

# Cómo pedir un cuarto de billón y no estar loco

Para España, segundo destino turístico del mundo, disponer de una moderna y completa red viaria y ferroviaria es vital para afrontar la creciente competencia de otros destinos mediterráneos y poder competir con ellos desde la calidad de su oferta y sus servicios

**E**l actual Gobierno quiere impulsar una transformación total de nuestra red de infraestructuras en el plazo de 15 años y cambiar la imagen de España. Ese cambio gravitará en torno al PEIT, presentado a principios de año por la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, un ambicioso plan de 241.000 millones de € de inversión para un nuevo diseño de nuestro mapa ferroviario, de carreteras, puertos y aeropuertos.

El transporte ferroviario vuelve a ser la joya de la corona, con un presupuesto de 103.410 millones, el 43% del total, con el que se pretende multiplicar por diez las líneas de alta velocidad y reforzar las mixtas (para viajeros y mercancías) de altas prestaciones.

Por su parte, a la construcción de unos 6.000 kilómetros de autovías, otro de los pilares del plan, Fomento planea destinar el 25% del presupuesto del PEIT. En la actualidad, la red estatal cuenta con 7.000 kilómetros de autovías y 2.000 de autopistas de peaje. El objetivo del PEIT es llegar a los 15.000 kilómetros en 2020 y conectar todas las capitales de provincia. La gran meta es que el 94% de la población esté a menos de 30 kilómetros de un punto de esa red de autovías. Otros objetivos son cerrar algunos ejes que están sin terminar: la Ruta de la Plata, el eje mediterráneo hasta Cádiz, la co-

nexión de la Meseta con Cantabria o la de Zaragoza y Teruel.

En un segundo plano en volumen se situarán el transporte marítimo, que se lleva el 9,72% del PEIT (23.460 millones) y el aéreo, que tras las macroampliaciones de Barajas y El Prat, sólo recibirá 15.700 millones, el 6,5%.

Pero estos faraónicos planes -recibidos por los principales sectores de la economía española como agua de mayo- chocan con una cruda realidad: por un lado, el compromiso con Bruselas de mantener el equilibrio presupuestario limita la capacidad inversora del Ejecutivo; por otro, la pérdida a partir de 2007 de buena parte de los fondos comunitarios que España ha recibido -más de 62.000 millones en los últimos seis años- y que le han servido para financiar el 25% de las infraestructuras. Ante este panorama ¿cómo se financiarán los 241.000 millones en nuevas infraestructuras?

## Barajando fórmulas de financiación

Como todo en la vida, la realidad se impone. Los planes de infraestructuras no son una excepción, como ha dejado entrever Magdalena Álvarez, que comienza a plantearse que sean los usuarios quienes paguen parte del multimillonario coste del PEIT. Incluso los responsables del Ministerio han dejado caer la posibilidad de establecer un canon por el uso de las infraestructu-

## ALTA VELOCIDAD PRIORITARIA

En el nuevo Plan de infraestructuras del Gobierno, el tren es la estrella. A multiplicar por 10 las líneas de AVE prevé destinar el 43% del presupuesto del PEIT.



ras, siguiendo el modelo de socios comunitarios como Alemania y las directrices de la UE, que apunta al “pago por parte del usuario” como el instrumento económico fundamental para que la inversión en infraestructuras no dispare el déficit público.

Según lo avanzado hasta ahora por Fomento, la idea es financiar con recursos del Estado entre un 40 y un 60% (dependiendo de los fondos comunitarios que se reciban) de los 241.000 millones. El resto, con financiación extrapresupuestaria. Aquí entraría el cobro de peaje en las autovías, ahora gratuitas, o el nuevo canon que está estudiando el Ministerio y que se convertiría en una nueva fuente de recursos para el desarrollo del ambicioso PEIT.

Desde Fomento se barajan muchas posibilidades y algunas medidas se po-

**Construir nuevas y grandes infraestructuras sigue siendo una asignatura pendiente para que la economía española no pierda competitividad**

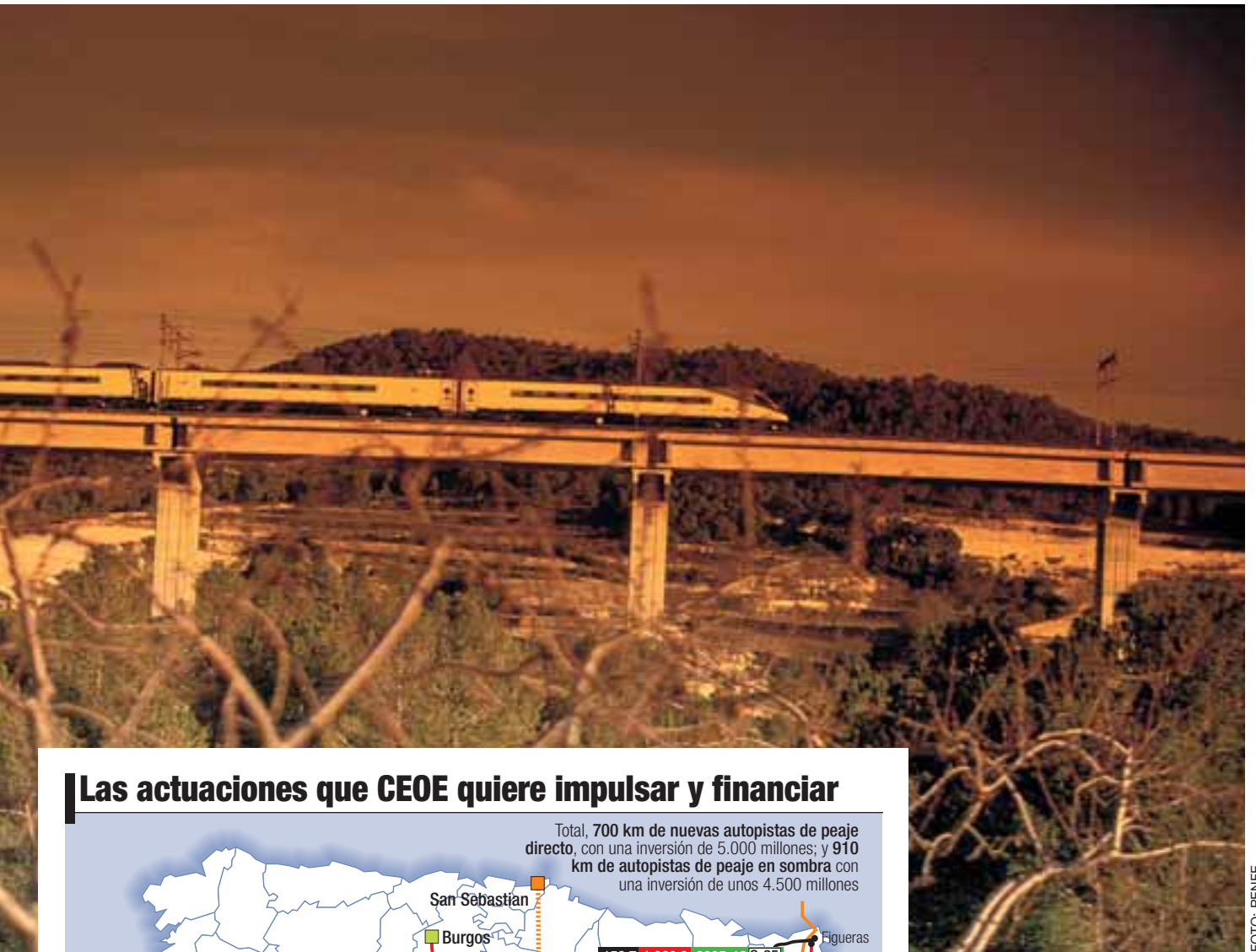


FOTO: RENFE

## Las actuaciones que CEOE quiere impulsar y financiar

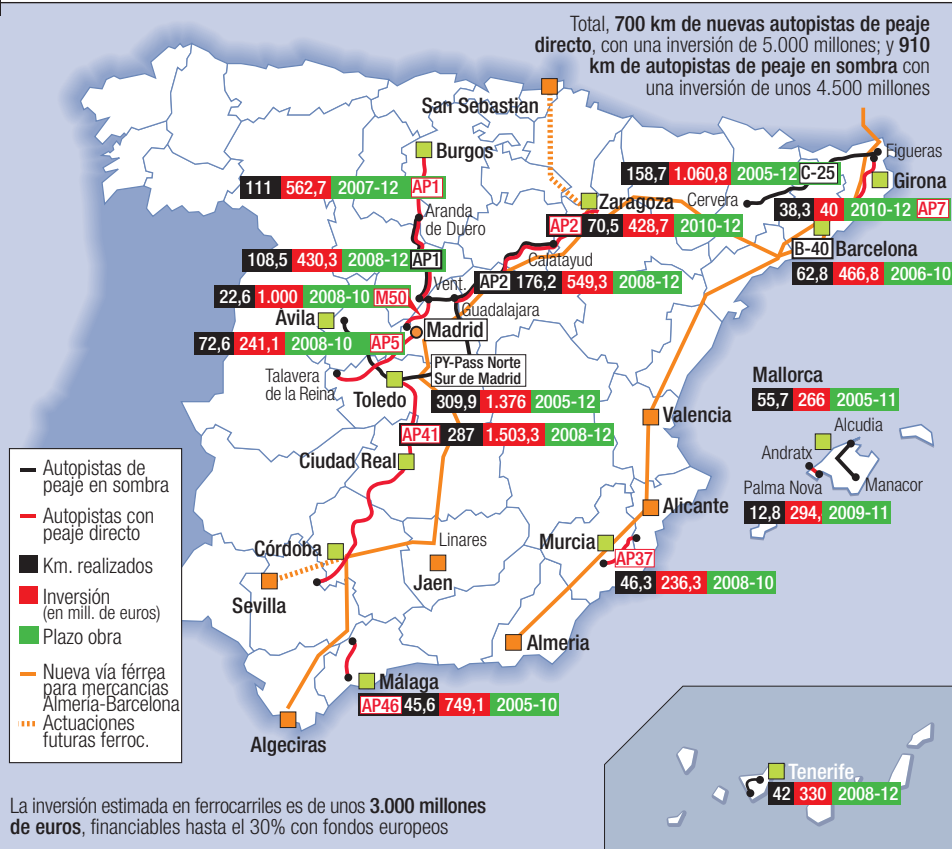


GRÁFICO: MARÍA JESÚS RIVERA

drían incluir ya en 2009. La fiscalidad es una de las herramientas. Así, por ejemplo, se podría aprobar el cobro de un impuesto de circulación progresivo por el que los automovilistas abonen una tasa en función de los kilómetros que circulen. Tampoco se descarta a medio plazo el polémico peaje alemán -del que tanto se quejan los camioneros españoles-, una tasa que el gobierno germano cobra a todos los vehículos de gran tonelaje que circulan por su red. Asimismo, se analiza destinar parte de los impuestos que gravan el carburante o el vehículo para financiar las obras, siguiendo el modelo del céntimo sanitario. Y también otras fórmulas innovadoras, como el cobro de una tasa de descongestión de las grandes ciudades, o un peaje a los transportistas que cada día atraviesan las



FOTO: J.A. SANGUINETTI.



COMISIÓN EUROPEA



urbes, o el cobro de contribuciones especiales a los promotores inmobiliarios que construyan junto a una carretera.

Todos los ingresos recaudados por esas fórmulas sufragarían la construcción, el mantenimiento y la conservación de las infraestructuras. Así ocurre en los principales países europeos. Alemania o Suiza, por ejemplo, costean su red de infraestructuras con el canon que pagan los camiones que atraviesan su territorio, con parte de lo recaudado con el impuesto de hidrocarburos y con un incremento general decretado en el IVA; y en Austria ingresos del IVA se están destinando a construir un corredor ferroviario.

### Plan complementario privado

Las mencionadas fórmulas serían una vía de financiación paralela y complementaria a las actuales autopistas de peaje, en las que una constructora financia su construcción a cambio de explotarla mediante peaje durante un periodo de tiempo. Esa fórmula seguirá teniendo un papel preferente. De he-

cho, Magdalena Álvarez ha acogido positivamente la propuesta hecha por CEOE y SEOPAN, patronal de grandes constructoras, para promover un plan de infraestructuras añadido al de Fomento, que se financiaría con dinero aportado por las empresas. Éstas pusieron sobre la mesa de la ministra y de Pedro Solbes la oferta de construir con capital privado 16 autopistas y dos corredores ferroviarios, entre otros proyectos, hasta 2012. El plan está valorado en 23.350 millones de €; de ellos, 21.850 serían inversión privada, 1.000 de los fondos comunitarios y sólo 500 millones de las arcas públicas. Y el Estado tendría que realizar una aportación anual de 900 millones de € durante unos 20 años a partir de 2008.

Entre las propuestas de las empresas destaca la construcción de 912,7 km. en 7 autopistas de peajes en sombra, con una inversión de 4.500 millones de €, y 706,6 km. de autopistas de peaje directo, en régimen de concesión durante 40 años, con una inversión de 5.000 millones.

### LA UE Y LA FINANCIACIÓN PRIVADA

J. Almunia y J. Barrot, comisarios, estudian fórmulas que fomenten la participación del capital privado en la construcción de las grandes redes europeas de transportes. Esta financiación mixta, que recomienda la Comisión Europea, es bien vista por la ministra de Fomento española, M. Álvarez.

**Fomento quiere llegar a 15.000 km de autovías en 2020, conectar todas las capitales de provincia, y que el 94% de la población esté a 30 Km de esa red**

Entre las de peaje en sombra figura construir un *by-pass* norte-sur de Madrid que unirá Venturada con Guadalajara, Tarancón, Ocaña, Toledo, Torrijos, Maqueda y Ávila, una autopista de 309 km. que evite que el tráfico que no se dirija a la capital española tenga que entrar en las circunvalaciones próximas a Madrid. Está también la propuesta de una autopista de 58 km. para unir Figueras con Cervera, la continuación de la radial 2 desde Guadalajara hasta Calatayud, o la primera fase de una autopista de peaje en sombra alternativa a la N-I Madrid-Burgos.

La segunda fase, de 111 km., que conectaría Madrid y Venturada y Aranda de Duero y Burgos, sería en peaje directo. Éste sería el proyecto estrella del segundo bloque. Destaca también la conexión Calatayud-Zaragoza y, sobre todo, la construcción de la auto-

## LOS PROYECTOS ESPAÑOLES PRIORITARIOS INTEGRADOS EN LAS REDES TRANSEUROPEAS

### Eje ferroviario de Alta Velocidad del sudeste de Europa

- ❖ Lisboa-Oporto-Madrid (2011)

### Eje multimodal Portugal / España- Resto de Europa

- ❖ Ferrocarril A Coruña-Lisboa-Sines (2010)
- ❖ Ferrocarril Lisboa-Valladolid (2010)
- ❖ Autopista Lisboa-Valladolid (2010)
- ❖ Autopista A Coruña-Lisboa
- ❖ Autopista Sevilla-Lisboa (2010)

### Ferrovial de mercancías

#### Sines-Madrid-París

- ❖ Enlaces por carretera y ferrocarril: Burgos-Irún-Bayona-Burdeos
- ❖ Pamplona-Orthez
- ❖ Lérida-Vielha-Toulouse
- ❖ Barcelona-Puigcerdá-Toulouse
- ❖ Barcelona-Perpiñan-Marsella
- ❖ Ferrocarril Zaragoza-Canfranc-Pau

### Interoperabilidad de la red AVE de la Península Ibérica

- ❖ Madrid-Andalucía (2010)
- ❖ Noreste (2010)
- ❖ Madrid-Levante y Mediterráneo (2010)
- ❖ Corredor Norte/ Noroeste, incluyendo Vigo-Oporto (2010)
- ❖ Extremadura (2010)

### Autopista del Mar

- ❖ Oeste de Europa: fachada atlántica de España y Portugal-Mar de Irlanda-Mar del Norte
- ❖ Sudoeste de Europa: conectará España, Francia, Italia y Malta. (2010)

## EJEMPLOS EUROPEOS

Alemania y Suiza costean sus infraestructuras con un canon que pagan los camioneros que circulan por su red, con IVA y con parte del impuesto sobre los carburantes; Austria recurre al IVA para financiar proyectos ferroviarios. Son ejemplos europeos.

pista Toledo-Córdoba, pasando por Ciudad Real, de 286,9 km. que se convertiría en la segunda vía de entrada a Andalucía, además de Despeñaperros. Otros proyectos son el cierre de la M-50, la circunvalación de Málaga o la ampliación a 3 carriles de la A-7 entre San Celoni y Gerona.

El plan de SEOPAN también contempla dos ejes ferroviarios para el transporte de mercancías que descongestionen las carreteras de camiones de más de 18 toneladas. El primero, un eje ferroviario de mercancías Algeciras-Perpignan que enlace Marruecos, España y Francia, pasando por Madrid y Zaragoza. El carácter transnacional del proyecto permitiría obtener unas ayudas europeas del 30% de los costes, estimados en unos 3.000 millones. El segundo eje conectaría Almería y Barcelona, pasando por Murcia y Valencia.

El plan de las constructoras persigue mantener la inversión como elemento básico para la competitividad de España y su convergencia con Europa sin aumentar el déficit del Estado. Se trata de que la inversión privada suplante a los 20.600 millones de € que España dejaría de percibir de los fondos europeos entre 2007 y 2012, cerca de 3.500 millones anuales.

El debate sobre el pago por infraestructuras no es nuevo. Lo recomienda la Comisión Europea a los Estados miembros en varias directivas y

en el Libro Blanco de Transportes. De hecho, cuando rediseñó los proyectos prioritarios de la red transeuropea, hace año y medio, Bruselas partió de que casi el 40% del dinero provenga del capital privado. Los dos comisarios implicados, Joaquín Almunia, responsable de Asuntos Económicos y Monetarios, y Jacques Barrot, de Transportes, trabajan en la búsqueda de fórmulas que fomenten la participación de las empresas en los proyectos de importancia estratégica para el desarrollo de la economía europea.

## Ejes prioritarios UE

Bruselas, tras la ampliación a 25 Estados, ha reelaborado la lista de proyectos prioritarios de las redes transeuropeas: son 30 proyectos cuyo coste asciende a más de 600.000 millones de € y el plazo de ejecución llega hasta 2020. Tras ese rediseño, la UE mantiene en la lista 5 proyectos de vital importancia para España, que recibirán un 30% de financiación de la UE, entre ellos el AVE Lisboa-Madrid-Irún-Hendaya, o el eje ferroviario entre Portugal y España y las autopistas Lisboa-Coruña y Lisboa-Sevilla.

Proyectos existen; capacidad financiera de las empresas para acometer grandes inversiones, también. "Ahora todo está en manos de la decisión política", dicen en el sector. El tiempo dirá si se concretan o quedan en papel mojado. ■

