

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Presidente:

D. José Antonio Torroja Cavanillas

Vocales:

Miguel Aguiló Alonso

Luis Berga Casafont

Fernando Crespo Pérez

Íñigo Losada Rodríguez

Julio Martínez Calzón

Juan Manuel Morón García

Edelmiro Rúa Álvarez

Clemente Saenz Ridruejo

Florentino Santos García

Benjamín Suárez Arroyo

Director:

Juan Antonio Becerril Bustamante

COMISIÓN DE EXPERTOS

Federico Bonet Zapater

Javier Botella Atienza

Gerardo Cruz Jimena

Javier Díez González

José Luis Gómez Ordoñez

Santiago Hernández Fernández

Antonio Huerta Cerezuola

Ernesto Hontoria García

Javier Manterola Armisén

Manuel Melis Maynar

Felipe Mendaña Saavedra

Eugenio Oñate Ibáñez de Navarra

Carlos Oteo Mazo

Mariano Palancar Penella

Santiago Pérez-Fadón Martínez

Ángel Pérez Jamar

José Polimón López

José Rubio Bosch

Javier Rui-Wamba Martija

Fernando Sáenz Ridruejo

Andrés Sahuquillo Herraiz

Francisco Javier Samper Calvente

Vicente Sánchez Gálvez

Antonio Soriano Peña

Pedro Suárez Bores

Ignacio Tejero Monzón

Javier Torres Ruiz

Santiago Uriel Romero

Eugenio Vallarino y

Cánovas del Castillo

COMITÉ EDITORIAL

Francisco Javier Asencio Marchante

Antonio de las Casas Gómez

Mónica Baeza Ochoa de Ocariz

Juan Antonio Becerril Bustamante

Francisco Esteban Rodríguez-Sedano

Rafael Izquierdo de Bartolomé

Juan Rodríguez de la Rúa



Asociación Española de
la Prensa Técnica.



Federación Internacional
de la Prensa Periódica.

Otro nuevo Plan de Infraestructuras

El nuevo Gobierno resultante de las elecciones de marzo de 2004 se propuso desde el primer momento presentar al Parlamento, para su aprobación, un nuevo plan que sustituyese al anteriormente vigente (Plan 2000-2007) y que rigiese la política de infraestructuras durante los próximos años.

Así, ha nacido, o mejor dicho, está naciendo el PEIT, Plan Estratégico de Infraestructuras que fue adelantado por la Ministra de Fomento al Consejo de Ministros a finales de diciembre pasado y que, tras los últimos retoques, va a ver la luz en los meses inmediatos.

El Plan es ambicioso en su extensión y en su presupuesto. Pretende ser el programa de mayor duración de los aprobados hasta ahora, extendiendo sus actuaciones durante todo el período 2005-2020 con un montante que alcanzará los 241.392 millones de euros y que será actualizado cada cuatro años. Ferrocarriles, carreteras, transporte aéreo, puertos, transporte de mercancías, transporte urbano y metropolitano e investigación, desarrollo e innovación constituyen los principales capítulos, de los que el 59'5% será financiado a través de fuente presupuestaria y el 40'5 extrapresupuestaria.

Cuando todavía no se conocen bien los Fondos Europeos de los que va a disponer nuestro país en los próximos años, parece un tanto aventurada esta clasificación, sin que quede suficientemente explicada. Por ahora, no se aclara qué quieren decir, exactamente, ambos términos, aunque parece que sobre parte de ello planea la fórmula concesional, así como una acotada financiación privada. Bienvenidas sean ambas fórmulas, como solución inexcusable para completar de una vez nuestra red de infraestructuras.

El Plan, que recuerda, como es lógico al ya antiguo PDI es muy conceptual, y su desarrollo va a quedar supeditado a las negociaciones del Gobierno con las Comunidades Autónomas, por lo que, como siempre, tendrá un señalado carácter político, muy respetable.

Sí merece la pena destacar, entre otros aspectos, la insistencia en el mallado de las carreteras (ya iniciado hace años y con importantes actuaciones realizadas), el aumento del presupuesto destinado a conservación (que pasa del 1% del valor patrimonial de la red a cifras del orden del 2 al 3%), la incorporación del tráfico de mercancías a la red de Alta Velocidad (apenas contemplada hasta ahora), la liberalización del sistema de puertos y una insistencia en la creación de nuevos aeropuertos, solución esta última un tanto discutible en un país como España ante otras soluciones marítimo-terrestres.

Pero la reflexión más importante que se ocurre es la insistencia en la mentalidad de nuestros políticos en hacer un nuevo Plan cada vez que se produce un cambio de Gobierno. Recordemos que en 1993, con Borrell, se redactaba el Plan 1993-2007; que en 2000, se hacía lo mismo con el 2000-2007 de Álvarez Cascos. Y si entonces se coyó en la pretensión de señalar largos plazos (que no irían más allá de sus años iniciales), no deja de ser al menos peculiar que ahora se pretenda dejar todo "atado y bien atado" nada menos que hasta 2020. Con aquellos precedentes, ¿hay alguien que crea realmente en esa vigencia? Un sector importantísimo de la economía nacional depende de estos programas. Es deseable que éstos tengan, realmente, la duración prevista. Pero es difícil creer y prepararse para planes que dependen de tal manera del signo político de cada momento

Lo malo es que ya estamos acostumbrados. ♦