

ANA PASTOR

Ministra de Fomento

“La solución para las autopistas no costará un euro al ciudadano”

CRISTINA GALINDO, **Madrid**

La ministra de Fomento, Ana Pastor, afirma que la solución que ultima su departamento para rescatar a las nueve autopistas de peaje que tienen problemas “no costará un euro al ciudadano”. El ferrocarril, la alta velocidad y la larga distancia se abrirán a la competencia en el primer semestre de 2014. **PÁGINAS 20 Y 21**

ANA PASTOR Ministra de Fomento

“La solución para las autopistas no costará un euro al ciudadano”

CRISTINA GALINDO
Madrid

El fiasco de las autopistas de peaje se ha convertido en la *patata caliente* del Ministerio de Fomento. La ministra Ana Pastor asegura que el plan que ultima su departamento para rescatar a las 10 vías con problemas de liquidez —ocho de ellas en concurso de acreedores, con una deuda conjunta superior a 3.600 millones de euros—, “no costará un euro al ciudadano”, aunque no entra en detalles sobre las posibles soluciones.

En una entrevista en la sede del ministerio, Pastor, nacida en Zamora y gallega de adopción, anuncia que en el primer semestre de 2014 se sacarán a concurso los títulos que habilitan a los operadores privados para competir con Renfe, tanto en la alta velocidad como en la larga distancia. Y asegura: “No se va a privatizar el AVE y Renfe seguirá siendo un operador público”.

Pregunta. El Gobierno ha decidido rescatar a las autopistas con problemas de liquidez. ¿Cuándo habrá un acuerdo?

Respuesta. En este momento hay unas 10 autopistas que tienen problemas porque el tráfico ha caído de una manera muy abrupta y los costes de las expropiaciones de los terrenos han disparado los costes. El Gobierno trabaja en varias alternativas para solucionar este problema. Una de ellas es la creación de una empresa pública, con las quitas correspondientes [para los promotores de las infraestructuras y la banca acreedora] y, en segundo lugar, también está la posibilidad de cambiar la Ley de Contratos del Estado para modificar el modelo concesional. Las dos vías están abiertas, pero cualquier decisión que tomemos no tendrá impacto en el bolsillo de los españoles ni impacto en el déficit público.

P. ¿En qué sentido se cambiaría la ley?

R. Estamos viendo modelos de otros países y posibles soluciones.

P. ¿Pero prevé que el acuerdo se materialice pronto?

R. Estamos trabajando en ello, tanto Fomento como Hacienda, junto con las empresas concesionarias y las entidades financieras.

P. Mucha gente ha criticado que se rescate a la banca y a las autopistas, pero no se ayude a los ciudadanos con problemas.

R. El Gobierno busca soluciones. Pero lo que tiene que quedar claro es que la solución para resolver el problema que me he encontrado de las autopistas no impactará en el déficit público ni costará un euro a los ciudadanos.

P. Siempre se ha dicho que hubo una mala planificación por parte de sus antecesores en el cargo, incluidos dos ministros del PP.

R. En este momento soy la ministra que tiene que dar soluciones a los problemas que me he encontrado.



Ana Pastor, en los soportales de la entrada del Ministerio de Fomento, en Madrid. / ÁLVARO GARCÍA

Sobre la futura ley del aborto: “Va en la línea de la norma de 1985”

Preguntada por si está de acuerdo con la futura ley del aborto que acaba de presentar el Gobierno, una de las más restrictivas de la UE, Ana Pastor se limita a responder: “El Gobierno ha aprobado una norma que va en la línea de la norma de 1985 y de la sentencia del Constitucional respecto a la ley de 1985. Lo que ha aprobado será enviado al Parlamento para su debate”.

Si bien ahora es ministra de Fomento, Ana Pastor se convir-

tió en 2002 en la primera mujer médico en acceder a la cartera de Sanidad, donde permaneció hasta 2004. En agosto de 2010, fue Pastor, entonces vicepresidenta segunda del Congreso, una de las dirigentes del PP que anunciaba que, si su partido ganaba las elecciones, derogaría la ley del aborto promovida por el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero. “Nuestro compromiso es derogar una ley que nos parece injusta e innecesaria, porque na-

die la pedía”, argumentaba en septiembre de 2011.

Las declaraciones de Ana Pastor seguían la línea de Mariano Rajoy cuando en marzo de 2011 se comprometía formalmente a derogar esta ley, basada en un sistema de plazos. Entonces, el dirigente del PP subrayó: “Mi idea es cambiar la ley para volver a la que se hizo con Felipe González, la anterior”. Finalmente, se ha ido más allá y se ha eliminado el supuesto de malformación.

P. ¿Cuándo se aprobará la privatización de AENA?

R. Hemos hecho una reestructuración en profundidad del gestor aeroportuario. Cuando llegamos al Gobierno, tenía un déficit de caja de 600 millones y este año cerraremos con una caja positiva de 600 millones. Tenía un ebitda de 850 millones y vamos a cerrar el año con 1.600 millones. Hemos hecho una reestructuración completa, que ya hemos terminado, y ahora estamos trabajando en una regulación del operador aeroportuario, como ya han hecho Italia, Reino Unido o Alemania. Es un documento de regulación que fija unas reglas muy claras ante la entrada de capital privado en AENA. Será un plan quinquenal que permite al Gobierno mantener el control del mantenimiento de la red, la calidad del servicio, las inversiones y las tarifas. Mi intención es tener todo preparado para la entrada de capital privado para cuando el Gobierno decida que es el mejor momento. Pero el Estado mantendrá una mayoría.

P. Si el Estado tendrá la mayoría, ¿para qué esa regulación?

R. Porque cuando entre capi-

“En 2014 vamos a liberalizar la alta velocidad y la larga distancia”

“No se privatizará el AVE, y Renfe seguirá siendo un operador público”

tal privado, el Estado tiene que dar garantías y fijar las reglas.

P. ¿No se lo estarán pensando dos veces por una posible falta de interés de las empresas?

R. A mí lo que me mueve es el interés general, de los ciudadanos, y de algo tan importante como es el turismo. Este año vamos a batir el récord de llegadas de turistas extranjeros. Y por eso es por lo que tengo que velar.

P. ¿Por qué el tráfico no levanta cabeza en Barajas?

R. En noviembre hemos visto un cambio de tendencia en el conjunto de los aeropuertos, y también en Barajas: el tráfico ha subido un 3,5% en toda la red. Pero los aeropuertos que dependen del tráfico doméstico han sufrido, porque este tráfico ha caído a plomo. En destinos cercanos, como Roma y París, también ha caído sustancialmente. Los aeropuertos de costa van mejor por el turismo. En el caso de Barajas estamos trabajando con la comunidad autónoma, los Ayuntamientos y la sociedad civil para empezar a dar buenas noticias. La primera es que en Barajas el tráfico creció en noviembre. La segunda es que Norwegian ya tendrá su base en Madrid en junio. El resto de las compañías están haciendo una apuesta clara por Barajas. Próximamente se inaugurará un vuelo a Shanghái y pronto habrá un vuelo directo a Washington. Estamos trabajando para abrir nuevas rutas en el conjunto de España. Hemos abierto 305 rutas. Somos uno de los países que más rutas han abierto en tiempos de crisis.

P. ¿La llegada de compañías como la *low cost* Norwegian no perjudica a otras compañías ya establecidas aquí, como Iberia?

R. Este es un mercado liberalizado. Nosotros ponemos las mejores condiciones para que operen en nuestros aeropuertos. En este momento, las tasas de Madrid y Barcelona son la mitad que en otros aeropuertos comparables. Tenemos un acuerdo con las aerolíneas y las tasas crecerán un 0,9% en 2014. Además, hemos aprobado un sistema de bonificaciones inédito. Cada nueva línea que se abra no pagará tasa de viajeros. Además, todas las instituciones tenemos que trabajar de forma conjunta en las políticas de promoción turística y de promoción de las ciudades.

P. ¿Qué le parecen los comentarios realizados por el ministro José Manuel Soria, sobre que la fusión con British Airways no ha sido buena para Iberia?

a concurso la liberalización de la alta velocidad y la larga distancia. La liberalización mejorará el servicio y la oferta para los clientes y permitirá a Adif (gestor de la vía) obtener más ingresos para poder pagar la enorme inversión que se ha hecho. Pero no se va a privatizar el AVE y Renfe seguirá siendo un operador público.

P. Otros países han congelado

“En nuestro sector todo apunta a una recuperación económica real”

“Deseo que Iberia termine pronto la reestructuración y recupere actividad”

se invertirían 450 millones de euros. Hemos cambiado el modelo: hacer lo que necesitamos y hacer más con menos.

P. ¿Cuándo se recuperarán las inversiones en Fomento?

R. El ministerio ha seguido invirtiendo 8.000-9.000 millones al año, sobre todo en carreteras y ferrocarriles, en los últimos tres ejercicios, pese a la crisis. Hemos priorizado las cosas importantes. Me gustaría que los ciudadanos nos valoraran por invertir bien y por pagar lo que se debe.

P. Recientemente los ingenieros de caminos afirmaban que había falta más inversión en conservación de carreteras. Mientras, muchas empresas tienen que salir fuera para poder trabajar.

R. El ministerio dedica a conservación más de 800 millones al año. Respecto a las compañías que se marchan fuera, estamos apoyando la internacionalización de la empresa. Desde enero



La ministra, en su despacho, durante un momento de la entrevista. / Á. GARCÍA

R. Este es un sector liberalizado y he trabajado por tener compañías fuertes. Deseo que Iberia termine la reestructuración y pueda recuperar parte de la actividad que tenía. Nosotros hemos defendido en todo momento, dentro de la independencia que tienen, que las compañías en general sean fuertes, porque hay que garantizar la conectividad dentro del país, porque parte del PIB español va unido al turismo y porque es importante la conectividad con Latinoamérica.

P. ¿Se va a privatizar el AVE?

R. No, nunca se privatizará el AVE. Renfe ha llevado a cabo un proceso muy importante de reestructuración. Hemos reestructurado la compañía en cuatro sociedades, y todo ello se ha hecho con el acuerdo de los sindicatos mayoritarios. Hemos cambiado la política comercial, que ha dado unos resultados excelentes, con crecimientos de la ocupación y los ingresos. Muchas personas que nunca se habían subido en el AVE, hoy viajan en AVE. No podíamos permitirnos que los trenes viajaran en muchos casos con un 35% de ocupación. En muy pocas fechas vamos a poner en marcha un canal de venta por el móvil. Vamos a instalar wifi. En el primer semestre de 2014 sacaremos

“Pronto habrá un vuelo directo desde Madrid a Washington”

“Algunas estaciones del AVE costaban tanto como un hospital”

o revisado a la baja las inversiones en alta velocidad. ¿Podemos permitirnos el lujo del AVE?

R. Vamos a seguir adelante con la vertebración de nuestro país a través del ferrocarril, pero lo haremos con unos proyectos que sean racionales y que acorten tiempos. Hemos terminado la línea con Francia, hemos abierto la línea a Alicante, pese a las dificultades económicas. Hemos racionalizado inversiones: la estación de Alicante estaba proyectada en 150 millones de euros y ha costado al final seis millones. Las estaciones del AVE en España eran estaciones de autor que costaban tanto como un hospital. Me he encontrado una línea en la que para ahorrar siete minutos

hasta octubre las firmas españolas habían logrado en el exterior contratos por 30.000 millones. En 2012, fueron 23.000 millones.

P. ¿Cuáles son las previsiones para la vivienda?

R. Hemos modificado la ley del mercado del alquiler y hemos impulsado la rehabilitación. Parece que está empezando a haber un cambio de tendencia y se está reduciendo el *stock* de pisos sin vender. Pero creo que todavía faltan muchos ajustes en este sector. Aún hay mucha oferta no cubierta por la demanda. Hemos aprobado un plan de vivienda de 2.000 millones de euros.

P. Mariano Rajoy afirma que 2014 será el año de la recuperación económica. ¿Por qué?

R. En nuestro sector todo apunta a una recuperación real. En puertos, vía principal de entrada y salida de bienes, vamos a cerrar el año con 285 millones de beneficio, que son un dato adelantado de recuperación. También el repunte de los tráficos en los aeropuertos. Y por primera vez desde 2008 el tráfico de pesados por carretera en España creció en noviembre. Y, sobre todo, lo que ha cambiado es la confianza en nuestro país. Pero hay que seguir trabajando para reducir el desempleo.