



DIALOGO

ENTREVISTA CON D. VICENTE MORTES ALFONSO Subsecretario del Ministerio de Obras Públicas

—¿Podría usted decirnos cuál es el verdadero significado de la reorganización de la Dirección General de Transportes efectuada el pasado mes de marzo?

—El gran incremento del transporte por carretera que se ha producido durante los últimos años y las importantes modificaciones establecidas en el estatuto de la RENFE en 1962, fueron los móviles fundamentales del Decreto de 14 de marzo de 1963, de reorganización de la Dirección General de Transportes Terrestres. La nueva organización permite dedicar mayores energías a la ordenación de los transportes terrestres, con su decisiva influencia en el desarrollo económico nacional.

La creación de la Comisión Coordinadora de Transportes y la reorganización del Consejo Superior de Transportes, realizada por Decreto de 26 de diciembre de 1963, completan las medidas en orden a la organización administrativa de este sector.

—*¿A qué razones ha obedecido la creación de la Comisión Coordinadora de Transportes, primera Comisión de Subsecretarios que se constituye al amparo de la facultad concedida al Gobierno por la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado?*

—El volumen de las inversiones públicas y privadas previstas para los cuatro años del Plan de Desarrollo en el sector del Transporte, y la necesidad de obtener tanto de ellas como de las disponibilidades actuales el mayor producto social, impulsaron al Gobierno a crear un Organó que, sin menoscabo de la competencia de los distintos Departamentos ministeriales, se ocupara de una manera especial de la coordinación de los Transportes en todas sus ramas, aplicando y desarrollando las directrices que el mismo Gobierno, y las Cortes, han venido a señalar con la promulgación del Plan.

Previstas en la Ley de Régimen jurídico de la Administración del Estado estas Comisiones de Subsecretarios, y, creada en la misma Ley la Comisión Delegada del Gobierno de Transportes y Comunicaciones, se consideró que había llegado el momento de poner en marcha esta última, y, para ello, era necesario dotarla de un Organó de trabajo que pudiera preparar sus decisiones.

Las misiones que se encomiendan en el artículo 2.º del Decreto de 10 de octubre de 1963 a la Comisión, dicen, por sí mismas, el fundamento de este nuevo Organó y confío en que su eficacia se hará patente en breve plazo.

—*¿Qué opinión le merece la nueva regulación de la contratación administrativa?*

—El Ministerio de Obras Públicas ha colaborado, en la medida de sus fuerzas, en la elaboración de la Ley de Bases de Contratación administrativa. No podía menos de ser así, toda vez que, a través de este Ministerio, se ha canalizado, por su especial función, la mayor parte de la inversión pública de los últimos cien años.

La Ley de Contratación administrativa representa un notable avance no sólo en cuanto que ordena y pone al día la legislación en la materia, sino porque, si bien la mayoría de las disposiciones hasta ahora vigentes en ésta habían procedido de nuestro Ministerio,

era lógico unificar los criterios de los distintos Departamentos ministeriales y Organismos de la Administración que se ocupan de obras y servicios públicos.

Serán utilísimas las normas que imprimen economía, celeridad y eficacia a las tramitaciones previas de autorización y formalizaciones que en el momento actual pecan de excesivo formulismo, restando agilidad. Tal vez la innovación más importante es la facultad de elección de los Departamentos ministeriales entre el sistema de subasta y el concurso-subasta de las adjudicaciones. Era también necesario que se actualizaran los derechos y deberes de los adjudicatarios. Aun manteniendo el principio tradicional de que la contratación se realiza a riesgo y ventura del contratista, se sanciona la posibilidad de las revisiones de precios y se autoriza al Gobierno para que, en razón de analogía, asimile a la fuerza mayor sucesos distintos de los que, legalmente, tienen tal concepto.

El derecho del contratista a intereses por la mora de la Administración en el pago, aunque prevista su posibilidad desde 1905, nunca se había aplicado, y supone reconocer y generalizar un principio de estricta justicia. El Registro de contratistas que se crea es, a mi juicio, trascendental y de indiscutible ventaja para la Administración y para los propios contratistas, que ven así notablemente dignificada su importante colaboración al interés público.

Los nuevos sistemas de gestión de los servicios públicos y la regulación de los suministros representarán un avance que, muy pronto, dará sus frutos.

—¿Qué ventajas puede reportar para la actividad del Ministerio de Obras Públicas?

—Este Ministerio, que tiene a su cargo la inversión de la tercera parte de los fondos públicos previstos en el Plan de Desarrollo, será quien, con más motivo, se beneficie de las ventajas que le ofrece la nueva Ley, y, con ser importantísimas todas las innovaciones a que me he referido antes, esperamos que la simplificación de los trámites que promete la Ley de Bases permita una mayor eficiencia en los servicios sin menoscabo de las garantías precisas en toda administración de caudales públicos, con la incorporación en el texto articulado de estas medidas que vienen también dadas por las directrices de la Ley aprobatoria del Plan de Desarrollo.

La importancia de la figura del contratista a la que acabo de referirme empieza a abrirse camino en nuestro país. La Administración necesita de ellos para llevar adelante sus planes. Cuanto redun-

de en facilitar y clarificar estas relaciones es auténticamente positivo. La vieja gracia del «contra ti está» va pasando, felizmente, a mejor vida.

La selección de los contratistas ha de ser un auténtico estímulo para ellos y ha de permitir al Ministerio grandes ventajas, tanto en la calidad de las obras como en sus plazos de ejecución.

—*¿Se ha aplicado alguna de las modernas técnicas de Organización y Métodos (O. y M.) a los procedimientos relacionados con la contratación, tales como subastas, devolución de fianzas, revisión de precios, etc.?*

—Hace tiempo que se constituyó en el Ministerio de Obras Públicas una Comisión de estudio y revisión del procedimiento económico-administrativo de ejecución de las obras públicas: está integrada permanentemente por especialistas en Organización y Métodos, y expertos en procedimiento administrativo, y de ella forman parte para el estudio de cada procedimiento concreto los funcionarios que, en cada Dirección General, tienen a su cargo la correspondiente fase del proceso.

La labor realizada hasta ahora comprende todos los trámites hasta la adjudicación de la obra, incluyendo, por tanto, las subastas, concursos, devolución de fianzas, etc.; este trabajo se ha ido aplicando y se aplicará en su mayor intensidad tan pronto como se promulgue el texto articulado de la Ley de Contratos del Estado.

Estos estudios han facilitado las normas promulgadas para la devolución de fianza que simplifican, de manera extraordinaria, el procedimiento de reintegro al contratista de la misma. Se han aplicado las nuevas técnicas a impresos, oficios y archivos, con resultados plenamente satisfactorios.

En cuanto a las revisiones de precios, los estudios realizados por el Ministerio de Obras Públicas, tanto en la preparación del Decreto-ley, como en las disposiciones complementarias, han tendido a establecer un procedimiento rápido y sencillo, sin perjuicio de la garantía de los intereses del Estado y de las empresas constructoras.

—*La deseada colaboración entre el administrado y la Administración, ¿qué posibilidades encuentra en la actividad del Departamento?*

—El ámbito de acción del Ministerio de Obras Públicas es extraordinariamente rico en relaciones con el administrado. Además de considerarlo como sujeto de la Administración, a nosotros nos inte-

resa como usuarios de los servicios públicos, como concesionarios de los servicios y como contratistas de obras y suministros.

Ninguna labor puede realizar este Ministerio de espaldas a unos y otros. Nuestras relaciones con el administrado no son de ayer. Aparte de la sección de Información y Servicio Interior, y del Gabinete de Iniciativas y Reclamaciones, que son Organos permanentes de contacto, son muchos los Organismos de este Ministerio que mantienen una representación viva del administrado en las tareas administrativas, así las Juntas de Detasas, creadas en 1932; el Consejo Superior de Transportes, recientemente reorganizado; las Juntas Provinciales de Coordinación y Transporte; las Confederaciones Hidrográficas; las Comunidades de Regantes, creadas ya en la Ley de Aguas de 1879; las Juntas de Obras del Puerto; el Canal de Isabel II; la Mancomunidad de los Canales del Taibilla y el Canal Imperial de Aragón son, entre muchos más, Organismos colegiados que funcionan con una representación permanente de los particulares interesados.

Nuestra preocupación, en relación con los contratistas, es evidente. La confección de planes a medio y largo plazo tiene, entre otras ventajas, no solamente preparar a la Administración para su desarrollo, sino que permite garantizar a las empresas constructoras la futura demanda de servicios.

Como ve usted, las posibilidades de este contacto son inmensas, y cualquier tarea nuestra en el futuro se verá, por tradición del Ministerio y por las directrices políticas del Gobierno, impelida a fomentar aún más no solamente el simple contacto, sino la más estrecha colaboración. Al cabo y al fin, cuando servimos a España, es a sus hombres a quienes servimos.

—¿Cuáles han sido los principales efectos de las disposiciones que han desconcentrado funciones y delegado atribuciones entre los diferentes Organos del Ministerio?

—La desconcentración de funciones y delegación de atribuciones han tenido, en este Ministerio, un amplio desarrollo. Las delegaciones en las Direcciones Generales han sido su forma normal de actuar, sin que tampoco se haya caído en el extremo opuesto de la delegación total, que haría perder la cohesión y coordinación necesarias.

La delegación en los Organismos provinciales ha llegado, en cada caso, al máximo compatible con la organización centralista de nuestra Administración, en lo que se refiere a intervención económica, y a la lógica unidad en los criterios técnicos y de desarrollo de los planes que tenemos encomendados.

—*¿Qué perspectivas presenta la clasificación de puestos de trabajo en un Departamento como el de Obras Públicas, en el que necesariamente han de convivir con los diversos servicios, funcionarios procedentes de diferentes cuerpos y que desempeñan las más variadas funciones?*

—No creo que los problemas de clasificación de puestos de trabajo tengan un carácter diferente en el Ministerio de Obras Públicas. En todos los Departamentos se plantean estos mismos hechos, y nosotros, realmente, tenemos la experiencia de haber realizado ya hace tiempo y con éxito una clasificación funcional en la que seguimos avanzando.

En este punto me gustaría decir que hemos llegado a un auténtico y recíproco afecto entre administrativos y facultativos, nacido del trabajo en común y de la mutua admiración por la entrega de cada uno al trabajo que tiene encomendado.

—*¿Cuál será la participación del Ministerio de Obras Públicas dentro del marco del Plan de Desarrollo Económico?*

—Desde luego, muy importante, tanto por la inversión a realizar en comparación con las inversiones públicas totales programadas, como por la participación del Ministerio en la consecución de los objetivos del Plan de Desarrollo.

La inversión pública total programada en el Plan asciende a 334.997 millones de pesetas, y, de ellos, 113.233 millones, es decir, un 33 por 100, se invertirán a través del Ministerio de Obras Públicas. En carreteras, 29.938 millones; en transportes terrestres, 5.551 millones; en obras hidráulicas, 50.015 millones; en puertos, 12.001 millones, y en la RENFE, 15.728 millones. Además se invertirán otros 9.568 millones de pesetas en la modernización de la RENFE, con fondos de ayuda exterior.

A los objetivos del Plan contribuirá el Ministerio de Obras Públicas, a través de las inversiones señaladas y de las medidas previstas en él, mediante la disminución de los costos del transporte y el aumento de su capacidad, mediante la puesta en riego de 300.000 nuevas hectáreas de regadíos que incrementarán la producción agrícola, no sólo con vistas al mercado interior, sino también a la exportación, y mediante la extensión y mejora de servicios tan importantes, desde una contemplación social, como los de abastecimiento de aguas, saneamientos y defensas de poblaciones y cultivos de los riegos de desbordamiento de ríos. Atendiendo al criterio antes enunciado de

concentrar los esfuerzos inversores en aquellos sectores que, de un modo indirecto, afectan a la impulsión del desarrollo, se han tenido muy en cuenta cuando se ha hecho el programa de carreteras, las necesidades que el turismo creciente va a demandar de nuestra red, así como en la programación de grandes obras hidráulicas de regulación fluvial se han incluido las obras necesarias que permitan atender al crecimiento de energía hidroeléctrica. En el programa de inversiones a realizar por el Ministerio de Obras Públicas se incluye, en cuanto a ferrocarriles, además de sustanciales mejoras en costos y explotaciones de la RENFE, la continuación de las obras del ferrocarril Madrid-Burgos y Ferrol-Gijón y la ampliación de nuevas líneas en los metropolitanos de Barcelona y Madrid; la mejora de la infraestructura de los puertos y el armamento que se va a adquirir permitirán no sólo atender el mayor volumen de operaciones portuarias, que se prevé con el desarrollo, sino también mejorar la explotación del tráfico marítimo con una repercusión directa en el costo de estas actividades.

Las cuantiosas inversiones en obras públicas tendrán, sin duda, un efecto considerable en el desarrollo de las industrias de la construcción que, como usted sabe, constituye un indicador de la actividad nacional en todos los países. El impacto de las inversiones programadas sobre el nivel de empleo, sobre la demanda de materiales básicos, cemento, hierro y betunes, y sobre la demanda de bienes de equipo, maquinaria pesada, etc., constituirá, sin duda, un estímulo importante para la expansión del sector privado, con la ventaja para éste, como antes he dicho, de que, previstas las necesidades del sector público, los empresarios podrán programar sus planes y acomodarlos al ritmo conveniente.

—*Por último, ¿qué perspectivas organizativas presenta el Ministerio de Obras Públicas?*

—Quizá fuese mejor hablar de necesidades organizativas que de perspectivas; creo que éstas han de ser una consecuencia de aquéllas. El Plan de Desarrollo, con el dinamismo que exigirá de nuestra Administración, nos obligará a acomodar su estructura orgánica. Los Servicios Centrales de nuestro Departamento han sido reorganizados recientemente, y podrán, sin dificultad, hacer frente a la actuación que se requiere de ellos. Quizá en este momento sean los Servicios no centrales los que requieran mayor atención a este respecto, bien entendido que cualquier organización ha de ser revisada periódica-

mente para asegurarse de que sigue siendo adecuada al servicio que ha de prestar.

De lo que puede usted estar seguro es de que para nosotros lo primero y esencial es el servicio que tenemos encomendado, y que a este principio hemos de subordinar en cada instante no sólo nuestras propias situaciones personales, sino incluso las estructuras de nuestra propia organización.