

INTERVENCIÓN DE LA MINISTRA DE FOMENTO EN
LOS DESAYUNOS DE EUROPA PRESS

(12/06/2012)

Saludos y agradecimientos a los presentes

- **Sr. Presidente de Europa Press,**
- Señoras y señores, amigas y amigos,
- Buenos días a todos,

Introducción y agradecimiento

Quiero que mis primeras palabras, presidente de Europa Press, sean para agradecerle una vez más el estar en esta tribuna que es para mí conocida, que he vivido como miembro de la oposición, y mucho agradezco, y ahora como miembro del Gobierno de España.

Y es un placer estar hoy aquí con todas las personas que nos acompañan, personas de distintos sectores de la actividad económica y social de nuestro país, para compartir con ustedes y transmitirles algunos de los elementos clave de la política del Gobierno, especialmente de la política de mi departamento, del Ministerio de Fomento.

Saben ustedes que cuando llegué al Gobierno uno de los compromisos con todos los españoles fue que desde el departamento de Fomento iba a contribuir, en la medida que pudiéramos, y con un equipo que me está

acompañando en estos meses y con casi 60.000 funcionarios públicos, a intentar mejorar la cohesión social y territorial, mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y la igualdad de oportunidades a través de un mejor transporte, de una mejor vivienda y unas mejores infraestructuras.

Como saben, no puedo en esta mañana hablarles a todos ustedes de las políticas de Fomento si no las circunscribo y no las incluyo dentro de lo que es la política de acción del Gobierno de España, de la acción del Gobierno que preside Mariano Rajoy.

Empezaré reiterando que el objetivo principal de mi Gobierno es trabajar por que España vuelva al crecimiento económico y a la creación de empleo lo antes posible. Por eso, hemos llevado a cabo y estamos llevando a cabo numerosas reformas. Me gustaría destacar muy brevemente que hay un antes y un después de la ley de estabilidad presupuestaria, que hay un antes y un después de la reforma laboral, que hay un antes y un después de la reestructuración del sector público y que también hay un que hay un antes y un después de las reformas que se están llevando a cabo en el sector financiero.

Todas ellas son medidas que apuestan y que promueven las reformas en profundidad, las reformas estructurales. Los acontecimientos que estamos viviendo en estos últimos días no hacen más que reafirmarnos en esta convicción. Que el crédito concedido por la UE al sector financiero es muy positivo para la economía española, porque supone que se confía y se apuesta por nosotros y se apuesta por el euro.

Los que llevan meses analizando los resortes de nuestro tejido económico piensan, y con razón, que tenemos capacidad de poder salir de esta complicada situación.

También es positivo porque nuestra economía se encontraba en una situación muy compleja. La falta de crédito en una economía desarrollada, lo saben ustedes bien, puede hacer colapsar un sistema. Y una inyección de recursos de esta importancia permite abordar el saneamiento, algo que, como saben, otros países hicieron ya hace años y, sin embargo, en ese momento, las autoridades españolas dijeron que no era necesario.

Se trata, pues, de una buena noticia porque permite al Gobierno generar un nuevo ciclo de expansión y de prosperidad.

Pues bien, en este contexto de reformas, en este contexto de saneamiento y en este contexto de mirar hacia delante y de trabajar todos juntos y arrimando el hombro, me gustaría circunscribir qué estamos haciendo, qué hemos hecho y, sobre todo, qué vamos a hacer en el departamento de Fomento.

En primer lugar, la estrategia no puede ser más clara: sólo hay un objetivo, ser eficientes y dar un buen servicio público, dar servicio público de calidad y, desde luego, intensificar y acelerar las reformas estructurales en mi departamento.

Hice un balance de gestión al llegar al Ministerio y lo expliqué en el Congreso de los Diputados y en el Senado. Les hablé entonces de la situación financiera que me encontré en el departamento de Fomento. Hoy no voy a abundar en ella, pero ustedes la conocen sobradamente.

Cuando llegamos, lo primero que hicimos fue una reestructuración del Ministerio y de su grupo empresarial. Hemos eliminado, como saben, dos secretarías de Estado, direcciones generales, una secretaría general, que se llamaba secretaría general de Relaciones Institucionales. También la supresión de quince sociedades dependientes

del Ministerio, entre ellas la Sociedad Pública de Alquiler – que, como saben, cada vez que se alquilaba una vivienda costaba dinero al erario público-, y una fundación, así como la pérdida de la condición de socios en 35 sociedades y cuatro fundaciones.

Vamos a terminar el año, sólo con la parte del capítulo uno de personal, con un ahorro de más de diez millones de euros.

Hemos tomado medidas legislativas, a mi juicio, también importantes. La primera, la reforma de los sistemas de seguridad de los buques; hemos también garantizado el transporte aéreo interinsular; estamos trabajando en estos momentos en el Senado en un modelo de tarifas flexibles para las compañías aéreas que incentiven el tráfico aéreo en días valle y en horas valle en aeropuertos y también en meses valle. Y, sobre todo, llevamos al Consejo de Ministros la primera reforma del mercado del alquiler.

Además de eso, hemos llevado a las Cortes unos presupuestos austeros, pero que destinan más de 10.000 millones a la inversión en obra pública.

Como saben, el departamento tiene un presupuesto de más de 20.000 millones, el resto son gastos operativos. Hemos hecho muchos esfuerzos. Uno muy importante son los 600 millones de euros para pagar expropiaciones que llevaban más de seis años sin pagar.

También hemos hecho un esfuerzo importante en un sector que nos hemos encontrado en un delicado estado de salud, que son las concesiones de autopistas. Hemos puesto una partida de 250 millones de euros y hemos introducido en la ley de presupuestos una prórroga hasta el 2021 de los plazos de las cuentas de compensación y los 250 millones de los préstamos participativos. Y hemos destinado 100

millones de euros para compensar las reducciones de peajes en determinadas autopistas de nuestro país.

Hemos trabajado de manera muy intensa en la crisis de Spanair y también en que un conflicto, que no es menor, que ha habido en la compañía Iberia esté llegando, con la ayuda de la ministra de Empleo a quien quiero dar las gracias, a buen puerto.

Pero he venido a hablar aquí de futuro, fundamentalmente de lo que estamos poniendo en marcha y de lo que vamos a hacer en los próximos meses y en los próximos años.

El futuro del Ministerio de Fomento se caracteriza por algunas cosas que ustedes seguro que conocen bien. Primero, por una adecuada planificación y, por eso, en el mes de julio el Consejo de Ministros verá el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI), que tiene, por cierto, un buen cambio de rumbo respecto a lo que me he encontrado. Frente a un mapa de España con el mayor número de líneas posibles -el mapa de España consistía en poner cuantas más líneas mejor-, nosotros vamos a un planteamiento que son las líneas que sean necesarias para resolver las necesidades del transporte de nuestros ciudadanos allí donde existan ciudadanos, sobre todo, y allí donde haya necesidades de transporte. El carácter distintivo, por tanto, del plan es intermodalidad y resolver necesidades.

En segundo lugar, hay que hacer un análisis exigente de cada infraestructura. Hacer obras está muy bien, pero nos hemos pasado en este país. Creo que nos hemos pasado demasiado haciendo, como saben, obras innecesarias y eso se ha terminado. Yo creo que hemos llenado nuestro país de monumentos cuasi inútiles o, cuasi monumentos inútiles o cuasi monumentos pero inútiles. Es decir, tenemos muchas cosas y las tenemos vacías, que ni son monumentos ni son infraestructuras.

Si me permiten, lo más importante y lo que piden todos y cada uno de los ciudadanos es rigor; a los políticos nos piden rigor. El dinero es de todos los españoles y, por lo tanto, eso es a lo que nos dedicamos, a gestionar hasta el último euro con rigor. Estamos decididos a que esto no vuelva a ocurrir y hemos establecido en el departamento procedimientos coordinados de toma de decisiones. Por ejemplo, hay un trabajo centralizado y coordinado, de forma que no se pueden tomar decisiones a niveles inferiores que correspondan a los presidentes, a los secretarios de Estado y a los directivos del departamento, en el que trabajamos todos juntos y todos unidos, Renfe, Adif, SEITTSA, Aena, todos trabajan juntos y trabajan coordinados. E Ineco, la consultora de ingeniería del Grupo Fomento, informa de manera independiente sobre la idoneidad de nuestras inversiones.

Además y como conocen bien, me propongo una mayor participación público-privada. La prueba del algodón cuando una infraestructura va a ser útil de verdad y va a tener rentabilidad social y económica es cuando hay iniciativa privada que tenga interés. Uno de los principales motivos que nos llevan a hacerlo así es la convicción de que cuando el sector privado se incorpora en la estructuración del proyecto incrementa la garantía sobre la idoneidad de cualquier iniciativa.

En tercer lugar, hay que ordenar las infraestructuras. Les pondré algunos ejemplos. Poner orden a las infraestructuras significa que no hagamos cuatro infraestructuras paralelas por el mismo sitio y que en otros sitios no tengamos ninguna infraestructura.

También significa terminar las infraestructuras que se han iniciado. No tienen ningún sentido, por ejemplo, los túneles de Pajares si ahora no tenemos dinero para poner la vía y poner la electrificación de la vía.

También hay que ordenar las infraestructuras y hacer esfuerzos por su mantenimiento y su mejora. Tenemos miles de kilómetros de infraestructuras que hay que mantener y hay que mejorar.

Y tenemos especialmente que dotarnos de infraestructuras estratégicas. Me voy a referir a algunas de forma especial. El Corredor del Mediterráneo es una infraestructura que genera un gran consenso sobre su conveniencia y que ni siquiera tenía un proyecto constructivo que le diera soporte.

Como ustedes bien conocen, el Corredor del Mediterráneo es una red de infraestructuras con una de las mayores densidades de tráfico de nuestro país, pero tiene un problema que es que el ancho de vía es distinto al ancho de vía europeo y los trenes, cuando llegan a la frontera, tienen que cambiar de ancho o hay que cambiar de tren. Y lo que hemos hecho es encargar de forma inmediata un proyecto para ésta, que es una gran infraestructura.

¿Y cuál va a ser la primera fase? La primera fase es poner un tercer hilo, que es una infraestructura menos costosa, que nos puede costar en torno de los 1.200 a los 1.400 millones y en la que esperamos tener el concurso de la actividad privada. ¿Para qué? Para que en el plazo de unos cuantos años podamos tener en marcha esta infraestructura.

¿Qué se hará en un futuro, cuando se pueda? Lo que se hará en un futuro es hacer esa vía de ancho internacional definitiva, pero lo que se hace ahora resuelve el problema de comunicación de todo el Mediterráneo con esa red de grandes puertos, que son tan importantes.

En definitiva, nuestra estrategia en infraestructuras es que las infraestructuras tengan alto valor y que lo tengan para los ciudadanos, porque las infraestructuras no son para

nosotros, las infraestructuras son para traspasarlas a las generaciones venideras.

Y en transporte pasa algo parecido. Si hacía antes alusión a las infraestructuras ociosas, ahora les pondré algunos cuantos ejemplos.

Quiero decirles que desde el departamento se está desplegando un conjunto de ayudas y subvenciones al transporte público fruto de actuaciones puntuales, que requieren racionalización, actualización y reflexión de conjunto. Esto es lo que nos proponemos con la futura Ley de Financiación del Transporte, que actualmente está en fase de redacción y que en próximas fechas iremos detallando su contenido.

Asimismo, en la misma línea de mejora, vamos a poner en marcha una herramienta adicional que no existía en España y que es muy útil, sobre todo para hacer análisis prospectivo sobre la utilidad de los modos de transporte, que es el Observatorio del Transporte en España, que nos va a dar una perspectiva global, abarcando todos los modos y todas las categorías de transporte y su estudio multimodal.

Objetivar las decisiones es una forma eficaz de hacer política. El Observatorio del Transporte generará análisis rigurosos que permitan cuantificar los costes y beneficios de los proyectos en los que invertamos. Confiamos que con el tiempo este observatorio sea el observatorio de referencia del transporte en España, a nivel nacional e internacional.

Y en aeropuertos, tenemos un gran reto por delante. Estamos trabajando de una manera muy intensa, lo está haciendo el equipo que lidera José Manuel Vargas. Estamos ultimando un plan coherente y adecuado a la

situación insostenible que presentan y que pretendemos reparar con su adopción. Lo vamos a hacer y lo vamos a presentar antes de que termine el mes de junio.

Hemos constatado que la situación actual presenta importantes desajustes entre la oferta y la demanda. Tenemos algunos aeropuertos que inician su actividad muchas horas antes de que llegue el primer vuelo y que en ocasiones es casi la última hora del día cuando se cierra el aeropuerto, pero sin embargo, el último vuelo ha aterrizado hace ya muchas horas.

Vamos a ajustar esta situación, con el compromiso de ahorro en gastos de funcionamiento. En paralelo, estamos trabajando y lo vamos a hacer con todas las organizaciones sindicales, en la revisión de las categorías profesionales adecuadas al siglo XXI.

Estamos abordamos medidas necesarias, caso a caso, aeropuerto a aeropuerto. Les voy a poner un ejemplo. Tenemos un aeropuerto que hoy tiene un horario operativo desde las cinco de la madrugada hasta las ocho de la tarde los siete días de la semana. Para atender los vuelos reales que tiene en este momento, con abrirlo a las tres de la tarde y cerrarlo a las nueve y media de la tarde, durante seis días, es suficiente.

Les estoy hablando de actuaciones en 17 aeropuertos, que tienen todos ellos menos de 500.000 pasajeros. Les estoy hablando de pasar de 2001,9 horas a 708,9 horas abiertos los aeropuertos, abiertos en términos de cuando las aeronaves están aterrizando o saliendo.

Sobre Aena, dos palabras más. Es tan importante reestructurar que una de las cosas más importantes, y que he coordinado con el ministro de Defensa, es la racionalización de la estructura operativa. Les quiero

anunciar que, a partir de muy pocos días, la actividad civil de aviación ejecutiva, o de negocios, que actualmente se registra en la Base Aérea de Madrid-Torrejón, trasladará estas operaciones al Aeropuerto de Barajas, atendiendo así a una demanda expresada desde hace tiempo por el sector de la aviación ejecutiva en el marco de una creciente internacionalización de la actividad empresarial.

Estamos trabajando también en otros ámbitos, en el de los ingresos comerciales, que son una fuente muy importante para la generación de riqueza en Aena. Estamos trabajando para mejorar los relativos a los derivados de las tiendas libres de impuestos, los soportes publicitarios en las terminales así como incrementar el espacio comercial en más de un 20%. Por ello, vamos a licitar en los próximos meses los contratos correspondientes a los espacios comerciales como ya hemos hecho con los soportes publicitarios.

Por otra parte, les quiero anunciar que tenemos en marcha un plan de marketing aeroportuario para proveer la Red de nuevas rutas. En concreto, este verano de 2012, Aena va a operar ya nuevos destinos con 96 ciudades de 31 países. Entre ellos hay que destacar el hecho de que Madrid-Barajas acabe de duplicar su frecuencia con Dubai con la compañía Emirates y que el de Barcelona-El Prat ha estrenado hace unos días su primera ruta con este país. El aeropuerto de Valencia recupera 4 salidas semanales a Nueva York con Delta Airlines y conectará a los pasajeros con Moscú dos veces por semana. Palma de Mallorca refuerza el "hub" con Air Berlín y Málaga-Costa del Sol aumenta la conectividad con Escandinavia e inicia nuevas rutas con Berlín y Toulouse. Y dentro del tráfico doméstico, reseñar que el aeropuerto de Vigo ofrece este verano nuevas conexiones con Sevilla e Ibiza operadas por la compañía Volotea.

Estas son algunas muestras de cómo se está trabajando y de los resultados que tenemos ya sobre la mesa.

Pero si esto es importante, qué les voy a decir de Renfe, la gran compañía operadora de todo el transporte ferroviario de nuestro país. Seguro que no conocen que tenemos 19.000 kilómetros de ferrocarril en España, de líneas; las comunidades autónomas 818; Feve 1.093; la alta velocidad 2.900; cercanías 2.200 y la red convencional 11.000 kilómetros para que pueda circular el ferrocarril.

Tenemos, por tanto, una red extensa e intensa, que requiere una racionalización. Tenemos estaciones donde el número de viajeros que se han subido y bajado a lo largo del año, e insisto en el carácter anual, no llega a cien personas. Tenemos una estación en el trayecto Madrid-Zaragoza-Barcelona, donde se bajaron a lo largo del año 5 personas y se subieron 3. También es destacable el que tengamos un número de trenes regionales con muy escasa demanda social.

Ustedes saben que tenemos trenes internacionales, por ejemplo los que hacen las líneas de Madrid y Barcelona con París, Lisboa, Milán o Zúrich, cuyo coste para el usuario dobla el que ofrece el transporte aéreo. Y el tiempo de duración es cinco veces mayor que lo es el avión.

En este sentido les voy a poner un ejemplo. Un tren nocturno Madrid - París en coche cama es de más de 400 euros y una duración de casi 15 horas, mientras que en autobús, para una duración equivalente, el precio es de 75 euros y un pasaje aéreo cuesta 115 euros, para una duración de 2 horas.

Conclusión: hay muy pocas personas que elijan una cosa frente a la otra, algo más caro y, sobre todo, que dura muchísimas horas más. Y, lo que es peor, es que todos los

ciudadanos de nuestro bolsillo nos cuesta 80 euros cada uno de estos viajeros que van en estos coches cama. Así, es caro para el que va, es relativamente molesto porque tarda muchas horas y también es caro para todos los españoles.

Por lo tanto, estamos trabajando en definir qué es obligación de servicio público y estamos trabajando para darle un sentido a una gran empresa. Poner en valor el servicio público ferroviario es la única garantía de la continuidad de una gran operadora como es Renfe, es la única garantía, ponerla en valor y que no sea deficitaria.

Por perder, pierden hasta las mercancías. En este momento, las mercancías que se transportan tienen que recibir una subvención del Estado de más de 90 millones de euros. Por lo tanto, estamos trabajando en una reestructuración y estamos trabajando en una nueva planificación de una gran compañía que es Renfe, que lo que necesita es eficiencia y es poner en valor este gran servicio público porque será la única manera de que sea viable.

Tengo algunas buenas noticias que dar en puertos. Saben que tenemos una situación económica delicada, pero tenemos algo clave en este momento, que son las buenas noticias en nuestros puertos.

Los tráficos portuarios están creciendo este año al 8.7 %, lo que representa un aumento del 7.10 % en términos interanuales, muy por encima del 3.6 % previsto en los PGE. En este momento el tráfico portuario interanual supera los 470 millones de toneladas.

Este crecimiento está fundamentado en el importante aumento de los tráficos en tránsito marítimo del orden del 28 %, y en una consolidación del crecimiento de los tráficos

de exportación, que supone para los analistas un indicio significativo de la recuperación de la economía española.

El actual crecimiento de los tráficos en tránsito demuestra que la competitividad de nuestros puertos en el escenario internacional es ya una realidad. Actualmente el Puerto de Valencia ocupa el primer lugar en tráfico de contenedores en el Mediterráneo (4,2 Millones de TEUS), el de Algeciras se sitúa en tercer puesto (2,8 Millones TEUS) y el de Barcelona está en quinto lugar (1,95 Millones TEUS).

Más de 8 millones de cruceristas y casi 4.000 buques de cruceros escalan en los puertos españoles. Los esfuerzos realizados en nuestros puertos están dando su fruto y estamos creciendo de una manera muy importante, a pesar de que hemos contenido nuestras inversiones y tenemos una inversión que no queremos que supere los 800 millones de euros.

La inversión pública es, desde luego, necesaria, pero sólo para hacer más competitivos nuestros puertos. Nuestro objetivo son, en esta legislatura, 2.000 millones de euros de inversión pública, pero con un mínimo de inversión privada, que ya es efectiva en este momento, de 3.000 millones de euros.

Un apunte más es el esfuerzo por la internacionalización de nuestras empresas, en un momento además como el que tenemos económico. Estamos haciendo una apuesta muy fuerte por ayudar y acompañar a nuestras empresas para que sean competitivas y tengan una fuerte presencia internacional.

Creo que es un gran éxito el proyecto que ustedes ya conocen que es el consorcio de alta velocidad Meca-Medina. Se trata de un proyecto que ha trascendido el propio de un consorcio y que es un proyecto de Estado.

Quiero anunciarles que en las próximas fechas van a comenzar los trabajos en la vía, una vez que la semana pasada se consiguieron los avales necesarios para llevarlo a cabo.

También quiero decirles que hay empresas españolas que están presentes en prácticamente todas las iniciativas nuevas de infraestructuras del transporte del mundo. Por ejemplo, la participación en la nueva línea ferroviaria del Reino Unido, así como los distintos servicios en navegación aérea y el sector aeroportuario en países como Omán, Kuwait o Nepal y la oportunidad de optar a concursos internacionales dentro del ámbito ferroviario en Brasil o Rusia.

Como ven, son buenas noticias que están haciendo posible que nuestras empresas puedan seguir adelante.

Un último apunte sobre la vivienda. España tiene que llevar a cabo una política de vivienda que resuelva algunos de los problemas que tenemos, el más importante el stock de vivienda libre ya construida vacía y sin vender, que está cercana a las 700.000 unidades.

El porcentaje de población que habita en una vivienda en alquiler es uno de los más bajos de Europa, el 17%, frente a la media de la Unión Europea que está muy próxima al 30 por ciento y en contraste con países como Alemania, en los que un 47 por ciento de la población reside en una vivienda en alquiler.

El porcentaje que representa la rehabilitación en España en relación con el total de la construcción es, asimismo, uno de los más bajos de la zona euro, suponiendo en España en el año 2009 un 28% del total del sector. Y no es precisamente porque sea de muy reciente construcción. De los casi 26 millones de viviendas existentes, la mitad tienen más de 30 años y cerca de 6 millones, más de 50.

Necesitamos modificaciones y reformas. Por eso, nos hemos propuesto ir a un nuevo modelo de desarrollo urbano competitivo y sostenible. Y estamos trabajando en una nueva regulación de la rehabilitación en España.

Nos proponemos, en este nuevo marco normativo, potenciar la regeneración urbana y la rehabilitación; fomentar la calidad y la sostenibilidad; dinamizar el mercado del alquiler y ofrecer un marco normativo adecuado.

En esta línea, llevamos a Consejo de Ministros en primera lectura el anteproyecto de Ley de Medidas de Flexibilización y Fomento del Mercado de Alquiler, el 11 de mayo de 2012.

Esta norma modifica la ley de arrendamientos para hacer más asequible el alquiler, reforzando la libertad de pactos y dando prioridad a la voluntad de las partes.

En relación a esto último, hemos puesto en marcha una reforma del régimen de las Sociedades Cotizadas de Inversión en el Mercado Inmobiliario (SOCIMI). Estas nacieron en el año 2009 con la finalidad de crear un nuevo instrumento de inversión destinado al mercado inmobiliario del arrendamiento, no sólo de viviendas sino de cualquier inmueble urbano.

La reforma que hemos planteado aportará a las SOCIMI flexibilidad jurídica y societaria, así como incentivos fiscales que conviertan este instrumento en un medio eficaz para atraer inversiones privadas orientadas a la puesta en el mercado de alquiler de una parte importante del parque de viviendas sin ocupar.

Por último no quiero dejar de destacar las medidas fiscales

orientadas a generar incentivos que los no residentes pueden adquirir viviendas en nuestro país. Me parece una buena manera de atraer inversión al sector inmobiliario español.

En los próximos meses propondremos un nuevo marco normativo que permita acoger el enorme potencial que la rehabilitación tiene en España.

Como ven, tenemos por delante muchos retos. Lo estamos haciendo con ilusión, con un proyecto que es muy importante para el futuro de España, con esfuerzo, intentando dialogar y hablar con todos y con confianza, porque tenemos confianza en nuestro país. Tenemos un gran país y tenemos unas infraestructuras que pueden aportar competitividad.

Tenemos que hacer una planificación rigurosa, no nos queda otro remedio. Tenemos que poner en marcha actuaciones como las que les he enumerado.

Esta tarea extraordinaria sólo tiene un objetivo: mejorar la competitividad de nuestro país y mejorar la calidad de vida de nuestros ciudadanos.

Para ello contamos, especialmente, con la colaboración del sector privado, singularmente de las empresas que trabajan en el ámbito de las infraestructuras, del transporte y de la vivienda, porque tenemos que recorrer juntos esta nueva etapa.

Es tiempo de nuevas ideas y de nuevos proyectos. Es tiempo de tener los pies en el suelo y es tiempo de racionalizar, porque es muy importante. Los ciudadanos, en un tiempo como éste, nos piden seriedad, nos piden rigor y ser valientes en algunos casos para tomar algunas decisiones.

Muchas gracias.