

UNA VISION GENERAL DEL PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS

Casimiro Iglesias Pérez
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

El Plan Director de Infraestructuras 1993-2007, recientemente aprobado por el Gobierno, introduce algunas novedades significativas dentro del panorama de la planificación de infraestructuras en España, empezando por su propio carácter de plan estratégico y global. El P.D.I se apoya en una concepción de la política de infraestructuras como instrumento de una estrategia de competitividad territorial, incorporando la protección del medio ambiente y la mejora de la calidad de las infraestructuras como criterios determinantes en la orientación de las inversiones, frente a las políticas tradicionales, dirigidas preferentemente, al incremento de la capacidad de los sistemas de infraestructuras. Este artículo presenta de forma breve las características mas definitorias del Plan y las líneas generales de sus distintos programas de actuación.

The Infrastructure Master Plan 1993-2007, recently approved by the Government, introduces some important new elements in the infrastructure planning in Spain, beginning with its own character of strategic and global plan. The P.D.I. is based on an infrastructure policy as an instrument of a territorial competitive strategy, introducing the protection of the environment and the improvement of the infrastructure quality as decisive criteria in the tendency of the investments, opposite to the traditional policy aiming at the increase of the capacity of the infrastructure systems. This article presents briefly the most characteristic elements of the Plan and the general lines of its different action programs.

1. Introducción

El Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 (en adelante PDI), elaborado por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, y recientemente aprobado por el Gobierno constituye un marco de referencia necesario para un desarrollo armónico de la política de infraestructuras a medio y largo plazo.

En efecto, disponer de una marco general de planificación estratégica de las infraestructuras es una necesidad ampliamente reconocida desde distintas perspectivas y sensibilidades técnicas y políticas.

Por un lado, las propias características de las infraestructuras hacen que sean precisos perio-

dos dilatados de tiempo para su concepción, diseño y construcción. Si a ello se añaden las cuantiosas inversiones que su realización conlleva habitualmente, su larga vida útil y su estrecha dependencia con el entorno, resultan evidentes las dificultades que existen para modificar sustancialmente el sistema de infraestructuras básicas de un país en el corto plazo, especialmente cuando se trata de un sistema ya muy consolidado y complejo, como el existente actualmente en España.

Parece preciso, por tanto, contar con una visión a medio y largo plazo de las necesidades y eventuales problemas que puedan presentarse en materia de infraestructuras. Una política de infraestructuras apoyada únicamente en el análisis de los problemas actuales o previsibles a corto plazo corre el riesgo de ser errática y poco eficiente.

Por otro lado, la existencia de una planificación estratégica realmente efectiva puede aportar

Recibido en ROP: mayo 1994

Si el Plan no pudiera adaptarse a la evolución del entorno, se acabaría convirtiendo en un documento inoperante, con lo que perdería toda su capacidad para dar coherencia y racionalizar la política de infraestructuras

una beneficiosa estabilidad al sector de la construcción, y contribuir a racionalizar y ordenar la programación presupuestaria de las inversiones.

Pese a todo ello, España, a diferencia de otros países de nuestro entorno, no ha contado hasta la realización del PDI con un instrumento de planificación de las infraestructuras en el largo plazo.

El objeto de este artículo es presentar, de forma breve, como aborda el PDI este ejercicio de planificación estratégica, intentando subrayar las características más definitorias del Plan y sus líneas básicas de actuación, sin entrar en una descripción detallada de las mismas, que es abordada en otros artículos de este número.

2. Características básicas del PDI

Además de su carácter estratégico, pueden identificarse otros tres rasgos básicos que resultan definitorios del PDI como instrumento de planificación. Se trata de un Plan:

- Global
- Director
- Flexible

El enfoque global del PDI, que aborda el conjunto de las infraestructuras básicas de competencia estatal, trata de superar las limitaciones que presentan los planteamientos exclusivamente sectoriales. El PDI pretende lograr una coherencia global de todas las actuaciones, que asegure, al menos:

- Una eficaz actuación sobre el territorio mediante la política de infraestructuras, cuyas actuaciones deben responder a unas estrategias territoriales correctamente definidas y articuladas.
- La viabilidad financiera del Plan, evitando duplicaciones y/o desequilibrios entre las diferentes propuestas sectoriales, y buscando la compatibilidad de las necesidades de inversión con los escenarios macroeconómicos y presupuestarios.

El PDI está concebido como un plan director, lo que significa que no pretende definir en detalle las actuaciones ni programarlas, ejercicios que serían excesivamente voluntaristas en un horizonte temporal tan dilatado como el cubierto por el Plan (15 años). Por ello, el PDI requiere un desarrollo mediante una serie de planes sectoriales,

que definan y programen las actuaciones a corto y medio plazo. Algunos de estos planes ya existen y otros están siendo elaborados en la actualidad.

Por último, el PDI tiene que contemplarse dentro de una concepción flexible y dinámica de la planificación. La inestabilidad y la rápida sucesión de cambios que se registran en el entorno político y económico a nivel mundial no anulan el valor de una planificación estratégica, sino que acrecientan su interés, pero no tendría demasiado sentido concebir esta planificación como un marco rígido e inamovible. La planificación debe asumir y saber tratar las incertidumbres que pesan sobre cualquier escenario de previsión, debe admitir la volatilidad de las hipótesis de previsión y, sobre todo, debe prever una revisión continuada y sistemática de las mismas.

Si el Plan no pudiera adaptarse a la evolución del entorno, tanto por causas puramente exógenas como por la propia actuación de los distintos agentes sociales e institucionales que deben llevarlo a la práctica (en muchas ocasiones a través de procesos complejos de concertación), se acabaría convirtiendo en un documento inoperante, con lo que perdería toda su capacidad para dar coherencia y racionalizar la política de infraestructuras.

3. Las grandes líneas de actuación del Plan

El Plan Director de Infraestructuras contempla la realización de unas inversiones de más de 18,7 billones de pesetas a lo largo de 15 años, lo que representa una inversión media anual del orden de 1,2 billones de pesetas.

Ello supone un mantenimiento en el largo plazo del importante esfuerzo inversor en infraestructuras que viene desarrollando España desde mediados de los 80. Este esfuerzo ha estado orientado, esencialmente, a la supresión de los múltiples estrangulamientos que presentaban los sistemas de infraestructuras, como consecuencia de déficit crónicos de inversión, y a atender el rápido crecimiento de la demanda como resultado del ciclo expansivo de la economía de la segunda mitad de los 80.

■ Enfoque general de las actuaciones

El PDI introduce algunos cambios cualitativos importantes respecto a la política de infraestructu-

ras desarrollada en los últimos años. Una vez solucionados los problemas de capacidad más importantes que presentaban los sistemas de infraestructuras, el PDI pretende, sin abandonar esta línea de actuación, dar respuesta a nuevos retos y exigencias que se plantean a medio y largo plazo, y que deben tener una respuesta adecuada desde la política de infraestructuras:

■ La necesaria mejora de la calidad y de la eficiencia de los sistemas de infraestructuras, que se configuran como elementos sustanciales en las condiciones de calidad de vida. En esta línea se inscribe, por ejemplo, la mejora de las prestaciones de transporte (reducción de los tiempos de viaje, mayor fiabilidad, etc.) y la reducción de sus costes externos (accidentes, congestión, etc.).

■ La internalización de los criterios ambientales en los procesos de diseño, construcción y explotación de infraestructuras, y la creciente necesidad de infraestructuras y equipamientos directamente destinados a la mejora del medio ambiente (saneamiento y depuración de aguas, tratamiento de residuos, etc.) implican sustanciales cambios en la orientación y en el desarrollo operativo de la política de infraestructuras.

■ La mejora de la competitividad, como condición imprescindible de desarrollo y bienestar dentro de un escenario definido, a medio plazo, por la consolidación de un espacio europeo único, lo que acrecienta el papel de las infraestructuras en el desarrollo de los potenciales de cada ámbito territorial.

Las actuaciones contempladas en el PDI están estructuradas en 6 grandes epígrafes: transporte interurbano, transporte urbano, obras hidráulicas, infraestructuras ambientales, costas, e investigación y desarrollo (véase cuadro adjunto).

Las infraestructuras de transporte, con casi 14,2 billones de pesetas, absorben más del 75% de la inversión total del Plan, correspondiendo 10,7 billones a las infraestructuras de transporte interurbano, y 3,4 billones a los programas de transporte en medio urbano. Las inversiones en obras hidráulicas superan los 2,2 billones (12% del total), si bien los recursos destinados a resolver problemas relacionados con el ciclo hidrológico son apreciablemente superiores, ya que a ellos se dedican una parte importante de las actuaciones en infraestructuras ambientales, cuya inversión total alcanza los 1,8 billones de pesetas

Las infraestructuras de transporte, con casi 14,2 billones de pesetas, absorben más del 75% de la inversión total del Plan, correspondiendo 10,7 billones a las infraestructuras de transporte interurbano, y 3,4 billones a los programas de transporte en medio urbano

(10% del total). Las actuaciones en costas asciende a casi 0,5 billones (2% del total). El Plan incluye asimismo un programa específico de I+D en tecnologías relacionadas con la obra pública y el transporte, que si bien no es comparable a los anteriores por su volumen de inversión, 45.000 millones de pesetas, reviste una gran importancia cualitativa.

Una de las novedades del PDI, que pretende ser también una de sus aportaciones básicas, es que las inversiones anteriores no deberán ser financiadas íntegramente con cargo a los Presupuestos Generales del Estado. En total, los recursos presupuestarios necesarios se han estimado en casi 13,2 billones (70%), correspondiendo el 30% restante a distintas fuentes de financiación extrapresupuestaria. Los puertos y aeropuertos, cuya financiación se hará sin cargo a los PGE, la alta velocidad ferroviaria, las actuaciones sobre la calidad del agua y algunas actuaciones en medio urbano, son los ejemplos más destacados de este tipo de financiación.

■ Transporte interurbano

Las actuaciones en transporte interurbano (10,7 billones de inversión) se orientan hacia la consolidación de una red intermodal, en la que la carretera se configura como el modo básico del sistema y que, por tanto, debe garantizar la accesibilidad a todo el territorio, salvo lógicamente en los casos de insularidad. Los restantes modos deben actuar como modos especializados, proporcionando una oferta de transporte de gran calidad en los segmentos de demanda y ámbitos territoriales en los que presenten ventajas competitivas.

Por su volumen de inversión, casi 5,5 billones de pesetas, el programa de carreteras es el de mayor envergadura del PDI. Comprende la realización de más de 5.000 km de nuevas autopistas y autovías, lo que permitirá contar con una red de gran capacidad de más de 11.000 km al final del Plan.

El desarrollo de las conexiones viarias con las regiones menos favorecidas, el mallado de la red y la potenciación de las conexiones internacionales son algunas de las estrategias básicas que orientan las actuaciones propuestas.

Junto a ellas, otros dos criterios han sido esenciales en la definición de las actuaciones.

- La mejora de la seguridad vial.
- La correcta conservación de la red, a fin de evitar la descapitalización del patrimonio viario.

El programa de ferrocarriles contempla una inversión de más de 3,2 billones de pesetas, de los que aproximadamente el 50% se dedican a completar de modo gradual una red de alta velocidad apoyada en el eje estructurante Sevilla-Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa. Una vez realizado y en explotación el tramo Madrid-Sevilla, el PDI otorga un carácter prioritario a la realización del itinerario entre Madrid y la Frontera Francesa, conforme al Acuerdo del Consejo de Ministros de 9-12-88.

La red de alta velocidad, en la que también se integran la Y Vasca, el Corredor Navarro, la línea Madrid-Valencia/Albacete y la Variante Norte, se complementa con un conjunto de actuaciones estructurantes sobre los trazados convencionales de la red, con características de velocidad alta (> 200 km/h).

El programa de puertos, con unas inversiones de 0,8 billones de pesetas, contempla un desarrollo selectivo de la capacidad del sistema portuario, de acuerdo con las expectativas de actividad a medio y largo plazo, y el principio de autosuficiencia financiera del conjunto del sistema. Dentro de esta filosofía, pueden señalarse cuatro líneas prioritarias de actuación.

- Potenciación de las instalaciones de contenedores.
- Optimización de la explotación.
- Mejora de los accesos terrestres.
- Integración puerto-ciudad.

Los esfuerzos se concentran en los puertos de mayor tráfico y hinterland potencial.

El programa de aeropuertos, con unas inversiones de 1 billón de pesetas (en las que se incluyen las correspondientes a los sistemas de navegación aérea), también se plantea con criterios de autosuficiencia financiera. Las principales inversiones se concentran en el incremento de la capacidad operativa de los grandes aeropuertos, destacando como actuación más importante la ampliación de Barajas. Dentro de las actuaciones previstas en los aeropuertos de carácter regional o local, se concede una especial atención a los casos de insularidad, dada la función estratégica

Para el medio urbano, se propone el desarrollo de una estrategia de potenciación del transporte colectivo

que desempeñan los aeropuertos en la oferta de accesibilidad a estas zonas.

El PDI incluye, dentro de las actuaciones sobre las infraestructuras de transporte interurbano, un programa específico de transporte combinado, con unas inversiones de 120.000 millones de pesetas, lo que sin duda puede considerarse como una novedad en la planificación del transporte en España. Este programa comprende un conjunto de actuaciones diversas destinadas a mejorar la coordinación de los distintos modos de transporte, potenciar los sistemas de transporte combinado y optimizar las cadenas logísticas, entre las que destaca la promoción de una red de Zonas de Actividad Logística (ZAL).

Finalmente, dentro del epígrafe de transporte interurbano, se ha incluido un programa de actuaciones ambientales de carácter específico, destinadas a:

- La mejora de los espacios degradados por infraestructuras realizadas en el pasado.
- La recuperación de infraestructuras abandonadas o en desuso para usos sociales, culturales o ambientales.

Las inversiones previstas en este último programa ascienden a 128.000 millones de pesetas.

■ Transporte en medio urbano

Las actuaciones en medio urbano (3,4 billones de inversión) prestan una especial atención a la solución de los problemas de transporte en las áreas metropolitanas. Para ello se propone el desarrollo de una estrategia de potenciación del transporte colectivo, como única alternativa viable para acometer los problemas de congestión y falta de accesibilidad que se producen en la actualidad, y que son inabordables mediante sistemas de transporte centrados en el uso del vehículo privado.

La complejidad de los problemas que afectan a las ciudades y la superposición de competencias sobre este ámbito territorial exigen, más que en ningún otro caso, un desarrollo concertado de las actuaciones. Por ello, el Plan prevé el establecimiento de Comisiones de Concertación, en las que estén presentes todos los niveles de la Administración, para el desarrollo de los programas de actuación en cada ciudad.

Las actuaciones en medio urbano comprenden cuatro grandes grupos:

- Planes intermodales de transporte en áreas metropolitanas
- Actuaciones sectoriales en medio urbano
- Actuaciones de mejora del medio ambiente urbano
- Actuaciones concertadas de transporte y urbanismo

Las actuaciones en infraestructuras de transporte en áreas metropolitanas se han articulado en un conjunto de Planes intermodales específicos para cada una de ellas. Estos Planes determinan la configuración del sistema de transportes en cada área, de acuerdo con una determinada estrategia territorial metropolitana, definiendo el papel que deben jugar los distintos modos.

Los Planes intermodales concentran la parte más importante de las inversiones en medio urbano, más de 2,2 billones de pesetas, afectando a un total de 7 áreas metropolitanas de grandes ciudades y 11 áreas metropolitanas medias.

Las actuaciones en ciudades de más de 50.000 habitantes y que no tienen una problemática metropolitana se han agrupado en el programa de actuaciones sectoriales. Las inversiones previstas en este programa ascienden a 1,1 billones de pesetas, en su gran mayoría destinadas a mejoras en la red viaria y a la remodelación de redes arteriales ferroviarias.

El programa de mejora del medio ambiente urbano recoge un conjunto de actuaciones de diversa índole en ciudades históricas, periferias metropolitanas, zonas industriales en declive, etc. La inversión total alcanza los 75.000 millones de pesetas.

Finalmente, en las actuaciones concertadas de transporte y urbanismo se recogen una serie de operaciones singulares en áreas metropolitanas que por su envergadura, su carácter emblemático, la complejidad de su puesta en práctica y el elevado número de agentes públicos y privados implicados, requieren un tratamiento especial. En estas actuaciones se encuentran, entre otros, proyectos como Bilbao Ría 2000, Delta del Llobregat o la operación Barajas.

Las inversiones incluidas específicamente dentro de este programa son de 45.000 millones de pesetas, si bien el desarrollo de estas operaciones supondrá una movilización de recursos muy superior.

■ Obras hidráulicas

Las actuaciones en obras hidráulicas (2,2 billones de inversión) se enmarcan dentro de la filosofía y las previsiones del Plan Hidrológico Nacional, teniendo como objetivo básico lograr una gestión eficiente de los recursos hídricos a nivel nacional. Dada la diversidad de problemas que están relacionados con el ciclo del agua, las actuaciones comprenden múltiples programas que, a fin de facilitar su exposición, se han agrupado en cinco grandes bloques:

- Incremento de los recursos hidráulicos
- Defensa contra las inundaciones
- Mejora y protección del medio ambiente hidráulico
- Regadíos de interés general
- Reposición y conservación. Otros programas

Las actuaciones destinadas al incremento de los recursos hidráulicos son las que concentran las mayores inversiones, casi 0,9 billones de pesetas. Su objetivo es garantizar la disponibilidad de recursos hídricos suficientes, para que éstos no se conviertan en un factor limitativo al desarrollo. Para ello contempla los siguientes tipos de actuaciones:

- Ahorro de agua en regadíos y redes urbanas
- Rentilización directa en determinadas zonas
- Incremento de la regulación en el interior de cada cuenca
- Incremento de las extracciones de acuíferos
- Desalación de agua de mar en los archipiélagos
- Transferencias intercuenas, una vez agotadas las posibilidades dentro de cada cuenca
- Mejora de las grandes redes de distribución

Las actuaciones de defensa contra las inundaciones comprenden la realización de infraestructuras (presas de laminación, encauzamientos, obras de defensa, etc.) y la implantación de medidas de gestión (reforestación, protección de suelos, ordenación de zonas inundables, etc.), con unas inversiones globales de 0,4 billones de pesetas.

Las actuaciones en obras hidráulicas se enmarcan dentro de la filosofía y las previsiones del Plan Hidrológico Nacional

**PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS
RESUMEN DE VALORACION DE ACTUACIONES
(EN MILIES DE MILLONES DE PESETAS)**

PROGRAMA DE ACTUACION	TOTAL PLAN		PGE		FINANCIACION EXTRA PRESUPUESTARIA	
	TOTAL	MEDIA ANUAL	TOTAL	MEDIA ANUAL	TOTAL	MEDIA ANUAL
1. TRANSPORTE INTERURBANO	10.739	716	7.383	492	3.356	224
1.1 CARRETERAS	5.468	365	5.223	348	245	16
1.2 FERROCARRILES	3.222	215	1.981	132	1.241	83
1.3 PUERTOS	800	53			800	53
1.4 AEROPUERTOS	1.000	67			1.000	67
1.5 TRANSPORTE COMBINADO	121	8	101	7	20	1
1.6 ACTUACIONES AMBIENTALES	128	9	78	5	50	3
2. TRANSPORTE EN MEDIO URBANO	3.440	229	2.572	183	688	46
2.1 PLANES INTERMODALES DE TRANSPORTE EN AREAS METROPOLITANAS	2.215	148	1.658	111	557	37
2.2 ACTUACIONES SECTORIALES EN MEDIO URBANO	1.105	74	1.025	68	80	5
2.3 ACTUACIONES MEJORA MEDIO AMBIENTE URBANO	75	5	60	4	15	1
2.4 ACTUACIONES CONCERTADAS DE TRANSPORTE Y URBANISMO	45	3	9	1	36	2
3. OBRAS HIDRAULICAS	2.225	148	2.225	148		
3.1 INCREMENTO DE RECURSOS HIDRAULICOS	890	59	890	59		
3.2 DEFENSA CONTRA LAS INUNDACIONES Y MEJORA Y PROTECCION AMBIENTALES	550	37	550	37		
3.3 REGADIOS DE INTERES GENERAL	375	25	375	25		
3.4 REPOSICION Y CONSERVACION Y OTRAS ACTUACIONES	410	27	410	27		
4. INFRAESTRUCTURAS AMBIENTALES	1.854	124	573	38	1.281	85
4.1 ADECUACION DE LA CALIDAD DEL AGUA	1.500	100	325	22	1.175	78
4.2 ACTUACIONES EN MATERIA DE RESIDUOS SOLIDOS URBANOS	160	11	160	11		
4.3 ACTUACIONES EN MATERIA DE RESIDUOS INDUSTRIALES	169	11	63	4	106	7
4.4 EQUIPAMENTOS DE VIGILANCIA Y CONTROL	25	2	25	2		
5. ACTUACIONES EN COSTAS	450	30	225	15	225	15
5.1 MEJORA, AMPLIACION Y REGENERACION DE PLAYAS Y OTROS ESPACIOS LITORALES	272	18	136	9	136	9
5.2 REHABILITACION DEL BORDE MARITIMO Y DEFENSA DE COPSTAS	157	10	79	5	79	5
5.3 ACCESIBILIDAD A LAS PLAYAS Y A LA RIBERA DEL MAR	21	2	10	1	10	1
6. INVESTIGACION Y DESARROLLO	45	3	15	1	30	2
TOTAL ACTUACIONES	18.753	1.250	13.173	878	5.580	372

Dentro del bloque de medidas de mejora y protección del medio ambiente hidráulico se incluyen, entre otros, programas de recuperación de márgenes y riberas, actuaciones hidrológicas-forestales, protección de humedades, etc. La inversión global asociada a estas medidas asciende a 150.000 millones de pesetas.

Las inversiones en regadíos de interés general (375.000 millones de pesetas) comprenden tanto las necesarias para la transformación en regadío de nuevas superficies, como para la modernización y la reducción de consumos en los existentes.

Finalmente, para cubrir las necesidades de reposición y conservación de las infraestructuras hidráulicas del Estado, se prevén unas inversiones de casi 0,4 billones de pesetas. Existen también otros programas de menor cuantía, con inversiones que totalizan unos 20.000 millones.

■ Infraestructuras y equipamientos ambientales

La creciente importancia de los valores ambientales en las sociedades desarrolladas hace que las infraestructuras directamente destinadas a la mejora del medio ambiente deben tener un peso cada vez mayor en las inversiones totales en infraestructuras.

El PDI contempla unas inversiones de 1,8 billones de pesetas en este campo, con dos grandes tipos de actuaciones: un programa de calidad del agua y sendos programas para el tratamiento de residuos sólidos urbanos e industriales.

El programa de calidad del agua, para el que se prevén unas inversiones de 1,5 billones de pesetas, es uno de los más ambiciosos del PDI, y pretende lograr el tratamiento de los vertidos de todos los núcleos de población de más de 15.000 habitantes equivalentes antes de finalizar el año 2000, llegando, en zonas sensibles, al tratamiento de los vertidos de núcleos de más de 10.000 habitantes equivalentes, de acuerdo con lo previsto en la Directiva 91/271 de la CE.

Las actuaciones en materia de residuos sólidos suponen inversiones por unos 320.000 millones de pesetas, que se dividen en partes casi iguales entre los residuos urbanos e industriales. Entre los objetivos que se pretenden conseguir,

cabe destacar la reducción de la generación de residuos a 300 kg/hab y año o el reciclado de papel y plástico en un 50%.

Finalmente, se incluye un programa de vigilancia y control, dotado con 25.000 millones de pesetas, destinados al SAICA (Sistema Automático de Información de Calidad de las Aguas) y al Plan de Vigilancia de la contaminación atmosférica.

■ Costas

La costa constituye uno de los ámbitos territoriales de mayor valor ambiental y con mayores potencialidades, pero también es un ámbito frágil, que se ve sometido a un considerable deterioro como consecuencia de la presión que sobre él ejercen las actividades humanas.

La protección del medio ambiente litoral, el aprovechamiento racional de sus recursos y la garantía del libre acceso y uso público del mismo, son los objetivos básicos de las actuaciones en costas (450.000 millones de inversión), que se estructuran en tres programas:

- Mejora y regeneración de playas y otros espacios litorales, que concentra las mayores inversiones (270.000 millones de pesetas).
- Rehabilitación del borde marítimo y defensa de costas, que incluye un conjunto diverso de actuaciones, entre las que destacan las destinadas de contener la presión urbanística sobre la costa (p.e. paseos marítimos), ascendiendo las inversiones a más de 150.000 millones de pesetas.
- Accesibilidad a las playas, en el que se incluyen actuaciones para hacer efectiva la servidumbre de acceso al mar y el acondicionamiento del entorno del dominio público para facilitar su uso público, con unas inversiones totales de 20.000 millones de pesetas.

■ Investigación y desarrollo

El programa de I+D en tecnologías relacionadas con las infraestructuras y los transportes pretende contribuir a mejorar el desarrollo tecnológico de un sector tradicionalmente poco tecnificado. Este programa, en el que se prevén inversiones de 45.000 millones de pesetas, se desarrollará como un Programa Sectorial dentro del marco del Plan Nacional de I+D y del Programa Marco de la Unión Europea. ■

El programa de I+D, en el que se prevén inversiones de 45.000 millones de pesetas, se desarrollará como un Programa Sectorial dentro del marco del Plan Nacional de I+D y del Programa Marco de la Unión Europea