

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

DOCUMENTO

Dada la finalidad de este escrito, solamente trataremos de las principales: ferrocarril, aeropuertos, carreteras y puertos. Y precisamente por este orden.

La razón es su orden de problematicidad, de mayor a menor.

El ferrocarril, efectivamente, se enfrenta a dos importantes problemas entremezclados entre sí: alta velocidad y ancho de vía.

El programa de líneas de alta velocidad en ejecución se está realizando —por buenas razones— en ancho de vía internacional yuxtapuesta a una red convencional de ancho ibérico, efectuando transporte de pasajeros y de mercancías. Y si la respuesta a esta mezcla heterogénea fuese convertir el ancho ibérico al europeo, esto permitiría enlazar segmentos separados entre sí de alta velocidad, como veremos, permitiendo con ello su acceso a todo el territorio. Y, por supuesto, simplificar el tráfico de mercancías con Europa.

Es muy importante señalar que la falta de distinción entre estas dos cuestiones —alta velocidad y ancho de vía— ha provocado una confusión en el orden político que ha conducido a una sobreinversión.

Aeropuertos es una infraestructura dedicada fundamentalmente al transporte de pasajeros, y que procede, en cuanto a su capacidad, por saltos discretos: una pista, dos pistas por aeropuerto; un aeropuerto, dos aeropuertos por ciudad. Lo cual la diferencia de carreteras y ferrocarriles por la facilidad que en estos otros casos su mallado o su flexibilidad significan.

Pues bien, en aeropuertos se ha realizado en años recientes un esfuerzo importante en dos de sus infraestructuras fundamentales, Madrid y Barcelona, y asimismo en complementar las restantes.

Y como a diferencia también de lo que sucede con carreteras, estas son infraestructuras cuyo costo se recupera a través de tasas, es por lo que ahora mismo existe un problema de financiación pendiente de amortizar.

Un segundo problema lo constituye la evolución tecnológica de la navegación aérea, con su repercusión sobre la necesidad futura de infraestructuras en un modo de transporte de tan fuerte crecimiento. En esto debemos ir de la mano de la Unión Europea, acuciada por la necesidad de evitar la saturación del espacio aéreo centroeuropeo, mucho más saturado que el nuestro.

Y existe un tercer problema, en principio secundario a nuestros efectos, sobre la organización y responsabilidad de la gestión (también económica) del sistema aeroportuario español: la reciente proliferación de aeropuertos menores con escaso tráfico.

Carreteras como tal —en el sentido de enlazar ciudades— es un modo de transporte prácticamente resuelto, que ha recibido mucha inversión en los últimos tiempos,

y que no obstante presenta problemas de remodelación del trazado de las generaciones primeras de autopistas. Presenta sin embargo dos problemas de maduración.

Uno primero relativo a su mantenimiento sistemático y continuado, con el esfuerzo presupuestario correspondiente a su notable extensión. Y en segundo término, conforme se incrementa y evoluciona la economía, proveer continuamente de la necesaria respuesta al problema de un eficaz acceso y servicio al entorno de las ciudades.

En cuanto a los puertos, este es el modo de transporte más antiguo, y siendo España una península, una isla en la práctica, está sobradamente dotada de puertos a muchos efectos. Habiendo actualizado además el tema clave de unos puertos para el tráfico de mercancías de larga distancia en esta economía globalizada: Barcelona, Valencia y Algeciras.

Estando pendiente un enlace eficaz por ferrocarril con la red europea para la prosecución de las mercancías procedente de Asia en este caso. Y un efectivo acceso de los otros modos de transporte, carreteras y ferrocarril, para el transporte interior de mercancías.

Sin olvidar la repercusión —en el sentido de la disminución del tráfico— a medio plazo de la transición energética hacia soluciones no procedentes del carbón/petróleo.

CAMBIOS INTERMODALES

España tiene unas infraestructuras maduras de transporte potentes, salvo el ferrocarril como hemos dicho, que es por tanto el modo que principalmente podrá alterar estas relaciones en el horizonte considerado.

Sucede sin embargo que ahora mismo representa el 5% del transporte de viajeros y también una cantidad reducida del transporte de mercancías.

Por lo cual la modernización que representa el AVE no puede alterar significativamente el uso y necesidad de otros modos: carreteras y aviones.

Estando pendiente el ajuste final que representará la conclusión del programa a levante juntamente con lo que puede significar la conexión directa por AVE/cercanías a los aeropuertos de Barcelona y Madrid.

Algo más que un ajuste representaría el trasvase al ferrocarril del transporte de mercancías en su vertiente internacional, que se deberá ver notablemente incrementada —desde su insignificancia— por la interconexión (en ancho internacional) con la red europea por ambos extremos de los Pirineos. Claramente más avanzada por Cataluña.

EN RELACIÓN CON LA ECONOMÍA

De manera que —salvo lo pendiente del ferrocarril— nos encontramos en una fase de práctica madurez de las infraestructuras.

Por lo que nuestro presupuesto público se podrá asemejar —en relación con el PIB— al de los países europeos de similar extensión, aunque más densos y menos accidentados.

Semejanza presupuestaria que sucederá o debería suceder dentro de este horizonte de 10/15 años de esta nota.

Cabe recordar que hasta la reciente crisis, nuestro presupuesto anual de infraestructuras era del orden del 1,6 del PIB, superior al doble de las partidas correspondientes

de Alemania o Inglaterra. Por otra parte, en relación con los costes, hay que tener en cuenta que los criterios presupuestarios y contables en cuanto a la inversión acumulada en infraestructuras de transporte se han sucedido en cada país europeo con arreglo a una historia propia. Aun cuando ahora existen —con un cierto alcance— unas reglas comunes en la UE.

En nuestro caso, desde hace tiempo los puertos pretenden cubrir sus gastos totales —operativo e inversión de amortización— mediante tasas. Los aeropuertos —nacidos hace menos de cien años— por razones de analogía jurídica y práctica con el tráfico internacional de los puertos, han pretendido igualmente cubrir sus gastos mediante tasas.

Problema distinto se presenta en el ferrocarril, originalmente de servicio universal. Pero cuyas características monopolísticas la UE pretende actualmente abrir a la competencia inter e intrapaíses segregando institucionalmente la propiedad de las infraestructuras ferroviarias de la gestión del transporte y complementariamente fijando reglas para el cálculo de precios, es decir mediante una tasa por uso de infraestructuras. Cuya tasa aplicada a los servicios propios interiores del país lo diferencia del uso de las carreteras.

En el caso de las carreteras, se establece un peaje europeo para transporte pesado de mercancías. Siendo así en su propio país, los vehículos tienen que pagar diversos impuestos, y también el del combustible. Sin olvidar la extensión de la euroviñeta.

Ambas cuestiones plantean una consideración particular sobre el ferrocarril.

FERROCARRIL

En realidad la denominada alta velocidad —AVE en España— nació simplemente para incrementar la capacidad de unas líneas saturadas en Japón y en Francia por el simple expediente de aumentar la velocidad con la que se utilizaban las infraestructuras. Para lo cual bastó con extrapolar las tecnologías existentes hasta que su mayor efectividad permitiese unas prestaciones superiores.

Esa mayor velocidad requiere sobre todo una geometría más exacta por razón de las aceleraciones que implica la velocidad. Por supuesto, con radios de curvatura grandes, esto es desarrollos bastante rectos. Y por ello evidentemente en el caso de países poco llanos, o —el caso de España— con pendientes fuertes desde la meseta a la costa, o en zonas muy montañosas (País Vasco), resultan costosos.

Este modo de transporte nació en España un poco incidentalmente, pero se extendió rápidamente cubriendo ahora mismo Madrid-Sevilla-Málaga, Madrid-Barcelona, Madrid-Valladolid y Madrid-Levante (parcial).

En realidad este ferrocarril moderno versus el convencional, representa un salto cuya analogía más próxima la constituye el paso del avión de hélice al avión de reacción. Tiene un efecto cualitativo, pues posibilita un uso del avión muy distinto, con el consiguiente incremento del modo de transporte aéreo.

Y de hecho actualmente hay varios programas de alta velocidad en ejecución en una diversidad de países, con una variedad de relieves, distancias, densidad de población: Japón, Corea, Taiwán, Estados Unidos, Arabia Sau-

dí o la India. Con lo cual se puede comprender que en cada uno de estos países, este modo de transporte se aplica con finalidades diferentes.

Desde esta consideración, las cuestiones de fondo son dos. Como primera, cuál es el papel del AVE que ya se tiene.

En una España históricamente de difíciles comunicaciones su integración económica y política —por comparación con los países análogos europeos— ha sufrido de este hándicap.

Aun existiendo un potente sistema de aeropuertos y carreteras, que ya ha cambiado la relación y distancia entre centro y «periferia» y de esta entre sí, es evidente que el sistema ferroviario —que ya constituyen las líneas de alta velocidad existentes— desempeña un papel diferente.

Por unir los centros de las ciudades, y permitir trabajar en el trayecto, resulta que desde la perspectiva del hombre de negocios, de la solución rápida de problemas administrativos, y por supuesto de los contactos políticos, representa una solución al desplazamiento idónea y eficaz, y desde muchos puntos de vista preferible. El transcurso del tiempo no hará más que favorecer estos aspectos positivos.

Cosa que se redondeará cuando se terminen los programas de levante, del triángulo vasco y de su conexión con Valladolid. Y no digamos las dos conexiones con Francia. Así pues, este sería el papel que desempeñaría la alta velocidad en nuestro caso.

Un papel cualitativo, integrador: económico, administrativo, social, político. Cambiando su naturaleza original —previa al automóvil— del servicio universal de transporte, de comunicación casi única.

Este cuadrilátero irregular (con su diagonal) abarca el 50% de la población española, y podrá tener una densidad media del orden de veinte servicios diarios en cada sentido. Con un tiempo de viaje medio de dos horas. Resultando alcanzables, no tardando, unos tráficos anuales del orden de 4-5 millones de pasajeros por tramo. Lo que aproximadamente equilibraría ingresos-costes de explotación, incluido el canon por infraestructuras.

Es decir: rentabilidad, frecuencia de viajes e integración van unidas.

Del vértice Madrid de ese cuadrilátero sale la conexión con el subsistema AVE de Andalucía.

En relación con esto hay que señalar la mayor facilidad que para el aporte y dispersión de viajeros desde los aeropuertos de cabecera el AVE así estructurado representará. En las anteriores consideraciones económicas, se parte de que la inversión en la práctica corre directa o indirectamente a cargo del Estado. Y que el canon en términos europeos a imputar por la utilización de infraestructura ferroviaria es del orden de 10 euros por tren/km, como aproximadamente está siendo establecido.

La segunda cuestión —una vez visto qué hacer con el AVE que se tiene— consiste en saber qué hacer con la red convencional de ancho ibérico. Cuestión que cabe resolver de diversos modos, pues diversas son las combinaciones que cabe hacer. De las que aquí se va a seleccionar una concreta.

Efectivamente, nuestra red convencional es utilizada por tres tipos de servicios de viajeros: servicios de largo recorrido con el mismo papel que el AVE por un lado, re-

gionales con su contrato programa por otro, y los subsistemas virtualmente aislados de cercanías por otro. Con lo que se comprueba que básicamente a lo que hay que dar solución es a las denominadas líneas de largo recorrido.

A este propósito conviene tener en cuenta algunas cifras. Costo de construcción de 1 kilómetro de alta velocidad: aproximadamente 15 millones de euros. En terrenos como el País Vasco ese coste sería del orden del doble, aproximadamente 30-40 millones de euros. Costes de transformación del ancho ibérico a ancho internacional: del orden de 0,5 a 1 millón de euros por kilómetro.

En resumen, es razonable y racional convertir al ancho europeo nuestra red convencional completa (unos 10.000 kilómetros); exceptuando todas las redes de cercanías importantes, que no se hallan integradas por su propia naturaleza. Con lo cual se conseguirían —con un costo limitado— dos finalidades que son necesarias.

La primera construir una sola red de viajeros uniendo cualesquiera tramos de alta velocidad y tramos del trazado anterior, como sucede en los restantes países (europeos) por definición. Puesto que simplemente se ha ido procediendo a sustituir tramos antiguos por tramos modernos (de alta velocidad con nuevo trazado). Con lo cual los trenes van simplemente a la velocidad que les permite el tramo que recorren.

Esto es lo que sucedería con algunos puntos de la Península —no pertenecientes al cuadrilátero— cuya escasa densidad de tráfico y mayor distancia les inclinaría en principio al mejor servicio prestado por el avión, aun comparado con el de una línea completa de alta velocidad.

Partiendo de esto, puede comprenderse la segunda finalidad relativa a mercancías. Pues estas en las zonas de densidad de tráfico solucionado con alta velocidad (cuadrilátero más extensión a Andalucía), pasará a disponer de una red propia (trazado anterior), lo que independizaría su tráfico al no interferir con el de viajeros de muy superior frecuencia y velocidad.

Esta necesidad de no interferencia desaparece en aquella zona (fuera del cuadrilátero) en la que por la escasa densidad del tráfico de viajeros puede coincidir un tráfico mixto de mercancías. Que por lo tanto utilizarían la red anterior (convertida en su momento al ancho internacional).

Esta solución aquí seleccionada, seguramente responde con un costo limitado a disipar dos cuestiones que ensombrecen la problemática del ferrocarril: el requisito de un trazado (nuevo) de alta velocidad como signo inequívoco de la modernidad y la indefinición permanente sobre la necesidad de la convivencia de dos anchos de vía.

AERONÁUTICAS

En estas infraestructuras —aeropuertos y navegación— se debe partir de la base de que en nuestro país constituye un sistema de amplio desarrollo, maduro y del nivel técnico propio de los países más desarrollados.

De amplio desarrollo porque constituyó la base del equilibrio de la balanza de pagos promoviendo la normativa charter y a su través un amplio sistema de aeropuertos turísticos; maduro porque ha evolucionado adicionalmente hacia el tráfico propio de un país de elevado nivel de

vida y de un nivel técnico apropiado porque nunca abandonó su actividad industrial aeronáutica.

Maduro además desde otra perspectiva. Porque en España han madurado a su vez los modos alternativos de transporte: carreteras y ferrocarril.

El transporte aéreo es un modo en evolución tecnológica continua, por lo que es preciso examinar esta cuestión ante todo. Este sistema de infraestructuras forma un todo cuyo complemento lo constituye el sistema avión.

Pues bien el sistema infraestructuras tiene unas condiciones de interfaz con el sistema avión bastante estables debido a la inercia propia de su dimensión; hablamos de: altura de edificios, longitudes de pista, control de aproximación, etc. Cuyo interfaz enmarca las condiciones de contorno dentro de las cuales se tiene que desenvolver cualquier innovación tecnológica.

De manera que las innovaciones en el sistema avión se producen muy lentamente en lo que afecta a su interfaz, puesto que son innovaciones que necesariamente se han de introducir compatible y coordinadamente en el tiempo. Por lo tanto, toda la innovación que se produzca en el avión no afectará a nuestro problema tal como lo vamos a exponer.

Existe sin embargo una cuestión de la que merece la pena decir algo más. Nos referimos al tema de la energía. En el que es evidente que a largo plazo habrá que sustituir los derivados del petróleo, pero cuya necesidad en este horizonte del trabajo no sería inminente.

Efectivamente, nos encontramos frente a una transición energética, cuyo desarrollo temporal estará super-

puesto a nuestro horizonte de trabajo. Pero durante cuyo tiempo y más allá la aplicación preferente del petróleo remanente lo será para las necesidades del transporte, en particular el aéreo. Lo cual no excluye en absoluto la investigación y desarrollo tecnológico de plantas de energías alternativas. Por el contrario, hay otra innovación tecnológica que puede afectar al volumen de tráfico. Veamos.

En el momento presente el nivel de sofisticación de la capacidad de aproximación y de aterrizaje supera (en términos generales) a la capacidad del subsistema de navegación. Con objeto de aumentar esta última capacidad se está trabajando por razón de la densidad y saturación del tráfico sobre Europa central y sobre el Atlántico Norte. Pasándose de la navegación por niveles de las autopistas aeronáuticas a la navegación por área con control satelital. Lo que resultará laborioso por tener que dotar tanto a las infraestructuras como a los aviones del equipamiento necesario.

En el momento en que esto suceda se incrementará el flujo Europa-España, provocando una mayor demanda sobre nuestros aeropuertos. Y lo mismo sucederá en el tráfico América-Europa por razones distintas, si se democratiza la orilla sur del Mediterráneo.

Este es un modo de transporte muy sensible a la coyuntura económica, con un ratio anual promedio de crecimiento superior a cualquier otro modo. Y así sucederá nuevamente. Por esa triple razón —imprecisas todas ellas— concurrentes sobre el incremento del tráfico futuro, el problema básico a examinar es el de la necesidad potencial de capacidad futura y su relación con la capacidad disponible.

Pues bien, España dispone de dos aeropuertos insertados en el mundo global, Madrid y Barcelona, que son básicos tanto económica como políticamente en el futuro de nuestro país. Y cuyo desarrollo no puede permitirse el colapso de estos tráficos.

Y otra serie de aeropuertos cuyos incrementos de tráfico obedecen a reglas más comunes y que por supuesto su posible colapso no incide de aquel modo. En cuanto a estos no cabe prever mayores necesidades en este horizonte.

Ahora bien, tanto Madrid como Barcelona representan otro problema, un problema de otra naturaleza. No constituyen solamente un modo de transporte, sino que sitúan a España en la escena internacional.

Los aeropuertos individuales manifiestan hasta el presente una dimensión máxima de cien millones de pasajeros año. Cota que alcanza algún aeropuerto norteamericano y quizás algún asiático. En Europa, por delante de Madrid se sitúan Londres-Heatrow (68), París-De Gaulle (55), Fráncfort y Berlín. A continuación viene Barajas con unos 50 millones (justo el doble que hace solo quince años). Con un tope nominal de 70 para las infraestructuras presentes.

Este tipo de aeropuertos lo denominamos del mundo global, en el sentido de que estos enormes volúmenes requieren un fuerte tráfico internacional y se prestan por tanto a conexiones también internacionales, es decir son centros distribuidores de tráfico. O sea, que corresponden al mundo en que se está estructurando la humanidad con su núcleo de ciudades influyentes, constituyéndose en una red intercomunicadora.

Ahora bien, el fuerte crecimiento de Madrid-Barajas hace estimar para 2025 un tráfico de 85 millones. Y se ha estudiado que las infraestructuras presentes de Barajas admiten bien administradas una expansión hasta aquellos cien millones de referencia. Y dado el crecimiento esperado de Madrid, el primer escalón de ampliación habría que emprenderlo —dado el tiempo de procesamiento y construcción de infraestructuras aeronáuticas— hacia 2015. Al comienzo del horizonte de este trabajo.

Barcelona-El Prat, con treinta millones de pasajeros actualmente, un tope nominal inferior a Barajas y una posibilidad de expansión ganando terreno al mar, presentará problemas más bien al final del horizonte temporal considerado.

Esto en cuanto al problema básico sobre la capacidad.

Y queda otra cuestión sin resolver que ha traído mucha confusión, nos referimos a la organización del sistema aeroportuario.

En esto hay que aclarar algo previo que es sustancial. En el mundo aeronáutico hay que distinguir el lado aire —pistas, ayudas, control— del lado tierra —terminal y accesos—.

Pues bien, la verdadera responsabilidad sobre la seguridad y garantía del servicio de transporte aéreo corresponde al Estado en la ordenación jurídica internacional. Y consiguientemente también la supervisión técnica de las actividades a ello conducentes.

Ahora bien, esto en cuanto a la responsabilidad presupuestaria, y en cuanto a la ejecución puede aplicarse de diversas maneras. Por ejemplo, en cuanto a la ejecución sin

detrimento de seguridad en aeropuertos con poco tráfico cabe controles con excepción, y también AFIS. Veamos a qué lo tenemos que aplicar.

En España existen a estos efectos tres clases de aeropuertos:

1) Aeropuertos turísticos/insulares: Gerona, Alicante y Málaga en la Península y en todas las islas de ambos archipiélagos.

2) Aeropuertos de tráfico normal. Que se fueron decantando con anterioridad a los años ochenta.

3) Aeropuertos aparecidos después de los años ochenta. Lógicamente de inferior tráfico a los del grupo anterior.

Pues bien, lo razonable sería que para los dos primeros grupos de aeropuertos la planificación y ejecución del lado aire fuese responsabilidad no solo jurídica y técnica sino también presupuestaria del Estado. Equivaldrían a la antigua denominación de interés general. Otra cosa será la solución en cuanto al lado tierra que admite una variedad de formas jurídicas y económicas.

Y el grupo tercero de aeropuertos debería ser responsabilidad del Estado en lo relativo a su encaje en la planificación aeronáutica y a la supervisión técnica de la ejecución. Y en cuanto a la ejecución del lado aire y responsabilidad sobre el lado tierra, esta podría corresponder a los agentes autonómicos, locales o privados.

Económica y presupuestariamente esto puede resolverse de diversos modos. Pudiendo incluso derivar en un contrato programa a cargo del Estado u otro ente público.

Naturalmente que este planteamiento responde al supuesto —avalado por el tiempo— de que los dos primeros

grupos de aeropuertos se justifican económicamente. Ciertamente en su conjunto.

Otra cosa es lo que manifiesta la contabilidad de AENA lastrada por la necesidad —con el objetivo de no incrementar su déficit— de que no figurasen en los presupuestos del Estado unos gastos de inversión monumentales con motivo de una transformación extraordinaria de los aeropuertos de Madrid y Barcelona. Justo casi a raíz de la creación de AENA.

Por no hablar de la asunción (reciente en aquel momento) de la inversión debida a la proliferación de nuevos aeropuertos a partir de los años ochenta.

CARRETERAS

De este modo se ha dicho todo lo importante en la introducción. Por encima de todo, debe tratarse con seriedad presupuestaria el problema de su mantenimiento, como lo demanda la experiencia de los restantes países avanzados.

Y completarse la remodelación de trazados en las autovías de primera generación, en la práctica un simple desdoblamiento. Pues sus características no corresponden a verdaderas autovías, con la consiguiente disfunción en cuanto a la seguridad vial.

Finalmente, según vayan demandando las necesidades, ir mejorando el acceso y entorno de las ciudades.

PUERTOS

Estando para completar la expansión de Barcelona, se contará juntamente con los puertos de Valencia y Algeciras con una infraestructura suficiente para el tráfico de larga distancia, en particular de contenedores.

Lo que se completará con el imprescindible corredor mediterráneo ferroviario en ancho internacional, que le comunicará con el sistema europeo de mercancías de larga distancia. Trabajos que ya están en marcha.

Los trabajos en otros puertos que se están realizando, poco añadirán a este modo.

Y todavía pendientes de completar los accesos por carretera y ferrocarril, según necesidades logísticas de los distintos puertos.

CONCLUSIONES

En estas líneas se pueden apreciar dos problemas graves. Uno sobre el ferrocarril. Una indefinición técnica, una falta de decisión sobre la respuesta al ancho de vía, exacerba inevitablemente una demanda política imposible de justificar por el tráfico. Más penosa todavía en tiempos de crisis. Y la otra sobre aeropuertos. La respuesta técnica española —y de otros países— del «sistema» de aeropuertos con caja única, ha resultado útil durante mucho tiempo, pero posteriormente ha conducido con los cambios políticos a la proliferación a partir de los años ochenta. Y hace tiempo está amenazada por demandas de participación en la gestión, que tienen base en lo observado en otros países.

Aquí el problema reside en que el «sistema» único ha hecho innecesario distinguir la responsabilidad ineludible del Estado sobre aspectos aeroportuarios relacionados con la seguridad y los acuerdos internacionales, de la responsabilidad sobre los restantes aspectos aeroportuarios.

Sin haber deslindado estas responsabilidades, el paso de una sola vez del «sistema» único a un procedimiento

concesional —que desconocemos— al que nos tememos se recurre por una mezcla de razones políticas y de oportunismo presupuestario.

Y esto entraña peligros muy graves. Pues en aeropuertos tales como Madrid sobre todo (y también Barcelona) la iniciativa sobre su planificación y expansión no puede abdicarse por el Estado. Pues, como hemos señalado, son las decisiones que sitúan a España en el mundo global.

A este propósito conviene citar la información de hoy mismo de que en la Europa de los 27, el 77% de aeropuertos son de titularidad pública, el 14% de titularidad mixta y solo el 8% restante son privados.

Enfocadas estas dos cuestiones previas que son de fondo, se podrá correspondientemente enfocar también con mayor precisión la cuantía de tasas e impuestos. A tenor de las orientaciones de la UE (ferrocarriles y carreteras), o según acuerdos internacionales/UE (aeropuertos y navegación).

Y finalmente, en interacción con el punto anterior, se podrá dar un tercer paso con un programa de inversión y gasto en infraestructuras que vaya desde la poscrisis hasta el horizonte de quince años de este documento. Horizonte en el que, a tenor de nuestro PIB, nuestro presupuesto anual debería tender a los 10.000 millones de euros por las razones que hemos dado anteriormente. ■

J. A. M.