

INTERVENCIÓN MINISTRO ENCUENTRO NACIONAL DEL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN

Muy buenas tardes a todos.

Agradezco a la Confederación Nacional de la Construcción su invitación para clausurar esta jornada, que seguro que ha sido **intensa y fructífera.**

Sé que habéis analizado el momento económico que vivimos y el papel del sector de la construcción en esta coyuntura.

Conozco bien vuestras propuestas.

Porque desde que he tomado la responsabilidad de dirigir el Ministerio de Fomento he querido intensificar el diálogo **con las Administraciones públicas y el sector privado.**

Soy consciente de que estos tiempos requiere más que nunca que pensemos juntos, **para trabajar juntos.**

Y esta acción concertada es aún más necesaria si hablamos de infraestructuras, por la cantidad de recursos y **actores en juego que implica.**

Debemos de pensar juntos.

Y debemos de repensarlo todo.

Mis colaboradores, saben bien que si hay una respuesta que no admito es la de: “**siempre se ha hecho así**”.

Los responsables políticos, y también los gestores empresariales, no podemos dejarnos guiar **por la inercia.**

Y, en tiempos de crisis, es decir, en tiempos de cambio, el “siempre se ha hecho así”, resulta todavía más absurdo si cabe.

He querido hacer esta introducción, para hacer una aproximación al enfoque que me propongo imprimir a la política de infraestructuras y transporte en este escenario de crisis.

Esta crisis no es un momento bajo del ciclo, es la transición a un nuevo escenario económico mundial.

No podemos pensar que lo que funcionó en el pasado, tiene, necesariamente, que volver a funcionar ahora.

En el estricto ámbito de mi competencia, soy muy consciente de que las decisiones de inversión comprometen nuestro futuro.

Por tanto, no me importa cómo pueden juzgar el resultado de nuestra gestión los periódicos de hoy, si no como la juzgarán **nuestros hijos**.

Estamos en un proceso de transformación, un momento trascendental, en el que orientaremos la política de infraestructuras y transporte **al cambio de modelo de crecimiento**.

Un cambio de orientación que se erige sobre dos puntales:

El primero: Orientar nuestro sistema de transporte hacia una **economía baja en carbono**.

El segundo: Favorecer la conectividad de los distintos modos de transporte para mejorar las posibilidades de desplazamiento **de personas y mercancías**.

Es decir, garantizar la movilidad al máximo, contaminando lo mínimo.

Una red de transporte que impulse la productividad de la economía y combata con eficacia la gran amenaza de nuestro siglo: **el cambio climático.**

Esta es la orientación que le vamos a dar a la inversión y a la regulación **en materia de transportes.**

Una orientación que recogía el PEIT, y a la que le vamos a dar **un nuevo impulso.**

Porque esta crisis nos obliga a **acelerar la transición hacia el nuevo modelo de crecimiento.**

...

Una vez fijada las coordenadas de nuestra política, hay espacio para mejorar, para perfeccionar, las decisiones de inversión y cada uno **de los procesos que atraviesa nuestra gestión.**

Estamos estudiando y evaluando, paso por paso, el proceso que se desarrolla desde que se toma la decisión de realizar una inversión hasta que se pone en servicio.

Vamos a constituir cuatro grupos de trabajo, sobre “Proyectos”, “Construcción”, “Conservación” y “Explotación”, que presentarán sus conclusiones en el primer trimestre del próximo año.

Me propongo introducir mayor perspectiva en la planificación de infraestructuras, eliminar trámites para acelerar los plazos y mejorar el control. Porque en muchas ocasiones, frente a lo que puede parecer, el control se hace más complicado por el exceso de trámites.

También vamos a mejorar la coordinación entre todas las Administraciones, partiendo de los principios de lealtad y colaboración, de forma que la planificación resulte más eficiente, se eviten los solapamientos, y nos aseguremos de que no se van a producir **desfases entre la puesta en marcha de aquéllas obras que dependen unas de otras.**

En la fase de la ejecución de las obras estudiaremos la conveniencia de limitar el recurso generalizado que se está dando al modificado de obras. Entre todos, debemos de propiciar que lo que debería de ser una excepción **no se consolide como una norma.**

Todas las mejoras que hagamos en este campo, en el diseño, contratación y ejecución de obras redundarán **en beneficio de todos.**

Por ello estamos absolutamente abiertos a las propuestas del sector que permitan perfeccionar los procesos de **construcción de obra pública.**

Es el momento de replantearnos si lo que siempre se ha hecho así, **es la mejor forma de hacerlo.**

...

Lo he dicho ya en varias ocasiones, Gobierno y empresas tenemos que ser capaces de adaptarnos con rapidez **a la coyuntura que nos toca vivir.**

Por ello concibo la gestión de un Ministerio, como un planteamiento de gestión empresarial. Para ambas tareas se **requiere el principio de mejora continua.**

Lo único que cambian son los objetivos. Para nosotros, para el equipo del Ministerio, los beneficios se miden en el grado de cohesión territorial alcanzado, de contribución a la reactivación del empleo y la actividad económica o en la reducción de emisiones **de Gases de Efecto Invernadero en el Sector transportes.**

Esos son los parámetros sobre los que pivota nuestra cuenta de resultados.

Y para maximizarlos debemos aplicar principios de inversión inteligente. Es decir invirtiendo dónde más se necesita **y cuándo más se necesita.**

El dónde, nos lo marca el objetivo de la cohesión territorial y el cuándo nos lo impone la crisis económica.

En este último aspecto inscribimos nuestro plan de aceleración de obra pública o los programas intensivos en utilización de mano de obra y con impacto social que vamos a llevar a cabo de inmediato.

No podemos sacrificar la inversión – aunque algunos se empeñen – por que sin inversión no hay futuro.

Pero también tenemos que invertir de la forma más adecuada para el interés público.

Y mucho más en momentos como el presente, de evidentes restricciones presupuestarias, en los que vamos a reforzar los principios de austeridad y eficiencia en el gasto público, garantizando, en todo caso, los mismos parámetros de calidad y seguridad en los distintos modos de transporte.

Me propongo sacar más provecho para la dotación de infraestructuras del país por cada euro invertido del Ministerio de Fomento.

Me propongo en definitiva, hacer más, sin gastar más. Y he comprobado que hay margen para ello.

Durante la última fase expansiva, la licitación de obra pública ha experimentado un crecimiento notable, gracias al cual ha podido contribuir a la bonanza económica de esos años:

- **Entre 2000 y 2008, la licitación anual de inversiones por parte del Grupo Fomento se ha multiplicado por más de tres; y ha crecido casi un 80% entre 2004 y 2008.**

- **Estimamos que durante la pasada legislatura**, las actuaciones del Grupo Fomento han permitido la ocupación de más de 300.000 personas al año, sin contar los empleos indirectos generados por tales actuaciones. Esta cifra representa más del 1,5% de los niveles medios de ocupación **registrados entre 2005 y 2008.**

Este impulso no se debe perder. Las inversiones en infraestructuras no pueden dejar de alimentar el crecimiento económico y la generación de empleo cuando **la actividad económica se contrae.**

No les oculto que el gran reto al que nos enfrentamos para afrontar las inversiones es el de encontrar fórmulas que hagan compatible las políticas de estabilidad presupuestaria con el necesario **mantenimiento del nivel de inversión pública.**

Y para ello tenemos que profundizar en la Colaboración Público-Privada en la financiación de infraestructuras.

El mantenimiento del ritmo inversor en una época de crisis, en la que los ingresos del Estado se resienten (estamos en mínimos de presión fiscal), necesita del apoyo de una estrategia de financiación diversificada.

En esta estrategia, obviamente, el soporte principal de la financiación deberá seguir siendo presupuestario, pero es oportuno poder aprovechar nuestra experiencia y los mecanismos a nuestro alcance para potenciar la implicación de la iniciativa privada en la construcción, explotación y mantenimiento de nuestras infraestructuras.

Es en este marco, en el de la colaboración público privada en donde vamos a explorar fórmulas para movilizar recursos por un importe de 15.000 millones de euros.

Es un plan muy ambicioso. Para que se hagan una idea de la magnitud del objetivo, la capitalización bursátil de los 5 primeros grupos de infraestructuras del país ronda los 20.000 millones de euros **y aquí estamos hablando de movilizar 15.000 millones.**

Por tanto, es necesario estudiar nuevas fórmulas y perfeccionar las existentes para conseguir este objetivo.

Hay un camino importante en el que avanzar. En este capítulo estudiaremos las Sociedades Mixtas, en las que puede participar la SEITT, que es un buen instrumento **para este tipo de asociaciones público privadas.**

En todas las fórmulas que estudiemos, tenemos que tener muy claro que la colaboración público-privada exige compartir riesgos **y asumir responsabilidades de forma conjunta.**

No olvidemos nunca, que cuando se trata de infraestructuras de transporte, a quienes nos debemos por encima de todo, es a los ciudadanos. Y eso significa que hay plantear acertadamente los contratos para que identifiquen bien las responsabilidades de cada parte.

La Colaboración Público Privada no tiene sentido si las empresas no comparten riesgos con el Estado. La clave reside en delimitar de una forma eficaz y compatible con el interés público **qué riesgos asume cada parte.**

Estoy seguro de que podremos encontrar soluciones que satisfagan la legítima búsqueda de rentabilidad económica de las empresas, con la obligación del Gobierno de maximizar **el interés general de los ciudadanos.**

Somos muy conscientes de que de la inversión del Ministerio de Fomento depende muchas empresas, pequeñas y grandes y muchos puestos de trabajo.

Por eso quiero poner en valor que a día de hoy estamos a un ritmo de ejecución de obra pública muy superior al del año pasado. Estamos hablando de obra que se está realizando ya **y que está contribuyendo a mantener puestos de trabajo y la actividad de las empresas.**

...

Antes de terminar, quisiera subrayar la capacidad competitiva de **nuestras empresas de obras públicas y transportes.**

Su buen hacer es indiscutible, gracias al trabajo de muchas personas que **estáis hoy presentes aquí.**

Las empresas españolas son líderes mundiales en el sector, y cuentan con una dilatada experiencia internacional, que se extiende más allá de la propia construcción, al desarrollo de proyectos, la gestión de grandes infraestructuras **y el desarrollo de tecnologías de información para el sector transporte.**

España es hoy un país con una buena red de transportes, y en el horizonte de los próximos cinco años, **seremos una referencia indiscutible en el mundo.**

Todo este camino se ha hecho gracias a un histórico esfuerzo de planificación e inversión pública y una eficaz ejecución de las inversiones **por parte de nuestras empresas, por parte vuestra.**

No habríamos llegado hasta aquí sin un sector empresarial fuerte.

Por eso ahora y volviendo al principio de mi intervención, tenemos que enfrentarnos a los nuevos desafíos **con altura de miras.**

Hemos llegado hasta aquí porque tuvimos el convencimiento de que nada impedía que España podía ser el país con más kilómetros de **alta velocidad en el Mundo.**

Hemos llegado hasta aquí porque no le pusimos límite a nuestras ambiciones.

Ahora para llegar más lejos, os pido que tampoco le pongamos límite a nuestra capacidad para **liderar el cambio.**

Está en nuestra mano.

Muchas gracias.