

*Intervención del ministro de Fomento
CURSO UIMP-APIE
Junio de 2010
El Fomento de las infraestructuras. El papel de la Administración.*

La historia y trayectoria de esta Universidad, así como la tradición y relevancia de estos cursos, es un hecho conocido dentro y fuera de nuestras fronteras.

Y precisamente ahora, en tiempos de cambio e incertidumbre a nivel mundial, es cuando espacios de debate y reflexión como éste cobran aún mayor importancia.

La comunicación y el intercambio de ideas, siempre han sido los engranajes que han mantenido vivo el espacio del conocimiento y del progreso. Términos estos, que también están ligados al campo de las infraestructuras.

Unas buenas conexiones, además de vertebrar y cohesionar todo el territorio, tienen una influencia directa sobre la competitividad y el desarrollo económico del mismo.

Y en un país como España, que además de su difícil orografía es el segundo con mayor extensión dentro de la Unión Europea, el transporte, tanto de pasajeros como de mercancías, se configura como un elemento crítico para su progreso.

Por un lado, el peso creciente del turismo sobre nuestra economía, que nos ha convertido en una potencia a nivel mundial en este campo, hace necesario que nuestras redes que nos conectan con el exterior y que vertebran el país, nos permitan mantener esta posición de relevancia.

Y por otro, la necesidad de conseguir un transporte de mercancías competitivo y eficiente que reduzca los costes logísticos, y que sitúe a nuestras empresas en una posición más fuerte y sólida para competir frente al resto.

En definitiva, el transporte es un facto básico para desarrollar nuestras actividades productivas.

A día de hoy, aún tenemos déficits en algunos apartados, en especial en el transporte ferroviario de mercancías, pero estamos en condiciones de decir que hemos conseguido dotar a nuestro país de un conjunto de infraestructuras que se encuentran entre las mejores del mundo.

El trabajo de los distintos Gobiernos ha dado como fruto que España posea la red europea más extensa de Autovías y Autopistas.

Posición que también lideraremos a finales de este año en el campo de la Alta Velocidad ferroviaria con la llegada del AVE a Valencia.

RENFE es, en la actualidad, el operador con el parque móvil más moderno de toda Europa y tiene acuerdos de colaboración con 37 países de todo el mundo.

Mientras que AENA, se consolida como primer operador a nivel mundial, y los aeropuertos de Madrid – Barajas y el Prat se encuentran entre los diez mayores de la Unión Europea.

Manteniendo el mismo ranking de liderazgo los puertos de Algeciras y Valencia, que se sitúan entre los 10 primeros de Europa en cuanto a tráfico portuario.

Es decir las infraestructuras, que fueron uno de los símbolos del atraso de España durante el siglo pasado, son hoy una de las banderas más destacadas de su progreso.

Si hemos llegado hasta aquí, ha sido en gran parte, por el impulso, sin precedentes, que hemos dado a la inversión pública.

Solo en los últimos seis años, la inversión destinada a la modernización de nuestras redes de comunicación y transportes ha superado los 86.000 millones de euros. En este tiempo hemos doblado la inversión respecto a nuestros vecinos europeos.

Una apuesta económica y técnica como nunca se había producido en la historia de nuestro país. Porque hoy contamos con miles de puentes y túneles que nos han permitido adaptarnos y superar las difíciles condiciones orográficas que presenta nuestro país.

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

Su especialización y conocimiento en el ámbito de las concesiones, de la construcción y de la industria tecnológica aplicada al transporte, las ha posicionado en puestos de liderazgo a nivel mundial.

Cabe destacar, que seis de los diez grandes grupos concesionarios de infraestructuras del mundo son españoles, siendo uno de ellos el que lidera el ranking. Tanto nuestras empresas, como la dotación de infraestructuras que hemos conseguido, constituyen un importante activo para España.

Si bien, tenemos que reconocer que los modelos de planificación que se han ido desarrollando a lo largo de las últimas décadas, han estado por encima de las posibilidades de lo que un país como España se puede permitir.

Los últimos planes de infraestructuras, tanto el Plan de Infraestructuras del Transporte del año 2000, como el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte de 2005, fueron concebidos en periodos expansivos de la economía y bajo el reto de hacer más que el Gobierno precedente.

Además se partía del supuesto de considerar ingresos fiscales coyunturales, los propios de la burbuja inmobiliaria, con ingresos estructurales, que iban a perdurar en el tiempo.

Estos errores de partida se agudizaron con un enfoque en el que primaba más los millones de euros invertidos en nueva infraestructura, que una evolución y avance equilibrado y eficiente de nuestro sistema de transportes.

Es decir, nos hemos ido marcando metas cada vez más ambiciosas en lo cuantitativo, dejando de lado lo cualitativo. El Gobierno está decidido a invertir esta dinámica. Un giro en que vamos a implicar también a las administraciones autonómicas.

Debemos analizar y poner en la balanza nuestros activos y nuestras deficiencias, y a partir de ahí desarrollar un nuevo modelo que equilibre estas diferencias y nos garantice un desarrollo objetivo y eficiente de nuestras infraestructuras del transporte.

Una de nuestras principales deficiencias, como ya adelanté, la encontramos en el transporte ferroviario de mercancías.

Mientras nuestros puertos y aeropuertos han conseguido a lo largo del primer cuatrimestre de este año incrementos del tráfico de mercancías del 2% y del 25% respectivamente, el transporte de mercancías por ferrocarril sigue sin despegar.

Esta situación nos distancia cada vez más de la tendencia que siguen la mayoría de los países Europeos, donde la cuota del tren en el transporte de carga alcanza un 18%, sin embargo en España nuestra cuota es tan sólo del 4%.

Si hubiese que poner un suspenso a nuestra política de transporte, la asignatura pendiente sería con toda rotundidad el transporte ferroviario de mercancías.

Vamos hacia el liderazgo en kilómetros de Alta Velocidad ferroviaria y sin embargo estamos a la cola en transporte de mercancías por ferrocarril.

Ante este escenario, como ya he comentado, es necesario replantearse la futura política de infraestructuras en nuestro país. No se puede basar en la antigua dinámica de construir sin parar.

Esta estrategia no es sostenible ni económica ni medioambientalmente, y además no nos garantiza una mejora en la competitividad de la economía.

Se ha de basar en la política de aprovechar lo que ya tenemos y construir lo que verdaderamente es necesario.

En este sentido aplazaremos la construcción de nuevas autovías en corredores donde existen autopistas de peaje no saturadas, arbitrando, según los casos, medidas que favorezcan la accesibilidad y la cohesión territorial.

Con las líneas de alta velocidad, construidas hasta la fecha, ya hemos avanzado mucho en la conectividad entre todas las Comunidades Autónomas. Por tanto, con el objetivo de asegurar la cohesión territorial, necesitamos avanzar, sobre todo, en las líneas troncales del país que todavía no han sido finalizadas.

Finalizar esas líneas supondría que todas las Comunidades estarían a menos de 3 horas y media del centro peninsular en su punto más lejano.

Es posible conseguir conexiones altamente competitivas con menos infraestructuras, de manera que consigamos sacar el máximo rendimiento a cada kilómetro de Alta Velocidad o de Autovía que se construya.

Así, con menor inversión, además de consolidar una red ferroviaria de pasajeros con tiempos altamente competitivos, podremos impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril a través del avance de conexiones con los grandes nodos logísticos de nuestro país.

Es necesario cambiar de mentalidad; hay que dejar de medir la política de infraestructuras en millones invertidos y en kilómetros de obra que inauguramos y pasar a hablar de conectividad, de intermodalidad, de tiempos de viaje, de confort y de seguridad.

De esta manera, además de contribuir a un crecimiento más sostenible y estructurado, cumpliremos los compromisos que como país nos hemos marcado dentro de la Unión Económica Europea.

En este momento en que todos los países de Europa, con España a la cabeza, estamos haciendo un ejercicio de austeridad sin precedentes para combatir la crisis de deuda, la política de infraestructuras tiene que revisarse de arriba abajo.

Porque 7 de cada 10 euros que invierte el Gobierno de España, son inversión de infraestructuras de transporte. Por eso esta partida no puede ser ajena a los recortes de gasto público.

La planificación y ejecución de un kilómetro de Autovía o de Alta Velocidad tiene que servir siempre para ayudar al desarrollo socioeconómico del país, nunca para condicionarlo.

No podemos pedirle a la sociedad española que entienda las medidas de ajuste que estamos tomando y a la vez gastarnos miles de millones de euros para ahorrarnos unos pocos minutos de viaje entre dos ciudades.

Desde la administración tenemos la obligación de impulsar infraestructuras que sean óptimas tanto económica, como medioambientalmente. Por eso, hemos puesto en marcha un conjunto de medidas que nos van a permitir cumplir estos objetivos.

Los Planes de Austeridad y Eficiencia que hemos elaborado nos garantizarán optimizar al máximo cada euro que se invierta desde el Grupo Fomento.

En poco más de un año, hemos reducido el gasto corriente en más de un 25%, y nuestro objetivo es que en 2013 esta reducción alcance el 40%.

Pero además, con la aplicación del Plan de Eficiencia, vamos a conseguir reducir un 22% de media los costes de construcción de nuestras infraestructuras.

En esta misma línea, con la entrada en vigor de la modificación de la Ley de Navegación Aérea el pasado mes de abril, rebajaremos las tasas aéreas un 15% en los próximos dos años.

Y antes de que acabe el periodo de sesiones presentaré el Proyecto de Ley de Modernización del modelo aeroportuario.

Por otro lado, La Nueva Ley de Puertos permitirá una gestión más flexible y eficaz y reducirá los costes portuarios, para así favorecer la competitividad de nuestro transporte marítimo.

Además estamos dando un impulso a las autopistas del mar. La previsión es que la explotación de estas líneas, pioneras en Europa, evite cada año la emisión de más de 100.000 toneladas de dióxido de carbono al año y un ahorro de costes externos del orden de 80 millones de euros.

Son estas un conjunto de medidas que mejorarán la eficiencia y eficacia en la gestión del sistema de transportes, y que nos permitirán un ahorro importante de costes.

Su impulso e implantación reflejan el trabajo que día a día desarrollan el grupo de profesionales que conforman la Administración General del Estado. Un papel, que quiero poner en valor y que merece ser reconocido.

Si bien, también quiero destacar la labor llevada a cabo por los diputados de los distintos grupos políticos que conforman la Comisión de Fomento en el Congreso, su trabajo y dedicación ha permitido sacar adelante algunos de estos proyectos.

Una vez avanzadas y sentadas las bases normativas que nos van a permitir optimizar al máximo nuestros recursos, abordaremos en profundidad el asunto de la financiación de nuestras infraestructuras y su mantenimiento.

Hasta el momento, la mayoría de las infraestructuras en nuestro país han sido financiadas por el conjunto de los ciudadanos, sean o no usuarios de las mismas, a través de los presupuestos generales del Estado y con la gran aportación de los Fondos Europeos.

De cara al futuro, hemos de profundizar en nuevos modelos de financiación adicionales a la propia consignación presupuestaria. Una de estas fórmulas lo constituye precisamente el Plan Extraordinario de Infraestructuras de colaboración público-privado.

Plan que pondremos en marcha este mismo año con las licitaciones de las primeras actuaciones y que nos permitirá avanzar en aquellas infraestructuras que más competitividad pueden aportar al conjunto del país.

Pero debemos ir más allá. Porque ser líderes en kilómetros de autovías y de Alta Velocidad tiene un elevado coste de mantenimiento. Coste que aumenta de año en año al incrementar la longitud de nuestras redes de transporte.

Para que se hagan una idea, la inversión que hoy dedicamos a la conservación de nuestras infraestructuras, alcanza los 6 millones de euros al día, es decir, 1.000 millones de las antiguas pesetas diariamente.

Por eso debemos plantearnos que el debate dentro de 10 años puede que no sea qué podemos construir, sino cómo se va a pagar el mantenimiento de todo lo que ya tenemos.

Y ante esta situación tenemos que decidir si lo van a pagar todos los ciudadanos o sólo quienes realmente se benefician más del uso de las infraestructuras del transporte.

Tenemos que decidir si nos podemos permitir mantener servicios ferroviarios que no tienen prácticamente usuarios o suprimir esos servicios en el caso de que haya otras alternativas de transporte, Estas son las cuestiones que tenemos que abordar.

Debemos ser conscientes que no se puede tener de todo en todos los sitios y que cuando se construye o amplía una infraestructura para desarrollar un modo de transporte debe tenerse en cuenta que demanda va a satisfacer.

Y que de nada sirve un tren sin mercancías o sin viajeros, o un avión cubriendo rutas sin pasajeros. Esto no puede ser así, porque los recursos no caen del cielo.

El esfuerzo inversor realizado estos años nos ha hecho dar un paso de gigante en nuestro sistema de transporte, aunque aún hay un camino importante que recorrer en el ámbito de la intermodalidad en transporte de mercancías para que este déficit no sea una rémora para nuestro crecimiento.

Las infraestructuras son una condición necesaria para la competitividad de nuestro país, pero no una condición suficiente. Ahora tenemos que impulsar otros factores, que no tienen que ver tanto con la inversión, sino con nuestro marco regulatorio institucional, laboral y empresarial.

Si las infraestructuras posibilitan que las personas y las mercancías puedan moverse con facilidad. Es el momento de favorecer la movilidad en otros ámbitos, en el ámbito empresarial,

facilitando la creación de empresas y creando un entorno favorable para su crecimiento e internacionalización.

Como también debemos de impulsar la movilidad laboral, como lo haremos con la reforma del mercado de trabajo, para casar mejor las capacidades profesionales de nuestros jóvenes con las necesidades de las empresas.

Y también la propia administración tiene que moverse, adaptando su funcionamiento al nuevo entorno tecnológico y social y así ofrecer un mejor servicio público con menos recursos.

Ernest Lluch decía que: *“Se debe hacer un esfuerzo para que los valores del trabajo y del riesgo innovador mantengan su primacía”*.

Es precisamente en momentos como este, en momentos de dificultad, cuando el valor del trabajo bien hecho y el riesgo de innovar adquiere mayor importancia. Riesgos que muchas veces hay que asumir solos, con valentía y determinación.

Suele ser en los momentos de crisis cuando nacen las empresas más innovadoras. Y es cierto que en ocasiones el esfuerzo es grande y sin embargo los resultados no son los esperados.

Pero nunca se ha de considerar esto como una derrota, sino como una lección que nos permita construir desde la experiencia de nuestros errores un futuro mejor.