

ESTADO DE EJECUCIÓN DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE 2000-2007 Y PRESUPUESTO PARA 2004 DEL GRUPO FOMENTO

STATE OF DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE PLAN 2000-2007 AND THE 2004 BUDGET OF THE MINISTRY OF DEVELOPMENT AND STATE COMPANIES (GRUPO FOMENTO)

ANTONIO M. LÓPEZ CORRAL. Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Director General de Programación Económica. Ministerio de Fomento. Dirección

RESUMEN: El artículo destaca, de forma sintética el papel de la política de infraestructuras en la consecución de los objetivos de la política económica, al tiempo que hace balance de ejecución del Plan de Infraestructuras del Transporte 2000-2007, actualmente en ejecución. También destaca la continuidad prevista del Plan en 2004, de acuerdo con los contenidos de la Ley de PGE para 2004, al margen de quien resulte ganador en las elecciones generales de marzo de este año.

PALABRAS CLAVE: PLAN, INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES, FOMENTO, EJECUCIÓN, PRESUPUESTO, 2004

ABSTRACT: The article provides an overview of the role of infrastructure policy in meeting the objectives of economic policy and makes an appraisal of the Transport Infrastructure Plan 2000-2007 which is currently underway. The article underlines the continuity established in the 2004 Plan, in accordance with the General State Budget for 2004, in spite of the outcome of the General Elections held in March of this year.

KEYWORDS: PLAN, INFRASTRUCTURES, TRANSPORT, DEVELOPMENT, EXECUTION, BUDGET 2004

1. ORIENTACIÓN Y OBJETIVOS DE LA POLÍTICA ECONÓMICA

Desde el año 1996 la política económica española ha tenido como principal objetivo la consecución de la convergencia económica real con los países más avanzados de la Unión Europea. Durante todos estos años, la economía española ha llevado a cabo un proceso de saneamiento de las cuentas públicas, de internacionalización y de reformas estructurales, que ha impulsado un crecimiento del PIB y del empleo claramente superior al de la UE. A ello ha contribuido eficazmente la política sectorial de infraestructuras. Así, desde el año 1996 hasta el 2002, la economía española ha registrado un crecimiento

anual del PIB superior, en promedio, en 1,2 puntos porcentuales al de la Unión Europea, mientras que el crecimiento anual del empleo ha superado en 1,5 puntos porcentuales al crecimiento medio del conjunto de la Unión. Lo verdaderamente importante, desde un punto de vista económico, de este dato es que, el diferencial de crecimiento se ha producido en todos y cada uno de los años del periodo, lo que indica que ni siquiera los efectos coyunturales inciden negativamente en la ventaja comparada de la política de estabilidad y rigor presupuestario. Otro dato importante es que, por primera vez en el último medio siglo, la economía española ha tenido un mejor comportamiento que la europea en un ciclo recesivo internacional.

NOTA DE LA REDACCIÓN: el presente artículo está remitido en febrero de 2004.

Se admiten comentarios a este artículo, que deberán ser remitidos a la Redacción de la ROP antes del 30 de junio de 2004.

Recibido: febrero/2004. Aprobado: marzo/2004.

Como consecuencia de este largo periodo de crecimiento diferencial, la renta per cápita española, expresada en paridades de poder adquisitivo, ha evolucionado desde el 78,2 por ciento de la media de la UE-15 en 1995 hasta el 84,3 por ciento en 2002 según las últimas estadísticas de Eurostat. Paralelamente, el número de personas ocupadas ha registrado, según la EPA, un crecimiento de casi cuatro millones trescientas mil personas entre el último trimestre de 1995 el último trimestre de 2003. Consecuentemente, y pese al fuerte aumento de la población activa, la tasa de paro estimada por la EPA ha pasado del 22,8 por ciento en 1995 al 11,2 por ciento anual al cierre de 2003.

Estos espectaculares resultados reflejan la atención prestada a los dos pilares que han definido la estrategia de la política económica española en los últimos siete años. Por una parte, la orientación de las finanzas públicas al equilibrio y la mejora de su calidad favorecen la estabilidad macroeconómica. En este análisis, la política del Ministerio de Fomento, a corto plazo, está jugando un papel de contrapeso anticíclico contribuyendo al mantenimiento del diferencial positivo de crecimiento de nuestra economía en el contexto de la Unión Europea y, a largo plazo, es un factor decisivo para el crecimiento y, por tanto, condición necesaria para el éxito de la política de convergencia. El segundo pilar, la realización de reformas estructurales que aumenten la flexibilidad de la economía española y su capacidad de crear empleo, se manifiesta en la liberalización de los mercados, avanzando en sectores como el del transporte, donde el Ministerio de Fomento ha acometido importantes reformas como la liberalización del sector ferroviario.

La inversión en infraestructuras de transporte

La inversión en infraestructuras es una prioridad del Gobierno ya que constituye un instrumento básico para incrementar el potencial de crecimiento de la economía y promover el equilibrio regional y la cohesión territorial. En efecto, el hecho de que las infraestructuras aumenten la productividad media de las regiones hace de ellas un poderoso instrumento para eliminar disparidades de renta en un país. Por otro lado, una adecuada dotación de infraestructuras de transporte a través de una reducción de costes, estimula la inversión privada y mejora la competitividad de las economías, haciendo un territorio más atractivo para la inversión.

Con estas directrices nació el Plan de Infraestructuras de Transporte del Ministerio de Fomento 2000-2007, que abarca actuaciones en vías de alta capacidad, ferrocarriles, puertos y aeropuertos entre otras. Su objetivo es favorecer la movilidad eficiente de personas y mercancías, contribuyendo con ello al objetivo último de la política económica, que es la convergencia real, en términos de riqueza y empleo, con los países más avanzados de Europa.

2. ESTADO DE EJECUCIÓN DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE DEL MINISTERIO DE FOMENTO A FINALES DE 2003

La ejecución del Plan de Infraestructuras, es decir, el grado de ejecución de las distintas infraestructuras puede analizarse desde el lado de su financiación. La buena marcha del Plan es consecuencia directa de la suficiencia de recursos financieros para abordar las distintas fases de cada una de las actuaciones.

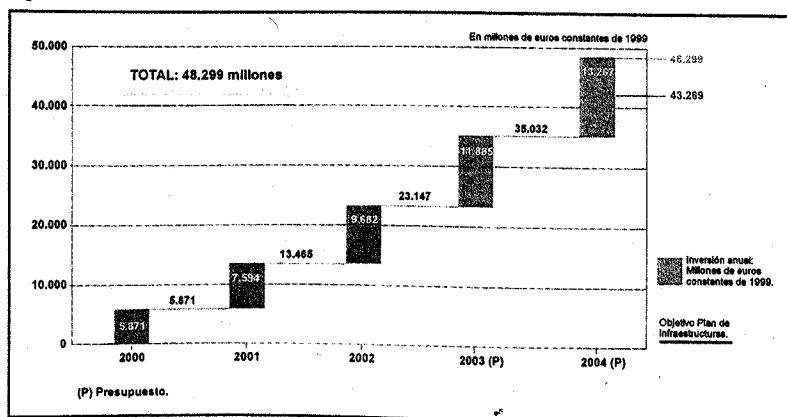
La previsión de inversión contemplada en el PIT para el periodo 2000-2004 era de 43.000 millones de euros de 1999. Este objetivo no sólo ha sido cumplido, sino que ha sido superado, estimándose que, para el final de este periodo, la inversión total superará los 48.000 millones de euros de 1999 (Fig. 1).

Estamos, pues, ante un hecho sin precedentes en la historia reciente de los planes de infraestructuras. Es la primera vez que una planificación se cumple, y se cumple con creces. Y ello ha sido posible gracias a un buen diseño financiero basado en la flexibilidad y diversidad de los recursos presupuestarios y no presupuestarios, fondos europeos y una creciente participación de la financiación privada.

Si analizamos la evolución de la ejecución del Plan de Infraestructuras desde el año 2000 hasta las previsiones de ejecución para 2004, observamos una tendencia creciente que culminará en los últimos años en la superación del objetivo establecido (Fig. 2).

Como puede observarse en el gráfico adjunto, no ha sido fácil alcanzar el objetivo inversor del PIT del 1,37% del PIB. Las estructuras Administrativas, empresariales e, incluso, financieras para llevar a cabo el esfuerzo inversor programado no pueden improvisarse de la noche a la mañana. De aquí que al principio del Plan se estuviese por debajo de ese objetivo. No obstante, transcurridos dos años, se supera el 1,37% y para 2003 y 2004 se alcanza la velocidad de crucero del PIT lo que hace prever que la superación del objetivo

Fig. 1.



para el periodo 2000-2004 será una realidad, si bien los datos de ejecución del ejercicio 2003 aún no están disponibles.

Si a esto le añadimos la buena marcha de la economía, que se traduce en un mayor crecimiento del PIB, obtenemos la explicación a la buena ejecución de la política de Infraestructuras de Transporte: Una inversión sostenida y creciente en una economía que crece también sostenidamente. Analizado el PIT en su conjunto, corresponde ahora analizar la ejecución de los distintos programas del mismo.

Ferrocarriles

En el capítulo ferroviario, la alta velocidad ha sido, y es, la gran apuesta del PIT 2000-2007 como medio de transporte del futuro, siguiendo las orientaciones de la Unión Europea. Se busca, así, junto con la introducción de un medio de transporte de calidad, seguro y menos contaminante, posibilitar la competencia intermodal.

En la fig. 3 puede verse cuál es la situación del Programa de Alta Velocidad Ferroviaria a comienzos del año 2004.

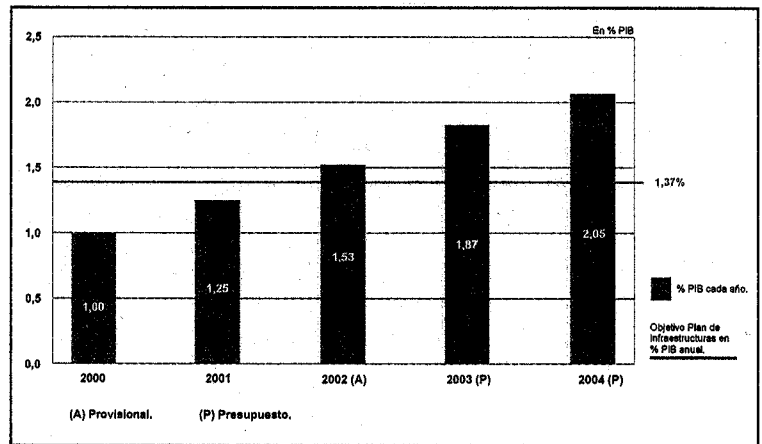


Fig. 2.

Desde 1996 se han finalizado 836 km de alta velocidad, incluidos ya los km correspondientes a la línea Zaragoza-Huesca, con lo que la red española de alta velocidad alcanza los 1.312,2 km. La inversión realizada ha supuesto un total de 5.516,4 millones de euros y, a finales de 2003, se encontraban en marcha un total de 971,3 km de líneas de alta velocidad por toda la geografía española con una inversión que asciende a 9.613,6 millones de eu-

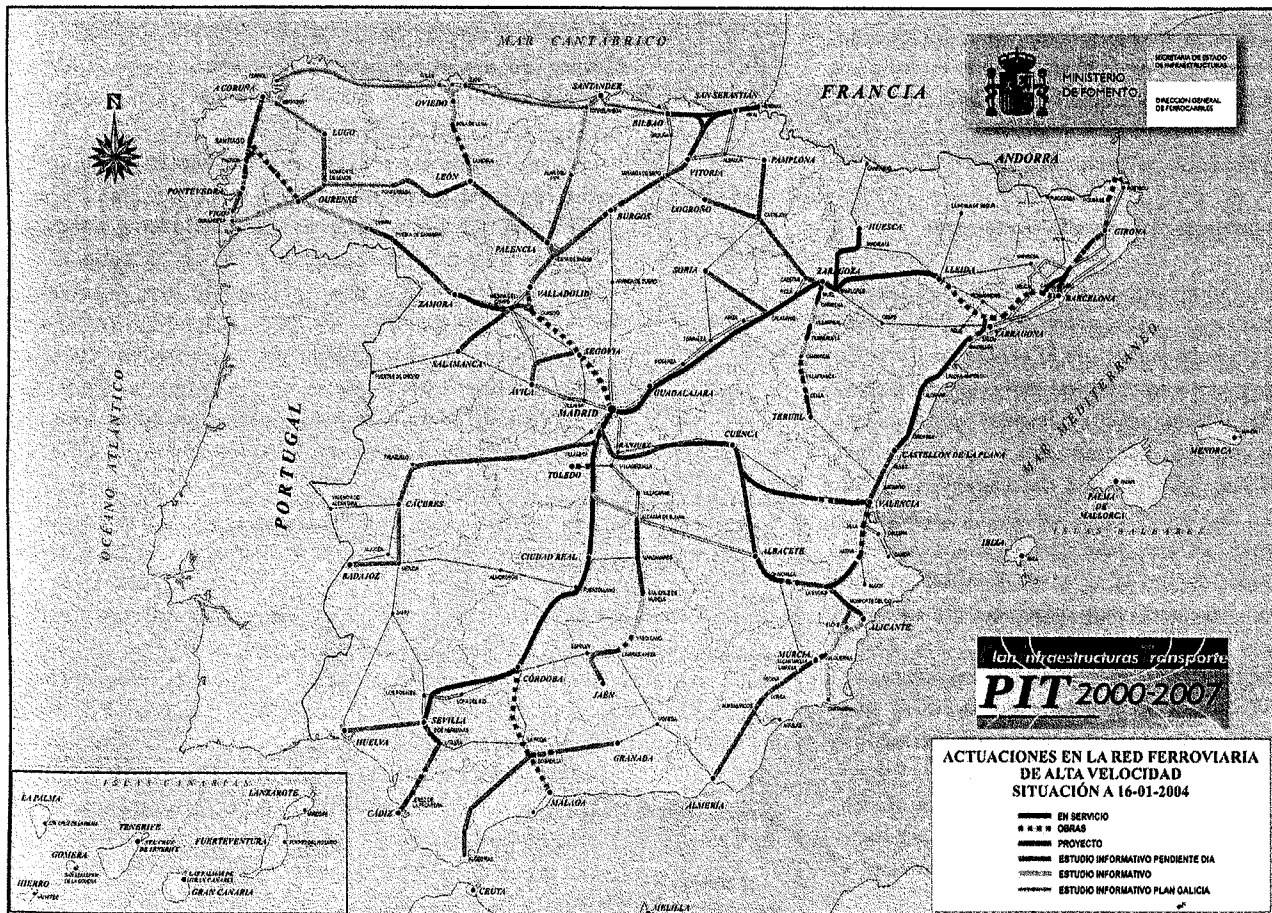


Fig. 3.

CUADRO 1

	LONGITUD	%
Con ESTUDIO INFORMATIVO/PLANIFICADA	7.131,5	100,0%
CON DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	5.497,6	77,1%
CON PROYECTO ELABORADO O EN ELABORACIÓN	3.338,0	46,8%
LICITADOS	1.773,5	24,9%
EN SERVICIO	802,2	11,2%
TOTAL	7.131,5	100,0%

ros. Además, están en proyecto 1.564,5 km y otros 2.159,6 km están pendientes de la declaración de impacto ambiental. El resto, 1.634,1 km están en fase de estudio informativo (652 km de estos corresponden a los nuevos corredores que se iniciaron con el Plan Galicia). El porcentaje de tramo que ha superado cada una de las fases desde la Planificación a la puesta en servicio puede verse en el cuadro 1, con datos de finales de 2003.

En dicho cuadro no está incluido el tramo transfronterizo hispano-francés Figueras-Perpignan.

Además de la alta velocidad, el programa ferroviario de cercanías incluye numerosas actuaciones que tratan de forma global cada uno de los núcleos de cercanías, integrando la mejora de las infraestructuras ferroviarias, la

programación integral de los servicios ferroviarios y la modernización del material móvil. También es de destacar el programa de mejora de la red convencional en el que se incluyen renovaciones de vía y la supresión de pasos a nivel. En este sentido, desde 2001 y hasta el 30 de noviembre de 2003 se habían suprimido 630 pasos a nivel y, a final de año, la previsión era alcanzar los 641 pasos suprimidos. Este dato significa que los 5.177 pasos a nivel existentes a comienzos de 2001 se reducen a 4.536 a finales de 2003. Además, se encuentran en marcha 1.592 actuaciones de las cuales 282 están en obras.

Mención especial merece el esfuerzo realizado durante 2003 para la adjudicación del tramo internacional Figueras-Perpignan, que supone la introducción del sistema concesional en el ferrocarril y una novedosa experiencia de licitación conjunta por parte de dos Estados miembros de la unión Europea. La inversión en este tramo alcanzará un montante global próximo a los 1.000 millones de euros.

Carreteras

En la red de alta capacidad, autopistas y autovías, se han puesto en servicio, desde el año 1996, 2.662,5 km por importe cercano a los 10.000 millones de €.

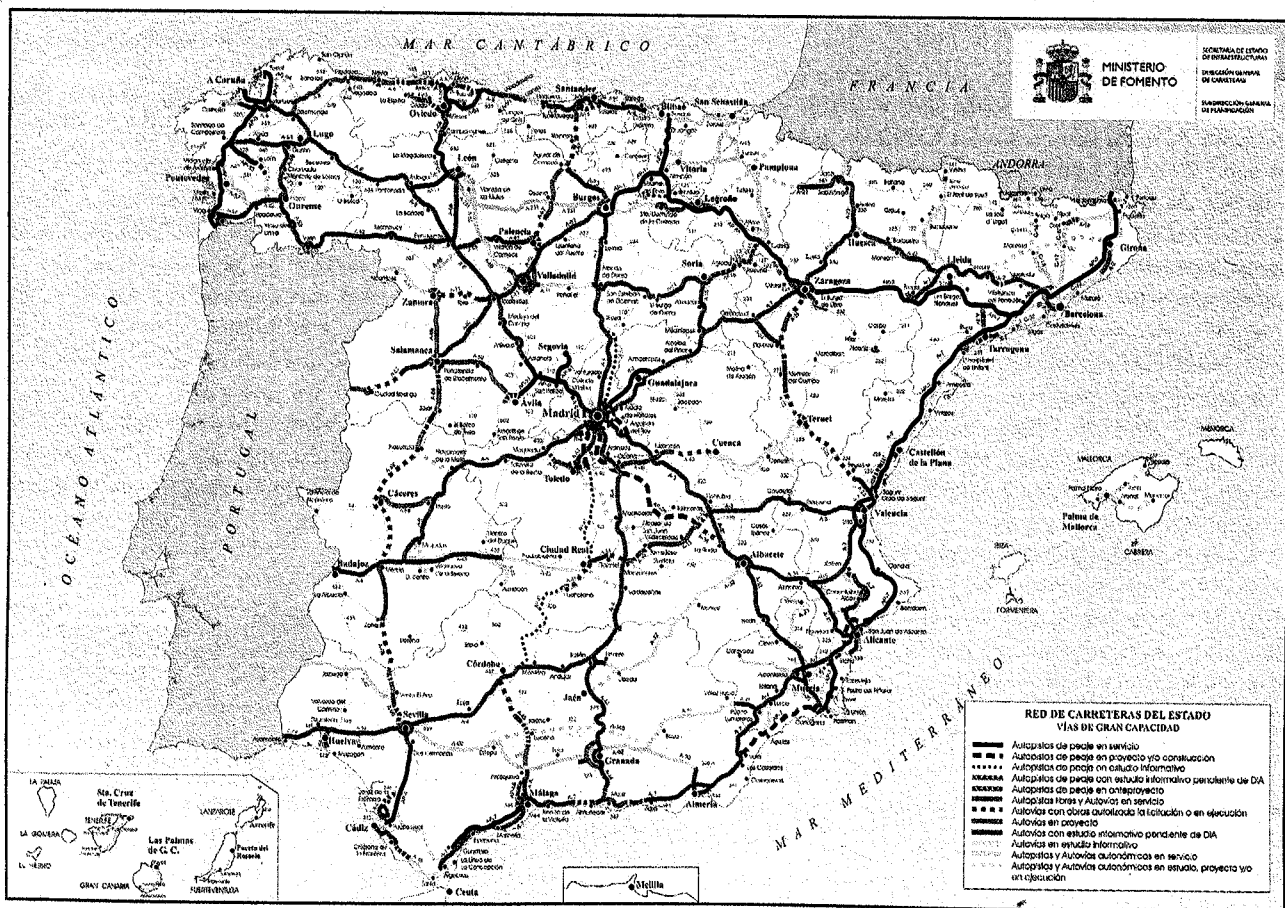


Fig. 4.

CUADRO 2

	INVERSIÓN EN MILLONES DE € DE 1999	%
CON ESTUDIO INFORMATIVO/PLANIFICADA	28.204,0	100,0%
CON DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	24.001,6	85,1%
CON PROYECTO ELABORADO O EN ELABORACIÓN	23.466,2	83,2%
LICITADOS	10.438,4	37,0%
EN SERVICIO	3.081,3	10,9%
TOTAL	28.204,0	100,0%

CUADRO 3

	INVERSIÓN EN MILLONES DE € DE 1999	%
CON ESTUDIO INFORMATIVO/PLANIFICADA	9.640,9	127,0%
CON DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	5.978,2	79,6%
CON PROYECTO ELABORADO O EN ELABORACIÓN	4.045,5	53,8%
LICITADOS	3.348,8	44,6%
EN SERVICIO	2.821,0	37,6%
TOTAL (*)	9.540,9	127,0%
(*) La inversión inicial prevista en el PIT era de	7.512,6	

Además, están en fase de obras (unas en inicio y otras concluyendo) 2.218 km que suponen una inversión de 9.450 millones de €. Si sumamos a los 6.000 km existentes en el año 1996, los 2.662,5 km en servicio desde entonces, la red de autopistas y autovías alcanza ya los 8.662,5 km. Si a esta cifra añadimos los km que se encuentran en ejecución, 2.218 km, se alcanzarán en la próxima legislatura (sin entrar en los km que se licitarán en este periodo sino contabilizando exclusivamente los ya iniciados) 11.000 km, planificados, además, con sentido de red transversal para favorecer el equilibrio regional y la interconexión y vertebración del territorio nacional, no con el sentido de red centralizada del pasado. En el cuadro 2 se recoge la situación de las distintas actuaciones a finales del año 2003.

Además, se ha potenciado la colaboración privada durante 2003 con la adjudicación de 5 autopistas de peaje (una de ellas actualmente en proceso) que introducen numerosos criterios para favorecer la calidad durante la explotación de las mismas. El volumen de inversión licitado en estos concursos alcanza los 2.000 millones de euros.

Puertos y seguridad del tráfico marítimo

Desde 1996 se han puesto en servicio obras por importe de 2.412,9 millones de € y se encuentran en ejecu-

ción actuaciones que suponen una inversión de 1.690,7 millones, lo que demuestra la importancia que este sector tiene en nuestro país. Se pretende así la potenciación del transporte marítimo dentro de las cadenas multimodales de transporte. En proyecto y en estudio se encuentra una inversión estimada de 2.813,7 millones de €.

En el cuadro 3 pueden verse las inversiones que han superado, a finales de 2003, cada una de las etapas del proceso inversor.

Es de destacar la importancia del sector privado en las inversiones portuarias. En euros constantes de 1999, la inversión total, pública y privada, en el capítulo portuario del PIT 2000-2007 asciende a 9.540 millones de euros, con un incremento del 25,8% respecto a las previsiones iniciales del Plan. Este aumento se ha debido a que la inversión privada se incrementó hasta un 53% por encima de lo previsto inicialmente, lo que da una idea del especial dinamismo de este sector.

Aeropuertos

En materia aeroportuaria se han redactado la totalidad de los Planes Directores de todos los Aeropuertos de interés general, lo que permite disponer de una adecuada planificación para atender con las máximas garantías de servicio, seguridad y calidad la demanda futura de los aeropuertos.

Se han puesto en servicio, desde mayo de 1996 y en los aeropuertos de interés general, obras por importe de 6.500 millones de euros y se encuentran en ejecución actuaciones que suponen una inversión de 2.750 millones y en proyecto o planificadas otros 4.828 millones de €. Especial mención merecen las actuaciones del Plan Barajas, que han totalizado una inversión de más de 2.400 millones de euros, y que se esperan culminar en febrero de 2005 con la inauguración de los edificios terminales. Esta actuación permitirá más que doblar la capacidad de Barajas hasta los 70 millones de pasajeros al año.

De este modo la previsión para finales de este año de las inversiones del Programa de Aeropuertos es la que se recoge en el cuadro 4.

CUADRO 4

	INVERSIÓN EN MILLONES DE €	%
CON ESTUDIO INFORMATIVO/PLANIFICADA	11.400,1	100,0%
CON DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	10.445,1	91,6%
CON PROYECTO ELABORADO O EN ELABORACIÓN	10.078,5	88,4%
LICITADOS	9.602,5	83,4%
EN SERVICIO	4.088,0	39,9%
TOTAL	11.400,1	100,0%

CUADRO 5. INVERSIONES DEL GRUPO FOMENTO
(en miles de euros)

	GRUPO FOMENTO			AJUSTE MÉTODO ALEMÁN (1)		AJUSTE CAPÍTULO 7 (2)		INVERSIÓN CONCESIONAL		TOTAL		
	2003	2004	Ä%	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	Ä%
D.G. de Carreteras	2.662.388	2.774.703	4,22	295.571	216.460	66.380	77.890	1.240.357	1.205.092	4.264.696	4.274.145	0,22
Inversión Nueva	2.061.034	2.140.173	3,84	295.571	216.460	66.380	77.890	1.240.357	1.205.092	3.663.342	3.639.615	-0,65
Conservación	601.354	634.530	5,52							601.354	634.530	5,52
Total Ferrocarriles	5.066.415	6.357.130	25,48	73.000	74.000			65.000	176.000	5.204.415	6.607.130	26,95
D.G. de Ferrocarriles	507.066	560.115	10,46	73.000	74.000			65.000	176.000	645.066	810.115	25,59
GIF	3.570.269	3.763.026	5,40							3.570.269	3.763.026	5,40
RENFE	916.958	1.959.989	113,75							916.958	1.959.989	113,75
FEVE	72.122	74.000	2,60							72.122	74.000	2,60
AENA	2.205.089	2.319.958	5,21							2.205.089	2.319.958	5,21
Puertos	780.073	927.354	18,88					1.045.433	1.329.816	1.825.506	2.257.170	23,65
Correos	245.950	249.186	1,32							245.950	249.186	1,32
Otros	196.200	207.390	5,70							196.200	207.390	5,70
TOTAL	11.156.115	12.835.721	15,06	368.571	290.460	66.380	77.890	2.350.790	2.710.908	13.941.856	15.914.979	14,15

(1) Las obras del método alemán se computan por el importe de la parte de la obra realizada en cada ejercicio.

(2) Partidas presupuestarias que figuran en el capítulo 7, en virtud de convenios de transferencia con Ayuntamientos.

CUADRO 6
INVERSIONES DEL GRUPO FOMENTO
FERROCARRILES
(en miles de euros)

	GRUPO FOMENTO			AJUSTE MÉTODO ALEMÁN (1)		INVERSIÓN CONCESIONAL		TOTAL		
	2003	2004	Ä%	2003	2004	2003	2004	2003	2004	%
Total Ferrocarriles	5.066.415	6.357.130	25,48	73.000	74.000	65.000	176.000	5.204.415	6.607.130	26,95
D.G. de Ferrocarriles	307.066	560.115	10,46	73.000	74.000	65.000	176.000	645.066	810.115	25,59
GIF	3.570.269	3.763.026	5,40					3.570.269	3.763.026	5,40
RENFE	916.958	1.959.989	113,75					916.958	1.959.919	113,73
FEVE	72.122	74.000	2,60					72.122	74.000	2,60
		96,2%			1,1%		2,7%			

(1) Las obras del método alemán se computan por el importe de la parte de la obra realizada en cada ejercicio.

3. PRINCIPALES ACTUACIONES INVERSORAS DEL GRUPO FOMENTO EN INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN 2004

Inversión total del Grupo Fomento durante 2004

Las inversiones totales del Grupo Fomento para el ejercicio 2004 fueron aprobadas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2004, de diciembre de 2003. Independientemente de los resultados que surjan como consecuencia de las elecciones del mes de marzo, estas inversiones quedan ya comprometidas para el ejercicio y ascienden a cerca de 16.000 millones de euros, lo que supone un aumento de más del 14% respecto a las inversiones del ejercicio 2003. Del total de inversión previsto, 2.710 millones corresponden a inversión concesional, lo que supone más de un 17% sobre el total. Por Programas, la inversión en Ferrocarriles supone más del 41% del total, Carreteras casi un 27% y Puertos y Aeropuertos absorben más del 14%. Estos datos quedan recogidos en el cuadro 5.

Ferrocarriles

De nuevo hay que destacar la importancia de este Programa en el Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007 del Ministerio de Fomento. Las operaciones de capital previstas para 2004 ascienden a 6.607 millones de euros, encaminadas fundamentalmente a la mejora y ampliación de la red, a la creación de nueva infraestructura de alta velocidad y a la renovación del material móvil entre otras actuaciones (Cuadro 6).

Como puede observarse, aún a pesar del inicio de la concesión Figueras-Perpignan, la participación del sector privado es, aún, limitada. A continuación se destacan las principales actuaciones.

En el Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad hay que destacar las actuaciones en la línea de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo, encomendada al GIF, que, a excepción de la Variante de Medina y el acceso a Valladolid, se encontrará en construcción en su totalidad. También se encontrarán en construcción diversos tramos del Eje Atlántico Gallego de Alta Velocidad, la Variante de Burgos y la Variante de Pajares. Además se redactarán Estudios Informativos y Proyectos en todas las líneas de alta velocidad articuladas en este Corredor. En este sentido hay que señalar que, conforme a la encomienda a GIF, se contratarán obras de la "Y Vasca" y de la Línea de Alta Velocidad Orense-Santiago. Por otra parte, la Dirección General de Ferrocarriles realizará los proyectos de los accesos a Galicia de Alta Velocidad en sus tramos Medina del Campo-Zamora-Lubián, Orense-Lugo y Orense-Vigo.

En el Corredor Noreste de Alta Velocidad, tras la puesta en servicio del tramo Madrid-Lleida, se continuará con la

construcción, por parte del GIF, de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, realizándose además los estudios y proyectos de las líneas de alta velocidad a Logroño, Pamplona, Soria (encargados al GIF) y Teruel. Asimismo, se finalizarán las obras en la totalidad del trayecto Zaragoza-Huesca y se ejecutarán obras en diversos tramos entre Zaragoza y Teruel. Debe destacarse, en este corredor, que ya se ha adjudicado la concesión del tramo internacional Figueras Perpignan, para el que se contempla inversiones para 2004 por importe de 176 millones de euros.

En el Corredor de Levante y Mediterráneo de Alta Velocidad, en el que se encuentran en servicio los tramos La Encina-Játiva, Valencia-Sagunto, Castellón-Las Palmas y Oropesa-Vandellós, proseguirá la ejecución de las obras de los tramos Las Palmas-Oropesa, Sagunto-Nules y Vandellós-Tarragona y se redactarán los proyectos de la Conexión del Corredor del Mediterráneo con la línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona. Asimismo, se realizarán proyectos y obras de la línea de Alta Velocidad Almería-Murcia: GIF tiene encomendadas las actuaciones entre Almería y el límite con la provincia de Murcia y RENFE desde este límite provincial hasta Murcia.

Se acometerán también por GIF actuaciones en la línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, a la que se incorpora la Variante de Alpera, además de continuar con la tramitación administrativa de los Estudios Informativos.

Dentro del Corredor de Andalucía de Alta Velocidad, la línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga (encomendada al GIF), a excepción de los accesos a Málaga, se encontrará en su totalidad en construcción. En la línea de Alta Velocidad Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén, se ejecutarán obras en varios tramos.

También hay que señalar las actuaciones a llevar a cabo por el GIF para la realización de obras del Acceso a Toledo en Alta Velocidad.

En el Corredor de Alta Velocidad de Extremadura, continuarán los estudios de todo el Corredor. Hay que destacar los trabajos que se llevarán a cabo en la Agrupación Europea de Interés Económico (AEIE) creada entre España y Portugal que desarrollará los estudios y proyectos del Corredor de Alta Velocidad Madrid-Lisboa por Extremadura, de la conexión Vigo-Oporto del eje Atlántico Gallego.

Tras la aprobación del Plan Galicia, en enero de 2003, se incluyeron dos nuevos Corredores de Alta Velocidad: Corredor Cantábrico (Ferrol-Asturias-Cantabria-Bilbao) y Corredor Subcantábrico (Tramos Ponferrada-Monforte y Lugo-A Coruña). Actualmente se están realizando los respectivos Estudios Informativos, el primero de ellos por GIF y los otros dos por la Dirección General de Ferrocarriles.

Dentro de este Programa de Alta Velocidad, en el ámbito de las ciudades, se han constituido Comisiones para el es-

tudio de las actuaciones de integración urbana del ferrocarril como consecuencia de su llegada a las mismas, en las que participan, además del Ministerio de Fomento, las Administraciones con competencias en materia urbanística, es decir, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos. En dichas Comisiones se definen, tanto las actuaciones a llevar a cabo para esta integración como la participación de cada una de las Administraciones en su financiación, pudiendo aportarse los rendimientos que se obtengan de las plusvalías de los terrenos que se puedan desafectar del uso ferroviario y complementándose, en su caso, con cualquier otro tipo de financiación externa. También se considera el instrumento para su gestión a través de Concesionarios o sociedades instrumentales.

En el capítulo de Cercanías de Grandes Ciudades durante 2004 se realizarán actuaciones en 12 núcleos, destacando en Madrid las obras para la prolongación de las cercanías hasta Humanes y la nueva conexión subterránea Atocha-Nuevos Ministerios-Chamartín (a ejecutar mediante la modalidad de abono total del precio) y la redacción del proyecto de acceso al Aeropuerto de Barajas, y en Barcelona el proyecto de acceso al aeropuerto del Prat. También hay que destacar las actuaciones incluidas en METROTREN. Es éste un nuevo concepto para el tratamiento global de las infraestructuras ferroviarias y la programación integral de los servicios ferroviarios en el entorno de núcleos de cercanías. Se están llevando a cabo actuaciones METROTREN en Asturias, Cantabria, Bahía de Cádiz, Sevilla y Murcia.

Cabe también señalar otras inversiones destinadas a consolidar y modernizar la estructura de la Red Convencional (destacando las actuaciones a realizar en la red ferroviaria de Galicia, Extremadura, Aragón y Cataluña), a la mejora de la seguridad (supresión de pasos a nivel), así como a

la mejora de la accesibilidad a los centros de generación de cargas (actuaciones en los puertos de Barcelona, Algeciras y Valencia, así como el acceso al Puerto de Bilbao por el túnel de Serantes).

También hay que mencionar en la Red Convencional, el Plan Global de Actuaciones en la línea Barcelona-Vic-Puigcerdá, elaborado en el ámbito del PIT 2000-2007 para concretar la programación de las actuaciones en esta línea, y los proyectos y obras que se llevarán a cabo para la construcción de las variantes de Camarillas y Alcantarilla, ambas en la línea Chinchilla-Murcia-Cartagena.

Por parte del GIF, en el año 2004 se proyecta una inversión material (sin incluir el inmovilizado financiero) de 3.763 millones de euros, el 5,4% superior a la presupuestada en 2003.

La aportación patrimonial del Estado al mencionado Ente Público recogida en los PGE para 2004 es de 1.352,3 millones de euros

Carreteras

La previsión de inversiones para 2004 en los dos programas de Carreteras (Infraestructuras y Conservación) ascienden a 4.274 millones de euros (Infraestructuras 3.640 millones y Conservación 634 millones) (Cuadro 7).

En estas cantidades se incluyen las inversiones previstas mediante el método concesional, que se derivan de las 5 concesiones licitadas a finales de 2003 y de las colas de inversión de las licitadas anteriormente. En total son unos 1.205 millones que suponen aproximadamente el 28% de la inversión en el programa.

Aunque no es estrictamente inversión en términos consolidados, y por tanto no aparece doblemente computada en el

**CUADRO 7
INVERSIONES DEL GRUPO FOMENTO
CARRETERAS**

	GRUPO FOMENTO			AJUSTE MÉTODO ALEMÁN (1)		AJUSTE CAPÍTULO 7 (2)		INVERSIÓN CONCESIONAL		TOTAL		
	2003	2004	Å%	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	Å%
D.G. de Carreteras	2.662.388	2.774.703	4,22	295.571	216.460	66.380	77.890	1.240.357	1.205.092	4.264.696	4.274.145	0,22
Inversión Nueva	2.061.034	2.140.173	3,84	295.571	216.40	66.380	77.890	1.240.357	1.205.092	3.663.342	3.639.615	-0,65
Conservación	601.354	634.530	5,52	-	-	-	-	-	-	601.354	634.530	5,52
		64,9%			5,1%		1,8%		28,2%		100,00%	

(1) Las obras del método alemán se computan por el importe de la parte de la obra realizada en cada ejercicio.

(2) Partidas presupuestarias que figuran en el capítulo 7, en virtud de convenios de transferencia con Ayuntamientos.

cuadro anterior, hay que añadir que los presupuestos generales del Estado contemplaban 665 millones de euros de aportaciones financieras a promotores de infraestructuras de carreteras. No obstante, la propia dinámica de los concursos de licitación y la competencia generada ha dado lugar a que esta cantidad resulte sensiblemente reducida tras las adjudicaciones, con el consiguiente ahorro para el erario público.

En concreto, del Programa de Autovías y Autopistas del periodo 2000-2007 se seguirán construyendo varios tramos de la Autovía del Cantábrico, Autovía Lleida-Barcelona, Autovía Cantabria-La Meseta, Autovía Oviedo-La Espina, Autovía de la Plata, Autovía del Mediterráneo, Autovía Córdoba-Málaga, Autovía de Castilla, Autovía del Duero, Autovía Sagunto-Aragón, Autovía Bailén-Motril, Autovía del Camino de Castilla, Autovía Cádiz-Vejer de la Frontera, Autovía de conexión de la N-430 con la N-340, Autovía Ávila-Salamanca, Autovía Lleida-Frontera Francesa, Autovía de Castilla-La Mancha y Autovía Atalaya-Ciudad Real-Mérida.

En el Programa de Acondicionamientos se finalizarán durante el 2004, entre otras, las siguientes actuaciones: La Ronda Norte de Huelva, la mejora de plataforma en el tramo Incinillas-Soncillo, Variante de Alcaudete, Variante de Utiel, acondicionamiento del tramo Espiel-Cuesta de Matanzas, Variante de Sonseca, Mejora de trazado en la N-320 tramo Horche-Guadalajara, Variante de Villajoyosa, Vall D'Uxó-Nules-Villavella, Variante de Almenara, Variante de Montaverner, acondicionamiento en la N-432 tramo Cerro Muriano-Córdoba, Variante de Calatayud, Presa García Sola-Puerto de los Carneros y continuarán las obras: acondicionamiento en la N-232 tramo Logroño-Avalos, San Vicente de Briñas, Variante de Salas de los Infantes, nuevo trazado en la N-260 tramo Sabiñánigo-Fiscal, acondicionamiento en la N-260 tramo Cólera-Port Bou, Variante de Cadasnos, mejora del firme en la N-IV tramo Andújar-Villar del Río, Variante de Quintanar del Rey, Variante de Baena, Circunvalación de Granada en el tramo Ronda Sur-Alhaurín, Variante de Mondéjar, Túnel de Piqueras y acondicionamiento en la N-I en Condado de Treviño.

En cuanto a las Actuaciones en Medio Urbano, se finalizarán en el año 2004 la Variante Noroeste de Palencia, el Acceso Oeste a Badajoz tramo Puente de la Universidad-Frontera de Caya, Montmeló-Papiol 4º carril en la A-7, ampliación de carril en la Ronda Litoral, Conexión con la A-2, Conexión con Zona Franca en Barcelona, Circunvalación de Granada tramo La Armilla-Ronda Sur, Adecuación de la Vía de la Hispanidad, Ronda Norte de Valencia Juan XXIII-Emilio Baró, Variante de la N-623 tramo Burgos-Villatoro, Variante de Casetas y continuarán las obras Reordenación de accesos y tercer carril en la N-I tramo San Sebastián de los Reyes, Acceso al Puerto de Sagunto, Variante de la N-I tramo Villafría-Rubena, Circunvalación

Oeste de Jerez de la Frontera, Enlace de la A-66 en Ventanillas y Rubin, Variante de Puerto Real, Acceso Norte al Puerto de Gandía, Acceso al Polígono del Pozo, Circunvalación Sureste de Salamanca Buenos Aires-Montalvos, Ronda Sur de León, Ronda Oeste de Burgos, Circunvalación de Vigo, Acceso al Puerto de Castellón.

Entre las obras en ejecución incluidas en los Convenios con las Comunidades Autónomas de Canarias y de Islas Baleares se finalizarán varios tramos.

Además de continuar las obras en ejecución, cabe destacar nuevas actuaciones en alta capacidad a iniciar en el 2004. Entre ellas la ejecución de nuevos tramos o el inicio de obras en Autovía del Cantábrico, la Autovía Cantabria-La Meseta, Autovía Oviedo-La Espina, Autovía del Mediterráneo, Autovía Sagunto-Aragón, Autovía Córdoba-Málaga, Autovía de la Plata, Autovía del Camino de Santiago, Autovía Torderá-Fornills de la Selva, Autovía de la N-232, Autovía Levante-Extremadura-Atalaya-Ciudad Real-Mérida y la Autovía Cádiz-Vejer de la Frontera.

La red de Autopistas de peaje (inversión extrapresupuestaria) se verá incrementada con nuevas actuaciones. El inicio del procedimiento negociado para el tramo de Conexión de la Ronda de la Bahía de Santander (Parbayón)-Torrelavega (Zurita) en Cantabria, se unirá a las ya adjudicadas Ocaña-La Roda en Castilla-La Mancha, Cartagena-Vera en Murcia y la Circunvalación de Alicante y la Madrid - Toledo. Está también prevista la licitación de los nuevos tramos Soria-Tudela y Alto de las Pedrizas-Málaga.

También está previsto el inicio de obras de acondicionamiento y la iniciación de Actuaciones en Medio Urbano, de las que las más importantes son el Acceso al Puerto de Villagarcía, la modificación de enlaces en la Ronda de Málaga, la Variante Oeste de Córdoba, la actuación en la N-II tercer carril desde Torrejón de Ardoz-L.P. Madrid, la conexión de la Ronda de Valencia con A-7, el acceso Norte a Ferrol intersección del Ponto, el final de la Variante de Puerto Real y acceso a Orense centro.

En cuanto a los recursos destinados a inversión para la conservación y explotación ascenderán a 634,4 millones de euros, lo que permitirá mantener en un buen nivel de servicio los más de 20.000 kilómetros de carreteras que constituyen un activo público cuyo valor de reposición, sin incluir las autopistas de peaje, es del orden de 30.000 millones de euros. Por esta red circula la totalidad del tráfico por carretera de carácter internacional o interregional y parte importante del local, suponiendo el 60% del total nacional. Dentro de este programa se prestará atención a las actuaciones en materia de seguridad vial.

Puertos

Las inversiones públicas de las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado presupuestadas para el año 2004 as-

cienden a un total de 2.257 millones de euros, de los que 927 millones de euros corresponden a inversión de las autoridades portuarias y 1330 millones, casi un 59% del total, a la inversión concesional. Destacan, por su volumen, las inversiones que se realizarán en los puertos de Alicante, Barcelona, Valencia, Bahía de Algeciras, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas, Vigo, Gijón, Sevilla, Ferrol, Cartagena, Bilbao, Baleares, Castellón y Tarragona.

Las actuaciones que se llevarán a cabo consistirán en la creación de nuevas superficies de agua abrigada, mediante la construcción de infraestructuras de defensa y acceso marítimo, la reducción o eliminación de los posibles cuellos de botella dentro de los puertos y establecimiento de los enlaces necesarios, la creación de nuevas instalaciones modernas, de alta productividad y calidad de servicio, para tráficos específicos donde la demanda lo requiere (contenedores, terminales polivalentes, terminales de automóviles, pasajeros, etc.), la mejora de las conexiones de los puertos con sus hinterlands mediante los adecuados accesos terrestres (carreteras, ferrocarril, tuberías), independizados del tráfico y del entorno urbano, la incorporación de suelo mediante adquisición de terrenos o ganándolos al mar donde sea necesario y posible, la incorporación de las nuevas tecnologías de la información al proceso de prestación y gestión de los servicios portuarios, la mejora de los espacios de uso ciudadano en el área portuaria, la mejora de las condiciones de seguridad, vigilancia y policía en los puertos y la instalación y mantenimiento de las necesarias ayudas a la navegación a lo largo de todo el litoral, así como el balizamiento interior de los puertos, incluyendo el funcionamiento del DGPS en todo el litoral español e iniciar la implantación de sistemas AIS.

Seguridad del tráfico marítimo

Los recursos destinados a las actuaciones de Seguridad del Tráfico Marítimo y Vigilancia Costera se elevan a 132,1 millones de euros, de los cuales 34,4 millones corresponden a inversiones, importes que se obtienen de las cifras consolidadas del Ministerio y de la Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

La Dirección General de la Marina Mercante en el año 2004 va a continuar, como línea de actuación fundamental, la construcción y equipamiento de edificios para Capitanías Marítimas y Centros de Coordinación de Salvamento, de cara a conseguir ampliar y mejorar la cobertura de los Centros ya existentes.

A través de la Entidad Pública Empresarial "Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima" (SASEMAR) se continuará la dotación de los sistemas más avanzados de comunicación y equipos electrónicos de cara a la consecución

del objetivo básico de este Centro Directivo que es el incremento de la Seguridad Marítima y el cumplimiento de la normativa internacional y comunitaria. Las dotaciones del Ministerio de Fomento a la mencionada Entidad Pública Empresarial en el año 2004 alcanzarán la cifra de 76 millones de euros.

Aeropuertos

Las actuaciones inversoras más destacadas del Plan de Infraestructuras de AENA para el año 2004 son la continuación de la ampliación de los aeropuertos clave de la red, Madrid/Barajas y Barcelona a través de sus Planes Directores (contarán en el 2004 con una inversión de 1.200 millones de euros el primero y de 419.55 millones el segundo), la continua potenciación de los aeropuertos turísticos con actuaciones de ampliación en el lado aire o lado tierra dependiendo del tráfico futuro y previendo que puedan existir problemas de capacidad y mejora de los equipamientos, la adecuación del resto de aeropuertos de la red para permitir su evolución de acuerdo con el tráfico previsto (se tiende a la modernización de las instalaciones actuales y a la adaptación a la climatología adversa del norte peninsular), la extensión de la red a nuevos aeropuertos regionales (Monflorite-Huesca y Burgos), la potenciación de las bases aéreas abiertas al tráfico civil (desarrollo de la base de Los Llanos-Albacete) para garantizar una mayor vertebración y cohesión del territorio y el desarrollo de los sistemas e infraestructuras de Navegación Aérea con actuaciones destinadas a la adaptación de los mismos a los requerimientos de incrementos de capacidad e innovación de Eurocontrol e internacionales.

En resumen, la actuación inversora de AENA para 2004 asciende a 2.320 millones de euros.

Correos

El Presupuesto de Inversiones para el año 2004 es de 249 millones de euros, que se distribuye según el Plan de Infraestructuras para el desarrollo de obras nuevas y reformas de edificaciones mejorando las condiciones de atención al cliente y la accesibilidad a la red de oficinas, el Plan de Automatización invirtiendo en equipamientos que permitan incrementar el grado de automatización hasta el 85% a finales de 2004 y el Plan de Sistemas Integrado con proyectos específicos que permitan ofrecer una cobertura integral de los procesos de Correos.

A la inversión en los grandes planes de actuación se une, el resto de inversiones hasta alcanzar la cifra total de 293 millones de euros prevista para el año 2004 (elementos de transporte, mobiliario y equipos de seguridad).

Por último las inversiones financieras previstas en el ejercicio permitirán la diversificación de la compañía. Es-

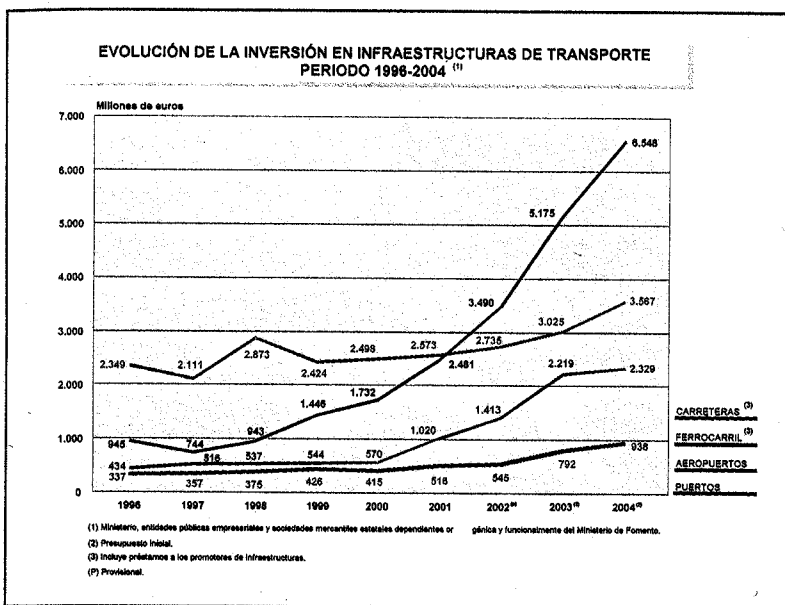


Fig. 5.

tas inversiones pretenden dar cobertura a las necesidades de actuación en los ámbitos de la paquetería bajo la inversión en la filial Chronoexpres, de los servicios financieros mediante la introducción de Correos en la actividad de los seguros, la gestión de Bases de Datos para uso en marketing directo y por último el desarrollo de nuevas tecnologías con buzones de última generación introduciendo publicidad e internet

4. INICIATIVAS LEGISLATIVAS Y SU IMPLANTACIÓN EN 2004

Parte del éxito de las inversiones y de la atracción de capital privado a la financiación de infraestructuras es debido al establecimiento de un marco legal claro y conciso que refleja los derechos y deberes de los participantes en los proyectos de inversión de infraestructuras. La modernización de las mismas y de los servicios asociados a ellas requiere un marco donde la competencia del mercado es fundamental. De este modo, nuevas leyes introducen la liberalización de mercados con gran tradición de intervencionismo por parte del Estado, como son los ferrocarriles. Durante 2003 se han tramitado las siguientes leyes:

- Ley de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general
- Ley del sector ferroviario
- Ley sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por el que se modifica, parcialmente, la Ley 16/1987 de Ordenación de los transportes terrestres
- Ley sobre régimen concesional de las obras públicas

5. CONCLUSIONES

Las operaciones inversoras del Grupo Fomento presupuestadas para 2004, incluyendo la inversión concesional, ascienden a 15.915 millones de euros, un 14,15% superior a la correspondiente del ejercicio 2003. El 17% de las mismas corresponden a operaciones concesionales, cifra muy similar a la del ejercicio 2003. Esto es una muestra de que el crecimiento del escenario inversor se produce de forma armónica usando las diferentes fórmulas de financiación disponibles.

Los crecimientos respecto a la cifra homogénea de 2003 de la inversión en cada política de transporte son los siguientes:

- Ferrocarril: 26,9%
- Carreteras: 0,2%
- Puertos: 23,6%
- Aeropuertos: 5,7%

El escaso crecimiento en Carreteras se debe, como ya se ha comentado, a la apuesta del PIT por el ferrocarril. No obstante, si no se considera la inversión concesional ni otros ajustes, el crecimiento en Carreteras resulta ser del 4,22 %, lo que indica que aún así la inversión aumenta en términos reales. Este mismo comentario cabe hacerse para aeropuertos que, con un 5,7%, ve también aumentar su inversión real.

En la fig. 5 se representa la evolución de las operaciones de capital (no incluye inversión concesional ni ajustes) en infraestructuras del transporte en el periodo 1996-2004. Destacan los incrementos en las políticas de ferrocarriles y de aeropuertos en el periodo 2001-2004, y de carreteras en el último año, que confirman la prioridad de las inversiones en infraestructuras del transporte en los Presupuestos Generales del Estado de 2004.

En conclusión, los presupuestos inversores para 2004 del Ministerio de Fomento continúan en la línea de la legislatura, es decir un aumento de la inversión sostenible y compatible con la estabilidad económica y presupuestaria que, junto con el nuevo marco legal establecido, hará de España un país con una red mallada de infraestructuras de calidad, símbolo de modernidad y seguridad que permitan la cohesión económica y social y la convergencia real con nuestros vecinos europeos. ■

REFERENCIAS

- Plan de Infraestructuras de Transporte del Ministerio de Fomento 2000-2007.
- Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2004