

**PLANES DE EFICIENCIA, AUSTERIDAD Y AJUSTE EN EL MINISTERIO DE FOMENTO, Y EL IMPULSO A LA INVERSIÓN A TRAVÉS DEL PLAN DE COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA**

En las últimas semanas el euro, y con él la UE en su conjunto, ha sufrido el mayor ataque especulativo del que se tiene constancia. Un hecho insólito, que pasará a ocupar un capítulo destacado de los libros que estudiarán la crisis económica internacional más intensa del último siglo.

Este ataque, como ocurre en las instituciones fuertes, nos ha hecho avanzar, y reaccionar, tomando decisiones claras y firmes. Por primera vez podemos decir que, junto a la política monetaria, se marcan en la Unión Europea determinados ámbitos de una política económica común.

Hemos sido capaces, en consecuencia, de organizar una defensa conjunta, que podemos sintetizar en dos grandes líneas:

- Por un lado, la movilización de 750.000 millones de euros y la autorización al Banco Central Europeo para invertir frente a los ataques especulativos contra la deuda soberana de los países miembros.
- Y por otro, el anticipar en el tiempo la reducción del déficit, que ya figuraba en la agenda política y económica de los Estados Miembros.

Esta respuesta común tiene rasgos específicos en cada país. España, a diferencia de otros países, no tuvo que proceder a rescatar su sistema financiero en la primera fase, pero sí poner en marcha un plan anticíclico muy vigoroso, para compensar la caída de la inversión privada, especialmente en el sector de la construcción.

Por eso, en enero de este año fue aprobado un plan de estabilidad con el objetivo de reducir nuestro déficit al 3 por ciento del PIB en 2013.

Como saben, el ajuste presupuestario ya lo habíamos iniciado desde principios de año con una reducción del gasto público del 4 por ciento. Que se complementó con un acuerdo de no disponibilidad de 5.000 millones de euros, de los que el Ministerio de Fomento asumió 1.760 millones.

Pero la situación financiera y la estabilidad de los mercados comenzaron a deteriorarse profundamente en abril. Por ello, el Eurogrupo decidió conjugar la acción concertada del mecanismo europeo de estabilización y del Banco Central Europeo, con acciones individuales de los países destinadas a reducir el gasto público en la Eurozona.

Y en este contexto, como explicó el Presidente del Gobierno en esta Cámara, hemos decidido anticipar la reducción del déficit inicialmente prevista, en 5.000 millones adicionales este año, y 10.000 millones el próximo año.

Señorías, el objetivo de reducción del déficit es muy ambicioso. Tan ambicioso como realista.

Y es realista, porque el Ministerio de Fomento, el de mayor capacidad de gasto, es el que va a sufrir el mayor ajuste presupuestario. Supondrá, para el Ministerio de Fomento, un recorte adicional al aprobado en enero, de al menos 1.500 millones.

Es decir, un total de como mínimo 3.200 millones de euros para este año 2010.

Un ajuste que previsiblemente no será inferior en 2011, y con consecuencias en ejercicios posteriores. El mismo está pendiente de ser concretado, y quedará establecido en el Decreto que mañana apruebe el Consejo de Ministros.

### Ajuste presupuestario - Reprogramación

Este ajuste nos obliga, y quiero decirlo muy claro, a replantearnos todo el programa de inversión pública del Ministerio de Fomento para los próximos cuatro años.

Por todo ello, vamos a abordar esta situación reprogramando la mayoría de las inversiones que estamos acometiendo y reconsiderando las que no son imprescindibles. Esto se traduce en que vamos a posponer nuevas licitaciones, demorar plazos de finalización de obras, suspender temporalmente actuaciones e incluso anular contratos en ejecución.

Cuando tras el ajuste, quede definido el marco presupuestario para los próximos cuatro años, informaré del cuadro definitivo de inversiones para este nuevo escenario, así como de las actuaciones del Plan Extraordinario de Colaboración Público-Privada.

Quiero que comprendan que este ajuste es de gran alcance, y que va a tener consecuencias en el conjunto del territorio. Nuestras prioridades no van a cambiar. Seguiremos priorizando el ferrocarril, en su triple vertiente de alta velocidad, Cercanías y mercancías.

Pero con carácter general, todas las actuaciones tanto en carreteras, como en ferrocarriles, sufrirán un retraso medio de al menos un año en los plazos de ejecución. Con la salvedad de aquellas que podamos licitar o complementar a través del Plan Extraordinario de Colaboración Público-privada. En estos casos, se podrán mantener los plazos.

Señorías, es el momento de la racionalidad y de la austeridad. Nadie debe sentirse excluido de este esfuerzo de responsabilidad con los intereses generales.

Este país ha vivido en los últimos 15 años como si la expansión económica fuera inagotable, como si los ingresos coyunturales fueran estructurales.

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. Pero ahora, esto, ya no es sostenible.

Como país, ese esfuerzo lo necesitábamos y hemos situado a las infraestructuras españolas en una situación de liderazgo y referencia mundial, aunque en algunos ámbitos presente algún déficit.

A día de hoy, España es ya el país europeo con mayor longitud de red de autopistas y autovías. La alta velocidad española es un referente a nivel mundial, por su tecnología y

por la capacidad de sus técnicos y empresas, al haber desplegado la mayor red de Europa en tan corto espacio de tiempo.

Este año, con la llegada del AVE a Valencia, las 6 ciudades de nuestro país con más de 500.000 habitantes, estarán conectadas a la red de alta velocidad. Y casi la mitad de la población estará a menos de 50 Km. de una estación de esta red.

Y nuestros puertos y aeropuertos se encuentran entre los más modernos y los mejor preparados para atender la demanda de los próximos años.

Estas infraestructuras son un destacado factor de competitividad para nuestra economía, del que tenemos que sacar el máximo partido. Y si hemos llegado hasta aquí, ha sido en gran parte, por el impulso, sin precedentes, que hemos dado a la inversión en infraestructuras del transporte en los últimos años.

La inversión en infraestructuras de transporte en los últimos años en nuestro país ha doblado la de nuestros vecinos europeos. Esto no es invertir un poco más, esto es invertir mucho más.

Hemos hecho en 10 años lo que otros países tardarían 20 o 30 años en hacer.

Pero hay que tener claro que este nivel de avance no se puede mantener ante el nuevo contexto económico y financiero actual. Hemos demostrado más ambición de la que ahora podemos asumir.

Con el cuadro presupuestario actual no se van a cumplir los objetivos fijados en el PEIT, que vamos a revisar. A partir de ahora, ni el enfoque, ni las expectativas pueden ser las mismas.

Vamos a ser mucho más exigentes en la selección de las infraestructuras. Priorizando únicamente aquellas que sean estrictamente necesarias por su aportación a la competitividad a la economía o a la cohesión de nuestros territorios. Antes de construir más, debemos sacar más provecho a lo que ya tenemos.

Utilizaremos al máximo la capacidad de las infraestructuras existentes, priorizando las actuaciones de mantenimiento, mejora y explotación, frente a las de nueva construcción. Debemos ser conscientes de que no todas las infraestructuras son vitales para el desarrollo de una región.

Que poco podrá contribuir a la eficiencia del sistema económico una infraestructura infrutilizada. Y que de nada sirve construir una línea ferroviaria para que pase un tren sin mercancías o sin viajeros. Señorías, si una infraestructura bien diseñada es un claro factor de productividad, también es cierto que si está infrutilizada es una rémora para el crecimiento.

Pero, como les decía, además de un nuevo enfoque, habrá un cambio de expectativas. Ya nada volverá a ser como antes. Todos los que estamos aquí, somos conscientes de que este nivel de inversión no se puede mantener. Estamos revisando nuestra planificación.

Sé que Alcaldes y Presidentes de Comunidades Autónomas, Diputados y Senadores, de todos los partidos, todos los que aquí estáis, también del mío, van a expresar sentimientos de agravio. Probablemente nadie se quede contento. Pero no es momento

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

Vamos a hacer una contención rigurosa del gasto público del Ministerio de Fomento, reforzando la eficiencia hasta el último euro de nuestro presupuesto. Este compromiso de anticipar la reducción del déficit supone un gran esfuerzo de austeridad. Nuestro compromiso con una consolidación fiscal tan necesaria como rigurosa, es firme, es definitivo.

En época de bonanza económica supimos movilizar los recursos necesarios para avanzar hacia uno de los mejores sistemas de transporte de toda Europa. Pero es evidente que no podemos seguir haciendo las mismas cosas, cuando ni las necesidades son ya las mismas, ni además contamos con el mismo nivel de recursos.

Los ciudadanos no entenderían, que cuando se les pide un esfuerzo en sus economías personales y familiares, el sector público no haga lo mismo, y sigamos construyendo más y más infraestructuras, cuando las prioridades del país, ahora, son otras.

Señorías, ya les he comentado que vamos a abordar esta situación reprogramando la mayoría de las inversiones que estamos acometiendo. Reconsideraremos las que no son imprescindibles. Pero además de ello, hemos elaborado sendos Planes de Austeridad y de Eficiencia.

Vamos a introducir medidas concretas, cambios profundos y reformas estructurales, algunas de las cuales ya están en marcha, para reducir el gasto y mejorar la eficiencia en la construcción y en la gestión de nuestras infraestructuras de transporte.

Tendremos también que colaborar con el sector privado, para canalizar más recursos hacia la inversión productiva en infraestructuras, y hacer compatible el esfuerzo de austeridad que tanto necesita nuestra economía, con los programas de inversión productiva a largo plazo.

Hasta el momento, las infraestructuras en nuestro país han sido financiadas por el conjunto de los ciudadanos, sean o no usuarios de las mismas, a través de los Presupuestos Generales del Estado y con la gran aportación de los Fondos Europeos.

De cara al futuro hemos de profundizar en nuevos modelos de financiación adicionales a la propia consignación presupuestaria. Una de estas fórmulas lo constituye precisamente el Plan Extraordinario de Infraestructuras de Colaboración Público-privado.

### *Plan Extraordinario de Infraestructuras*

Quiero en este momento explicarles los aspectos fundamentales de este Plan. Un Plan que se presentó como lo que es. Una apuesta conjunta del Gobierno, las entidades financieras y las empresas del sector para reactivar la economía y el empleo. Un Plan que hoy, ante las nuevas circunstancias, adquiere una mayor relevancia.

Revisaremos la relación de proyectos en los que estábamos trabajando, para incorporar aquéllos que cumplan los requisitos del Plan, y que ahora se verán afectados por el nuevo escenario presupuestario.

El Plan apuesta por la sostenibilidad del sistema de transporte y responde a las prioridades que nos hemos marcado. Por eso, la mayor parte de la inversión se

destinará al ferrocarril, tanto para el transporte de mercancías como de viajeros. Y el resto a carreteras, fundamentalmente para concluir los grandes ejes viarios.

Los contratos se licitarán a partir del verano de este año 2010, y durante 2011.

A lo largo de los 25 o 30 años de la concesión, el modelo contempla el abono al concesionario de un canon único para financiar:

- La inversión inicial en la obra
- el mantenimiento de la infraestructura,
- y la retribución de los recursos, propios y ajenos, invertidos por el concesionario en la construcción.

El abono de estos cánones Señorías, comprometerá sólo una parte de los presupuestos del Ministerio a partir del año 2014, y a lo largo de todo el periodo concesional.

Con ello, no sólo aseguramos la disponibilidad de los presupuestos del futuro, hacemos también compatible este Plan con las fórmulas habituales de financiación de otras obras con cargo exclusivamente a los presupuestos del Estado.

Señorías, este Plan se ha diseñado para que cumpla dos condiciones fundamentales:

En primer lugar, 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, y cumpliendo los criterios fijados por Eurostat, 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, garantizando que los proyectos sean financiables.

Por ello, 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.

Para facilitar el acceso al crédito, el pasado 29 de abril firmamos los acuerdos con:

- El Instituto de Crédito Oficial, (ICO) que participará en hasta un 30% de la inversión recogida en el Plan.
- El Banco Europeo de Inversiones (BEI), que asignará 2.100 millones de euros al Plan.
- La Asociación Española de la Banca (AEB)
- Y la Confederación Española de Cajas de Ahorros (CECA).

Este Plan supone un nuevo modelo de financiación de las obras públicas, abierto y participativo, que incorpora los criterios de sostenibilidad y que consagra los análisis, coste-beneficio de las infraestructuras.

Este Plan nos abre un camino. En este contexto es necesario profundizar en modelos de financiación que se han mostrado eficientes en países de nuestro entorno, y que tienen en cuenta sobre todo la evolución de la demanda.

Hemos de analizar de forma rigurosa los costes de explotación y gestión de los servicios de transporte. Hemos de tener en cuenta los Reglamentos Comunitarios que nos indican los supuestos en los que es posible una Obligación de Servicio Público. Sólo en estos casos será posible la subvención pública.

Para ello, se tendrán en cuenta aquéllos servicios en los que se garantiza la rentabilidad social y medioambiental de las mismas.

En los supuestos en los que no se den estos requisitos, será necesario analizar con las Comunidades Autónomas el interés autonómico sobre el mantenimiento de estos servicios, que permitan ampliar su contribución en el marco de los Convenios que ya existen sobre servicios ferroviarios.

Señorías, sobre estos temas me gustaría abrir un debate para poder llegar a un consenso entre todos, grupos políticos y Administraciones. En primer lugar, sobre un nuevo modelo de financiación de la obra pública.

En segundo lugar, sobre la metodología para analizar el beneficio social de una nueva infraestructura, así como para hacer análisis realistas de la demanda.

Y en tercer lugar, sobre la prestación de los servicios ferroviarios, distinguiendo claramente los que deban ser Obligaciones de Servicio Público por su rentabilidad social y medioambiental, de los que deban ajustarse al propio coste del servicio.

Desde la responsabilidad y el compromiso con este país, porque lo que hagamos hoy compromete el futuro de todos.

### *Plan de Eficiencia*

Toda gestión de una organización, ya sea pública o privada, puede ser mejorada. Como ya avancé, en los últimos años se ha producido un desarrollo sin precedentes de las redes de infraestructuras de transporte en España.

Sin embargo, este desarrollo ha ido acompañado en algunos casos, de un aumento de los costes medios de los proyectos. Es cierto que el índice de precios ha crecido. También que los condicionantes ambientales son cada día más exigentes.

Y que las mejoras técnicas de los últimos años, como no podía ser de otra manera, se han incorporado a nuestros proyectos para hacer unas infraestructuras mejores y más avanzadas. Pero, aún con estos condicionantes, y ahora más que nunca, el coste ha de ser considerado un criterio básico a la hora de planificar.

### *Eficiencia en la redacción de Estudios y Proyectos*

Hemos estudiado todos los procesos de la obra pública para conseguir que cada kilómetro de autovía, de ferrocarril o cualquier otra infraestructura se haga con menos recursos, sin repercutir ni en su funcionalidad, ni por supuesto en su seguridad.

Así, este mes de junio aprobaremos las disposiciones normativas necesarias para mejorar la eficiencia en la redacción de todos los Estudios y Proyectos del Ministerio de Fomento.

En los proyectos que se van a redactar a partir de ahora, pero también en los que están ya en redacción, para que sus efectos se aprecien lo antes posible.

Estas medidas incluirán:

- Uno, un análisis de las previsiones de demanda y de explotación de instalaciones viarias, ferroviarias, aeroportuarias y de los puertos, con el fin de valorar su viabilidad económica, y la conveniencia de ejecutarlas por fases, para acomodar así la inversión a las necesidades reales de la demanda.  
En este sentido, ya hemos incorporado en la planificación de los aeropuertos, la necesidad de proyectarlos con una capacidad ajustada a los estudios de demanda de los 5 siguientes años, para evitar exceso de costes o incrementos de tasas que pueden afectar negativamente la capacidad competitiva de un aeropuerto.
- Dos, el establecimiento de ratios del coste de construcción, en función del tipo de infraestructura y de las características del terreno.
- Tres, disposiciones específicas para túneles y viaductos, con el fin de elegir las soluciones de coste mínimo compatibles con la Declaración de Impacto Ambiental, con la orografía y con las condiciones del terreno.
- Cuatro, un Estudio técnico-económico que incluya las necesidades de mantenimiento.

Somos conscientes, de que una de las causas del incremento del coste de los proyectos son las obras adicionales planteadas por otras Administraciones. Por ello, estableceremos la obligatoriedad de que dichas obras adicionales sean abonadas por quien lo solicita, en caso de que no estén justificadas de acuerdo con la funcionalidad de la infraestructura.

De esta forma, redactaremos proyectos con soluciones más funcionales y económicas, pero cumpliendo con todos los requisitos ambientales, de calidad y de seguridad.

Ya hay actuaciones en las que estamos aplicando estos criterios, revisando incluso obras, en las que ejecutar otras soluciones distintas de las inicialmente previstas puede ahorrar una parte muy significativa de su presupuesto.

En el último año, hemos comenzado a aplicar en autovías alguno de estos criterios, lo que ha permitido que el coste por kilómetro de los proyectos aprobados en 2010 se haya reducido ya un 17%.

La aplicación de todas estas medidas a los proyectos de autovías y ferrocarriles actualmente en redacción reducirá un 22% de media los costes de construcción.

Por su carácter estructural éste es el verdadero ahorro. Esto es a lo que me refiero cuando hablo de hacer más con menos.

Pero por otro lado, queremos también acotar las incertidumbres y reducir al mínimo las desviaciones en el coste. Para ello, las disposiciones que antes he mencionado

recogerán la obligatoriedad de que el presupuesto del proyecto se ajuste al fijado en el Estudio Informativo.

### Modificados y complementarios

Exigiremos proyectos más definidos, pero también exigiremos a las empresas constructoras ofertas que se ajusten mejor al coste final de la obra.

Con ello, queremos acabar con la cultura del modificado y poder programar con mayor precisión nuestras inversiones.

En este sentido, ya hemos introducido en los pliegos de contratación variaciones en la valoración de las puntuaciones de la oferta económica, para reducir el impacto de los modificados.

De hecho, las bajas ya se han reducido desde el 26% de media en el año 2009, al 13% actual.

Pero para afianzar esta tendencia, les anuncio que antes de finalizar este mes de mayo aprobaremos dos Órdenes Ministeriales para reforzar la vigilancia y control de las obras y del conjunto del gasto del Departamento.

Además, como deben saber sus Señorías, a través de la Ley de Economía Sostenible, la cuantía de los modificados de obra quedará limitada al 10% para todas las Administraciones Públicas.

Variaciones superiores a ese límite en el coste de la obra respecto al presupuesto de adjudicación, llevarán consigo la rescisión del contrato, y la necesidad de una nueva licitación.

### Medidas de gestión eficiente

Señorías, pero son más los ámbitos en donde con una gestión eficiente se puede ahorrar costes, hacer funcionar mejor la Administración, e impulsar la productividad en otros sectores de la economía.

No sólo en la construcción de la infraestructura hay espacio para avanzar en eficiencia. También en la gestión estamos impulsando reformas estructurales para mejorar la calidad de los servicios y la competitividad de nuestra red de transportes.

Como es el caso del transporte aéreo. Como saben, el pasado mes de abril entró en vigor la modificación de la Ley de Navegación Aérea, que establece un nuevo marco normativo para el control aéreo, que permitirá ahorrar más de 300 millones de euros anuales y rebajar las tasas aéreas un 15% en los próximos dos años.

Y, tal y como me comprometí en mi última comparecencia en esta Comisión, en este periodo de sesiones presentaré ante esta Cámara el Proyecto de Ley de Modernización del modelo aeroportuario, para hacerlo más competitivo, más eficaz y más eficiente.

En la actividad portuaria, sus Señorías acaban de debatir en esta Comisión una nueva Ley, cuyo objetivo es garantizar a cada puerto su autosuficiencia económica, permitir una gestión más flexible y eficaz y reducir los costes portuarios, para así favorecer la



competitividad de nuestro transporte marítimo. Quiero agradecer el trabajo que han hecho sus Señorías en torno a esta ley.

### Reestructuración de empresas

Y, al igual que las empresas son capaces de reorganizarse para amoldarse a los cambios, las Administraciones también podemos y debemos hacerlo. Estamos realizando una profunda reestructuración de nuestro sector público empresarial.

En primer lugar, buscando sinergias y potenciando la especialización, fusionaremos de forma inmediata las empresas cuyas actividades puedan ser realizadas de manera más eficaz por una única organización.

Es el caso de las empresas de ingeniería INECO y TIFSA. Las dos direcciones y los dos Consejos de Administración quedarán reducidos a uno, y sus estructuras organizativas quedarán totalmente unificadas.

En segundo lugar, venderemos las participaciones que tenemos en 16 empresas, en las que ya no resulta estratégica la presencia de las entidades estatales que actualmente participan en ellas.

Participaciones que oscilan entre el 5 y el 40% del capital de estas empresas. La valoración de estas desinversiones asciende a 21,8 millones de euros.

Y en tercer lugar, llevaremos a cabo la unificación directiva y funcional de REMASA y SASEMAR, las empresas públicas dedicadas al rescate en el mar y la lucha contra la contaminación. A partir de ahora estarán coordinadas operativamente mediante una única Presidencia.

Este es un cambio estratégico profundo en la actividad de las dos empresas para seguir mejorando en una de las prioridades del Ministerio de Fomento: la seguridad marítima.

Este Plan para ganar eficiencia tendrá efectos a corto plazo, pero sobre todo, contiene reformas estructurales en los criterios y en la forma de hacer las cosas. Y sus resultados se extenderán a toda la actividad que en el largo plazo desarrolle el Ministerio de Fomento y las empresas de su grupo.

### Plan General de Austeridad

Este Plan de Eficiencia que acabo de detallar, irá acompañado de un Plan General de Austeridad para el periodo 2010-2013 de aplicación al Ministerio y a todas y cada una de sus empresas, entidades, organismos y agencias.

Hemos hecho una revisión exhaustiva de todos los programas y políticas de gasto, para suprimir lo que no es imprescindible.

Las medidas de este Plan de Austeridad en el Ministerio de Fomento se van a llevar a cabo fundamentalmente 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.

Y la aplicación del Plan en cada una de los departamentos, Señorías, tendrá un seguimiento riguroso: vamos a implantar un modelo de evaluación continua.

### Simplificación de estructuras, puestos directivos y Consejos de Administración

Para simplificar la estructura directiva del Ministerio de Fomento hemos suprimido 2 Direcciones Generales, 4 subdirecciones generales y 2 Divisiones.

Y en las empresas, suprimiremos 369 consejeros y directivos, que supondrá un ahorro total de más de 20 millones de euros.

El personal de dirección se reducirá más de un 20%, con la supresión de 45 puestos directivos.

Esto es exactamente el doble del mínimo aprobado por el Gobierno el pasado día 30 de abril.

Además, rebajaremos el sueldo de todos los directivos de estas empresas y sociedades entre un 10 y un 15%.

Y los Consejos de Administración quedarán reducidos a un máximo de 15 miembros, suprimiendo así 324 puestos de Consejero, un 36,5% de los existentes, también más del doble del mínimo aplicable a todos los Ministerios.

Esta medida se implantará antes del 31 de julio de este año, y permitirá, por ejemplo:

- Reducir a la mitad el Consejo de Administración de ADIF, o
- Eliminar 280 Consejeros en las Autoridades Portuarias, un 40% de los actuales.

Una decisión, esta última, muy importante, que ha nacido aquí, en esta Comisión de Fomento. Acaba de ser aprobada en Comisión por sus Señorías, y era, como conocen, una de las enmiendas presentadas a la nueva Ley de Puertos.

Uno de los objetivos de la reducción de cargos directivos y Consejeros es la contención del gasto.

Pero más importante si cabe, es el carácter estructural de este adelgazamiento del organigrama de las empresas y del propio Ministerio.

Unas reformas dirigidas a tener un sector público más eficiente y cuyas empresas tengan una organización más flexible y más adecuada a sus cometidos.

### Reducción del gasto corriente

Otra línea de actuación, es la reducción de los gastos operativos en el Ministerio de Fomento. Llevamos aplicando una serie de medidas que nos han permitido reducir ya el gasto corriente en un 25,5%, en relación a lo que se gastó en el año 2008.

Repito Señorías: ya hemos reducido más de una cuarta parte el gasto corriente en poco más de un año.

Es de por sí, un enorme esfuerzo, pero es también el rumbo de la senda de austeridad en la que me propongo seguir avanzando.

Porque estoy convencido de que hay margen para ser aún más austero, y por ello, me he fijado como objetivo reducir el gasto corriente en el Ministerio de Fomento en otro 15% más, de aquí al año 2013.

Y un 8% el de las Empresas adscritas al Ministerio. Lo haremos con medidas que ya estamos aplicando, como:

- La reducción en un 20% de los gastos de viajes y dietas.
- La disminución en un 50% de las publicaciones en papel.
- El ahorro de un 10% en el consumo energético de edificios e instalaciones.
- O las mejoras en los procedimientos de contratación de servicios y suministros.

En este sentido, les anuncio que, como ya hacemos con el suministro eléctrico de la red ferroviaria, contrataremos de forma global servicios como:

- La energía para las instalaciones de iluminación y seguridad en túneles de carreteras
- O los servicios de telecomunicaciones y de telefonía móvil y fija

#### Gastos de personal

De igual manera, reduciremos los gastos de personal en el conjunto del Ministerio de Fomento y sus empresas, de acuerdo con las medidas contempladas en el Plan de Austeridad del Gobierno, y que serán completadas con las que mañana apruebe el Consejo de Ministros.

Señorías, con todas estas medidas de reducción del gasto corriente y de personal, y con la supresión de altos cargos y Consejeros, el ahorro total para el Ministerio de Fomento y sus empresas entre los años 2010 y 2013 será de 1.198,1 millones de euros.

He de aclarar a sus Señorías, que en esta cifra no se incluye el ahorro derivado de la reducción de las retribuciones de los funcionarios, ni la de los altos cargos, que aprobará mañana el Consejo de Ministros.

Soy perfectamente consciente del alcance de la crisis y de las prioridades de nuestra política económica en los momentos actuales. Esta crisis es dura e impredecible, sí. Pero la historia de éxito, que entre todos hemos escrito los últimos 30 años, nos ha de servir para serenar los ánimos y saber que si somos capaces de vencer estas dificultades, estaremos sentando unas bases más sostenibles para nuestro futuro.

Vamos a tener que frenar algunas inversiones en infraestructuras, después de haber conseguido una impresionante transformación de España en su dotación de carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos. Después de haber convertido el símbolo del atraso de España durante el siglo pasado en el mayor símbolo de su progreso en la actualidad.

No podemos eludir la responsabilidad, y no tomar las decisiones que sabemos que son necesarias hoy, precisamente para que el mañana venga cuanto antes. Como Ministro, asumiré la responsabilidad de decidir qué actuaciones, se deben hacer y cuales no.

De cuales se impulsan, y cuales han de esperar. Y lo haré como siempre, tratando de llegar al máximo nivel de concertación institucional. No les pido que asuman conmigo el coste político del ajuste. Sólo les pido que en estos momentos difíciles piensen en el futuro de los ciudadanos a los que representan.