

IMPULSO AL TRANSPORTE

Fomento se saca de la chistera 7.512 millones para trenes de mercancías

Un tercio de la inversión que se ha previsto será aportada por empresas privadas

Almudena Cayetano

MADRID. Aunque estemos en época de vacas flacas y el ministro de Fomento, José Blanco, ya se haya sacado de la chistera 700 millones para el Plan de Infraestructuras, ayer volvió a utilizar su varita mágica para adjudicar más de 7.500 millones al "Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías".

En total, se van a invertir 7.512 millones de euros a lo largo de los próximos 10 años. De los cuales una tercera parte, 2.358 millones, serán aportados por participación privada, bien sea a través de sociedades mixtas o por vía de participación público-privada.

En cuanto al total que aportarán las Administraciones Públicas, 5.154 millones, 800 millones se generarán gracias a desinversiones, en su mayoría venta de terrenos; mientras que los otros 4.354 serán recursos presupuestarios, de los cuales un 7 por ciento, se prevé, serán producto de la política de fondos de Europa que incentiva el desarrollo de las comunicaciones.

No obstante, del total de este presupuesto hay que descontar los 400

millones que ya se han incluido en los presupuestos de este año y con los que se están desarrollando, entre otros, proyectos en Valladolid y León.

Esta nueva inversión se enmarca dentro del PEIT de 2005 que tiene vigencia hasta 2020 y que no se ve afectado por el recorte anunciado por el ministro hace unos meses puesto que la reducción sólo se hará efectiva entre 2010 y 2011. Según ha explicado Blanco, con todo, se va a lograr que el PEIT mantenga "sustancialmente" y pese a los ajustes su objetivo de ejecutar una inversión de 250.000 millones de euros en todo su periodo de vigencia. Y señaló que "el Presupuesto para 2011 aún no está cerrado, pero la previsión es mantener una inversión media anual de entre los 13.500 y los 14.000 millones de euros, lo que garantizará ejecutar el PEIT en su integridad".

Nueva filosofía

Este plan consiste en un cambio de filosofía. Lo que implica primar el transporte ferroviario de mercancías frente al de pasajeros, que hasta el momento siempre había sido más importante, según explicaron a la prensa el secretario general de Transportes, José Luis Cachafeiro, y Concepción Gutiérrez, secretaria de Estado de Transporte.

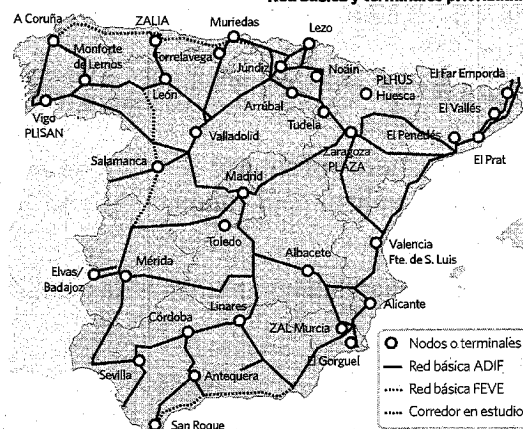
Para ello, se duplicarán las vías mixtas (es decir, infraestructuras por las que circulan ambos tipos de trenes) y se reestructurarán los horarios, de forma que no se tengan que producir los largos periodos de espera que, en la actualidad, efectuaban los trenes de mercancías por culpa de los convoyes en los que viajan los de ciudadanos.

Y es que según han explicado, gran parte de la ineficiencia de nuestro sistema de infraestructuras ferroviarias se debe a la mala gestión, que resta competitividad y aumenta los costes unitario.

En este punto han destacado el bajo aprovechamiento de los re-

Objetivos del Plan Estratégico del Ferrocarril

Red básica y terminales priorizadas



Fuentes de financiación

		IMPORTE (mill. €)		% FINAN. TOTAL
Financiación pública	Recursos presupuestarios	4.354	5.154	68,6
	Desinversiones	800		
Financiación privada	Vía participación en sociedades mixtas para promoción/gestión Terminales	1.008	2.358	31,4
	Vía PPP*	1.350		
Total		7.512		100

Fuente: Ministerio de Fomento. (*) Participación público-privada.

elEconomista

curso disponibles y la falta de inversiones específicas para el transporte ferroviario de mercancías. Así como la subordinación de las mercancías frente a los viajeros sobre todo en lo que respecta a las grandes ciudades y el transporte público, concretamente el de Cercanías.

Desarrollo de los nodos

Una de las soluciones que se van a implantar serán los nodos, grandes cargadores situados en puntos estratégicos que faciliten la combinación de varios tipos de transporte para un sólo trayecto. Así, si una carga debe ir desde Pekín hasta La

Roda (Albacete) podrá utilizar el barco hasta el puerto de Valencia, donde tomará el tren hasta Albacete y una vez allí la carga pasará a un camión que la transportará por carretera hasta el final del trayecto. Estos nodos, o terminales, supondrán el 35 por ciento del total de la inversión prevista, es decir, 2.520 millones de euros de los cuales el Ministerio prevé que las administraciones autonómicas aporten el 20 por ciento.

Más información relacionada con este tema en www.leeconomista.es

La cifra

4,1

POR CIENTO. Es la cuota del transporte ferroviario de mercancías de España, frente al 95,9 por ciento que se traslada por carretera. Y es que somos el tercer país europeo que menos utilizamos este tipo de transporte según explicaba el ministro de Fomento. En el polo opuesto se sitúan países como Letonia, con un 61,3 por ciento, o Lituania con un 58 por ciento.