1/2011 ■ Nº13

Temas Actuales

Crisis económica y planes de infraestructuras

Asociación Nacional de Constructores Independientes

Temas actuales

1/2011 ■ Nº13

Crisis económica y planes de infraestructuras

Sumario

Introducción 7

ASAMBLEA GENERAL DE ANCI (7 de junio de 2011)

CONFERENCIA SOBRE "CRISIS ECONÓMICA Y PLANES DE INFRAESTRUCTURAS"

Conferencia de Inmaculada Rodríguez-Piñero 11

MESA REDONDA SOBRE "CRISIS ECONÓMICA Y PLANES DE INFRAESTRUCTURAS"

Intervención de José Ramón Beloki 39

Intervención de Pere Macías 51

Intervención de Andrés Ayala 61

Intervención de Rafael Simancas 71

CLAUSURA DE LA ASAMBLEA

Discurso del Presidente de ANCI Jaime Lamo de Espinosa 87

Intervención de clausura del Presidente del Congreso de los Diputados José Bono 105

INTRODUCCIÓN

Este número 13 de nuestra colección "TEMAS ACTUALES", tiene tres partes, ya que así se articuló la Asamblea General de ANCI celebrada el pasado 7 de junio, bajo el leitmotiv de la "Crisis económica y planes de infraestructuras", y que clausuró el Presidente del Congreso de los Diputados.

En la primera, la conferencia de la Secretaria General de infraestructuras del Ministerio de Fomento, Inmaculada Rodríguez-Piñero, expuso la política actual del Gobierno basada en dos premisas fundamentales: conseguir la máxima eficiencia por cada euro invertido y hacer una adecuada priorización de las inversiones.

A continuación, tuvo lugar una mesa redonda con los portavoces en la Comisión de Fomento del Congreso de los principales grupos parlamentarios (Rafael Simancas –PSOE–, Andrés Ayala –PP–, Pere Macías –CiU– y José Ramón Beloki –PNV–), quienes discreparon entre sí y con la representante del Ejecutivo. Fue un debate interesante.

Y como el debate fue entre portavoces, la clausura corrió a cargo del Presidente del Congreso, José Bono, que elevó la discusión con una conclusión explícita: que los gobiernos están para ser eficaces y cuadrar las cuentas. Antes, el presidente de ANCI, Jaime Lamo de Espinosa, expuso su visión del preocupante momento por el que atraviesan las infraestructuras de transporte y la necesidad de aumentar el gasto productivo para estas infraestructuras, reduciendo gasto no productivo en el Presupuesto 2012.

La Dirección

Inmaculada Rodríguez-Piñero expuso la posición del Ministerio delante del Presidente de ANCI, Jaime Lamo de Espinosa.

CONFERENCIA SOBRE "CRISIS ECONÓMICA Y PLANES DE INFRAESTRUCTURAS"

INMACULADA RODRÍGUEZ-PIÑERO FERNÁNDEZ, Secretaria General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, aunque nacida en Madrid ha vivido y desarrollado toda su actividad profesional en Valencia, provincia de la que ha sido diputada hasta su nombramiento en el Ministerio de Fomento, cuando se incorporó como titular José Blanco.

Es licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Complutense de Madrid y Máster en Teoría Económica por la Universidad de Minnesota (EE.UU). Funcionaria del Cuerpo Superior de la Administración de la Generalitat Valenciana, ha sido Jefa del Área de Programación Económica e Inversiones Públicas de la Consellería de Economía y Hacienda valenciana y Directora General de Régimen Económico de la Consellería de Cultura, Educación y Ciencia.

Desde 1996 ha prestado servicio en la Dirección General del Catastro del Ministerio de Hacienda. Es, además, Secretaria de Vivienda, Infraestructuras y Ordenación del Territorio del PSOE.

CONFERENCIA

Inmaculada Rodríguez-Piñero

Secretaria General de Infraestructuras

del Ministerio de Fomento

Pues muchísimas gracias, Jaime. Es verdad que cuando me planteó la oportunidad de volver a estar hoy con todos vosotros con motivo de la celebración de la Asamblea, no lo dudé, y no lo dudé porque realmente creo que hay que poner en valor la importancia que tiene el movimiento asociativo; creo que la situación por la que todos estamos pasando sería mucho más difícil si no hubiera asociaciones empresariales que se preocupen por los problemas que tiene el sector, por participar en la búsqueda de soluciones y de nuevas iniciativas. Yo desde esa perspectiva quiero felicitar a ANCI, quiero felicitar a su Presidente y agradecer a todos los empresarios (los que estáis aquí y a los que no están también) por la capacidad de adaptación y de comprensión ante unas circunstancias que todos sabemos lo complejas que son.

Quiero recordar que cuando estuve aquí el año pasado fue a principios del mes de junio también, y acabábamos de vivir y de conocer la crisis de la deuda que se desató como consecuencia de la problemática de Grecia y todo lo que ha desencadenado después, en un contexto donde lo primero era adaptarse a las nuevas circunstancias. Ya entonces resalté que solamente aquellas sociedades que son capaces de adaptarse a las circunstancias cambiantes, desde la eficiencia y desde la racionalidad, son las únicas capaces de sortear los problemas y de conquistar el futuro.

Y yo creo que la experiencia de este año demuestra la capacidad que tenemos como país, por las instituciones que tenemos, por las

empresas que tenemos y, desde luego, algo que muchas veces no se pone en valor: algunas personas que aquí me acompañan, los funcionarios que tenemos. La verdad es que hemos tenido que abordar una situación absolutamente nueva. Tener que responder a retos muy complejos hubiera sido imposible sin contar con su dedicación, con su trabajo y con su profesionalidad.

Como expuse en mi intervención del año pasado, lo más importante que tiene que encarar el Gobierno de España es, sin duda alguna, hacer frente al Plan de Estabilidad y de Crecimiento. A ese necesario ajuste fiscal que, junto a las reformas económicas que estamos llevando a cabo para hacer nuestra economía más flexible y más competitiva, nos permita iniciar una senda de crecimiento sólida y sostenida en el tiempo y, sobre todo, no volver a lo que se hizo mal en el pasado para no volver a encontrarnos en las circunstancias que hemos tenido que vivir.

Por tanto, la reducción del déficit público con el horizonte del 3% en el 2013 y el cierre del presente ejercicio con un déficit del 6% en el 2011 es una prioridad irrenunciable porque es necesario para reforzar la confianza de los mercados en la capacidad de devolución de la deuda y eso es fundamental para reducir el coste de la deuda. Eso es fundamental también para facilitar el acceso al crédito por parte del sector privado.

Y en este nuevo contexto hemos de hacer frente a un ajuste en la política de infraestructuras. Y lo hemos hecho partiendo de dos premisas fundamentales: primero, conseguir la máxima eficiencia por cada euro invertido y, segundo, hacer una adecuada priorización de las inversiones que necesita seguir acometiendo nuestro país. Y en este sentido quiero establecer un contexto de donde estamos, donde, como muy bien ha señalado Jaime, la licitación ha tenido una caída. Nosotros, evidentemente, conocemos todos los datos y los analizamos, por supuesto, pero yo creo que es impor-

tante entender las razones de por qué hacemos las cosas y cómo hacemos las cosas.

Lo primero es ¿cuál es el punto de partida en el que se encuentra la situación de las infraestructuras del transporte en nuestro país? Pues bien, quiero recordar que en los últimos siete años hemos invertido, ejecutado y pagado 100.000 millones de euros en infraestructuras del transporte. Todos los informes internacionales que analizan las posiciones de competitividad de los diferentes países de la OCDE y que miden cuáles son los elementos de competitividad que inciden en esa posición señalan a nuestro país en las primeras posiciones en el ranking en materia de competitividad por la dotación de infraestructuras del transporte.

Eso ha sido posible porque, cuando llegamos al Gobierno en el año 2004, ya pusimos de manifiesto que era necesario una reorientación de la política económica para modificar el modelo de crecimiento de la economía. No podíamos seguir creciendo en base a un sector muy intensivo en mano de obra, como es la construcción residencial, porque, como saben, el Producto Interior Bruto de una economía crece porque crece el empleo y por la productividad y nuestro modelo de crecimiento estaba basado en el empleo y no en la productividad, por tanto, la política económica del Gobierno que venimos haciendo desde el año 2004 tenía como énfasis incidir en aquellos factores que contribuyan a mejorar la competitividad de la economía a través de la productividad total de los factores.

¿Cuáles son los elementos que inciden en eso? Pues son tres: capital físico, que son las infraestructuras, tanto de transportes como de telecomunicaciones y energéticas; el capital tecnológico, a través de la investigación, el desarrollo y la innovación; y el capital humano, a través de la educación y de la formación. Y eso ha sido lo que ha marcado las prioridades de la política económica, por eso hemos invertido tanto en infraestructuras, porque

España partía de un déficit en su nivel de infraestructuras que, afortunadamente, hemos superado aunque aún quedan cosas sin hacer, sin duda alguna.

Y eso, para que tengan algún elemento de referencia, decir que, por ejemplo, en el año 2009 después de cinco años de una inversión intensa, invertíamos en nuestro país el 1,7% del Producto Interior Bruto y, en el año 2010 y en 2011, después del ajuste, invertimos el 1,3% del Producto Interior Bruto. ¿Y esto es mucho o poco? Pues como todo, hay que ponerlo en relación con otros países. Bien, vamos a compararnos con países más desarrollados que el nuestro y que, incluso, tienen una peor dotación de infraestructuras: Alemania invierte el 0,7% del PIB; Francia invierte el 0,50% del PIB; Estados Unidos el 0,49% del PIB.

Por tanto, éste es un elemento objetivo, es incontestable y, a pesar del ajuste y a pesar de la caída en la licitación, hay que tener en cuenta cuál es el nivel de inversión en infraestructuras que seguimos haciendo. Pues bien, quiero decir que en el año 2010 las inversiones ejecutadas por el Ministerio de Fomento y pagadas superaron los 14.000 millones de euros, 1,4% del PIB, y en el 2011, en los Prepuestos Generales del Estado, hay consignada una cifra similar, que es de 13.600 millones de euros.

Esto ha permitido que, antes lo decía, ocupemos los primeros puestos en el ranking internacional de competitividad en materia de infraestructuras. Lo digo muchas veces y no me canso de repetirlo: seguimos siendo el primer país de la Unión Europea en kilómetros de autovías y autopistas de gran capacidad, el primer país en líneas de alta velocidad en servicio y entre los diez primeros puertos y aeropuertos de la Unión Europea, dos son españoles en cada caso. Por tanto, a la hora de tener que hacer un ajuste presupuestario, la clave está en cómo priorizas el ajuste, a qué vas a destinar las principales partidas del ajuste.

Y en este sentido, igual que en las empresas, igual que en las familias, el Estado tiene que hacer una priorización del gasto, porque es lógico que no puedas mantener el mismo nivel de gastos si el nivel de ingresos ha caído como ha caído.

Bien, pues la cuestión que se planteaba entonces, y que es la que hemos realizado, fue que había que reasignar las prioridades del gasto público productivo. Los tres factores siguen siendo los mismos que os decía antes: investigación, desarrollo e innovación; infraestructuras y capital humano. Si España tiene una posición privilegiada respecto a nuestros competidores en materia de infraestructuras del transporte y España tiene una situación de debilidad comparativa, de desventaja comparativa frente a otros países en materia de investigación, desarrollo e innovación y en materia de rendimiento de formación de su capital humano, es evidente que a la hora de priorizar íbamos a priorizar lo que hemos tenido que priorizar.

Lo ideal es que este ajuste, que era necesario porque no podíamos seguir manteniendo ese ritmo, hubiera sido un ajuste gradual y suave, como era previsible, pero la crisis nos ha obligado a hacerlo de una manera inmediata en el tiempo y eso, evidentemente, tiene unos costes enormes en el sector y quiero decir también que en el propio Ministerio. Ha sido muy duro y muy complicado y muy doloroso tener que pasar por este proceso, pero la fuerza nos la da el saber que era lo que en ese momento necesitaba nuestro país y que era la mejor opción para ayudar a salir a nuestro país de la crisis y, por tanto, hemos aceptado y estamos convencidos de que era el ajuste necesario, lo que teníamos era que establecer los criterios más adecuados para que ese ajuste se hiciera de la manera más racional, más objetiva y más sensata posible.

Pero, además, hay otra razón importante por la cual también las infraestructuras del transporte eran un elemento importante para

centrar el peso del ajuste. Me refiero al hecho de que los sistemas de colaboración público-privada nos permiten establecer mecanismos de financiación que, sin comprometer la estabilidad presupuestaria, nos permiten seguir desarrollando algunas de las infraestructuras que son absolutamente prioritarias que para mejorar la competitividad de nuestro país.

El ajuste que hemos tenido que hacer nos ha obligado a reprogramar todas las inversiones, a priorizar las más avanzadas, porque el objetivo es hacer el ajuste y el mantener la ejecución de las obras que tenían un nivel más avanzado, porque el objetivo es finalizar infraestructuras para ponerlas en servicio. Yo siempre digo que las infraestructuras nunca son un fin en sí mismo, las infraestructuras son un medio para proporcionar los servicios de transporte más eficientes y más competitivos.

En un reciente estudio que se ha encargado por parte del Ministerio de Industria en colaboración con el Consejo Superior de Cámaras de Comercio, se ponía de manifiesto que en la estructura de costes de las empresas tienen ya más peso los costes de transporte que los costes de personal. Por tanto, si queremos que nuestro país sea más competitivo, donde tenemos que incidir es en reducir el coste del transporte. Eso implica que la priorización se realice en las infraestructuras, en este contexto, y una vez que hemos alcanzado cotas de cohesión territorial muy avanzadas y que aún también nos quedan algunas cosas por hacer. Tenemos que priorizar ese elemento de eficiencia. Pues bien, en este contexto, ¿qué es lo que vamos a hacer en el futuro y qué estamos haciendo ahora?

Lo primero que quiero hacer es la siguiente reflexión: ¿A qué tiene que responder una política de infraestructuras del transporte? Pues tiene que responder a cuatro preguntas claves: ¿Qué hacemos?, ¿dónde lo hacemos?, ¿cómo lo hacemos? y ¿cómo lo paga-

mos? Estas son las cuestiones clave que tiene que definir cualquier política sectorial de un Gobierno. Bien, a las dos primeras preguntas (¿qué hacemos? y ¿dónde lo hacemos?) responde la planificación, la política de planificación de las infraestructuras del transporte. Al cómo lo hacemos responden las soluciones técnicas; y al cómo lo financiamos, a las diferentes vías de financiación, presupuestaria o extrapresupuestaria.

Bien, voy a explicar un poquito dónde estamos en cada uno de estos aspectos. En materia de planificación quiero poner en valor el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), que como saben contempla el periodo 2005-2020, que se planteó hacer un ejercicio de planificación primero en un horizonte temporal más dilatado (15 años). ¿Por qué 15 años? Bueno, ustedes lo saben, pero no es tan conocido fuera del sector. El periodo de tiempo que transcurre desde que se toma la decisión de hacer una infraestructura hasta que ésta se pone en servicio es de 13,5 años. Cuando yo pedí esta información a mí me parecía que eran periodos muy dilatados, me siguen pareciendo periodos muy dilatados, pero ahora entiendo por qué, cómo concurren cada una de las fases. Pero también quería saber, respecto a otros países, cómo estamos, ¿somos más lentos?, ¿somos más rápidos? Pues en realidad somos más rápidos, por ejemplo, Francia tiene un periodo medio de 14 años y Alemania está en torno a 15, con lo cual, manteniendo la calidad que tenemos, donde somos también absolutamente referentes internacionales, somos capaces de hacerlo a un ritmo algo menor que otros países, pero es el periodo de tiempo que transcurre. Por lo tanto, la planificación no se podía hacer como se venía haciendo antes en periodos de siete años, tienes que contemplar un horizonte mucho más amplio.

En segundo lugar, hay que plantear un análisis del beneficio social de las infraestructuras, de la repercusión que tienen las mismas en la competitividad de la economía, del coste de oportunidad, que yo

creo que este es un elemento que cada vez tenemos que incorporarlo más en todos nuestros análisis y reflexiones, a ver qué renuncias a hacer si dedicas un presupuesto a hacer una inversión y no otra. Es un elemento que me parece absolutamente fundamental, así como el elemento de la financiación.

Pues bien, el PEIT sigue vigente. Yo destacaría dos elementos clave del mismo: primero, pasar de una concepción radial de las infraestructuras a una concepción mallada, eso es lo que da la cohesión territorial al país y lo que, además, permite aprovechar las posibilidades de crecimiento de otros territorios; y segundo, la apuesta indiscutible que se hace por el ferrocarril, tanto para pasajeros como para mercancías, por ser el modo de transporte más eficiente, más sostenible y más seguro.

Bien, el PEIT, como saben, se elaboró en el año 2004, se aprobó en 2005; cada cinco años prevé su revisión y su actualización y en el momento en que se tuvo que hacer, que fue en 2010, estábamos en un contexto completamente diferente. Por tanto, había que adaptar los criterios de actualización del PEIT al nuevo contexto que tenemos y que durante un futuro va a ser diferente: la situación de los mercados es distinta y la crisis yo creo que nos ha enseñado a todos lo que decía antes, los errores que no se deben volver a cometer.

Por tanto, se convocó una conferencia sectorial en el mes de septiembre con la participación de todas las Comunidades Autónomas, donde se les planteó cuáles eran los criterios que estimábamos deben ser considerados a la hora de la actualización del PEIT. Ahí el objetivo que hemos marcado, los criterios que hemos establecido, que vienen marcados por una finalidad básica, que es conseguir un sistema de transportes más eficiente, más sostenible y que contribuya a mejorar más la competitividad de todo el conjunto de la economía del país.

Hay que seguir construyendo infraestructuras, no está todo hecho ni mucho menos; hay que finalizar corredores, que son fundamentales; hay que impulsar el gran reto que tenemos del transporte de mercancías por ferrocarril, donde ahí sí que tenemos una posición de inferioridad claramente respecto a otros países, y eso influye también en el coste del transporte; pero lo básico está hecho y lo importante es cómo priorizamos, como decía antes. Bueno, ahí una de las cuestiones, también fundamental para la reflexión, es: aprovechemos al máximo las infraestructuras de las que ya disponemos y busquemos también las mejores fórmulas de financiación de las infraestructuras para aprovechar las capacidades de los distintos agentes públicos y privados que intervienen en las mismas y también la coordinación y la cooperación con las diferentes administraciones.

Pues bien, las directrices son muchas, pero voy a detallar las más importantes de las nuevas directrices para la actualización del PEIT: un sistema de transportes más eficiente al servicio de la competitividad; establecer criterios de eficiencia en la selección y ejecución de las inversiones; dar prioridad al aprovechamiento de las infraestructuras; un tema en el que también tenemos un déficit y que es donde debemos priorizar es el desarrollo de los nodos logísticos y el desarrollo de la intermodalidad de los diferentes modos de transporte e impulsar las redes transeuropeas de transporte, y ahí, sin lugar a dudas, uno de los elementos más importantes y en el que estamos trabajando intensamente es conseguir que el corredor ferroviario del Mediterráneo sea incluido como una red de transporte europeo.

Decía antes que uno de los retos que nos queda –y esto va a marcar la priorización en el futuro de los proyectos de inversión– es el transporte de mercancías por ferrocarril. Ahí también hemos partido de lo que es un ejercicio riguroso, serio y consensuado con todas las Comunidades Autónomas en lo que se presentó también

en aquella conferencia sectorial de septiembre de 2010, que es el Plan Estratégico para el Impulso del Transporte de Mercancías por Ferrocarril. Ahí les decía que tenemos una desventaja comparativa con los países socios de la Unión Europea. Nosotros tenemos ahora mismo una cuota de transporte por ferrocarril del 4,1%, mientras que países como Alemania, Francia o Italia tienen el 16% y el objetivo que persigue el plan es un plan hasta el año 2020 (a diez años) es llegar a alcanzar la cuota del 8%.

Hemos identificado todos los factores que hacen que sea tan baja esa cuota de ferrocarril, porque al final las empresas utilizan el modo de transporte que les resulte más eficiente y sea más competitivo en costes y si no se utiliza más el ferrocarril, cuando en principio es el transporte más idóneo para determinados tipos de productos, es porque los costes son elevados y mucho más caros de lo que resulta el transporte por camión.

Bueno, pues fruto del estudio que se ha hecho de por qué inciden como inciden los costes en el transporte por ferrocarril, hemos planteado toda una serie de actuaciones en materia de infraestructuras. Otras muchas son en materia de gestión y no voy a entrar ahora en ellas, pero en materia de infraestructuras, que es donde vamos a ir priorizando los proyectos en el futuro y en los que estamos ya trabajando, vienen determinados por las nuevas terminales logísticas que han sido, como decía antes, consensuadas con las Comunidades Autónomas.

Hacer una salvedad: cuando pedimos a todas Comunidades Autónomas su priorización de nodos logísticos y recibimos, de cada Comunidad Autónoma, independientemente, lo que priorizaban, les puedo asegurar que no había mercancías en el mundo capaces de llenar tantos nodos logísticos, era absolutamente mayor la capacidad de los nodos que las mercancías que podemos producir y transportar en nuestro país. Eso obligó, lógicamente, a hacer un

ejercicio de priorización, marcar unos criterios de rentabilidad de los nodos, porque también queremos y estamos explorando vías de financiación público-privada y llegamos a un consenso con todas las Comunidades en el cual se estableció el mapa de nodos logísticos, de terminales de transporte.

Otro elemento fundamental es que nuestros trenes circulan con longitudes de 450 metros, y en los países más competitivos son de 750 metros. Ahí hemos hecho un estudio de qué tenemos que hacer para poder adaptar que circulen trenes de 750 metros, quiero decirles que ya hemos hecho una experiencia piloto en la línea de Madrid-Valencia, desde el puerto seco de Madrid hasta la terminal del Centro Fuente San Luis aprovechando que la nueva línea de alta velocidad dejaba mucha capacidad para la línea anterior y cuando me refiero a que hay que aprovechar las infraestructuras existentes me estoy refiriendo a eso. ¿Y qué hemos hecho? Priorizarla para el transporte por ferrocarril. Se tuvo una experiencia piloto durante dos meses circulando por la noche, para que no interfiriera en los servicios de cercanías y de media distancia. Después de los dos meses vimos una serie de cosas que teníamos que corregir para que el servicio fuera más eficiente. Ya está funcionando con normalidad, de momento hay cinco servicios diarios de lunes a viernes. Se ha conseguido un ratio de puntualidad que es altísimo en lo que es el transporte de mercancías, que es del 80% y esto es lo que tenemos que ir haciendo, aprovechemos todo lo que hay para que mejoremos la eficiencia de nuestro sistema.

También hemos priorizado, dentro de este plan, la eliminación de los cuellos de botella que tenemos en diferentes infraestructuras. Aprovecho que está aquí el portavoz de CiU para decirle que, efectivamente, uno de los cuellos de botella es el tramo entre Vandellós y Tarragona y es en el que estamos haciendo todos los esfuerzos para que, a pesar del ajuste, lo podamos concluir lo

antes posible y mejorar todos los accesos ferroviarios a los puertos y aeropuertos.

Bien, el plan de mercancías por ferrocarril tiene una dotación presupuestaria, para un escenario de de aquí a 2020, de 7.512 millones de euros; quiero decir que ya este año estamos planificando y presupuestando y ejecutando inversiones dentro de este plan: en accesos ferroviarios a puertos tenemos 104 millones; en líneas de alta velocidad para el tráfico mixto de mercancías y de pasajeros hay 3.200 millones y el resto de actuaciones hasta 60 millones. Bien, esto es lo básico a la primera pregunta, que es qué y dónde. La siguiente es cómo, cómo lo hacemos y cómo lo financiamos.

En el cómo lo hacemos intervienen dos elementos claves: la capacidad técnica, que se centra en el diseño de los proyectos constructivos y en la ejecución de las actuaciones. En este sentido yo quiero resaltar –y creo que en momentos de dificultades es bueno que no nos olvidemos– la excelente capacitación técnica del sector de la ingeniería de la obra civil de nuestro país, tanto a nivel de consultoría como a nivel de construcción. Y lo quiero decir porque todas las semanas estamos recibiendo en el Ministerio importantes delegaciones de países que están peor dotados que nosotros en infraestructuras que quieren conocer cómo lo hemos hecho aquí y en el periodo de tiempo en que lo hemos hecho y quieren que sean nuestras empresas las que puedan concursar y concurrir para hacer la infraestructuras.

Es verdad que hay un problema de tamaño, que tiene que tener una dimensión mínima, necesariamente, para poder ir fuera. Soy muy consciente que no es fácil, pero tampoco es fácil para nosotros y quiero resaltar que el Ministro tuvo muy claro desde el principio que ésta era una pata estratégica de la política de infraestructuras del Ministerio, porque era consciente de que no íbamos a poder mantener el ritmo que manteníamos, que hay una cartera empre-

sarial muy elevada en nuestro país y que había que facilitar abrir las puertas para esa internacionalización.

Yo creo que se está haciendo una política excepcional en ese sentido. Estamos ayudando a abrir las puertas a nuestras empresas. Quiero señalar que, como saben, en Estados Unidos se va a concurrir por las líneas de alta velocidad. Se ha firmado un convenio con la Administración Obama, con el homólogo de nuestro Ministro en Estados Unidos. Nosotros tenemos una persona allí del ministerio, que está ayudando a la Administración norteamericana en todo lo que es el proceso de pliegos y de todo lo que se requiere para instrumentalizar la alta velocidad y nosotros donde somos deficitarios –como decía antes– es en el transporte de mercancías por ferrocarril y es ahí donde la administración norteamericana nos está aportando su mejor *know how*.

Bien, la capacidad técnica la tenemos y de sobra. ¿Cuál era el reto, también, en estas circunstancias? Bueno, no basta con ser buenos, tenemos que, además, ser más eficientes. Y ser más eficientes quiere decir cómo podemos hacer las infraestructuras a un coste menor, por supuesto, sin renunciar ni un ápice ni a la funcionalidad ni a la seguridad de las infraestructuras. Pero el gran reto es: tenemos que ser capaces de hacerlo a un coste menor. En mi opinión hemos hecho unas infraestructuras excelentes, lo son, pero no son acordes a la capacidad económica, son muy superiores a lo que realmente es necesario y ahí entra el concepto que yo decía antes: el coste de oportunidad. Al hacer un exceso de coste en una inversión en infraestructura estamos renunciando a que ese dinero pueda ir o a otras infraestructuras que no se han podido iniciar, o a más política de formación, o a más política de investigación, desarrollo e innovación.

Y hay una cuestión que para mí es fundamental en el coste de oportunidad. Cuando una persona deja de tener una beca para

formarse, abandona los estudios y no vuelve. Es un coste perdido totalmente. O cuando un proyecto de investigación y desarrollo deja de tener financiación deja de realizarse. En materia de infraestructuras tenemos la capacidad y la flexibilidad de adaptarnos mejor, aunque sea doloroso, pero no tenemos ese coste de oportunidad. La clave, como decía, es: ahorremos en lo que hacemos para poder hacer más. Y eso lo hemos resuelto a través de la Orden de Eficiencia que se publicó en el Boletín Oficial del Estado en el mes de diciembre del año pasado, donde hemos parametrizado los costes de los proyectos de infraestructuras, tanto viarias como ferroviarias y también en materia aeroportuaria; hemos diferenciado según los tipos de suelo y las características orográficas. Lo que hemos hecho es un ejercicio de qué pasaría si estos criterios hubieran sido los que se hubieran fijado desde el principio cuando empezamos a desarrollar las infraestructuras.

Pues bien, aplicándolo a todos los proyectos que ya teníamos en marcha, nos llevaba a una reducción del coste de un 22%, lo cual es un porcentaje altísimo y quiero decir que ya en 2010, conforme íbamos trabajando en el resultado de la Orden de Eficiencia, aunque aún no se había publicado, empezamos a aplicar esos criterios de racionalidad y de eficiencia en los costes a los proyectos que teníamos en marcha y solamente con lo que hemos ahorrado ya en el año 2010, la reducción es de un 17%. Yo creo que esos son los ahorros significativos que se pueden y que debemos hacer.

El otro tema, como les decía, era el cómo lo hacemos y cómo lo financiamos. Bueno, en el cómo lo financiamos ya conocen las características del Plan Extraordinario de Infraestructuras, sólo quiero resaltar dos cosas: el Plan Extraordinario de Infraestructuras lo presentó el Presidente del Gobierno con el Ministro de Fomento en el mes de abril de 2010, antes de que se

hubiera producido la crisis del mes de mayo. Diseñamos todo el modelo adaptado a unas condiciones financieras determinadas y a lo largo de este año 2010 nos hemos tenido que adaptar a un nuevo escenario financiero, porque se ha endurecido, y a un nuevo escenario legislativo, que es la Ley de Economía Sostenible de 2011 que introduce modificaciones en la Ley de Contratos del Sector Público.

Quiero poner en valor que, precisamente como antes decía, solo las sociedades que se adaptan a los cambios son las que consiguen conquistar el futuro. Precisamente por esa capacidad de adaptación al cambio, recondujimos el planteamiento inicial del plan de colaboración público-privado de la Alta Velocidad a Galicia y planteamos construir, como saben, la plataforma a través de la financiación presupuestaria y las instalaciones a través de la colaboración público-privada. Eso lo hemos hecho porque, entre otras cosas, ha sido posible debido a que el plan de ajuste doloroso ha permitido reducir el coste de la deuda española y, por tanto, hemos podido utilizar ese ahorro en hacer una financiación diferente; y segundo, porque conscientes de la caída de la cartera de pedidos que tiene el sector hemos podido diseñar un plan para la construcción de los tramos de plataforma de esa línea de alta velocidad que van a permitir esponjar mucho más la capacidad de la cartera de pedidos para el conjunto del sector. Además, hemos tenido en cuenta las diferencias de tamaño que, como saben, los tramos en los que vamos a licitar ya este mes de junio, están, entre 80 y 120 millones de euros. Eso además de todas las licitaciones que llevamos en marcha en el Plan Extraordinario de Infraestructuras. Ya hemos licitado dentro de lo que es el plan de colaboración público-privado, o están a punto de licitarse, actuaciones por importe de 3.340 millones de euros, lo cual unido a lo que ahora se va a hacer vía presupuestaria para la plataforma que antes estaba contemplada en el Plan, nos permite decir que ya hemos hecho más de un 50% de este plan.

Por último, muchas de las empresas que estáis aquí formáis parte de lo que son los consorcios de las autovías de primera generación y sé la situación que hay, lo sé porque estamos trabajando con vosotros para la resolución de los problemas, trabajamos a lo largo de 2009 para encontrar una solución que nos pareció sensata y razonable que requirió un cambio normativo que aprobamos en la Ley de Presupuestos de 2010, que entró en vigor en enero de 2010; que fruto de la instrumentalización de esa ley formalizamos todos los expedientes; que después hubo problemas de carácter jurídico que hicieron de nuevo una modificación normativa que al final quedó aprobada en una Disposición Adicional de la Ley Postal y que entró en vigor en enero de 2011 y que ha obligado a tenernos que adaptar a los procesos de esta nueva normativa y a los requerimientos que nos exigen las leyes.

Quiero decir que ha sido un proceso complejísimo. Yo creo que esto da para escribir un libro, de verdad. Pensar que en un régimen concesional hacer modificaciones es tremendamente delicado por todas las cortapisas que hay tanto desde el marco de la regulación de la competencia como del marco del cómputo de déficit. Lo que quiero señalar es que hemos conseguido superar todos los obstáculos de legislación, de interpretación; estamos en la recta final de la resolución de los expedientes, que concluyen con los reequilibrios y con los préstamos participativos. Yo espero que a lo largo de este mes podamos tener concluidos todos los trámites. Estamos trabajando para que si puede ser antes sea antes, no les quepa ninguna duda que seguimos dejándonos la piel para que realmente puedan llegar las medidas donde tienen que ir, que es a las concesionarias.

Pero esto me hace hacer una reflexión final, que es: los problemas que ha habido con las autovías de primera generación nos han llevado también a adoptar las medidas necesarias para que en el Plan Extraordinario de Infraestructuras y en el régimen concesio-

nal no se produzcan, pero eso también va a depender mucho de la actitud y de la aptitud del sector. ¿A qué me refiero? No se puede concebir una sociedad concesional como un elemento de la búsqueda del reequilibrio a través de la modificación de las obras. Hay que ser absolutamente rigurosos en el estudio de los proyectos, porque el riesgo de construcción ha de transferirse íntegramente, en el PEI también, y la mejor manera de que se minimice el riesgo de construcción es que se estudien profundamente los proyectos.

Es fundamental el cumplimiento de los plazos, porque todo el equilibrio económico-financiero y la base de la financiación ajena que necesitan las sociedades que se conformen se basa en el inicio del cobro de un canon; si hay retrasos en la ejecución de una obra, los costes de financiación se tienen que seguir asumiendo, pero no se recibirán los ingresos, habrá un desequilibrio. Por tanto, nosotros vamos a ser absolutamente estrictos y rigurosos en no aceptar ninguna modificación, los riesgos están perfectamente definidos, perfectamente diseñados, están asumidos por las entidades financieras porque son claros y están acotados y el sector lo que tiene que hacer es adaptarse a lo que es el modelo concesional, que no es un modelo de buscar elementos complementarios para mejorar la cuenta de resultados.

El diseño que hemos hecho del modelo de colaboración público-privado está definido financieramente para que el capital esté adecuadamente retribuido. Nosotros queremos que haya una estabilidad en la sociedad y para eso tiene que estar adecuadamente retribuido el capital, la TIR del proyecto y la capacidad de financiación. Ahora es el momento de que se centre la sociedad concesionaria en el objetivo, que es la mejor conservación y explotación de la infraestructura a lo largo del periodo de vida útil concesional. Esto es un elemento que quiero reiterar, porque vamos a empezar a licitar, el Benavente-Zamora lo tenemos ya muy avanzado y vamos a

ir adelante con el plan y el modelo de CPP que es algo diferente respecto del modelo de Adif.

Y para concluir, decir que esta mentalidad es la que rige también las modificaciones que se han producido en la Ley de Contratos del Estado a través de la Ley de Economía Sostenible. Ahí hemos adaptado y estamos adaptando aún los pliegos de licitación para que se adapten a la nueva ley. Y quiero señalar una cosa: hay un objetivo prioritario que persigue las modificaciones normativas introducidas, que es poner coto a los modificados. Es algo que no es la primera vez que lo decimos, pero ya hay una ley que fija ese tema; además, es algo que viene impuesto, por la trasposición de la Directiva Comunitaria y por las advertencias que desde la Comisión Nacional Competencia nos han venido haciendo.

En el tema de los modificados, los modificados sobrevenidos van a tener un límite, el 10%, y si se supera hay una rescisión del contrato, y así está recogido en la ley y así está recogido en los pliegos. Además, hemos tenido que modificar también los criterios de baremación entre la oferta económica y la oferta técnica. Les puedo decir que la oferta económica va a tener un 15% más de peso de lo que tenía ahora, esto es también adaptarnos a los criterios que rigen por parte de la Comisión Nacional de la Competencia y, por tanto, el peso de la oferta técnica va a quedar reducido en ese sentido. Antes estábamos en un 50-50% y ahora estaremos en un 47-53% o 46-54%. Aún no hemos modificado los criterios de baremación de las ofertas técnicas, que será objeto de un estudio posterior, porque no queríamos tampoco alargar más el plazo de las licitaciones que tenemos en marcha, pero la oferta económica sí la hemos corregido ya y quiero dar un aviso al sector y una advertencia.

Yo soy consciente que la legislación no es suficiente para regular el sector, pero es necesaria. Si el sector no es capaz de regular-

se y de hacer las ofertas económicas adaptadas a lo que de verdad cuestan las cosas y no al objeto de llevarse la obra como sea, vamos a ir a un proceso de resolución que va a ser mucho más dañino para el que se haya llevado la obra. Nosotros queremos hacerlo todo con la máxima racionalidad como siempre, pero pido al sector que aplique esa racionalidad a la hora de hacer sus ofertas, porque el marco legislativo va a primar más ese aspecto y no vale como se hacía antes. Ya veníamos diciendo que no podía ser ese sistema. Las autovías de primera generación las bajas con las que se adjudicaron fueron un buen ejemplo de cómo no se debe de actuar; yo les digo que nosotros desde el Ministerio hemos aplicado la máxima racionalidad en los nuevos criterios, pero si el sector no la aplica, los concesionarios, los adjudicatarios lo van a pasar mal, porque nosotros vamos a cumplir la ley.

Por tanto, pido esa racionalidad al sector. Sé que en los momentos de competencia por una cartera más reducida puede tender a impulsar prácticas que luego se vuelvan en contra y yo creo que la capacidad de este sector a la que antes hacía referencia, su capacidad técnica, permite hacer las obras a los precios razonables con los costes que realmente salen. En eso es en lo que confío, ese va a ser uno de los retos inmediatos, porque las nuevas licitaciones van a salir ya con los pliegos modificados y, por tanto, a lo que animo es que aprovechemos bien las nuevas licitaciones para hacer las obras más eficientes, más económicas y con las adjudicaciones más sensatas.

Cuento con –espero y deseo– la colaboración y la implicación del sector y, desde luego, el sector va a seguir contando con la ayuda, comprensión y estímulo inestimable que hacemos siempre todos los que formamos el Ministerio de Fomento.

Muchas gracias.

COLOQUIO

Jaime Lamo de Espinosa
Presidente de ANCI

Muchas gracias, Inmaculada. Como estamos en la hora en que estamos no voy a abrir un turno de preguntas, pero me vais a permitir que sí le haga yo, quizá en nombre de todos, algún comentario.

Uno, agradecerte, porque todos los que estamos aquí sabemos bien el coste en términos de trabajo, sufrimiento personal y dureza en la resolución del tema de las autovías de primera generación, el que nos hayas dicho que estamos en la recta final, en eso confiamos todos y ojala sea así y veamos pronto el final de esa situación.

En segundo lugar, en el tema de los Presupuestos hay una preocupación siempre entre nosotros que es: uno, ese rumor insistente de que, después de las municipales y autonómicas, podría haber otro recorte adicional en los presupuestos 2011 y, dos, puesto que el Presidente del Gobierno ha anunciado reiteradamente que llegará hasta marzo, y si las elecciones son en marzo, ¿podemos imaginar unos presupuestos de 2012 en que, con la colaboración de los grupos parlamentarios aquí presentes, los niveles de inversión puedan crecer algo en relación a los que están en el presupuesto de 2011?

Tercero, ha habido una directiva de la Unión Europea sobre el tema de morosidad, sobre el tema de pagos entre proveedores y clientes que ha establecido una redacción nueva que abre la negociación entre las partes que pueden acordar expresamente plazos de pago superiores a 60 días naturales siempre que no haya cláusulas manifiestamente abusivas para el acreedor. ¿Podemos esperar una trasposición rápida de esa directiva y, a su vez, una modificación de la

ley de Morosidad que vuelva a abrir esa posibilidad con esa restricción? Gracias, Inmaculada.

Inmaculada Rodríguez-Piñero
Secretaria General de Infraestructuras

Yo creo que has planteado dos cuestiones de muchísimo interés y calado. Respecto al escenario presupuestario, el Presidente del Gobierno ha dicho dos cosas: una, que va a agotar la legislatura y, dos, que no prevé más ajustes. Yo creo que esos son dos mensajes claros, ¿no?

Nosotros todavía no hemos recibido... el escenario presupuestario; no está aprobado aún el techo de gasto, por tanto no tenemos la cifra del Ministerio de Fomento; pero yo no sé en base a qué surgió ese rumor de que íbamos a tener un recorte en el 2011, porque incluso se planteaba como que se iba a hacer de manera inmediata después de las elecciones, bueno, pues quiero decirles que, desde luego, el Ministerio de Fomento no estamos trabajando con ninguna indicación de ningún recorte y que aún no tenemos el techo de gasto aprobado y, por tanto, todavía no tenemos la cifra en la que vamos a estar en el presupuesto del año que viene.

Respecto a la segunda cuestión de la Ley de Morosidad. Esa es una ley que corresponde al ámbito del Ministerio de Economía y Hacienda, por tanto, yo no conozco los plazos en los que pueda estar trabajando el Ministerio en su trasposición, y no sé si los portavoces parlamentarios tienen alguna información mayor que yo al respecto.

Lo que yo sí quiero decir es que es fundamental que todas las Administraciones prioricemos pagar en plazo a nuestros proveedores, si no, es muy difícil que haya una cadena de cumplimientos de plazos. En ese sentido, nosotros desde el Ministerio de Fomento, a

la hora de hacer el ajuste hemos priorizado hacer el ajuste de verdad a las disponibilidades presupuestarias, para no retrasar los pagos, y de hecho seguimos pagando las certificaciones de obra en 37 días en lo que es el ámbito del Ministerio y en el ámbito de las empresas del Grupo Fomento en 60 días. Yo creo que ese es el ejercicio de responsabilidad que deben de hacer todas las Administraciones y todas las empresas con sus proveedores y bueno, si hay acuerdos entre partes que permitan flexibilizar algo en el contexto actual y que ayude a llevar mejor esta situación a mí me parece razonable.

De todas maneras, respecto al escenario presupuestario –una reflexión última– yo quiero decir que lo más duro, sin duda alguna, ha sido ajustar el 10% cuando iba todo absolutamente en marcha y ajustar una senda presupuestaria en los años siguientes. El trabajo más duro, más difícil, más complicado, está hecho y fruto de la política que estamos llevando en cuanto a ahorro de costes, en cuanto a priorización y en cuanto a la orden de eficiencia, bueno, pues nos ha permitido... saben que un Consejo de Ministros nos autorizó poder licitar tres obras, que estamos ya en la adaptación esta de los pliegos que les había dicho, pero ya tenemos la autorización para poderlo hacer. Lo mismo con el escenario que antes describía de la CTP y de la licitación que va a hacer el Adif a través de la financiación presupuestaria.

Esto es un horizonte muy diferente al que teníamos hace un año y al que teníamos hace seis meses, con lo cual yo creo que estamos en una situación dura, difícil, pero mejor, sin duda alguna, que la de hace un año. Yo creo que el sector ya se está redimensionando al nuevo escenario y es muy importante que las empresas tomen sus decisiones también en clave de la internacionalización; es algo en lo que insisto, porque estamos trabajando para facilitar esa posibilidad y porque es lo que creo, es que teniendo un sector de referencia como lo somos, y tenemos un mundo donde están mucho peor

que nosotros en infraestructuras y lleno de países que necesitan desarrollarlas, centrémonos en conquistar los mercados en donde estamos mejor posicionados.

Jaime Lamo de Espinosa. Presidente de ANCI

Muchas gracias, Inmaculada. Sólo para terminar esta parte, decirte que nos has invitado a la colaboración activa con el Ministerio y sabes que cuentas con ella, que has contado siempre; tanto desde ANCI como desde nuestras empresas ha habido una leal y absoluta colaboración con el Ministerio, que se va a seguir manteniendo en los meses y años próximos, como no puede ser de otra manera. Muchas gracias por estar con nosotros y muchas gracias por tu ponencia.

De izda. a dcha. Jose Ramón Beloki, Rafael Simancas, Jaime Lamo de Espinosa (moderador), Andrés Ayala y Pere Macías.

MESA REDONDA SOBRE "CRISIS ECONÓMICA Y PLANES DE INFRAESTRUCTURAS"

JOSÉ RAMÓN BELOKI GUERRA nació en enero de 1947 en Legazpia. Casado y con dos hijas, es diputado por Guipúzcoa en las legislaturas VIII y IX (actual) y portavoz de la Comisión de Fomento del Congreso.

INTERVENCIÓN

José Ramón Beloki

Portavoz del G. P. Vasco (EAJ-PNV)

en la Comisión de Fomento

Antes que nada, deseo agradecer la invitación de ANCI, que constituye, además, un honor. No sé si tendrá interés para ustedes lo que voy a decir, pero en cualquier caso les aseguro que lo que voy a decir es lo que, de verdad, pensamos.

Quisiera empezar por la primera parte del enunciado de esta Mesa Redonda, que es "crisis económica", aunque lo haré sin olvidar la segunda que es "y planes de infraestructuras". Sobre la crisis económica no me voy a extender mucho, pero sí deseo afirmar unas cuantas cosas, que serán útiles –entiendo yo– para cuando exponga mi posicionamiento sobre la segunda parte. Y es que la crisis económica nos ha pillado, por decirlo en términos genéricos más bien amables, "mirando para otro lado", en todos lo órdenes. Nos ha pillado, incluso, aquejados de tortícolis, con dificultad para girar la cabeza en la dirección en la que había que haber estado mirando y para, de una vez, mirar a la crisis de frente. Nos ha pillado, además, de esas maneras, o como se suele decir, "con esos pelos", un tanto desaliñados: desaliñados en el plano económico-industrial, metidos y hasta divertidos en medio de una burbuja inmobiliaria, con escasa preocupación industrial y ocupados, mayoritariamente, en el campo de las industrias de productos de valor tecnológico medio-bajo. Nos ha pillado con un sistema de ciencia, tecnología e innovación no sé qué decir, si mirando hacia algún lado o mirándose a sí mismo, hacia dentro sobre todo, por decirlo resumidamente. Eso en el plano económico-industrial-científico.

En el plano administrativo nos ha pillado alegres, auto complacientes y desordenadamente combativos. El diferencial negativo de producti-

vidad entre el sector público español y los de la UE de 15 miembros en el año 2007 era de 5,7% del PIB, en sí mismo una cifra altamente significativa. Dejo para más tarde cómo nos ha pillado en el plano propiamente de las infraestructuras. En el plano propiamente político les dejo a ustedes que digan cómo nos ha pillado la crisis económica.

Eso sí, nos ha pillado bien pillados. Quiero decir que la crisis ha mostrado que, creyendo que estábamos vestidos, resulta que estábamos desnudos. Y aquí andamos, ahora, sin saber muy bien qué ropas ponernos encima, de prisa y corriendo. De forma que, para terminar con esta primera parte de mi intervención, concluyo, de forma resumida, que necesitamos de verdad un nuevo sistema productivo y necesitamos igualmente de verdad una reforma administrativa absolutamente seria.

¿Y en el capítulo de las infraestructuras incluidos nuestros supuestos planes? Pues que nos ha pillado también; que nos ha pillado, asimismo bien pillados y nos ha pillado también con tortícolis, con dificultad para mirar la realidad de la situación y para hacerle frente. Leía yo hace algún tiempo en una publicación del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, que en tiempo de escasez presupuestaria, decía "Tiene sentido abrir un debate sobre qué inversiones y servicios deben priorizarse con vistas a obtener un mejor rendimiento para el conjunto del país", y pensaba yo: "Eso tiene sentido no solo en tiempos de crisis económica. Había que haberlo hecho, con no menos razón de ser, en época de no crisis, de forma previa a la misma".

Mi convencimiento, en todo caso, es que hay que ir bastante más allá que el de esta supuesta priorización de proyectos, también en este campo. Me atrevería a decir que en el campo de todas las infraestructuras, no solo en las infraestructuras de transporte a las que evidentemente me referiré de forma expresa posteriormente, pero también en el campo de las infraestructuras culturales, sanitarias, deportivas, etc. Pero, por supuesto, en el campo de las infraestructuras de transporte.

Y de entre éstas quiero llamar la atención de forma expresa sobre algo que se olvida demasiado a menudo: la importancia de las infraestructuras digitales, las por algunos denominadas infraestructuras 2.0, que constituyen un factor crítico para la aceleración de la productividad y del crecimiento económico. Según el Foro Económico Mundial, la economía estadounidense espera obtener una rentabilidad de 10 dólares por cada dólar invertido en la mejora del ancho de banda.

Bien. ¿Pero qué hacer cuando nos ha pillado así como nos ha pillado? En primer lugar, caer en la cuenta de que cualquier tiempo pasado fue mejor. En segundo lugar, convencernos de que, además, no hay marcha atrás, no hay vuelta a los tiempos en que supuestamente vivíamos mejor. Y, en tercer lugar, echar a andar con urgencia en la nueva dirección.

Cualquier tiempo pasado fue mejor, lo digo irónicamente, porque es indudable que fue un tiempo más cómodo que éste, más inercialmente cómodo. Teníamos una forma de hacer las cosas, una forma supuestamente de planificar, de hacer planes, desde esquemas sobre los que en el mejor de los casos me atrevo a decir que, por un lado, iba la literatura "planificadora" y, por otro iba la realidad "constructora"; realidad, por cierto, altamente politizada, desde visiones que no voy a insistir, porque sobre ello se ha hablado mucho.

Teníamos una forma de financiar las inversiones, básicamente de los presupuestos públicos, desde unos ministerios y unos ministros de Fomento que se veían a sí mismos poderosos, me atrevo a decir que arrogantemente poderosos. Arbitrariamente poderosos, incluso, en muchos casos. Teníamos también una forma de gestionar las infraestructuras de las que hemos tenido ejemplos, a mi juicio, simplemente escandalosos. Ahí está el ejemplo para mí muy revelador de AENA y los controladores aéreos. Y cabría hablar del sistema portuario, y cabría hablar de INECO, y cabría hablar de más cosas. Se trata de una forma de gestionar altamente cuestionable en muchos aspectos, y de

la que, por cierto, sigue costando mucho desprenderse. No era necesario, como he dicho antes, llegar a esta crisis para darse cuenta de que ésa no era una buena forma de funcionar.

Ojala hubiéramos tomado medidas antes. Algunas, por cierto, algunos las han tomado. Si tengo tiempo al final de mi disertación les explicaré una pequeña historia real ocurrida en el territorio del que vengo yo, en Guipúzcoa, con respecto a las infraestructuras viarias y su financiación, para que les quede claro que no todo el mundo ha estado igual de parado. Pero no ha sido el caso del Ministerio de Fomento, salvo algunas medidas de urgencia en los últimos tiempos. Y ninguna, por cierto, en un campo que, a mi juicio, es esencial: el de la financiación. Ni siquiera hemos sido capaces, por ejemplo, en este caso en el ámbito parlamentario, de poner en marcha una Subcomisión que abordara el tema de la financiación para impulsar nuevos mecanismos que ayudaran a resolver el grave problema en el que hemos entrado. Yo mismo he pedido una, otra y mil veces, la creación de tal subcomisión, sin que en ningún caso haya conseguido que se creara. A juicio de mi grupo, la razón es una: seguimos atados a las inercias con las que hemos venido funcionando hasta llegar a la situación actual.

Sin embargo, como he dicho también antes, ya no hay marcha atrás. Vale lo que dice Dante que está escrito en la puerta del infierno: quien entre aquí pierda toda esperanza. Quien espere ser Ministro de Fomento y disponer de los márgenes de arbitrariedad de los que ha dispuesto en el pasado, para planificar, para atender peticiones de sus amigos, para no decir a casi nadie "no" nunca; quien espere ser ministro para financiar cualquier idea sin mayor orden ni prioridad, para firmar convenios como en los que en su día firmaron AENA y los controladores; quien espere serlo para gestionar el transporte en general, desde la despreocupación que se ha producido por la eficacia del sistema, desde la escasa atención que se ha prestado a la estrechísima relación que debe haber entre infraestructuras del transporte y

productividad del sistema; desde la distante preocupación con la que se ha mirado en muchos casos los planteamientos medioambientales; desde la escasísima atención que se ha tenido respecto de la incorporación incesante de nuevas tecnologías en estos campos; desde, a todas luces, la insuficiente atención que se ha prestado a los efectos de la general globalización de la economía, excesivamente acogidos al nido caliente del Estado; desde los planteamientos de excesiva compartimentalización entre los diversos sistemas de transporte con lo que se ha operado,... Que pierda toda esperanza. Todo eso es pasado. Es todo menos siglo XXI, que todos sabemos que es un siglo globalizado y altísimamente competitivo, y donde estar en primera línea, en la que supuestamente se quiere estar, va a costar bastante más.

Por eso, la última parte de mi intervención será para insistir, sobre todo, en que hace falta echar a andar y hacerlo cuanto antes, con urgencia, lo que no va a ser fácil. A esto viene el ejemplo que les quiero contar a ustedes de Guipúzcoa, un pequeño ejemplo para darse cuenta cómo se llega al final de una situación tras toda una historia complicada de 10 años para poner en marcha una "nueva" cosa.

¿Por dónde va el futuro? Lo ha dicho ya en buena medida quien nos ha precedido en el uso de la palabra, Inmaculada, la Secretaria General de Infraestructuras. Hay que definir qué vamos a hacer y cuándo, qué sí y qué no; hay que definir e implementar un nuevo sistema de financiación, pero auténticamente nuevo; hay que definir las infraestructuras que queremos al servicio de un sistema de transporte y hay que echar a andar ya.

¿Qué hacer cuándo? Las infraestructuras de transporte –se ha insistido– requieren de planificaciones a largo, no se puede estar improvisando permanentemente. Planificar no es recoger todo en un libro, en una publicación. Mucho menos hacerlo con escasa o nula priorización. Es también decir que no. Tenemos que revisar los criterios de planificación.

Para empezar, hay que someter a una revisión a fondo la llamada España radial. Alguien dirá que en ello se está. Y yo le contestaré que muy relativamente. Y si no, díganme ustedes a qué España no radial responde el que se esté diciendo que puede haber una vía directa de AVE, entre Santander y Madrid. A qué otra cosa que a la concepción de una España radial, además de a un sistema de planificación arbitraria y caprichosa, puede deberse eso. A mí no se me alcanza.

A revisión tenemos que someter también la planificación de las infraestructuras del transporte de España y para España, con nula o escasísima consideración de una política de integración de nuestro sistema de transporte en el sistema de transporte europeo. A ello responde, si a algo, ese debate en el que andamos ahora mismo sobre ejes mediterráneos y/o versus eje atlántico. Complementado, por cierto, con ese otro debate –plena y casi exclusivamente español– sobre la necesidad-posibilidad de atravesar los Pirineos por un tercer lugar, por la mitad-mitad de los Pirineos, como si eso fuera algo que pueda hacerse así, porque sí, porque se me ocurre y porque supuestamente nunca falta dinero para hacer todo lo que se le ocurre al Ministro de turno.

Para quienes estamos convencidos de que las infraestructuras de transporte siguen siendo un factor decisivo para las perspectivas económicas de un país, y de que el futuro económico de España está en el seno de la Unión Europea, alinear nuestro sistema de transporte a esta realidad europea-internacional y no tanto a nivel puramente nacional-estatal, constituye hoy criterio básico y urgente de planificación. De no hacerlo, corremos el riesgo suicida de ir quedándonos cada vez más alejados del corazón de Europa, de esa Europa que, como estamos viendo, se está yendo cada vez más, al Norte y al Este.

Otro gran reto, seguramente el reto principal en los próximos 20 años, en el ámbito del transporte, es la sostenibilidad del sistema.

Sostenibilidad al que tenemos que llamarle por su nombre: sostenibilidad económica. Si quieren ustedes lo entendemos en un sentido amplio, incluida la sostenibilidad medioambiental y social del sistema, pero sostenibilidad, al fin y a la postre económica. Tenemos que huir de esa trampa de hablar de sostenibilidad social y dejar al aire lo que es el núcleo duro de la sostenibilidad: su traducción económica.

Otro de los enfoques necesarios para el nuevo tiempo de las infraestructuras del transporte viene dado por la necesidad de abordar la problemática del transporte desde una visión global del mismo. Sin trocear las cosas ni administrativamente entre distintas administraciones ni sectorialmente. El sistema de transporte, y consiguientemente el de las infraestructuras requeridas para ello, debe ser un sistema que se contemple en su integridad.

Llamo, también, la atención nuevamente sobre algo a lo que me he referido anteriormente: no debe perderse de vista, en momento alguno, que el sistema de transporte debe ser un sistema en el que se integren plenamente las modernas tecnologías de la información y de la comunicación. No cabe seguir hablando, como hemos estado haciendo en el pasado, solo de cemento.

Es necesario, asimismo, pasar a ordenar y estructurar el transporte, incluso a través de medidas regulatorias, sobre todo desde la perspectiva de la gestión de la demanda, y no tanto, como hasta ahora, desde el lado de la oferta, en muchos casos desentendida, casi plenamente, de la demanda.

Para ir terminando, me permito, volver sobre un tema, ya enunciado, y sobre el que deseo insistir, por entender que quizás nada es hoy ni más urgente ni más importante: me refiero al tema de la financiación, quiero decir, a un nuevo sistema de financiación, cuya necesidad está muy lejos de ser debida a ningún fenómeno coyuntural, a nuestro juicio.

Es necesario un nuevo sistema de financiación porque aquel con el que hemos venido funcionando algo así como ha fenecido. Dicho con otras palabras, los Gobiernos ya no son capaces de responder, desde los esquemas con los que han venido funcionando hasta ahora, a la financiación de las infraestructuras, y, en general, al sistema de transporte. Es necesario un nuevo sistema de financiación, tanto si queremos disponer de nuevas infraestructuras como también de mantener debidamente las existentes. Un nuevo sistema de financiación que sea capaz de responder a todos los costes de las infraestructuras. Un nuevo sistema en el que es inapelable la necesidad de la financiación privada, aunque sin olvidar que ésta, por sí, no crea nuevo dinero. Un sistema que, por lo mismo, de una u otra forma, deberá basarse en el pago de uso de las infraestructuras por los usuarios de las mismas. Un sistema en el que "el que usa, paga", o, si se quiere, "el que contamina, paga". Mientras no se ponga este criterio sobre la mesa y se saquen las consecuencias necesarias hacia el sistema de financiación, todo lo que hablemos de nuevo sistema de financiación será, más o menos entretenido, pero poco útil.

Termino con el ejemplo de Gipuzkoa, al que me he referido antes. En el año 91 –ya son 11 años, por lo mismo– en las Juntas Generales de Gipuzkoa –algo así como el Parlamento de Gipuzkoa– hubo un debate en torno a una Proposición No de Ley (que se aprobó con una mezcla de votos, casi ininteligible desde la actualidad, en concreto de Euskadiko Ezkerra, Eusko Alkartasuna, Herri Batasuna y el Partido Popular, con la abstención de dos grupos, el PNV y el PSOE) en la que se propuso la liberalización de un tramo de la autopista A-8 en el tramo guipuzcoano de la misma. Por aquel entonces, dicha autopista, en régimen de concesión, dependía de la Administración Central, si bien la razón de ser de la apertura de tal debate tenía mucho que ver con el hecho de que ya se preveía el pase de dicha autopista, al cierre próximo de la concesión, a las Administraciones vascas, en concreto a la Diputación Foral de Gipuzkoa, que, como saben, es la institución competente, en exclusiva, de las infraestruc-

turas viarias, de todas ellas, en dicho Territorio. Con aquella Proposición no de Ley echó a andar un debate que cabe enunciar en los siguientes términos: ¿qué había que hacer con la A-8, cuando ésta terminara la concesión, y fuera transferida al País Vasco? Miren, yo tengo el detalle, espeluznante en cierto sentido, de cómo los distintos partidos políticos se fueron posicionando, cada cual a su manera, a lo largo de dicho debate, (con numerosas contradicciones, por cierto, salvo en el caso del PNV, en el posicionamiento de los partidos políticos según se desarrollaba el debate) hasta que, al final, en el año 2001, se consigue el suficiente acuerdo político para establecer que, hecha la transferencia, la Diputación Foral de Gipuzkoa iba a seguir cobrando el uso de la A-8 con el fin de hacer frente, de ese modo, en primer lugar a su mantenimiento; luego a ampliaciones a tres carriles de la misma en diversos tramos; y finalmente a la creación y mantenimiento de lo que puede entenderse como las redes de alta capacidad de Guipúzcoa. Para ello se creó la sociedad pública denominada BIDEGI, que es en la actualidad un agente, tan importante como lo era en su día la propia Diputación Foral de Gipuzkoa, a la hora de financiación de las infraestructuras viarias del territorio.

Cuento eso, aunque lo haga de forma extremadamente resumida para terminar llamando la atención sobre algo que estimo básico: la necesidad de no retrasar más los pasos a dar en el campo de las infraestructuras en general y de su financiación en particular. Once años, 11 años de votaciones contradictorias fueron inevitables en Gipuzkoa para llegar a ese resultado. Pongámonos, pues, ya manos a la obra, porque fácil no ha de resultar. No es evidente que las fuerzas políticas vayamos a coincidir con facilidad en este camino. Muy al contrario. En Gipuzkoa lo pudimos comprobar en su día, cuando la crisis económica no era tan aguda. Ahora, y a nivel de Estado, no lo será menos.

Muchas gracias.

PERE MACÍAS ARAU nació en Olot (Gerona) en 1956. Casado y con dos hijos. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y profesor de Legislación Urbanística en la UPCatalunya. Alcalde de Olot, presidente de la Diputación de Girona y conseller de Política Territorial y Obras Públicas (1997-2001) de la Generalitat. Presidente del "Cercle d´Infraestruras".

INTERVENCIÓN

Pere Macías

Portavoz del G. P. Catalán (CiU)

en la Comisión de Fomento

Muchas gracias, Jaime, muchas gracias por la invitación de ANCI a participar en la Mesa Redonda. En primer lugar, decir que no voy a reiterar el análisis de lo que podíamos calificar como una situación grave del sector, que se ha agravado a lo largo de este 2011 y que, previsiblemente, puede continuar a lo largo de 2012, y ante esta situación voy a formular tres reflexiones, una propuesta programática, una propuesta de acción inmediata y, para acabar, un corolario histórico.

Primera reflexión: infraestructuras y productividad. En cierto modo ya se ha pronunciado la Secretaria General de Infraestructuras, e incluso, más en la posición que defiendo, el diputado Beloki. El principal problema que tiene nuestro país es el de la falta de productividad. Por ello muchos sectores económicos no consiguen mejorar su competitividad. Creo que las infraestructuras tienen bastante que ver con ello. Hace pocas semanas, en Valencia, el Director General de Ford Europa vinculaba la productividad de su planta de Almussafes a la posibilidad de transportar por modo ferroviario hacia Europa los vehículos producidos que se exportan y los componentes importados. En el sector de la automoción se han hecho grandes sacrificios, los sindicatos incluso han aceptado reducciones de las condiciones laborales pero, sin embargo, las infraestructuras no son aún lo suficientemente contributivas a la productividad. Por lo tanto, debemos continuar invirtiendo en infraestructuras, no de un modo alocado, si se me permite la expresión, sino en aquellas que más contribuyen al incremento de la productividad. Y sabemos perfectamente cuáles son estas infraestructuras.

Segunda reflexión: infraestructuras y desarrollo regional. Todos ustedes, todas sus empresas, conocen perfectamente que la inversión pública en España tiene tres procedencias relativamente equilibradas. Según las cifras de inversión pública del último decenio, el Estado ha invertido cantidades muy relevantes, han invertido de forma notable las Comunidades Autónomas y lo han hecho también los Ayuntamientos. Evidentemente, en función de distintas circunstancias, una u otra Administración habrá invertido más en determinada Comunidad, pero en el conjunto hay una contribución de las tres: tan importante es la inversión de la administración general del estado como la inversión de los ayuntamientos o de las comunidades autónomas. Es evidente que para contribuir al desarrollo regional, las comunidades autónomas y los ayuntamientos deben tener capacidad de inversión. Es de sobras conocido que, con excepción de las comunidades forales, que tienen un sistema de financiación propio, las comunidades llamadas de régimen común no están en buenas condiciones económicas a causa del deficiente sistema de financiación autonómica. Esta insuficiencia crónica de recursos es grave en unas administraciones que prestan los servicios sociales y de atención personal (sanidad, enseñanza, bienestar social, dependencia), puesto que requieren muchísimos más recursos para satisfacer las crecientes demandas de los ciudadanos.

La financiación precaria de las autonomías y de los ayuntamientos comporta una presión muy importante, que va a aumentar en los próximos tiempos, contra la disponibilidad por parte de estas administraciones territoriales de recursos abocados a la inversión en infraestructuras. Es por este motivo que me gustaría invitarles a rechazar la teoría que las comunidades autónomas y los ayuntamientos son los causantes de todos los males de nuestra economía. Es una gran falsedad. La realidad es que autonomías y corporaciones locales están mal financiadas y que, no podemos pedirles que dediquen más recursos para poder invertir en infraestructuras

simplemente porque no disponen de ellos. No se dejen llevar por interesados cantos de sirena, si hay algún responsable de la situación no lo son, en ningún caso, ni las autonomías ni los ayuntamientos, sino quien no les otorga la suficiente capacidad de financiación.

Tercera reflexión: los sistemas de financiación de infraestructuras. La financiación clásica de las infraestructuras ha sido y sigue siendo la presupuestaria, que básicamente consiste en que lo van a utilizar algunos, lo van a pagar todos, o que no va a haber relación entre quien paga y quien utiliza. Este sistema está siendo puesto en tela de juicio en todo el mundo occidental con la excepción de España donde continúa mayoritariamente vigente.

Hay un criterio aceptado en relación a los servicios de interés público. La atención a unos servicios mínimos (que todo el mundo disponga de un acceso viario y de transporte público) lógicamente debe de venir por la vía de financiación presupuestaria, pero el resto de servicios de transporte son servicios con unos claros beneficiarios. Un ejemplo son los puertos del Estado que se financian con las tasas cobradas a quienes ejecutan un acto de transporte: no hay ningún motivo para pagarle el flete a un importador de mercancías chino, quien no compre estas mercancías no debe pagar el transporte de estas mercancías y quien se va de vacaciones desde Valencia a Ibiza también paga los costes portuarios en su billete de transporte. Esta práctica racional que en algunos ámbitos, como el portuario, ya existe, no se da en otros sectores donde hay una pésima asignación de los recursos pagando casi siembre quien no utiliza el servicio. Por lo tanto hay que acometer, cuanto antes, las reformas necesarias para que seamos más eficientes en la asignación de los recursos y, por tanto, en capacidad de financiar infraestructuras.

En estos últimos años ha tenido cierto auge la colaboración público-privada en la provisión de infraestructuras y equipamientos

públicos. El Gobierno actual del Estado, con el Plan Extraordinario de Infraestructuras, y Catalunya y Madrid con múltiples iniciativas de gran calado son algunos ejemplos. Quien les habla es un ferviente partidario de las fórmulas de colaboración público-privada, pero un detractor de utilizarla solo como acueducto financiero, en tiempos de escasez presupuestaria. No tiene mucho sentido, trasladar la responsabilidad pública de financiar la obra pública al sector, haciendo que se endeude más y más, y generando una cadena de montajes financieros para poder construir algo que se va a pagar en presupuestos futuros con graves costos para las generaciones venideras. No creo en esta peculiar fórmula de colaboración público-privada, creo en la colaboración público-privada que se soporta en la financiación por parte de los usuarios del sistema y que garantiza una correcta asignación de recursos contribuyendo a la mejora de la productividad de la economía estatal.

Realizadas estas reflexiones, una **propuesta programática**. Estamos a las puertas de unas elecciones generales, que no sabemos si van a ser en el mes de noviembre o en el mes de marzo del año que viene. En cualquier caso, los grupos políticos estamos preparando nuestros documentos programáticos. En el programa de CiU, una de las reformas estructurales que preconizamos es la de las infraestructuras: en el sector de las carreteras, en el sector ferroviario y en el sector aeroportuario. Hay que reconocer que en este último, el Gobierno ha asumido ya un nuevo modelo que si se logra desarrollar convenientemente podría ser, a nuestro juicio, muy positivo. Asimismo hay que plantear reformas ambiciosas en las infraestructuras hidráulicas, las de transporte público colectivo y las energéticas.

Y para ir terminando quisiera formular una **propuesta de acción inmediata**. Las reformas estructurales llevan tiempo, requieren elecciones generales, un nuevo Gobierno, etc., y mientras tanto, ¿qué hacemos? Les propongo introducir un nuevo con-

cepto –no sé si es muy correcto, semánticamente– el de "proyectos inmediatamente financiables (PIF)". Hay proyectos que pueden ser acometidos inmediatamente. Un ejemplo es el que les ha relatado el señor Beloki, de la política de carreteras de la Diputación Foral de Guipúzcoa, que capta recursos del usuario para financiar la conservación de sus vías principales y para acometer nuevas inversiones.

Otro ejemplo de PIF, en el campo del transporte público colectivo son las redes tranviarias financiadas a partir de colaboración público-privada. Muy ilustrativos son los casos de Barcelona o de Zaragoza. Y hay un sinfín de nuevas propuestas en el campo de la logística, de la energía, de los equipamientos públicos, donde existe la posibilidad de financiación inmediata.

Corolario. Me van a permitir les cuente algo que sucedió hace casi un siglo. En 1918, en España hubo un Gobierno de concentración –y no interprete nadie que estoy pidiendo ahora un gobierno de concentración– presidido por don Antonio Maura y cuyo Ministro de Fomento fue Francesc Cambó. Este Gobierno duró solo ocho meses y por lo tanto no voy a ser quien lo defienda como ejecutivo eficaz, pero sí resulta encomiable la labor de don Francesc Cambó. Éste resolvió dos problemas: uno el de la rampa de Pajares, que electrificó para lograr una aceptable conexión ferroviaria de la Meseta con Asturias –en Oviedo hay una calle dedicada a Cambó en reconocimiento a su actuación– y el otro, el de las tarifas ferroviarias que por su reiterada congelación amenazaban la subsistencia de las compañías de ferrocarril. El ministro logró una oportuna actualización tarifaria que salvó la crítica situación. Déjenme hablarles de un proyecto que facilitó que las comarcas de La Laciana y del Bierzo pudieran explotar su cuenca carbonífera a través de la concesión de un ferrocarril de Ponferrada a Villablino. Cambó, en julio de aquel mismo año, tres meses después de su toma de posesión y con gran celeridad administrtativa auto-

rizó la concesión de este ferrocarril a una compañía carbonífera. Les puso una condición: "De acuerdo, les voy a otorgar esta concesión por ley, pero tienen que construirla en un plazo de 14 meses y además no tiene que ser solo para transporte de su carbón, sino de servicio público".

Al día siguiente de publicar la concesión empezaron las obras y la empresa, a pesar de una epidemia de gripe terrible que diezmó a quienes lo estaban construyendo, culminó las obras no en 14 meses, sino en 10 meses y medio. Es un buen ejemplo de "proyecto inmediatamente financiable" que permitió que durante muchos años esta cuenca carbonífera fuera rentable, contribuyendo eficazmente a la riqueza del territorio. La conjunción de la eficacia administrativa y de la capacidad actora del sector privado lo hizo posible.

Sin duda –y la señora Secretaria de Infraestructuras lo sabe– en la actualidad las cuestiones legales y ambientales son mucho más complejas y seguramente esta hazaña de Cambó y del ferrocarril minero de Villablino no sería factible. Pero sí es posible acometer nuevos proyectos en los cuales hay que tramitar, licitar y ejecutar las obras, cuanto antes para contribuir a disminuir el nefasto efecto de las restricciones presupuestarias sobre el sector de la construcción.

Éste es uno de los deberes que los políticos tenemos más allá de la demanda de reformas estructurales y más allá de –como pedía el buen amigo Jaime– preocuparnos de que los presupuestos públicos contemplen consignaciones adecuadas para inversiones en infraestructuras. Lo vamos a intentar.

Muchas gracias.

ANDRÉS JOSÉ AYALA SÁNCHEZ nació en 1952 en Cartagena. Casado con tres hijos, licenciado en Derecho y técnico urbanísta. Secretario general de la consejería de Obras Públicas del Reino de Murcia de 1995 a 2000. Presidente de la Comisión de Transportes del Partido Popular.

INTERVENCIÓN

Andrés Ayala

Portavoz del G. P. Popular (GP)

en la Comisión de Fomento

Muchísimas gracias, muy buenos días. Yo también quiero agradecer a ANCI la invitación que nos ha hecho para poder manifestarnos en esta Asamblea anual de su organización. Por lo tanto, mi agradecimiento y mi saludo a todos ustedes.

Yo creo que todos estamos de acuerdo en que el momento es muy delicado y preocupante en cuanto al futuro de las infraestructuras. Es cierto que la crisis se ha cebado con las infraestructuras. Pienso que el Gobierno podía haberlo hecho de otra forma; no ha querido o no ha podido, pero la realidad en la que nos encontramos es de un auténtico abandono de la inversión.

Hay una cuestión que no le gusta oír a mis oponentes `políticos: Si se hubiera mantenido la inversión y cumplido el PIT del Partido Popular, en el año 2010 habríamos tenido 6.950 kilómetros de AVE, pero no ha sido así; en junio de 2011 tenemos 2.639 kilómetros de altas prestaciones –la diferencia es notable– y desde 2004 se han puesto en servicio 1.279 kilómetros de altas prestaciones, menos de los 1.400 kilómetros que estaban en obra en 2004. También podríamos tener 7.800 kilómetros de autovías y autopistas y no las tenemos y es verdad que, bueno, ha habido una reestructuración de lo que ha sido la inversión en España pero, al mismo tiempo de la reestructuración, que podía haber sido un cambio, un giro de orientación, lo que ha habido ha sido una demonización, y yo quiero aquí recordar que la crisis que a ustedes les afecta tanto como la de la obra pública, que es la de la inversión inmobiliaria y de servicios, se ha demonizado en España y la crisis de ese sector llegó muchísimo

antes que la crisis económica con el cierre de los mercados internacionales y hay que recordar que, ahora, cuando se pretende reactivar ese sector inmobiliario y de servicios –insisto– y se trata de llevarlo al extranjero, pues nos ocurre lo que le ha ocurrido a nuestro Ministro de Fomento –que es de todos y que es de España– que en Londres tuvo que escuchar los reproches de todo el sector inmobiliario internacional sobre la política errática que se había tenido.

Fíjense que lo que el Gobierno socialista ha hecho en España es trasladar al 2020 lo que podíamos haber tenido en el 2010. Un dato: entre el Ministerio de Fomento y el de Medio Ambiente, que también estamos hablando para un sector en el que tiene muchísimo interés la obra contratada por el otro ministerio, pues en 2011 había una previsión de inversión de 15.677 millones de euros, en el año 2011, como digo, un 32,1% inferior al del año pasado. Si lo unimos a lo que ha sido la bajada sistemática de la licitación en el ejercicio 2009, en 2010 y en lo que llevamos de 2011, pues vemos que el tratamiento de la inversión pública en España es más fruto de la improvisación y de los bandazos que de la existencia de planificación. En 2009 cae un 37%, en 2010 un 60,4% sobre 2009 y hasta el 30 de abril de 2011 con respecto a los 12 meses anteriores un 55,9%; y debemos destacar instituciones u organismos que han sido emblemáticos a la hora de la inversión, Adif cae un 58,1%, SEITSA un 98,8%, como ustedes saben muy bien, y la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias un 86,8%; por tanto, ante esa perspectiva es verdad que los recortes de mayo del año pasado, por 6.045 millones de euros, a los que ya había que unir los 1.750 de enero del primer programa de estabilización o de actualización del Programa de estabilidad presupuestaria, pues han supuesto una serie de recortes que estamos ante un frenazo de la actividad económica y parar en seco a un país.

Aquí nosotros creemos, evidentemente, que las cosas se deberian haber hecho de otra manera, porque el Gobierno parece que se

ha olvidado que el retorno fiscal a la inversión supone un 59% de recircularización del dinero invertido y que si ademas la política no solo implica un frenazo, sino también la resolución de contratos en marcha, como ha ocurrido en España, nos parece una política irresponsable.

A mí me gustaría señalar una cosa, (en esto siempre discrepamos del Gobierno y discrepamos de la Secretaria General, a la cual le tengo todo el cariño y todo el respeto que se merece personal e institucionalmente) tratar de argumentar que como ya tenemos suficiente dotación de infraestructuras no es necesario seguir manteniendo el mismo ritmo inversor; primero, nos parece que no es cierto el argumento y, en segundo lugar, estamos produciendo un mayor desequilibrio territorial y, sobre todo, estamos cercenando legitimas expectativas de ciudadanos que esperaban una llegada de infraestructuras y que se habían planificado para ello.

Tampoco es cuestión de compararse con otros países, sino darse cuenta de que parar las infraestructuras y resolver contratos es bastante más serio de lo que parece; y una puntualización: aquí se habla de cuál es la inversión en términos de PIB de otros países y que nosotros estamos por encima. Yo quiero señalar, para que se contrasten los datos, que la previsión de Francia para el ejercicio que viene es 3,6% del PIB, la de Estados Unidos el 2,6% del PIB y la de Alemania el 1,6% del PIB. Por tanto, ya vemos que los países que tienen capacidad de salir de la crisis y que tienen capacidad de planificación están hablando de incrementos importantísimos y sustanciales de la inversión en términos relativos sobre el PIB y es lo cierto que este Gobierno también se dio cuenta de eso y si ustedes repasan la memoria económica de los presupuestos del año 2011, se dice que es el Plan Extraordinario de Infraestructuras el va a paliar el mayor déficit que se había producido en los ejercicios anteriores, pero nos encontramos con un Plan Extraordinario de Infraestructuras que, con perdón, es pernicioso.

¿Por qué? Pues porque se trata de financiar –yo creo que en eso estoy de acuerdo con el señor Macías– a 30 años obras que deberían de financiarse ordinariamente a través de los Presupuestos Generales del Estado. Hay un pago aplazado, simplemente, con un traslado o una transferencia inexistente del riesgo y ventura de la construcción y explotación por parte del concesionario, porque no es lo mismo el riesgo de construcción que el riesgo de la explotación y, desde luego, porque el modelo de canon de disponibilidad aplicado a los ferrocarriles, desde nuestro punto de vista, es un disparate.

El Plan Extraordinario de Infraestructuras no es colaboración pública-privada, se vea como se vea. La prueba es que tampoco es de recibo presentar un plan el 7 de abril del año pasado por parte del Presidente del Gobierno cuando ya se había anunciado por el Ministro Blanco en el mes de noviembre de 2009, y resultar que estamos en junio del año 2011 y, después de todo eso, se ha licitado una obra de 40 millones de euros en Aranjuez y hoy se nos ha anunciado que se va a adelantar el Zamora-Benavente, que se había anunciado también en septiembre del año pasado, y ahora es cuando se va a poner en práctica. O advertir la situación que se ha creado con el AVE a Galicia, que después de una obra que se iba a hacer presupuestariamente, se va a hacer por colaboración público-privada.

El 8 de abril de este año, curiosamente un año justo después de la presentación del Plan Extraordinario se deshace como un azucarillo y se transforma en obra presupuestaria en 27 fases de la plataforma y se mantiene en tres la colaboración público-privada y, fíjense, que a este momento, día 6 de junio, nos encontramos que ninguna de las obras de la plataforma ha sido licitada porque no están los proyectos y se han sacado a licitación proyecto y obra –curiosamente modelo demonizado al principio de la legislatura del Partido Socialista– para las instalaciones y las vías de plataformas

que están todavía con el proyecto sin aprobar. Por tanto, si eso es un plan que podamos decir que es exportable, pues evidentemente no. ¿Por qué?, pues porque la financiación público-privada, al margen de otros parámetros, necesita una solvencia financiera y una comunión entre los empresarios, la banca y el Gobierno, y esa comunión entre la banca, los empresarios y el Gobierno, evidentemente, no existe.

Se nos dice que veamos cuál es la responsabilidad de cada uno de los sectores implicados y se hace un llamamiento a compartir la responsabilidad del sector empresarial. Bien, si hay que llamar a la responsabilidad del sector empresarial para que no presente bajas del 46% o del 49%, como ocurrió en las autovías de primera generación, tenemos que recordar que fue este Gobierno el que adjudicó esos contratos; por tanto, ante la irresponsabilidad de la oferta, en la cual puede ser que ustedes tengan sus responsabilidades, que yo no se las voy a quitar –creo que evidentemente tienen alguna– pues creo que adjudicar una obra de concesión a 25 años por modelo de financiación de peaje en sombra con un 49% de baja, me parece bastante más irresponsable por parte del Gobierno.

Otra cuestión que me parece ya inviable con este modelo de financiación público-privada es que se trata de conseguir una financiación distinta a la que prevé un modelo de financiación público-privada en sentido estricto, y se ha hablado aquí de los TIR y se ha hablado aquí de lo que es, digamos, la solvencia de los proyectos. Miren, el Ministerio está tratando de dar una TIR del 11% a una inversión que no es financiación público-privada, es decir, un aplazamiento del pago, para empezar, bastante más caro que lo que seria conseguir ese dinero en los mercados, bien es verdad que estaríamos, evidentemente, endeudándonos, pero estamos ofreciendo unas TIR del 10-11% cuando en obras auténticamente de financiación público-privada en el extranjero, como puede ser Canadá o Estados Unidos, están en TIR del 14%.

¿Cómo es posible que alguien pretenda que con menor TIR y con mayor riesgo-país, vamos a generar confianza para que, con coherencia financiera, se nos presenten obras o se nos presenten ofertas aceptables para este tipo de financiación? Pues es evidente que estamos ante una situación en la que se tienen que resolver varias cosas más.

Hoy no tenemos techo de gasto, pero sí sabemos que ha habido el 29 de abril una segunda Actualización del Programa de Estabilidad, que nos supone ya en 2011 perder del 3,4% al 2,9%. ¿Dónde va a estar? Yo les voy a dar otro dato, que espero que nadie me desmienta. La apertura contable del ejercicio 2011 de la Dirección General de Carreteras se abre con un déficit para 2011 y 2012 de 1.084 millones de euros y en SEITSA de 733 millones de euros. ¿Cómo se van a seguir pagando certificaciones de obra y se van a seguir licitando obras con ese planteamiento de apertura del presupuesto?

Por lo tanto, desde el punto de vista del Partido Popular, creemos que hay que hacer exactamente lo contrario de lo que hace el Gobierno; creemos que estamos en una situación de la que va a ser muy difícil salir, por el caos en el que ha caído y, desde luego, el Ministerio de Fomento tiene –voy acabando– que hacer otro tipo de actuaciones. Creemos que, en primer lugar, hay que ir a la credibilidad financiera para la asignación de recursos y yo creo que el Partido Popular ya demostró cómo puede aumentarse la inversión sin endeudarse y sin déficit y es evidente que, aunque la situación es bastante más difícil y peor que la que nos encontramos en 1996, habrá que volver a hacer políticas de oferta en la construcción de obra pública. Hay que darle un impulso decidido a las infraestructuras de transporte y también a las hidráulicas y a las energéticas –me alegro coincidir con mis compañeros de mesa en ese tema– y también hay que adoptar medidas concretas que nos ayuden a contribuir a salir de la crisis para que tengamos una mejor cohesión y vertebración territorial a la hora de la competitividad auténtica.

Miren, quiera o no quiera el Gobierno, además de la reforma laboral, tiene que bajar los impuestos, tiene que disminuir el peso laboral del sector público, tiene que reducir la financiación de la Administración Pública, tiene que organizar la inversión estatal y tiene que creer en la empresa y utilizar la inversión privada para la construcción y explotación de todo tipo de infraestructuras.

Dos datos para terminar: si aumentamos un punto adicional de PIB hay un crecimiento continuo del 2,8%, y ese 2,8% supone un incremento de la confianza del ciudadano que equivale a un aumento del consumo del 2,6%. Y el otro dato: una inversión en infraestructuras que se incremente en un 0,5% o en un 1% sobre PIB en los tres próximos ejercicios tiene unos efectos de crear de 90.000 a 200.000 puestos de trabajo y de aumentar la recaudación fiscal de 2.300 a 5.800 millones de euros. Concentrando los incrementos presupuestarios en los capítulos de inversión productiva es como se sale de la crisis y, por supuesto, garantizando la ejecución del 100% de las partidas mediante la gestión pública eficaz y acelerando las actuaciones pendientes.

Creemos que habría que hacer un modelo que tuviera especial incidencia en la trascendencia de las infraestructuras para salir de la crisis porque, evidentemente, lo que no sirven son los planes E para salir de la situación en la que nos encontramos.

Nada más y muchísimas gracias.

RAFAEL SIMANCAS SIMANCAS, nació en Kehl (Alemania) en 1966. Licenciado en Ciencias Políticas y Sociología, es profesor de la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid. Es diputado y senador por Madrid, portavoz del grupo socialista en la Asamblea de Madrid y concejal portavoz en el ayuntamiento de Madrid. Ha sido candidato del PSOE a la presidencia de la Comunidad de Madrid y secretario general del Partido Socialista de Madrid-PSOE.

INTERVENCIÓN

Rafael Simancas

Portavoz del G. P. Socialista (GS)

en la Comisión de Fomento

Muchísimas gracias a ANCI y a su Presidente por la invitación a participar en esta Asamblea. Mis felicitaciones por la organización de este encuentro oportuno y muy interesante. El primer mensaje que quiero transmitir en nombre del Grupo Parlamentario Socialista a los empresarios del sector es un mensaje que conlleva un triple sentimiento: primero, satisfacción por la cualificación del sector de la construcción en nuestro entramado empresarial, por su prestigio, por su capacidad de adaptación a situaciones difíciles, ampliamente demostrada, sobre todo en los últimos tiempos.

Un sentimiento también de preocupación compartida por las consecuencias que la crisis económica persistente está provocando en el ámbito que nos ocupa. Y, por último, más que un sentimiento, un compromiso, para trabajar tanto en el marco legislativo como en el marco presupuestario y de gestión política para analizar con rigor los problemas y para trabajar eficientemente en su superación. Los socialistas mantenemos la convicción de que cuanto mejor le vaya a las empresas, mejor le irá al país, mejor le irá a su economía, y mejor le irá a nuestra oportunidad de crear empleo, que es nuestro objetivo fundamental.

Quisiera empezar precisamente por ahí. En este panorama de dificultades, desde el PSOE no queremos contribuir a más polémicas estériles ni a más controversias partidarias estériles. A diferencia de lo que han podido ustedes escuchar en la intervención de mi colega del PP, no voy a hacer uso de términos como "caos", "desastre" o "disparates", ni siquiera en referencia a lo sucedido en torno al

Aeropuerto "peatonal" de Castellón. Porque no es eso lo que importa al interés del país ni es eso lo que esperan ustedes de sus representantes en el Parlamento. Prefiero, por tanto, seguir por la senda de mis compañeros del Partido Nacionalista Vasco y de Convergencia i Unió, y hacer análisis ponderados que nos lleven a conclusiones útiles.

Podemos comenzar consensuando los retos fundamentales del país en estos momentos: la superación rápida de la crisis, la creación pronta de empleo a buen ritmo, y la generación de un modelo productivo más eficiente y más sostenible. ¿Cómo lograr esto? El Gobierno y el Grupo que lo sustenta plantean dos grandes medidas, que hasta hoy entendíamos fruto del sentido común y del acuerdo general: políticas de austeridad, para equilibrar las cuentas públicas y evitar el colapso financiero; y reformas estructurales para mejorar la competitividad de nuestra economía. Digo hasta hoy, porque acaba de sorprendernos el representante del PP con el propósito de "hacer en este país lo contrario de lo que ha hecho el Gobierno de España". Quiero entender que el PP no propone, en consecuencia, desequilibrar las cuentas y fomentar la falta de competividad, a pesar de que esto es lo que se deduce directamente de sus palabras. Valga la ironía para insistir en el argumento de que en el panorama político español sobran adjetivos y faltan juicios ponderados y propuestas en positivo.

También me han preocupado las palabras de mi colega del PP en el sentido de atemperar las críticas a la llamada "burbuja inmobiliaria". Hemos escuchado al señor Rajoy manifestar que los problemas de hoy requieren de las soluciones del ayer, es decir, entre otras, de las "soluciones" que llevaron a este país al proceso de especulación con el suelo, de sobreproducción residencial y de sobreendeudamiento financiero, que están en la base precisamente del componente más específico de la crisis que está sufriendo la sociedad española. A mi juicio, desde luego, no es ese el cami-

no que puede conducirnos a una economía más próspera, competitiva y equilibrada.

La obra pública y los sistemas de transportes constituyen factores fundamentales para aplicar aquellas dos medidas de la austeridad y las reformas estructurales. Por esta sala sobrevuela hoy un alma keynesiana que yo quiero subrayar y reivindicar. La obra pública es especialmente útil para estimular la demanda en una economía contraída, y es preciso diferenciar de manera muy clara el gasto improductivo de la inversión productiva. Si el primero puede resultar un lastre para una economía en recuperación, la segunda constituye un motor que merece de aliento y de apuesta política contundente.

La inversión productiva en infraestructuras y sistemas de transporte es especialmente positiva en contextos como el que vivimos. Por esta razón algunos hemos respaldado públicamente la propuesta reiterada de ANCI y de su Presidente para que las instituciones europeas, que nos ponen "deberes" para reducir déficit público, acierten a diferenciar entre los diferentes tipos de gasto. Las inversiones productivas destinadas a la mejora del capital físico de un país, y que redundarán en la mejora de la eficiencia de su economía, requieren de un tratamiento específico. ¿Por qué no plantear una "amnistía" para estas inversiones públicas en la contabilidad del déficit? Al menos para las enfocadas hacia las redes prioritarias de transporte que define la propia Comisión Europea en acuerdo con los Estados. Todos saldríamos ganando.

En todo caso, el sector de la obra pública es capaz de reactivar la economía por sí mismo y, desde luego, funciona también como un factor de estímulo, de palanca podríamos decir, para contribuir a la reactivación de otros sectores económicos. Los costes logísticos ya están por encima de los costes de personal en la estructura de costes de las principales empresas del país. Por tanto, todo lo que hagamos por mejorar y por modernizar la infraestructura de trans-

portes reducirá esos costes logísticos, y redundará en la mejor productividad de nuestras empresas y en la competitividad del sistema. Desde luego, en relación al turismo, la incidencia es directa y evidente, y el turismo es el 10% del PIB en España. Pero es que, además, la obra pública, las infraestructuras, los sistemas de transportes, contribuyen a la cohesión territorial, a la cohesión social, a la sostenibilidad ambiental, a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. Más razones, por tanto, para alimentar ese alma keynesiana del que hablábamos.

Como hemos dicho también, para llegar a conclusiones eficientes hay que hacer análisis ponderados y en perspectiva. No podemos centrarnos solo en las cifras del último trimestre o del último año, como ha hecho el portavoz del PP. Tenemos que reconocer que este país ha realizado un esfuerzo histórico muy considerable durante los últimos 30 años para convertir lo que era una debilidad en una fortaleza. Si el déficit de capital físico constituía un lastre para nuestro crecimiento hace solo unas décadas, hoy nuestros sistemas avanzados y modernizados de transporte suponen un factor de fuerza añadida para nuestra competitividad. De hecho, hoy, el buen funcionamiento de los sistemas de transporte, y la constatación del incremento de los tráficos en puertos, en aeropuertos, en ferrocarriles que se están dando durante los primeros meses de este ejercicio 2011, sirven para adelantar la salida de la crisis. Podemos asegurar, sin ningún género de dudas, que en la actualidad, nuestros sistemas de transporte, nuestras infraestructuras logísticas, son un factor decisivo en el camino de la recuperación económica y la creación de empleo.

Y ahí están las cifras para atestiguarlo, las cifras en perspectiva y en relación al Producto Interior Bruto, si se quiere. En el año 1996, la inversión del Estado en infraestructuras equivalía al 0,82% del PIB. En los primeros presupuestos que hizo el Partido Popular para 1997 ese porcentaje bajó al 0,76%. En 1998 subió al 0,94%, siempre por

debajo del 1%. El año de gobierno popular en el que más se invirtió en términos de porcentaje de PIB en infraestructuras fue el año 2003, con un 1,22%. Pues bien, con el gobierno socialista hemos llegado incluso al 1,62% en los años de más crecimiento económico y, ahora, en pleno periodo de ajuste, estamos en el 1,32%. Por lo tanto, si mi colega del PP se atreve a calificar de "caos", de "desastre" y de "abandono" el esfuerzo inversor del Estado en la actualidad, no sé yo qué epítetos deberíamos utilizar para describir las cifras mucho menores de los gobiernos populares. Algo parecido podríamos argüir respecto a las inversiones de las respectivas comunidades autónomas, porque los recortes aplicados por los gobiernos regionales del PP se compadecen poco con los discursos pro-inversión que se plantean en este tipo de foros.

Por ejemplo, el portavoz del PP en esta Asamblea, señor Ayala, acaba de reclamar el aumento de la cantidad equivalente a un punto de PIB, nada menos, en la inversión del Estado para infraestructuras. Me parece interesante, pero, desde luego, esta reclamación carecerá de toda credibilidad si a partir de mañana no hacen lo mismo todos los gobiernos autonómicos del PP, comenzando por el de Castilla-La Mancha, donde ejerce su secretaria general, hasta el que hoy nos acoge en Madrid. ¿Va a aplicar esta medida el gobierno de la región natal del señor Ayala? ¿Se van a incrementar las inversiones en Murcia hasta un punto de PIB? Me temo que no. El Ayuntamiento de esta ciudad, de Madrid, sin ir más lejos, ha anunciado que en 2011 no va a iniciar ni una sola obra pública nueva. No hablo de ajustes, o de recortes, o de reprogramaciones. Ni una sola obra nueva. Me temo que, una vez más, las declaraciones del PP se queden en la espuma de los adjetivos y de las propuestas sin credibilidad. Y no es eso lo que necesitan los empresarios y los ciudadanos que nos escuchan.

Pero no vamos a engañarnos. Las dificultades del conjunto de la economía española son importantes, y las del sector que nos ocupa

también. Aquellas grandes cifras, aquel clima de fiesta, no volverá. Los problemas son de orden coyuntural y de orden estructural. Y no todos tienen que ver con la crisis financiera vigente. Algunos problemas vienen de atrás. Teníamos asuntos pendientes por resolver antes de que cayeran Lehman Brothers y compañía. Había y hay, por ejemplo, cierta sensación de objetivos cumplidos en cuanto a la mejora de nuestras infraestructuras y nuestros sistemas de transporte, y en la sociedad empiezan a aparecer otras prioridades, sobre todo a la hora de realizar inversiones extraordinarias. Hemos avanzado en la mejora del capital físico, pero no tanto en cuanto al capital humano y tecnológico, como suele plantear la Secretaria General de Infraestructuras. El Ministro también hace alusión a menudo a las prioridades del capítulo de gasto social. Por lo tanto, hay que aquilatar los presupuestos según las exigencias de austeridad del momento, conforme a las nuevas prioridades de inversión de la sociedad, y hay que ser especialmente exigentes en una planificación y una ejecución de infraestructuras conforme a criterios de estricta racionalidad. Se acabaron episodios como el del aeropuerto de Castellón, por poner nuevamente un ejemplo que también podría encontrar, por desgracia, en administraciones gobernadas por mi propio partido. Aunque menos.

Hay más dificultades estructurales que analizar. Las ayudas europeas van a disminuir porque cada vez hay más países en la Unión, y porque otros territorios necesitan esas ayudas en mayor medida. Conforme la red de infraestructuras crece, además, hay que atender mayores gastos de conservación, para mantenerlas en buen estado. El Ministro de Fomento ha llegado a afirmar que en solo una década la mitad del presupuesto del departamento deberá dedicarse necesariamente a este menester.

El objetivo ahora, por tanto, es el de mantener niveles razonables de inversión, sabiendo que aquellas grandes cifras de los últimos años no van a volver. Hemos de tener en cuenta esta realidad para

acomodarnos de una manera realista y eficaz. El reto se llama "hacer más con menos". Este es el lema del Ministerio de Fomento hoy. Inversión equilibrada y eficiente.

El reto coyuntural consiste en hacer compatible la inversión productiva necesaria y útil con el ajuste inexorable en el gasto público, porque sin cuentas públicas equilibradas no hay nada que hacer. ¿Cómo lo vamos a afrontar? Racionalizando nuestro trabajo. Los criterios los ha marcado la Secretaria General. Se trata se ser más eficientes en la selección de las obras a realizar, de analizar costes con rigor, de llevar a cabo estudios de viabilidad antes y durante cada obra. Se trata de ser austeros en todo el desarrollo del plan, de la proyección, de la ejecución y de la gestión de la obra pública. Se trata de reducir gasto corriente en la medida de lo posible. Se trata de priorizar de una manera estratégica. Si los expertos apuntan a la intermodalidad, avancemos por ese camino. Si hemos convenido en que el ferrocarril es el modo de transporte más eficiente y sostenible, y así lo ha constatado el Parlamento, pues habrá que apostar prioritariamente por el ferrocarril. Y habrá que afrontar la culminación de los grandes corredores, como aquí se ha puesto de manifiesto por varios analistas. Y, desde luego, un criterio básico de eficiencia para los nuevos tiempos es la colaboración con el sector privado, para planificar, para financiar, para ejecutar, para explotar y para gestionar las infraestructuras del transporte, con transparencia y atendiendo siempre al interés general.

A pesar de todo, teniendo en cuenta el ajuste en el presupuesto público de inversión en infraestructuras, este ejercicio de 2011, así está presupuestado, va a dedicar la friolera de 13.600 millones de euros en inversión a mejorar nuestra red de infraestructuras. Es una cifra importante. Téngase en cuenta, por ejemplo, que el llamado Plan Obama se limita a una inversión de 39.000 millones de euros para un quinquenio, al cambio. Insisto pues: este año, a pesar de las dificultades, gracias al empeño y a la responsabilidad del

gobierno socialista, vamos a invertir en infraestructuras una cantidad de dinero muy significativa, que supone, por cierto, un 55% más de lo que llegó a presupuestar el Gobierno del Partido Popular en el año más espléndido de su gestión.

Pero los cambios pendientes trascienden la coyuntura. De hecho, podríamos hablar de la necesidad de afrontar un nuevo paradigma en la obra pública y los sistemas de transporte en España. La Secretaria General de Infraestructuras suele hablar de la necesidad de un cambio de mentalidad. No podemos seguir planificando, como se hace a veces, en términos de emociones, en términos de victimismo o en términos, añadiría yo, de clientelismo político-electoral, simplemente. Hay que exigir una planificación en términos de racionalidad económica, de racionalidad social, de racionalidad medioambiental, y también, claro está, en términos de racionalidad política, que no tiene nada que ver con el clientelismo o el electoralismo en política.

Algunas líneas de AVE responden a criterios estrictos de eficiencia económica. Otras líneas proyectadas, es verdad, atienden a razones de orden más político. Y estas razones, sin son legítimas y están basadas en análisis correctos, también deben atenderse. La llegada del AVE a Galicia y a Extremadura, por ejemplo, va a contribuir al desarrollo económico y social a medio plazo de estas regiones, como en su día ocurrió con el AVE a Sevilla. Quienes se oponen a considerar la llegada del AVE a estas regiones son los mismos que en su día criticaban la conversión de la vieja carretera Madrid-Extremadura, de un solo carril por sentido, en una autovía como disfrutamos ahora. Aquello mereció la pena, y el AVE también.

El cambio de paradigma implica transformar algunos órdenes de prioridad: hay que pasar de la cantidad a la calidad, de la tonelada a la eficacia, de la extensión a la conservación. ¿Para qué? Para consolidar la contribución del sector de las infraestructuras de los

transportes a la salida de la crisis y a la consolidación de un nuevo modelo productivo más sólido y más justo en España.

¿Cuáles son las claves de este nuevo paradigma? Solo voy a citarlas ya: la intermodalidad, los nodos logísticos eficientes, la eficiencia energética, la gestión austera. Se trata de apostar por aquellas obras y por aquellos sistemas que en mayor medida incorporan valor añadido a nuestros productos y a nuestros servicios. Y se trata también de lograr un marco de financiación estable y suficiente para nuestro transporte. Apunto tres vectores sin vuelta atrás: la apertura de los mercados, las fórmulas de colaboración público-privada, y el avance en la aplicación de los principios europeos del "pago por uso" y "quien contamina más, paga más". Hay una Subcomisión pendiente de constituirse en el Parlamento. El Grupo Socialista está dispuesto a abrirla mañana mismo, para alcanzar un buen acuerdo en este sentido, porque no solo es conveniente. Es imprescindible a mi juicio. Hace falta iniciativa, valentía y compromiso con el interés general para afrontar el desafío de la financiación futura de las infraestructuras.

De los caminos emprendidos por el Gobierno de España para complementar la inversión pública con dinero privado se ha dicho que son "un desastre...". No lo son. Han funcionado razonablemente bien. Están permitiéndonos sacar mucha obra pública adelante, que de otro modo no se hubiera podido financiar. Lo que es un desastre es quedarse de brazos cruzados cuando no hay suficiente dinero en los presupuestos públicos, como en el Ayuntamiento de Madrid. Hay que actuar con imaginación y con coraje. España es hoy un país de referencia en todo el mundo en cuanto a fórmulas imaginativas pero funcionales de financiación eficiente de obra pública.

Insisto en la conservación, insisto en la innovación, insisto también, porque estoy en el foro adecuado, en la necesidad de rees-

tructurar, redimensionar, diversificar, internacionalizar el sector empresarial de la obra pública, que experimenta una sobreoferta más que evidente.

Concluyo como comencé. Los objetivos que tenemos planteados como país son objetivos de salida de la crisis, de generación de empleo, de implementación de un nuevo modelo productivo más competitivo. Los socialistas estamos convencidos de que el sector de la obra pública y los sistemas de transporte puede contribuir de una manera absolutamente decisiva al respecto. Con austeridad, con eficiencia y con reformas. Nuestro sentimiento, triple sentimiento, ante este sector sigue siendo de satisfacción, de preocupación y de compromiso para superar los problemas y afrontar los desafíos con éxito.

Veo al Presidente del Congreso de los Diputados al fondo. Bienvenido, Presidente, y muchas gracias a todos por su atención.

De izda. a dcha. el Presidente de la CNC, Juan Lazcano, la Secretaria General de Infraestructuras, Inmaculada Rodríguez-Piñero, el Presidente del Congreso, José Bono, el Presidente de Anci, Jaime Lamo de Espinosa y la Subsecretaria del MARM, Felicidad Montero.

CLAUSURA DE LA ASAMBLEA GENERAL DE ANCI

ASAMBLEA GENERAL DE ANCI

Discurso del Presidente de ANCI

Jaime Lamo de Espinosa

El año pasado comencé mi discurso en esta Asamblea citando al Ministro de Fomento en su intervención en el Congreso del 19 de mayo de 2010 cuando afirmó *"Ya nada volverá a ser como antes"*. En efecto. 2010 ha sido uno de los más complejos desde que esta Asociación nació en 1997 pero puede que no haya sido el más duro si consideramos los que se avecinan y lo que ya estamos viviendo en este 2011 tan difícil.

Por ello, escuchar la voz de la Administración y de los diputados que representan a los más relevantes Grupos Parlamentarios y partidos políticos que, tras las elecciones autonómicas y municipales del pasado 22 de mayo, controlan el mayor número de autonomías y ayuntamientos, es importante para prever el futuro y establecer las estrategias adecuadas.

EL AÑO 2010

Los presupuestos de 2010 recortaron las cifras de inversión pública sobre las del año anterior, pero más adelante, en enero y mayo 2010, vimos recortar nuevamente las cifras aprobadas en diciembre anterior, para rebajar el déficit no compatible con Maastricht, reduciendo así la licitación de obra pública, que cayó un 32% en 2010 frente a la de 2009.

Además, esos ajustes de enero y mayo, llevaron al Ministerio de Fomento a resolver contratos de obra pública en ejecución y a

reprogramar las anualidades de otros, aplazando los compromisos de pago a ejercicios posteriores a 2013. Nunca hasta 2010 habíamos conocido masivas resoluciones de contratos ya adjudicados y en ejecución. Y nunca unas reprogramaciones habían sido tan diferidas en el tiempo.

En ese proceso las empresas de ANCI han sido particularmente afectadas. La adjudicación al conjunto de las empresas de ANCI en 2010 supone los siguientes porcentajes sobre el volumen total de adjudicación:

- MFOM 24,8% (991,1 M€) en 2010; (1.572,5 M€ en 2009)
- MARM 13,7% (57,3M€) en 2010; (248,0 M€ en 2009)

En el caso de las Comunidades Autónomas las adjudicaciones a ANCI en 2010 fueron, incluyendo concesiones, de 1.143 M€, frente a 510 M€ del año anterior, lo que nos llevó a una participación del 12,2%.

Como se ve, en el conjunto, tanto las cifras absolutas como relativas implicaron un reajuste duro en el portfolio de nuestras empresas. Y así lo hicimos saber.

Por eso, porque anticipábamos ese final, el 28 de julio y el 21 de octubre de 2010 las principales patronales del sector, CNC, AERCO, ANCI, SEOPAN y CEPCO, hicimos sendos y duros comunicados mostrando nuestra total disconformidad ante esos recortes y manifestando que la reducción de la inversión estatal en obra pública, en una magnitud sin precedentes, produciría unos efectos dramáticos, no sólo en el sector de la construcción sino también en la reducción de la tasa de crecimiento del PIB y el aumento del paro. Y así ha sido.

Solicitamos entonces que no se recortara la inversión productiva, que se buscaran otros nichos de gasto donde acudir, que los hay (sin

necesidad de recortar el gasto social), y sobre todo, que los Presupuestos Generales del Estado para 2011 apostaran por la inversión productiva como motor para luchar contra la crisis. No se nos hizo caso. Y así los Presupuestos Generales del Estado para 2011 se elaboraron con nuevos recortes en la inversión productiva. Consecuencia directa de ese descenso de la licitación de obra pública es que el sector espera 210.000 nuevos parados este año 2011.

El resultado fue gráficamente expresado por Juan Lazcano, Presidente de CNC, el pasado 24 de mayo en el I Congreso de Infraestructuras y Construcción cuando, refiriéndose al sector y la industria auxiliar, dijo *"Estas son las cifras de 2010: casi 16.500 millones menos de producción, 237.000 empleos menos, una caída de la licitación pública de 12.600 millones, 4.440 toneladas menos de consumo de cemento y 21.000 viviendas iniciadas menos. En términos de empleos la pérdida ha sido del 2,6% interanual, situándose en 1.651.000 trabajadores en activo en el sector a finales de año. Desde el inicio de la crisis han desaparecido 48.000 empresas constructoras, más otras 25.000 pertenecientes a los sectores auxiliares, proveedores, subcontratas, materiales o especialidades relacionados con esta actividad."*

EL AÑO 2011

a) La situación económica en el 1er. trimestre

En el 1er. Trimestre de este año la economía ha crecido un 0,3% en tasa trimestral, situándose en los últimos puestos de crecimiento dentro de la UE. La demanda interna sigue restando crecimiento al PIB. El empleo arroja unas pérdidas de 240.000 puesto de trabajo y *"la construcción continúa presentándose como el sector con mayor caída de actividad en este periodo. En concreto disminuye su actividad en un -5,4%, tasa ligeramente menos negativa que el trimestre anterior (-5,8%), aunque en tasa intertrimestral la caída es incluso más intensa,*

como consecuencia de que a la difícil situación de la edificación se ha unido el deterioro de la obra civil"[1]

Esta situación debería preocuparnos aún más por su lejanía con la de la UE. En comparación anual de febrero 2011 respecto a igual mes del año anterior, el sector crece un 3,5% en la zona euro y un 2,9% en la UE. Por estados miembros las mayores subidas las experimenta Alemania (56,3%) y Polonia (21,3%). Pero la mayor caída corresponde a España (-31,3%).Y de hecho el empleo en "construcción" (edificación y obra civil) se ha reducido en 78.500 personas en el 1er. Trimestre respecto al anterior, de las 210.000 esperadas para este año.

b) Causas del deterioro del sector construcción. La licitación de obra civil. El gasto productivo

Ese deterioro del que habla CEOE y que pregonan las cifras de la UE comentadas, se está viendo acentuado pues las cifras que se incluyeron en los PGE 2011, los de este año, continúan esa tendencia decreciente, con una reducción del 30% de la inversión real en infraestructuras del Ministerio de Fomento y del 34% en el MARM.

Además, el Consejo de Ministros del 29 de abril de 2011 aprobó la remisión al Consejo de Ministros de Economía y Finanzas de la Unión Europea de la Actualización del Programa de Estabilidad de España 2011-2014. En lo relativo a la inversión pública, este Programa anticipa que:

- Se prolongará en 2011 el descenso registrado en los últimos tres años,
- La inversión en construcción volverá a contraerse en 2011 y mantendrá crecimientos muy moderados en los años posteriores.

---

[1] *CEOE. Servº Estudios. Dpto. de Economía. Nº 182. 13/2011.*

- En el caso de la inversión en obra civil y edificación no residencial, la política de reducción del gasto público supone que la inversión que realicen las distintas Administraciones Públicas se reducirá este año y el próximo y sólo comenzará a aumentar en 2013.

En relación al detalle de la inversión de las Administraciones Públicas, el documento enuncia que la Administración General del Estado (AGE) aplicará los acuerdos de no disponibilidad de crédito a las inversiones de infraestructuras en 2011 (1.800 millones de euros adicionales a los efectuados en 2010), además de desaparecer las medidas transitorias de gasto materializadas en el Fondo Estatal de Inversión Local y el Fondo Estatal para el Empleo y la Sostenibilidad Local (que representó 6.200 millones de euros en 2010 y 1.000 millones en 2011).

Y para los ejercicios posteriores ya se anuncia que la inversión en infraestructuras de la AGE se ajustará a las necesidades de consolidación presupuestaria. El resto de inversiones de la AGE se reducirá en un 25% en el periodo 2011-2013 (alrededor de 1.000 millones de euros). En conjunto, el peso de esta partida en relación al PIB experimentará un descenso de 1,1 puntos porcentuales.

Desde ANCI comprendemos que la lucha contra el déficit público español concierne a todos y es prioritaria. Tanto más cuanto que la previsión de la UE es que España se encuentra entre los países con mayores déficits (6,3%) y la UE anuncia que, sin nuevas medidas, el déficit público de España en 2012 se situará en el 5,3% del PIB, muy alejado del objetivo para ese año que es el 4,4%. Ello sin contar los mayores déficits ocultos de las Comunidades Autónomas.

Todos los estados miembros de la UE estamos obligados a tal reducción del déficit. Pero desde ANCI –lo decimos una vez más– no comprendemos que se recorte el gasto productivo, es decir, la inversión. Tanto menos cuanto tras haber anunciado una reducción

salarial del sector público del -5%, se comprueba que, al tiempo, los asalariados públicos han aumentando en 17.400 personas en este primer trimestre[2]. Dicho recorte es, sin duda, un grave error económico. La ciencia económica nos muestra que en estos casos tiene todo el sentido apelar a la reducción del gasto corriente, pero nunca, jamás, al gasto de inversión, ya que menos gasto productivo supone más desempleo y, por ende, más gasto social y por tanto más déficit.

Personalmente he pedido innumerables veces que se acordara en el seno de la UE que la inversión en infraestructuras quede fuera del cómputo del coeficiente de déficit de cada país.

Nada de esto se ha hecho, y así, si el presupuesto debe estar equilibrado entre el gasto productivo y el no productivo, hemos llegado a la situación inversa: se sigue restando inversión del primero y se sobrecarga el segundo con más gasto social. La pregunta que cabe hacerse es ¿hasta cuándo se cree que será sostenible esa economía?

¿Y el sector que nos ocupa... o debo decir nos ocupaba?... porque hoy nos encontramos en un desierto de licitaciones. Las empresas esperan apenas unos pocos concursos prometidos tanto en el marco del PEI como de los CPP de las CC.AA. Pero no acaban de llegar. Salvo algunos CPP autonómicos y del AVE a Galicia, la plataforma del AVE a Galicia y alguna licitación de carreteras. Fin. No hay más.

Y así estamos a mediados de 2011. Con una crisis de la edificación, de la obra civil, de las ingenierías... y un fuerte aumento del paro. ¿Hasta cuándo?. No es posible saberlo porque desafortunadamente

---

[2] *CEOE. Servº Estudios Dpto. Economía.. Nº 180. 10/2011.*

el Gobierno ha considerado que este sector es la bolsa de donde se puede ir sacando contra el déficit... es fácil de hacer y, aparentemente, es fácil de vender ante la opinión pública (mediante la confusión ladrillo-obra civil) y además nadie se imagina a los ingenieros sacando las retroexcavadoras a la Castellana para protestar...

Qué error, gran error. Nadie se atreve a atacar la raíz del problema. No es popular. Pero no nos engañemos, cinco millones de parados tampoco lo son. Por eso hoy ANCI no puede permanecer callado y solicita una vez más al Gobierno que:

1° Reconsidere esta reducción de inversión pública y, apelando a la racionalidad, descargue el gasto no productivo, empezando por reducir el gasto corriente que suponen las competencias duplicadas y el exceso de reglamentación que se genera entre todas las Administraciones Públicas, las subvenciones indiscriminadas a sectores sin viabilidad o incluso parte de la ayuda oficial al desarrollo.

2° Incremente la inversión en infraestructuras en el presupuesto de 2012, ya que constituye el principal estabilizador económico y por ello, una medida clave para fomentar la actividad económica y el empleo de manera inmediata.

Reducir el déficit debe ser prioritario para España, sí, pero nunca, jamás, debe hacerse a costa de acabar con uno de los motores de la economía española. Realizar inversiones públicas eficaces es hoy algo común en Alemania, Austria e Italia con excelentes resultados.[3]

Las consecuencias sobre las empresas del sector se agravan además por la falta de crédito que la banca e instituciones financieras

[3] *Businesseurope. Eurobarómetro de las reformas. Primavera 2011.*

canalizan hacia el sector público, pues aquí no deben provisionarse tales créditos, mientras que en el ámbito privado sí.

OTRAS CUESTIONES ACTUALES QUE AGRAVAN ESTA SITUACIÓN

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

1º. Créditos participativos en las autovías de primera generación

El retraso en el otorgamiento y posterior desembolso de los créditos participativos en las autovías de primera generación, supone un grave problema para las concesionarias y las entidades financieras que participan en los contratos. Numerosas empresas de ANCI –y de otras patronales– fueron adjudicatarias en su día de la Concesión de Conservación de la Autovía de 1ª Generación por el Ministerio de Fomento. Todos esos contratos están pendientes –desde hace más de un año– de recibir un préstamo participativo al amparo de la ley 26/2009 de Presupuestos (Disp. Adicional 42ª), y de la ley 43/2010 (Disp. Adicional 8ª). Pero tales préstamos no acaban de llegar y ello les está ocasionando múltiples problemas, ya que siguen ejecutando las obras comprometidas pero con créditos bancarios que se agotan. Se les anuncia que tales préstamos llegan a primeros de mayo, más tarde a mediados, ahora a finales... y lo cierto es que tales UTEs no pueden –ni deben– seguir en esta situación, máxime cuando han cumplido todos sus compromisos concesionales. Las últimas noticias del Ministerio de Fomento son que se están concluyendo los trámites para el desembolso de los préstamos pero la materialización de los mismos sigue retrasándose y el problema agravándose. Puede que ello obligue a las empresas a frenar sus inversiones.

Y debemos aplaudir la reciente sentencia del Supremo sobre la concesión de la AP-41, Madrid-Toledo que ha resuelto de modo favorable a nuestras empresas asociadas AZVI y SANDO, junto a Isolux Corsan y Comsa, la cuestión del equilibrio económico-financiero de la misma, aunque desafortunadamente el Tribunal no ha fijado ni la cuantía ni el momento del pago. Es por ello que invocamos la resolución del problema antes mencionado de las Autovías de 1ª Generación porque la no concesión de los préstamos participativos está, también, rompiendo el equilibrio de estas otras concesiones, así como las de otras autopistas que se encuentran en una situación similar.

2º. Morosidad de las propias Administraciones Públicas

La reforma de la Ley de Morosidad de julio de 2010 no ha resuelto la morosidad existente a todos los niveles, al contrario se ha agravado y supone un grave perjuicio para las empresas contratistas de las AA.PP., tanto más en la situación presente de crisis.

El período medio de cobro de las empresas constructoras en obras ejecutadas con las Administraciones Públicas españolas es de 170 días, según un estudio realizado recientemente por ANCI y SEOPAN en base a los datos de actividad nacional de obra pública de las principales empresas de construcción.

Por otro, lado la aplicación de esta ley ha obligado a las empresas a reducir los plazos de pagos a sus contratistas y proveedores y, sobre todo, a suprimir la posibilidad de que puedan existir pactos entre las partes por encima de dichos plazos.

Sin embargo, el 16 de febrero de 2011 se aprobó la Directiva 2011/7/UE del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, que prescribe que *"Las partes deben seguir tenien-*

do la posibilidad de acordar expresamente plazos de pago superiores a 60 días naturales, siempre que esta ampliación no sea manifiestamente abusiva para el acreedor". Esta Directiva, que ha de ser transpuesta por todos los Estados miembros de la UE antes del 16 de marzo de 2013, permitiría modificar la vigente Ley de Morosidad en este sentido, tal y como solicitábamos a la vista de los períodos medios de pago de las Administraciones Públicas. En esa dirección estamos hoy trabajando junto con otras patronales del sector.

La morosidad de la Administración Pública junto con los retrasos en la tramitación de certificaciones y la reprogramación de anualidades origina que las empresas constructoras entren en una situación de falta de ingresos.

Esta situación debe ser resuelta. No puede ser que las Administraciones Públicas sean quienes, con el retraso en sus pagos, de un lado, y la falta de flexibilidad en la interpretación de las normas, de otro, lleven a situaciones concursales a las empresas y sean, en definitiva, los causantes de mayor desempleo en un sector ya castigado. Al menos debería admitirse que las empresas puedan cancelar deudas tributarias con unas u otras Administraciones Públicas mediante la cesión o dación en pago de los créditos que por cualquier concepto, incluido por supuesto los derivados de certificaciones de obra, puedan ostentar contra otras Administraciones Públicas, aún cuando no sea la Administración, la propia acreedora tributaria.

3º. Abono del IVA por parte de las empresas constructoras

La morosidad de las Administraciones Públicas genera asimismo otro problema relacionado con el abono del IVA por parte de las empresas constructoras. En las certificaciones ordinarias de obra, que tienen la naturaleza de pagos anticipados a buena cuenta del precio final de la obra, al constituir meros anticipos, el IVA no se devenga hasta el momento de su cobro efectivo, por lo que el

retraso en su pago por la Administración, sin perjuicio del trastorno financiero que puede irrogar, no origina ningún daño a los efectos de liquidar el IVA. Sin embargo, no sucede lo mismo cuando lo que se produce es el retraso en el pago de la certificación final de las obras ejecutadas (que será abonada al contratista a cuenta de la liquidación y dentro de los meses siguientes a la recepción de la obra) o de la propia liquidación, pues al ser ambos supuestos posteriores a la recepción de la obra y devengarse el IVA al llevarse a cabo esta última, tan pronto como el importe de aquellas se encuentra cuantificado el IVA se devenga, aún cuando efectivamente se cobren meses después.

En dichos supuestos el contratista va a encontrarse obligado a anticipar el IVA de la Certificación Final y de la Liquidación, aún cuando lo cobre con mucho retraso y, lo que es peor, aún cuando ese importe que por IVA anticipa vaya destinado finalmente a la propia Administración que ha incurrido en mora en el cumplimiento de sus obligaciones.

Se debería regular la posibilidad de que se pueda extinguir la obligación del contratista del pago del IVA mediante la compensación con la deuda contraída en virtud de la certificación de obra.

4º. Reprogramación de las obras adjudicadas

Tales reprogramaciones han supuesto un retraso en las anualidades a créditos con anualidades en años posteriores a la fecha prevista de finalización de la obra. Para poder terminar la obra en el plazo contratado las empresas se ven en la tesitura de tener que autofinanciar la obra, encontrándose con el problema de la restricción de crédito bancario.

Por ello sería deseable que en las certificaciones de obras ejecutadas y no acreditadas en el año en curso pero con anualidades para

años posteriores la Intervención tomara razón de endoso a cuenta de las mismas con el fin de facilitar a las empresas el acceso al crédito, que se podría solicitar a las entidades bancarias a cuenta de esas certificaciones. En ese sentido nos manifestamos ya en junio de 2009.

5º. Modificación de los contratos

La Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, en vigor desde el 6 de marzo, introduce un nuevo Título V al libro I de la Ley de Contratos del Sector Público, "Modificación de los contratos", limitando el modificado de obra al 10% del importe adjudicado. Esto condiciona el margen de acción de las constructoras que deben estudiar hoy mejor que nunca la viabilidad de una obra y la calidad del proyecto.

Las empresas no deben dejarse arrastrar en una espiral de "conseguir obra a cualquier precio", lo que es, sin embargo, difícil ya que la escasez de nueva obra pública puede impulsar a las empresas a competir por la ejecución de una obra con grandes bajas.

REFLEXIONES FINALES

Voy a finalizar con una reflexión en la que vengo insistiendo desde hace tiempo y que me habéis escuchado en pasadas Asambleas. Nuestro déficit y la situación de deuda de las CC.AA. y de los ayuntamientos, no permite mirar el futuro del mercado de la construcción de obra civil en España con optimismo.

Memorias y discursos de presidentes de grandes empresas del IBEX 35 que se publican diariamente en estas fechas nos advierten de que, puesto que España no genera sus recursos y, en todo caso, sus empresas deben seguir invirtiendo para generar sus

beneficios futuros, deben hacerlo en el exterior. Empresarialmente el discurso es justificado. Pero con criterios de interés general hay que decir que si la inversión de hoy –que son los puestos de trabajo de mañana– se va al exterior, significa que habrá aquí más desempleo. Y si bien esto puede ayudar en las cotizaciones en Bolsa de estas empresas, ello no detendrá la sangría de desempleo doméstico ni, por tanto, el enorme gasto social del paro. Es imperativo crear trabajo dentro de nuestras fronteras y no fuera. Es el mercado del empleo y no el de los valores bursátiles el problema general a resolver.

Así las cosas, las grandes constructoras cotizadas consideran que las nuevas oportunidades de trabajo están hoy fuera y equilibran sus cuentas de resultados mediante grandes contratos en el exterior y reduciendo el porcentaje que representa la construcción doméstica, que, como ejemplo, representó un 22% de media del total de su obra civil contratada en el año 2009.

Las empresas de ANCI, con una presencia cada vez mayor en el exterior siguen manteniendo una dedicación más dirigida a la ejecución de obra pública en España con una dependencia de las Administraciones Públicas que supone un 70 % de su cifra de negocio total.

Sé que muchos estáis ya inmersos en este proceso de globalizar vuestra actividad –también de diversificar aquí y fuera– y entre nuestros asociados existen ejemplos de éxito con importantes proyectos logrados fuera de España. También soy consciente de la dificultad de conseguirlo. El proceso es largo, la competencia grande, los mercados complejos por globales y los recursos necesarios elevados.

Recientemente el presidente de uno de los grandes bancos españoles ha reconocido su admiración por las estrategias militares y

su aplicación a la gestión de su banco. Yo voy a rescatar dos citas del famosísimo "El Arte de la Guerra" escrito por el general chino Sun-Tzu en el siglo V a.C. y considerada una obra maestra sobre la estrategia, que se ha extendido al mundo de los negocios:

"Adéntrate en la nada, acomete contra el vacío, rodea lo que defiende, asáltalo donde no te espere."

"Debes tener tus armas con filo, tu ardor y tus fuerzas al 100% y tu tesorería bien dotada para que tu enemigo no se aproveche de ti".

Trasladando estas dos citas a la actualidad, una empresa también puede *"adentrarse en la nada y acometer contra el vacío"*, ingresando en nuevos mercados geográficos, pero como ya he insistido en otras ocasiones, ese reto exige estar preparado para acometerlo y disponer de una serie de recursos que estarán más a vuestro alcance cuanto mayor sea vuestra dimensión. Mirad a vuestro lado. Seguramente tenéis ahí, muy próxima, la empresa que por su volumen, situación geográfica, especialización diferenciada o estructura, la hacen idónea para su fusión con la vuestra pensando más en mejorar el músculo financiero y la posición en el exterior que en el mercado interior. Si es así, no esperéis y sumad esfuerzos cuanto antes.

Pero dado que no todos pueden/podemos hacer lo mismo, aunque entre nuestros asociados tenemos ejemplos magníficos de lo contrario, habrá que concluir que la Administración debería tener presente a la hora de la adjudicación de obras quienes, en este momento de crisis, son los que dependen más de tales contratos para su supervivencia.

Pero apelo, como ya hice conjuntamente con otras asociaciones, al criterio de los diputados hoy aquí presentes individualmente y de los grupos parlamentarios que representan para encontrar, en un

clima de razonable consenso político, medidas que eviten este ajuste dramático de la inversión pública que, en caso contrario, tendrá efectos muy negativos sobre la actividad y el empleo, en el corto plazo, y sobre la productividad y, en definitiva, sobre el bienestar de los ciudadanos en el medio plazo.

Y, sin embargo, no todo lo ocurrido en el sector es negativo para las empresas de ANCI. No hemos dejado de insistir en la improcedencia de que la licitación "extraordinaria" de 6.000 millones de euros para el LAV Madrid-Galicia (Olmedo-Lubián-Ourense) se hiciera en un único contrato ya que dejaría fuera a la mayor parte de las empresas a excepción de las más grandes. Finalmente, la solución adoptada en Consejo de Ministros del 8 de abril es la licitación presupuestaria por parte de ADIF de 26 tramos de infraestructura por un total de 3.046 millones de euros. Es decir, se han "rescatado" más de 3.000 millones para la licitación presupuestaria. Nos ha parecido una solución positiva y así lo hemos hecho saber al Ministro y sus más directos colaboradores.

Y quiero decirles también que, con la misma lealtad con la que les planteamos seriamente nuestras inquietudes y problemas, colaboramos y colaboraremos con sus equipos y con los propios ministros y presidente de CC.AA y alcaldes, para encontrar nuevos caminos en esta nueva etapa. Estos problemas son de ambas partes, no son sólo del sector privado. Y así seguiremos procediendo en los próximos tiempos.

JOSÉ BONO MARTINEZ, natural de Salobre (Albacete) donde nació en 1950, es padre de cuatro hijos. Licenciado en Derecho por la Universidad de Deusto, fue diputado por Albacete durante la I y II Legislaturas. En mayo de 1983 fue elegido presidente de Castilla-La Mancha, cargo que dejó en abril de 2004 al ser nombrado ministro de Defensa. En la actual legislatura es diputado por Toledo y Presidente del Congreso de los Diputados.

INTERVENCIÓN DE CLAUSURA

José Bono Martínez

Presidente del Congreso

de los Diputados

Buenas tardes y muchas gracias por pensar que el Presidente del Congreso podría decirles algo que añadiese elementos dignos de su atención, después de haber escuchado a los diputados que han intervenido y que pertenecen a la Comisión de Fomento y a la Secretaria General de Infraestructuras.

En cualquier caso me gustaría comentarles que si no corrieran tiempos como los nuestros yo diría "amén" a lo que ya se ha dicho y todo quedaría resuelto para que pudiesen tomar el cóctel y almorzar, pero sería descortés y además los tiempos no invitan a ese tipo de expresiones.

A Jaime Lamo de Espinosa le conozco desde hace mucho tiempo. Le conocí como ministro de Agricultura al que pocos preguntaban en el Congreso de los Diputados. Yo tenía entonces 26 años, y un día le dije a su hermano Emilio: "¿Por qué nadie pregunta a tu hermano?". Tampoco Emilio conocía la respuesta. Ahora, que le tienen de presidente de esta Asociación, quiero decirles que han elegido bien y podrán entender el motivo de mi pregunta. ¿Saben por qué nadie le preguntaba? Porque todo el que lo hacía salía escaldado. Jaime, con su voz suave, no dejaba a diputado en pie, con normas y con citas, de modo que intuyo que para él debió de ser muy cómoda la vida parlamentaria de ministro.

He venido a clausurar este acto porque él me lo ha pedido y también porque me siento obligado a rendir tributo a quienes han dedicado su vida a la política, y él lo hizo en momentos complica-

dos y difíciles, y de él se guarda un buen recuerdo, aunque he de decir que jamás le voté ni le apoyé, pero viene bien, cuando han pasado más de 25 años, reconocer y poder manifestar algo que no estaría de más que hiciésemos con más frecuencia y percatándonos de que, en gran medida, la reivindicación de la política exigiría que fuésemos menos severos con nosotros mismos.

No sé cuál será el grado de competencia que pueda haber entre sus empresas, pero nosotros, en política, competimos con mucha dureza. Es difícil encontrar, por ejemplo, a un médico que acuse a otro médico de la responsabilidad de haber actuado equivocadamente, pero no es el caso en la vida política. No hay asunto negativo en ella que no sea público, que no sea exagerado, que para eso está la oposición, para destacar lo negativo que encuentra en el contrincante, pero aun cuando no se diera cuenta la oposición, siempre habrá algún compañero que acabe filtrándolo, de manera que nada queda oculto.

Sin embargo, más allá de estas circunstancias, yo reivindico el oficio de la política. Llevo en el Partido Socialista cuarenta y dos años y me siento orgulloso de reivindicar una actividad, la política, tan noble y digna como cualquier otra. En la política, como en cualquier otro oficio, hay luces y hay sombras, pero creo que los políticos somos la corporación que más se parece a la sociedad.Y ahora, cuando parece que se desdibujan algunas aristas de carácter ideológico, sería bueno que fuésemos eficaces y que dejara de tener sentido aquella pregunta retórica que se hacía Lenin sobre si era más importante, en el Plan Quinquenal, ser eficaces o mantener la ideología que lo impregnaba. Está claro que vivimos en la época de la eficacia. Eficacia dirigida a crear riqueza, a promover fines sociales y bienestar público.

Hace unos años, siendo yo presidente de la comunidad de Castilla-La Mancha, viajamos tres presidentes autonómicos a Londres, con intención de colocar un determinado paquete de deuda. En el caso

de Castilla-La Mancha eran 100 millones de euros. La entidad que nos recibía era la Banca Merrill Lynch. Acudimos los tres, y el presidente de ese banco –recién llegado de Nueva York– nos invitó a desayunar y nos dijo: *"Miren, cuando estén colocadas, ya les avisaremos"*. Estábamos un poco nerviosos y tuve la suerte de que el primer paquete se asignase a Castilla-La Mancha, por lo que le pregunté: *"¿Por qué ha sido Castilla-La Mancha la primera en colocar su deuda?"* –esto hace ya unos años– y me respondió: *"Vamos a preguntárselo al joven que se encarga de su Comunidad"*. Aquello ya me impresionó, porque aquí no éramos importantes, nosotros hablábamos el castellano, como única lengua; era una región de la que el diario *El País* había dicho *"es un invento"* y, efectivamente, éramos un invento, como todos han sido un invento, pero unos más antiguos que otros, nosotros éramos un invento y nuestra deuda se colocó...

Efectivamente, no hay ningún régimen o sistema perpetuo; el Imperio romano cayó y los faraones cayeron y caerán todos los demás, pero yo iba con aquella modestia propia de ser 'un invento' para el diario *El País*.... ¿Por qué hemos sido los primeros? Y vino aquel chico, que era de Salamanca, y me respondió: *"Pues han sido ustedes los primeros porque su región es la que menos horas ha perdido por conflictos laborales en el último año"*. Yo creía que no lo sabían, que estas cosas eran de consumo interno, que no llegaban a los periódicos españoles, pero aquel agente que nos vendía la deuda sí lo sabía. *"Segundo, porque tienen ustedes un alto nivel de estabilidad"*. Y tanto, llevábamos 21 años gobernando. Y, por último, dijo *"Y porque ustedes tienen un nivel de obra pública en el porcentaje ejecutada-presupuestada en los dos últimos años con la ratio más alta"*.

Me sorprendió que esos tres fueran los criterios. El caso es que colocamos aquella deuda. Y si les cuento ahora esto, es porque son tres criterios que me parecen importantes, aunque me los expusieran en la banca Merrill Lynch, que ya saben ustedes cómo acabó... Pero lo relato aquí por la importancia que hemos de dar a la efica-

cia; y eso es lo único que yo me atrevería a aconsejar hoy y aquí porque a los gobiernos, en esta hora, no les ocurre como a los de principios del siglo XX. Entonces, un gobierno hacía que por sus manos pasaran las actividades económicas; hoy pasan bastantes menos, así es el signo de los tiempos.

A veces, la gente olvida que hace sólo 20 años el Consejo de Ministros determinaba el precio del pan semanalmente, y el precio de la electricidad, y el del teléfono, y el del agua, esto ocurrió hasta 1991. Ahora, el Consejo de Ministros y cualquier consejo de gobierno de cualquier Comunidad Autónoma no pueden durar tanto tiempo si no es que hablan de asuntos distintos de los de la gobernación. Esta es una realidad y los gobiernos han de procurar, sobre todo, que haya paz social, que haya eficacia y, sobre todo, que les cuadren las cuentas. Vuelvo a citar a Lenin, y no porque yo sea leninista ni mucho menos, pero, el líder soviético tenía razón cuando afirmaba que lo más anti-revolucionario que puede haber es que aquello que se promete no llegue a financiarse.

Entre bromas y veras, les comento todo esto porque ustedes, que son muy influyentes por su oficio y por su posición, no estaría mal que dijeran al PSOE, al PP y a los partidos nacionalistas que los gobiernos están para ser eficaces y que cuando no les cuadren las cuentas, entonces hay que entonar los misterios dolorosos, aunque probablemente los ciudadanos los rezarán a disgusto al principio, pero es el único sistema de acabar el rosario, porque si nos situamos en los gloriosos, que es a lo que invita tantas elecciones seguidas, el asunto no irá bien. Es un mal sistema que tengamos que atender a la reproducción mimética del Estado en 17 territorios, y lo dice quien ha sido presidente de un "invento" que es el mejor que hemos tenido en el siglo si hablamos de mi región, de Castilla-La Mancha.

Pero ustedes saben que el "café para todos" frente a sus ventajas ha tenido también sus servidumbres. Es evidente que 17 Consejos

Consultivos, 17 Consejos Económicos y Sociales, 17 Defensores del Pueblo, del Mayor, del Menor, de la Mujer, 17 Tribunales de Cuentas, 17 no digo Gobiernos y Parlamentos, porque va de suyo, y no sé cuántas televisiones, son muy caros y deberíamos preguntarnos si resistirían así en bloque, sin entrar en más detalles, el criterio de la eficacia. Es menester plantearnos estas cosas y ustedes, desde ANCI, creo que tienen algo que decir al respecto.

Quisiera terminar diciéndoles que es preciso que su voz se haga oír en estos debates, como es el propósito de estas jornadas, guste más o guste menos a los partidos políticos. Yo les he dicho, con sinceridad, lo que pienso y les agradezco la cortesía que han tenido al escucharme a estas horas que son ya las del almuerzo.

Muchas gracias.

Edita: **Servicios Técnicos de ANCI**

Fotomecánica: **Almodi S.L.U.**

Impresión: **Almodi S.L.U.**

Depósito Legal: **M-41863-2004**

EMPRESAS ASOCIADAS:

Grupo Aldesa
Construcciones Alpi, s.a.
Altec Infraestructuras, s.a.
Assignia Infraestructuras, s.a.
Azvi, s.a.
Becsa, s.a.
Begar, s.a.
Bruesa Construcción, s.a.
Chm obras e infraestructuras, s.a.
Construcciones Rubau, s.a.
Grupo Copasa
Copcisa, s.a.
Grupo Copisa
Grupo Cyopsa-Sisocia
Detea, s.a.
Ehisa
Joca, Ingeniería y Construcciones, s.a.
Peninsular de Contratas, s.a.
Ploder Uicesa, s.a.
Probisa Tecnología y Construcción, s.l.
Grupo Puentes
Grupo Rover Alcisa
Sando
Construcciones Sarrión, s.l.
Sogeosa. Sociedad General de Obras, s.a.

ANCI, Asociación Nacional
de Constructores Independientes
Paseo de la Castellana, 119, 2º dcha.
28046 Madrid.
Tel.: 915 550 539 - Fax: 915 554 005
E-mail: anci@ancisa.com
Web: www.ancisa.com