

**INTERVENCIÓN MINISTRO DE FOMENTO, JOSÉ BLANCO, EN “ÁGORA” DEL
DIARIO “EL ECONOMISTA”. 1 DE JUNIO DE 2010**

Me gustaría empezar agradeciendo la invitación de “El Economista” para estar hoy aquí con vosotros.

Del poco más de un año que llevo en el Gobierno de España, estas últimas semanas están siendo probablemente las más difíciles.

El nuevo estadio de la crisis, que incide ahora en la deuda soberana de los países miembros y en la propia estabilidad del euro, nos ha llevado a los Gobiernos de la zona euro a acelerar los severos programas de ajuste de gasto público.

La severidad de este ajuste sólo podía abordarse reduciendo prácticamente todos los programas de gasto del Gobierno.

Incluso aquellos más sensibles socialmente.

No ha sido una medida fácil.

Porque de la misma manera que lo último que hace un empresario responsable es recortar plantilla o bajar sueldos, lo último que quería pedir el gobierno a los ciudadanos era un esfuerzo todavía mayor.

Pero era lo que había que hacer.

Y lo hemos hecho.

Lo ha hecho España y lo están haciendo el resto de países europeos.

Esta crisis, la más grave en Europa y el mundo desde hace 80 años, nos afecta a todos, y es imperativo, que nos coordinemos internacionalmente para afrontarla.

Una crisis que ha hecho movilizar unos recursos públicos por valor del 25% del PIB de los países desarrollados, y que ha tenido, hasta el momento, tres grandes etapas.

Primero fue la crisis financiera, que se agudizó con la quiebra Lehman Brothers en otoño de 2008.

Muchas de esas entidades financieras cayeron y tuvieron que ser respaldadas con dinero público.

En segundo lugar, la crisis del sistema financiero ocasionó una grave crisis económica. Se paralizó el crédito y con ello las inversiones de las empresas.

Y entonces hubo un consenso generalizado del FMI, de la OCDE, del G20, para que los Gobiernos reforzasen sus políticas de estímulos en 2009 y así compensar la caída de la actividad privada, dejando para años posteriores los recortes del déficit.

En conclusión: hicimos un esfuerzo extraordinario de gasto público que nos llevó al tercer momento de la crisis: el de la deuda soberana y el déficit público.

Porque como consecuencia de nuestras políticas anticíclicas, así como de la drástica reducción de los ingresos vía impuestos motivada por la caída de la actividad económica, nos hemos tenido que endeudar.

Hay que recordar que este endeudamiento no ha sido mayor porque durante los años anteriores hemos estado a la cabeza de los países europeos con mayor rigor presupuestario, con tres superávits consecutivos.

En todo caso ahora es urgente reducir el endeudamiento.

Por eso estamos acometiendo un ambicioso plan de ajuste, que aunque haga que se resienta temporalmente el crecimiento y el empleo, será imprescindible para asentar en una base sólida nuestra recuperación.

Un ajuste presupuestario que exige que también las Comunidades Autónomas y los Ayuntamientos se impliquen a fondo en este ejercicio de austeridad.

La prioridad era restaurar la confianza en la solvencia de la moneda única frente a los movimientos que la debilitan.

Porque, en los últimos meses, se había ido extendiendo la percepción de que parte de los países de la zona euro no podían hacer frente a las responsabilidades de pago de la deuda.

Por tanto, si no actuábamos con rapidez, nos arriesgábamos a acabar pronto gastando más en pagar nuestra deuda que en educación.

Nos arriesgábamos a que fuera todavía más difícil para nuestras empresas obtener financiación.

En definitiva, el precio de la inacción hubiera sido mucho mayor que el que pagaremos con las medidas de ajuste.

Un plan de ajuste que, si bien ha sido acogido positivamente a nivel internacional, es cierto que no ha contado con muchos apoyos aquí en España.

Pedir austeridad es muy fácil, pero cuando se trata de aplicarla es mejor que carguen otros con la culpa.

En este sentido, no quiero ni pensar que hubiera pasado la semana pasada con el euro, si el voto en contra a estas medidas del Partido Popular hubiera tenido éxito.

Y los que estáis aquí lo sabéis bien:

El triunfo del PP en esa votación hubiera comprometido gravemente la solvencia de España y, por tanto, hubiera llevado a una situación crítica a toda la Eurozona.

Al final es una cuestión de simple responsabilidad.

Y creo que no hace falta decir más:

Esta es la oposición que tenemos.

Ahora, todos los gobiernos europeos estamos reduciendo, drásticamente y de manera coordinada, nuestro déficit público.

Se trata de una acción conjunta, para fortalecernos ante los movimientos especulativos, y que incluye un fondo de 750.000 millones de euros para garantizar la deuda de los países de la zona euro.

Y es que para poder regular mejor los mercados primero tenemos que reducir nuestra vulnerabilidad ante ellos.

De nada sirve ahora demonizar a los mercados financieros. Son imprescindibles para el funcionamiento de la economía global.

Pero eso no quiere decir que no sea absolutamente necesario abordar una mejor regulación que evite crisis como la que estamos sufriendo.

Como decía Keynes, “cuando el desarrollo del capital de un país se convierte en un subproducto de las actividades de un casino, es que algo se ha hecho mal”.

Y para transformar la etapa de desregulación desenfrenada y los excesos a ella asociados, en un crecimiento sólido y equilibrado, ahora más que nunca, necesitamos también la acción coordinada de todos los países.

Y en las últimas semanas, la UE ya ha dado pasos sólidos en esa dirección:

Se ha iniciado la elaboración de una Directiva para someter a una estricta regulación los fondos de inversión.

También se ha abierto el proceso para establecer un impuesto a los bancos destinado a financiar un fondo de rescate para evitar que la próxima crisis bancaria la paguen los contribuyentes.

Mientras damos estos pasos hacia una mejor regulación, tenemos que llevar a cabo otras reformas como la reestructuración del sistema financiero o la reforma laboral.

Una reforma laboral que el gobierno está determinado a sacar adelante, cueste lo que cueste, para modernizar el mercado de trabajo, contribuyendo a la creación de empleo, aunque nos gustaría que esa reforma se pudiera asentar sobre el acuerdo.

En definitiva, con todas estas reformas, dentro y fuera de España, junto con los planes de reducción del déficit, estamos estableciendo las bases para el crecimiento equilibrado del futuro.

Puede que algunos de estos cambios no gusten a muchos, pero son los que hay que hacer, en beneficio de todos.

Y por doloroso que sea, no solo es ineludible que reduzcamos nuestros déficits, también tenemos que modificar algunas de las actitudes que nos han conducido hasta ellos.

En épocas de bonanza hemos vivido por encima de nuestras posibilidades, llegando a actuar como si los recursos fueran ilimitados.

Mientras la economía crecía al 3%, el crédito al sector privado lo hacía al 20%.

Mientras la demanda de nuevos hogares era de 350.000 al año, en España se construían más de 700.000 viviendas.

Y partiendo de esta base, se pueden entender muchos de los excesos en los que hemos incurrido.

Nos esperan, por tanto, años más difíciles porque de todos los grandes cambios que vamos a tener que realizar, probablemente el más difícil será el de transformar esa mentalidad de la abundancia.

Y creo que, como Ministro de Fomento, es mi obligación decirlo, tal y como ya lo dije el otro día en el Congreso.

Porque mi departamento es, efectivamente, el más afectado por los recortes.

Pero también porque las infraestructuras del transporte han sido, precisamente, uno de los ámbitos en donde, probablemente, la disonancia entre nuestras expectativas y nuestras necesidades reales era más acusada.

En un país como España, con una renta per cápita inferior a la media europea, y una presión fiscal más de 6 puntos por debajo de la media de la zona Euro, estábamos exigiendo un nivel de dotación de infraestructuras mucho mayor que el de cualquiera de los países más ricos del mundo occidental.

Como país, ese esfuerzo lo necesitábamos y hemos situado a las infraestructuras españolas, algunas todavía por hacer o concluir, en una situación de liderazgo y referencia mundial.

Y si hemos llegado hasta aquí, ha sido en gran parte, por la inversión sin precedentes realizada en infraestructuras del transporte en los últimos años.

Lo que otros países tardarían 20 o 30 años en alcanzar, nosotros lo hemos conseguido en 10.

Pero ya no podemos mantener este ritmo y además no es necesario hacerlo.

Independientemente de las restricciones presupuestarias, el reto al que hoy nos enfrentamos no tiene que ver tanto con seguir construyendo nueva infraestructura, como con alcanzar una mayor eficiencia y sostenibilidad en el sistema de transportes que se articula sobre dicha infraestructura.

Porque esa misma expansión ha ido creando nuevas demandas y necesidades en la gestión del sistema de transportes, como por ejemplo, las relativas a la congestión de tráfico o al crecimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Este replanteamiento es un signo de desarrollo, que todos los países europeos están poniendo en marcha.

Y es que en los países de nuestro entorno, cuyas infraestructuras están al límite de su expansión, hace ya tiempo que el debate gira más en torno a la gestión, a la conservación y el mantenimiento, a la calidad y sostenibilidad del transporte y menos en torno a la ampliación de las redes.

Baste poner como ejemplo, que cuando me reúno en Bruselas como mis homólogos europeos, la mayoría de ellos no son Ministros de Infraestructuras, son Ministros de Transporte.

Consecuentemente, en la actualización del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte vamos a ajustar nuestro plan de inversiones a las necesidades reales del país, teniendo en cuenta, por supuesto, la situación económica actual.

Vamos a situar las infraestructuras al servicio de la competitividad de nuestras empresas, para que reduzcan sus costes logísticos, por ello vamos a orientar nuestra planificación a impulsar el transporte ferroviario de mercancías, a conectar mucho mejor nuestros puertos, nuestras plataformas logísticas de mercancías.

Hasta ahora, todos los grandes planes de infraestructuras en España habían sido concebidos en periodos expansivos de la economía y bajo el reto de hacer más que el Gobierno precedente.

La planificación y ejecución de estas grandes actuaciones, tienen que ayudar siempre al desarrollo socioeconómico del país, nunca condicionarlo.

A partir de ahora, vamos a ser mucho más exigentes en la selección de las infraestructuras.

Priorizando solo aquellas estrictamente necesarias en función de su aportación a la competitividad o a la cohesión de nuestros territorios.

Para ahorrar 15 minutos, no podemos gastarnos 2.000 millones de euros más, lo pida quien lo pida.

Además, antes de construir más, debemos sacar más provecho a lo que ya tenemos.

Utilizaremos al máximo la capacidad de las infraestructuras existentes, anteponiendo las actuaciones de mantenimiento, mejora y explotación, frente a nuevos proyectos.

Tenemos que abandonar la idea de construir por construir.

No se puede poner, por ejemplo, una autovía por donde ya pasa una autopista.

No todas las infraestructuras programadas hasta el momento son vitales para el desarrollo de una región.

De hecho, una infraestructura infrautilizada no contribuye a la eficiencia del sistema económico, más bien al contrario.

Como tampoco sirve de nada construir una línea ferroviaria para que pase un tren vacío o, simplemente, para que no pase cuando liberalicemos finalmente el sector.

Tenemos que ajustar por tanto los criterios de selección a variables de rentabilidad y eficiencia económica y social.

Ya nada volverá a ser como antes.

Sé que no voy a hacer amigos con el ajuste presupuestario del Ministerio de Fomento.

Sé que Alcaldes y Presidentes de Comunidades Autónomas, Diputados y Senadores, de todos los partidos, también del mío, mostrarán sentimientos de agravio.

Rebajar expectativas siempre es doloroso. Es parte del cambio de mentalidad que necesitamos.

Un cambio difícil para todos, pero inevitable, si queremos contribuir al futuro de España.

No es momento, por tanto, para el victimismo.

Es el momento de la racionalidad, del sentido común y de la responsabilidad.

La política de transporte del Gobierno va a seguir facilitando el crecimiento y la cohesión territorial, garantizando, de una manera eficiente, equitativa y sostenible, la conectividad de nuestras industrias, de nuestros pueblos y ciudades.

Con las líneas de alta velocidad construidas hasta la fecha ya hemos avanzado mucho en la conectividad entre la mayoría de 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 el momento de 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.

Y como es una realidad inamovible que los recursos públicos para infraestructuras en nuestro país han tocado techo, desde el Ministerio de Fomento nos hemos estado preparando para administrar este nuevo escenario.

Lo estamos haciendo a través del Plan de Eficiencia, el Plan de Austeridad y el Plan Extraordinario de Infraestructuras.

Con el Plan de Eficiencia pretendemos construir, para que se me entienda, más kilómetros de nuevas infraestructuras, con menos recursos.

Y lo conseguiremos de varias maneras.

Primero, estableceremos un severo control de todos los costes que implican las obras, desde la redacción de proyectos hasta una transformación de la cultura de los modificados.

En este ámbito, se pondrán en marcha medidas como el establecimiento de ratios del coste de construcción, la obligatoriedad de un estudio técnico-económico que incluya las necesidades de mantenimiento, o la limitación de los gastos por modificados al 10%.

En segundo lugar, buscaremos una mayor eficiencia en la gestión con reformas estructurales para mejorar la calidad de los servicios y la competitividad de nuestra red de transportes, como ya lo hemos hecho con el transporte aéreo y como acabamos de hacer con la aprobación, en el Congreso y luego lo será en el Senado, de la Ley de Puertos.

En tercer lugar, vamos a reestructurar nuestro sector público empresarial con fusiones, con la reducción de consejeros, o la venta de participaciones, de 16 empresas en la que ya no resulta necesaria la presencia del estado.

El plan General de Austeridad 2010-2013 se aplicará al Ministerio y a sus entidades, principalmente en dos ámbitos:

La simplificación de la estructura de personal directivo y de los consejos de administración;

Y la reducción del gasto corriente y de personal.

Con respecto a lo primero, podemos destacar que hemos suprimido ya 2 direcciones generales, 4 subdirecciones generales y 2 divisiones, que se suma a una Secretaría de Estado que se suprimió a mi llegada al Ministerio.

En las empresas suprimiremos 369 consejeros y directivos, el personal de dirección se reducirá más de un 20%. También rebajaremos el sueldo de todos los directivos de estas empresas y sociedades en torno a un 10%.

Para la reducción de gasto de corriente ya llevamos aplicando una serie de medidas que nos han permitido reducir ese gasto en un 25,5%, en relación a lo que se gastó en el año 2008.

Y mi objetivo es reducir el gasto corriente en el Ministerio de Fomento en otro 15% más, de aquí al año 2013, un 40% más en relación a 2008, Y un 8% el de las Empresas adscritas al Ministerio. Esto supondrá 1.200 millones de ahorro.

Por último, hemos diseñado el Plan Extraordinario de Infraestructuras, que reunirá una inversión de 17.000 millones de euros, para que cumpla dos condiciones fundamentales.

En primer lugar, para que las inversiones en obra nueva no computen en déficit durante el período de ejecución de las mismas, que coincide con el periodo de consolidación fiscal.

Para ello, se transfieren al concesionario los riesgos de construcción y de disponibilidad. Estableciendo las penalizaciones oportunas para garantizar la transferencia real de esos riesgos y, a la vez, una mejor conservación de la infraestructura.

En segundo lugar, el Plan está diseñado para garantizar que los proyectos sean financiables.

Las sociedades concesionarias financiarán con recursos propios al menos el 20% de la inversión inicial. El resto ha de completarse con financiación ajena de entidades financieras, tanto públicas como privadas.

Se trata de una apuesta conjunta del Gobierno, las entidades financieras y las empresas del sector para reactivar la economía y el empleo.

Este Plan, entre 2011 y 2012, va a amortiguar la reducción del gasto y de la inversión producida en el Ministerio de Fomento.

Un Plan que en el contexto actual, adquiere, si cabe, una mayor relevancia todavía.

Así aprovechamos ahora para revisar la relación de proyectos en los que estábamos trabajando, para incorporar aquéllos que cumplan los requisitos del Plan, y que se verán afectados por las nuevas restricciones presupuestarias.

Es un Plan que nos recuerda, en definitiva, que el sector público y el sector privado, que el Estado y el Mercado no son antagónicos, sino complementarios.

A la hora de afrontar la crisis, por tanto, tenemos que alejarnos de maniqueísmos y encontrar un nuevo equilibrio en nuestras economías que nos muestre, de nuevo, el camino hacia el crecimiento.

No tengo ninguna duda de que lo conseguiremos y que una mejor regulación realzará el papel de los mercados dentro de un marco de responsabilidad y equilibrio.

Tenemos muchos retos por delante.

El envejecimiento de la población, el crecimiento de los mercados emergentes, la lucha contra el cambio climático.

Y todo lo que hagamos ahora, será fundamental para afrontar este conjunto de desafíos con garantías.

Entretanto, antes de nada, por encima de todo, tenemos que sacudirnos el catastrofismo.

Estamos en un momento muy difícil, sin duda.

Pero precisamente porque es un momento realmente difícil, la solución no pasa por sembrar discordia.

Esta crisis es dura e impredecible, sino no sería esta crisis.

No esperemos una medida mágica que lo solucione todo.

No la hay. Nadie la tiene.

Pero no olvidemos que este país si algo ha demostrado en los últimos 30 años es su capacidad de afrontar con éxito los mayores desafíos.

Por eso, estoy convencido de que salvaremos cualquier dificultad que se nos presente, si todos nos instalamos en la senda de la sensatez, de la responsabilidad y de la solidaridad colectiva.

Porque el mérito no está en no caer nunca.

El mérito está en aprender la lección de la caída, para volver a alzarse otra vez, si cabe, con más fuerza todavía.