



15/06/1999

## **DISCURSO DEL PRESIDENTE DEL GOBIERNO, JOSÉ MARÍA AZNAR, EN EL ACTO CONMEMORATIVO DEL BICENTENARIO DE LA CREACIÓN DEL CUERPO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS**

Madrid, 15-06-99

Excelentísimas autoridades, señor Presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, señor Director de esta Escuela, profesores y alumnos, señoras y señores,

Quiero dar las gracias a todos los que han intervenido, agradecer sus palabras y felicitarles por sus intervenciones. También decirles, al comienzo de la mía, que para mí es una gran satisfacción participar en este acto; satisfacción doble, pues, como se ha recordado, celebramos el bicentenario del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y lo hacemos también en un centro académico que en el año 2002 cumplirá también doscientos años.

La mera antigüedad en una institución docente suele ser, por regla general, consecuencia del acierto pero, en este caso, resulta evidente que, por encima de su permanencia, lo que ha distinguido a este centro por tanto tiempo es su alto nivel científico y técnico; es decir, su excelencia. La sociedad ha sabido formar y, en consecuencia, se ha beneficiado de unos profesionales de competencia sobradamente reconocida por todos. Enhorabuena.

Sabemos que desde la creación de esta Escuela por Agustín de Betancourt en 1802 hasta ahora han pasado no sólo muchos años, sino también muchos ingenieros por ella; aunque me dicen que tan sólo cinco consiguieron el título de ingeniero en la primera promoción, tres en la segunda y otros tres en la tercera, lo que significa que, desde luego, entonces no podría hablarse de masificación en las aulas.

Con el paso del tiempo, la Escuela se convirtió en una fábrica de funcionarios de calidad, de la que empezaron también a nutrirse, junto al Estado, las más importantes empresas constructoras nacionales y, posteriormente, también las empresas de ingeniería.

El Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado nació impregnado por el poso intelectual que la Ilustración dejó a lo largo del siglo XVIII en nuestro país con sus afanes reformistas y de mejora cívica, como acaba de ser recordado.

Durante todo el siglo XIX y bien avanzando el XX, los Ingenieros de Caminos fueron, fundamentalmente, funcionarios; sirvieron a un Estado afectado por la inestabilidad política y las insuficiencias financieras, pero en el que las infraestructuras siempre se asociaron a la modernización de la nación.

Actuaciones que ahora consideramos rutinarias fueron por décadas técnicas avanzadas, cuyo conocimiento estuvo reservado a muy pocos. La carretera que vino a sustituir al viejo camino de herradura o el puente que saltó entre los márgenes de un barranco

unieron pueblos separados por siglos de aislamiento y bastaron, en no pocas ocasiones, para revolucionar la economía y las formas de vida en comarcas enteras.

Entonces, comprenderán que yo no tengo la pretensión esta mañana de recordarles una historia que conocen mucho mejor que yo; pero sí me gustaría, en cambio, comentar algunas ideas que creo que les pueden interesar en su doble vertiente de funcionarios públicos y de expertos en el sector privado.

Las actividades que caracterizan a la ingeniería civil tienen un punto común de encuentro, que es el desarrollo de las infraestructuras. Entre todos los factores que influyen en el desarrollo de una sociedad moderna las infraestructuras tienen una peculiaridad, y es que en ellas es donde pueden operar con mayor inmediatez los poderes públicos para contrarrestar los desequilibrios regionales, mejorar la calidad de vida o aumentar la eficiencia de un sistema productivo. De aquí que la política de infraestructuras constituya en la actualidad el apartado más importante de la política económica a efectos de la competitividad de una economía.

Cuando asumí la responsabilidad del Gobierno de la nación en 1996, la economía española tenía algunas carencias evidentes: los elevados tipos de interés disuadían casi cualquier proyecto de inversión productiva, el déficit público era elevado y los precios evolucionaban muy por encima de los que registraban nuestros competidores. El resultado de todo ello era una insuficiente creación de empleo.

Desde el primer momento, nuestro propósito fue enderezar esa situación, y éramos conscientes de que había que llevar a cabo importantes reformas. Había que desplegar toda nuestra capacidad de generar riqueza y debíamos incrementar todas las posibilidades de crear empleo en nuestra economía. Y estas metas nos marcaban claramente un camino, que era el camino de las infraestructuras.

Queríamos y queremos una economía capaz de competir con las más fuertes. Se trataba de un objetivo muy ambicioso que, tal como he dicho, exigía reformas importantes. No bastaban, con ser esenciales, las medidas presupuestarias o las orientadas a la mejora de la regulación jurídico-económica; era preciso ir más allá.

La clave complementaria de todo eso estaba en el desarrollo de las infraestructuras: las del transporte, las hidráulicas, las energéticas, las medioambientales y de ordenación del territorio; bienes de carácter económico y social, y elementos determinantes para mejorar la eficiencia en nuestro sistema productivo y ganar espacio en el terreno de la competitividad.

Eso exigió hacer compatibles dos factores aparentemente irreconciliables, que eran: un alto ritmo inversor y, al mismo tiempo, un control y una limitación en el gasto público. Utilizamos para ello fórmulas nuevas de financiación de las obras públicas que permitían una participación más eficaz del sector privado y, gracias a esos instrumentos, el "stock" de capital público continuó aumentando al ritmo necesario y no ha supuesto limitación alguna a nuestra capacidad de crecimiento.

Yo he empezado hablando del pasado, porque doscientos años de historia merecían unas palabras y, al hablarles ahora de economía, sigo en él; pero creo que era inevitable saber exactamente de donde partíamos.

Ahora quiero decirles que soy muy consciente de que lo más importante es lo que queda por delante y lo que está por hacer. Ahora debemos centrarnos en el camino que tenemos pendiente para conseguir una economía cada vez más flexible, más competitiva y, sin duda, capaz de codearse con las primeras en el espacio económico del Euro.

Hay una evidencia que aún nos desafía: mientras nuestro mercado de trabajo sea incapaz de integrar en él a más de dos millones y medio de personas cuyos deseos de trabajar siguen frustrados, la economía española no estará a la altura de nuestras necesidades y de nuestras aspiraciones.

Contra este desafío hemos dado pasos importantes en los últimos tiempos y conocemos el remedio: seguir creciendo, seguir mejorando nuestra competitividad y eficiencia, y responder claramente al reto de la innovación.

Me propongo, por lo tanto, continuar avanzando en las reformas estructurales que hagan situar a la economía española entre las más prósperas del mundo, y para ello el Gobierno seguirá incrementando el "stock" de capital público a fin de asegurar que por esta vía no se produzcan estrangulamientos en la competitividad de nuestras empresas.

Un nuevo programa del Gobierno responderá a este objetivo, que es el programa de ejecución de grandes infraestructuras integradoras de nuestro territorio. Su cometido será facilitar la movilidad eficiente de personas, bienes y servicios por toda España, para así incrementar nuestro potencial productivo. Como telón de fondo al elaborarlo, tendremos los planes de desarrollo regional, que requerirán la programación de los Fondos Estructurales y los Fondos de Cohesión del nuevo período de perspectivas financieras de la Unión Europea.

Este programa de Gobierno, que pronto será dado a conocer, se elaborará así con la participación de las Comunidades Autónomas, dado que sus territorios serán, al fin y al cabo, los destinatarios de las inversiones a realizar.

España ha conseguido que la Agenda 2000 europea respete las políticas de cohesión en su concepción actual. El acuerdo alcanzado en Berlín el pasado mes de marzo garantiza a España medios suficientes para las acciones estructurales que necesitaremos en el próximo septenio.

Hablar de planes, de programas, de agendas, es hablar de recursos, y hablar de recursos es hablar de cifras, y todo discurso, económico fundamentalmente, suele tener esta parte.

Nuestro país dispondrá de un volumen de recursos estructurales comunitarios que se acercará a los diez billones de pesetas, a precios de 1999. Esta cifra significa que los recursos que se van a poner a nuestra disposición desde el año 2000 al año 2006 se incrementarán, en términos reales, en un 13 por 100. Si a esta cuantía se le añade la cofinanciación nacional, la inversión de acciones estructurales se elevará a quince billones de pesetas, de los cuales diez se dedicarán a todo tipo de infraestructuras.

Finalmente, si a los recursos para actuaciones cofinanciadas con la Unión se les suman los destinados a actuaciones de carácter estrictamente nacional, es decir, otros diez billones de pesetas aproximadamente, obtendríamos un volumen total de recursos para acciones estructurales en el septenio próximo superior a veinticinco billones de pesetas de 1999; dieciséis de los cuales serán destinados a infraestructuras.

Este lenguaje no debe despistar a nadie. Las cifras son frías, pero los fines son humanos; nos lo acaba de recordar muy bien, por cierto, el señor Sáenz Ridruejo.

Estos recursos, sin precedentes en nuestra historia, están destinados a incrementar el bienestar de los españoles. Aplicados a las acciones estructurales, en general, y a la construcción de infraestructuras, en particular, nos permitirán continuar aumentando el capital físico en nuestro país, y así podemos contribuir a que la convergencia real y el pleno empleo sean un horizonte que podamos alcanzar en la próxima década.

En este punto, yo quiero decir que tiene mucho que hacer la iniciativa privada. Su papel, tanto en la construcción como en la gestión y financiación de las infraestructuras, contará más a la hora de ejecutar grandes proyectos. Ya están siendo un reto las nuevas fórmulas de financiación y de gestión también para el estímulo de eficiencia y para la adaptación de nuestras constructoras a los nuevos servicios que se demandan.

Pero que nadie se acomode, porque habrá que seguir exigiendo más a todos. Repito lo que he dicho antes, y es que no nos podemos engañar, que las reformas no pueden

limitarse a la regulación de los mercados y de las disciplinas económicas que le son conexas. Nuestro ordenamiento jurídico sigue teniendo rigideces que perjudican al buen funcionamiento de la economía.

Por eso estamos haciendo reformas, como la que se acaba de abordar en el modelo de gestión del agua. El efecto creemos que será una asignación más eficiente de este recurso como bien de producción y como bien de consumo y, a su vez, nos permitirá una mejora de eficiencia de los sectores productivos más estrechamente vinculados al agua.

En este mismo sentido, también habrá que afianzar y ampliar en el futuro las fórmulas del nuevo modelo de financiación de obras públicas. Hay que enriquecer las opciones posibles; hay que mejorar la seguridad jurídica que ofrece cada una de las alternativas y, en la medida en que las fórmulas requieran alianzas con grupos inversores, habrá que favorecer la internacionalización de las empresas constructoras. Queda, por lo tanto, mucho trabajo por hacer.

Decía hace unos momentos que las cifras eran frías, pero que los fines son humanos, y ahora, para terminar, les quiero decir algo muy parecido: todos estos objetivos que he desglosado parecen abstracciones, pero no serían ni siquiera eso sin las personas que les dan forma y contenido.

España necesita profesionales con buena formación, que disfruten del trabajo concienzudo; que no se limiten en sus aspiraciones y en sus campos de actividad; que estén abiertos a la realidad de la empresa y del mundo en el que viven; que sean, en fin, capaces de emprender, de innovar y de arriesgar. Y necesitamos que nuestros centros educativos entreguen a la sociedad profesionales competentes y buenos empresarios, porque ellos serán el revulsivo que necesitamos para una España más próspera y más capaz.

Las facultades, las escuelas y las instituciones docentes también deben asumir que la perspectiva del Euro nos obliga a ser mejores y que ese reto hay que llevarlo a los planes de estudio, a las aulas, a los laboratorios.

El marco que les acabo de mostrar indica hasta qué punto debemos prepararnos. Competir en igualdad de condiciones con los más fuertes implica que los menos atentos tendrán dificultades; pero me importa más destacar que se abre ante nosotros un conjunto de oportunidades que en ningún caso debemos dejar escapar. Y eso les pido aquí esta mañana: que, en la responsabilidad que todos ustedes tienen, no dejemos escapar esta gran oportunidad española.

Yo estoy seguro de que esta Escuela y los ingenieros de caminos formados en ella seguirán siendo una referencia para la sociedad española. Reitero mi enhorabuena a este Cuerpo de Ingenieros de la Administración por su bicentenario y también a esta Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Es verdad, como decía el Presidente del Colegio, que no se celebra un cumpleaños cada doscientos años. El Cuerpo lo celebra ahora con tan grata compañía, como él ha dicho, y la Escuela lo va a celebrar el año 2002. Además, nos ha cursado una invitación para los trescientos años.

Lo de los trescientos años yo, al menos, me temo que lo tengo un poco difícil. En la misma condición, yo creo que hay algunos que lo considerarían insoportable. Pero en el año 2002 espero poder felicitarles a ustedes; eso sí, también como Presidente del Gobierno de España.

Muchas gracias.