiando en esta institución que ha sabido abrirse un sitio entre las patronales del sector, como lo demuestra que nuestra participación en CNC ha pasado en el último año de 1 a 3 vocales. A nuestros Vicepresidentes y Secretario por su apoyo constante. Y a nuestro Director Gerente, Santiago Eguiagaray, por el buen y eficazísimo trabajo, lleno de aciertos y esfuerzo, que desarrolla día a día, así como al resto del personal por su buena labor.

Edita: **Servicios Técnicos de ANCI**

Fotomecánica: **Printing Digital Forma S.L.**

Impresión: **Técnicas Gráficas Forma S.A.**

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.

FERNÁNDEZ CONSTRUCTOR, S.A.

JOCA, S.A.

MARCOR EBRO, S.A.

PENINSULAR DE CONTRATAS, S.A.

PLODER, S.A.

PROBISA, S.A.

PUNTES, S.A.

CONSTRUCCIONS RUBAU, S.A.

CONSTRUCCIONES SANDO, S.A.

CONSTRUCCIONES SARRIÓN, S.A.

SOSEOSA, S.A.

ANCI, Asociación Nacional de
Constructores Independientes
Paseo de la Castellana, 119, 2º dcha.
28046 Madrid.

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

E-mail: anci@ancisa.com