

La Obra Pública es el quinto pilar del Estado del Bienestar



Ana Pastor

Ministra de Fomento en funciones durante su intervención.

Presidenta del Congreso de los Diputados en la actualidad

Hay que explicar a la gente lo que significan realmente las infraestructuras, porque una de las cosas que ha hecho más daño a la ingeniería y a la construcción en general es que se suele destacar siempre lo negativo: las desviaciones presupuestarias, los problemas que surgen... Lo primero que quieren saber los medios de comunicación es cuándo se va a acabar una obra, lo preguntan en el acto de colocar la primera piedra, pero en el Ministerio no somos adivinos. Obviamente, hay plazos, pero también pueden aparecer inconvenientes que deberemos resolver. En cambio, existe una tendencia a culparnos de derroche y a estar bajo sospecha permanente y eso hace mucho daño.

Sin embargo, este sector es de los que más contribuye a la riqueza del país, no solo mientras se construyen las infraestructuras, sino por la calidad de vida que generan. Siempre he defendido los cuatro pilares del Estado del Bienestar: la sanidad, la educación, las pensiones y la atención a la dependencia, pero estoy convencida de que las infraestructuras deben ser consideradas el quinto pilar porque, si no tienes buenas carreteras o buenas redes de transporte la gente no llega a ninguna parte. Llevo cuatro años y medio intensos trabajando con el sector en defender el prestigio de la ingeniería civil y de la Obra Pública hecha con cabeza, con ordenación del territorio y con urbanismo.

De lo que estamos hablando en este momento en Europa todos los ministros del ramo y también en la Comisión Europea es de cómo las infraestructuras contribuyen a la movilidad y de la intermodalidad, es decir, de cómo hacer a los ciudadanos las cosas fáciles. La cuestión no es que todo el mundo tenga de todo a la puerta de su casa, sino ver qué modelo de transporte es más ágil y crear infraestructuras que se puedan retroalimentar coordinadamente unas con otras.

Las empresas españolas del sector pisan fuerte en el exterior y, a pesar de la crisis, que hemos superado entre todos, ha

continuado la inversión pública. Más del 80 % de la realizada en los últimos años ha corrido a cargo de la Administración general del Estado frente a los ayuntamientos y las Comunidades Autónomas. Ingenieros y constructores españoles tienen una importante experiencia acumulada y ese *know how* con el que cuentan después de construir infraestructuras durante 40 años es lo que ha hecho posible que, hoy, la ingeniería española sea reconocida y aceptada en todos los lugares del mundo.

No obstante, pese a que las empresas españolas están en casi cualquier lugar del mundo, lo que se destaca siempre es si hay algún problema. Por ejemplo, el proyecto del tren de alta velocidad La Meca-Medina, que está llevando a cabo un consorcio de 11 compañías españolas públicas y privadas, se está haciendo en condiciones muy adversas en mitad de un desierto, parte de roca y parte de pura arena, con vientos fuertes –es la primera vez que se hace un AVE de 400 kilómetros por el desierto– y en cambio la gente solo conoce los problemas y no que ya está ejecutado en un 70 %. Es una obra impresionante de la ingeniería española.

Todos los gobiernos de este país, de distintos partidos, han apostado por las infraestructuras y por eso nos reconocen en todos los lugares del mundo, mucho más que nosotros mismos, que no nos reconocemos nada y nos hemos dedicado siempre a subrayar lo mal que van las cosas. Hace muy poco, *The Economist* elogiaba la vocación exterior de nuestras empresas, especialmente de infraestructuras y de concesiones. El Foro Económico Mundial reconoció a España como uno de los países del mundo más competitivos en turismo y no porque tengamos un clima estupendo, una comida excepcional y una gran cultura sino fundamentalmente porque España cuenta con excelentes infraestructuras.

Somos el primer país de la Unión Europea y el cuarto del mundo en disponer de mejor infraestructura ferroviaria. Tenemos



en este momento más de 3.000 kilómetros de líneas de alta velocidad y una red de más de 14.000 kilómetros en total, así como sistemas avanzados que aportan seguridad y más RTMS colocados que ningún país del mundo. En aeropuertos, ocupamos la tercera posición dentro de la Unión Europea pero somos el operador global más importante del mundo. La red de AENA transporta a más de 200 millones de personas, somos los accionistas del 50 % del aeropuerto de Luton en Reino Unido y de otros aeropuertos en el Pacífico y en México.

Somos el cuarto país en puertos y el quinto en carreteras. Estos resultados no son fruto del azar, se deben a muchas personas y equipos y quiero reconocer el trabajo que hacen los ingenieros civiles en las administraciones. Los hay magníficos que, desde Ineco, Adif, Renfe o desde el propio Ministerio, llevan a cabo una tarea impresionante para el país y que cobran una octava parte frente a los del sector privado. Retener talento en la Administración es una tarea muy complicada y hay que tener mucha vocación de servicio público para sufrir además críticas permanentemente desde muchos lugares.

Sería imposible que España fuera lo que es en muchos sectores como el del turismo si no tuviéramos las infraestructuras que tenemos. En los cinco primeros meses del año han llegado ya 25 millones de turistas internacionales, de los cuales la inmensa mayoría ha entrado por los aeropuertos. Hemos cerrado el mes de junio con un 11 % de aumento de viajeros en nuestros aeropuertos, lo cual significa que seguimos creciendo y que el sector de las infraestructuras sigue aportando mucho al PIB nacional.

Los aeropuertos, puertos, ferrocarril y carreteras están sirviendo de referencia para muchos proyectos internacionales. Me gusta decir que tenemos *copyright* de las infraestructuras españolas, se nos debería reconocer y en parte se nos está reconociendo porque en los cinco continentes los principales proyectos de infraestructuras los están haciendo o los han hecho empresas españolas: el Canal de Panamá, cuya ampliación ha concluido; el AVE La Meca-Medina, al 70 %; los metros de Lima, Riad, Panamá o Dubai; el metro ligero de Ottawa; el proyecto Marmaray bajo el Bósforo; los cuatro parques eólicos marinos que se han adjudicado en Reino Unido, Francia y Alemania; refinерías en Turquía, Perú, Arabia Saudí y Rusia; el hospital de Doha en Qatar, uno de los más importantes y modernos del mundo; la autopista orbital también en Qatar; los túneles de Manhattan y Seattle; el puente atirantado de la bahía de Forth en Escocia; el aeropuerto de Heathrow y la planta desaladora de Perth en Australia.

Son ejemplos que hay que nombrar porque la opinión pública tiene que saber que hay por ejemplo dos parques solares de Abengoa en California y en Arizona, que las estaciones de compresión de gas y procesamiento en Australia las hace una empresa española o que las autopistas de Indiana, Virginia, Texas, Chicago y Toronto también realizan empresas españolas. Si alguien se ha merecido el *copyright* de calidad son las compañías españolas de ingeniería. Tenemos denominación de origen como los vinos, pero habría que poner DO Marca España, ingeniería española.



Ana Pastor, durante su intervención en el foro

Las empresas españolas gestionan el 37 % de las concesiones de transportes del mundo, cuatro de las 10 principales empresas del mundo de gestión de infraestructuras del transporte son españolas y en el primer trimestre de este año las licitaciones internacionales han superado ya los 21.900 millones de euros, de los cuales 7.500 corresponden a concesiones y 14.700 a obra tradicional, datos de 2016 que son, como otros, un fiel reflejo de la vitalidad y la vocación emprendedora de las grandes empresas españolas.

Pero también me gustaría detenerme en la pequeña y mediana empresa del país. Las grandes están teniendo un importante efecto de arrastre sobre la pequeña y mediana empresa. Hay compañías de todo tipo y parte del empleo que se ha generado y se está generando en España se debe a la internacionalización de nuestra empresa. Los datos son muy elocuentes en cuanto al esfuerzo que se está haciendo y que se ha hecho por parte de las empresas y las pymes, que son claves en la economía española en todos los sectores, pero también en éste de la Obra Pública. Los datos reflejan además grandes fortalezas y estas empresas, como generadoras de empleo y de riqueza, deberían ser aplaudidas por todos los españoles por su vocación de seguir invirtiendo incluso en momentos muy delicados y por continuar sacando adelante infraestructuras en España.

El rey Felipe VI dijo con motivo de la presentación de la Cámara de Comercio de España que es preciso que las empresas del país sean conscientes de que su futuro pasa por la apertura a los mercados exteriores. Tal vez el sector al que hoy me dirijo sea uno de los que está más abierto al exterior y de los que ha tenido la oportunidad, pero sobre todo la capacidad, de llegar a muchos lugares del mundo. Le animo a seguir perseverando en la internacionalización de sus empresas porque creo que es muy deseable y positivo.

Creo que es necesario poner de relieve por qué tenemos en España un modelo productivo que cada vez está generando mayor crecimiento en el país, al que sin duda contribuyen los sectores del transporte y de las infraestructuras. El segundo, ha generado por sí mismo más de 120.000 empleos en el último año y el del transporte crea empleo de forma permanente. Por ejemplo, tanto el aeropuerto de Barajas como el del Prat están generando en torno a un 11 % del PIB de las ciudades donde están radicados y una parte muy importante del PIB regional, que sin duda genera empleo directo e indirecto.

El peso de las exportaciones de nuestros bienes y servicios sobre el PIB fue en 2011 del 28 % y ahora, cuatro años después, es del 33,1 %, es decir, ha crecido sustancialmente.

En relación a su PIB, España exporta más que los países del G7. En el conjunto del año 2015, el volumen de nuestras exportaciones, entre las cuales está este sector, alcanzó un nuevo récord histórico con 250.000 millones de euros, un 4,25 % más que en 2014 y, en los cuatro primeros meses del año, que es lo importante, los datos son estupendos y las exportaciones españolas de mercancías se han situado ya en 83.340 millones de euros. Son exportaciones en las que entra todo, por ejemplo que llevamos trenes fabricados en España a Arabia Saudí, piezas de automóviles, material de construcción, bienes y servicios a otros lugares... con un cada vez mayor valor añadido al tratarse de producto elaborado.

Hemos conseguido cuatro años consecutivos de superávit externo, algo que no había sucedido nunca en España y por supuesto aún queda mucho por hacer, pero el camino de la recuperación del empleo es el correcto, según los últimos datos conocidos, que son reflejo de que la economía española va excelentemente bien y seguirá así si se sigue creciendo y generando empleo, que es lo que quiere el presidente en funciones, Mariano Rajoy, para el país: fortalecer el tejido productivo, la competitividad y la innovación.

¿Qué ha pasado en España en materia de infraestructuras y qué va a pasar en el futuro? Dicen que somos gente que gestionamos bien pero que nos explicamos muy mal y quiero trasladar algunos datos, pues soy de Ciencias y llevo casi 30 años en la vida pública haciendo presupuestos. Me encargaron un Ministerio en el que lo importante es que te salgan las cuentas y no cuentes muchos cuentos porque eso nos llevaría a la ruina absoluta. Hay que gobernar con responsabilidad y con planificación y en estos años duros

de la crisis, tres de cada cuatro euros de inversiones del Estado los ha gestionado el grupo Fomento, que aporta el 16 % del PIB y ha generado casi 1,3 millones de puestos de trabajo.

En los cinco presupuestos que hemos aprobado desde el Gobierno, se han movilizado más de 90.000 millones de euros para Fomento, una parte para la gestión de las infraestructuras y otra para la inversión. Lo que hicimos al llegar fue planificar. Soy médico y un médico tiene que diagnosticar antes de tratar, así que realizamos un diagnóstico: 5.000 millones de euros de déficit comercial, es decir, de facturas sin pagar y 42.000 millones de deuda. A continuación, decidimos qué era lo más importante que había que llevar adelante, porque a todo no podíamos llegar.

En materia de carreteras, intentamos cerrar los principales ejes vertebradores del país y, en ese sentido, pusimos en marcha la finalización de Despeñaperros; culminamos la autovía del Mediterráneo, que tenía un tramo de carretera nacional y hay aún un tramo pendiente entre Castellón y Tarragona, pero el tramo entre Almería y Granada, que ha supuesto una inversión de más de 600 millones de euros, hace que hoy se pueda ir por una vía de alta capacidad desde Faro en Portugal al centro de Europa; construimos lo que quedaba de la Ruta de la Plata, en la provincia de Zamora, casi 60 kilómetros; y hemos concluido también uno de los grandes ejes del país que es el eje del Cantábrico, con ocho tramos sin construir, a los que se han dedicado más de 650 millones de euros, los ocho más complejos en Cantabria, Asturias y Galicia, con muchos problemas sobre el terreno que se han sacado adelante. Entre otras muchas más infraestructuras en toda España.



Ana Pastor y Juan A. Santamera



José Javier Díez Roncero, Juan A. Santamera y Ana Pastor

Uno de los temas principales que hemos abordado ha sido mejorar la conexión entre los puertos y la red ferroviaria y el acceso por carretera. Hoy está por ejemplo en construcción el acceso al puerto de Barcelona, una obra de más de 130 millones de euros ya firmada con la Generalitat de Cataluña. Y se está actuando en muchos otros porque son infraestructuras claves y han de tener muy buenos accesos viarios y ferroviarios.

En materia de ferrocarril, había 60 obras paradas que se han puesto en marcha y se han licitado otras por valor de más de 1.000 millones de euros solo el último año. Se están haciendo en estos momentos obras de circunvalación en muchas ciudades para mejorar la movilidad, como por ejemplo la de Albacete, que no existía, así como la de Pontevedra, por nombrar dos.

Tenemos una red de ferrocarril que mueve al año en España a 450 millones de personas, de los cuales una parte muy importante se desplaza en cercanías. En alta velocidad y larga distancia, en diciembre de 2011 se movían 20,5 millones de personas. Hoy, en cambio, se mueven más de 30 millones de personas; es decir, el tráfico ha crecido más del 30 % por volumen de pasajeros. Hemos abierto líneas de alta velocidad que ni siquiera tenían las obras licitadas. La línea a Girona y a la frontera francesa es una obra muy importante que ha costado 848 millones de euros; faltaba el tramo Alicante-Albacete y se ha hecho; el eje atlántico en Galicia, que es el que va de Vigo a Santiago de Compostela y que ya han utilizado 1,5 millones de personas, se ha acabado; la línea hacia Galicia con el AVE a Zamora –además de haber llegado a Palencia, León y Venta de Baños– también. Lo que debemos hacer es

dotar al país entero no de unas maravillas impresionantes o de lujos como estábamos acostumbrados, sino de lo necesario. En vez de hacer obras faraónicas de estaciones, se debería haber invertido más en la red. Las líneas a Galicia, al País Vasco y a Santander son fundamentales para la conectividad de España. Hoy, los trenes del norte tardan en llegar más de siete horas al centro del país en muchos casos abordando la misma distancia que otros convoyes tardan en hacer dos horas y media.

Murcia, Granada y Burgos y están en una ejecución mayor del 90 % y serán las tres próximas ciudades donde llegue la alta velocidad. Es cierto que en Murcia ha habido retrasos por un problema sobre cómo llega el tren, si soterrado o no. Pero lo que está claro es que el discurso de las estaciones faraónicas se ha terminado. Algunos aún piden estaciones de 250 millones, con poca crítica, por cierto, desde sus territorios. Estamos también llevando a cabo un plan de mejora de las cercanías de 1.500 millones de euros cuando en cercanías se llevaba años sin invertir y son cruciales para la mejora de un recurso que es tan intensivo y da servicio a tantas y tantas personas.

Se está terminando el túnel Atocha-Chamartín, que va a suponer un cambio sustancial en Madrid, una obra que no se ve al estar bajo tierra pero que acabará en los próximos meses y en Torrejón de Velasco se están duplicando las vías. Es una entrada a Madrid con mucha intensidad de tráfico.

Además, seguimos con una política comercial de Renfe que llegue a los viajeros. Los trenes de alta velocidad tenían ocupaciones del 30 %. Pusimos en marcha un nuevo sistema



comercial y se ha mejorado mucho. Por cierto, nada tiene que ver lo que financia el Estado con recursos del presupuesto con la red comercial de Renfe, que ha de sobrevivir con los recursos que ingresa y que genera. Una cosa es la OSP, la Obligación de Servicio Público, que se financia desde el Estado, y otra son los servicios comerciales. Son cuentas separadas: la cuenta de la alta velocidad de la red convencional y el déficit público.

En cuanto a los aeropuertos, hemos transformado sustancialmente el modelo de gestión, pues cuando llegamos había un déficit de caja de 200 millones y la nómina se pagaba con la cuenta de proveedores. Hicimos un plan de austeridad y hemos conseguido dar la vuelta a la cuenta de resultados, sacar AENA a Bolsa y que el 49 % esté en el mercado, con lo que hemos reducido la deuda y en los últimos consejo y asamblea se ha acordado repartir dividendos, con una ganancia de 300 millones de euros para el Estado en el último ejercicio. Vamos a seguir con esa política de eficiencia y mejora permanente de la calidad. Las tiendas de los aeropuertos son uno de los principales ingresos del operador y por eso las sacamos a concurso y el ratio creció en más de 13 puntos. Pedí los ratios de aeropuertos de Londres y París y vi que en España nunca se habían sacado a concurso las tiendas y además el ratio era muy inferior. Con ello, se han mejorado los ingresos en la parte comercial en unos 400 millones de euros.

En puertos tenemos superávit con más de 1.000 millones de euros en caja. Hemos movido 500 millones de toneladas en el último ejercicio. Nuestros puertos tienen muy buenas instalaciones hacia el mar pero lo que había que mejorar era su conectividad. Hemos creado el fondo de accesibilidad aeroportuaria, un instrumento mediante el cual las autoridades portuarias que están en beneficios aportan recursos a un *pool* que se prestan entre el resto de autoridades portuarias. Tiene 485 millones y con ellos se van generando infraestructuras de mejora de sus accesos. Hemos aumentado las concesiones hasta 50 años cuando estaban en 35 como media y eso ha significado más inversiones porque, antes, al tener que amortizarlas en 35 años, no les salían las cuentas a muchas empresas y *holdings* internacionales. Hemos congelado las tasas aeroportuarias y este año se han bajado y eso ha generado más inversión privada en los puertos y mayores procesos de colaboración público-privados.

Se ha seguido invirtiendo en España con un poquito más de cabeza y los números les salen a los españoles, cuyo bolsillo no se puede seguir exprimiendo con obras faraónicas pero



sí queda mucha tarea por hacer por delante en materia de dotar a los ciudadanos de infraestructuras. En ferrocarril y en carreteras hay muchas regiones aún con necesidades. En España hay asimetría y por lo tanto defiendo la cohesión y la vertebración territorial. Hay que apostar por la intermodalidad. Hemos presentado además la agenda digital del transporte en diciembre del año pasado porque la solución a muchos problemas actuales es la aplicación intensiva de las nuevas tecnologías.

En materia de Vivienda, aprobamos un plan al año siguiente de llegar con 2.435 millones de euros de dotación que ha servido para cambiar las líneas generales de política en la materia, pues no tenemos competencias de gestión directa sino que trasladamos a las Comunidades Autónomas los recursos y hemos incidido con ellas en la potenciación del alquiler y en la rehabilitación de recursos, que genera empleo. No hay que olvidar que en España más de cinco millones de viviendas tienen más de 50 años. Como dijo un Nobel, la manera más sabia de actuar no es perder el tiempo pensando en lo que no tenemos, sino construyendo con lo que tengamos a nuestro alcance. **ROP**