

Una malla de 'AVES' y autovías para todos

Las infraestructuras son el mejor escaparate en el que reflejar ante los ciudadanos los méritos de una gestión y la vía para presentar al mundo los iconos de la modernidad. El Gobierno de Rodríguez Zapatero ha seguido esa senda: el PEIT es 'el mayor esfuerzo de dotación de infraestructuras planteado en España'

Hoy es imposible explicar la evolución de una economía sin una referencia al desarrollo de sus infraestructuras. Un país con unas deficientes y poco desarrolladas infraestructuras no tiene espacio en un mundo globalizado. Cualquier compañía multinacional que se plantee invertir en un país lo primero que estudia son sus redes de transporte. Porque unas infraestructuras modernas, ágiles, seguras, son un sello de confianza para las empresas internacionales y, también, para los millones de ciudadanos de todo el mundo que, año tras año, hacen del turismo nuestra primera industria.

Las grandes obras necesitan para su ejecución enormes dotaciones presupuestarias y largos periodos de tiempo, que superan en la mayoría de los casos los años de una legislatura. El PEIT recientemente aprobado por el Consejo de Ministros se ha convertido en la gran esperanza económica de nues-

OPOSICIÓN MUY CRÍTICA

Andrés Ayala, portavoz de Infraestructuras del PP en el Congreso, califica el PEIT de "brindis al sol". Asegura que beneficia a Cataluña y acusa de cinismo al Gobierno por haber afirmado en campaña electoral que no financiaría obras con peajes. Desde Galicia, Nuñez Feijóo lo tilda de inconcreto y dice que no es más que "un mapa de las infraestructuras que quedan por hacer".

tro país, aquejado de una continuada pérdida de competitividad.

La construcción de kilómetros de autopistas y autovías que hagan más cómodos, seguros y rápidos los desplazamientos; de aeropuertos que conecten un continente con otro en apenas unas pocas horas, o de vías de ferrocarril convencional o de alta velocidad que unan los lugares más aislados son los objetivos primordiales del plan de infraestructuras que ha diseñado el gobierno de Rodríguez Zapatero.

Fruto del diálogo

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, hizo un primer avance del PEIT ya en su toma de posesión. Un año después, el Consejo de Ministros del pasado 15 de julio daba luz verde al Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020, que prevé inversiones por valor de 248.892 millones de €. Y antes incluso de su aprobación, el presidente del Gobierno, consciente de la importancia del pro-



FOTO: EFE



yecto, convocó en el Palacio de la Moncloa a más de 200 invitados que de una u otra manera estaban relacionados con el tema. Allí estaban constructoras y empresas inmobiliarias representadas por Florentino Pérez (ACS), Ignacio Entrecañales (Acciona), Luis del Rivero (Sacyr Vallehermoso), Isidro Fainé (Aber-tis), Joaquín Ayuso (Ferroviario), el presidente de la patronal de la construcción SEOPAN, Enrique de Aldama, el de Iberia, Fernando Conte, y Cándido Méndez, secretario general del sindicato UGT.

Este plan de infraestructuras es fruto de la colaboración entre el Ejecutivo y la sociedad. Ha sido sometido a un periodo de información pública y presentación de alegaciones de seis meses. Si bien el PEIT nació en diciembre de 2004, cuando el Consejo de Ministros autorizó la propuesta del Ministerio de Fomento, en su elaboración definitiva han participado Comunidades Autónomas, la CEOE y las patronales del sector, los sindicatos y el Consejo Asesor de Medio Ambiente. Todos ellos han apor-

DOS GRANDES METAS

El Gobierno quiere lograr que en 2020 el 90% de la población tenga una estación AVE a menos de 50 kilómetros y que el 94% de la población esté a menos de 30 kilómetros de una carretera de alta capacidad. Todo un reto que quiere retratar la larga y ancha malla de comunicaciones pintada en el Plan PEIT.

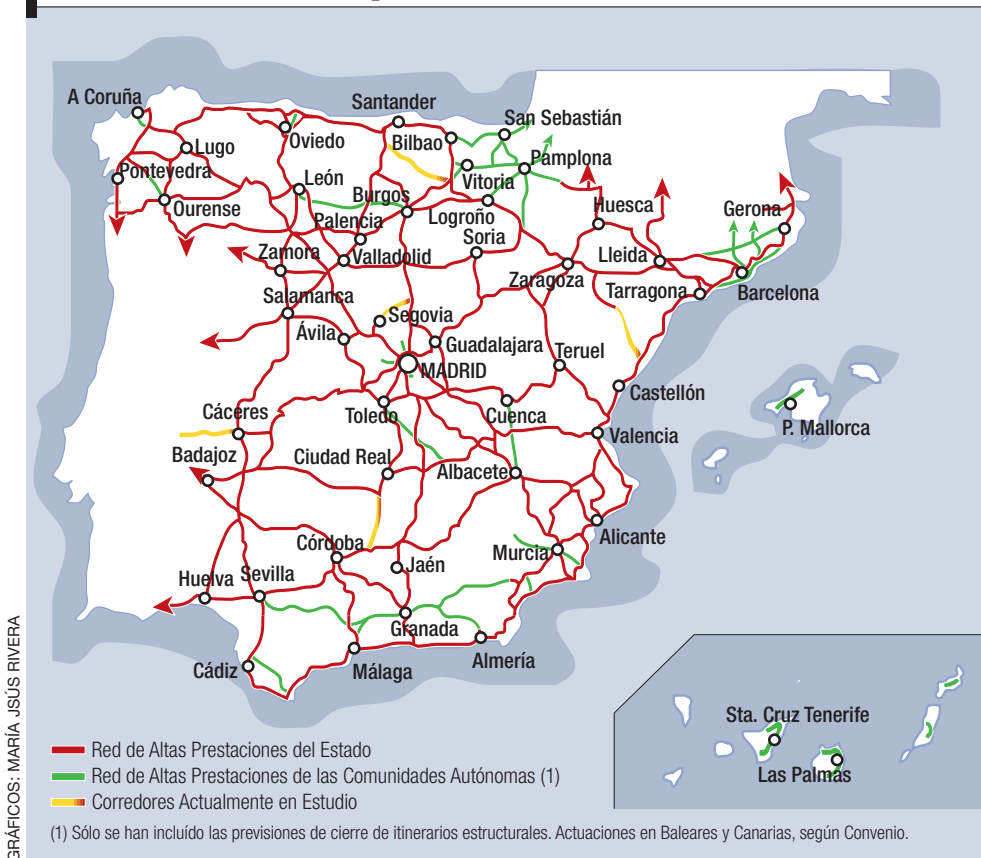
tado y criticado lo que han creído necesario para mejorar el plan. Consecuencia de esta participación ha sido el aumento en 7.500 millones de € (un 3,1% más) de las inversiones previstas en el primer borrador; de ellos, 5.000 millones de € serán para ferrocarriles y 2.000 millones para carreteras.

Según José Luis Rodríguez Zapatero, el cerca de un cuarto de billón de € del PEIT representa “el mayor esfuerzo de dotación de infraestructuras realizado en España, con una inversión media anual superior a los 15.000 millones de euros, que en términos de PIB significan más del 1,5 por ciento a lo largo de la vigencia del plan”.

España, hacia el vagón de primera de la UE

Este macroplan es sin duda el proyecto más ambicioso que ningún Gobierno haya puesto sobre la mesa. Con su desarrollo se pretende que España se sitúe en el “vagón de primera de la Unión Europea en generación de renta y riqueza”.

Red de carreteras para 2020



GRÁFICOS: MARÍA JOSÚS RIVERA

Fuente: Ministerio de Fomento



El PEIT representa algo más que un vuelco en las infraestructuras del país. Tiene un impacto de primer orden en toda la actividad económica. Gracias este ambicioso proyecto se crearán en España 150.000 empleos directos. Otro efecto implícito es que aumentará en un 4% la dotación de capital del Estado y generará al final del periodo, en 2020, 1,3 puntos más de Producto Interior Bruto (PIB).

La financiación del PEIT ha provocado un debate intenso. La prevista menor llegada de fondos europeos, el cada vez más férreo control comunitario sobre el déficit público (no debe rebasar el 3%, según el Pacto de Estabilidad) y las exigencias de equilibrio presupuestario aparecen como los dos grandes escollos. No obstante, Fomento asegura que "las cuentas están claras".

Menos financiación europea

El esfuerzo inversor de España en los 80 para equipararse a sus vecinos comunitarios contó con la ayuda de los fondos europeos. Entre finales de los 80 y mitad de los 90 España ocupó, junto a Alemania, el primer puesto en la UE en porcentaje del PIB dedicado a infraestructuras del transporte. En los últimos diez años España ha recibido ayudas provenientes del Fondo Europeo de Desarrollo Regional, FEDER, de Fondos de Cohesión, Ayudas a las Redes Tran-

EL CAMINO PARLAMENTARIO

Tras ser aprobado por el Consejo de Ministros, al PEIT le queda un largo recorrido político. El Plan será objeto, con total probabilidad, de amplio debate, enmiendas y nuevos consensos en su trámite parlamentario. En paralelo, Fomento sigue cerrando los convenios de colaboración con las Comunidades.

seuropeas y otras convocatorias de la Comisión Europea, que representaron entre el 20 y el 30% de la inversión en infraestructuras del Ministerio de Fomento. Pero los tiempos cambian. La UE tiene diez nuevos países, socios de pleno derecho, que necesitan el apoyo financiero y que han convertido a España, estadísticamente, en un país más rico y menos necesitado de las ayudas comunitarias.

El Gobierno, ante la disminución de partidas procedentes de Bruselas, ha ideado la fórmula mágica para solventar la situación: la colaboración público-privada, que pretende conciliar la necesidad de inversión con la disciplina presupuestaria. Por ahora se sabe que un 60% de las inversiones procederán del presupuesto público, un 20% de la autofinanciación de los entes públicos dependientes de Fomento -Aena, ADIF y Puertos del Estado- y el restante 20% vendrá de la iniciativa privada.

Eurostat, la oficina de estadística de la UE, ha aclarado el tratamiento de los contratos firmados por entidades públicas en el marco de la colaboración con entidades privadas. Las condiciones para que dichas inversiones queden al margen de los presupuestos y no computen como gasto público son que el capital privado asuma tanto el riesgo de construcción como el riesgo de demanda.

El día de la presentación en sociedad del PEIT,

Red de ferrocarriles para 2020



Fuente: Ministerio de Fomento



FOTO: J. GARCIA

Lo que costará el PEIT

En millones de euros

Transporte por ferrocarril (1)	108.760	43,70%
Transporte por carretera	62.785	25,23%
Transporte urbano y metropolitano	32.527	13,07%
Transporte marítimo y puertos	23.460	9,43%
Transporte aéreo	15.700	6,31%
Transporte intermodal de mercancías y viajeros	3.620	1,45%
Investigación, desarrollo e innovación	2.040	0,82%

(1) excepto actuaciones urbanas

Fuente: Ministerio de Fomento.

José Luis Rodríguez Zapatero anunció la creación de una Sociedad Estatal de Transporte Terrestre, que tendrá una dotación inicial de 500 millones de € y servirá para atraer y canalizar la inversión privada a la construcción de obras de carreteras y ferrocarril de Alta Velocidad incluidas en PEIT. La ministra de Fomento aseguraba que la sociedad creada aspira a suplantarse la posible reducción de fondos europeos. Esta sociedad podrá recurrir al endeudamiento sin que compute como déficit del Estado.

Críticas

La financiación del PEIT ha concentrado las mayores críticas de las distintas fuerzas políticas.

❖ El senador de Convergencia i Unió Pere Macías ha denunciado la inviabilidad económica del plan. Considera que para desarrollar el PEIT es necesaria una dotación muy superior a la dispuesta por Fomento. Desde CiU consideran que los mecanismos de financiación extrapresupuestaria no serán capaces de aportar las cifras necesarias.

❖ ASETA (Asociación de Sociedades Españolas de Concesionarias de Autopistas) cree que a medio plazo el PEIT necesitará más financiación privada que la prevista o mayores impuestos. José Luis Feito, presidente de esa patronal, ve difícil mantener una situación en la que unos españoles, por circular por

Cómo se financiará el PEIT

Fuentes de financiación, en porcentaje

	Presupuestos generales del Estado	CPP (Colaboración publico-privada)
Carreteras	75	25
Ferrocarriles	81,4	18,65
Aeropuertos	2,2	97,8
Puertos	9,7	90,3
Otras actuaciones	27,7	72,3
TOTAL	59,5	40,5

Fuente: Fomento.

unas carreteras determinadas, no pagan nada y otros sí. Pide incrementar las vías de peaje porque “es más traumático que se suban los impuestos”.

El secretario general de ERC, Joan Puigercós, tilda el plan de positivo, pero afirma que es “inasumible” que las futuras autovías del eje mediterráneo vayan a ser de pago cuando la mayoría de los peajes actuales se encuentran en Cataluña y Valencia.

El PEIT rompe con el esquema diseñado por el gobierno del Partido Popular y dará paso a una estructura de malla frente a la anterior radial. Ese futuro diseño pondrá fin a una histórica reivindicación: no tener que pasar obligatoriamente por Madrid para viajar de norte a sur o de este a oeste.

Para alcanzar esos objetivos, España parte de una buena situación. La actual red de carreteras del Estado está formada por 24.797 kilómetros, de los que 8.700, un 35%, son autovías (6.698 kilómetros) y autopistas de peaje (1.951 km.). La red ferroviaria cuenta con 15.000 kilómetros de longitud, de los cuales 1.000 son de alta velocidad (Madrid-Sevilla y el trazado Madrid-Zaragoza-Lérida). La red de puertos de interés general del Estado la forman 27 autoridades portuarias. El sistema portuario constituye la principal vía de entrada y salida de mercancías. En 2003 el volumen agregado total ascendía a 380 millones de toneladas. Por último, la red de Aena está formada por 48 aeropuertos, aunque el de Madrid-Barajas representa la cuarta parte del tráfico de pasajeros en España y junto con Barcelona y Palma de Mallorca suman el 50% del total del tráfico de viajeros.

El PEIT está concebido para hacer frente a su horizonte de vigencia de acuerdo con las previsiones de crecimiento del PIB, de la evolución de la población y de la demanda futura de transporte de viajeros y mercancías. El Gobierno se propone que en 2020 todas las capitales de provincia tengan un acceso directo a la red de autovías y a la alta velocidad.

El 50% para el tren, 25% para autovías

El ferrocarril es el protagonista indiscutible del PEIT. A este medio de transporte se dedican casi la mitad de las inversiones totales. Se estima que antes de 2010 el AVE llegará a Toledo, Barcelona, Valladolid, León, Asturias y Valencia. También, que los trazados Madrid-Lisboa y Vigo-Oporto estén finalizados en la fecha indicada, aunque Portugal ya ha admitido que no será fácil cumplir ese plazo.

Otra de las novedades, y punto en el que el Gobierno ha hecho especial hincapié, es la combinación de tráfico de viajeros con tráfico de mercancías. Hoy por hoy, sólo el 4% de las mercancías se transportan en tren, pero se apuesta por un futuro crecimiento de los tráficos ante la congestión de las carreteras. No obstante, desde Transfesa, el mayor operador de carga, se critica la inviabilidad económica de la idea. Argumentan que el excesivo peso de los convoyes obligaría a revisiones e inversiones más costosas. Desde la Generalitat, Joaquín Nadal, destaca el paso adelante dado, aunque reconoce “las evi-

LOS PRINCIPALES COMPROMISOS DEL PEIT

CAMBIO DE MODELO: el PEIT rompe con la visión radial de las infraestructuras y busca crear una estructura de malla que evita el obligatorio paso por Madrid para trasladarse de norte a sur o de este a oeste, y viceversa, en España.

- ❖ Multiplicar por 10 la red AVE (de 1.000 a 10.000 km)
 - el 90% de la población, a menos de 50 kilómetros de una estación de AVE al término del PEIT
 - Todas las capitales de provincia, con acceso directo a la red AVE
 - Los más beneficiados por el PEIT: Galicia, Cuenca, Teruel, Murcia y Andalucía Oriental
- ❖ Duplicar la actual red de autovías y autopistas: De 8.700 a más de 15.000 km
 - Todas las capitales de provincia tendrán acceso directo a esta red principal en 2020
 - Cada población estará a unos 30 km de una vía de alta capacidad
 - Principales beneficiarios del PEIT: Cuenca-Teruel, Ruta de la Plata (Zamora-Andalucía), Corredor Extremadura/ Castilla-La Mancha/ Norte de Andalucía y la meseta norte

SIETE LÍNEAS PARA INVERTIR 248.892 MILLONES DE EUROS (*)

ÁREAS DE ACTUACIÓN	TOTAL INVERSIÓN Y % s/ PEIT	DESGLOSE PRINCIPALES ACCIONES
Ferrocarril	108.760 mill., el 43,7% del total del plan	<ul style="list-style-type: none"> • 83.450 mill. en Altas Prestaciones: AVE y tráfico mixto • 3.560 mill. para supresión y mejora de pasos a nivel
Carreteras	• 62.785 mill., el 25,2 %	<ul style="list-style-type: none"> • 32.105 millones para mejora de vías de gran capacidad (autopistas y autovías) • 22.580 mill. para conservación y mejora de la seguridad
Transp. aéreo	15.700 mill., el 6,3 %	<ul style="list-style-type: none"> • 5.760 mill. para nuevas terminales. • 3.224 mill. para seguridad y navegación aérea • 3.387 mill. para mantenimiento de las instalaciones
Transporte marítimo y puertos	23.460 mill., el 9,4%	<ul style="list-style-type: none"> • 22.480 mill. para infraestructuras e instalaciones portuarias
Transp. intermodal viajeros y mercancías	3.620 mill., el 1%	<ul style="list-style-type: none"> • 1.200 mill. para la red de nodos y plataformas intermodales • 1.200 mill. para programas de intermodalidad de viajeros y mercancías • 1.220 mill. para mejora de los accesos terrestres a puertos
Transp. urbano y metropolitano	32.527 mill., el 13%	<ul style="list-style-type: none"> • 16.000 mill. para transporte público e intercambiadores • 10.050 mill. para cercanías ferroviarias • 2.400 mill. para integración urbana del ferrocarril
I+D+i	2.040 mill.	

INVERSIÓN PRIVADA

Ante la previsible menor llegada de fondos de la UE, la inversión privada jugará un papel relevante en la ejecución del PEIT. El Gobierno ha creado la Sociedad Estatal de Transporte Terrestre para captar y canalizar esa inversión en obras de autovías y ferrocarril.

dentales limitaciones presupuestarias” y echa de menos la alta velocidad en Tarragona y Castellón.

En 2020, la red estatal de autovías y autopistas se habrá duplicado y tendrá 15.000 kilómetros. El objetivo es que el 94% de la población esté a menos de 30 km. de una vía de alta capacidad. El macroplan potenciará la accesibilidad por carretera, especialmente en zonas como Cuenca-Teruel, Ruta de la Plata (entre Zamora y Andalucía), Corredor Extremadura/ Castilla-La Mancha/ Norte de Andalucía y la meseta norte. En total se invertirán 63.000 millones de €, el 25% de los recursos previstos, y el 2% se destinará a conservación de las carreteras.

Para transporte aéreo se asignan 15.700 millones

de €, de los que 5.760 se destinarán a la ampliación de las terminales, 3.387 millones al mantenimiento y 3.224, a seguridad y navegación aérea. Todas esas mejoras permitirán absorber el previsible aumento del tráfico aéreo de pasajeros: 311 millones/año al final del periodo de aplicación del plan. El PEIT abre la participación de otras administraciones e instituciones en la gestión aeroportuaria.

¿Se van a subir los impuestos o se va a extender el peaje para financiar las obras? El PEIT pasa de puntillas sobre esa cuestión, pero apunta que “se tenderá progresivamente a una mayor participación de los usuarios en la financiación de las infraestructuras, teniendo en cuenta las consideraciones de la UE sobre la tarificación por el uso de las infraestructuras”. Se mencionan los casos de Suiza, Alemania o Austria, donde se ha impuesto la “viñeta”, un título que habilita para usar la red de infraestructuras. La titular de Fomento también dejó caer en el Congreso que se podría imponer el peaje en autovías aunque no existiera alternativa gratuita. Pero este aspecto, como otros del PEIT, todavía no está cerrado.

Opiniones y colores

La crítica más feroz ha procedido del Partido Popular, pero ha recibido otras. El portavoz de Infraestructuras del PP en el Congreso, Andrés Ayala, ha dicho del plan que “es un brindis al sol”, ya que no recoge ninguna actuación. Considera que el PEIT beneficia a Cataluña en ferrocarriles y critica el “cinismo” del Gobierno, que aseguró en campaña electoral que no financiaría obras con peaje. También la Asociación Española de la Carretera considera que el plan “potencia mucho el tren y poco la carretera”.

No todas las CC AA están igual de contentas. Las gobernadas por el PP se sienten discriminadas. Alberto Núñez Feijóo, desde Galicia, ha criticado la falta de concreción del plan, al que define como un mapa de las infraestructuras que quedan por hacer. Y la consejera de Transportes de Madrid, María Dolores Cospedal, se queja de no haber sido tenida en cuenta en la elaboración del plan.

Pero no todo son críticas. El conseller de Infraestructuras valenciano, José Ramón García, estima que se ha reforzado el corredor del Mediterráneo y que el texto recoge dos de sus alegaciones. El presidente de Cantabria, Miguel Á. Revilla (PRC), cree que el plan salda la deuda histórica en la región en materia de comunicaciones. Y para el de Castilla-La Mancha, José M. Barreda, el PEIT supondrá un cambio cualitativo pues “pasará a ser la Comunidad con más kilómetros de autovías y alta velocidad y será la que más mejore su renta”.

Por último, el consejero delegado de Abertis, una de las principales concesionarias del país, cree que el modelo alemán de tarificación para vehículos pesados “redundará en una mejora de infraestructuras y en un aumento de la competitividad sin afectar a la presión fiscal ni necesariamente a los costes de transporte”.

1/2 Pág. vertical a sangre

122x290 mm

(+ sangre, mínimo 3 mm.)