

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO Y PRESUPUESTOS DEL GRUPO FOMENTO EN 2003

THE GENERAL BUDGET AND THE DEPARTMENT OF DEVELOPMENT BUDGET FOR 2003

ANTONIO M. LÓPEZ CORRAL. Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Director General de Programación Económica del Ministerio de Fomento. acorral@mfom.es

RESUMEN: El diseño de la política económica se apoya fundamentalmente en los Presupuestos Generales del Estado, lo que cobra mayor énfasis desde que España se ha incorporado a la Zona Euro. Las políticas de inversión correspondientes al Ministerio de Fomento son una pieza más de los Presupuestos Generales del Estado. La estabilidad y el equilibrio son los objetivos prioritarios de la actual política presupuestaria. Las políticas de inversión del Ministerio de Fomento responden a los compromisos contenidos en el Plan de Infraestructuras 2000-2007. Estas políticas, que van cumpliendo sus previsiones, están contribuyendo a la convergencia real con los países más avanzados de UE.

PALABRAS CLAVE: CONVERGENCIA REAL, ESCENARIO MACROECONÓMICO, ESTABILIDAD PRESUPUESTARIA, INVERSIÓN, PLAN DE INFRAESTRUCTURAS.

ABSTRACT: The design of economic policy is essentially based on the General Budget and this has taken on greater emphasis ever since Spain became a member of the Euro area. The investment policies of the Ministry of Development form an additional element of the General Budget. The high priority objectives of current economic policy are stability and budgetary balance.

The Ministry of Development's investment policy responds to the commitments established in the Infrastructure Plan 2000-2007. These policies are meeting their intended aims and are contributing to real convergence with the most developed countries in the EU.

KEYWORDS: REAL CONVERGENCE, MACROECONOMIC SCENARIO, BUDGETARY STABILITY, INVESTMENT, INFRASTRUCTURE PLAN

En el diseño de la actual política económica la estabilidad económica y el equilibrio presupuestario tienen un carácter estratégico y junto a las políticas de inversión son una apuesta decidida del Gobierno para conseguir la convergencia real con los países de la UE. Estas políticas cuentan con un amplio respaldo económico y social. El presupuesto general del Estado, en 2003, refleja un año más la prioridad que el gobierno concede a la inversión en infraestructuras del grupo fomento.

El esfuerzo de reducción del déficit de las AA.PP., iniciado a partir de 1996 ha significado pasar de un déficit del 6,6 por ciento del PIB en 1995 hasta el equilibrio de las cuentas públicas en 2001, lo que ha permitido una disminución considerable de los tipos de interés y de las expectativas de inflación. De esa forma esta orientación presupuestaria no ha originado una caída de la actividad económica; al contrario, ha favorecido el aumento del consumo de los hogares y de la inversión, convirtiéndose en una de las bases de nuestro patrón

Quiero manifestar mi agradecimiento a D. Alejandro Huerta Quintero por su colaboración para la redacción de este artículo

Se admiten comentarios a este artículo, que deberán ser remitidos a la Redacción de la ROP antes del 30 de abril de 2003.

Recibido: enero/2003. Aprobado: enero/2003

de crecimiento actual. En efecto, el crecimiento medio anual del PIB entre 1997 y 2000 se ha situado por encima de 4 por ciento, acompañado de una fuerte creación de puestos de trabajo y un diferencial de inflación moderado con la zona euro.

Pese a que el contexto económico internacional se ha deteriorado significativamente y ello ha tenido un claro reflejo en la desaceleración de la economía española, el Gobierno no ha renunciado a su objetivo de estabilidad presupuestaria para 2002 y 2003 como marco básico en el que diseñar unas políticas de gasto y de ingreso con las que apoyar el crecimiento de nuestra economía.

Parece adecuado que para presentar los presupuestos del grupo Fomento para 2003 que son el objeto de este artículo expongamos en un esquema lógico, la coyuntura de la economía española y las políticas que aplica el Gobierno. Así como que examinemos la evolución de las economías que tienen una mayor incidencia sobre la nuestra, pasando a continuación a describir los presupuestos del grupo Fomento, que nos permiten caracterizar sus políticas como un elemento que se integra en los Presupuestos General del Estado para 2003.

LA ECONOMÍA ESPAÑOLA EN UNA NUEVA FASE

El balance de la economía española en 2002 tras una etapa de expansión que ha durado más de 5 años ha seguido siendo relativamente favorable. El incremento del PIB en términos interanuales se situó, durante el tercer trimestre de 2002 en el 1,8%, (cuadro 1). Por otro lado, durante el tercer trimestre según la EPA, la ocupación creció un 1,8% con res-

pecto del mismo periodo del año anterior; de este modo, a pesar de que el crecimiento económico se sitúa por debajo del 3%, la economía española ha sido capaz de seguir creando nuevos empleos.

La evolución reciente de la economía española ha estado marcada por dos acontecimientos de singular importancia, aunque de diversa naturaleza: la culminación de la Unión Monetaria con la implantación del euro y el cambio de escenario internacional propiciado por la desaceleración norteamericana y los efectos de los ataques del 11 de septiembre.

A lo largo de los primeros meses del presente año se ha procedido a la introducción de los billetes y monedas en euro en los 12 países que componen la UE.

En el período que lleva funcionando el euro como moneda común ha adquirido un protagonismo creciente en el sistema monetario internacional y la zona euro se ha consolidado como un área de elevada estabilidad macroeconómica, lo que no ha impedido que se haya visto afectada por la ralentización de la economía internacional.

Efectivamente, esta ralentización de la economía mundial que se inició en Estados Unidos en los primeros trimestres del pasado año ha terminado por contagiarse a las principales economías de la UE y se ha extendido también a España.

Sin embargo, a diferencia de episodios anteriores de reducción del ritmo de la actividad económica, en que España experimentaba diferenciales negativos de crecimiento acompañados de destrucción de empleo, las mejoras estructurales introducidas y una activa política de inversiones, a la que no es ajena el Ministerio de Fomento, permiten que se continúen registrando tasas de crecimiento superiores a la media europea lo que a su vez, hace posible seguir avanzando en el proceso de convergencia.

CUADRO 1. PIB TRIMESTRAL Y SUS COMPONENTES. PRECIOS CONSTANTES 1995
Datos corregidos de efectos estacionales y de calendario.

	2001		2002		
	III Tr.	IV Tr.	I Tr.	II Tr.	III.Tr.
PIB por componentes de demanda					
<i>Gasto consumo final nacional</i>	2,8	2,7	2,5	2,0	1,8
Gasto consumo final nacional de hogares	2,8	2,7	2,4	1,7	1,5
Gasto en consumo final de las AA.PP.	3,1	3,1	3,1	3,1	3,2
<i>Formación Bruta de Capital Fijo</i>	2,6	1,3	0,8	1,1	1,5
Bienes de equipo y otros productos	-2,8	-5,0	-5,5	-5,1	-4,1
Construcción	5,7	4,8	4,0	4,4	4,8
Demanda interna	2,2	3,0	2,3	1,7	1,8
Exportación de bienes y servicios	2,1	-2,3	-2,8	-1,3	3,9
Importación de bienes y servicios	-0,2	-0,1	-1,6	-2,0	3,8
PIB	3,0	2,3	2,0	2,0	1,8

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

CUADRO 2. CUADRO MACROECONÓMICO 2002-2003

	2002	2003
PIB por componentes de demanda (% variación real)		
<i>Gasto consumo final nacional</i>	2,2	2,9
Gasto consumo final nacional de hogares	2,2	2,9
Gasto en consumo final de las AA.PP.	3,0	3,0
<i>Formación Bruta de Capital</i>	1,9	3,8
Formación Bruta de Capital Fijo	1,7	3,8
Bienes de equipo y otros productos	-1,8	3,2
Construcción	4,7	4,3
Demanda interna	2,1	3,1
Exportación de bienes y servicios	-0,6	4,0
Importación de bienes y servicios	-0,6	4,4
Saldo exterior (contribución crecimiento PIB)	0,0	-0,2
PIB	2,2	3,0
Precios y costes (% variación)		
Deflactor del PIB	3,5	2,8
Deflactor gasto en consumo final de los hogares	3,5	3,1
Mercado de Trabajo (PTETC)		
Empleo: variación en %	1,1	1,8
Empleo: variación en miles	175,5	282,4

Fuente: Ministerio de Economía

Este comportamiento ilustra el cambio experimentado en la economía española en los últimos años, fruto del cual los diferenciales de crecimiento han dejado de ser procíclicos.

Objetivos de la política económica

El principal objetivo de la política económica del gobierno es establecer de una forma permanente los fundamentos para que continúe, o si es posible se intensifique, el proceso de convergencia real que venimos experimentando respecto a nuestros socios comunitarios.

Los dos pilares esenciales que han caracterizado hasta ahora la estrategia de la Política Económica, que se viene manteniendo desde mediados de los 90, son:

1) Una política fiscal orientada a la estabilidad. Se ha hecho en los últimos años un enorme esfuerzo de consolidación fiscal que ha sido compatible con la reforma de los ingresos y los gastos públicos, mejorando la neutralidad y favoreciendo la estabilidad macroeconómica.

A corto plazo, las políticas aplicadas por el Ministerio de Fomento están jugando un importante 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, son un factor decisivo del crecimiento y, por tanto, condición necesaria para el éxito de la política de convergencia.

Los Presupuestos Generales del Estado para 2003, primeros que se elaboran siguiendo las orientaciones de la Ley de Estabilidad Presupuestaria, confirman la estrategia de política fiscal a la que se acaba de hacer referencia y sustentan las políticas del Ministerio de Fomento que deben entenderse en el contexto de la política general del Gobierno.

2) El segundo pilar de la política económica es la liberalización de los mercados avanzando en las reformas estructurales de sectores estratégicos como energía, telecomunicaciones, transporte, etc., que se reflejan en las conclusiones del Consejo Europeo de Barcelona, de marzo pasado.

En resumen, la combinación de una política monetaria común —dotada de autonomía— suficientemente holgada y una política presupuestaria neutral, compatible con la estabilidad macroeconómica y una política de inversiones, dentro de ella, que respeta el equilibrio presupuestario, configuran un cuadro favorable para que la economía española, una vez se despejen los elementos de incertidumbre en la esfera internacional, vuelva a registrar ritmos de crecimiento elevados y sostenibles en el tiempo.

Previsiones para 2003

El crecimiento real del PIB en 2003 alcanzará, según el escenario macroeconómico con el que se han elaborado los presupuestos del Estado, el 3%, ocho décimas más que la previsión del presente año. (Cuadro 2)

Las previsiones económicas para 2003 incorporan una cierta reactivación de la demanda interna, mientras que la contribución del sector exterior será ligeramente negativa.

- En el caso del consumo privado se espera que aumente 1 punto porcentual debido a la mejora de la renta disponible de las familias propiciada por la reforma del IRPF y la creación de empleo.
- La inversión registrará en 2003 una clara aceleración del 3,8% impulsada por:

— El componente de bienes de equipo, que de, acuerdo con el cuadro adjunto, aumentará un 3,2%, después de registrar en los años anteriores crecimientos nulos o negativos. Este sector es muy sensible a las expectativas de cambio y su aceleración viene facilitada por los bajos costes y el crédito disponible.

— El crecimiento de la construcción será del 4,3% en 2003 frente al 4,7% del año actual. Este ritmo menor se explica por el debilitamiento del subsector de la edificación residencial y el mantenimiento de la obra civil, mediante el papel activo de las políticas del Ministerio de Fomento, como factor de contrapeso en la evolución del ciclo.

CUADRO 3. ESTIMACIONES 2002 Y 2003 DE LA COMISIÓN EUROPEA

Tasas de variación interanual (%)

	INFLACIÓN		PIB		DÉFICIT PÚBLICO	
	2002	2003	2002	2003	2002	2003
Bélgica	1,6	1,4	0,7	2,0	-0,1	0,0
Dinamarca	2,4	2,0	1,7	2,0	2,0	2,0
Alemania	1,4	1,5	0,4	1,4	-3,8	-3,1
Grecia	3,8	3,2	3,5	3,9	-1,3	-1,1
España	3,6	2,9	1,9	2,6	0,0	-0,3
Francia	1,9	1,8	1,0	2,0	-2,7	-2,9
Irlanda	4,8	3,8	3,3	4,2	-1,0	-1,2
Italia	2,6	2,0	0,4	1,8	-2,4	-2,2
Luxemburgo	1,9	1,6	0,1	2,0	0,5	-1,8
Holanda	3,5	2,8	0,2	0,9	-0,8	-1,2
Austria	1,9	1,6	0,7	1,8	-1,8	-1,6
Portugal	3,5	2,9	0,7	1,2	-3,4	-2,9
Finlandia	1,9	1,8	1,4	2,6	3,6	3,1
Suecia	2,1	2,3	1,6	2,2	1,4	1,2
UE-15	1,2	1,5	1,6	2,5	-1,1	-1,3
Reino Unido	2,1	1,9	1,0	2,0	-1,0	-1,8
Zona Euro	2,3	2,0	0,8	1,8	-2,3	-2,1
EEUU	1,4	2,0	2,3	2,3	-3,2	-3,6
Japón	-1,4	-1,4	-0,6	1,2	-8,0	-8,1

Fuente: Comisión Europea. Noviembre 2002

La creación de puestos de trabajo se acelerará en 2003, en consonancia con la evolución del PIB. (Ese año se prevé que haya 282.400 nuevos empleados).

La evolución del IPC estará afectada por las tensiones registradas en los mercados de productos energéticos. Dependiendo de la desaparición de algunos de estos factores de riesgo, incluidos los de carácter político, se podrían conseguir unas tasas más favorables.

Finalmente, en cuanto al déficit público, se espera cerrar el ejercicio 2002 en una situación de equilibrio, que se mantendrá en 2003.

LOS DESAFÍOS DE LA ZONA EURO ANTE LA NUEVA SITUACIÓN ECONÓMICA

En la zona euro el crecimiento ha mostrado poco vigor en la primera parte de este año, lo que se ha debido a la falta de impulso de la demanda interna y a la desfavorable repercusión del entorno financiero internacional.

El PIB de la zona ha avanzado un 1,4% en los dos primeros trimestres de 2002.

Los pronósticos de noviembre 2002 de la Comisión recogen planteamientos menos halagüeños a corto plazo, al rebajar el crecimiento estimado para 2002 al 0,8% y al 1,8% para 2003 al 1,8%, de este modo la recuperación prevista para

finales de este año la demora para el segundo semestre de 2003. Esta corrección a la baja de las previsiones de crecimiento consideran la debilidad coyuntural en la actividad económica internacional y concretamente las previsiones oficiales de crecimiento en Estados Unidos que se han revisado a la baja. (Cuadro 3)

Distintas instituciones internacionales van corrigiendo también a la baja sus previsiones iniciales. Así, la OCDE, en su informe de noviembre 2002, prevé unos crecimientos para la zona Euro de 0,8% en 2002 y 1,8% en 2003; por su parte, el FMI, en su informe de septiembre de 2002, cifra este crecimiento en un 0,9% para 2002 y del 2,3% para 2003. En ambos casos la recuperación económica aparece vacilante y no exenta de riesgos en la escena política mundial. (Cuadro 3)

La incertidumbre en este ejercicio es el elemento que define el clima económico de la zona Euro.

Existen riesgos en el horizonte económico de la zona Euro que justifican pronósticos conservadores:

- El primero es el relacionado con la evolución de los precios del petróleo, dependiendo de su orientación alcista, o no, tendrá un efecto inmediato sobre el índice general de precios.
- Por otra parte, la falta de vitalidad de los mercados de valores puede tener efectos negativos en el consumo y la financiación de las empresas.

La zona euro está siguiendo en alguna medida, la estela de la economía americana: aunque su comportamiento es más débil debido a las rigideces que presentan los mercados de productos, de trabajo y de capitales, lo que plantea obstáculos a la recuperación.

Los aumentos de la productividad en este área son reducidos por lo que se están registrando aumentos de los costes laborales a pesar de la contención salarial. Esta situación puede tener consecuencias indeseables, de una parte, sobre la evolución del índice general de precios y, de otra, sobre el ritmo de la creación de empleo que crecería por debajo de sus posibilidades.

Por otra parte, el crecimiento en la zona euro no es uniforme. En Alemania e Italia la dependencia del sector exterior es mucho más fuerte que en otros países del área. Esta variable ha venido siendo el motor de la actividad de la zona euro, aunque a partir del próximo año se prevé que el consumo privado acelere la recuperación.

Un elemento que conviene destacar son las tensiones que se están produciendo en algunas economías de la zona en relación al cumplimiento del Pacto de Estabilidad lo que está afectando a dos países Portugal y Alemania.

En el caso de Portugal, cuyo déficit alcanzó el 4,1% en 2001, la Comisión Europea ha recomendado al Ecofin que se adopten todas las medidas necesarias para garantizar la reducción del déficit no más tarde del 2003.

Y en el de Alemania se prevé que el déficit supere este año el 3%. De acuerdo con su marco constitucional la elevación del nivel de endeudamiento por encima de las inversiones ha obligado al nuevo gobierno, surgido después de las recientes elecciones, a decretar el estado de excepción económica, que contempla: el aumento del endeudamiento, el recorte de gastos, incluida la congelación de sueldo de funcionarios, la subida de impuestos, y el aumento de las cotizaciones sociales.

El déficit previsto se eleva al 3,8% en 2002 y al 3,1% en 2003, lo que supone el eventual incumplimiento de los Pactos de Estabilidad.

El crecimiento de la actividad en los meses transcurridos de 2002 refleja una coyuntura con un crecimiento muy débil, insuficiente para inducir mejoras en el mercado laboral. Le falta todavía la confianza necesaria para que la inversión y el empleo puedan recuperarse.

Entre las previsiones más pesimistas, están las de los principales bancos de Alemania que indican que es probable que esa economía entre en una ligera recesión en la primera parte de 2003.

Las previsiones de la Comisión para la economía francesa sitúan el avance del PIB en un 1% este año y el 2% en 2003. Las exportaciones son su punto débil, registrando ligeros retrocesos en los últimos meses. La inflación en el mes de octubre aparece bastante controlada con un 1,9%.

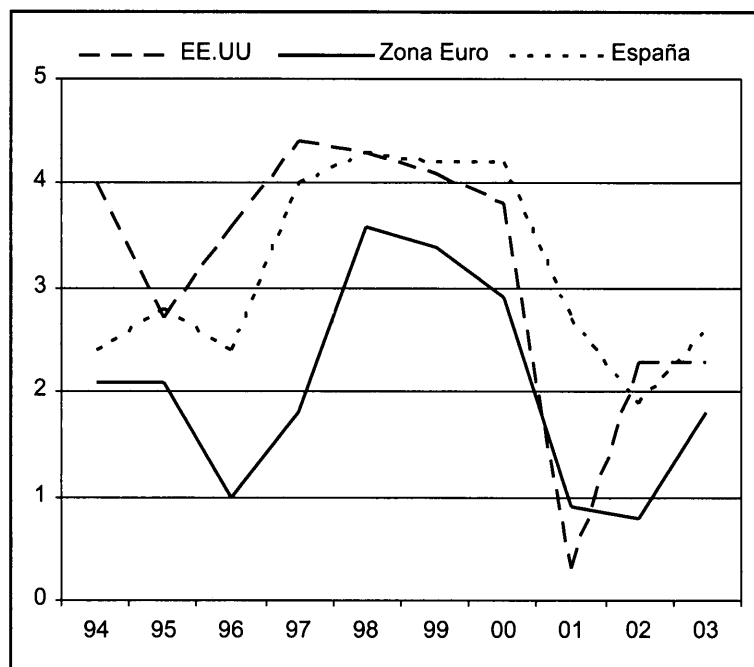


Gráfico 1.
Evolución del PIB. Tasas anuales de crecimiento
Fuente: 1994-2001, FMI World Economic Outlook, Septiembre 2002. 2002-2003, Comisión Europea, Noviembre 2002.

En lo que concierne a España, las previsiones de la Comisión, OCDE y FMI sitúan a nuestra economía en el grupo de cabeza del crecimiento de la zona euro en 2002 y 2003.

En el gráfico 1, que recoge la evolución del PIB en Estados Unidos, Zona Euro y España, se observa la evolución comparativamente más favorable de la economía española.

Las condiciones de crecimiento con estabilidad en que se basan los informes de las diferentes instituciones son coincidentes en señalar la solidez de sus fundamentos económicos, que favorecerán el mantenimiento de diferenciales positivos de crecimiento con los países de nuestro entorno. Así, según Comisión Europea, los diferenciales de crecimiento serán de 1,1 puntos porcentuales en 2002 y 0,8 en 2003.

ESPERANDO LA RECUPERACIÓN DE LA ECONOMÍA MUNDIAL

La esperada recuperación de la economía mundial no acaba de dibujarse claramente en el escenario económico internacional. Persisten elementos de incertidumbre derivados de las tensiones políticas, con repercusiones en el mercado de la energía lo que crea inseguridad en las decisiones de inversión de las empresas.

Entre los factores adversos que siguen pesando en la economía internacional podemos citar:

- Los ataques del 11 de Septiembre que tuvieron un efecto muy depresivo sobre la confianza.

- Las crisis de Turquía y Argentina que pusieron de manifiesto la vulnerabilidad de algunos países emergentes.
- El encarecimiento de los precios del petróleo que han repuntado en algunos momentos en los últimos meses y cuya evolución está sujeta a elementos de inseguridad.

Una de las características de esta fase baja del ciclo es que en ella han coincidido las tres principales áreas industrializadas del mundo: Estados Unidos, Unión Europea y Japón.

Una cara de la moneda de la actual situación es que el peso de Estados Unidos en la economía mundial –aproximadamente un 20%– lo que explica, en gran medida, el efecto contagio desde este país a los demás; y, la otra, es que ningún país industrializado a excepción de Japón ha entrado en recesión.

La última información disponible sobre la economía norteamericana, correspondiente a los resultados preliminares del tercer trimestre de 2002 muestran un crecimiento en términos interanuales del PIB del 3,2%. Si bien este dato podría llamar al optimismo, debe tomarse todavía con cautela.

Efectivamente, la economía de Estados Unidos, según un reciente informe de la Comisión Europea crecerá este año y el siguiente en torno al 2,3% –2,3% y 2,6% según la OCDE y un 2,2% y 2,6% según el FMI–. El estudio señala que los riesgos perduran y que los indicadores siguen ofreciendo señales divergentes. Está siendo muy positivo el nuevo impulso de la política monetaria, situando el precio del dinero a niveles desconocidos desde hacía décadas, que está teniendo efectos favorables de una parte sobre las ventas de viviendas, cuyos índices evolucionan de forma positiva, y de otra sobre las cotizaciones de los mercados bursátiles que muestran una tendencia ascendente en las últimas semanas.

Sin embargo, aún es pronto para confirmar un cambio de tendencia en la economía de Estados Unidos pues algunos indicadores todavía dan muestras de debilidad (deterioro del mercado laboral, venta de automóviles, etc.). El panorama político parece dar muestras de mayor sosiego lo que en los próximos meses puede ser una buena plataforma para el relanzamiento.

NUEVAS CARACTERÍSTICAS DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 2003

En el ejercicio 2003 se van a llevar a cabo tres grandes reformas que afectarán de manera permanente al diseño y ejecución de la Política Presupuestaria. Por un lado, los PGE 2003 son los primeros en incorporar plenamente los procedimientos establecidos en la Ley General de Estabilidad Presupuestaria para garantizar el equilibrio de las finanzas públicas y mejorar la transparencia en la elaboración, ejecución y control, y permitir la asignación y gestión de los recursos presupuestarios en un horizonte plurianual. También se reforma el

CUADRO 4. PIB: ESTIMACIONES 2002 Y 2003, OCDE y FMI

Tasas de variación interanual (%)

	OCDE		FMI	
	2002	2003	2002	2003
Bélgica	0,7	2,1	0,6	2,2
Dinamarca	1,5	2,0	1,5	2,2
Alemania	0,4	1,5	0,5	2,0
Grecia	3,6	3,9	3,7	3,2
España	1,8	2,5	2,0	2,7
Francia	1,0	1,9	1,2	2,3
Irlanda	4,6	4,0	3,8	5,3
Italia	0,3	1,5	0,7	2,3
Luxemburgo	0,8	2,5	2,7	5,1
Holanda	0,1	1,6	0,4	2,0
Austria	0,7	1,9	0,9	2,3
Portugal	0,4	1,5	0,4	1,5
Finlandia	1,6	3,2	1,1	3,0
Suecia	1,7	2,5	1,6	2,5
UE-15	0,9	1,9	1,1	2,3
Reino Unido	1,5	2,2	1,7	2,4
Zona Euro	0,8	1,8	0,9	2,3
EEUU	2,3	2,6	2,2	2,6
Japón	-0,7	0,8	-0,5	1,1

Fuente: OCDE Economic Outlook 72 November 2002;
FMI World Economic Outlook September 2002

Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, profundizando en la dirección establecida por la reforma de 1998, así como del nuevo sistema de financiación autonómica que configura la estructura financiera del Estado de las Autonomías. En su conjunto, estas modificaciones permiten decir que se produce una reforma estructural para la Hacienda Pública.

El objetivo de la estabilidad presupuestaria del conjunto del sector público se ajusta al Programa de Estabilidad 2001-2005 y establece, para el ejercicio de 2003, un déficit del 0,5% del PIB en el Estado y un superávit equivalente en las cuentas de la Seguridad Social. Por otro lado, la Ley de Estabilidad introduce el carácter plurianual en la elaboración de los presupuestos, obligando a la fijación anticipada del límite de gasto no financiero; de este modo, se refuerzan los mecanismos de previsión presupuestaria a medio plazo que garanticen la compatibilidad de las prioridades de asignación microeconómica del Presupuesto con los objetivos comentados de estabilidad en el marco de la disciplina fiscal.

En síntesis, la Ley de Estabilidad se enmarca dentro del Pacto de Estabilidad firmado por los países de la UEM y donde los países renuncian al empleo discrecional de la política presupuestaria más allá de situaciones excepcionales, propugnando una política fiscal neutra que genere confianza entre los agentes económicos y las decisiones de ahorro e inversión se tomen en un entorno favorable. Esta es la mejor opción pa-

CUADRO 5. PRESUPUESTO DE GASTOS CONSOLIDADOS DEL ESTADO, ORGANISMOS AUTÓNOMOS, SEGURIDAD SOCIAL Y OTROS ORGANISMOS

Millones de euros

Capítulo	2002 ⁽¹⁾	%	2003 ⁽¹⁾	%	Δ%
I. Gastos de Personal	26.759,22	13,1	22.983,96	10,9	-14,1
II. Gastos corrientes en bienes y servicios	8.542,45	4,2	6.043,22	2,9	-29,3
III. Gastos financieros	17.841,83	8,7	19.763,74	9,3	10,8
IV. Transferencias corrientes	134.880,28	66,1	143.641,83	67,9	6,5
V. Fondo de Contingencia	-	-	2.290,34	1,1	-
Total Operaciones corrientes	188.023,79	92,1	194.723,09	92,1	3,6
VI. Inversiones reales	9.745,89	4,8	9.997,22	4,7	2,6
VII. Transferencias de capital	6.289,66	3,1	6.738,03	3,2	7,1
Total Operaciones de capital	16.035,55	7,9	16.735,25	7,9	4,4
Total operaciones no financieras	204.059,34	100,0	211.458,33	100,0	3,6
VIII. Activos financieros	10.148,96	5,0	9.725,70	4,6	-4,2
IX. Pasivos financieros	24.711,52	12,1	37.602,44	17,8	52,2
Total operaciones financieras	34.860,48	17,1	47.328,14	22,4	35,8
Total Presupuesto	238.919,82	117,1	258.786,47	122,4	8,3

(1) Presupuestos iniciales

Fuente: Presentación del Proyecto de Presupuestos Generales del Estado 2002. Cuadro III.1.5. Ministerio de Hacienda

ra que el BCE adopte sus decisiones de política monetaria sin que se afecte a su credibilidad antiinflacionista.

Estabilidad presupuestaria, equilibrio macroeconómico y convergencia

A lo largo de 2002 se han constatado las dificultades en la recuperación del crecimiento económico. Este hecho ha elevado el grado de incertidumbre sobre la evolución coyuntural de la economía, afectando al proceso de elaboración de los PGE para 2003. Esta situación, que hace más compleja la realización de previsiones macroeconómicas, se traslada a los responsables de diseñar la política presupuestaria al hacer uso de esas predicciones.

El proyecto de PGE para 2003 se realizó tomando como base las previsiones del cuadro macroeconómico que, como ya se comentó, contempla un crecimiento del PIB del 3,0% así como un comportamiento relativamente dinámico del empleo que crecería un 1,8%. (Cuadro 2)

Una de las novedades es la reducción del IRPF, que se estima alcanzará el 0,5% del PIB, encuadrada dentro del proceso de consolidación de las finanzas públicas. Esta menor recaudación por imposición directa se verá compensada por un crecimiento de los ingresos ligados al consumo –la recaudación del IVA aumentaría un 8,4%– y al empleo –la recaudación vía coti-

zaciones sociales crecería un 6,7%– de manera que, para el conjunto de la Administración Central (Estado y Seguridad Social), se logre el objetivo del equilibrio presupuestario.

Por otro lado, el nuevo sistema de financiación autonómica implica directamente a las Administraciones Territoriales en la recaudación de los impuestos quedando sus proyectos presupuestarios bajo el marco de la Ley de Estabilidad que también establece un objetivo de déficit cero. Con ello, el ratio de la deuda en relación al PIB continuaría disminuyendo a lo largo de 2003 y se situaría a finales del mismo alrededor del 43% para el Estado y por debajo del 54% para el conjunto de las Administraciones Públicas.

Por el lado de los gastos, el presupuesto se orienta, por un lado, a continuar la disciplina establecida en años anteriores con respecto de los gastos corrientes y, por otro, hacía aquellas políticas que más favorecen la productividad y crecimiento a largo plazo y, al tiempo, posibilitan la cobertura del gasto social y la mejora de los servicios públicos. El conjunto de las operaciones corrientes aumentan un 3,6% destacando la reducción de los gastos corrientes (Capítulos I y II), que disminuyen su participación en el presupuesto en 3,5 puntos porcentuales con respecto al año anterior, y las transferencias corrientes (Capítulo IV) que aumentan hasta el 67,9%, casi 2 puntos más que en 2002. Los gastos en operaciones de capital (Capítulos VI y

VII) aumentan un 4,4%, por encima de las operaciones corrientes, y mantienen su peso relativo en el 7,9% del total presupuestado. (Cuadro 5)

La prioridad dada a los gastos de inversión, crecen casi un punto por encima de los gastos corrientes, refleja el interés del gobierno en emplear los recursos de manera que aumente el crecimiento potencial de la economía, así como la cohesión del territorio. En efecto, el hecho que la inversión en infraestructuras aumente la productividad media de las regiones menos desarrolladas, hace de ella una herramienta poderosa para eliminar las disparidades de renta dentro de un país. De este modo, la dotación de una red de infraestructuras de transporte bien configurada favorecerá, mediante la reducción de costes, la inversión privada y la competitividad de nuestra economía.

El gobierno considera que, en el actual contexto de incertidumbre, la continuidad del proceso de consolidación de las finanzas públicas y la reafirmación del objetivo de lograr el equilibrio presupuestario es una de las mejores contribuciones que puede hacer la política económica para sostener la actividad.

En este sentido, a juicio del gobierno, las perspectivas de crecimiento de la economía española no requieren de actuaciones discrecionales de signo expansivo de la política fiscal, sobre todo si se tiene en cuenta el fuerte impulso monetario que resulta para la economía española los reducidos tipos de intervención fijados por parte del Banco Central Europeo, así como que una parte importante de las inversiones del Plan de Infraestructuras se están financiando de manera extrapresupuestaria por las empresas del Grupo Fomento y las sociedades concesionarias.

EL OBJETIVO DE LA CONVERGENCIA SIN DÉFICIT

Los márgenes de utilización de la política económica tienden a reducirse en la zona Euro. De un lado, la política monetaria, actualmente expansiva, se instrumenta desde el BCE y, de otra, la política fiscal viene condicionada por el propio carácter estructural, lo que la invalida parcialmente como política anticíclica. Finalmente el Pacto de Estabilidad ha impuesto el compromiso de mantener un déficit público próximo al equilibrio a medio plazo.

Con este margen de maniobra, las autoridades económicas se han esforzado en conseguir dos objetivos básicos: consolidar las cuentas públicas y favorecer el proceso de convergencia sin generar desequilibrio en las mismas.

Ambos objetivos suponen que, para el conjunto del gasto, no se adopten actuaciones discrecionales que afecten al déficit público y, por otro, se establezca un control más estricto del gasto corriente que permita un crecimiento de las partidas de gasto ligadas a la inversión.

Es dentro de las partidas de inversión donde el gobierno esta incidiendo de manera más destacada sobre la actividad

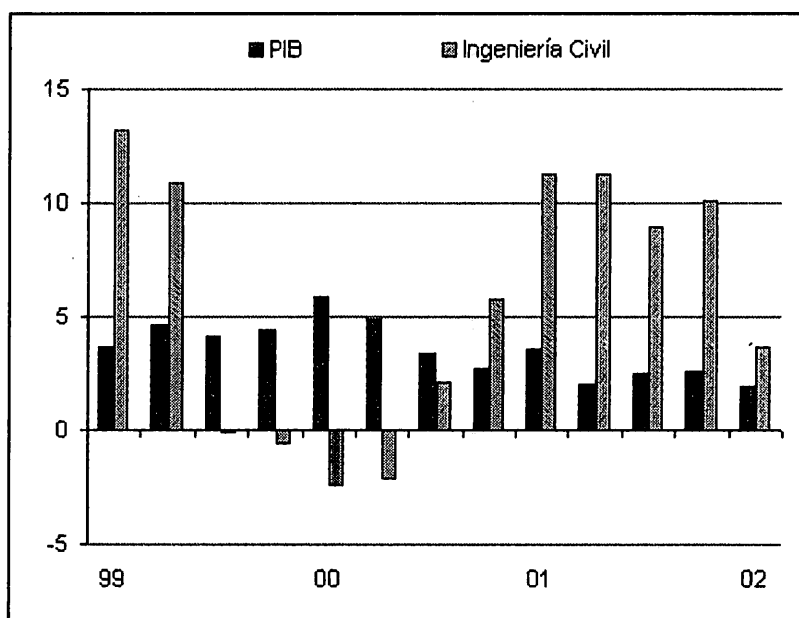


Gráfico 2.
Evolución del PIB
y Valor de los
Trabajos
realizados por las
empresas en
Ingeniería Civil.
Tasas de variación
interanual (%).
Fuente: Instituto
Nacional de
Estadística y
Ministerio de
Fomento.

económica. Si bien la política fiscal tiende a ser procíclica, la actuación dentro de las partidas de inversión ha venido siendo en los últimos años contracíclica apoyando el sostenimiento de la actividad económica, que entró en una fase de clara desaceleración. En efecto, la política de infraestructuras, a través de la demanda de inversión en construcción, ha sido uno de los elementos que moderó el crecimiento del PIB cuando este crecía a tasas elevadas y sostiene la actividad en momentos de desaceleración de la misma.

Como puede apreciarse en el gráfico 2, durante el segundo semestre de 1999 y a lo largo de los años 2000 y 2001, la construcción correspondiente a obras de ingeniería civil decreció cuando el PIB crecía a niveles cercanos o superiores al 4% y aumentó a tasas elevadas cuando el conjunto de la actividad económica comenzó a desacelerarse. De este modo, la obra civil ha contribuido a que, a pesar del menor crecimiento económico, éste continúe por encima del correspondiente a la media europea y por tanto se favorezca el proceso de convergencia.

Por tanto, los presupuestos elaborados por el gobierno tienen un carácter neutro y tratan de proporcionar al sector privado de la economía un entorno de estabilidad y de menor incertidumbre que favorezca la toma de decisiones de los agentes y no acentúe las tensiones inflacionistas que, dada la situación cíclica de la economía española, desarrolla el BCE.

El control de gastos

Los gastos corrientes, relativos a los gastos de personal y compras de bienes y servicios, han venido creciendo durante los últimos años por debajo de PIB nominal y, durante el ejer-

Cuadro 6. ESFUERZO INVERSOR DEL SECTOR PÚBLICO ESTATAL

Millones de euros			
Conceptos	2002	2003	Δ%
Inversiones Reales	9.277,24	9.997,22	7,8
Transferencias de Capital	5.312,39	5.587,33	5,2
Total esfuerzo del Estado	14.589,63	15.584,55	6,8
Sector Público Empresarial	8.590,23	10.446,72	21,6
Suma	23.179,86	26.031,27	12,3
-Transferencias internas (arts. 73 y 74)	-1.188,30	-1.209,31	1,8
Total esfuerzo inversor	21.991,56	24.821,96	12,9

Fuente: Presentación del Proyecto de Presupuestos Generales del Estado 2003, pp. 63.

Ministerio de Hacienda

cicio 2003, disminuirán un 17,8% con un crecimiento del PIB nominal previsto del 5,8%. Esta reducción supone que la participación de los gastos corrientes sea de 3,5 puntos porcentuales menos con respecto del presupuesto anterior.

Este menor gasto corriente ha permitido que tanto las partidas asociadas al gasto social –las transferencias corrientes crecerán un 6,5%– como las asociadas a los gastos de inversión –inversiones reales y transferencias de capital aumentarán un 4,4%– registren un crecimiento por encima del 3,6%, que es el aumento previsto para el conjunto de gastos no financieros.

De este modo, los presupuestos se orientan, de un lado, en la mejora de la cobertura del gasto social así como del conjunto de los servicios públicos y, por otro, como se comentará a continuación, en favorecer la inversión pública que posibilite el crecimiento económico de nuestra economía.

La inversión en infraestructuras como prioridad

Una pieza clave de la política económica es la contribución de los Presupuestos al crecimiento de la economía. En este sentido se instrumenta la inversión en capital productivo que se utiliza, además, como elemento de atracción de la iniciativa privada para de una forma complementaria aumentar la dotación de capital en infraestructura y contribuir al proceso de convergencia con la UE.

Para analizar el esfuerzo inversor del conjunto del Estado, además de las partidas correspondientes a las operaciones de capital –Capítulos VI y VII del Presupuesto– hay que tener en cuenta las inversiones a realizar por el Sector Público Empresarial, cuyo papel como agente inversor es en la actualidad fundamental. De este modo si las inversiones reales –Capítulo VI– y las transferencias de capital –Capítulo VII– aumentan en un 6,8% con respecto a 2002, al incluir el Sector Público Empresarial, es-

te esfuerzo inversor aumenta en un 12,9% con respecto al ejercicio anterior. (Cuadro 6)

En este sentido, las inversiones canalizadas a través el Sector Público Empresarial representan cerca del 40% del esfuerzo inversor, casi doce puntos más que en el ejercicio 2000, donde alcanzó el 28,2%. Por otro lado, cabe destacar que, en relación con las inversiones reales del Capítulo VI, el ratio del esfuerzo inversor se sitúa por primera vez por encima del 100%, 104,5%, cuando en el año 2000 dicho porcentaje era del 62,7%.

De especial importancia es la dotación correspondiente a la generación de nuevas infraestructuras, principalmente ligadas a la ampliación y mejora de las redes de transporte así como al medio ambiente. Para 2003, el conjunto de las operaciones de capital ascienden a un total de 16.735,25 millones de euros con un crecimiento del 4,4% con respecto del presupuesto vigente.

En resumen, los presupuestos Generales del Estado para el año 2003 continúan la estrategia a medio plazo de política fiscal desarrollada en los últimos años, consistente asegurar la sostenibilidad de las finanzas públicas, una disminución del peso relativo de la fiscalidad directa y un control del gasto público corriente a la vez que se da prioridad a los gastos que más contribuyen a mejorar el potencial de crecimiento de la economía española: los gastos en investigación y desarrollo, capital humano e infraestructuras.

LOS PRESUPUESTOS DEL GRUPO FOMENTO PARA 2003

El presupuesto del Ministerio de Fomento y sus organismos autónomos para 2003 se eleva a 7.838,6 millones euros, un 4,3% más que en 2002. (Cuadro 7).

Los gastos en operaciones corrientes ascienden a un total de 1.474,4 millones de euros, que representan el 23,4% del total presupuestado. Por su parte, los gastos en operaciones de capital, como corresponde a un Ministerio netamente inversor, suman un total de 4.838,2 millones de euros, recogiendo el 76,7% del presupuesto no financiero.

Dentro de las diferentes partidas, destacan las correspondientes a las inversiones reales –Capítulo VI– y las transferencias de capital –Capítulo VII–, que representan el 52,4% y 24,2%, respectivamente, del total de las operaciones no financieras. También es de destacar que dichas inversiones reales recogen el 33,1% del total de recursos destinados por los PGE 2003 a dicho capítulo.

Sin embargo, las cifras recogidas por el presupuesto no reflejan la verdadera dimensión de las actuaciones que dependen del Ministerio de Fomento. Para su correcta evaluación es necesario introducir a un conjunto de entidades que configuran del denominado Grupo Fomento.

El presupuesto del Ministerio de Fomento y sus organismos autónomos para 2003 se eleva a 7.838,6 millones euros, un 4,3% más que en 2002

CUADRO 7. PRESUPUESTO DEL MINISTERIO DE FOMENTO Y SUS ORGANISMOS AUTÓNOMOS

Millones de euros					
Capítulo	2002 ⁽¹⁾	%	2003 ⁽¹⁾	%	Δ%
I. Gastos de Personal	232,4	3,8	231,5	3,7	-0,4
II. Gastos corrientes en bienes y servicios	67,8	1,1	71,5	1,1	5,5
III. Gastos financieros	0,4	0,0	4,9	0,1	1.125,0
IV. Transferencias corrientes	1.127,3	18,5	1.166,5	18,5	3,5
Operaciones corrientes	1.427,9	23,4	1.474,4	23,4	3,3
VI. Inversiones reales	3.168,3	52,0	3.310,4	52,4	4,5
VII. Transferencias de capital	1.499,7	24,6	1.527,8	24,2	1,9
Operaciones de capital	4.668,0	76,6	4.832,2	76,6	3,6
Total operaciones no financieras	6.095,9	100,0	6.312,6	100,0	3,6
VIII. Activos financieros	1.408,4	23,1	1.516,4	24,0	7,7
IX. Pasivos financieros	8,2	0,1	9,6	0,2	17,2
Total operaciones financieras	1.416,6	23,2	1.526,0	24,2	7,7
Total Presupuesto	7.512,5	123,2	7.838,6	124,2	4,3

(1) Presupuestos iniciales

Fuente: Ministerio de Fomento

Grupo Fomento resulta de la agrupación de un conjunto de entidades de distinta naturaleza jurídica. Por un lado, se encuentra el propio Ministerio, como órgano de la Administración del Estado y sus Organismos Autónomos y, por otro, las Entidades Públicas Empresariales y las Sociedades Mercantiles Estatales que dependen del Departamento orgánica y funcionalmente.

De este modo, del Ministerio de Fomento dependerá la gestión de un total de 19.450,9 millones de euros, lo cual supone un incremento del 12,6% con respecto a la cifra homogénea del año anterior. Como puede observarse en el cuadro 7 las Entidades Públicas Empresariales representan casi el 75% de los recursos del Grupo Fomento y el 65% de las partidas de inversión.

Las diferentes actuaciones inversoras del Grupo Fomento ascenderán a 12.239,7 millones de euros, representando casi la mitad –47%– de la totalidad del esfuerzo inversor del conjunto del Sector Público en 2003, y que se concentrará principalmente en el desarrollo de las infraestructuras del

transporte. Tal como muestra el cuadro 9, el mayor esfuerzo inversor se llevará a cabo en el ferrocarril, al cual se destinan el 42,3% de los recursos, seguido por la carretera con el 24,7%. Con respecto al ejercicio anterior, es el ferrocarril la política que recibe un mayor impulso, con un crecimiento, cercano al 30%, seguida de puertos y aeropuertos que crecen un 10%.

La importancia relativa de las Entidades Públicas Empresariales dentro de la inversión es crucial, sobre todo en el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias, aeropuertos y puertos. Sin embargo, el peso del Estado es el más importante en las carreteras, al cual se une los recursos que aportarán bajo el nuevo sistema concesional.

El cuadro 10 muestra las Entidades Públicas Empresariales más significativas así como la política a la cual están inscritas. Por la magnitud de sus cifras destaca el ente Gesto de Infraestructuras Ferroviarias –GIF– que recoge el 45% de la inversión total del conjunto de los entes y caso el 70% de la inversión a realizar en los ferrocarriles en el próximo ejerci-

CUADRO 8. RECURSOS GESTIONADOS POR EL GRUPO FOMENTO

Millones de euros				
	Gasto Corriente ⁽¹⁾	Inversión ⁽¹⁾	Total	%
Ministerio	614,0	4.293,0	4.907,0	25,2
Organismos Autónomos	37,7	14,1	51,8	0,3
Entidades Públicas Empresariales y Sociedades Mercantiles	6.559,5	7.932,6	14.492,1	74,5
Total consolidado Grupo Fomento	7.211,2	12.239,7	19.450,9	100,0

(1) Incluye transferencias externas al Grupo

Fuente: Ministerio de Fomento

CUADRO 9. OPERACIONES DE CAPITAL DEL GRUPO FOMENTO POR POLÍTICAS

Millones de euros						
Políticas	Ministerio	Organismos Autónomos	Entidades Públicas Empresariales	Total operaciones de capital del grupo Fomento ⁽¹⁾	Porcentaje sobre total	Aumento sobre año anterior
Ferrocarril	597,1		4.577,9	5.175,0	42,3	29,7
Carreteras	2954,7		70,6	3.025,4	24,7	4,4
Aeropuertos	7,6		2.211,0	2.218,6	18,1	10,0
Puertos	-		791,8	791,8	6,5	10,0
Vivienda	650,6		1,7	652,4	5,3	-0,4
Correos	-		260,4	260,4	2,1	6,4
Otras Políticas	83,0	14,1	18,9	116,0	0,9	-0,7
TOTAL	4.293,0	14,1	7.932,6	12.239,6	100,0	15,0

(1) Se incluyen transferencias internas

Fuente: Ministerio de Fomento

cio. Por su parte, el ente Aeropuertos y Navegación Aérea –AENA– recoge el 27,8% de la inversión total y es responsable de casi la totalidad de la inversión en aeropuertos; y, por último, Puertos del Estado con un 10% realizará todas las inversiones dentro de la política de puertos.

Junto con las inversiones descritas, las actuaciones mediante el método alemán donde se computa la parte correspondiente al 2003, y las partidas estimadas correspondientes a la inversión concesional, que afectan a las carreteras y puertos, así como los ajustes del capítulo 7 en relación con los Convenios suscritos con los ayuntamientos, elevarán el total inversor a 14.970,5 millones de euros, que supone un aumento del 16,5% con respecto de 2002. (Cuadro 11).

De este modo, las cifras de inversión señaladas permitirán que el Grupo Fomento continúe cumpliendo las previsiones establecidas en el Plan de Infraestructuras 2000-2007

donde, la inversión media anual se estimó, para el período 2000-2004, en 8.654 millones de euros de 1999.

La parte correspondiente las cantidades del Plan para el período 2000-2004 se han obtenido tomando como referencia los valores medios correspondientes a cada una de las políticas en el período 2000-2004.

Una parte muy significativa del esfuerzo inversor del Sector Público Estatal corresponde al Ministerio de Fomento. Así, de los 16.735,3 millones de euros con que están dotados los capítulos de operaciones de capital, 4.838,2 millones de euros, que representan el 28,9% de las operaciones de capital de los PGE 2003, corresponden al Ministerio de Fomento.

Dentro de los capítulos inversores, el Capítulo VI de inversiones reales, dotado con 3.310,4 millones de euros –que representa el 33,1% del total de recursos destinados a

CUADRO 10. INVERSIÓN DE LAS ENTIDADES PÚBLICAS EMPRESARIALES Y SOCIEDADES ESTATALES

Millones de euros				
Políticas	Entidad	Previsión inversión 2003 ⁽¹⁾	Porcentaje sobre total	Participación en la inversión total
Ferrocarril	GIF	3.570,3	45,0	69,0
	RENFE	935,6	11,8	18,1
	FEVE	72,1	0,9	1,4
Aeropuertos	AENA	2.205,1	27,8	99,42
Puertos	PUERTOS DEL ESTADO	791,8	10,0	100,0
Correos	CORREOS Y TELÉGRAFOS	260,4	3,3	100,0
Otras Políticas		97,3	1,2	83,9
TOTAL		7.932,6	100,0	64,8

(1) Se incluyen transferencias internas

Fuente: Ministerio de Fomento

CUADRO 11. INVERSIÓN DEL GRUPO FOMENTO EN 2003

Políticas	Millones de euros						
	Total Grupo Fomento	Ajuste Método	Inversión concesional	Ajuste Capítulo 7 Alemán	Otros ajustes (transferencias capital)	Porcentajes Totales de inversión	Aumento sobre año anterior
Carreteras	3.025,4	295,6	1.240,4	66,4	-	4.627,8	6,9
Ferrocarril	5.175,0	73,0	65,0			5.313,0	30,7
Aeropuertos	2.218,6		-			2.218,6	10,1
Puertos	791,8		1.045,4			1.837,2	21,5
Otras	1.028,9		-			1.028,9	0,3
Total	12.239,7	386,6	2.350,8	66,4	-73,0	14.970,5	16,5

dicho capítulo en los PGE 2003-, supone un aumento del 4,5% con respecto al presupuesto anterior. (Cuadro 7)

Ahora bien, la información recogida por el cuadro anterior no refleja el esfuerzo inversor realizado por las Entidades Públicas Empresariales y Sociedades Mercantiles que integran el Grupo Fomento, y entre las que destacan GIF, RENFE, FEVE, AENA y Puertos del Estado. Añadiendo sus inversiones, el total de recursos destinados por el Grupo Fomento en 2003 ascenderá a 12.239,7 millones de euros, experimentando un fuerte crecimiento 15% respecto a 2002. (Cuadro 8)

Estas cifras vienen explicadas, fundamentalmente, por el fuerte aumento de los recursos destinados a la política de ferrocarril (29,7%), seguidas por los aeropuertos (10,0%) y puertos (10,0%). La política de carreteras, sin contar la inversión concesional, crece un 4,4%. (Cuadro 9)

Dentro del ámbito concesional se prevé un fuerte aumento de las inversiones financiadas con capital privado. En concreto, en 2003 la inversión asociada a las nuevas concesiones se estima en 2.350,8 millones de euros, lo que supone un incremento respecto de la previsión del año 2001 del 17,0%. Cabe destacar las nuevas concesiones en autopistas (1.240,4 millones de euros) y puertos (1.045,4 millones de euros). (Cuadro 10)

Las cifras de inversión recogidas por los presupuestos permitirán que el Grupo Fomento continúe cumplimiento las previsiones establecidas en el "Plan de Infraestructuras 2000-2007" donde la inversión media anual prevista se fijó, para el periodo 2000-2004, en 8.654,6 millones de euros.

La actividad del Grupo Fomento

Como hemos venido indicando anteriormente las políticas de gastos del grupo Fomento deben considerarse con un planteamiento estratégico en el diseño de la política económica del Gobierno. Merece ser destacado el Plan de Infraestructuras 2000-2010, que es una pieza básica en el entramado de la política económica del Gobierno, como instrumento para conseguir la convergencia real.

El Plan de Infraestructuras, en curso, contempla las políticas de creación y mantenimiento de carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos.

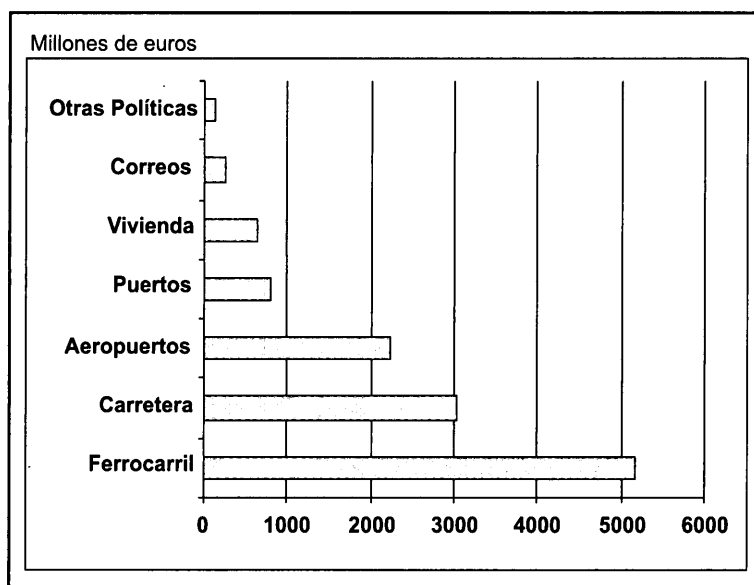
Además para completar el panorama de políticas que se desarrollan desde el grupo Fomento hay que citar:

Los servicios públicos: correos, telégrafos, seguridad marítima, explotación de puertos, y aeropuertos, cartografía, geofísica y circulación aérea.

Regulación de sectores: transporte y vivienda. Así como medidas que faciliten su accesibilidad.

Las políticas del grupo Fomento, que comprende el Ministerio, los organismos Autónomos, las Entidades empresariales y las sociedades estatales se recogen a continuación, indicando los criterios de decisión, las prioridades y objetivos para 2003.

Gráfico 3.
Operaciones de Capital Consolidadas de los Elementos Orgánicos del Grupo Fomento.
Fuente: Ministerio de Fomento.



Ejecución del plan 2000-2007, en 2002 y previsión de ejecución para 2003

El nivel de la inversión estimado en relación al PIB se situará en el ejercicio 2003 en 1,8%, porcentaje que supera el ratio del 1,37% establecido en el Plan de infraestructuras y que da idea de que el plan ha superado su velocidad de crucero. (Gráfico 3).

Los niveles de ejecución presupuestaria de la Administración del Estado se sitúan cerca del 92% en relación a las previsiones. Esta situación es consecuencia de la optimización de los sistemas de provisión de infraestructuras mediante mejoras en la financiación, simplificación de métodos y procedimientos y búsqueda de la dimensión óptima de cada proyecto. (Gráfico 4).

Como puede observarse en el gráfico anterior, los porcentajes de ejecución presupuestaria, sobre las cantidades inicialmente previstas en el Plan de Infraestructuras, son elevados. Destacan las ejecuciones correspondientes a Puertos (118,1%) y otras (118,4%) por encima de las previsiones, así como carreteras y ferrocarril cercanas al 91%. Únicamente los aeropuertos quedan a una cierta distancia de las cantidades previstas (70,4%).

La información disponible considerando el avance de cierre del presupuesto correspondiente a 2002 sobre el grado de ejecución de las diferentes actuaciones, nos permite comprobar que el montante de los proyectos que han sido ejecutados o están en fase ejecución hasta dicha fecha, representan una cifra en torno al 23% del os 102.773 millones de euros presupuestados para el conjunto del período 2000-2010.

La distribución de los niveles de ejecución según los distintos modos de transporte es el que puede observarse en el cuadro 12, que recoge como indicamos datos del avance de cierre del presupuesto de 2002, son: Carreteras 23,3%, Ferrocarril 19,2%, Aeropuertos 24,5%, Puertos 35,4% y Otras 25,5% del total.

La disponibilidad de fondos en cada ejercicio presupuestario permitirá que las actuaciones en fase de ejecución aumenten paulatinamente a la vez que se incorporen nuevas obras en servicio una vez que se vayan cubriendo los calendarios establecidos.

Actuaciones 2003 del plan de infraestructuras 2000-2007

Política de Ferrocarriles

La política ferroviaria pretende los siguientes objetivos:

- Reducir los tiempos de los recorridos.

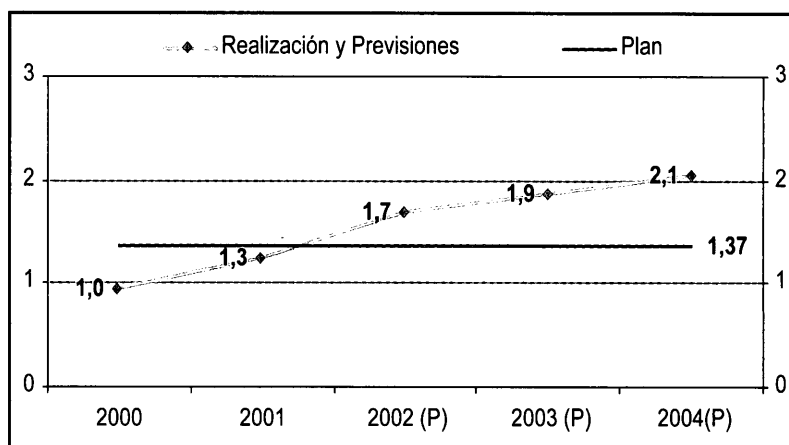


Gráfico 4.
Participación de las inversiones del PIT en términos de PIB.
Fuente: Ministerio de Fomento.

- Aumentar la participación del ferrocarril en la demanda global del transporte y hacerle competitivo frente a la carretera y el avión.
- Incrementar la demanda de viajeros, tanto en los servicios a larga distancia como en los regionales.
- Mejorar del resultado económico de explotación de los servicios de larga distancia.
- Adaptación del sistema ferroviario a las Directivas de UE.

El importe de los proyectos de inversión previstos asciende a 5.175 millones de euros, constituyendo la política cuantitativamente más importante del Grupo Fomento y que representa el 42,3% de los recursos totales por él gestionados. Cabe destacar las inversiones correspondientes al GIF en el desarrollo del programa de Alta Velocidad, con un total de 3.570,3 millones de euros, 935,5 millones a RENFE y 72,1 millones a FEVE.

Actuaciones previstas:

Alta Velocidad

El programa de la Alta Velocidad en el ejercicio 2003 se desarrollará en los siguientes corredores:

- Corredor Norte-Noroeste: destacan las actuaciones en la línea Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo que, a excepción del trayecto Valladolid-Medina, se encontrará en construcción en su totalidad. También se realizan obras en diversos tramos del Eje Atlántico Gallego y la Variante de Burgos.
- Corredor Noreste: tras la puesta en servicio del tramo Madrid-Lleida, se continuará con la construcción hasta Barcelona y la Frontera Francesa. También se ejecutarán obras en la totalidad del trayecto Zaragoza-Huesca y en algunos tramos entre Zaragoza y Teruel.

La disponibilidad de fondos en cada ejercicio presupuestario permitirá que las actuaciones en fase de ejecución aumenten paulatinamente a la vez que se incorporen nuevas obras en servicio una vez que se vayan cubriendo los calendarios establecidos

- Corredor de Levante y Mediterráneo: a los tramos ya en servicio (La Encina-Játiva, Valencia-Sagunto, Oropesa Valdellós y Tarragona-San Vicente de Calders), se proseguirá con la ejecución de los tramos Las-Palmas-Oropesa, Sagunto Nules y Valdellós-Tarragona.
- Corredor de Andalucía: en la línea Córdoba-Málaga, a excepción de los accesos a Málaga, se encontrará en su totalidad en construcción. También se ejecutarán varios tramos de la línea Madrid-Jaén.
- Corredor de Extremadura: se finalizarán las obras del tramo Aljucén-Badajoz.

Cercanías

Se realizarán actuaciones que mejorarán los servicios e infraestructuras existentes en los principales núcleos urbanos con el fin de dotar a estas poblaciones de los servicios de proximidad que les son demandados. Destacan las

obras a realizar en Madrid -conexiones entre las estaciones de Atocha y Chamartín, así como los accesos al Aeropuerto de Barajas-; Barcelona -accesos al Aeropuerto del Prat-, Bahía de Cádiz, Sevilla y METROTREN en Asturias.

Red convencional

Se procederá a consolidar y modernizar la estructura de la red convencional, destacando las actuaciones en Galicia, Extremadura, Aragón y Cataluña, las mejoras en seguridad (supresión de pasos a nivel), y de las

conexiones con los puntos de carga de los puertos de Barcelona, Bilbao, Algeciras y Valencia.

Política de Carreteras

Se continuarán elaborando los estudios informativos y proyectos necesarios para desarrollar el Programa de Autovías y Autopistas de peaje dentro del Plan, así como la ejecución de las obras previstas y la mejora de la seguridad vial de los trazados existentes con la construcción de variantes y la supresión de pasos a nivel.

Las inversiones previstas ascienden a 3.025 millones de euros, un 4,3% más que en ejercicio anterior. De esta cantidad, 2.250,1 millones se destinan a nuevas infraestructuras y 661,1 a conservación. En su conjunto, representan el 24,7% de las inversiones del Grupo Fomento en 2003.

Las inversiones extrapresupuestarias de ámbito concesional, que corresponden a los concesionarios de autopis-

tas de peaje, continúan a un buen ritmo, y se estima que se destinarán un total de 1.240,36 millones de euros. Dentro de las obras, incluidas en el Primer Plan de Autopistas de Peaje, destacan: Santiago-Alto de Santo Domingo; Radial 3, Madrid-Arganda; Radial 5, Madrid-Navalcarnero; M50, de A6 a M 409; Radial 4, Madrid-Ocaña; M50 de N-IV a N-II; Radial 2, Madrid-Guadalajara; M50 de N-II a N-I; Autopista del Atlántico (Enlace Rebullón-Frontera Portuguesa y Acceso Norte a El Ferrol); y Eje Norte-Sur, acceso a nueva terminal de Barajas.

Actuaciones más relevantes para el ejercicio 2003:

- Autovía del Cantábrico: se finalizarán los tramos Lieres-Villaviciosa y Caravia-Llovio, continuando las obras de Vegarrozadas-Soto del Barco-Muros de Nalón e iniciando el tramo Ballota-Cadavedo-Queruas en Asturias.
- Autovía Lleida-Barcelona: finalización de las obras de la variante Cervera-Santa María del Camí.
- Autovía Cantabria-La Meseta: finalización del tramo Torrelavega-Los Corrales del Buelna, y continuación de Los Corrales de Buelna-Molledo y Pesquera-Reinosa de Cantabria y Aguilar de Campoo-límite de la provincia de Palencia. Se comenzarán los tramos Molledo-Pesquera en Cantabria y Palencia-Fuente de Valdepeso-Amuso en Castilla y León.
- Autovía Oviedo-La Espina: se finalizaran los tramos Latores-Trubia y Llera-Grado, iniciándose el tramo Turbia-Llera.
- Autovía de la Plata: finalización de los tramos Mérida-Almendralejo en Extremadura y León-Benavente en Castilla y León, continuando las obras en Hinojal-Cáceres y Plasencia-Cañaveral.
- Autovía del Mediterráneo: se finalizarán los tramos Almería-Rioja y Málaga-Rincón de la Victoria y se continuará con las obras en Nerja-Almuñecar. También se iniciaran las obras en el tramo Taramay-Motril.
- Autovía Córdoba-Antequera: se continúan las obras en el tramo Aguilar de la Frontera-Lucena, iniciándose los tramos Fernán Núñez-Montilla y Benamejí-Antequera.
- Autovía de Castilla: se finalizará el tramo Salamanca-Aldehuela de la Bóveda, continuando las obras en San Martín de Yeltes-Ciudad Rodrigo. Se iniciaran las obras del tramo Ciudad Rodrigo-Fuentes de Oñoro.
- Autovía del Duero: finalización del tramo Tordesillas-Villaester y continuación de las obras en Toro-Villaester.
- Autovía Sagunto-Aragón: continuación de los tramos Escandón-Teruel-Santa Eulalia y Santa María de Hueva-Zaragoza e iniciación de los tramos Mainar-Paniza-Torrubia y Límite de la provincia de Castellón-Sarrión en Aragón; y Río Palancia-Viver en la Comunidad Valenciana.

Las inversiones extrapresupuestarias de ámbito concesional, que corresponden a los concesionarios de autopistas de peaje, continúan a un buen ritmo, y se estima que se destinarán un total de 1.240,36 millones de euros

- Autovía Lleida-Frontera Francesa: se continuarán las obras del túnel de Vielha.
- Autovía de Castilla-La Mancha: se finalizarán las obras Abia de la Obispalía-Cuenca, iniciándose las obras de Torrijos-Toledo y Tarancón-Horcajada.
- Autovía Atalaya-Ciudad Real-Mérida: finalización de las obras Miguelurra-Daimiel e inicio de los tramos Atalaya del Cañavete-N 301 y Manzanares-Herrera de la Mancha-Argameasilla de Alba.

Otras actuaciones se llevarán a cabo en acondicionamiento de tramos ya en servicio así como en el medio urbano con las conexiones y variantes de las autovías a los núcleos de población.

Política de Puertos

La política a seguir trata de potenciar la integración de los puertos españoles en las redes europeas del transporte favoreciendo su posición estratégica dentro de la cadena integral del transporte tanto en el comercio internacional como en la red de cabotaje europea.

Además pretende la incorporación de la inversión privada en el desarrollo de los puertos dentro de la nueva ley concesional.

La política de inversiones será desarrollada por el ente Puertos del Estado que dedicará un total de 791,8 millones de euros, que representa el 6,5% de la inversión total del Grupo Fomento.

También hay que destacar la gran importancia que adquiere la inversión privada, así en este ejercicio el volumen estimado de inversión ascenderá a 1.045,4 millones de euros. Para el conjunto del periodo 2003-2006, la inversión privada representará aproximadamente el 45% de la inversión total dentro del Sistema Portuario.

Entre las inversiones a realizar en este ejercicio destacan:

- Creación de nuevas superficies de agua abrigada, mediante la construcción de infraestructuras de defensa y acceso marítimo.
- Instalación y mantenimiento de las ayudas a la navegación a lo largo de todo el litoral, y en particular del sistema DGPS.
- Creación de nuevas instalaciones necesarias en tráfico específicos (contenedores, terminales polivalentes, automóviles, pasajeros, etc.).
- Mejora de las conexiones de los puertos con las redes de transporte terrestre (carretera, ferrocarril, tuberías, etc.)

Las políticas prioritarias a desarrollar por AENA se dirigen a aumentar la seguridad y mejorar la calidad del servicios aeroportuarios que demanda el creciente tráfico aéreo

Por su volumen destacan las actuaciones a realizar en los puertos de Barcelona, Valencia, Bahía de Algeciras, Santa Cruz de Tenerife, Ferrol, Las Palmas, Gijón, Cartagena, Vigo, Bilbao, Castellón, Sevilla y Tarragona.

Política de Aeropuertos

Las políticas prioritarias a desarrollar por AENA se dirigen a aumentar la seguridad y mejorar la calidad del servicios aeroportuarios que demanda el creciente tráfico aéreo. Estas acciones se apoyan en la modernización de las infraestructuras, así como de la gestión del conjunto de productos y servicios suministrados a los usuarios del transporte aéreo.

El desarrollo de este programa inversor cuenta con un total de 2.218,6 millones de euros, que representa el 18,1% de la inversión total del Grupo Fomento.

Las actuaciones inversoras a destacar para este ejercicio 2003 son:

- Continuación de las ampliaciones en los aeropuertos clave de la red: Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, a través de sus Planes Directores. Las nuevas pistas y terminales darán capacidad suficiente para atender la demanda prevista en los próximos años.
- La potenciación de los aeropuertos estrechamente relacionados con el fenómeno turístico, con el fin de dotarlos de la capacidad y equipamientos acordes con su mayor demanda estacional.
- La adecuación del resto de aeropuertos de la red, así como extenderla a nuevos aeropuertos regionales (Burgos, Monflorite-Huesca y Agoncillo-La Rioja) y la apertura de bases aéreas al tráfico civil (Los Llanos-Albacete).
- El desarrollo de los sistemas e infraestructuras de navegación aérea destinados a la adaptación de los sistemas a los requerimientos de capacidad e innovación de Eurocontrol y otros organismos internacionales.

Política de Vivienda

Los objetivos prioritarios de la política de vivienda se centran en el desarrollo del Plan de vivienda 2002-2005 y Planes de Vivienda anteriores (Programa 431A) y la Ordenación y Fomento de la Edificación (Programa 432A).

La Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo junto con la Entidad Pública Empresarial de Suelo (SEPE) son los agentes encargados de desarrollar los programas reseñados.

Ambos programas representan el 5,3% de los recursos de inversión del Grupo Fomento.

Dentro del Programa destacan las ayudas para financiar la construcción, adquisición y rehabilitación de los Planes vigentes:

- Subvenciones personales para adquisición y rehabilitación de viviendas: 176,7 millones de euros.
- Subsidiación de tipos de interés de préstamos concedidos por entidades financieras: 195,7 millones de euros.
- Ayuda estatal directa a la entrada: 143,1 millones de euros.
- Otras actuaciones: 61,5 millones de euros.

Por otro lado, el Programa 432 destina a inversiones y transferencias de capital un total de 56,2 millones de euros, de los cuales 47,9 millones corresponde a la rehabilitación del Patrimonio Histórico (Plan de Catedrales, Programas de Castillos, etc.).

Política de Correos

Las actuaciones prioritarias se centran en la modernización y renovación de los sistemas e instalaciones, la mejora de los índices de calidad y accesibilidad a la red. Por otro la-

do, como Sociedad Estatal, uno de sus objetivos es su fortalecimiento empresarial.

El mercado postal esta caracterizado por el fenómeno de la globalización, la liberalización de sus servicios, la evolución tecnológica y el cambio de expectativas de los clientes. De este modo, tanto Correos y Telégrafos como sus competidores, tendrán que hacer frente a un conjunto de inversiones de las cuales dependerá su posición futura dentro del mercado.

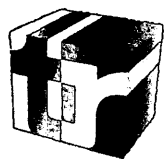
El conjunto de inversiones a realizar asciende a 260,4 millones de euros destacando aquellas relativas a nuevas infraestructuras (99,2 millones de euros), la automatización de servicios postales (65,7 millones de euros) y el Plan de Sistemas Integrado (51,5 millones de euros). En su conjunto, representan el 2,1% del presupuesto inversor del Grupo Fomento.

Otras Políticas

El Grupo Fomento a lo largo del ejercicio 2003 completa su panorama y sus políticas a desarrollar en próximo ejercicio con:

- Seguridad del tráfico marítimo: 28,4 millones de euros.
- El programa de Ordenación e Inspección del Transporte terrestre dotado con 35,6 millones de euros.
- Los programas de Cartografía y Geofísica y Metrología con un total de 20,8 millones de euros. ■

DIRECTORIO DE EMPRESAS



TECNICAS REUNIDAS INGENIEROS Y CONSTRUCTORES

INITEC

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIOAMBIENTE

CAMPOS DE ACTIVIDAD

- AEROPUERTOS Y TRANSPORTE AÉREO
- DESALACIÓN, POTABILIZACIÓN Y DEPURACIÓN DE AGUAS
- HIDRÁULICA Y RECURSOS NATURALES
- EDIFICACIÓN/EDIFICIOS SINGULARES
- TRANSPORTE TERRESTRE
- COSTAS Y PUERTOS

ALCANCE DE LOS SERVICIOS

- Proyecto Básico y Constructivo
- Gestión Integrada de Proyectos
- Dirección de Obra y Supervisión de Construcción
- Aseguramiento de Calidad
- Gestión Medioambiental
- Proyectos "Llave en mano"
- Operación de Plantas



Rafael Calvo, 3 y 5

28010 Madrid

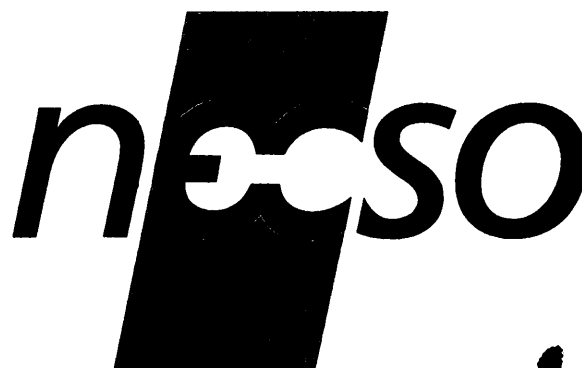
Tel.: 91 592 39 00

Fax: 91 592 39 01 / 02

e-mail: comercialinf@tecnicasreunidas.es



TECNOLOGIA • EXPERIENCIA • CALIDAD



entrecanales cubiertas



- VIAS DE COMUNICACION
- OBRAS HIDRAULICAS
- OBRAS MARITIMAS
- PLANTAS INDUSTRIALES
- OBRAS SUBTERRANEAS
- EDIFICACION Y ARQUITECTURA
- RESTAURACION Y REHABILITACION

Avda. de Europa, 18 • 28108 Alcobendas (Madrid)

• Tel: 91 663 28 50 • Fax: 91 663 30 99

www.necso.es