

El Presupuesto del Ministerio de Fomento para 2001 y el Plan de Infraestructuras 2000-2007

Antonio M. López Corral

Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Licenciado en Ciencias Económicas

Catedrático de Economía Aplicada de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la UPM.

Director General de Programación Económica. Ministerio de Fomento

RESUMEN

El Plan de Infraestructuras del Ministerio de Fomento 2000-2007, con horizonte de ejecución presupuestaria hasta el 2010, comprende inversiones en materia de autopistas y autovías, ferrocarriles, aeropuertos, puertos y otras actuaciones por valor de 17,1 billones de pesetas. Las inversiones que se realizarán con cargo a este Plan entre 2000 y 2006 ascenderán, sin embargo, a 10,0 billones de pesetas, formando parte del Plan General de Infraestructuras de todas las Administraciones Públicas que contemplan inversiones globales por valor de 19,0 billones de pesetas. Para el periodo 2000-2004 el Plan del Ministerio de Fomento prevé inversiones por valor de 7,2 billones de pesetas y para el ejercicio 2001 por valor de 1,5 billones, lo que significa que ya se ha alcanzado la velocidad de crucero para el desarrollo del Plan. Pero además el Ministerio de Fomento invierte en vivienda, correos y otras políticas. Todo ello para contribuir a la convergencia real y el pleno empleo, respetando los equilibrios macroeconómicos y presupuestarios.

ABSTRACT

The Ministry of Public Work's Infrastructure Plan for the 2000-2007 period, with budgetary effectiveness until 2010, covers investment in motorways and roads, railway, airports, ports and other civil works to the value of 17.1 billion pesetas. The investments made under this plan between 2000 and 2006 are responsible for 10 billion pesetas of this budget, these forming part of the General Infrastructure Plan of all the Public Administrations and which considers an overall investment of 19 billion pesetas. Over the 2000-2004 period the Ministry of Public Works has established investments to the value of 7.2 billion pesetas, 1.5 billion of which being earmarked for the 2001 financial year. This goes to show that the established Plan is running its true course, however, the Ministry also intends to invest in housing, the postal service and other policies in order to contribute to real convergence and full employment, while ensuring a balance between macroeconomic and budgetary factors.

1. RASGOS BÁSICOS DE LA POLÍTICA DE INFRAESTRUCTURAS EN LA ACTUAL LEGISLATURA (2000-2004): CONTINUIDAD DE LOS OBJETIVOS, NOVEDAD EN LOS INSTRUMENTOS

El comienzo de la actual legislatura ha abierto una nueva etapa para la política de infraestructuras cuya novedad no reside tanto en los objetivos como en los instrumentos: el Plan General de Infraestructuras 2000-2006 y una nueva Ley Básica de Infraestructuras que entraña una profunda redefinición del papel de las Administraciones Públicas en este ámbito, y cuyo proyecto de Ley está siendo elaborado actualmente en el seno del Ministerio de Fomento.

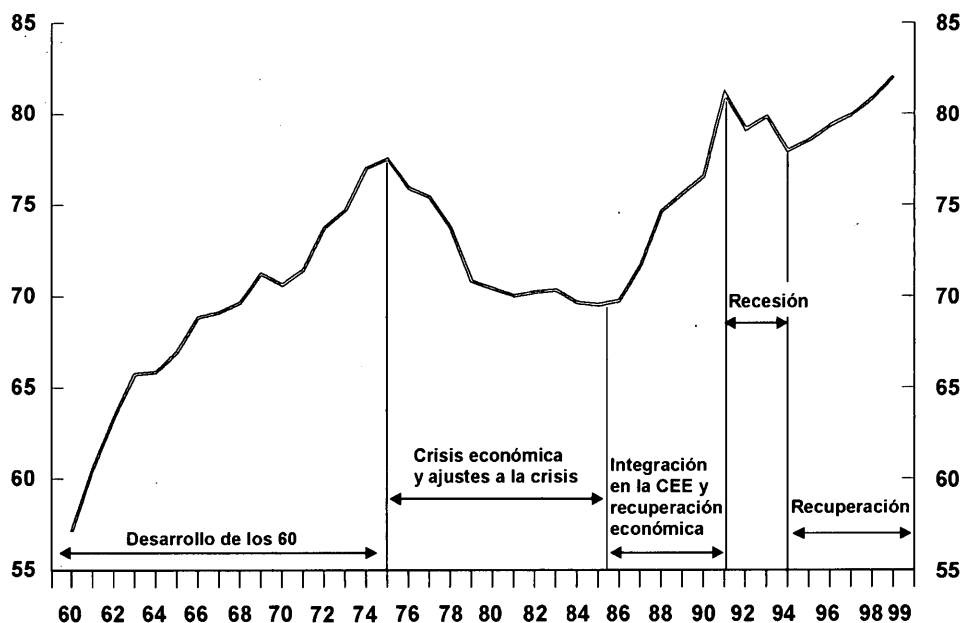
Al igual que en la legislatura anterior, el objetivo básico de la política de infraestructuras sigue siendo colaborar con el resto de las herramientas de la política económica al logro de la convergencia real, entendiendo por tal la progresiva aproximación de España a la media de la Unión Europea en términos de renta *per cápita* y empleo.

En el periodo legislativo anterior (1996-1999), se obtuvieron avances muy importantes en ese objetivo. El PIB de la economía española creció claramente por encima de la media de la UE en cada uno de esos cuatro años; y ese crecimiento económico tan intenso resultó, además, muy rico en empleos creados, generándose en total 1,5 millones de nuevos puestos de trabajo, lo que permitió que la tasa de paro pudiera descender desde el 22,2% en 1995 al 15,4% en 1999.

Para los cuatro años de la actual legislatura, el Gobierno se propone continuar avanzando en la convergencia real. En concreto:

- ▼ Se prevé que la economía española crezca a un ritmo del 4,0 % en 2000, del 3,6% el año que viene y a un ritmo similar a éste en los dos años siguientes, lo que supone seguir creciendo por encima de la media de la Unión Europea.
- ▼ Ese crecimiento permitirá crear en torno a 1,4 millones de puestos de trabajo, lo que, a su vez, hará posible que la tasa de paro se sitúe por debajo del 10% al final de la legislatura, una cifra ya muy próxima a la media europea.

CONVERGENCIA DE ESPAÑA CON LA UNIÓN EUROPEA PIB PER CÁPITA ESPAÑOL EN PORCENTAJE DE LA MEDIA DE LA UE En paridades de poder adquisitivo



Fuente: Comisión Europea

Gráfico 1.

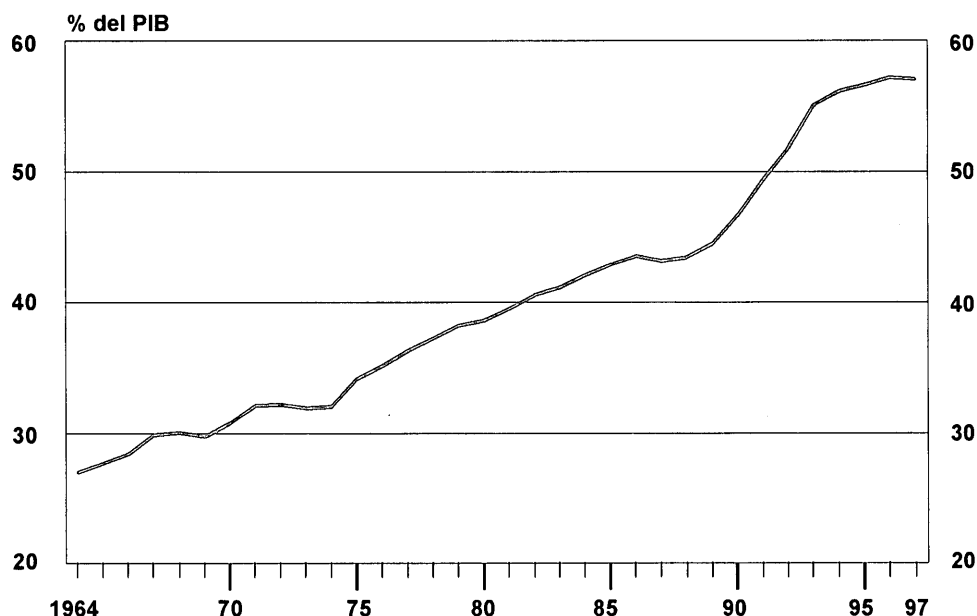
1.1 La política de infraestructuras en el marco de la política económica del gobierno

Para lograr esos avances en la convergencia real, el Gobierno mantendrá las líneas maestras de la política económica de la pasada legislatura, con sus dos grandes líneas de acción:

- ▼ Por un lado, la política fiscal mantendrá el objetivo de consolidación presupuestaria, lo que supondrá la eliminación del déficit público el próximo ejercicio de 2001 (por primera vez en el casi cuarto de siglo de la democracia española), y obtener un claro superávit presupuestario en el año siguiente. El tránsito de una situación de déficit a otra superávit permitirá reducir el stock de deuda pública hasta situarlo por debajo de la referencia de Maastrich (60% del PIB).
- ▼ Por otro lado, el gobierno profundizará en las reformas estructurales de los mercados de bienes y de factores, para hacer posible un mayor nivel de competencia y eficiencia en el seno de nuestra economía.

La política de infraestructuras de la actual legislatura contribuirá al logro de la convergencia real fundamentalmente a

EVOLUCIÓN DEL STOCK DE CAPITAL PÚBLICO (1964 - 1997)



Fuente: El stock de capital en España y su distribución territorial.
Fundación BBV.

Gráfico 2.

través dos medidas que se enmarcan en esas dos grandes vías de acción de la política económica: de una parte; a través del Plan General de Infraestructuras 2000-2006, un programa de inversiones en infraestructuras enormemente ambicioso del que forma parte el Plan de Infraestructuras del Ministerio de Fomento 2000-2007 con horizonte presupuestario y de ejecución hasta el 2010, pero, al mismo tiempo, plenamente compatible con los objetivos de estabilidad presupuestaria y, de otra, a través de la Ley Básica de Infraestructuras antes mencionada, que persigue, entre otros objetivos, el logro de una mayor eficiencia en la provisión de los servicios de infraestructuras de transportes e hidráulicas, impulsando la participación del sector privado en unos sectores que, tradicionalmente, han permanecido en gran medida en la órbita del sector público.

1.2 El programa de infraestructuras que requiere la convergencia real

Durante décadas, la convergencia real con los países europeos ha sido un objetivo muy distante. Durante la década de estancamiento económico del periodo 1975-1985, en lugar de converger, la economía española se fue alejando cada vez de la renta media de la Unión Europea. (Gráfico 1). La convergen-

cia durante la fase expansiva de la segunda mitad de los 80 no permitió recuperar la distancia perdida en la crisis anterior. Ahora, en cambio, ese objetivo es plenamente factible en el horizonte de la próxima década. Durante la pasada legislatura, la economía española, además de acceder a la Unión Monetaria, vivió una etapa de intensa convergencia que permitió que el PIB per cápita se situara a solo 18 puntos porcentuales de la media de la UE, una distancia por primera vez inferior a la registrada en 1976.

Así pues, en los últimos 25 años la economía española no ha tenido nunca tan cerca como ahora el objetivo de la convergencia real con los países europeos. Ese objetivo es ya factible en el horizonte de la próxima década. Pero su consecución va a exigir mantener a lo largo de todo ese periodo un gran esfuerzo de inversión en infraestructuras. A ello responde, precisamente,

el Plan de Infraestructuras del Ministerio de Fomento 2000-2007.

Al repasar la historia reciente de la economía española, se comprueba que la insuficiente dotación del stock de capital público en infraestructuras a través de la inversión pública ha sido tradicionalmente uno de los principales factores limitativos del crecimiento económico del país. (Gráfico 2)

A lo largo de los últimos cuarenta años, la inversión pública se ha caracterizado por una insuficiente sostenibilidad en el tiempo y por un comportamiento fuertemente procíclico: en las etapas de estancamiento económico (durante la larga crisis de 1975-1985 y la más breve de 1993-1994) se produjo una fuerte contracción de la inversión en infraestructuras, frenándose, en consecuencia, el ritmo de acumulación de capital público en infraestructuras; las fases expansivas, en cambio, (tanto la fase desarrollista de 1960-1974 como la etapa alcista de 1986-1992), fueron acompañadas de una notable acumulación de capital público, pero a un ritmo insuficiente para cerrar la secular brecha que ha separado históricamente a nuestro país de los más avanzados de Europa en dotación de infraestructuras.

A través del Plan General de Infraestructuras el gobierno español se propone cerrar definitivamente esa brecha llevando a cabo un esfuerzo inversor excepcional, tanto por su in-

Cuadro 1. PLAN DE INFRAESTRUCTURAS 2000 - 2007 DEL MINISTERIO DE FOMENTO

	Inversiones en el periodo 2000-20004		Inversiones en el periodo 2000-2006		Inversiones en el periodo 2000-2010	
	Billones de ptas.	%	Billones de ptas.	%	Billones de ptas.	%
PROGRAMA DE AUTOVIAS Y AUTOPISTAS	2.8	38.9	4.2	42.0	6.6	38.6
PROGRAMA DE FERROCARRILES	2.4	33.3	3.6	36.0	6.8	39.8
PROGRAMA DE AEROPUERTOS	1.1	15.3	1.2	12.0	1.9	11.1
PROGRAMA DE PUERTOS	0.6	8.3	0.6	6.0	1.2	7.0
OTRAS ACTUACIONES	0.3	4.2	0.4	4.0	0.6	3.5
TOTAL	7.2	100.0	10.0	100.0	17.1	100.0

tensidad como por su prolongación en el tiempo. La amplitud que va a revestir la inversión en infraestructuras deberá permitir:

- ▼ la modernización y culminación de la red viaria de alta capacidad,
- ▼ la construcción y gestión de la red ferroviaria de gran velocidad y
- ▼ la realización de un conjunto de actuaciones necesarias para adecuar la capacidad de los principales aeropuertos y puertos del país a las necesidades de una economía en fuerte crecimiento.

En total, la cifra de inversión prevista del Grupo Fomento para el conjunto del periodo 2000-2010 se eleva a 17,1 billones de pesetas, lo que representa una media anual del 1,4% del PIB, un ratio muy por encima del 0,90% registrado durante el último quinquenio (1995-1999) y también superior al 1,25% del periodo (1990-1994). (Gráfico 3). Para el periodo 2000-2006 la cantidad a invertir por el Grupo ascenderá a 10,0 billones de pesetas y para el periodo 2000-2004 a 7,2 billones (Cuadro 1).

En el próximo cuatrienio, la inversión en carreteras absorberá la mayor parte del gasto total (38,9%), seguida de la inversión en infraestructuras ferroviarias (33,3%), aeropuertos (15,3%), puertos (8,3%) y otras políticas (4,2%).

La compatibilización de ese gran esfuerzo de inversión con la estabilidad presupuestaria se conseguirá a través de cuatro vías:

- ▼ atribuyendo un carácter prioritario a la inversión pública en infraestructuras dentro del presupuesto de inversiones del Estado;
- ▼ potenciando la inversión realizada por las entidades públicas empresariales (GIF, AENA, Puertos del Estado)
- ▼ incrementando los efectos multiplicadores de los fondos europeos

▼ y otorgando un creciente protagonismo al sector privado en la provisión de infraestructuras, a lo que se dirige la nueva Ley de infraestructuras,

1.3 La nueva Ley Básica de Infraestructuras

Debido a su envergadura, la viabilidad del Plan de Infraestructuras del Ministerio de Fomento 2000-2007 depende en buena medida del concurso de la iniciativa privada; máxime si se considera que los nuevos reglamentos de los fondos europeos, que van a contribuir a su financiación, priman la participación del sector privado y los proyectos generadores de ingresos.

Un elemento esencial del Proyecto de Ley es la nueva regulación del contrato de concesión de infraestructuras con dos modalidades: una, para la construcción de infraestructuras y, otra, para mantenimiento y conservación. (inexistente en la actualidad).

El nuevo contrato de concesión pretende facilitar al máximo la participación del sector privado en la construcción y mantenimiento de las infraestructuras, garantizando a las empresas concesionarias de las mismas una explotación transparente y no discriminatoria. Otra importante novedad que incorpora la Ley es la configuración de las tarifas como precios privados de carácter máximo, permitiendo, así, que el concesionario pueda optimizar la demanda al aplicar precios inferiores en determinadas circunstancias.

Otra novedad importante de la Ley es La prioridad de la financiación privada y mixta sobre la pública. El Proyecto de Ley contempla que la elección del sistema de retribución al concesionario de cada infraestructura se hará por las Administraciones, Organismo y Entidades competentes, dando prioridad a la retribución con cargo a recursos privados y a la mixta, sobre la retribución con cargo a recursos públicos, en los casos en que ambos sistemas sean posibles.

La financiación pública se utilizará en aquellos proyectos en que no sea posible la obtención de ninguna remuneración

por su explotación, en cuyo caso ésta se remunerará bien mediante cantidades periódicas a buena cuenta, mediante el abono total del precio (sistema alemán) o mediante el pago de cantidades variables en función de la utilización de la infraestructura (fórmula del peaje en sombra).

Pero la nueva Ley no solo persigue facilitar la financiación de las infraestructuras. Otro de sus objetivos primordiales es mejorar la eficiencia en la provisión de los servicios de infraestructuras de transporte, una industria que, en España como en el resto de los países de nuestro entorno, ha permanecido tradicionalmente en el ámbito del sector público. En consecuencia, la futura Ley se enmarca en el conjunto de reformas estructurales que prevé realizar el gobierno en la actual legislatura para mejorar la estructura productiva española.

A lo largo de las dos últimas décadas, todos los países del mundo occidental, en mayor o menor grado, han sido testigos de una profunda transformación del papel del Estado en la economía, tendente a otorgar al sector privado un papel creciente en la realización de gran parte de las actividades realizadas con anterioridad en la esfera pública; las infraestructuras de transporte no han permanecido ajenas a esta tendencia aunque la evolución haya sido más lenta.

Con el tiempo, en todos los países occidentales ha ido extendiéndose la convicción de que la introducción de criterios de mercado, mediante la participación privada en la gestión y financiación de las infraestructuras, produce mejoras de eficiencia, tanto en la selección de los proyectos a realizar como en la propia gestión del proceso inversor y en la explotación de las infraestructuras.

La nueva Ley Básica de Infraestructuras se propone redefinir el papel de las Administraciones Públicas en la construcción, financiación y gestión de obras y servicios de las infraestructuras de transporte e hidráulicas y atribuir al sector privado un creciente protagonismo.

En ella, se regulan por primera vez las infraestructuras de gestión privada, aunque manteniendo el Estado la titularidad de las mismas, así como la regulación de los precios que se reciban por su explotación.

Con el nuevo reparto de papeles, el sector privado aportará criterios de mercado y una gestión más eficiente, en tanto que las Administraciones Públicas seguirán garantizando la consecución de los intereses generales, asegurando la

INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS DEL GRUPO FOMENTO (% DEL PIB)

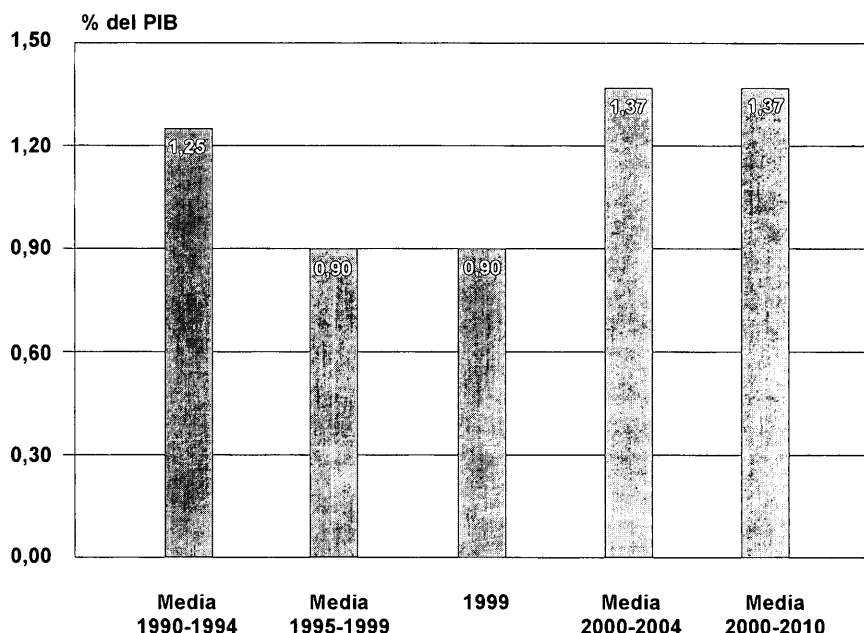


Grafico 3.

universalidad de los servicios y aportando criterios de equilibrio territorial y protección medioambiental.

2. EL CONTEXTO MACROECONÓMICO DEL PRESUPUESTO DE FOMENTO

Uno de los rasgos que distingue al Ministerio de Fomento de otros departamentos ministeriales es la importante dimensión macroeconómica de su presupuesto. El conjunto de entidades incluidas en el Grupo de Fomento (el propio Ministerio, sus Organismos Autónomos y las sociedades Estatales y Entes Públicos dependientes del mismo) ejerce un notable impacto sobre la coyuntura de la economía española, a través, fundamentalmente, de su incidencia en la demanda de construcción. Son los efectos a corto plazo que se añaden a los efectos microeconómicos a largo plazo, de más importancia por ser estructurales e incidir sobre la oferta de la economía.

El peso de la construcción en el PIB, medido por el lado de la demanda, se sitúa en el entorno del 13%. A su vez, el peso estimado para cada uno de los dos grandes componentes de la inversión en construcción, la edificación y la ingeniería civil, es en términos medios de dos terceras partes y una tercera parte, respectivamente. Estas cifras ilustran la importancia de la actividad constructora en el conjunto de la economía.

El presupuesto del Grupo Fomento incide sobre los dos subsectores de la construcción, aunque de manera especialmente acusada en la ingeniería civil: sobre la edificación, la influencia se produce a través de las distintas medidas de apoyo a la construcción y compra de viviendas, que históricamente se han venido incorporando en los sucesivos planes de vivienda; sobre la ingeniería civil el impacto se ejerce de manera directa a través de la demanda de construcción de este tipo de obras realizada por los diferentes agentes del grupo.

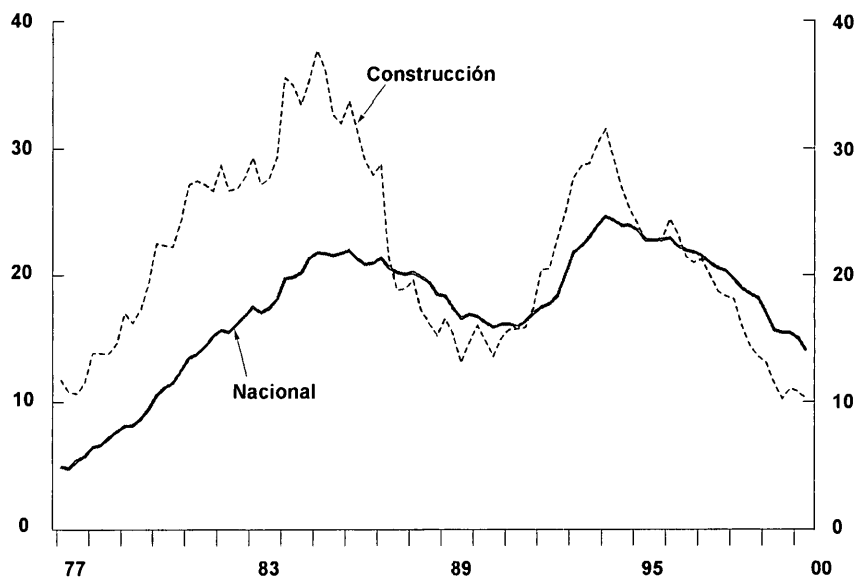
El sector de la construcción atraviesa actualmente por una etapa de fuerte expansión que se ha prolongado a lo largo de 2000, con un dinamismo incluso superior al previsto al inicio del ejercicio. El factor primordial que está contribuyendo a la sostenibilidad de la actual fase alcista de la construcción es la favorable evolución de la economía española caracterizada por el mantenimiento de intensos ritmos de crecimiento del PIB y del empleo en un contexto de estabilidad.

La actual coyuntura del sector vuelve una vez más a confirmar la estrecha relación existente entre la construcción y el contexto económico general del país; una relación que se establece en dos direcciones: por un lado, el sector constructor constituye un potente motor de arrastre de la actividad de otros sectores económicos, por lo que su evolución incide de manera muy acusada en la actividad y el empleo del conjunto de la economía española; pero, a su vez, la coyuntura económica (la evolución del empleo y la renta disponible de las familias, los tipos de interés, las expectativas de empresarios y familias, la situación de las cuentas públicas...) influye decisivamente en la demanda de construcción que realizan los tres agentes que considera la Contabilidad Nacional: las familias (principales protagonistas de la demanda de viviendas), las empresas (que demandan edificaciones de carácter no residencial) y las AA.PP. (que demandan obras de ingeniería civil).

El intenso ritmo de la actividad constructora se ha traducido en un fuerte crecimiento del empleo en el sector y en una disminución de la tasa de paro hasta niveles históricamente mínimos. (Gráfico 4).

Otro de los rasgos del actual ciclo alcista es la actuación contracíclica de las AAPP y, en concreto, del Ministerio de Fomento, tanto

TASA DE PARO EN LA CONSTRUCCIÓN Y EN EL TOTAL DE LA ECONOMÍA

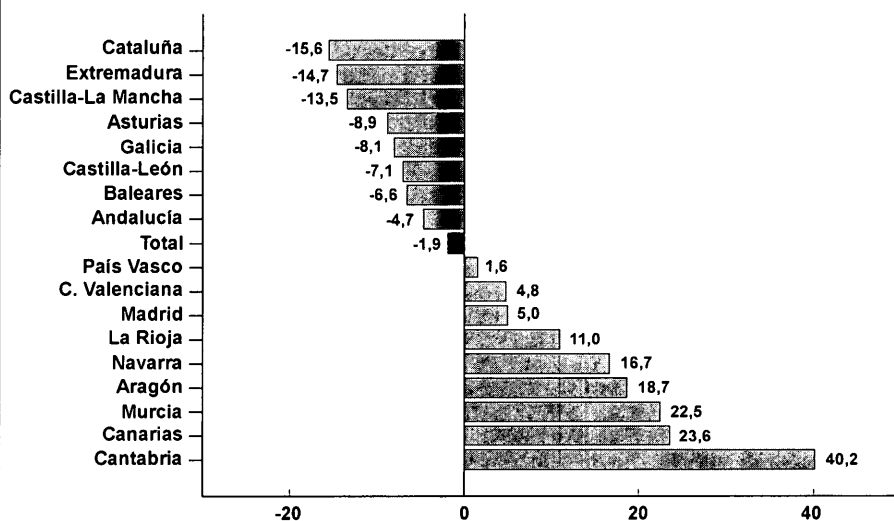


Fuente: INE

Gráfico 4.

LA INGENIERÍA CIVIL EN LA PRIMERA MITAD DE 2000: EVOLUCIÓN POR CC. AA.

VTRE EN INGENIERÍA CIVIL EN TÉRMINOS REALES¹
Tasas de variación interanual



1 Período: enero-junio de 2000
Fuente: Ministerio de Fomento

Gráfico 5.

Cuadro 2. EL GRUPO FOMENTO EN TÉRMINOS CONSOLIDADOS PARA 2001

(Miles de millones de pesetas)

	Gasto Corriente*	Inversión*	Total	%
Ministerio	89.3	639.9	729.2	27.5
3 Organismos Autónomos	5.7	1.8	7.5	0.3
35 Entidades Públicas Empresariales	914.1	869.5	1783.6	67.2
7 Sociedades Estatales del Grupo Patrimonio	59.1	74.3	133.4	5.0
TOTAL CONSOLIDADO	1068.2	1585.5	2653.7	100.0

(*) Incluye transferencias externas.

a través de su incidencia en la adquisición de viviendas mediante las ayudas del Plan de Vivienda, como en la Ingeniería Civil.

Si bien el carácter anticíclico de la actual política de vivienda es un comportamiento que puede considerarse completamente habitual (en las fases expansivas del ciclo como la actual, los promotores tienen escasos incentivos a realizar viviendas de protección oficial debido a los mayores beneficios que reporta la vivienda libre como consecuencia del intenso crecimiento de sus precios), no ocurre lo mismo con el actual comportamiento anticíclico de la Ingeniería Civil, que históricamente resulta bastante más inusual.

En la primera mitad de 2000, la producción de ingeniería civil registró en términos comparativos menos dinamismo. Registraron descensos de la actividad las Comunidades Autónomas de Cataluña (15,6%), Extremadura (14,7%) y Castilla-La Mancha (13,5%). Registraron, sin embargo, expansión de la actividad Cantabria (40,2%), Canarias (23,6%), Murcia (22,5%), Aragón (18,7%) y Navarra (16,7%). (Gráfico 5).

Para el segundo semestre de 2000 y para 2001, las perspectivas del sector apuntan a una moderación de la actividad constructora protagonizada por el subsector de edificación. Los efectos del progresivo endurecimiento de la política monetaria del BCE, (que desde su inicio el mes de noviembre del año pasado, ha supuesto una subida de los tipos de interés oficiales de 225 puntos básicos) previsiblemente acabarán haciendo mella en la demanda de viviendas.

Aunque el crecimiento de la construcción de viviendas se moderará, aún continuará manteniendo, no obstante, un ritmo de ascenso apreciable, según se desprende de la información disponible procedente los indicadores adelantados de iniciación de viviendas.

El sector de ingeniería civil, en cambio, mostrará un mayor dinamismo que en el ejercicio actual. El crecimiento de la actividad se irá intensificando a lo largo de 2001, como consecuencia del impulso que recibirá el sector del presupuesto del Grupo Fomento, cuyas inversiones van a experi-

mentar un fuerte ascenso, como se analiza en el epígrafe siguiente.

3. EL PRESUPUESTO DEL GRUPO FOMENTO PARA 2001: RASGOS BÁSICOS

El Ministerio de Fomento agrupa a un conjunto de entidades de distinta naturaleza jurídica: por un lado, el propio Ministerio, como órgano de la Administración Central del Estado y sus Organismos Autónomos y, por otro, las Entidades Públicas Empresariales y Sociedades Estatales que dependen del Departamento, orgánica o funcionalmente (RENFE, FEVE, GIF, AENA, Correos y Telégrafos, Sepes, Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, Sasemar, Transmediterránea, Enausa, Aucalsa, Audasa, Autoestradas de Galicia, Secegsa y Senasa)

Para 2001 el Presupuesto consolidado del Grupo Fomento asciende a 2.653,7 miles de millones de pesetas, lo que supone un crecimiento del 15,5% respecto de la cifra homogénea de 2000. La mayor parte de los gastos los realizarán las entidades públicas empresariales (67,2%), seguidas por el Ministerio (27,5%), las sociedades estatales del grupo patrimonio (5%) y los Organismos Autónomos (0,5%). (Cuadro 2).

La naturaleza inversora del Grupo se refleja en la estructura económica de sus gastos, la mayoría de los cuales, el 59,7% (1.585,5 miles de millones de pesetas) corresponden a operaciones de capital, siendo gastos corrientes el 40,3% restante (1.068,2 miles de millones). A su vez, dentro de los gastos de capital cabe distinguir dos componentes principales: por un lado, las inversiones relacionadas con las política de infraestructuras de transporte (carretera, ferrocarril, puertos y aeropuertos) y correos; y por otro lado, las transferencias de capital que se destinan, fundamentalmente, a la política de vivienda.

El conjunto de los gastos de capital asciende a 1.585,5 miles de millones de pesetas lo que supone un incremento del 21% con respecto al ejercicio anterior. Este fuerte crecimiento se explica por los elevados ascensos que experimentan las in-

versiones correspondientes a las políticas de Aeropuertos (51,8%), Ferrocarril (28,7%) y Puertos (17,5%), frente a la menor expansión de Carreteras (2,9%). (Cuadro 3).

Del total de gastos de capital, 1.478 miles de millones corresponden a inversiones en infraestructuras de transporte. Si se excluyen las inversiones financieras en la promoción de infraestructuras públicas con capital privado (préstamos a promotores de infraestructuras de carreteras) y en Trasmediterránea, las inversiones directas del Grupo Fomento en infraestructuras de transporte ascienden a 1.376,3 miles de millones de pesetas.

3.1 La estructura del Presupuesto del Grupo Fomento por políticas de gasto.

Las diversas competencias atribuidas al Ministerio de Fomento se agrupan en cuatro grandes líneas de actuación:

- ▼ Creación y mantenimiento de infraestructuras: Carreteras, Ferrocarriles, Puertos, y Aeropuertos.
- ▼ Prestación de servicios públicos: Correos y Telégrafos, Seguridad Marítima, Explotación portuaria y aeroportuaria, Cartografía y Geofísica, y Circulación Aérea.
- ▼ Ordenación y regulación de sectores productivos: Transportes (terrestres, marítimos y aéreos) y Vivienda.
- ▼ Y actuaciones para facilitar el acceso a la vivienda.

Ferrocarriles

La política de Infraestructuras y Explotación del Transporte Ferroviario absorbe la mayor parte de los recursos presupuestarios para el ejercicio 2001: 992,1 miles de millones de pesetas, lo que supone un 37,4% de los recursos totales gestionados por el Grupo Fomento.

El importe de las inversiones asciende a 573,4 miles de millones de pesetas, correspondiendo 72.000 millones a los servicios del Ministerio, 94.473 millones a RENFE, 13.360 millones a FEVE y 393.526 millones al GIF.

Las líneas de actuación prioritarias son las siguientes:

- ▼ Completar el Corredor Noreste de alta velocidad (Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa) que permita la conexión con el resto de Europa en ancho de vía internacional.
- ▼ Continuar las actuaciones en el Corredor Mediterráneo de Alta Velocidad: Barcelona-Valencia-Alicante-Murcia-Almería.
- ▼ Iniciar las actuaciones del Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad, de la línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga y del nuevo acceso ferroviario de Alta Velocidad a Levante: Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia

Cuadro 3. LOS GASTOS DE CAPITAL DEL GRUPO FOMENTO PARA 2001

DISTRIBUCIÓN POR POLÍTICAS (Miles de millones de pesetas)			
	Importe%	%	D %
FERROCARRIL	573.4	36.2	28.7
CARRETERAS	461.9	29.1	2.9
AEROPUERTOS	240.2	15.2	51.8
VIVIENDA	107.8	6.8	0.1
PUERTOS	93.8	5.9	17.5
CORREOS	33.5	2.1	24.1
OTRAS POLÍTICAS	74.9	4.7	70.6
TOTAL CONSOLIDADO	1585.5	100.0	21.0

▼ Redactar los Estudios Informativos y Proyectos que permitan el desarrollo de las actuaciones contenidas en el Plan de Infraestructuras 2000-2007.

▼ Continuar con la mejora de los servicios e infraestructuras de cercanías de las grandes ciudades.

▼ Programa adaptación del ferrocarril a las Directivas Comunitarias.

▼ Y supresión de pasos a nivel y mejora de la seguridad.

Carreteras

Los recursos asignados a los dos programas de Carreteras (Infraestructuras y Conservación) ascienden a 432.243 millones (Infraestructuras 328.457 millones y Conservación 103.786 millones).

A estas cantidades hay que añadir 32.000 millones de pesetas de aportaciones financieras a promotores de infraestructuras de carreteras y los recursos relativos a las sociedades del Grupo ENAUSA (30.367 millones de pesetas). Así pues, en total, el Ministerio destinará 494.610 millones de pesetas a la política de carreteras, de los cuales 461.938 millones corresponden a inversiones, cifra que aumenta un 2,9% respecto a las dotaciones iniciales de 2000.

Las actuaciones prioritarias que se acometerán con estos recursos son:

▼ Iniciar o continuar la redacción de los estudios informativos y de los proyectos necesarios para la ejecución del Programa de Autovías y Autopistas de peaje del Plan de Infraestructuras 2000-2007 con un horizonte de ejecución del 2010.

▼ Ejecución de un conjunto de actuaciones contenidas en dicho Programa.

▼ Realización de actuaciones relacionadas con la seguridad vial: construcción de variantes de población y mejoras puntuales de trazado.

Los recursos destinados a inversión para la conservación y explotación ascenderán a 94.000 millones de pesetas. Con esta dotación se pretende 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, se eleva a 4 billones de pesetas. 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

De acuerdo con lo previsto en el Plan de Infraestructuras 2000-2007, la actuación inversora en los puertos españoles de interés general del Estado recibirá un fuerte impulso en 2001, con el objeto de garantizar el crecimiento y la modernización de los puertos españoles.

A la política de Puertos se asigna un total de 148,3 miles de millones de pesetas con dos líneas de actuación prioritarias:

- ▼ La modernización de la organización portuaria estatal, favoreciendo la posición competitiva de los puertos en el contexto de creciente liberalización de las actividades económicas y en particular de los servicios de transporte.
- ▼ Y la potenciación del papel estratégico que desempeñan los puertos españoles de interés general.

Las inversiones presupuestadas para las Autoridades Portuarias ascienden a 93,8 miles de millones de pesetas, destacando las que se realizarán en los puertos de Algeciras, Barcelona, Bilbao, Castellón, El Ferrol-San Ciprián, Gijón, Huelva, Las Palmas, Sevilla, Santa Cruz de Tenerife, Valencia y Vigo.

El esfuerzo inversor estará dirigido fundamentalmente a la creación de infraestructuras portuarias básicas: construcción de áreas abrigadas y accesos marítimos, incorporación de suelo mediante adquisición de terrenos o ganándolos al mar, construcción de accesos y enlaces viarios y ferroviarios, construcción de atraques de interés estratégico o asociados a servicios portuarios no concesionados, instalación y mantenimiento de ayudas a la navegación y elementos de monitorización del medio marino e incorporación de nuevas tecnologías de la información y la comunicación al proceso de prestación de los servicios portuarios.

A ello hay que añadir las inversiones previstas de la iniciativa privada que se estiman en 64.350 millones de pesetas y que se destinarán a las actuaciones siguientes:

- ▼ Creación de terminales especializadas concesionadas.
- ▼ Construcción de instalaciones auxiliares como almacenes, depósitos, silos, frigoríficos, etc.

▼ Adquisición de equipos e instalaciones de manipulación y transporte de mercancías y para la prestación de otros servicios portuarios.

▼ Y actuaciones puerto-ciudad.

Aeropuertos

Los recursos asignados a la política de aeropuertos navegación aérea ascienden a un total de 441,5 miles de millones de pesetas, de los cuales 240,2 miles de millones corresponden a inversiones.

Las prioridades en esta materia consisten en garantizar la seguridad, calidad y modernidad de las infraestructuras, productos y servicios suministrados al transporte aéreo en España en materia de aeropuertos y navegación aérea.

El principal agente de esta política es AENA, cuyos recursos en 2001 ascenderán 434.994 millones de recursos, de los cuales 238.727 millones corresponden a inversiones. Los otros agentes de esta política son el Ministerio de Fomento, con 3.364 millones de pesetas de recursos asignados, y SENASA, con 3.079 millones de pesetas (correspondiendo a inversiones 1.217 y 250 millones respectivamente).

Entre los principales programas de Inversión para 2001 hay que destacar:

▼ Las actuaciones inversoras dirigidas a las ampliaciones de los aeropuertos de Madrid/Barajas y Barcelona de los Planes Especiales Barajas y Barcelona. Ambos aeropuertos, además del alto volumen de tráfico que manejan, son la principal puerta de entrada de los vuelos regulares internacionales y constituyen los puntos más significativos de distribución de tráfico hacia el resto de la red, además de servir de base de operaciones a las compañías nacionales. La anualidad del 2001 prevista para el Plan Barajas asciende a casi 129.000 millones de pesetas, estando previstos para el Plan Barcelona casi 30.200 millones de pesetas.

▼ La continuación por parte de AENA del esfuerzo de potenciación de los aeropuertos turísticos, destacando las actuaciones en Canarias, Baleares y Andalucía, con casi 30.700 millones de pesetas.

▼ En el resto de la red de aeropuertos en las diferentes Comunidades Autónomas, por valor de más de 13.850 millones de pesetas, se realizarán actuaciones de adecuación de la capacidad a la demanda.

▼ También es de significar así mismo el esfuerzo inversor, de unos 13.000 millones de pesetas previstas en la modernización de los sistemas de navegación aérea.

Seguridad del tráfico marítimo

A esta política se asignan 16,8 miles de millones de pesetas, de los cuales 4,2 miles de millones de pesetas se dedican

a inversiones. La prioridad en esta área consiste en la construcción de Centros de Control del Tráfico y Coordinación de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación, y de Edificios para las Capitanías Marítimas.

Vivienda

A la política de vivienda los presupuestos para 2001 destinan 125,5 miles de millones de pesetas, de ellos 107,8 miles de millones a inversiones. Al Ministerio le corresponde gestionar 109,1 miles de millones (a través de la Dirección General de la Vivienda) y a SEPES el resto: 16,4 miles de millones.

La mayor parte de los recursos de esta política van dirigidos a cumplir con los objetivos del Plan de Vivienda 1998-2001 y a atender los compromisos de los planes antiguos. A ello se destinan 99.963 millones de pesetas en concepto de transferencias de capital.

Los objetivos para 2001 incorporados al Plan de Vivienda 1998-2001 supondrán la financiación de 118.716 actuaciones en materia de vivienda y 24.585 en suelo. Dichas actuaciones revestirán las siguientes modalidades:

- ▼ Subvenciones personales para adquisición y rehabilitación de viviendas: 51.000 millones.
- ▼ Subsidiación de tipos de interés de préstamos concedidos por entidades financieras: 25.005 millones.
- ▼ Ayuda Económica directa a la entrada. Se trata de nueva actuación incorporada por primera vez en los Presupuestos para el 2001, como medida de a la adquisición de viviendas con una dotación de 9.000 millones.
- ▼ Otras actuaciones en vivienda (con un total de 10.895 millones) en las que se incluyen las actuaciones del Programa de Aluminosis.

Una segunda prioridad de la política de vivienda son las actuaciones de Ordenación y Fomento de la Edificación con una asignación de 7.059 millones de pesetas; entre ellas, destacan los Programas de actuación en el Patrimonio Histórico Español, con una inversión prevista de 5.359 millones.

Correos

La prioridad en esta área consiste en continuar avanzando en el proceso de transformación del ente Correos y Telégrafos que, en la línea del resto de Correos europeos, pretende tanto la adaptación de su organización como la modernización de sus estructuras productivas para conseguir una explotación eficaz de los servicios postales y telegráficos.

El importe total de los recursos asignados a Correos y Telégrafos en 2000 asciende a 255.865 millones de pesetas, de los cuales 33.472 corresponden a inversiones, con un incremento del 23,8% respecto de los recursos aprobados para 2000; ello supone la continuación de la tendencia de fuerte aumento de las inversiones iniciada por esta entidad en 1998.

Por su parte, las aportaciones del Estado a Correos y Telégrafos ascenderán a 17.394 millones, lo que representa un descenso del 2,3% respecto del ejercicio anterior y supone, asimismo, la prolongación de la tendencia de continuo aumento de la autofinanciación de la entidad en los últimos años.

La conversión del Ente en Sociedad Estatal en el trámite de enmiendas a la Ley de Acompañamiento de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2001 supondrá aportaciones patrimoniales por valor de 7.000 millones de pesetas por parte del Estado.

Otras políticas

En esta rúbrica se incluyen, entre otras partidas, las transferencias de capital para continuar el Plan de Ayudas al Sector del Transporte por Carretera (4.400 millones de pesetas), las dotaciones a los programas de Cartografía y Geofísica y Metrología (4.828 y 1.162 millones de pesetas respectivamente), las subvenciones al transporte aéreo para los residentes de las Islas, Ceuta y Melilla, y al marítimo para los residentes no peninsulares (30.446 millones) y las dotaciones para compensar a las empresas concesionarias de autopistas por la bajada de las tarifas de peaje (10.329 millones de pesetas). ■