

Intervención del Ministro de Fomento, José Blanco, en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados

Agosto de 2010

En el mes de agosto se han dado pasos importantes para nuestro sistema de transportes. Se ha podido llegar a un principio de acuerdo entre AENA y los controladores aéreos. Un acuerdo que valoro positivamente, en la medida que supone ratificar los avances alcanzados en la eficiencia del sistema de navegación aérea y dotar de certidumbre sobre la continuidad del servicio.

Estoy convencido que este acuerdo también apuntalará la recuperación que estamos observando en los principales aeropuertos españoles, a través de un incremento del tráfico aéreo con la consecuente repercusión positiva en el sector turístico.

Pero este mes de agosto conocimos además la mayor disponibilidad presupuestaria del Ministerio de Fomento para el próximo año 2011. Este es el motivo de mi comparecencia en Sesión Extraordinaria a petición de los grupos de la cámara.

Me propongo explicarles las consecuencias que este nuevo escenario presupuestario ha tenido sobre la reprogramación de la que di cuenta en esta misma Comisión el pasado 22 de julio.

Estamos asistiendo a la primera crisis económica tras la globalización. Una crisis de una complejidad, magnitud e intensidad sin precedentes en la que los mercados muestran una volatilidad inusitada, poniendo en jaque la economía real de las principales economías avanzadas.

En estos dos años, pasamos de una crisis financiera localizada en EEUU, a una de la economía real que se extendió a todo el planeta para situarnos después ante una crisis de deuda, que encuentra en Europa su foco más agudo.

Para hacer frente a esta crisis de deuda, el Gobierno de España ha sido uno de los primeros Gobiernos de Europa en presentar sus planes de ajuste presupuestario. Y por ello hemos recibido el reconocimiento de todos los miembros de la Unión Europea y del Fondo Monetario Internacional.

Y también saben que el plan de ajuste presentado el pasado mes de mayo, las reformas estructurales que hemos emprendido y la publicación de los test de stress realizados sobre la mayoría de nuestras entidades financieras han supuesto el inicio de la recuperación de la confianza de los mercados.

Ello ha permitido reducir el coste financiero de nuestra deuda y por eso es posible disponer ahora de un margen adicional en los Presupuestos Generales del Estado para 2011.

Un margen que nos permite liberar recursos para mitigar parcialmente el ajuste en infraestructuras, sin alterar el techo de gasto. Es decir:

- El compromiso de reducción del déficit adquirido por el Gobierno de España es inquebrantable.
- Y la inversión pública en infraestructuras de transporte no volverá a ser lo que era, como ya reiteré en mis anteriores comparecencias.

Señalar también un par de cuestiones que considero importantes sobre la oportunidad de esta comparecencia.

El 12 de mayo el Presidente del Gobierno anunció las medidas de ajuste para acelerar los objetivos de estabilidad presupuestaria.

En esa comparecencia se incluyó ya el recorte de la inversión pública, sin merecer este recorte contestación por parte de los grupos políticos.

El 14 de julio en el Debate del Estado de la Nación, tampoco el recorte de infraestructuras fue un tema mencionado, ni planteado en las resoluciones de los principales grupos. Y yo mismo comparecí dos veces a petición propia para referirme a este tema.

El 19 de mayo para explicar las líneas generales del ajuste y los planes de eficiencia y austeridad que estábamos llevando a cabo y que vamos a seguir llevando a cabo en los términos planteados. Y hace a penas un mes para explicarles el contexto, las causas, la restricción presupuestaria a la que debíamos atenernos, los criterios seguidos y las consecuencias para llevar a cabo la reprogramación de infraestructuras de transporte.

De todos estos elementos: contexto, causas, restricción presupuestaria del Ministerio de Fomento, criterios y consecuencias, tan sólo han variado dos factores.

Ha habido una pequeña variación positiva en nuestra restricción presupuestaria y consecuentemente habrá también una actualización en el mismo sentido en las consecuencias del ajuste.

Esta variación positiva en la restricción presupuestaria, de al menos 500 millones de euros para 2011, fue comunicada en una comparecencia pública en la que participé con la Vicepresidenta Segunda en el Ministerio de Economía y Hacienda.

En cuanto a las consecuencias de esta variación, no tendré inconveniente en facilitarles una lista de actuaciones, aunque como ustedes saben, éstas no serán definitivas hasta que los Presupuestos Generales del Estado de 2011 sean aprobados por esta cámara.

Por tanto, podría dar por concluida esta comparecencia con esta explicación, pero considero que es conveniente que reitere algunos principios y criterios ya anunciados en esta cámara.

Un ajuste en las cuentas públicas que se marca como objetivo para 2011 reducir en 30.000 millones el déficit con respecto a 2010, sólo es posible si también tocamos la inversión en infraestructuras de Transporte, que les recuerdo que representa el 70% de la inversión pública del Estado.

Hemos bajado el sueldo a los funcionarios, hemos hecho un plan de austeridad general, hemos tocado prácticamente todas las partidas para reducir el déficit. Como están haciendo, por cierto, todos los países y todas las administraciones aquí en España y en Europa.

La crisis y en particular el estallido de la burbuja inmobiliaria ha mermado sustancialmente los ingresos del Estado y la clave es realizar una adecuada priorización del gasto, igual que hacen las familias y las empresas.

No se puede mantener el mismo nivel de gasto con menos ingresos. No se trata de una decisión fácil, pero en eso consiste precisamente la responsabilidad de gobernar.

Estamos dando un verdadero salto de gigante en cuanto a la mejora en la eficiencia de los recursos públicos y en las cuotas alcanzadas de austeridad.

Hemos hecho un plan de austeridad que nos va a permitir ahorrar 1.300 millones de euros en gasto corriente y de personal en 4 años.

Este plan ya está dando resultados.

El alto grado de exigencia que nos hemos impuesto en el plan de austeridad del Ministerio de Fomento y ajustando al límite todas las partidas, nos va a permitir liberar para los presupuestos de 2011, más recursos para destinarlos a inversión, de tal forma que las mejoras en la reprogramación se situarán en el entorno de unos 700 millones de euros, pendiente del ajuste final y de lo que se determine en el trámite parlamentario.

En el ámbito de este plan de austeridad vamos a proponer a través de la Ley de Presupuestos un mecanismo corrector para mejorar la eficiencia de las Subvenciones al Transporte Aéreo. El objetivo es seguir garantizando el 50 % de la subvención al Transporte Aéreo para los residentes en las Islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.

Si bien se establecería un tope a la tarifa subvencionable, de forma tal que una minoría, que adquiere los billetes más caros, no consuma un volumen de recursos proporcionalmente exagerado, como ocurre en estos momentos.

Y en esta misma línea de mejorar la eficiencia en el mes de septiembre aprobaremos una Orden ministerial por la que se regirán las nuevas tarifas que INECO aplicará al Ministerio.

Las nuevas tarifas bajarán de media un 14% y se aplicarán con efecto retroactivo desde el 1 de enero de 2010. De esta forma disminuirémos el gasto realizado por el Ministerio de Fomento en las encomiendas que realiza a esta empresa pública de Ingeniería de Transporte.

Estos son dos ejemplos, a parte de todas las actuaciones que expliqué en mi comparecencia del mes de mayo cuando detallamos el Plan de Austeridad, que nos está permitiendo liberar recursos para la inversión productiva.

Como saben, también estamos implantando un Plan de Eficiencia, con el que conseguiremos reducir un 22% de medio el coste de construcción de nuestras infraestructuras.

Además hemos llevado a cabo reformas estructurales, como la de la navegación aérea, o la del sistema portuario y aeroportuario que mejorarán la eficiencia y eficacia en la gestión del sistema de transportes, y que nos permitirán también un ahorro muy importante de costes.

En poco más de un año hemos dado un salto cualitativo en la eficiencia en la política de transportes. Y por esta mejora en la eficiencia quiero felicitar a todos los trabajadores del Ministerio de Fomento y de las empresas de su grupo y reconocer también la aportación constructiva de sus señorías, que ha sido decisiva para implantar estas reformas.

...

Saben que estos años hemos avanzado mucho en la dotación de nuestras infraestructuras de transporte. Quizá si este verano han viajado por Europa lo habrán podido comprobar ustedes mismos.

Si nuestras carreteras antes nos alejaban de Europa, ahora es una materia en la que ya vamos con ventaja.

Sólo en los últimos seis años, la inversión ejecutada en nuestras redes de comunicación y transportes ha superado los 86.000 millones de euros.

En este tiempo hemos doblado la inversión frente a nuestros vecinos europeos.

Es cierto que aún tenemos importantes infraestructuras pendientes de finalizar, como son el cierre de corredores viarios y grandes líneas de alta velocidad.

Y además tenemos algunos aspectos relacionados con la intermodalidad que tenemos que corregir y que me propongo corregir, como el transporte ferroviario de mercancías.

Pero lo cierto es que España ya puede competir con cualquier país europeo en dotación de autovías, en tren de Alta Velocidad, en aeropuertos y puertos.

Estamos a la cabeza de Europa en dotación de infraestructuras de transporte, pese a ser la quinta economía europea.

Y esta fuerte inversión pública, además de contribuir al desarrollo de las redes de transportes de nuestro país, ha permitido a las empresas del sector convertirse en referentes de primer nivel en el mercado internacional.

Debemos tener presente que estamos desacelerando en una materia en la que íbamos muy rápido y con ventaja. Lo dramático hubiese sido tener que pisar el freno en algún campo en que fuésemos con mucho retraso.

Si bien, es cierto que no podemos dar un giro de 180 grados. Porque tenemos en ejecución multitud de infraestructuras por todo el territorio que si no finalizamos, estaríamos dejando como improductivas, tras haber invertido ya un gran volumen de recursos públicos en su construcción.

Por tanto, el criterio de la reprogramación ha sido con el primer escenario presupuestario, y con este nuevo, que es ligeramente más holgado, tratar de minimizar lo máximo posible el impacto del ajuste en nuestro sistema de transporte y en la actividad de las empresas.

Como resultado global de la actualización de la reprogramación seguimos manteniendo la prioridad de potenciar el transporte de ferrocarril en su triple vertiente de alta velocidad, mercancías y cercanías.

Al disponer de una cantidad superior a la inicialmente prevista, de al menos 500 millones de euros, más los ahorros adicionales del plan de eficiencia, hemos actualizado la reprogramación priorizando las obras con un muy avanzado grado de ejecución, aquellos corredores con mayor volumen de tráfico y las obras urbanas en los principales núcleos de población.

Siguiendo estos criterios hemos podido evitar la rescisión de 3 contratos que inicialmente habíamos previsto.

- En la Ronda Noroeste de Burgos en Castilla y León
- En la autovía A-14 en Cataluña.
- En la autovía A-32 en Andalucía

Así como la licitación de 4 obras importantes para el Ministerio de Fomento, dos en la A-2 y una en la A-7, que habían sido rescindidas por motivos ajenos al ajuste y la Variante de Beas -Trigueros en Andalucía.

Como resultante global hemos introducidos mejoras presupuestarias en un total de 49 infraestructuras que corresponden a 98 actuaciones.

La cifra de actuaciones es mayor, porque en algunos casos mejoramos varias actuaciones de una misma infraestructura, como en la Autovía del Cantábrico en la que introducimos mejoras en 10 tramos.

Con esta actualización mantenemos nuestro compromiso inamovible de reducción del déficit, pero mejoramos sustancialmente el ritmo de ejecución de medio centenar de infraestructuras repartidas por todo el territorio español.

Pero más allá de minimizar los efectos del ajuste de infraestructuras que está llevando el Ministerio de Fomento_ y que también están acometiendo, el resto de Administraciones, quizás con menos transparencia, pero igual determinación_, tenemos que sentar las bases de un nuevo modelo de financiación que garantice estabilidad para la construcción y conservación de nuestra red de transporte.

Por ello reitero el ofrecimiento de constituir una Subcomisión para fijar los criterios de actualización del PEIT, y formular propuestas que propicien un marco estable de financiación de las infraestructuras y su mantenimiento.

Debemos ser conscientes de que la inversión en obra nueva ha tocado techo. Posiblemente no volvamos a estos niveles de inversión en décadas.

Aun así en los años 2009-2012 la inversión media anual en infraestructuras será similar a la ejecutada en un período de bonanza económica, como fue el cuatrienio 2005-2008, que alcanzó la cifra de 13.945 millones y un 65% superior a la realizada en periodo 2000-2003 que fueron 8.417 millones de euros.

Además hemos planteado un programa de inversión mediante colaboración público privada que nos va a permitir seguir modernizando la red de transporte, a la vez que extendemos en el largo plazo su impacto presupuestario y la garantía de su conservación.

En el actual contexto económico la colaboración público privada es una herramienta eficaz para acometer nuevas inversiones, tanto en el campo del ferrocarril, de pasajeros y mercancías, como en autovías.

Desde que se presentó públicamente el Plan Extraordinario de Infraestructuras, en el que ya avanzamos sus principios generales, se ha venido trabajando en la concreción del mismo.

En primer lugar aquellos principios que se anunciaron se han plasmado en Pliegos de Cláusulas Administrativas que son las reglas que regirán los concursos.

La redacción de estos pliegos ha supuesto un trabajo de detalle y especializado para corregir errores del pasado, que todos conocemos, y adaptar el sistema de Colaboración Público Privada a la compleja situación económico-financiera actual.

Actualmente y mientras se ultima la aprobación de dichos pliegos, se está trabajando ya en el siguiente paso que es la elaboración de Estudios de Viabilidad concretos para diversos proyectos.

En los estudios de viabilidad se reflejan los condicionantes técnicos, económicos y financieros de todos y cada uno de los proyectos.

El fruto de este trabajo es lograr el equilibrio entre las condiciones de mercado, creando un marco atractivo para la inversión, y conseguir la eficiencia en la gestión y el gasto.

A día de hoy ya estamos en condiciones de facilitar, debido a su avanzado grado de tramitación administrativa, una lista de proyectos susceptibles de ser licitados por régimen concesional en este mismo año 2010.

Considero que hacer público este listado es importante, tanto para los ciudadanos, como para las administraciones, que así dispondrán de información de las próximas actuaciones que va a llevar a cabo el Ministerio de Fomento.

Y también considero que es necesario para que las empresas del sector puedan plantear sus estrategias internas y su política de alianzas a la hora de acudir a estas actuaciones que sacaremos a licitación en 2010.

...

Además de la apuesta por el régimen concesional en infraestructuras, tenemos que hacer frente a varios retos en los próximos años.

En primer lugar la inversión en conservación, que como ustedes saben irá creciendo debido al incremento de nuestro stock de infraestructuras.

En un escenario de 10 años la inversión en conservación y mantenimiento ocupará la mitad de todo el presupuesto del ministerio de Fomento. Por tanto se hace necesario plantear un marco financiero que haga sostenible este desafío.

Y el otro gran reto, que sí que nos separa de los países de nuestro entorno, es el transporte ferroviario de mercancías.

Desarrollar este transporte es vital, en primer lugar para reducir los costes logísticos de nuestras empresas, que en muchos casos superan los costes laborales, y para mejorar la eficiencia energética del sistema de transporte, un requisito decisivo para cumplir nuestros objetivos de reducción de emisiones.

Y también, potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril, supone reducir el tráfico de camiones y por tanto aumentar la seguridad y reducir el deterioro en nuestras carreteras.

Con el fin de potenciar este transporte hemos convocado para la primera quincena de septiembre una Conferencia Sectorial con todas las Comunidades Autónomas, en la que definiremos fruto del consenso un Plan Estratégico del Transporte Ferroviario de Mercancías en España.

El valor de la política de infraestructuras es su permanencia en el tiempo. Desde mi primer día como Ministro he tenido muy claro que en un sistema político basado en la alternancia en el poder, en el que la obra que unos empiezan frecuentemente la acaban otros, todos los Ministros de Fomento debemos a nuestros antecesores y nos debemos a nuestros sucesores.

Esta ha sido la guía en mi forma de actuar y ello me ha llevado a situar la concertación con todas las administraciones y la búsqueda de la eficiencia en cada euro de nuestros recursos públicos, como pilares de la actuación en política de transporte.

Considero que ante los retos y los cambios, podemos tomar dos caminos. O bien tratar de ignorarlos hasta que la fuerza de los hechos los haga irremediables, o hacerles frente, anticipando soluciones para no hipotecar el futuro.

Lo responsable, aunque a veces sea más incómodo, es escoger el segundo camino.

Muchas de las reformas que estamos llevando, véase la del sistema de navegación aérea, con el nuevo régimen laboral de los controladores, la nueva ley postal o las reformas del sistema portuario, son cambios que anticipan soluciones para los retos del futuro.

Estoy convencido de que si todos somos conscientes de la responsabilidad que tenemos. Si somos capaces de abandonar las pasiones y el enfrentamiento partidista para acercarnos a la realidad con rigor, podremos seguir haciendo un buen servicio a quiénes tomen el testigo en nuestras responsabilidades.

Saben que por mi parte estoy dispuesto a estudiar sus propuestas y aportaciones.

Tenemos la oportunidad de entendernos para hacer algo importante: sentar las bases del futuro del transporte. Está en nuestras manos saber aprovecharla. Confío en que así sea.