

ECONOMÍA

JOSÉ BLANCO LÓPEZ Ministro de Fomento

“No es posible que las autovías y el AVE lleguen a la puerta de cada casa”

MIGUEL JIMÉNEZ / LARA OTERO
Madrid

José Blanco (Palas de Rei, Lugo; 1962) cumple un año en el Gobierno después de toda una vida en el aparato del PSOE. Le toca lidiar con vacas flacas. Una oportunidad para cambiar radicalmente la política de un ministerio, el de Fomento, con una enorme influencia en la vida económica del país, dada su capacidad de gasto. Blanco quiere “hacer más con menos”: proyectos más racionales, más eficientes, frente al *glamour* arquitectónico y el AVE para todos de la pasada década. Incluso está decidido a renunciar a obras ya licitadas.

Pregunta. Estos días cumple su primer año como ministro. ¿Qué balance hace?

Respuesta. El balance corresponde a otros. Creo que hemos tratado de cumplir con el objetivo que se marcó el presidente del Gobierno para resolver actuaciones, buscar acuerdos con comunidades autónomas y tratar de mantener una inversión pública, en un momento de crisis económica, que genera actividad, que tiene repercusión en el empleo y prepara al país para que pueda ser mucho más competitivo. Hemos llegado a acuerdos con la mayoría de las comunidades, y en reformas estructurales como es la Ley de Puertos. He hecho una apuesta por la seguridad y por rebajar los costes de navegación aérea, quizá la que ha tenido más repercusión.

P. ¿Ha sido difícil pasar de ser martillo de la oposición desde el PSOE a pactar con muchas comunidades gobernadas por el PP?

R. Con todas las comunidades he llegado a acuerdos. Tenía una deuda conmigo mismo: demostrarme que podía gestionar desde lo público y hacerlo con eficiencia y desde el acuerdo. No me ha resultado difícil, aunque alguna sorpresa me he llevado.

P. ¿Alguna sorpresa?

R. Sí, porque en una época de gran crecimiento todo el mundo aspiraba a tener las estaciones de los arquitectos más afamados y creo que hay que introducir una dosis de racionalidad a la hora de diseñar nuestras infraestructuras. He adecuado, y aún hay mucho por hacer, los pliegos para tratar de que al final la obra se ajuste a los proyectos licitados. En este sentido, es positiva la decisión del Gobierno de limitar los modificados, respondiendo también a una indicación de la Unión Europea, al 10% [del presupuesto inicial], porque tenemos que ser mucho más disciplinados al proyectar y ejecutar la obra pública. Hay muchos ámbitos en los que se puede introducir austeridad. El Gobierno va a presentar un plan de austeridad en los próximos días y el ministerio hará su aportación, de reducir gasto corriente, cargos...

P. ¿Entre las sorpresas está la crisis de Air Comet?



El ministro José Blanco, en su despacho oficial del Ministerio de Fomento. / ULY MARTÍN

“El nuevo plan no hipoteca, sino que contribuye a la recuperación”

“Hay que decirle a toda la sociedad que esto nunca volverá a ser como era”

R. Era consciente de que la empresa tenía dificultades, aunque muchas veces se me negaran. Nuestra capacidad de intervenir es limitada. La Agencia de Seguridad Aérea tiene que velar por que las compañías cumplan con los requisitos de seguridad. En ningún caso se incumplieron, pero nos llevó a someter a la compañía a una extrema vigilancia y a tomar decisiones en el momento en que la situación era irreversible.

P. Dentro de ese marco general de austeridad está el plan público-privado de 17.000 millones. ¿No es una forma de apuntarse los tantos ahora, dejando los pagos para el futuro?

R. No se trata de hacer actuaciones no previstas, sino de anticipar ejecución de infraestructuras, algunas muy necesarias en el momento que más lo exige la demanda de actividad económica y de empleo. Estamos respondiendo con este plan a las necesidades del país cuando más lo necesita.

Además, se trata de que las generaciones futuras contribuyan solidariamente a pagar las infraestructuras que van a utilizar. Alguien dijo que el plan hipotecaba al Gobierno, yo creo que al contrario levanta hipotecas porque estamos contribuyendo a la reactivación económica. El plan hace una apuesta extraordinaria por el ferrocarril, que es el transporte más limpio, más sostenible y más seguro a la vez. No sólo en alta velocidad, vamos a seguir impulsando las cercanías y las mercancías. Una de las mayores sorpresas que me he llevado es el déficit que tiene nuestro país en transporte ferroviario de mercancías. Tenemos muchos puertos y plataformas logísticas desconectados de la red ferroviaria. No puede ser. El próximo mes haremos la conferencia sectorial para acordar con todas las comunidades el plan estratégico del transporte ferroviario de mercancías donde queden definidas definitivamente todas las conexiones de nodos logísticos, de puertos, con la red, para darle un impulso a un transporte que estaba descolgado.

P. Algunos empresarios echan de menos que no hubiese una lista de proyectos.

R. La lista existe, pero me gusta el rigor. Los proyectos tienen que responder a los criterios de Eurostat, y tener la conformidad de las entidades que lo van a financiar. Sería una temeridad que no supiera dónde vamos a actuar. Los conoceremos después de que explique el plan en el Congreso.

“Revocaré alguna obra ya licitada para que ganemos todos”

“Si damos una cifra de generación de empleo restamos credibilidad al plan”

P. Llama la atención que se dé cifra de inversión del plan pero no de generación de empleo. ¿Lo han hecho así por prudencia?

R. Creo honestamente que si con una iniciativa tan potente, cuando hay un problema como el actual, si decimos que se va a crear tanto empleo, en vez de darle credibilidad al proyecto se la quita. A veces la percepción que tienen los ciudadanos es que no se traduce en realidades concretas. Podemos estar hablando del entorno de 200.000 empleos directos durante las obras y unos 15.000 empleos permanentes en mantenimiento y conservación de las infraestructuras a lo largo de la concesión. El PP dice que es humo. En mi primera comparencia el portavoz popular me dijo que era poco ambicioso en la colaboración público-privada porque la había mencionado pero no la había desarrollado. Y me dijo que deberíamos movilizar 15.000 millones. Le he hecho caso. No

entendiendo ahora la reacción del PP. P. Quizá porque los proyectos no están identificados.

R. Sí están identificados, lo que no son es conocidos.

P. Dentro del plan de contingencia, Fomento se llevó el mayor ajuste. ¿Este plan compensa ese recorte?

R. Fomento tuvo que asumir un ajuste de 1.750 millones sobre un presupuesto de inversión de 20.000 millones este año. Tenemos licitada obra pública pendiente de ser ejecutada por 30.000 millones, y eso es una constante desde 2008. Pretendo que sea así esta legislatura. El plan va a garantizar que en 2010 y 2011 se mantenga la actividad económica. Y estamos haciendo ajustes para hacer más con menos. Y alguna decisión que hemos tomado la revocaré, porque podemos hacer algunas actuaciones a menor coste.

P. ¿Pero eso no crea inseguridad jurídica?

R. Revisaré pocos proyectos, pero aquellos que haya que revisar porque entienda que se puede prestar el mismo servicio a los ciudadanos no tendrá inconveniente en hacerlo y explicarlo. Siempre con diálogo con empresas e instituciones. La manera que tengo de concebir la actuación del ministerio me obliga a ello.

P. ¿Y una vez que una empresa gana una licitación, si se le impone una modificación, tendrá derecho a reclamar compensación?

R. Sí, tendrá derecho, pero estamos hablando de casos muy ex-

cepcionales, pero igual ganamos todos con esa decisión. Hay que decirle a toda la sociedad que esto nunca más va a ser como era. Me propongo hacer evaluaciones del impacto económico y social que pueden tener las infraestructuras. Cuando hablamos de actualización del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte no estoy pensando sólo en incluir nuevas actuaciones, también habrá que revisar que no respondan al país que queremos. No es posible que las autovías o la alta velocidad lleguen a la puerta de cada casa. Y hay que pensar en lo que cuesta mantener las infraestructuras. Cuando digo lo que cuesta mantener la alta velocidad la gente no me cree: son 100.000 euros por kilómetro al año, 200.000 si son en túnel.

P. ¿Qué proyectos eliminará?
R. He dicho alguna vez que no tiene sentido hacer el AVE entre Santander y Ferrol desde el punto de vista medioambiental ni económico. Porque si no, luego vienen los problemas, como el que tenemos ahora todos con las radiales de peaje de Madrid, para evitar que las concesionarias quiebren. Es una responsabilidad que tenemos de un problema heredado. Las previsiones de tráfico no se cumplieron, ni el coste de las expropiaciones...

P. ¿Hasta qué punto tienen el Estado y los contribuyentes que acudir al rescate? Si se hubiesen superado los niveles de tráfico ese dinero extra nunca les hubiese repercutido.

R. El problema es que cuando una concesionaria entra en quiebra el Estado tiene que rescatar la concesión. Eso significaría importantes problemas desde el punto de vista del déficit público. Estamos trabajando, y a punto de alcanzar un acuerdo para que sin que conlleve recursos públicos se pueda garantizar la viabilidad.

P. Por otro lado, el Gobierno aprobó ayer el decreto ley con las medidas sobre los pactos de Zubano. ¿Le satisface el resultado?

R. Me siento razonablemente satisfecho. Son medidas muy importantes para promover el empleo y que el crédito llegue a las empresas. Y con amplio consenso.

P. No con el PP.

“Hay que rescatar a los concesionarios porque su quiebra implica más déficit”

“Barajas será un gran ‘hub’ con la fusión de Iberia y la llegada del AVE”

R. El PP ha dicho que aunque es insuficiente apoyará el decreto. **P.** Son medidas menores.

R. Yo creo que facilitar el crédito a las empresas no es una medida menor; que tratar de agilizar y reducir los plazos de comunica-



José Blanco, en un momento de la entrevista. / ULY MARTÍN

ción entre las entidades financieras y el Banco de España para utilizar el FROB y dar mayor seguridad jurídica a las fusiones frías no es un tema menor. Hay asuntos en los que se está trabajando, como la reforma del mercado de tra-

bajo, que nunca han estado en esa negociación. Zubano abrió la puerta al diálogo, y vamos a seguir hablando. Estamos tejiendo una red de acuerdos que serán positivos.

P. Iberia y British han firmado

ya su fusión. Usted siempre la ha valorado mucho.

R. Es muy importante, nos va a permitir cumplir el objetivo de que Barajas sea un gran hub [nudo de conexión], por eso estaba muy inquieto cuando se trataba de aminorar la capacidad de Barajas por una denuncia, legítima de unos ciudadanos. Hubiese sido dramático que no se cumpliera ese objetivo. Con la fusión y la llegada del AVE vamos a convertir el aeropuerto de Madrid en un gran nudo de comunicaciones. Esto, unido al acuerdo de cielos abiertos con EE UU y el cielo único europeo, está llevando a un gran desarrollo del sector aéreo.

P. Por otro lado tiene pendiente llevar al Parlamento el nuevo modelo aeroportuario y la semi-privatización de AENA.

R. Con esto también buscamos la eficiencia. Se trata de hacer un modelo de gestión autónoma no autonómica y ganar competitividad. Y contemplo que la iniciativa privada pueda entrar en la gestión con hasta el 30%. Este año se trata de aprobar el marco y dentro de un año abrir la posibilidad de la entrada de privados.

P. No ha habido mucha reacción de los controladores aéreos a la nueva regulación.

R. Están haciendo una defensa de sus teóricos derechos en la vía jurídica. Soy muy respetuoso con ese procedimiento. Hemos hecho lo que había que hacer. Abrir la posibilidad de liberalización de las torres de control nos va a permitir ganar en competitividad.

EL VUELO DIRECTO A TU CAMAROTE

UN VIAJE EN EL QUE NO PISARÁS LA TIERRA.

Costa Cruceros te regala el vuelo que te llevará directo a tu crucero.

Vuelos con salida desde Barcelona a Bari, Venecia y Copenhague; y con salida desde Madrid a Copenhague.

Porque te llevamos gratis hasta el destino donde comenzará tu gran viaje. Del cielo al mar, con la calidad de siempre y el mejor precio.

DESDE 884€

DESDE 984€

Precio por persona en ocupación doble interior con la promoción ya aplicada, sujeta a disponibilidad. Incluye: Costa de servicio a bordo no incluido. Promoción válida para determinados salidas de mayo y junio del Costa Albatros y las salidas de julio del Costa Serena y Costa Fortuna. Aplicables únicamente a los vuelos operados desde Barcelona a Venecia, Bari y Copenhague, así como a determinadas salidas regulares desde Madrid a Copenhague.

PARA MÁS INFORMACIÓN CONSULTE CON SU AGENCIA DE VIAJES, VISITE [WWW.COSTACRUCEROS.ES](http://www.costacruceros.es), O LLAME AL 902 221 221.