

Presentación

Desde mediados de los ochenta, el sector público viene desarrollando un importante esfuerzo inversor, a fin de superar los históricos déficit de dotación de infraestructuras, que amenazaban con convertirse en factores limitadores del desarrollo económico. Este esfuerzo ha permitido situar desde 1990 la inversión pública por encima del 5 % del PIB, en tanto que en los primeros 80 apenas superaba el 2 %.

Las inversiones de estos últimos años se han dirigido fundamentalmente a:

- La supresión de los principales estrangulamientos, corrigiendo los déficit de capacidad que estaban provocando los mayores costes económicos y sociales.
- Absorber el rápido crecimiento de la demanda.

De cara al futuro es preciso mantener estas líneas de actuación, pero además debe darse una respuesta adecuada a una serie de retos que se plantean a medio y largo plazo:

- La mejora de las infraestructuras, como elementos determinantes de la calidad de vida. En esta línea se inscriben, por ejemplo, la mejora de las prestaciones de transporte (velocidad, fiabilidad) y la reducción de sus costes externos (accidentes, congestión).
- La internalización de los criterios ambientales en los procesos de planificación, construcción y explotación de infraestructuras.
- La consolidación de un espacio europeo único, lo que da una gran relevancia al papel de las infraestructuras en la mejora de la competitividad de cada ámbito territorial.

Todo ello, unido al diferencial que aún nos separa de nuestros principales socios comunitarios en la dotación de infraestructuras, hace preciso mantener el esfuerzo inversor en los niveles máximos de los últimos años.

Desde la óptica del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, esto significa mantener su inversión en torno al 1,2 % del PIB. Este es un objetivo ambicioso dentro de un contexto presupuestario dominado por la necesidad de reducir el déficit público, aunque sin duda alcanzable. La apuesta por una elevada inversión en una coyuntura, económica de fuerte recesión a nivel internacional, constituye, además, la expresión de una opción política de gran valor estratégico.

El Plan Director de Infraestructuras presentado al gobierno y a la opinión pública hace algunos meses constituye la materialización de esta opción política. Con una inversión superior a los dieciocho billones de pesetas en los próximos quince años, el PDI aporta el marco de referencia necesario para dar coherencia a las distintas políticas sectoriales de inversión, desde una óptica de planificación estratégica.

El Plan, con horizonte en el año 2007, se extiende a las infraestructuras del transporte (urbanas e interurbanas), hidráulicas y de costas, constituyendo el primer intento de planificación estratégica del conjunto de las infraestructuras básicas desarrollado en España.

Una de las novedades del PDI, que pretende ser también una de sus aportaciones básicas, es el desarrollo de un conjunto de estrategias de financiación que permitirá que las inversiones anteriores no deban ser financiadas íntegramente con cargo a los Presupuestos Generales del Estado. Los puertos y aeropuertos, cuya financiación se hará totalmente sin cargo a los PGE, la alta velocidad ferroviaria, las actuaciones sobre la calidad del agua y algunas actuaciones en medio urbano, son los ejemplos más destacados de este tipo de financiación.

José Alberto Zaragoza Rameau

Secretario General de Planificación y Concertación Territorial