

Las Infraestructuras en España: La Convergencia Real y las perspectivas de futuro

Antonio M. López Corral

Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Licenciado en Ciencias Económicas y en Derecho
Responsable de la Cátedra de Economía Aplicada de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid

RESUMEN

Este artículo analiza la inversión en infraestructuras desde la perspectiva del proceso de convergencia real de España en el seno de la Unión Europea, proceso en el que la adecuada dotación de infraestructuras aparece como uno de los factores fundamentales. En este contexto, se incluye una descripción detallada de las actuaciones programadas en el campo específico de las infraestructuras de transporte.

ABSTRACT

This article analyses the investment in infrastructures from the perspective of the real convergence process in Spain within the European Union. This being a process in which the suitable provision of infrastructures is of vital importance. The article goes on to give a detailed description of the actions planned in the specific field of transport infrastructure.

1. INTRODUCCIÓN

Las necesidades de infraestructuras de nuestro país deben ser analizadas teniendo en cuenta nuestro propósito de converger en riqueza y empleo con los países más prósperos de la Unión Europea, y el importante servicio que las infraestructuras prestan al desarrollo económico, la vertebración del territorio, la protección del medio ambiente, la solidaridad interregional y la cohesión económica y social. Todo ello sin olvidar que el gasto en infraestructuras, a corto plazo, debe ser modulado para su utilización como herramienta anticíclica al servicio de la política económica y, a largo plazo, debe ser compatible con el objetivo de sostenibilidad presupuestaria.

El incremento de la riqueza en España sólo será posible con la creación de empleo. Nuestro país mantiene aún una baja tasa

de actividad (población en edad de trabajar dispuesta a hacerlo) unida a un alto nivel de desempleo (activos que no encuentran trabajo). A ello se suma un aún importante colectivo de trabajadores agrícolas en situación de subempleo (como se comprueba comparando nuestra población agrícola con la de otros países con agricultura más rica que la nuestra).

En este momento tenemos en España unos 2,5 millones de personas desempleadas que no contribuyen a la generación de riqueza. Por otra parte, de alcanzar nuestra tasa de actividad los estándares europeos, incrementándose en consecuencia en unos diez puntos, otros 1,5 millones de españoles se podrían incorporar al mercado de trabajo. Finalmente, medio millón de trabajadores del sector agrícola podría trabajar en el sector industrial o en el sector servicios sin que la producción agraria quedara sensiblemente afectada.

El objetivo de la convergencia real pasa, pues, por nuestra capacidad de generar empleo suficiente para este ingente potencial de generación de riqueza que hoy mantenemos ocioso o subempleado. Ésta es la razón por la que para alcanzar la convergencia real nuestra política económica se ha enfocado hacia la creación de empleo. O lo que es lo mismo, a la mejora de la competitividad de nuestro sistema productivo. Por eso se han acometido reformas que mejoran la eficiencia de nuestros mercados de factores y productos. Por eso se ha privatizado una parte de nuestro sector público empresarial. Por eso, en fin, se han introducido reformas en algunas figuras tributarias que distorsionaban la asignación eficiente de los recursos productivos.

Desde la política presupuestaria se ha contribuido al objetivo último de la política económica, la convergencia real, de la mejor forma que ésta sabe hacerlo: conteniendo el gasto para reducir la necesidad de financiación de las Administraciones Públicas, de acuerdo con la senda establecida en nuestro Programa de Estabilidad. Actuando de esta forma se ha conseguido que se reduzcan los tipos de interés y se han liberado importantes volúmenes de recursos que han sido destinados por la iniciativa privada a la inversión productiva.

Desde el punto de vista de las infraestructuras, la política presupuestaria aplicada ha obligado a cambiar su modelo de financiación. Para compensar la menor disponibilidad de recursos para financiar obras públicas desde el presupuesto, se pusieron en marcha una serie de nuevas fórmulas de financiación, estudiadas en otros trabajos de este número de la Revista de Obras Públicas. El resultado es que el conjunto de opciones y fórmulas de financiación disponibles permitirá desvincular de la marcha del presupuesto el elevado ritmo de inversión en obras públicas que nuestra economía necesita para alcanzar el objetivo de la convergencia real. La variedad de las fórmulas puestas en juego, la amplitud del ahorro disponible, los bajos tipos de interés, la preparación técnica de nuestras empresas y profesionales y el dinamismo del sector de la construcción harán el resto.

Un objetivo tan ambicioso como el que se ha planteado España para los próximos años difícilmente podrá ser alcanzado si no se diseñan las actuaciones instrumentales de creación de infraestructuras y de organización de los servicios para aprovechar los potenciales máximos de los agentes, públicos y privados, que protagonizan la actividad económica de nuestra sociedad.

En el campo específico de las infraestructuras de transportes, su papel decisivo como factor de cohesión territorial y su complementariedad con el papel regulador que compete al Estado, justifican sobradamente la titularidad pública de dichas infraestructuras.

Sin embargo, la existencia de operadores y prestadores de servicios en el campo de la iniciativa privada, dispuestos a competir en la gestión y en el uso de las infraestructuras de transportes justifica, asimismo, la reforma del modelo para fa-

cilitar su apertura hacia nuevas formas de gestión más eficaces y hacia un aprovechamiento más intenso de estas infraestructuras.

Estos criterios han sido tenidos en cuenta a la hora de programar las actuaciones correspondientes, programación que se describe a continuación de forma detallada en lo que se refiere a las competencias del Ministerio de Fomento.

2. INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

La Red Estatal de Carreteras de España es fruto de decisiones históricas que han ido definiendo una estructura de carácter radial, explicable a partir de la idea de conectar la periferia con la capital de España. Esta estructura radial, base de nuestra red de gran capacidad de autovías y de autopistas de peaje determina la existencia de zonas de deficiente accesibilidad, ligadas a barreras orográficas o a comarcas poco desarrolladas.

El objetivo básico del Programa de Autovías y Autopistas 2000-2007, hecho público por el Ministerio de Fomento, es la modernización de nuestra red de gran capacidad basada en la superación de esa estructura radial, a partir de la superposición a la misma de nuevos ejes Norte-Sur y Este-Oeste, de forma que se garantice el mallado de todo el territorio, con especial proyección hacia las conexiones transfronterizas.

Como consecuencia, se concluirán los siguientes proyectos de inversión que están en marcha:

- ▼ Autovía del Noroeste, tramo Puerto de Piedrafita del Cebreiro.
- ▼ Autovía del Cantábrico (entre Cantabria y la zona central de Asturias).
- ▼ Cierre completo de la Autovía Albacete-Murcia.
- ▼ Autovía Lleida-Barcelona, en concreto la variante de Fraga.
- ▼ Autovía Cervelló-Vallirana. .
- Autovía de Levante a Francia por Aragón, tramo Santa Eulalia-Calamocho.
- ▼ Autovía Minera, entre Oviedo y La Espina.
- ▼ Autovía de La Plata, tramos Mérida-Zafra, Venta del Alto-enlace de Gerena y Puerto de Béjar.
- ▼ Autovía Granada-Motril, entre Alhendín e Izbor.
- ▼ Autovía Xátiva-Alicante, entre Rambla de Rambluchar-Castalla y la variante Ibi-Castalla.
- ▼ Autovía del Mediterráneo, entre Algarrobo y Nerja, en Málaga.
- ▼ Autovía del Duero, tramo Valladolid-Tudela de Duero.
- ▼ Autovía Almería-Rioja.
- ▼ Autovía Córdoba-Málaga, variante de Aguilar de la Frontera.
- ▼ Autovía Tarragona-Cambrils, variante de Vilaseca.

También se completará la 1ª Fase del I Plan de Autopistas, donde ya han sido adjudicadas las autopistas siguientes:



- ▼ Santiago-Ourense.
- ▼ León-Astorga.
- ▼ Avila-Villacastín.
- ▼ Segovia-San Rafael.
- ▼ Alicante-Cartagena.
- ▼ Estepona-Guadiaro.
- ▼ R-3 y R-5 de Madrid y sus conexiones con la M-50.

Quedando pendientes la R-2 y la R-4.

En cuanto a Baleares y a Canarias, se culminarán las autopistas de circunvalación de Las Palmas y de Torviscas-Armeñime en Tenerife, así como otras infraestructuras de carreteras ya previstas.

Pero las actuaciones más importantes para los próximos años en materia de carreteras será la puesta en marcha del Programa de Autovías y Autopistas de peaje del Programa de Infraestructuras 2000-2007 que, con un horizonte de ejecución del 2010, se centra en las autovías recogidas en el citado Programa, entre las que se encuentran:

- ▼ Autovía del Cantábrico, desde el centro de Asturias hasta la Autovía del Noroeste en Galicia, con su ramal del vía rápida por la costa hasta Ferrol.
- ▼ Autovía del Sella, hasta Cangas de Onís.
- ▼ Autovía de La Plata, tramos Benavente-León, Zamora-Salamanca-Plasencia, Cáceres-Mérida y Zafra-Venta del Alto en Sevilla.
- ▼ Autovía del Duero, Zamora-Valladolid-Soria.
- ▼ Autovía Mérida-Ciudad Real-Atalaya del Cañabate.
- ▼ Autovía Córdoba-Antequera.
- ▼ Autovía Granada-Motril, tramo Izbor-Motril.
- ▼ Cierre de la Autovía del Mediterráneo, entre Nerja y Adra
- ▼ Terminación de la Autovía de Aragón entre Sagunto y Somport.
- ▼ Autovía Torrelavega-Palencia, complementada con la conexión entre Aguilar de Campoo y Burgos.
- ▼ Autovía de Castilla entre Salamanca y Fuente de Oñoro.
- ▼ Conexiones Santiago-Lugo-Ourense.

- ▼ Autovía Avila-Salamanca.
- ▼ Autovía de La Mancha, tramo Maqueda-Toledo-Tarancón-Cuenca.
- ▼ Autovía Pamplona-Huesca-Lleida.
- ▼ Eje transversal Cervera-Girona.
- ▼ En el Eje Mediterráneo: Sagunto-Oropesa, Cambrils-Tarragona, Tordera-Girona-La Junquera

Además de las autovías antes citadas, merecen ser destacadas algunas actuaciones urbanas como:

- ▼ El acceso al puerto y aeropuerto de Barcelona, en la Autovía del Baix Llobregat.
- ▼ Autovía Abrera-Tarrasa

En cuanto a autopistas de peaje, la 2ª Fase del I Plan de Autopistas permitirá la construcción de cerca de 800 Kms. de nuevos itinerarios mediante el sistema concesional, para incorporar la participación de capital privado en la realización de infraestructuras.

Este Programa de Autopistas y Autovías 2000-2007 permitirá en el horizonte del año 2010 disponer de una red de gran capacidad que superará los 13.000 kms., de los que unos 7.000 están hoy en servicio, y cerca de 1.700 están ya licitados o en ejecución.

3. INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

La política ferroviaria europea impulsa el proceso de liberalización del transporte por ferrocarril como respuesta para garantizar su viabilidad futura y aumentar su participación en la demanda global de transporte, excesivamente orientada hacia el transporte por carretera.

Este proceso implicará la segregación del sistema ferroviario en dos grupos de actividades: las derivadas de los negocios de los operadores de transporte y negocios de servicios anexos, y las correspondientes a la gestión de la infraestructura. Este proceso de nueva configuración del sector exigirá de todos los actores implicados –RENFE, FEVE y GIF- un importante esfuerzo de coordinación y de diseño de nuevos sistemas imprescindibles para que la transición se haga en las mejores condiciones de eficiencia económica, de racionalidad organizativa y, sobre todo, de garantía en la mejora de las condiciones de seguridad y calidad para los usuarios.

El Programa de Infraestructuras Ferroviarias 2000-2007 se plantea el claro objetivo de conseguir la modernización del ferrocarril para lograr un modo de transporte moderno y competitivo.

Los criterios seguidos en la programación de inversiones permitirán situar todas las capitales de provincia a menos de 4 horas del centro de la península. Este objetivo se completará con la reducción del tiempo máximo en las conexiones transversales a menos de 6 horas y media.

Ello incidirá en el aumento de la demanda de viajeros, tanto en los servicios de larga distancia como regionales. Así se pasará de 10 millones a 30 millones de viajes/año en los servicios de larga distancia y de 24 millones de viajes/año a 38 millones en los servicios regionales.

Con las inversiones planteadas en el Programa de Infraestructuras 2000-2007 se mejorarán las cercanías ferroviarias, que constituyen uno de los modos de transporte más importantes en los desplazamientos a las ciudades, que alcanza 1.300.000 viajes diarios. Gracias a la modernización de la red ferroviaria en las principales áreas urbanas, se evitarán problemas de saturación y estrangulamiento en las redes viarias.

El transporte de mercancías también recibirá un notable impulso, especialmente en los corredores más congestionados, al poder usar casi en exclusiva las líneas ferroviarias convencionales, dado que los viajeros de larga y media distancia utilizarán la Red Ferroviaria de Gran Velocidad. El transporte combinado de mercancías recibirá inversiones en los siguientes tipos de actuación:

- ▼ Construcción y mejora de accesos ferroviarios a los principales puertos marítimos y a otras plataformas logísticas interiores.
- ▼ Optimización de las instalaciones de cambio de ancho en los pasos fronterizos.
- ▼ Mejora de las estaciones de mercancías en las principales áreas metropolitanas y del acceso a las mismas.
- ▼ Nuevas líneas para evitar la coincidencia con las Cercanías en las principales ciudades.
- ▼ Impulso de proyectos específicos en el campo de la intermodalidad como los "Puertos Secos".

Conexiones transfronterizas

El Gobierno francés ha iniciado los trámites para que a mediados del año 2001 se produzca la declaración de utilidad pública del tramo de alta velocidad Figueras-Perpiñán. La información pública y medioambiental de la vertiente española, incluida en el tramo Barcelona-Figueras-Frontera francesa, ya se ha efectuado y está pendiente de la Declaración de Impacto Ambiental por el Ministerio de Medio Ambiente como trámite previo a la aprobación definitiva del trazado.

En cuanto al ferrocarril Zaragoza-Canfranc, se está estudiando el trayecto completo desde Zaragoza-Tardienta-Huesca-Canfranc en ancho internacional, coexistiendo este ancho y el ibérico en el tramo entre Zaragoza y Tardienta.

En cuanto a las comunicaciones con Portugal, se ha decidido crear un Grupo de Trabajo luso-español, en el ámbito de la Comisión Mixta hispano-portuguesa para los Transportes Terrestres y las Infraestructuras de Transporte, a fin de estu-

diar las condiciones de realización de la Conexión Ferroviaria de Alta Velocidad entre Portugal y España.

Corredor de Andalucía

Ha culminado la información pública y oficial de la Línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga, estando pendiente de la Declaración de Impacto Ambiental por parte del Ministerio de Medio Ambiente, que permitirá, a su vez, la aprobación definitiva del trazado. A este respecto, se están realizando los proyectos de construcción del itinerario, estudios geotécnicos y apoyo a la coordinación de los proyectos. Por otra parte, se adjudicará en breve el estudio informativo de la conexión ferroviaria entre Badajoz y Granada.

El itinerario Sevilla-Cádiz cuenta con una importante inversión de 12.500 millones de pts. en el acceso a Cádiz que se completa con el estudio informativo del tramo Jerez-Cádiz, que en la actualidad se encuentra pendiente de la Declaración de Impacto Ambiental, trámite necesario para su aprobación definitiva. Próximamente se adjudicará la redacción de los proyectos constructivos de este itinerario. Se completa con el estudio informativo desde Utrera hasta Jerez, que se encuentra en redacción. Asimismo, está prevista la redacción del estudio informativo entre Sevilla y Huelva.

La comunicación de Madrid con Alcázar de San Juan y Jaén, básica para el tráfico de mercancías hacia Andalucía, se desarrollará mediante el acondicionamiento del trazado actual del acceso ferroviario, para el que se elaborará el estudio informativo correspondiente con objeto de iniciar las obras en 2001.

Finalmente la conexión de Almería se plantea a través de Murcia para facilitar la continuidad del corredor mediterráneo, en su doble aprovechamiento hacia el centro de la península y hacia el resto de Europa. Está previsto que el estudio informativo correspondiente se adjudique próximamente.

Corredor de Extremadura

Están concluyendo los trabajos del Estudio de Demanda y Rentabilidad de las alternativas de mejora del Corredor Madrid-Cáceres-Badajoz. Este Corredor ferroviario tiene como objetivo alcanzar unos tiempos de viaje de poco más de 2 horas entre Madrid y Cáceres y de 3 horas entre Madrid y Badajoz.

También está en marcha el estudio informativo de la línea Cáceres-Aljucén-Mérida, que se encuentra pendiente de la Declaración de Impacto Ambiental por el Ministerio de Medio Ambiente. Asimismo se está ejecutando la primera fase de mejora del itinerario Aljucén-Badajoz.

Corredor de Levante y Mediterráneo

La comunicación ferroviaria de Madrid con el Mediterráneo está siendo objeto de un amplio análisis sobre la base de los estudios informativos realizados hasta la fecha. Con fecha 17 de

septiembre de 1999 se atribuyó al GIF el nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia.

Del primer análisis efectuado se desprenden dificultades prácticamente insalvables, por su impacto crítico en el ámbito de la Comunidad de Madrid, de dos de las alternativas consideradas. Ello aconseja incorporar una modificación en una de las alternativas, que se traducirá en una variante que, apoyándose en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla, se encamine por Tarancón hasta llegar a Cuenca. A partir de esta ciudad el trazado coincide con una de las soluciones previamente consideradas. Esta variante no prevista en el estudio informativo redactado por el Ministerio de Fomento se plantea, por consiguiente, por la necesidad objetiva de preservar determinados aspectos medioambientales del territorio atravesado. Sin embargo, no debe ignorarse que esta variante permite integrar la ciudad de Toledo en la Red de Alta Velocidad mediante una prolongación de la conexión de la Línea mencionada a la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla.

La construcción en Ancho Internacional de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Mediterráneo aconseja la consolidación del Ancho Internacional desde la Frontera Francesa hasta Almería. Para ello se transformará, en el horizonte del Programa Ferroviario, el ancho de vía entre Valencia y Tarragona, donde conectará con la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa.

Corredor Noreste

Las actuaciones en este Corredor Ferroviario se apoyan en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, cuya construcción y administración se atribuyó al ente Gestor de la Infraestructuras Ferroviarias (GIF) en 1997. El estado actual de la obra es como sigue:

Tramo Madrid-Zaragoza-Lleida

La puesta en servicio se prevé a finales del año 2002. Las obras de la plataforma están en realización salvo la conexión en Madrid del AVE de Sevilla con el AVE a Barcelona, un subtramo en la provincia de Guadalajara y los tramos de penetración en Zaragoza a través de la Red Arterial Ferroviaria, incluida la nueva estación de Delicias.

Las obras de la superestructura (balasto, traviesas, carril) están iniciándose. Las obras de electrificación están adjudicadas (catenaria) o en curso (subestaciones). Finalmente las obras de señalización y comunicaciones serán adjudicadas en breve plazo.

Lleida-Martorell

Las obras de plataforma estarán adjudicadas en su totalidad antes de febrero de 2001 (hasta la zona de Tarragona se adjudicarán antes de septiembre del año 2000).

Martorell-Barcelona

Se encuentran pendientes de la Declaración de Impacto Ambiental los subtramos correspondientes a la variante de Martorell y el Ramal del Llobregat. En breve se someterá a Información Pública la penetración a Barcelona de forma que se pueda poner en servicio el trayecto Madrid-Barcelona a finales del año 2004.

Martorell-Barcelona (por el Vallés)

Se encuentra pendiente de la Declaración de Impacto Ambiental

Barcelona-Figueras

Fue sometido a Información Pública el correspondiente Estudio Informativo encontrándose también pendiente de la Declaración de Impacto Ambiental.

Dentro de este corredor, el Programa Ferroviario 2000-2007 contempla:

- ▼ La comunicación con Soria mediante acondicionamiento del trazado actual.
- ▼ La modernización del trazado ferroviario desde Zaragoza hasta Logroño, donde en breve se podrán en marcha los correspondientes proyectos.
- ▼ La conexión con Pamplona en donde se ha realizado el Estudio Previo de la Línea de Alta Velocidad, y se está llevando a cabo actualmente el Estudio de Demanda y Rentabilidad.
- ▼ La comunicación con Teruel se realizará desde Zaragoza mediante la modernización de la Línea ferroviaria hasta Teruel dentro del itinerario Sagunto-Teruel-Zaragoza-Huesca-Canfranc, cuyos estudios finalizarán próximamente.

Corredor Norte-Noroeste

Las actuaciones de este Corredor Ferroviario se apoyan en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo. Se atribuyó al GIF su construcción en septiembre de 1998 y su administración en julio de 1999.

Dentro de esta actuación, el Ministerio de Fomento ha concluido el proceso de Información Pública y Medioambiental. El GIF por su parte ha adjudicado hasta la fecha tres de los cinco lotes del concurso de proyecto y obra del subtramo Soto del Real-Segovia que comprende el túnel de cruce de la Sierra de Guadarrama. En el momento actual el Ministerio de Medio Ambiente está analizando el estudio de Impacto Ambiental junto con las alegaciones realizadas, lo que permitirá formular la Declaración de Impacto Ambiental. Por otra parte, el GIF está realizando los proyectos constructivos entre Segovia y Valladolid. En todo caso está previsto que el Consejo de Ministros acuerde la

contratación de las obras de plataforma del conjunto del tramo dentro del año 2000. Por último, próximamente se convocará el concurso para la redacción del estudio informativo que definirá la conexión Medina del Campo-Valladolid.

Ya se ha sometido a Información Pública y Medioambiental el tramo Valladolid-Burgos, incluida la Variante de Burgos, estando pendiente su aprobación definitiva de la formulación por el Ministerio de Medio Ambiente de la Declaración de Impacto Ambiental. Continúa este itinerario (que forma parte de la Red Transeuropea de Alta Velocidad, dentro del trayecto Madrid-Valladolid-Vitoria-Dax) con el estudio informativo Burgos-Vitoria, del que se están analizando las alegaciones ya que la Información Pública finalizó el pasado mes de mayo, y con la denominada Nueva Red Ferroviaria del País Vasco (Y Vasca), cuyo expediente se remitió al Ministerio de Medio Ambiente para la Declaración de Impacto Ambiental.

En la comunicación con Galicia, está en redacción el estudio informativo entre Medina del Campo y Puebla de Sanabria, así como la redacción del estudio entre Ourense y Santiago.

A partir de Valladolid, se han sometido a Información Pública los tramos Palencia-León y la Variante ferroviaria de Pajares, que están pendientes de la Declaración de Impacto Ambiental para el posterior encargo de los correspondientes proyectos de ejecución.

También están en curso de realización los estudios informativos para la integración urbana del ferrocarril en León, Valladolid y Palencia.

Dentro del Programa Ferroviario 2000-2007 está incluida la prolongación del Corredor Ferroviario hasta Ponferrada, dentro de la provincia de León, que ya cuenta con la orden de estudio correspondiente.

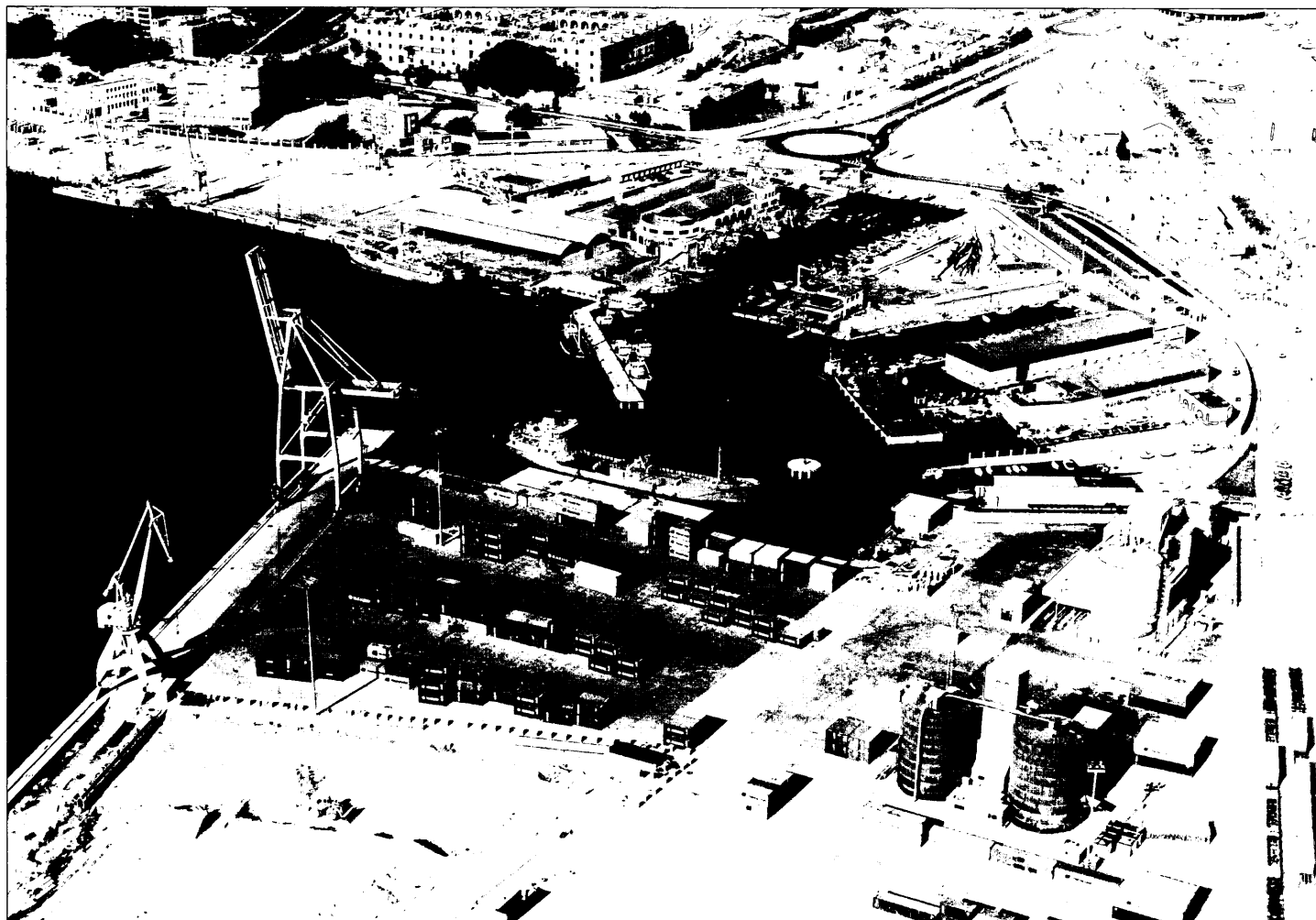
Para la comunicación con Cantabria se está redactando el estudio informativo Palencia-Alar del Rey-Torrelavega-Santander.

4. PUERTOS

Los puertos españoles de interés general constituyen infraestructuras importantes para el comercio exterior y por tanto para la competitividad de nuestra economía en el escenario del euro y de la globalización de la economía.

Por los puertos españoles transita más del 50 por ciento del comercio con la Unión Europea y más del 95 por ciento del comercio con terceros países. En términos medios, el 85 por ciento del total de las importaciones y el 70 por ciento de las exportaciones españolas.

Además, los puertos desempeñan un papel importante en la cadena integral de transporte, tanto como parte del transporte marítimo, como por ser nodos de transferencia modal y por su función de plataformas logísticas, con crecientes actividades de valor añadido que exceden las funciones básica de carga, descarga y almacenamiento.



La importancia del negocio portuario para la economía nacional obliga a políticas de modernización para permitir la adaptación de nuestros puertos a las necesidades del tejido productivo de forma que se favorezca el valor del Sistema Portuario de Titularidad Estatal como motor de nuestro desarrollo económico. Las acciones dirigidas a la mejora de la eficiencia y la competitividad portuaria deben convertirse hoy en día en el eje fundamental de la política portuaria.

Las bases sobre las que ha de asentarse la política dirigida a la mejora de la eficiencia y la competitividad de los puertos son las siguientes:

- ▼ A partir de la legislación vigente en materia portuaria, avanzar hacia un modelo basado en las Autoridades Portuarias, con autonomía funcional y de gestión, proveedoras de infraestructuras y espacios (puerto "propietario") y reguladoras de los servicios prestados por la iniciativa privada.
- ▼ Establecimiento de objetivos y estrategias comunes para el conjunto del Sistema Portuario de Titularidad Estatal, a través de Puertos del Estado como órgano encargado de la ejecución de la política portuaria y del control de la eficiencia

del conjunto de los puertos, reforzando su papel de organismo regulador y planificador del Sistema Portuario, así como evaluador de las inversiones con criterios socioeconómicos y financieros.

- ▼ Mantenimiento del principio de autosuficiencia económica global del Sistema Portuario Español y de la autosuficiencia individual de cada Autoridad Portuaria, es decir de su independencia de los Presupuestos Generales del Estado, en un marco de progresiva libertad tarifaria bajo una estructura tarifaria común, manteniendo el principio de competencia leal entre los puertos.
- ▼ Avance progresivo en la liberalización de los servicios portuarios para introducir la competencia en la prestación de los mismos. Para ello se desarrollará la normativa que regule y controle la aparición de monopolios o posiciones dominantes.
- ▼ Potenciación de la participación de la iniciativa privada en las inversiones y en la prestación de los servicios portuarios, favoreciendo la externalización de los servicios producidos actualmente por gestión directa, y favoreciendo la inversión privada en superestructura, instalaciones y equipos, así co-

mo en infraestructura siempre que esté asociada a la prestación de servicios portuarios.

▼ Fomento de la implantación de innovaciones tecnológicas en el sector, especialmente en las aplicaciones telemáticas que faciliten el despacho rápido de las mercancías.

5. INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS

El Programa de Actuaciones en el ámbito de las infraestructuras aeroportuarias parte del hecho de que entre 1990 y 1999 la actividad de los aeropuertos españoles creció en más del 70 por ciento en lo que se refiere a movimiento de pasajeros (hasta llegar a cerca de 130 millones en 1999) y el 80 por ciento en movimiento de aeronaves (hasta llegar a cerca de 1.500.000 en 1999) desbordando ampliamente todas las previsiones conservadoras elaboradas con anterioridad.

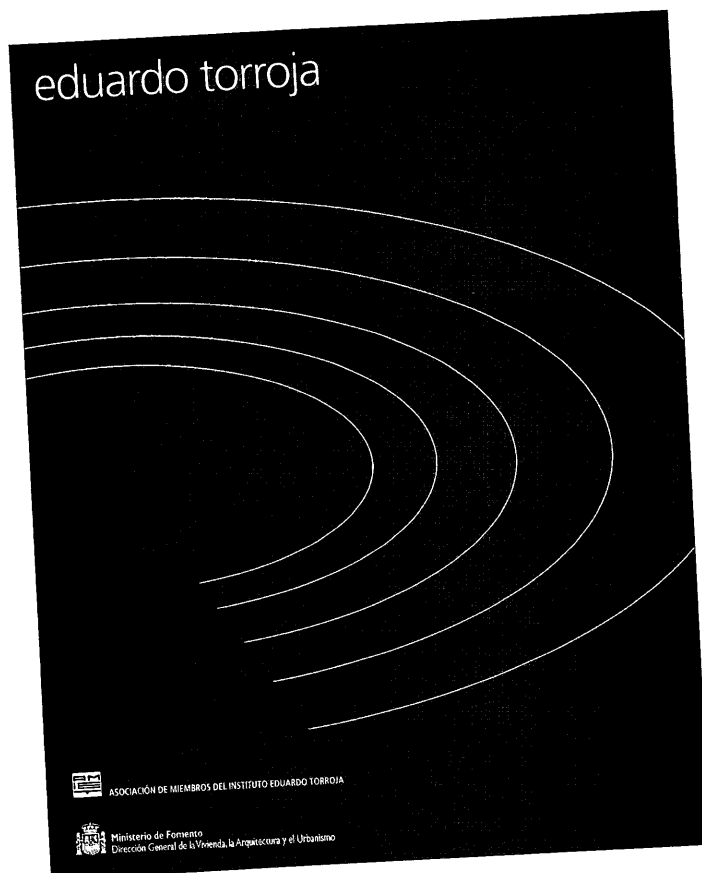
Las estimaciones para la próxima década, realizadas a partir de la posible evolución de la actividad económica de España, así como de los flujos de tráfico generados externamente, establecen en el horizonte del año 2010 un movimiento anual de 218.000.000 de pasajeros y 2.700.000 aeronaves, que representan, respectivamente, crecimientos en la década del 70 por ciento y 60 por ciento, crecimientos que la infraestructura aereo-

portuaria española debe estar en condiciones de absorber, si se quiere evitar el colapso provocado por falta de previsión, y el estrangulamiento que esto supondría para determinados sectores económicos.

Con esta referencia sobre la futura demanda, el programa de actuaciones en el ámbito de las infraestructuras aeroportuarias comienza por la aprobación en el plazo de un año de los Planes Directores de los 41 aeropuertos de la Red Nacional pendientes, dado que sólo los de Madrid y Barcelona están aprobados. A ellos se añadirán los aeropuertos de nueva incorporación de Montflorit (Huesca) y Burgos. Sólo el Plan de Barajas exigirá inversiones del orden de 445.000 millones de pts., y el Plan de Barcelona de 260.000 millones de pts.

El crecimiento posible del actual aeropuerto de Barajas se sitúa en un techo de 60.000.000 de pasajeros. En función de los crecimientos reales de tráfico que se produzcan, la saturación podría producirse a partir del año 2015 en un escenario de crecimiento alto, o algo más tarde si el crecimiento fuera menor.

Resulta, pues, necesario iniciar las actuaciones pertinentes para disponer de un nuevo aeropuerto en Madrid: emplazamiento, Plan Director, estudios de impacto ambiental, comunicaciones y previsiones económicas, habida cuenta de que la construcción de un nuevo aeropuerto no será inferior a una década. ■



LIBRO EN DEPÓSITO

**EDUARDO
TORROJA
SU OBRA CIENTÍFICA**

DE VENTA

**EN LA LIBRERÍA DEL COLEGIO
DE INGENIEROS DE CAMINOS,
CANALES Y PUERTOS.**

Teléfono: 91.308.19.88 (Ext. 272-298).

Fax: 91.319.95.56

libreria@caminos.recol.es