

Quisiera justificar el título de esta conferencia, un título optimista que remite a un “después de la crisis”. Quizás nos cueste imaginarlo pero será así. Para este “después de la crisis” vamos a necesitar infraestructuras, muchas más de las que tenemos ahora. No me voy a centrar tanto en cómo invertir nos puede ayudar a salir de la situación tan complicada que tenemos en este momento, sino que hablaré a largo plazo, aunque haré algunas referencias a la actualidad. Daré una visión complementaria a la que nos pueda dar David Taguas posteriormente, voy a dar una visión mediterránea sobre este tema.

En primer lugar, hay que decir que en el centro del debate actual están las políticas keynesianas. ¿Tenemos que echar mano de las recetas de Keynes, para salir de esta crisis? El ponente que me sigue, en el suplemento *Dinero*, de La Vanguardia, hacía una reflexión al respecto y comentaba el margen de actuación que todavía le queda al gobierno español, pero en el mismo suplemento, también había algunas opiniones contrapuestas. No voy a entrar en este tema, pero tomo como premisa que en un país de economía abierta y fuerte endeudamiento la expansión de la demanda agregada, sin más, puede agravar todavía más la situación a largo plazo y puede alargar el tiempo de recuperación de la economía. Por tanto, hay que promover la expansión fiscal, pero de forma selectiva. Debemos favorecer la inversión pero en proyectos que mejoren los niveles de productividad y competitividad del sistema a largo plazo. Éste es para mí un punto muy importante. No sirve cualquier proyecto de inversión, sino que éste debe poder generar en el futuro unos flujos de caja que permitan recuperar la inversión y además genere externalidades positivas para el conjunto de la economía.

Por lo que se refiere al gasto, es muy importante que sea temporal, reversible. Tenemos que incurrir en más gasto público, los estabilizadores automáticos a lo mejor no son suficientes, tiene que haber un incremento de la política social, pero de la misma forma que la ponemos en marcha, cuando entremos en la fase de recuperación del ciclo, tenemos que poder sacar el pie del acelerador, por ejemplo, creando puestos de empleo públicos que después vamos a tener dificultades para reabsorber. Esto lo tomo como una premisa, por eso, creo que el ponente que va a seguir va abundar sobre esos temas. Lo tomo como premisa de mi exposición.

Centrándome en los temas de inversión en infraestructuras y para situarlos en el entorno que conozco, Cataluña y el arco mediterráneo por extensión, para poder discutir cuáles pueden ser estos proyectos, debería detallarles antes el concepto de corredor. Me voy a referir a dos proyectos concretos. Los corredores son itinerarios que concentran los movimientos de personas y mercancías. Por extensión, otros tipos de flujo como la información, energía, agua, etc. A diferencia de las redes, los corredores son multimodales. Un corredor se define por varios elementos, una autopista, una autovía, una línea ferroviaria, etc., y tiene también unos nodos que permiten la intermodalidad, si pensamos en mercancías, pero también, si pensamos en tránsito de personas. Nos permite que cambiemos de medio de transporte o modificar la mercancía para añadirle valor. Estos nodos son puertos, aeropuertos y centros logísticos.

¿Qué corredores tenemos en Cataluña? En primer lugar el corredor mediterráneo, formado por la autopista AP-7, al lado de unas líneas ferroviarias en ancho internacional o en ancho ibérico. Además, por esta autovía, la A7, tendrá el desdoblamiento de la N-340, que viene desde el sur y al llegar a aquí, se internará hasta Martorell, enlazará con la B-40, cuando esté terminada, para unirse con la N-II. Será un itinerario paralelo a la AP-7. Otro corredor, el central, está formado por la E-9, la C-16, la C-58. Está integrada por una línea ferroviaria, la Barcelona-Puigcerdà. Y por la C-17 que une Vic-Ripoll, luego el Tunnel de Toses y hasta Francia. En el corredor del Ebro tenemos la A-2, la AP-2 y el ferrocarril que, en ancho ibérico y en ancho UIC, llega desde el centro de la península hasta Tarragona y Barcelona. Y finalmente, el corredor Transversal, donde se halla la C-25, que enlaza con la C-37, Vic-Olot y con el eje pirenaico N-260 y que tiene esta configuración de Y en cada extremo. Cuando se haya hecho el ferrocarril transversal, tendremos otra pieza importante de este corredor.

¿Cuál es el estado de estos corredores? Creo que lo primero que tenemos que constatar es que no tienen la capacidad ni las características funcionales necesarias. Por tanto, y me remito al principio de mi exposición, si estos corredores son fundamentales para nuestra economía y no tienen la capacidad necesaria, he aquí un nicho donde invertir para conseguir una alta rentabilidad económica y social. Vamos a hablar más a fondo de esta falta de capacidad y características funcionales las comentaremos en dos de los elementos comentados. La E-9 y la línea ferroviaria del Mediterráneo atendiendo en este caso al tránsito de mercancías.

Antes, quisiera comentarles algunas curiosidades históricas. Tenemos menos de 200 kilómetros hasta Francia. La primera línea férrea de España fue la de Barcelona-Mataró, creada 20 años después de la primera línea de Francia. Cuando nosotros construimos esos treinta kilómetros, Francia ya tenía 1800. Tardamos 30 años en llegar a la frontera. Diez años después de que en Estados Unidos hubiese una línea que cruzara el país desde el Pacífico hasta el Atlántico. Hicimos la vía en un ancho distinto que el resto de los mortales. Es un hecho poco conocido. No he encontrado la copia del decreto, pero sé que Alfonso XIII firmó un decreto en 1928 para que se cambiara el ancho de vía en España, pero sólo se enteraron él y su secretario. No se cambió nada. En esta línea, en febrero de 2009 se pone en marcha el servicio Barcelona Exprés, de contenedores, que une Barcelona con Lión. Cada vez es más importante el

mercado del sur de Francia para el puerto. Es un proyecto que ha recibido ayuda comunitaria dentro del programa Marco Polo y está lanzado por la Autoridad Portuaria de Barcelona, RENFE y Navilán Cargo que, pasado un tiempo de contraste estas tres entidades van a constituir una sociedad mercantil. En Portbou los contenedores tienen que cambiar físicamente de tren. Empezamos en 1878, llegamos a la frontera, pero la situación todavía está así. Me parece justificada mi impresión de que todavía no tenemos la capacidad ni las características funcionales adecuadas en este corredor, después de tantos años.

Está previsto que la línea de Alta Velocidad que sale de Barcelona en ancho internacional puede recoger mercancías. Hay muchas dudas de que todas las mercancías puedan pasar por esta línea. Si, además de que nuestros trenes tienen una longitud inferior a los europeos hay que seleccionar las mercancías que pueden o no pasar, eso, lógicamente, es un inconveniente. En el Pertús, la línea no está terminada. El ministerio piensa implementar alguna solución antes de 2012 (no quiero entrar en ese tema), pero la solución puede ser de compromiso y se puede demorar tanto como la obra. Este es un comentario entre paréntesis, quiero centrarme en las infraestructuras para después de la crisis.

Desde el puerto de Barcelona, se cree que en Sant Celoni habrá una línea de mercancías con plataforma propia porque en la competencia con los trenes de viajeros, las mercancías pierden siempre y, a partir de Sant Celoni, en una línea con ancho europeo puede absorber estas mercancías. Como conclusión, quiero remarcar la importancia que para el puerto de Barcelona tiene el poder disponer de una línea eficaz para las mercancías. La única forma es estar dispuestos a invertir en estas infraestructuras.

Quisiera resaltar la importancia del corredor central, con la C-16. Esta carretera sale desde Barcelona y como eje europeo conecta la costa mediterránea con la atlántica. Vertebrada, además, los flujos de tránsito comarcales. Actualmente se llega hasta Berga en dos carriles por sentido. Por el lado francés, desde Puigcerdà, la nacional N-20, Puig-Morens, y hasta Tarascón, hay una carretera tortuosa y luego autovía. Por el lado francés no consta que vaya a ser desdoblado. Algunos hitos, de esta carretera es que en mayo de 2004 se adjudicó un estudio informativo, con un plazo de ejecución de siete meses, pero al cabo de 2 años se amplió el encargo, pero no es hasta este marzo, cinco años después de la adjudicación que se ha recibido. El inicio de las obras –siendo optimista, en 2011, y la entrada en servicio en 2014. La secuencia indica las dificultades de los proyectos para entrar en fase operativa. Es verdad que este proyecto es complejo, con tramos en túnel y puentes. Comparando con el tramo Puig-reig-Berga, con un coste de 234 millones de euros y el Berga-Bagà de 632, nos sale una buena diferencia. Esto justifica que el estudio informativo tiene una gran complejidad y que es una obra muy compleja. Es posible que se piense en un peaje a la sombra, no es el momento de hacerlo hoy pero hay que pensar cómo se tienen que financiar estas obras.

Vamos a tener un eje transeuropeo discontinuo, no está previsto el desdoblamiento, como les decía, desde Bagà a la frontera ni desde la frontera hasta Tarascón. Retomando lo que les anticipaba, igual que la línea ferroviaria, la E9 no tiene las capacidades ni características necesarias. Debemos pues, invertir. Las limitaciones de este corredor lo son para el desarrollo comarcal y para el puerto de Barcelona. No desdoblarse este tramo es un perjuicio porque los camiones no pueden pasar por aquí. Tienen que ir por la AP-8 y de aquí a Tolosa de Lengüadoc. Hay un 20% más de itinerario. Y no sólo por el coste, sino por los tiempos de descanso de los conductores, esta ruta no puede hacerse en el mismo día por un mismo conductor. Con el eje transeuropeo, sí sería posible.

Vistos estos dos ejemplos, me gustaría dejar constancia de la falta de proyectos. El Ministerio de Economía hizo bien sus presupuestos pero el de Fomento no los ha hecho bien ya que cuando liquidamos el presupuesto general del estado hubo 500 millones para Cataluña que no pudieron asignarse y, en los presupuestos para 2008-2009, tenían esas cantidades que he puesto ahí pero sin asignación a ningún proyecto. En febrero, con el acuerdo entre el estado y la Generalitat de asignar 800 millones con cargo a estas partidas la cifra ha quedado reducida a 440 millones. Quiero dejar constancia de que hay aquí un área de mejora importante.

Retomando también lo que les decía sobre la premisa que no sirve cualquier inversión, no sirve cualquier gasto público solamente porque impulsa la demanda agregada, sino que tenemos que buscar proyectos con rentabilidad económica. Hay una discusión que tenemos que abordar: si las inversiones en obras públicas tienen que ser un instrumento redistributivo o tienen que realizarse según la eficiencia y la redistribución tiene que realizarse por el sistema impositivo y la función social. Seguramente, como no hay blancos ni negros, tenemos que saber si queremos un gris claro o un gris oscuro. Eso tendría que ser algo a discutir y a consensuar. Otro punto importante es que faltan criterios de priorización de los proyectos. Es decir, ¿por qué abordamos primero unos u otros? Deberíamos sistematizar cómo se toman esas decisiones, que para mí requieren generalizar el coste-beneficio y las estimaciones de la repercusión de estas obras en el PIB del país.

Finalmente, el último debate, es si tiene que financiar el usuario o el contribuyente. Para mí, eso es más importante que discutir si la gestión de algunas infraestructuras debe ser pública o privada.

Siempre hay que procurar que los modelos sean consistentes. Si nos inclinamos porque financie el usuario, que todas las infraestructuras de este tipo sean financiadas de la misma forma y al revés.

Quisiera terminar con un tono optimista. Habrá un después de la crisis. Desde la logística, que es un sector estratégico, me gustaría decir que en el Baix Llobregat tenemos un clúster logístico, con alta densidad de actividad, hay una gran relación entre las empresas y las infraestructuras, el puerto y el aeropuerto. Además, muy importante, el potencial de generación de economías de escala es muy grande. Es a través de estas infraestructuras que podemos hacer que el sector privado consiga explotar estas economías latentes. Hay un requisito: completar los corredores, capacidades y características necesarias. Tenemos que pensar en la fachada logística del Mediterráneo, frente a la capacidad logística e industrial del Atlántico, tenemos que completar nuestro arco mediterráneo y será ese corredor el que nos dará la posibilidad que nuestros puertos y aeropuertos compitan con los del Atlántico. O quizás en mejores condiciones por la posición geoestratégica que tenemos. Aquí, inversiones en puertos, aeropuertos, línea ferroviaria que no puede interrumpirse entre Castellón y Tarragona y, línea ferroviaria de mercancías hasta la frontera, en un futuro, no de corto plazo pero sí de medio o largo plazo.

Para terminar, el concepto de la megaregión, Richard Florida, que no tengo tiempo de comentar. Se trata de una metodología novedosa, basada en correlacionar la densidad lumínica nocturna con indicadores económicos y sociales, define una serie de megaregiones en el mundo que hay que distinguir de las simples aglomeraciones de población. Identifica claramente la megaregión Barcelona-Lyon y su entorno como la que ocupa la onceava posición en las megaregiones del mundo, con 25 millones de habitantes y con esta variable de aproximación del PIB de 610.000 millones de dólares.

Como conclusión, con grandes proyectos, bien estructurados, sí puede tener sentido la expansión fiscal en época de crisis.

## **Debat (sessió de treball) Sr. Curcoll i Sr. Taguas**

Pregunta (Damián Segura, de Encofrados Alsina, para el Sr. Taguas): *-Usted ha planteado una receta de tres puntos para salir de la crisis. Yo esperaba una cuarta, que es la innovación. Es una receta que en muchos foros aparece como la gran panacea y me gustaría saber si esto todavía es una opción o hemos llegado demasiado tarde.*

Sr. Taguas: *-Sin duda, es una opción pero no para ahora, concreta. Es una apuesta continua. A pesar de que el gobierno hizo en la pasada legislatura un enorme esfuerzo en I+D+I (además lo hizo desde la oficina que yo dirigía) y una labor de coordinación extraordinaria, pero al final, quien tiene que realizar la innovación es el sector privado. Qué duda cabe que creo en ello. Al final, para aumentar la productividad, que lo es casi todo, para incrementar el bienestar y la renta per cápita. Para aumentar la productividad tenemos: infraestructuras, I+D y capital humano. De esas tres, la que si no lo es todo es casi todo es el capital humano. Uno no puede hacer innovación sin capital humano, uno puede impulsar la innovación, pero al final necesitamos un capital humano de excelencia para poder hacer innovación. Creo que la innovación siempre tiene que estar presente en los planes económicos de cualquier economía avanzada, pero no olviden que quien tiene que innovar son las empresas. Hay que propiciar el clima para que las empresas puedan llevar adelante sus planes.*

Pregunta (Sr. Antonio Monfort, de Ineco-Tifsa): *-A mis 62 años, he peleado mucho por la modernización del sistema de transportes en España. Me van a permitir que lea unas conclusiones de una jornada semejante a esta, en el marco de un foro de debate, denominado Carlo Roa, que fundó Inefco-Tifsa. Las conclusiones de la jornada, que llevaban por título "Infraestructuras de transporte: economía y territorio" se siguen a continuación. En primer lugar, la relación entre infraestructuras de transporte, economía y territorio son de gran complejidad. No toda inversión en transporte conlleva un aumento del crecimiento económico, no hay una causalidad directa entre lo uno y lo otro. Segunda: sin embargo, la mayor parte de los estudios macroeconómicos concluyen que hay una relación entre la inversión en transporte y PIB, aunque esta relación es muy variable. Otra cosa que es muy importante para que se produzca un impacto económico claro en un territorio es saber cuál es el nivel de desarrollo de ese territorio. Otro concepto relevante: son más importantes desde el punto de vista económico las inversiones en carretera que en ferrocarril. Coincido plenamente con el Sr. Curcoll en que tenemos que ser muy selectivos a la hora de plantear inversiones. Nosotros estamos en un país con un sistema de transporte muy maduro, con unas dotaciones en infraestructuras que son superiores a los países más evolucionados de nuestro entorno, tanto si las cuentas se hacen por kilómetro cuadrado, por población o por renta. En consecuencia, la atención preferente debe ir encaminada a superar las congestiones, a conservar ese sistema, conservación cada vez más cara. El ministerio ha duplicado el presupuesto de conservación, ha pasado de 600 a 1.200 millones de euros, y cada vez necesitaremos más dinero para conservación.*

*Una reflexió para el presidente de SEOPAN. Bienvenidas las inversiones en infraestructuras para todos los que vivimos de ellas. Como empresa vivimos de toda esa inversión. Hoy tenemos, no obstante, un debate de ideas, no de intereses. No creo que seamos capaces de generar un mayor volumen de actuaciones en infraestructuras. Tenemos un plan de infraestructuras en transportes que requiere unas dotaciones importantes y los procesos de maduración en la ejecución de las infraestructuras cada vez son más lentos, diría que felizmente, por los condicionantes ambientales y políticos y por la selección cada vez más rigurosa. Por tanto, como medida contra la situación a corto plazo, no creo que seamos capaces de generar nuevos proyectos aun cuando tuviéramos la capacidad presupuestaria.*

*Hemos hablado de la evolución del déficit de las cuentas en estos años. Las variables de ajuste que hay en las cuentas nacionales terminan siendo las del capítulo seis, ya que en otros capítulos no parece que sea posible reducirlos.*

Sr. Taguas: -Yo no sé por qué debemos entender que tienen que ser proyectos nuevos. Uno puede coger el PEIT, ver los proyectos que se pueden adelantar y hacer ahora proyectos de 2015. No hace falta que sean nuevos en este sentido. Uno no tiene por qué salirse de ese esquema. Por otro lado, me ha parecido entender que las inversiones sobre el transporte no es que no tengan efecto sobre el crecimiento, sino que no tienen efecto tasa. Los economistas distinguimos entre efecto tasa, que afecta a la tasa de crecimiento, y efectos nivel, que afectan al PIB. Pero es que no hay nada que tenga efecto tasa. Piensen ustedes en algo que afecta a los precios pero que no afecte a la inflación. Por ejemplo, si uno sube la luz esto afecta a los precios de manera permanente, pero a la tasa de inflación sólo la afecta en un periodo. En cambio, si uno afecta la distribución comercial puede que afecte a la tasa o a la negociación salarial.

La segunda parte. Se pueden hacer planes, anticipándolos, en SEOPAN se ha mirado con detalle. Se pueden hacer planes que no estén en el plan general, como planes de líneas férreas.

El tercer punto, en lo que se refiere al déficit, el ajuste siempre ha sido capítulo seis, el gasto productivo. De hecho, hoy, no tiene por qué haber ajuste. Cuando España y otros países entraban en un periodo recesivo, como solían entrar con déficit, no tenían más remedio que corregirlo porque el plan de ajuste implicaba mejorar las cuentas públicas. ¿Cómo corriges el déficit en una recesión? Ajustando el gasto de capital. Yo creía que habíamos conseguido explicar estas cosas pero una cosa es explicarlas en un círculo restringido y otras traspasarlas al debate y que se entiendan.

Podría darse una situación nociva, que cuando más necesitábamos infraestructuras, menos podíamos hacerlas, como en el 92. De esa situación pasamos al déficit cero, que es equilibrio presupuestario. Lo voy a criticar, pero no quiero criticarlo del todo, no deja de ser una barbaridad económica, pero no dejó de tener efectos buenos para mentalizarnos de que esto era bueno. ¿Por qué se modificó el equilibrio presupuestario? Porque si uno siempre tiene que tender al equilibrio lo que implicaría es que tiene que hacer una política fiscal procíclica, es decir, cuando las cosas van bien puede gastar y cuando no, pues no. Y de eso cambiamos a contracíclico, que es como debe ser. En Minnesota, en el doctorado, se estudian dos reglas de política fiscal. Una: las fluctuaciones de los ingresos y gastos públicos deben ser alisadas mediante deuda pública, esto es, cuando las cosas van mal se debe emitir deuda. Esto es lo ortodoxo. Minnesota dixit, hoy, no hace veinte años. Cuando las cosas van bien, se recoge papel del mercado. Dos: el concepto moderno y apropiado de equilibrio presupuestario debe ser tomado a lo largo del ciclo económico. ¿Les suena? Zapatero dixit en 2004 y es lo que el gobierno español aplica. Más: el equilibrio estructural a lo largo del ciclo. E implícitamente, equilibrio presupuestario a lo largo del ciclo pero dadas las necesidades fiscales previsibles y futuras en pensiones y, sobretudo, en sanidad, el superávit medio de las fases expansivas debería superar el déficit medio de las recesiones. Para que a lo largo del ciclo fuera algo más que equilibrio.

Lo que no tendría sentido es pensar que como se dice que el déficit va a ser del 10% o del 15%, o del 8%, pues no podemos hacer nada. ¿Quién dice que va a ser del 8%? Delante de mí no lo dicen tan fácilmente. ¿Por qué dan una cifra? Si analizamos el del 2008 es el 3'8%. ¿Van a caer más los ingresos? ¿Más, por qué? Dejemos esa pregunta. ¿Vamos a gastar más? ¿En qué? Dos puntos más quizás. ¿De dónde sale el 8?

A día de hoy sabemos más cosas. Las infraestructuras públicas productivas se autofinancian en un 80%. Ya sé que esto Fomento no lo sabe, pero yo sí. Ya sé que los ingenieros se preguntan, ¿cómo es eso posible? Si quieren lo explico. Los economistas tenemos que asumir en el mundo de hoy que los ciudadanos entienden los programas de gasto público, que afectan a sus decisiones. Por eso hablamos de agendas racionales. Cuando un gobierno, sea del signo que sea, anuncia un nuevo programa de gasto, el contribuyente debería entender de dónde se saca el dinero. De todos los programas de gasto que se pueden anunciar a corto plazo, el que se autofinancia es el de infraestructuras. Los modelos que manejamos, macro, modernos, para la economía española, demuestran que aumentar un punto del PIB la tasa de inversión en infraestructuras, sólo requiere subir el tipo general impositivo, suponiendo que hubiera uno, en 0'2 puntos, y esto se traduce en: "gaste usted en infraestructuras y sólo va a tener que poner el 20% de ingreso adicional". Esto es un anuncio importante en una época de recesión. Ya sé que a algunas personas con responsabilidades políticas esto les puede sonar al cuento de la lechera, pero a mí también me podría sonar a cuento cosas de otras de disciplinas que desconozco. Hay avances en macro,

usamos modelos. Esos modelos pueden ser evaluados en los mejores sitios del mundo, y dicen lo que yo acabo de decir.

Sr. Curcoll: -Coincido con el Sr. Monfort en que tenemos que ser selectivos. Antes he intentado explicar mi punto de vista, las decisiones deben tomarse racionalmente y creo que se toman decisiones sin estudios de coste-beneficio y de impacto económico de los proyectos. Me ha dado pie a que añada que es el mismo proceso de toma de decisiones el que se debería modificar. Tenemos un sistema un poco decimonónico. Irónicamente, la administración, que tiene el dinero, es omnisciente y que antes de tomar la decisión definitiva, lo pone a información pública y podemos hacer notas y preguntas y demás. No, en una sociedad tan compleja tenemos que instrumentar otras formas de participación de los profesionales y del sector privado, en esa toma de decisiones. Por tanto, junto a esos estudios del significado económico de estos proyectos, creo que debería modernizarse el sistema de toma decisiones de una forma clara. No tengo la solución, pero este tema debería tratarse en profundidad.

Pregunta (Sr. Néstor Turro, presidente del Gremio de Constructores de Barcelona y comarca): - *Quiero manifestar que estoy de acuerdo con el Sr. Taguas en que hay que subir el IVA aprovechando la baja inflación, y también el impuesto sobre hidrocarburos. Pero debo manifestar, también, que el Gremio de Constructores de Barcelona junto con la Cámara de Contratistas de Catalunya, Rafael Romero y yo llevamos ya cerca de dos años luchando para que las obras de rehabilitación dirigidas a comunidades de propietarios y particulares, que quizás no afecta a SEOPAN, pero sí a empresas pequeñas, pues creo que sería interesante que, en contra de lo que acabo de manifestar y también de lo que ha dicho el Sr. Taguas, se rebajara ese IVA del 16% al 7%, en todas las obras que se hicieran para particulares y comunidades de propietarios. ¿Por qué? Porque creemos que es un subsector con un grado de economía sumergida muy alto, con una competencia desleal muy grande sobre un gran colectivo empresarial. Esto facilitaría que muchas empresas tuvieran un mayor grado de participación en este tipo de obras. ¿Quién no conoce a alguien que trabaje en esta economía sumergida? Ahora sería un buen momento para hacer esta rebaja y a la vez hacer una promoción para que la gente sepa que tiene derecho a una factura, a garantías de una empresa seria, que responda... Llevamos meses pidiendo a los ministerios que se elabore de una vez y no recibimos respuesta.*

Sr. Taguas: -Yo no creo que contradiga lo que he dicho. Conozco el tema. No sé si ahora es el mejor momento, o hace un año, dos o tres. No sé si esto es especialmente urgente, pero estoy de acuerdo. No sé si alguien me podría explicar por qué hacer una cocina nueva o un baño tiene que tener un IVA del 16% y construir una casa nueva en la playa un 7%. Puedo decir esto en público y delante de quien sea, esto es injustificable. El fraude en este sector es brutal. No sé si habrá menos fraude con el IVA al 7%. Esto no quita podamos subir el IVA general.

Pregunta (Sr. Modest Valle, de la Escola de Camins): -*La pregunta para el Sr. Curcoll es, ¿cómo podemos hacer proyectos competitivos? ¿No podría tener, cada proyecto, la marca indeleble de la tasa de retorno? Para que el político lo supiese. En todos los proyectos. Ha hablado del mix entre reequilibrio y competitividad. Yo creo que el reequilibrio se pudo dar cuando éramos ricos, con fondos europeos. Ahora nos toca competitividad a tope. Y para el Sr. Taguas. Usted dice: no hay que gastar, hay que ahorrar. De acuerdo. El ahorro va al banco. El banco hace caja, no redistribuye. La gran empresa también hace caja, no redistribuye. Hablaba el otro día con empresarios y se oía: "Hace años pedían facturación. Ahora caja". ¿No podría haber un megaprograma del ICO creando más delegaciones para cosas como el microcrédito, para regar esta capa básica de nuestra industria?*

Sr. Curcoll: -Coincido plenamente. Una simple TIR sería muy útil. Cuando hacemos estudios en Estudi Llotja de Infraestructuras y Territorio, lo planteamos, lo calculamos. Vemos que hay proyectos de administraciones que vienen si un simple estudio de la demanda de esta infraestructura y mucho menos un cálculo de la tasa de rendimiento interno. Cuando he puesto el mix ha sido para huir de la radicalidad, pero coincido que las infraestructuras tienen que hacerse donde tienen que hacerse.

Sr. Taguas: -Una cosa es que el crédito no crezca y otra es que no haya crédito. Tenemos la sensación que no hay ningún crédito. El crédito ni empata. Cuando miramos las cifras del 2008 es cierto que alguna entidad redujo el crédito respecto a la primera mitad del año. Otras todavía no. Es difícil que el crédito pueda crecer en volumen o en valor, en euros, en 2009. Pero pensemos que fuera la misma cifra, eso no significa que no haya crédito. No estoy muy seguro de estar off the record, pero si no le iba a explicar lo que pasa con programas del ICO. Creo que en Barcelona lo sabrán. Yo mismo he anunciado aquí en reuniones cerradas... ¿Eso por qué no funciona? ¿Cuál es la situación del circulante en una situación como la de octubre, que era trágico? Alégrense que no vivamos en octubre, que era mucho peor. En 10-12 de octubre, reunión del Eurogrupo, reunión del FMI... Yo no dormí el 12 de octubre, y en Washington durmió poca gente... En aquella situación, con un problema tremendo, en la que iban a la quiebra grandes multinacionales, quedó claro que sin circulante no se puede funcionar. Por eso si hizo una línea especial, con las grandes entidades bancarias y el ICO, una línea que se dotaba con 10.000 millones y el ICO ponía la mitad. Era una buena idea. La mitad significa que el ICO ponía la mitad para empezar. No para acabar. ¿Cómo se gestiona el crédito? Las Pymes son clientes de cajas y bancos y el

ICO no tiene capacidad para esto. La entidad que tiene su cliente le renueva su circulante para 3, 4 o 5 años a tipo de mercado y el ICO, nosotros, los ciudadanos españoles, les prestamos a esa Pyme la mitad. ¿En qué se convirtió eso? Las entidades aceptaron pero el ICO se queda hasta el 5% de mora y luego la entidad. Esto no es serio. Todos habíamos pactado que el ICO ponía la mitad pero se quedaba la mitad del riesgo. ¿Por qué? Porque la mora del 5% es un insulto a la inteligencia en una recesión. ¿De quién depende el ICO? Del gobierno. ¿Están oyendo que el ICO no quiere asumir riesgo? Sí, es lo que he dicho. Algunos próximos al gobierno dicen que la banca no da crédito. ¿Oigan, por qué no lo da el ICO? Todo esto es para... La prensa se entera y los políticos... Una entidad dice, "ponemos la mitad, pero si el creditor no paga, paga el ICO". Qué gracioso... Así doy crédito yo. Por favor, no pensemos más en el ICO. Esto está pendiente.

Pregunta (Sr. Pagès): *-Un comentario: de acuerdo con que se han volcado muchos recursos al sistema, sobretudo en comparación con los Estados Unidos y en China. ¿Las prioridades están bien definidas, en la inversión de estos recursos? Se ha hablado de la tasa de retorno, por parte del Sr. Curcoll, que no queda clara. También está el plan de inversión en los ayuntamientos, que no se sabe si será efectivo. Estoy también de acuerdo en el tema del ahorro. Lo primero que toca es acumular ahorro por parte de familias y empresas para poder gastar luego, pero la medida de los 400 euros iba en otro sentido, al consumo. Cuando decimos que no se ha explicado bien el gasto público, hablamos de esto. ¿Van en la buena dirección, estas medidas? Tres cuestiones. La primera en banca. Ha sido muy claro a la hora de decir que tenemos una bomba de relojería si no se actúa. En otros países el gobierno ha entrado en los bancos y desde ahí dirige la situación. No parece que aquí vaya a ser así, pero entonces, ¿cómo? ¿Fusiones? La segunda: inversión. Hay un tema muy concreto en la inversión y es el de los largos plazos de decisión hasta que se ejecuta. Generalitat y estado siempre tienen demora. La tercera: vivienda. El stock provoca que no se pongan en marcha nuevas promociones de vivienda y es necesario. ¿Cómo podemos compatibilizar todas estas cuestiones?*

Pregunta (Sr. Cervià, de la Cambra de Comerç de Girona): *-Tengo mis dudas respecto a esa inversión selectiva, en torno a los 5.000 y 10.000 millones de euros en tres años, en que seamos capaces de ponerlas en marcha. Una cosa es un plan que se puede poner en marcha en una semana y otra un plan que por experiencia en muchos años en el ramos de la construcción, acostumbra a tardar entre ochos y diez años cuando las cosas van bien. Mi pregunta es: ¿tiene el gobierno, tiene la administración la suficiente decisión, agilidad y legislación para poner en marcha el plan en un corto periodo de tiempo? Si estos proyectos se empiezan a realizar dentro de 8 años esto será muy negativo.*

Sr. Taguas: *-Trato de contestar deprisa. La TIR: recuerdo que cuando se hizo el AVE Madrid-Sevilla, la rentabilidad era dudosa. Se trata del precio al que se podría hacer el proyecto alternativo al propuesto. En aquella época aquello era imposible. Esto de la evaluación de proyectos en un momento dado no tiene en cuenta otras cosas. Creo que todo proyecto de inversión debe ser muy bien evaluado y debe ser cuantificado su impacto económico. Por escoger lo de los 400 euros, no lo entiendo. El gobierno no lo ha explicado, al menos yo no lo he oído. Yo lo he explicado diversas veces. La medida de los 400 euros tiene sentido en su momento. Se tomó cuando se conocieron las cifras de cierre de 2007. En enero ya se tuvo información y supimos que fue el 2'22% de superávit. Si además se tenía una transferencia del extranjero de un punto, que nos lleva al 3'2 y les suma 3'8 de inversión pública. Ya se tiene la tasa de inversión pública, 7. La mayor de la historia. Cuando el presidente se entera, pregunta "¿Por qué las familias no pueden pagar la hipoteca, David?". Pues porque pagamos muchos impuestos. "Pues devolvamos una parte", dijo. ¿Por qué tiene que estar mal? Si el ahorro está a 7 puntos del PIB, devolvamos una parte de los impuestos. No a los más ricos, pero si lo hacemos lineal... Ha fomentado el ahorro, en las familias. Si la tasa de ahorro de familias y empresas ha subido 5 puntos. Dudas sobre el plan. Hay proyectos que ya llevan años esperando. Podemos ponerlos en marcha con carácter de urgencia. Se podrá hacer una licitación en 6 meses, como se hizo en la etapa de Borrell. Se puso un plan en nueve meses.*

Pregunta: *-Se hicieron unos proyectos de 6 y 9 meses en las etapas de Borrell y Álvarez Cascos. En ningún caso la ejecución de las obras. La maduración de los proyectos es la que es. No hay bibliotecas en el ministerio que tengan todos estos proyectos.*

Sr. Taguas: *-Pues yo estoy dispuesto a recibirte. SEOPAN sí tiene esa biblioteca. Todos los proyectos que tiene son factibles de ponerse en funcionamiento en seis meses. Estoy dispuesto a que lo comprueben. Si SEOPAN cree que es posible es que es posible. Se pueden poner en marcha entre 6 y doce meses. Muchos en seis. Si estoy equivocado me gustaría saber por qué.*

Pregunta (Sr. Pere Macias): *-Me gustaría terciar y poner un ejemplo histórico. Creo que si hay voluntad política se pueden agilizar proyectos. Si no me equivoco, en octubre de 1986 se decide hacer la famosa variante de Brazatortas para superar Despeñaperros. Se decide también desviar la vía de Ciudad Real. En principio, el proyecto era arreglar la vía. Lo presenta Alfonso Guerra en octubre de 1986. En julio del 87 se adjudicaron proyectos por varios miles de millones. Hubo prioridad política y se pusieron todos los medios y la maquinaria del estado funcionó. Si hay prioridad y músculo es posible hacerlo. Otro*

ejemplo, el Trambesós y Trambaix. En el 2001 se hace un Plan Director de Infraestructuras del Área Metropolitana de Barcelona. Hay una serie de obras, como la Línea. Se decide un plan de inversión pública y privada. Desde el punto de vista de la agilidad, tres años después funcionan los tranvías sin saltarse ningún plazo legal ni la complejidad administrativa. Se encontró la fórmula. Por terciar en la polémica: se puede hacer, los ejemplos están. Todos sabemos también, yo no sé si hay biblioteca de proyectos pero sí de estudios informativos tramitados y que luego por dificultades, ecología, administraciones, etc., que hay proyectos que están detenidos, pero habiendo pasado este primer trámite se alarga más la concesión. Quiero ser positivo, si hay flexibilidad política, si hay verdadera voluntad: se puede. El famoso plan de inversión municipal se ha hecho. Se ha ganado tiempo porque se han puesto en marcha todos los ayuntamientos y algunos de los que estáis aquí ya tenéis proyectos en marcha. Por tanto, si hubiese voluntad política y consenso, sería optimista en este debate.

Pregunta (Sr. Albors, de IVECO): *-Para el Sr. Taguas dos preguntas. Me gustaría que nos aclarase la estrategia de los proyectos que ha mencionado, sobre la biblioteca y la priorización. También, si con la misma la brillantez con la que nos ha explicado la situación económica, nos podría situar el tema del empleo y del desempleo.*

Pregunta (Sr. Tortajada): *-Un comentario: se siguen dando créditos, ha dicho. Ha dicho que es difícil evaluar un TIR, no en términos económicos sino en términos más amplios. Y ha dicho que quizás nadie ha asumido los efectos positivos del AVE que va a Sevilla. Va flotando la idea que los proyectos no llevan este tipo de análisis. Más o menos perfectos, sí se hacen estos análisis. Para mí lo grave es que cuando se tienen, después hay otros parámetros más influyentes. Vuelvo al plan director de infraestructuras de Barcelona, que llevaba un análisis de rentabilidad y, de hecho, previo al plan, se hizo una metodología de análisis de inversiones. Salieron inversiones priorizadas según estos criterios. La de mayor rentabilidad no se ha hecho. En el PDI 2009-2018 sigue siendo la de mayor rentabilidad de las no hechas y me temo que en el PDI 2020-2030 seguirá siendo la que no se hace. A veces sería mejor no disponer de estos estudios porque tenerlos y no tenerlos en cuenta... También creo que habría que publicitar estos estudios para acallar algunas voces críticas sin fundamento.*

Pregunta (Sr. Eloy Carbonell, de Copcisa): *-En momentos de rigidez presupuestaria, las concesiones pueden ser un instrumento interesante, pero los constructores, para convertirnos en concesionarios necesitamos poder estructurar project finances, hasta en un 95% del presupuesto a ser posible. Ahora no es fácil hacerlo. ¿Qué se podría hacer desde la patronal para que el sector financiero perciba menos riesgo y se vuelque aquí?*

Sr. Curcoll: *-Quisiera hacer un comentario que antes hacía el Sr. Taguas. En primer lugar, sobre la devaluación selectiva, una devaluación clásica sobre tipos de cambio, cuando se agota, hay que hacer otra y otra y otra, como la historia nos ha enseñado. Si es una devaluación tan imaginativa como la que nos ha planteado y bajamos las cotizaciones sociales, si agotamos esta devaluación, ¿tenemos que volver a hacerlo? Hay límites infranqueables. Otra cuestión: en el caso de las entidades anglosajonas, con el criterio *mark to market*, afloran las pérdidas de la titulización. En España, cuando los bancos reciben la dación en pago, es decir, el piso, ¿cómo está valorado en sus activos? Llegará un momento en que esas pérdidas aflorarán, ya que esos activos están supervalorados en sus balances y tendremos los mismos problemas de solvencia de las anglosajonas.*

Sr. Taguas: *-El hipotético plan del que he hablado sí que consiste en avanzar proyectos que existen, y de alguno se cuenta ya con los permisos. SEOPAN ha revisado y seguido los proyectos, se puede hacer. Desde noviembre hasta aquí son proyectos nuevos. Respecto al escenario de empleo... Si España va a crecer un -2'4% eso tiene que ser la suma de dos componentes, lo que va a crecer la productividad, un 2% (está siendo muy contracíclica), esto significa que se van a destruir 4'5 puntos de empleo sobre el nivel que había. Esto significa algo más de 800.000 empleos. Respecto al paro hay muchos errores en la cifra. No olviden que la población activa crecía un 3%. En 2008 un 3% de media. La población activa va a ralentizar su crecimiento ya. Si esto crece menos, a pesar que el empleo baje, no crece tanto el paro. En los últimos años el paro ha subido 1'2 millones pero el empleo ha caído 600.000, es la mitad. La otra mitad es gente nueva. No tiene tanto sentido que se incorpore gente nueva, no tiene sentido, no se han enterado que hay crisis y ahora ya sí. Esto matizará las cifras, pero los 4 millones los vamos a tener en el tercer trimestre. Las concesiones... La patronal tiene que explicar esto al sector financiero. Si no podemos financiar una concesión cuyo usuario es el estado... Lo que no puede ser que algunos creen que las condiciones financieras no han cambiado. La concesión del metro de Lima ha quedado vacante, en esas condiciones los bancos no prestan. La patronal estudia y explica al sector financiero a los consejeros delegados para impulsar otra política. La devaluación selectiva... Hay muchos interrogantes, pero la pregunta del Sr. Curcoll habla también de mí ya que yo siempre he tenido dudas y alguna vez la he parado yo personalmente esta medida. ¿Por qué ahora la defiendo? Porque no sé qué defender si no es eso. Pero la medida está bien, aunque hay que matizar. En el 85 se reclamaba, ante la introducción del IVA, que rebajáramos las cotizaciones y subiéramos el IVA. Si uno baja las cotizaciones debería bajar el coste laboral y tener efectos sobre el empleo. Subir el IVA repercute sobre la inflación: en*

ausencia de flexibilidad del mercado de trabajo significa aumento de salarios así que bajamos el coste laboral para que luego suba. Trabajo inútil.

¿Qué falta explicar? Que hay una emergencia y abaratar el trabajo podemos hacerlo y va a ser lo que nos va a sacar de esta situación. Que la gente trabaje más. Y luego, la discusión continúa vía IRPF o cotizaciones. No es trivial, se trata de quien paga, les recuerdo que las cotizaciones gravan el trabajo. El hecho de que no aparezcan en la nómina no deja de ser un engaño, un fraude. El trabajador tiene que saber los impuestos que paga. Dicho esto, ¿por qué ahora sí, Salvador? Porque en una situación de emergencia, nos vamos a mentalizar todos en una solución cooperante. Ahora no tenemos inflación, esperemos que esa subida del IVA no tenga efecto. Podríamos tomar alguna medida para ayudar a los sindicatos a ser un poco más flexibles con esto.

La patronal y otras instituciones han reclamado abaratar los costes de despido. Hay una forma de plantearlo. Si ustedes toman las últimas seis EPAS y tomaran una muestra de 100 trabajadores que eran fijos hace seis EPAS, resulta que hoy han perdido su empleo 5. Si hacen el mismo ejercicio con los temporales, han perdido su empleo 32. Aquí hay algo raro. ¿Qué sucede? Estos son los que hacen el ajuste. ¿Quiénes están afiliados a los sindicatos? ¿Cuál es la tarea de los sindicatos? Defender a sus afiliados. A los segundos, ¿los defiende la patronal? Bueno, si hace falta... ¿No deberían ser objeto de defensa de los políticos? Esto es más provocador. Para los sindicatos: ¿estos son carne de cañón? ¿Por qué no flexibilizan sus pretensiones salariales para que en vez de 32 sean 16 los que pierden su trabajo? El problema no son los costes de despido, el problema es que como el ajuste lo van a hacer los temporales, no tengo ningún incentivo. Lo que se quiere es que los sindicatos tengan algún incentivo para bajar salarios porque así no echan a sus afiliados sin el colchón de los temporales.

Pero no hирamos a nadie. Respetemos los contratos y sus derechos. NO obstante, vayamos a un contrato único en un futuro, delante de una emergencia. Pongamos unos costes de despido crecientes. Empecemos en los 8 días de los temporales, pero que al cabo de un año tenga doce, con dos dieciséis. Y hasta treinta y dos. Eso no quiere decir que se quieran menoscabar los derechos adquiridos. La patronal explica lo que los empresarios quieren. Los empresarios defienden su país, Cataluña no es más que la suma de sus empresas, más el Barça y su cultura.

Con los activos inmobiliarios hay un problema. Cuando la entidad quiere ayudar a alguien a quien le dio un préstamo para un terreno. ¿Qué querrían los ortodoxos? Que ese alguien hiciese suspensión de pagos y la entidad se quedase con el terreno en el concurso y, por tanto, tuviese que provisionar inmediatamente el 25% del valor del crédito en el momento del concurso. Si se queda el terreno e intercambia deuda, no tiene que provisionar nada, pero se queda a precio de tasación. Cuando venda los activos, no va a obtener el precio y va a tener que declarar pérdidas. Por eso los bancos anglosajones nos miran con lupa. Buscan ese concepto de activo vulnerable, más la mora, más el crédito promotor... Pero esto no está bien visto ya que la mora está provisionada, al 90%; las compras inmobiliarias tienen un riesgo determinado; y del crédito promotor, un tercio de se perderá. Depende de qué institución puede tener cuentas preocupantes, pero no comparto los informes que han aparecido, alarmantes.