

INFRAESTRUCTURAS / Apuesta por un ferrocarril de altas prestaciones por el que circulen pasajeros y mercancías / El nuevo plan propone invertir 241.392 millones hasta 2020

Fomento reduce a cuatro líneas radiales el plan de alta velocidad de Cascos

Viene de primera página

El tren se mantiene como el medio de transporte estrella, aunque con una concepción bien distinta. De hecho, el departamento que dirige Magdalena Álvarez ha asignado al desarrollo de líneas ferroviarias el 43% del presupuesto para el conjunto del plan, lo que representa un desembolso de 103.410 millones de euros en los próximos tres lustros.

Eso sí. Los nuevos planes ferroviarios dan un vuelco de 180 grados a la política planteada por su antecesor en el ministerio, Francisco Álvarez Cascos. En lugar de llevar líneas de alta velocidad de pasajeros a los puntos más recónditos del país, Álvarez apuesta por el desarrollo de corredores de altas prestaciones mixtos, por los que circularán tantos pasajeros como mercancías.

Así, el nuevo mapa ferroviario dibujado por Fomento contempla tan sólo cuatro corredores radiales de uso exclusivo para viajeros. Al Madrid-Andalucía ya en funcionamiento, se suma el Madrid-Barcelona —que se concluirá hacia 2007—,

El tren es el medio de transporte estrella con una inversión de 103.410 millones

el Madrid-Levante y el eje que enlazará la capital con Orense y Santiago. El resto del programa se ha diseñado para combinar los servicios de viajeros y mercancías. Su trazado coincide casi en su totalidad con lo previsto en el anterior plan, con la excepción de la conexión de Logroño y Pamplona con la Y vasca; la unión de Granada y Almería, y la conexión de Huesca con Francia por el Pirineo Central. En definitiva, el objetivo es el de contar con una red de 10.000 kilómetros de ferrocarril de altas prestaciones que conecte todas las capitales de provincia.

Estas líneas podrían ser de nueva construcción o el resultado de una reconversión de las ya existentes para mejorar el servicio.

Los corredores de altas prestaciones, según explicó ayer la ministra, tiene otras condiciones técnicas y un coste ligeramente superior a las de Alta Velocidad. Y precisó que esta denominación no esconde una «devaluación» de la Alta Velocidad. «Al revés, se revaloriza y mejora porque incluimos a las mercancías que hoy circulan a una media de 17 kilómetros por hora», aseguró.

Álvarez, sin embargo, no avanzó la velocidad para la que se diseñarán esos corredores y precisó que dependerá del desarrollo que haya alcanzado la tecnología en el momento de ejecutarse.

Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)

Actuaciones	Mill. de euros	% del total
Ferrocarril, excepto actuaciones urbanas	103.410	42,84%
Carretera, excepto actuaciones urbanas	60.635	25,12%
Transporte aéreo	15.700	6,5%
Transporte marítimo y puertos	23.460	9,72%
Trans. intermodal de mercancías y viajeros	3.620	1,5%
Trans. urbano y metropolitano	32.527	13,47%
Investigación, desarrollo e innovación	2.040	0,85%
Total actuaciones previstas PEIT	241.392	100%

■ Horizonte del plan de carreteras

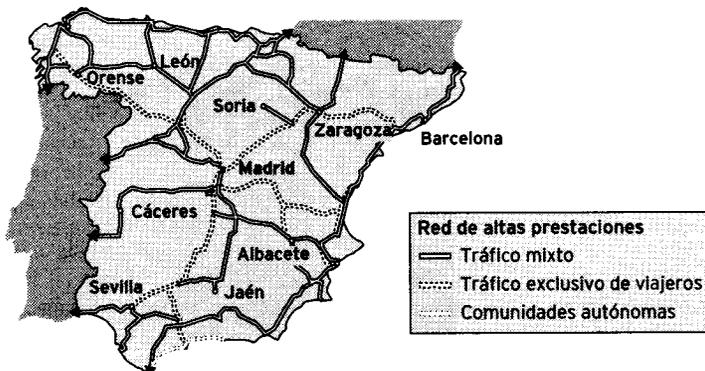
- La red de alta capacidad llegará a 15.000 km. (9.000 km. en la actualidad).
- La red estatal de alta capacidad será el 60% (35% en la actualidad).

- Se consigue una red de mallado y el cierre de itinerarios de largo recorrido.
- Se incrementa la seguridad y se reduce la siniestralidad.

■ Actuaciones ferroviarias

- Actuación sobre 9.000 km. de la red para su adecuación a las altas prestaciones.
- Se alcanza una red de 10.000 km.
- Se extiende la red de altas prestaciones al conjunto del territorio.

- Todas las capitales de provincia acceden al ferrocarril de altas prestaciones.
- Un 90% de la población peninsular se sitúa a menos de 50 km. de una estación de la red.



■ Actuaciones en aeropuertos

- Potenciación de las funciones económica de la red de aeropuertos españoles: troncales (hubs), turísticos y metropolitanos.

- Potenciación de los aeropuertos no peninsulares por su función en sus respectivos territorios.

■ Actuaciones en puertos

- Consolidación de los puertos como nodos intermodales en el tráfico de mercancías.
- Mejora de los accesos terrestres.

- Desarrollo de plataformas logísticas intermodales.
- Desarr. de las autopistas del mar.

FUENTE: Ministerio de Fomento.

EL MUNDO

La ministra justificó su planteamiento en materia ferroviaria, el de la fórmula mixta, alegando que en, algunos casos, es «un desfilarro de recursos» limitar el tráfico a los viajeros.

Los expertos consultados por este periódico consideran que, en la actualidad, una vía de altas prestaciones no permite velocidades superiores a los 200 kilómetros/hora. Además, explican que los corredores de Alta Velocidad no se utilizan para la circulación de mercancías, entre otras cosas, por el alto coste que tendría su mantenimiento por el peso que tendría que soportar.

Por su parte, fuentes del ministerio de Fomento explicaron que es preferible rodar a velocidades algo inferiores para combinar los dos servicios y poder sacar una mayor rentabilidad a las inversiones realizadas.

El desarrollo de la red viaria es otro de los principales puntos del PEIT. La pretensión de Fomento es la de construir 6.000 kilómetros de carreteras de alta capacidad

El plan propone que la red de carreteras de alta capacidad alcance 15.000 kilómetros

(autopistas y autovías), con el fin último de que en 2020 se alcancen los 15.000 kilómetros y que el 90% de la población esté a menos de 30 kilómetros de una auto vía.

El presupuesto para esta partida asciende a 60.635 millones de euros, lo que representa un 25,12% del desembolso previsto para el plan.

En cuanto a la financiación, Magdalena Álvarez detalló que el plan respeta el equilibrio presupuestario, y se costeará en un 60% con los presupuestos públicos, incluidos los fondos que puedan provenir de la UE. El 40% restante se financiará mediante la colaboración pública privada, con el fin de que los empresarios aporten un 20% de la cuantía que se estipule.

Una vez conocida la propuesta del Ministerio, el plan se someterá a debate público que arrancará enero con una conferencia sectorial y se prolongará durante varios meses para incorporar las alegaciones que se presente.

Después tendrá que recibir el visto bueno del Gobierno y, posteriormente, ser discutido en el Parlamento.

No obstante, la ministra subrayó que este plan es flexible y que puede ser modificado en función de las necesidades de cada momento. De hecho, incluye una cláusula de revisión cada cuatro años.

Críticas del Partido Popular

El Partido Popular consideró que el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) que Fomento ha presentado al Consejo de Ministros es una «mala copia» del Plan de Infraestructuras 2000-2007 del anterior Gobierno. Así lo aseguró ayer el portavoz de Infraestructuras del Grupo Popular en el Congreso, Andrés Ayala, que considera que el PEIT es «menos ambicioso, no se actualiza a la realidad española y su

financiación no se sostiene», informa Europa Press. Por ello, anunció que su formación ha solicitado la comparecencia urgente de la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, en el Congreso para que explique el PEIT y aclare todas las dudas que, en su opinión, suscita.

Según Ayala, el PEIT prevé una financiación a 15 años cuyas previsiones económicas «no se sostienen», ya que no prevé la incidencia de las

ayudas europeas en el horizonte a partir del 2007. Además, estima que «en ningún caso está garantizada la capacidad presupuestaria española para hacer frente a estas previsiones». En su opinión, el plan supone un «frenazo» a la inversión en infraestructuras, ya que implica «una ralentización en las inversiones y un deslizamiento que, en algunos ejercicios, puede alcanzar más del 30%», indicó.