

INTERVENCIÓN DEL MINISTRO DE FOMENTO, JOSÉ BLANCO  
Comisión de Fomento. Congreso de los Diputados  
22 de julio de 2010

España, al igual que la mayoría de los países de la Unión Europea y del G20, ha asumido el compromiso de acelerar sus programas de reducción de déficit público.

Independientemente de la inestabilidad de los mercados financieros de la zona euro, la búsqueda de un nuevo equilibrio entre ingresos y gastos en las cuentas públicas de las administraciones es una necesidad inaplazable.

El déficit público actual presenta un componente coyuntural motivado por los estabilizadores automáticos y por las políticas de estímulo que, tanto en España, como en todos los países del G20, se han llevado a cabo para combatir la caída de la actividad económica en las primeras fases de esta crisis.

Pero la mayor parte de nuestro déficit es estructural, ya que, tal como señala el último informe de la Comisión Europea, el 75% del incremento de los ingresos fiscales entre 1995 y 2006 eran de naturaleza transitoria y claramente vinculados al insostenible boom del mercado inmobiliario. Y no estamos ante una situación pasajera.

La política de financiación de infraestructuras de transporte, como todas las políticas que consumen gran cantidad de recursos públicos debe ser reformulada.

Sólo en los últimos seis años, la inversión ejecutada en nuestras redes de comunicación y transportes ha superado los 86.000 millones de euros. En este tiempo hemos doblado la inversión frente a nuestros vecinos europeos.

Llegamos a triplicar la inversión realizada por países como el Reino Unido o Francia. De tal forma que hoy España:

- Es el primer país de la Unión Europea en kilómetros de Autovías y Autopistas.
- A finales de este año nos convertiremos en el país de Europa con mayor longitud de red de Alta Velocidad: 2.000 kilómetros.
- RENFE es, en la actualidad, el operador con el parque móvil más avanzado de toda Europa.
- AENA es el primer operador a nivel mundial con un tráfico anual de pasajeros de en torno a los 200 millones.
- Madrid-Barajas y Barcelona, se sitúan entre los 10 mayores aeropuertos europeos.
- Barcelona es el primer puerto de cruceros del mediterráneo.
- Y el Puerto de Algeciras está entre los siete primeros de Europa en tráfico total, y junto a Valencia son líderes de tráfico de contenedores en el Mediterráneo.

Por tanto, aunque tenemos algunos déficits que corregir, como el transporte ferroviario de mercancías, estamos a la cabeza de Europa en dotación de infraestructuras de transporte, pese a ser la quinta economía europea.

Y esta fuerte inversión pública, además de contribuir al desarrollo de las redes de transportes de nuestro país, ha permitido a las empresas del sector convertirse en referentes de primer nivel en el mercado internacional.

Ahora bien, tenemos que reconocer que los modelos de planificación que se han desarrollado a lo largo de las últimas décadas fueron concebidos en periodos expansivos de la economía, considerando ingresos coyunturales como estructurales y bajo el reto de hacer más que el Gobierno precedente.

Se instaló una presión colectiva en materia de infraestructuras, por tener lo mejor de todo, en todos los sitios. Una ambición que ni países más ricos que España se podían permitir.

Durante mucho tiempo predominó un enfoque en el que primaba más los millones de euros invertidos en nueva infraestructura, que una evolución y avance equilibrado y eficiente de nuestro sistema de transportes. Es decir, se hablaba mucho de infraestructuras y poco de transporte.

Estamos cambiando esta política. Pero no podemos dar un giro de 180 grados. Porque tenemos en ejecución multitud de infraestructuras por todo el territorio que si no finalizamos, estaríamos dejando como improductivos un gran volumen de recursos públicos ya invertidos.

Aún así, tenemos que aprovechar más lo que ya tenemos y construir lo que verdaderamente es necesario. Conjugando competitividad, racionalidad económica y cohesión territorial.

En este sentido nos replantearemos la construcción de nuevas autovías en corredores donde existen autopistas de peaje no saturadas, arbitrando, según los casos, medidas que favorezcan la accesibilidad y la cohesión territorial.

Con las líneas de alta velocidad, construidas hasta la fecha, ya hemos avanzado mucho en la conectividad entre la mayoría de las Comunidades Autónomas.

Por tanto, con el objetivo de asegurar la cohesión territorial, necesitamos avanzar, sobre todo, en las líneas troncales de alta velocidad del país que todavía no han sido finalizadas.

Finalizar esas líneas supondría un recorte de tiempo muy importante en las conexiones ferroviarias de toda la península.

La planificación y ejecución de un kilómetro de Autovía o de Alta Velocidad tiene que servir siempre para ayudar al desarrollo socioeconómico del país, nunca para dificultarlo.

Por eso, hemos puesto en marcha un conjunto de medidas que nos van a permitir sacar el máximo partido a cada euro que se invierta desde el Grupo Fomento y reducir asimismo el gasto corriente y de funcionamiento.

Y lo vamos a hacer, tanto desde la perspectiva de la priorización de las inversiones con criterios de eficiencia económica y social, como de la de reducción de su coste.

En relación con las nuevas prioridades, nos marcamos el reto de potenciar el transporte ferroviario de mercancías, un transporte clave para reducir los costes logísticos y potenciar la competitividad de las empresas.

Para tal fin convocaremos para la primera quincena de septiembre una Conferencia Sectorial con todas las Comunidades Autónomas, en la que definiremos fruto del consenso un Plan Estratégico del Transporte Ferroviario de Mercancías en España que contenga los siguientes aspectos:

- Definición de un mapa de la red ferroviaria de infraestructuras lineales y nodales de carácter estratégico, y sus condiciones de explotación, orientadas a la máxima eficiencia del sistema.
- Incremento y mejora de la calidad de los servicios ferroviarios (fiabilidad, puntualidad, regularidad, precios...) así como actuaciones estratégicas para impulsar de forma coordinada el I+D+i, y
- Mejora de la gestión del sistema mediante la integración y cooperación de todos los agentes intervinientes y desarrollo o modificación de la normativa asociada.

Pero además de una mejor planificación de la inversión futura, estamos ajustando al máximo los gastos corrientes.

Con el Plan de Austeridad vamos a ahorrar 1.300 millones de euros, y con la aplicación del Plan de Eficiencia, vamos a conseguir reducir un 22% de media los costes de construcción de nuestras infraestructuras.

Asimismo, con el nuevo modelo aeroportuario vamos a mejorar la eficiencia y la eficacia del sistema, para hacerlo más competitivo y fortalecer así nuestro sector turístico.

Y por otro lado, La Nueva Ley de Puertos, aprobada ayer, nos permitirá una gestión más flexible y eficaz y reducirá los costes portuarios, para así favorecer la competitividad de nuestro transporte marítimo.

Vamos a impulsar las denominadas autopistas del mar favoreciendo nuestro comercio exterior con países europeos.

En este sentido les anuncio que fruto de los acuerdos firmados con el Estado Francés pondremos en servicio las autopistas del Mar de Gijón el próximo mes de septiembre y la de Algeciras/ Vigo en el presente año o a más tardar a principios del próximo.

Estamos abordando en un muy breve periodo de tiempo las grandes reformas estructurales que mejorarán la eficiencia y eficacia en la gestión del sistema de transportes, y que nos permitirán un ahorro importante de costes.

Su impulso e implantación reflejan el trabajo que día a día desarrollan el grupo de profesionales que conforman la Administración General del Estado.

Un papel que merece ser reconocido. Como la labor llevada a cabo por los diputados de esta Comisión, cuyo trabajo y dedicación ha permitido sacar adelante estas reformas.

Una vez avanzadas y sentadas las bases normativas que nos van a permitir optimizar al máximo nuestros recursos, abordaremos en profundidad el asunto de la financiación de las infraestructuras.

Para tal fin, quiero proponer la Constitución de una Subcomisión, en línea con la resolución aprobada del Debate del Estado de la Nación, para fijar los criterios de actualización del PEIT, y formular propuestas que propicien un marco estable de financiación de las infraestructuras y su mantenimiento.

Y en este campo saben que el Gobierno está decidido a revisar viejos dogmas. Porque no está de más recordar una obviedad: en materia de infraestructuras de transporte, nada es gratis.

O contribuyen a financiar su construcción y su conservación en mayor medida quienes más las usan o las pagamos todos.

Este es un debate relevante, con lo que las conclusiones de esta Subcomisión nos deben de permitir:

En primer lugar, mejorar la eficiencia y la sostenibilidad económica y medioambiental de nuestro sistema de transportes y por tanto la competitividad de nuestra economía.

En segundo lugar, fijar un marco duradero, que proporcione un horizonte de estabilidad a las empresas del sector.

Y, por último, debemos acordar un sistema de financiación de infraestructuras que garantice el máximo grado de equidad social, en el marco de los principios de la Unión Europea de que “el que usa paga” y “el que contamina paga”.

Abundando en este aspecto de la sostenibilidad económica del sistema de transportes también debemos plantearnos la prestación de los servicios ferroviarios de modo que sean sostenibles social y medioambientalmente

Y quiero dejar claro que ésta no es una cuestión de rentabilidad económica. Si se tratara de eso, no tendría sentido la prestación de buena parte de los servicios ferroviarios existentes. Es por tanto y sobre todo una cuestión de rentabilidad social y medioambiental.

Una rentabilidad social que no existe cuando los propios ciudadanos abandonan esas líneas por alternativas más eficientes en tiempo y costes.

Porque aún admitiendo que el servicio puede ser mejorado en algunos casos y ello puede incentivar la demanda, lo que nos demuestran los estudios realizados es que hay casos en que, incluso con esas medidas, no hay demanda potencial por parte de los usuarios.

Cuando decimos que el tren es un medio eficiente energéticamente, lo decimos siempre para supuestos de un nivel de ocupación adecuado.

Tenemos que entender que mover un tren de 170 toneladas para que circule prácticamente vacío es hacer uno de los usos más ineficientes de la energía y de los recursos públicos.

El Estado tiene la obligación, en el marco de sus competencias, de garantizar la movilidad de los ciudadanos. Y ello debe satisfacerse mediante aquellos modos que, asegurando un servicio de calidad adecuada, se ajusten mejor a la demanda existente, garantizando el mejor uso posible de los recursos públicos.

Por eso el Consejo de Ministros alcanzó un Acuerdo para fijar las bases para declarar de interés público algunos servicios de transporte ferroviario de viajeros.

Acuerdo que deberá ser un punto de inflexión en la reorganización de nuestros servicios ferroviarios y que asegurará la prestación de los servicios de interés público aplicando el Reglamento Comunitario sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

Porque desde el año 2007 es la Unión Europea la que fija las reglas de las subvenciones a las empresas ferroviarias.

Antes del 30 de noviembre, presentaré al Consejo de Ministros la relación de los servicios ferroviarios de transporte de viajeros, así como los tramos y frecuencias, que serán garantizados mediante la declaración de Obligaciones de Servicio Público.

En unos años se liberalizará el transporte de viajeros por ferrocarril y es fundamental hacer este tipo de reformas que salvaguarden aquellas líneas que, de verdad, presten un servicio público sostenible social y medioambientalmente

Y quiero decir muy claro que no me voy a escudar en la crisis económica o en la normativa europea para justificar esta decisión, porque aunque son razones de peso, la realidad es que estamos ante una simple cuestión de responsabilidad y de sentido común.

\*\*\*\*\*

Además de las reformas estructurales para mejorar la competitividad del sector transporte, de los planes de eficiencia y de las nuevas vías que debemos acordar para la financiación de nuestras infraestructuras, tenemos que abordar inevitablemente un ajuste presupuestario, que, como ya dije en mi comparecencia en el mes de mayo, nos obliga a replantearnos todo el programa de inversión pública del Ministerio de Fomento para los próximos cuatro años.

Este ajuste influye en prácticamente todas las políticas del Gobierno. Estamos compaginando la racionalización de la Administración General del Estado y del Sector Público Empresarial con medidas dolorosas para cualquier gobierno, como puede ser la reducción de las remuneraciones de los empleados públicos.

Es un ajuste severo y necesario, que también compromete, y mucho, a la actividad inversora del Ministerio de Fomento, al representar ésta el 70% de la inversión total de la Administración General del Estado.

Este ajuste supone que el Ministerio de Fomento y las empresas de su Grupo verán reducidos sus recursos presupuestarios en 3.435 millones de euros, lo que disminuirá de forma inmediata la capacidad de inversión prevista en 2010.

Esta contracción de la inversión se mantendrá en los años siguientes hasta conseguir el equilibrio presupuestario en 2013. Se trata de un objetivo muy ambicioso de reducción de

gasto público, que contribuirá de forma decisiva a la sostenibilidad de nuestras cuentas públicas y a la recuperación de la senda de la estabilidad presupuestaria en el plazo comprometido con nuestros socios europeos.

Este año vamos a licitar obra pública a cargo de los presupuestos ordinarios por valor de 5.568 millones de euros.

A esta cantidad habrá que sumarle la licitación que se va a movilizar por el Plan Extraordinario de Infraestructuras, sobre el que mantenemos el objetivo de movilizar 17.000 millones de euros.

La licitación de las obras de colaboración público privada comenzará este verano y acompañaremos el ritmo de la licitación a la evolución de los mercados financieros.

Por tanto no se detiene la licitación y tampoco la ejecución de inversiones.

En los años 2009-2012 la inversión media anual en infraestructuras será similar a la ejecutada en un período de bonanza económica, como fue el cuatrienio 2005-2008, que alcanzó la cifra de 13.945 millones y un 65% superior a la realizada en periodo 2000-2003, que fueron 8.417 millones de euros.

Además quiero señalar que no toda la reducción de la inversión se debe al ajuste presupuestario. Tenemos que contemplar su explicación en dos factores claramente diferenciados:

El primero Sí es un factor de estabilidad presupuestaria, motivado por la necesidad de acelerar la reducción del déficit público en línea con los demás países europeos y que conllevará que prolonguemos en el tiempo actuaciones con menor grado de ejecución en materia de carreteras y ferrocarriles.

El segundo es un factor ligado al ciclo inversor. Las grandes inversiones acometidas en los últimos años hacen que nuestras necesidades reales de nueva infraestructura de transporte sean notablemente menores, llegando incluso en algunos casos, como en el portuario, aeroportuario y de carreteras a estar cerca de una situación de sobrecapacidad.

## PROCESO Y CRITERIOS PARA LLEVAR A CABO EL AJUSTE

Como Sus Señorías conocen, el 29 de enero el Consejo de Ministros adoptó un primer Acuerdo para declarar la No Disponibilidad de crédito presupuestario por un importe de 5.000 M€, de los que 1.760 M€ afectan al Ministerio de Fomento, en todos los capítulos y Programas de su Presupuesto.

En este primer ajuste, la inversión directa del Ministerio de Fomento (capítulo 6), así como las aportaciones patrimoniales a las empresas dependientes (capítulo 8), se vieron reducidas en 1.750 millones de euros.

Con este escenario presupuestario, y considerando una senda presupuestaria a futuro según lo establecido en la Ley General Presupuestaria, se realizó una primera reprogramación de las actuaciones en marcha en el Ministerio de Fomento.

No obstante ante la inestabilidad de los mercados financieros de la zona euro y la urgente necesidad de equilibrar nuestras cuentas públicas, adoptamos la decisión de anticipar la reducción del déficit.

Así, el Consejo de Ministros en su reunión del 20 de mayo de 2010, aprobó un segundo acuerdo de No Disponibilidad de crédito para este ejercicio 2010 de 2.425 millones de euros, de los que 1.700 son asumidos por el Ministerio de Fomento.

Además se aprobó un ambicioso Plan de Estabilidad para el periodo 2011-2013, que persigue la reducción de nuestro déficit al 3 por ciento del PIB en 2013.

A pesar de que el objetivo general del Plan de Estabilidad está claro, resultaba necesario establecer una senda presupuestaria de futuro.

Las actuaciones que desarrolla el Ministerio de Fomento son plurianuales, por lo que resulta necesario concretar y cuantificar los escenarios presupuestarios de futuro, labor que hemos realizado conjuntamente con el Ministerio de Economía y Hacienda.

Por eso para llevar a cabo el ajuste hemos tenido que analizar además del ejercicio 2010, los ejercicios siguientes hasta 2015, para poder reprogramar las actuaciones en un periodo suficiente de tiempo.

Es decir en primer lugar, hemos analizado el impacto de nuestra restricción presupuestaria.

Una restricción lógicamente mayor a la que se disponía en el momento de planificar y licitar las infraestructuras que estamos construyendo.

Estamos hablando de obras ahora en ejecución cuya planificación se remonta entre cinco y diez años atrás.

Pero, además hemos querido hacer partícipes de nuestros trabajos tanto a las Asociaciones Empresariales y a los representantes Sindicales, como a los responsables Autonómicos.

Así, hemos mantenido reuniones con los Consejeros y Delegados de Gobierno de todas las Comunidades Autónomas, en las que además de explicarles el alcance del ajuste y las repercusiones que éste va a tener en las actuaciones que el Ministerio de Fomento tiene en marcha en sus territorios, hemos querido compartir la priorización de las actuaciones.

Señorías actualmente el Ministerio de Fomento y las empresas de su grupo mantienen 1.166 contratos de obra nueva en fase de ejecución, con presupuesto superior a un millón de euros,

Por ello el primer ejercicio que hemos realizado ha sido el de definir los criterios sobre los que íbamos a plantear la reprogramación presupuestaria.

Unos criterios estudiados para minimizar el impacto del ajuste en nuestro sistema de transporte y en la actividad de las empresas.

Hemos decidido mantener la prioridad de potenciar el transporte de ferrocarril en su triple vertiente de alta velocidad, mercancías y cercanías.

Porque consideramos que la renovación de nuestra red ferroviaria es la forma más eficaz de aumentar la competitividad, la seguridad y la sostenibilidad de nuestro sistema de transportes.

En este sentido quiero comunicarles que estamos llevando a cabo estudios de la Rentabilidad Económica y Social de las líneas de alta velocidad que estamos ejecutando y que pondré a su disposición en cuanto los tengamos finalizados.

También consideramos una prioridad la inversión en mantenimiento y conservación, en línea con el objetivo de sacar el máximo provecho a la infraestructura existente, antes de construir obra nueva.

Con carácter general hemos priorizado las obras con un muy avanzado grado de ejecución, es decir aquellas infraestructuras que están a punto de ser puestas en servicio.

En el caso de carreteras priorizamos las obras que finalicen en 2010 y principios de 2011. Y en las líneas de ferrocarril, además de este criterio, hemos priorizado aquellas líneas con un avanzado grado de ejecución, cuya finalización permita rentabilizar la inversión ya ejecutada.

El siguiente criterio ha sido limitar al máximo la rescisión de contratos.

Este es un criterio sobre el que han hecho especial hincapié los representantes de las 5 asociaciones empresariales con las que nos hemos reunido, para así reducir al máximo la afección a la cartera de las empresas.

Por tanto para minimizar las rescisiones hemos tenido que maximizar la reprogramación de las actuaciones y así ajustarlas al nuevo escenario presupuestario, aunque se prolonguen los plazos de ejecución.

La aplicación de los nuevos límites de gasto más restrictivos que la previsión presupuestaria, significa que en algunas obras, en este momento del año, ya hemos certificado todo lo correspondiente a la nueva anualidad. Como consecuencia de esto las obras reprogramadas contarán con un retraso de entre 1 y 4 años.

También vamos aprovechar esta reprogramación para aplicar la orden de eficiencia en aquellas obras que lo permitan, de modo que podamos plantear modificados a la baja, aplicando métodos constructivos alternativos más eficientes y con los mismos estándares de confort y seguridad.

Y en algunos proyectos, cuando hay actuaciones que no se pueden iniciar hasta que finalicen otras, procederemos a la suspensión temporal. (Por ejemplo, el montaje de vía y la electrificación se suspenden temporalmente al retrasarse las obras de plataforma).

De esta forma, sólo hemos rescindido obras en los siguientes casos:

- En primer lugar obras con modificados elevados que ponen en riesgo la viabilidad del contrato.

- En segundo lugar aquellas actuaciones que no se justifican tras aplicar los nuevos criterios de priorización en función de la rentabilidad económica, social y la demanda real y potencial estimada.
- En tercer lugar obras que pueden ser licitadas mediante fórmulas de colaboración público – privada.
- Y por último aquellas actuaciones paralelas a vías de alta capacidad ya en servicio y que con el tráfico actual y sus previsiones estimadas originarían problemas de viabilidad económico – financiera en estas infraestructuras ya ejecutadas. Esto permitirá no dejar infraestructuras existentes infrautilizadas.

Como aplicación de estos criterios:

- 885 contratos de obra nueva siguen su curso, sin ninguna alteración, ni reprogramación.
- En 199 contratos reprogramaremos los plazos, de ellos
  - 112 serán de Carreteras.
  - 87 de Ferrocarriles.
  - Ninguno de Aeropuertos.
  - Ninguno de Puertos.
  - Ninguno de Salvamento marítimo

Y vamos a rescindir 32 contratos, de los cuales 12 se contratarán de nuevo mediante Colaboración Público – Privada (7 de Carreteras y 5 de ferrocarriles) y 2 se licitarán nuevamente con cargo al presupuesto ordinario, una vez definida la solución constructiva más eficiente que permite realizar la infraestructura a un coste sensiblemente menor.

Por tanto, el número total de obras que quedarían rescindidas serán 18, que será programada su licitación, en virtud de los nuevos criterios de eficiencia y rentabilidad social expuestos anteriormente, así como de la disponibilidad presupuestaria futura.

Resumiendo:

- Seguirán el curso ordinario previo al ajuste presupuestario el 80% de los 1.116 contratos de obra nueva de más de un millón de euros del Ministerio de Fomento y las empresas de su Grupo.
- Reprogramemos la ejecución del 17% de los contratos
- Y planteamos la rescisión del 2,7%

Somos conscientes de que este ajuste va a tener una importante repercusión en las empresas del sector de la obra civil.

Por ello ya hemos iniciado el proceso de diálogo con éstas para explicarles el alcance y los criterios seguidos para hacer la reprogramación.

Fundamentalmente se van a ver afectadas las obras de carreteras, donde vamos a bajar los niveles de gasto en obra nueva. Tenemos que ser conscientes de que España es hoy el país de Europa con más kilómetros de autovía.

De que se ha hecho una apuesta en los últimos 20 años por transformar nuestra red de carreteras que ha tenido indudables beneficios para la movilidad, seguridad y también para impulsar al sector empresarial dedicado a su diseño y construcción.

Pero ahora estamos ante una elección de coste de oportunidad. Los recursos públicos son limitados. Por tanto, hay que entender que si hay que retrasar algo, es lógico que lo hagamos en donde vamos por delante.

El sector de la obra civil se tendrá que reestructurar como lo están haciendo otros sectores que, en los últimos años, han experimentado un gran crecimiento basado en un desarrollo que excede las necesidades reales del país.

Estamos convencidos de que nuestras empresas, que cuentan con un prestigio internacional indiscutible, están en condiciones de dar respuesta a los problemas a los que se enfrentan países que cuentan con una red de infraestructuras desarrollada, pero también en los países emergentes que comienzan ahora a desarrollar sus infraestructuras del transporte para mejorar su competitividad.

En esta línea, además de impulsar Consorcios con la participación de las empresas del Grupo Fomento, que se presentan en concursos internacionales, a lo largo del último año hemos organizado numerosas visitas de responsables políticos y técnicos de varios países, dando a conocer la experiencia de nuestro país y de las compañías españolas en el sector de las infraestructuras y de los transportes.

Y dado la creciente importancia que está adquiriendo esta actividad de mi departamento, he decidido elaborar un Plan de Apoyo a la Internacionalización de nuestras empresas, para estructurar todas las actuaciones que se lleven a cabo con tal fin.

A ningún ministro de Fomento le resulta fácil decir que se van a rescindir algunos contratos y que se van a ralentizar obras.

Tampoco es lo más popular plantearse cerrar líneas de ferrocarril socialmente ineficientes o preguntarse si tiene que salir gratis el uso de las infraestructuras.

Pero tengo la absoluta determinación, no sólo de salvar lo mejor posible la situación del presente, sino de garantizar un escenario de sostenibilidad a largo plazo en la construcción, explotación y conservación de las infraestructuras y en la provisión de los servicios de transporte.

Por eso hemos emprendido todas las reformas estructurales necesarias del sector transportes para mejorar su competitividad.

Por eso hemos implantado un plan de eficiencia para hacer más infraestructuras gastando menos.

Y por eso estamos decididos a acordar un marco que garantice la estabilidad en financiación de infraestructuras.

La realidad es la que es, y hay que gobernarla con responsabilidad.

Este Gobierno está dispuesto a hacer cosas, aunque no sean las que más nos convengan políticamente.

Esta crisis, la más grave en la economía internacional en los últimos 80 años no la ha inventado el Gobierno de Zapatero, por mucho que algunos intenten hacerlo creer.

Pero es este Gobierno el que tiene la responsabilidad de hacer las reformas convenientes y tomar las medidas necesarias para corregir nuestros desequilibrios y sentar las bases de un sólido crecimiento en el futuro.

No les pido su apoyo incondicional. Tampoco les pido que no nos critiquen. Sólo les pido que sean conscientes de la realidad en la que estamos y que colaboren con sus alternativas para mejorarla, porque sólo así estaremos haciendo un buen servicio a los ciudadanos.