

Intervención ministro de Fomento, José Blanco, en el curso de la UIMP “El nuevo sistema financiero, las nuevas infraestructuras y el nuevo mercado laboral”

Santander, 13 de junio de 2011

En primer lugar, quiero transmitir mi satisfacción por volver a participar, en estos cursos de verano organizados por la Universidad Internacional Menéndez Pelayo.

Es precisamente ahora, en tiempos de cambio, cuando espacios de reflexión como éste cobran aún mayor importancia.

En esta semana tendréis la oportunidad de escuchar diferentes visiones sobre las reformas del sistema financiero, las infraestructuras y el mercado laboral.

Tres temas determinantes en la configuración del modelo de crecimiento de cualquier economía avanzada.

El propósito de mi intervención no es hacer un análisis en detalle de cada uno de los temas, sino señalar algunos elementos de cambio, por los que a mi juicio, debe transcurrir la economía española.

Pero antes, quiero compartir un diagnóstico sobre el origen de la situación en la que nos encontramos.

La crisis financiera internacional ha puesto al descubierto los desequilibrios que venía incubando nuestra economía, desde finales de los noventa, al tiempo que ha agudizado sus consecuencias negativas.

Es decir, es evidente que sin la crisis internacional, seguramente no habríamos tenido una caída tan brusca en la producción y en el empleo.

Pero, en todo caso, nuestra economía, estaba destinada a sufrir una fase de ajuste.

Y en este foro, nos encontramos muchos sectores implicados.

Tanto los gestores públicos, como los empresarios, sindicatos y representantes del sector financiero deberíamos hacer un sincero ejercicio de autocrítica.

Todos los gobiernos cometen errores en política económica y sería ingenuo por mi parte pretender hacer creer que nuestro Gobierno ha sido una excepción.

Pero, en mi ejercicio de autocrítica, no pongo el acento en la presente legislatura.

Lo sitúo, paradójicamente, en la legislatura anterior.

Y digo paradójicamente, porque fue entonces cuando alcanzamos los mejores resultados económicos de nuestra democracia.

- Las mayores tasas de crecimiento.
- Las tasas de paro más bajas, hasta situarnos por debajo de los niveles europeos.
- Y alcanzamos por primera vez, 4 superávits presupuestarios consecutivos en las cuentas públicas.

Pero, pese a todos esos logros, no fuimos lo suficientemente contundentes a la hora de cambiar los desequilibrios del modelo económico que habíamos heredado.

Es cierto, que en el período 2004-2008 se hizo un esfuerzo notable para capitalizar nuestra economía.

- Doblamos la inversión pública en infraestructuras de transporte.
- Triplicamos la inversión en I+D+i.
- Y se hicieron cambios regulatorios necesarios, como la reforma del sistema de defensa de la competencia y la legislación sobre el suelo.

Pero, podíamos haber hecho algo más a la hora de frenar el ascenso de la burbuja inmobiliaria y el endeudamiento masivo del sector privado.

Pero, no hay una máquina del tiempo que nos permita volver atrás.

Aunque objetivamente, la historia nos enseña que cuando se está en la cresta de la ola es muy difícil bajarse.

De hecho, la historia de la política económica nos demuestra que suele ser en los momentos de crisis, cuando se realizan los grandes cambios estructurales.

La reforma del sistema financiero en Estados Unidos, no se hizo en los “felices años 20”, sino en “la Gran Depresión” de los años 30.

Y de la misma forma, pero más recientemente, ocurrió en 2003, cuando Alemania se hallaba en recesión, con un déficit público del 4,1% del PIB y con una elevada tasa de paro.

Fue entonces cuando Schröder llevó a cabo su difícil programa de reformas, conocido como Agenda 2010.

Unas reformas que, como las de Estados Unidos de los años 30, no dieron un resultado inmediato.

Pero que han permitido que hoy la economía alemana vuelva a ser de las más dinámicas de Europa.

En España se ha reproducido un patrón similar:

Las reformas económicas de calado, en épocas de crisis, no dieron resultados inmediatos pero fueron las bases de crecimientos posteriores.

Ocurrió así en la primera mitad de los ochenta, con la reconversión industrial y la implantación del Estado del bienestar.

Y también a principios de los noventa con la consolidación fiscal y la reforma del sistema financiero, que se complementó con la autonomía del Banco de España.

Grandes reformas, algunas de ellas muy contestadas, que se acabaron convirtiendo en las semillas de la prosperidad, en los años siguientes.

Sin embargo, en España a principios de siglo XXI no se hicieron reformas de gran calado en el ámbito económico.

Las hubo a principios de los 80 y a principios de los 90, como he dicho.

Pero no a principios de la década pasada.

También es cierto, que entonces no hubo crisis económica, como en el resto de países de nuestro entorno, afectados por el estallido de la burbuja de las “punto com”.

Aquí, en teoría, nos “salvó” otra burbuja: la inmobiliaria.

En la práctica, esta burbuja nos ha condenado, en gran medida, a la fuerte crisis actual.

Por eso, cuando oigo a algunos presumir de su currículum en materia de reformas me produce cierto sonrojo.

Pero, ya no importa lo que hicieron unos, y lo que otros no logramos deshacer a tiempo.

Hay que responsabilizarse del presente y el Gobierno lo está haciendo.

Por eso, estamos llevando a cabo la agenda más intensa de reformas económicas de los últimos 20 años.

Una agenda reformista dirigida a garantizar la sostenibilidad de nuestro bienestar en un contexto de alta competitividad global.

Un mundo en el que la India ya produce más graduados en ciencias que Estados Unidos, Japón o la Unión Europea, es un mundo muy diferente al que teníamos hace 20 años.

Superar esta crisis no es volver a donde estábamos antes, como algunos pretenden hacer creer.

Se trata, esta vez, de encontrar, de nuevo, nuestro lugar en un escenario global, que también va a ser diferente al que había antes de la crisis.

Por eso, estas reformas tienen, principalmente, dos objetivos.

En primer lugar, asegurar la sostenibilidad de los instrumentos que tenemos para mantener un país cohesionado socialmente.

En segundo lugar, mejorar la competitividad de nuestra economía.

Ambos objetivos no son incompatibles, más bien todo lo contrario, son inseparables.

Para empezar, es fundamental que aseguremos la sostenibilidad de las cuentas públicas, si queremos que lo público siga cumpliendo sus funciones redistributivas y de estímulo de la economía productiva.

No podremos financiar nuestras políticas de cohesión si acabamos pagando más por los intereses de nuestra deuda que en educación o en sanidad.

Estamos llevando a cabo los ajustes necesarios para alcanzar la reducción del déficit público, bajo parámetros de austeridad presupuestaria, sin rebajar la barrera mínima de protección social.

Hay que destacar que nunca antes la Administración General del Estado había hecho un ejercicio de tanta austeridad.

Lo que nos ha permitido reducir en 2010 el déficit público en 20.000 millones de Euros.

Pero, el resto de administraciones también son Estado y es indispensable que contribuyan en este ejercicio de austeridad con responsabilidad.

Asimismo, la reforma del sistema público de pensiones es imprescindible para garantizar su viabilidad futura.

Es un cambio realista para hacer frente al desafío del envejecimiento de la población.

Y una reforma progresista porque refuerza al sistema público redistributivo, frente a otros sistemas de capitalización directa.

Por otra parte, es necesario impulsar una economía capaz de crear riqueza en un entorno cada día más competitivo.

La reforma del sistema financiero es un paso más en esa dirección, al establecer nuevos instrumentos para asegurar su solvencia, de manera que tenga capacidad de canalizar crédito a la economía real.

En este sentido, hay que destacar dos aspectos relevantes de esta reforma.

Primero, su eficacia para redimensionar el sector en poco tiempo.

Hemos pasado en apenas unos meses de 45 entidades a 17.

En segundo lugar, su neutralidad en las cuentas públicas.

Ya que España es, hasta el momento, uno de los pocos países europeos que no ha hecho una transferencia de renta del sector público a las entidades financieras, con el fin de reforzar su solidez.

Por otra parte, no podemos olvidar la importancia del nuevo marco legislativo del mercado de trabajo, que se ha complementado este viernes con las modificaciones sobre la negociación de los convenios colectivos.

Esta reforma de un modelo de negociación, que había sido pensado para las relaciones laborales de hace 3 décadas, aborda sus principales deficiencias con:

- Una simplificación de las unidades de negociación.
- Propicia el establecimiento de los convenios en función de la situación real de cada empresa.
- Establece mecanismos para favorecer el acuerdo, como el arbitraje y un plazo máximo para la negociación de 14 meses, que elimina el problema de la ultratractividad.

Con esta transformación profundizamos en la actualización de nuestro marco de relaciones laborales, equiparándolo al del resto de países europeos.

Se trata de superar las dificultades reconocidas por los propios agentes sociales, tales como la atomización, la falta de dinamismo, flexibilidad y agilidad de nuestro sistema de negociación colectiva.

En este sentido, pese a que al final no pudieran llegar a un acuerdo, quiero hacer un llamamiento a los agentes sociales para que sigan negociando y contribuyendo al desarrollo de esta reforma durante su tramitación parlamentaria.

Por último, como Ministro de Fomento, tengo que poner en valor las reformas que estamos llevando a cabo en un ámbito fundamental para impulsar nuestra competitividad, como es el sistema de transporte.

En este campo también hemos iniciado un proceso de cambio, que se sustenta en la eficiencia económica y en la sostenibilidad medioambiental.

La fuerte inversión en obra pública de los últimos años ha permitido situar a España a la vanguardia de las infraestructuras del transporte.

Y aún hoy, a pesar de la coyuntura económica, seguimos manteniendo tasas de inversión superiores a los países de nuestro entorno.

Pero la sostenibilidad económica de nuestro sistema de transporte exige que tengamos en cuenta tres factores:

En primer lugar, la inversión no puede condicionar nuestro equilibrio presupuestario del presente y del futuro.

Debemos prever un escenario en el que las necesidades de conservación de infraestructuras serán crecientes.

Por tanto, teniendo en cuenta el alto grado de desarrollo de la red, y la necesidad de asegurar su sostenibilidad económica a medio y largo plazo, no es aconsejable mantener el ritmo inversor de los últimos años.

En segundo lugar, debemos poner más el foco en el desarrollo de ámbitos que habían sido descuidados en el pasado y que son estratégicos para nuestro crecimiento económico.

Me estoy refiriendo a inversiones para impulsar el transporte de mercancías ferroviario y portuario, de manera que se convierta en una palanca decisiva para el incremento de las exportaciones.

Se trata de construir una red logística de transporte eficiente y competitiva que nos permita aprovechar nuestra situación geográfica estratégica para convertirnos en una plataforma logística intercontinental.

En este sentido, vamos a estimular, dentro del Plan para el impulso del transporte de mercancías por ferrocarril, unas actuaciones específicas para que nuestros sectores exportadores puedan rebajar sus costes logísticos.

Para ello, estudiaremos fórmulas para compartir la inversión con el sector privado, que se beneficiará directamente de estas infraestructuras.

Finalmente, además de los cambios en la dimensión y en la orientación de las inversiones, también hay que destacar las reformas normativas que estamos desarrollando en el sistema de transporte.

Entre las cuales destacan dos políticas transversales para aumentar la eficiencia.

Por un lado, hemos implantado un exhaustivo sistema de control de costes para mejorar la eficiencia de cada euro invertido en obra pública.

Una mejora que supera el 20% de ahorro.

Y, además, estamos implantando un “Plan de Ahorro, Eficiencia Energética y Reducción de Emisiones, que nos permitirán ahorrar 11.479 millones de euros de aquí a 2020, en uno de los sectores con mayor impacto medioambiental como es el transporte y la vivienda.

Una reducción del consumo energético y de las emisiones de CO₂, que lograremos con una combinación de medidas estructurales, como el impulso al intercambio modal mediante la potenciación del ferrocarril, o a través de 100 medidas de carácter operativo, como el fomento de la rehabilitación energética de viviendas.

Por otra parte, hemos emprendido reformas estructurales en los sectores aéreo y portuario.

La nueva Ley de Puertos contribuye a una mayor eficiencia del conjunto de la red, mejorando la competitividad de nuestras empresas.

Este nuevo marco legislativo para nuestros puertos establece una mayor autonomía para la gestión de las infraestructuras y los servicios portuarios.

Incluyéndose una mayor flexibilidad tarifaria, premiando la buena gestión y la productividad y superando las rigideces anteriores.

Además, las reformas que estamos llevando a cabo en el sector aéreo están mejorando la productividad de un área clave para nuestra primera industria: el turismo.

De hecho, uno de los retos, que muchos daban por imposible, la reforma de los servicios de tránsito aéreo, está demostrando ser crucial para incrementar la competitividad de todo el sector.

Con ella, hemos logrado ya aumentar la productividad y la calidad del servicio, al tiempo que rebajamos los costes en más de 350 millones de euros.

Un ahorro, que nos ha permitido reducir las tasas de navegación aérea un 7,8%, mientras los países de nuestro entorno las han subido.

Además, en el año 2012, podremos realizar una rebaja similar, por el ahorro añadido que supondrá el impacto de la liberalización de las torres y el nuevo convenio de los controladores, en la cuenta de resultados de AENA Navegación.

Asimismo, estamos llevando a cabo la reforma del modelo de gestión aeroportuaria.

Una reforma en la que ya hemos concluido la primera fase, con el inicio de actividad de AENA Aeropuertos SA, el primer gestor aeroportuario mundial.

Este nuevo modelo abre la puerta a la entrada de capital privado para promover una gestión más competitiva, al tiempo que reafirma la titularidad pública de nuestros aeropuertos y asegura, tanto la sostenibilidad económica de la red, como la expansión internacional de AENA.

Todas estas medidas han supuesto una mejora sustancial en la cuenta de resultados de la compañía.

De tal forma, que hemos conseguido adelantar su entrada en beneficios, desde el 2016 al 2012: 4 años antes de lo previsto.

Todas estas reformas emprendidas en el sector del transporte aéreo, la nueva Ley de Puertos, el Plan para el impulso del transporte de mercancías por ferrocarril, y los Planes de Eficiencia económica y energética son necesarias para nuestra recuperación.

Una recuperación que en el sector transportes se está sintiendo con fuerza.

En lo que llevamos de año, ha crecido significativamente el tráfico en el transporte aéreo, en el marítimo y en el ferroviario.

Y lo ha hecho en todas las modalidades, pasajeros y mercancías.

Por ejemplo, aquí mismo, en el Puerto de Santander, el tráfico de mercancías ha subido cerca de un 25% entre enero y marzo de 2011 (23,5%), con respecto al mismo periodo de 2010.

Solo en marzo ese tráfico aumentó un 56%, en relación a marzo del año pasado.

Estos datos, son una razón para confiar en nuestra recuperación, pues como saben ustedes el transporte suele actuar como indicador adelantado de la actividad económica.

Por tanto, estamos en el camino de la recuperación, aunque sabemos que va a ser un camino largo.

Si algo hemos podido aprender de esta crisis es que en economía los milagros no existen.

No existieron en Irlanda, cuando se hablaba del milagro irlandés y tampoco aquí cuando se hablaba del milagro español.

Y tampoco van a existir ahora, para sacarnos de la crisis.

Pero lo más importante, en estos momentos, es andar bien lo que nos queda por delante.

España puede recuperarse y ser más competitiva.

Pero no lo hará si olvidamos las lecciones del pasado.

Ya no valen ni el sobreendeudamiento de familias y empresas, ni el empleo precario, ni un incremento desorbitado del crédito.

Es necesario que miremos al futuro, con recetas de futuro.

Apostando por los trabajos de calidad, la eficiencia, la innovación y la educación.

No vamos a resignarnos a que las próximas generaciones tengan que vivir peor que las del presente.

España tiene el capital humano mejor formado de su historia, las mejores infraestructuras, empresas que demuestran cada día su capacidad de competir en el mundo.

Está en nuestra mano no desaprovechar estas fortalezas.

Está en nuestra mano aprovechar la capacidad y el talento de todos.

No se trata de volver al pasado sino de construir juntos un nuevo futuro.