INTERVENCIÓN DEL MINISTRO DE FOMENTO, JOSÉ LUIS ÁBALOS, EN EL DESAYUNO INFORMATIVO DE EL ÁGORA DE elECONOMISTA

Martes, 11 de diciembre de 2018

EL MOMENTO ACTUAL: GOBERNAR LA INCERTIDUMBRE

Es difícil asomarse a los telediarios y leer los periódicos a diario y no sentir cierto desasosiego, cierto vértigo.

Las revueltas incontroladas de los chalecos amarillos en **Francia**, la deriva de la **Italia** de Salvini, la incertidumbre de cómo acabará la ruptura del **Brexit**, la despedida anunciada de **Merkel** y la irrupción de la extrema derecha, también, en **España**.

Estas noticias emiten dos señales que todo responsable político debe tener en cuenta:

- El futuro no es, nunca ha sido, una línea recta de progreso. El progreso no es un automatismo de la historia, es un logro de los pueblos. Ni el progreso social, ni la democracia están garantizados. Hay que protegerlos. Esto es algo que me han oído decir en los diferentes actos en los que he participado con motivo de la conmemoración del 40 aniversario de nuestra

Constitución, de nuestra democracia, y que, también por responsabilidad, creo que es algo en lo que debemos insistir.

Las causas que están moviendo los cimientos de nuestras democracias son múltiples, pero sin duda las cicatrices de la crisis y la sensación de que el contrato social, que garantiza cierto progreso a quién se esfuerza y un colchón de seguridad a quién lo necesita, está dejando de funcionar.

Nuestra acción de Gobierno se fundamenta en dar certidumbre y estabilidad política, económica y social a través del desarrollo del estado de bienestar.

COYUNTURA Y CICLO ECONÓMICO

Llevamos 6 meses en el gobierno.

La Comisión Europea confirmaba que España sigue siendo un motor de crecimiento de la zona Euro, y analistas y mercados siguen mostrando confianza en España.

Prevemos cerrar el ejercicio con un déficit en torno al 2,7% del PIB, bajando por primera vez desde 2007 del 3%.

Cito estos datos no como un aval definitivo de nuestra gestión económica. No lo son. Pero sí vienen a desacreditar a los que anunciaron el inmediato final de la recuperación económica.

También desacredita el mantra interesado de que la derecha gestiona la economía mejor que la izquierda. No es así.

DESAFÍOS Y TRANSFORMACIONES GLOBALES

Pero hay que poner las luces largas. Porque la economía española tiene desafíos pendientes y porque vivimos en un tiempo de fuertes transformaciones económicas globales, que preocupan a los ciudadanos.

La OCDE, por poner un ejemplo en línea con tantos análisis, identificaba nuestras carencias en materia de educación, mercado laboral, productividad, desigualdad y pobreza. En nuestro país demasiadas personas están sufriendo aún las consecuencias de la crisis y de su desigual superación.

Todo ello en el marco de los desafíos globales que afectan, por supuesto, también a nuestro país. La disrupción tecnológica y digital, los cambios demográficos, las migraciones, el cambio climático, la desigualdad…

A estos desafíos se unen en todo el mundo los riesgos de una regresión a las políticas del miedo y la identidad que ya se está produciendo en España, donde, como decía, la radicalización de los partidos de centro derecha ha abonado el camino a un partido de extrema derecha.

No quiero dibujar un horizonte demasiado oscuro. Yo soy optimista. Pero no puedo ser conformista.

Estos desafíos demandan en España y en el mundo sensibilidad, respuestas sólidas y visión de futuro: como decía, una política de luces largas.

Desde la socialdemocracia -y yo diría desde la democracia - tenemos que tener respuestas a estos desafíos y tener la capacidad de ejecutarlas eficazmente.

Tenemos un camino de reflexión humilde que recorrer. Con diálogo y abiertos al consenso. Pero desde el Gobierno socialista español tenemos una visión de qué es lo que pasa y qué tenemos que hacer.

Tenemos para España una agenda de modernización y de cambio, una visión que estamos traduciendo en medidas concretas. Y que estamos preparados para seguir aplicando. Por eso vamos a presentar los Presupuestos Generales del Estado (PGE).

Quiero detenerme en algunas de esas medidas, explicando en qué consisten y a qué responden. Haciendo hincapié en las que afectan directamente al Ministerio que dirijo.

CRECER Y DISTRIBUIR

A fin de cuentas, los desafíos a los que me refería antes, remiten a la vieja cuestión de la economía política: crecer y distribuir riqueza.

Debemos impulsar políticas que incrementen nuestro potencial de crecimiento y la cohesión social. Que incrementen la productividad y luchen contra la pobreza y la exclusión. Y debemos hacerlo dentro de las normas de la disciplina presupuestaria y dando una respuesta ambiciosa a los desafíos medioambientales.

¿Cómo hacerlo? ¿Qué actuaciones y propuestas tiene este Gobierno? ¿Qué estamos haciendo y vamos a hacer en el Ministerio de Fomento?

INFRAESTRUCTURAS: CRECIMIENTO DE LA PRODUCTIVIDAD

En España la productividad está estancada frente a un crecimiento promedio del 0,4% en los países de la OCDE. A medio plazo no podremos alcanzar nuestros objetivos si no mejora la productividad. Aunque por sí sola no sea suficiente.

Evidentemente, hay muchos factores para alcanzarlo. Pero las infraestructuras del transporte siguen siendo un elemento clave en la mejora de la productividad.

Como muestra de lo que digo, recuérdese el papel de los puertos españoles en el crecimiento del comercio exterior tras la crisis. O el de los aeropuertos en el crecimiento del turismo. Ambos fueron eslabones eficientes en el cambio de signo de nuestra cuenta corriente.

En materia de infraestructuras, de todas formas, hay que diferenciar entre cantidad y calidad. Entre aumentar la inversión y mejorarla.

UN NIVEL ESTABLE Y PREVISIBLE DE INVERSIÓN

En cuanto a la cantidad, España en 2010 convergió con la media de los principales países europeos en capital público per cápita tras un fuerte esfuerzo inversor. Se superaba así el atraso que teníamos en 1978, cuando no llegábamos ni a la mitad de Europa.

Las infraestructuras de transporte fueron, quizás, el principal motor de la inversión pública y nuestra red hoy es puntera en Europa.

Desde 2011, sin embargo, la inversión se ha desplomado, y la dotación de capital público se resiente, pues hemos bajado un par de puntos relativos. Esto se nota hoy, más que nada, en las deficiencias de mantenimiento.

Miren, invertir en mantenimiento es garantizar el derecho a la seguridad. Cuando asumí el cargo y empecé a tener una idea más precisa de cuál era la situación de las infraestructuras en España me di cuenta, y así lo hice saber en mi comparecencia en la Comisión de Fomento del 12 de julio, de que el Gobierno había descuidado el mantenimiento de las infraestructuras, de tal modo que mientras la red de carreteras no había parado de crecer, la inversión en mantenimiento había caída casi un 30% en los últimos años.

Por eso decidí corregir esta situación y convertir la inversión en mantenimiento y conservación en una de las prioridades del Ministerio. Y por eso antes de final de año presentaremos en el Consejo de Ministros un informe integral sobre la seguridad del transporte.

En el marco de esa estrategia, encargue también una auditoría sobre el estado de los puentes en nuestro país. Hemos examinado los 23.000 puentes y pontones de más de tres metros que existen en España para detectar, y en su caso reparar, posibles desperfectos.

De esas **23.000 estructuras examinadas sólo 66 (el 0,28% del total) presentan desperfectos** reseñables, pero según los informes que los técnicos han remitido **en ningún caso se trata de daños que comprometan la estabilidad y seguridad** de las estructuras supervisadas.

Quiero aprovechar este foro para anunciar que hemos previsto **las siguientes mejoras en materia de seguridad**:

1.- La realización de un informe anual sobre la evolución del estado de puentes y pontones.

2.- La centralización de todos los sistemas de monitorización estructural instalados en los puentes, así como **el uso de drones** para mejorar la vigilancia de las estructuras. Es decir, estamos vigilando y vamos a vigilar más y mejor.

3.- Y la modificación de los contratos de inspección para:

a) Aumentar un 20% (de 4,1 a 5,3 millones) el presupuesto anual destinado a inspecciones de puentes y pontones.

Y b) Acortar los periodos de la primera inspección, mejorar los medios técnicos de inspección y llevar a cabo protocolos de inspección más exhaustivos. En este sentido, vamos a sistematizar las “inspecciones especiales” [en lugar de las “inspecciones principales”].

…

Como les decía, es necesario recuperar un nivel estable y previsible de inversión pública, evitando las fuertes oscilaciones del pasado.

Ello implica aumentar, dentro del margen que tenemos, la inversión. Por ejemplo, la licitación de inversión entre junio y noviembre ha crecido este año un 60% respecto a igual periodo del año pasado, totalizando 4.204 millones de euros. **Les puedo anunciar también que en el próximo Consejo de Ministros licitaremos actuaciones por 460 millones de euros.**

DONDE Y COMO INVERTIR

Es decir, debemos recuperar un nivel estable y previsible de inversión, pero hoy la cuestión principal no es el cuánto, sino dónde y cómo invertir.

Es necesario destinar los esfuerzos de inversión allí donde más contribuyen a los objetivos de crecimiento económico y lucha contra la exclusión.

Es importante reducir la dialéctica del agravio territorial y del oportunismo de corto plazo en la política de inversiones y adoptar una visión de Estado, solidaria y equilibrada, en las

decisiones de inversión del Ministerio de Fomento. Estamos tomando decisiones en esa dirección.

Hemos puesto en marcha una Comisión de Planificación de Infraestructuras y Transporte y vamos a potenciar la figura del Consejo Asesor de Fomento.

Estos órganos deben aportar racionalidad técnica sobre cuánto y dónde invertir, y cómo financiarlo. No se trata de que éstos establezcan los objetivos políticos, sino de que evalúen la correspondencia entre las actuaciones y los objetivos democráticamente discernidos.

En este contexto adquiere su sentido la Subcomisión para la Sostenibilidad de la Red de Carreteras que se ha propuesto crear en el Congreso. Puede ser un ejemplo de cómo la sociedad puede abordar de forma consensuada un problema de muy largo plazo.

COLABORACIÓN CON EL SECTOR PRIVADO

Esto me conduce a un tema que seguro que les interesará. Nosotros queremos y vamos a implicar al sector privado en el nuevo escenario de inversión. Pero debemos hacer una reflexión crítica sobre el cuánto, el dónde y el cómo. Y debemos hacerlo,

igualmente, evitando tentaciones oportunistas o cortoplacistas. Nos va a todos mucho en ello.

No todo se ha hecho bien hasta hora en ese sentido. En los seis meses que llevamos en el Gobierno hemos tenido que resolver media docena de concesiones de autopistas en fase de liquidación y articular su gestión por SEITTSA con un fuerte impacto en déficit.

Por cierto, aprovecho para anunciar que tenemos la intención de reducir el peaje en estas autopistas un 30% de media a partir del 15 de enero de 2019, de forma que el tráfico inducido permita aumentar los ingresos. De este modo, contribuiremos a mejorar la movilidad y el aprovechamiento de la infraestructura. Ojalá esta medida sirva para avanzar en la reflexión que tenemos pendiente el conjunto de las fuerzas políticas sobre cómo garantizar la sostenibilidad, mantenimiento y mejora de nuestro modelo viario.

Volviendo a las experiencias de colaboraciones público–privadas, cuando hemos podido profundizar un poco en el Plan de Inversión en Carreteras (PIC) hemos visto sus carencias jurídicas (por decirlo suave) y un coste que podría cuadruplicar el de la Deuda Pública.

Hemos visto plazos concesionales injustificablemente largos que condicionan la capacidad de actuar al sector público más allá de lo razonable. Y todo esto hace mella en la opinión pública.

Y quiero dejarlo claro. No se trata de descartar toda vía de colaboración público–privada, sino, más bien, de reivindicarla y ponerla en práctica en proyectos que garanticen su eficiencia. Existen numerosos casos de éxito. Y no tenemos que salir de España para verlos. Por ejemplo, en nuestros puertos o en muchos servicios de transporte.

Se trata de aprender de las experiencias del pasado y corregir los errores. Tenemos que encontrar mecanismos equilibrados que aporten valor en línea con los objetivos de crecimiento económico y cohesión social de la política económica del gobierno de España.

Fórmulas equilibradas en las que ya estamos trabajando y que anunciaremos cuando estén suficientemente armadas jurídica y financieramente. Que sean legales, por supuesto. Pero que, más allá, resulten beneficiosas para todas las partes. Colaboración con el sector privado, sí. Pero el Ministerio de Fomento no puede ser un Banco de Inversión o un instrumento de cobertura de deuda.

Se trata, por lo tanto, también, de legitimar las colaboraciones público-privadas dentro del objetivo de mejora en la

institucionalidad democrática de las decisiones de inversión y de mayor transparencia. En un contexto de desafección de la opinión pública de la política, esta legitimación honesta es esencial.

OTROS ÁMBITOS DE ACTUACIÓN ECONÓMICA DEL MINISTERIO DE FOMENTO

Pero hay más.

El Ministerio de Fomento no es sólo un gestor de inversión. Y vengo insistiendo en ello desde que asumí el cargo porque es parte del nuevo tiempo. El Ministerio tiene un papel fundamental que desempeñar en la consecución de los objetivos de crecimiento económico y lucha contra la exclusión, y en la preparación de España para los desafíos de las grandes transformaciones del mundo.

MOVILIDAD, VIVIENDA Y POLÍTICAS URBANAS

Queremos avanzar en el reconocimiento de la movilidad y la vivienda como derechos básicos de las personas. Y, vinculado a ello, en la generación de espacios urbanos inclusivos y competitivos. Espacios en los que se desarrolla la vida de la mayoría de las personas.

Como decía el *Instituto Bruegel,* la actividad económica vuelve a pivotar hacia los espacios urbanos. “El éxito de un país depende, en gran medida, del éxito de sus ciudades”.

El Foro Económico Mundial, por su parte, identificaba algunos de los factores de éxito de las ciudades: Fortaleza de las instituciones, Conectividad, Intercambio de ideas, Infraestructuras, Inclusión social, Calidad de vida…

Creo que esta visión debe inspirarnos para actuar. Y en ese sentido estamos tomando decisiones. El Consejo de Ministros aprobará en breve la “Nueva Agenda Urbana” basada en la Agenda 2030 de Naciones Unidas, que enmarca la estrategia del gobierno.

En línea con esto, en el Ministerio de Fomento apostamos por los servicios de Cercanías, como transporte de alta capacidad, que vertebra la movilidad en el espacio metropolitano.

Antes de fin de año se firmará el nuevo contrato entre la Administración General del Estado y Renfe para la prestación de los servicios ferroviarios sujetos a (OSP), que había caducado en diciembre del 2017. Renfe, por su parte, ha anunciado 3.000 millones de euros en mejoras del material rodante de las redes de cercanías. Y ADIF también impulsará las actuaciones en la red.

En el ámbito de la vivienda, el FMI acaba de pedir a España que vigile el sobrecalentamiento del precio de la vivienda: como saben, el Gobierno está ahí, en esa política de Estado, desde el primer día, tras muchos años en los que España careció de una política que protegiera el derecho constitucional a una vivienda.

Hay que evitar una espiral especulativa como la de hace una década.

Trabajamos en un paquete de medidas urgentes que queremos elevar próximamente a Consejo de Ministros y que aborda una mejora del marco regulatorio del alquiler, mayor coordinación con servicios sociales en los desahucios, sacar **la vivienda de uso turístico de la ley de Arrendamientos Urbanos, y medidas para estimular la oferta de vivienda en alquiler, la moderación de precios y la rehabilitación.**

También, estamos relanzando el papel de la vivienda protegida y el fomento de los parques de viviendas en alquiler asequible que estaban abandonados. Una vez firmados los Convenios con las Comunidades y Ciudades Autónomas, estamos evaluando distintas vías para reorientar el Plan Estatal de Vivienda 2018-2021 de manera que se produzca una mejora presupuestaria para 2019, 20 y 21; la revisión de los programas de subvenciones, la mejora del programa de ayudas a jóvenes, y otros programas adicionales.

Además, seguiremos impulsando la promoción de 20.000 viviendas en el plazo de cuatro/seis años para el alquiler asequible en zonas con alta demanda. Ya hemos impulsado el desarrollo de suelos públicos en determinadas áreas tensionadas y en colaboración con SEPES anunciaremos nuevos desarrollos y nuevas fórmulas de colaboración público-privada y cooperación con Ayuntamientos y Comunidades Autónomas.

Finalmente estamos preparando una ley estatal en materia de vivienda para asegurar la igualdad de todos los españoles en su derecho de acceso a una vivienda digna, derecho reconocido en la Constitución Española y evitar así políticas especulativas con la vivienda pública.

Quiero destacar la doble vertiente de estas medidas: por una parte, como contenido real del derecho de las personas a la movilidad y la vivienda. Por otra parte, como impulsoras de espacios urbanos inclusivos y competitivos.

Sabemos que alcanzar el éxito no depende sólo de nosotros sino de que todas las administraciones rememos en la misma dirección.

TRANSFORMACIÓN DIGITAL, INTERNACIONALIZACIÓN Y SOSTENIBILIDAD

El Ministerio de Fomento tiene también un papel decisivo en la transformación tecnológica y digital de España, en la transición ecológica y en la mayor internacionalización de nuestra economía.

El transporte y la logística, es uno de los sectores (no el único, desde luego) que se verá más afectado por la digitalización de la economía.

La actividad del Ministerio debe adaptarse a este escenario. En ese sentido vamos a impulsar un Plan de Transformación Digital, definiendo el marco de actuaciones y prioridades que alcanzará al conjunto del Ministerio y sus Organismos Públicos adscritos.

Las empresas españolas saben que cuentan con nuestro apoyo en la internacionalización de su actividad. Sin caer en la autocomplacencia, los éxitos de empresas españolas del sector en el mundo son muy destacados. Una parte de ese éxito se fundamenta en el conocimiento adquirido en el desarrollo de nuestra propia red, y en la calidad de la formación pública. Sin relegar, por supuesto, el papel de la gestión empresarial.

Y puedo garantizarles, además, que las distintas sociedades del Grupo Fomento seguirán defendiendo los intereses españoles en las instituciones europeas e internacionales y acompañando a las empresas en su expansión por el mundo.

También somos conscientes del desafío del cambio climático en el transporte y la logística. Tomaremos el relevo en el Plan de Sostenibilidad, iniciado por el anterior Gobierno, para finalizarlo y presentarlo

DEMOCRACIA COMO ACTIVO ECONÓMICO

Quiero concluir esta intervención de contenido económico con lo que creo que es nuestro principal activo económico: la democracia.

La democracia y sus valores de convivencia, de integración, de respeto al diferente, de cuestionamiento y rendición de cuentas, de institucionalidad… este el marco en el que se ha producido el crecimiento económico y la innovación a lo largo de la historia.

Hoy hay quien cuestiona o frivoliza estos asuntos, como si fueran prescindibles, no ya en el desarrollo de la civilización o del Estado del Bienestar, sino del propio sistema económico. Y hay que recordar que la democracia no es nunca un espacio blindado. La historia también nos lo muestra.

Comenzaba esta intervención citando los últimos acontecimientos de la agenda política internacional, particularmente la europea.

Creo que nos tenemos que tomar muy en serio los riesgos políticos de la radicalización. Porque reflejan en gran medida percepciones de exclusión económica y son, a la vez, la principal amenaza para la economía.

Desde mi punto de vista, la situación económica actual requiere reforzar los valores de la democracia que sustentan el crecimiento económico. Por eso quiero dirigirme a los partidos con representación parlamentaria y con vocación de Estado para que vuelvan a la senda de la moderación.

El camino correcto, el que permitirá alargar el ciclo de crecimiento y ganar la partida a extremistas y eurófobos, es el de la moderación, el de actuar pensando en el interés general. Esto tiene que ver con mantener y reforzar el Estado de Bienestar, mejorar la calidad de nuestros servicios públicos, atajar las situaciones de exclusión y pobreza que resultan intolerables que se dan en algunas familias y también con distribuir la riqueza de forma legítima, como establece nuestra propia Constitución.

Es evidente que esto tiene un coste. Y debemos apostar por una fiscalidad responsable. Pero, como a los economistas les gusta plantear, el coste relevante es el coste de oportunidad. El coste de no afrontar los riesgos políticos es mucho mayor y más gravoso para España y para Europa.

No debemos olvidar que la regresión política y social es siempre el camino más corto hacia la regresión económica.

Muchas gracias.