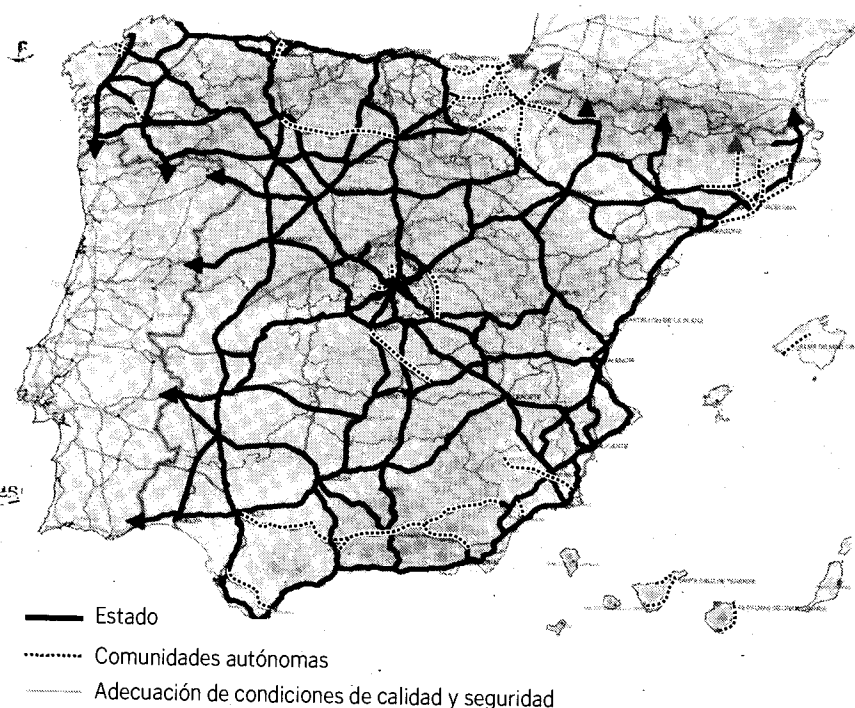
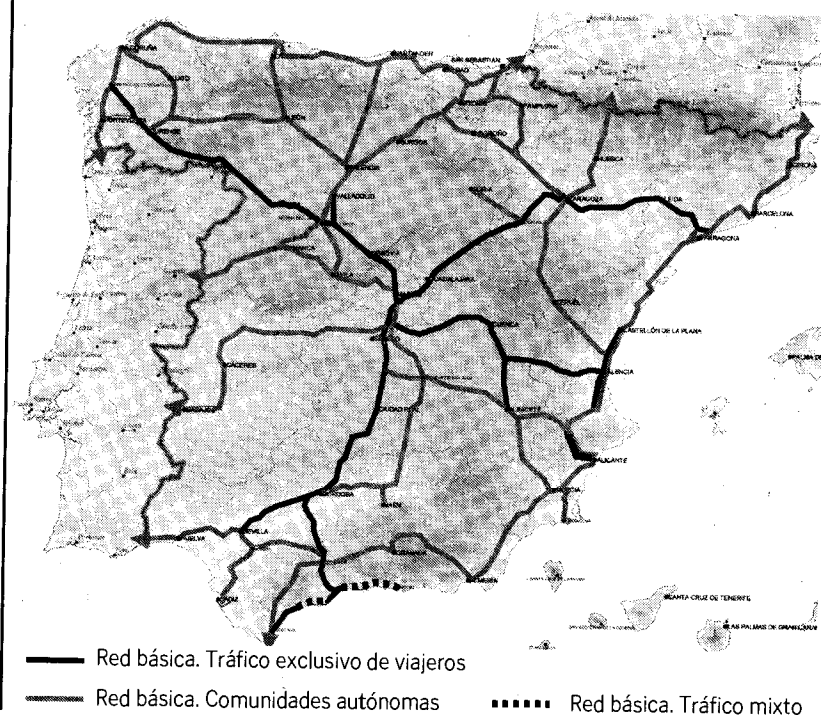


## Red de carreteras 2020



## Red de ferrocarriles horizonte 2020



Tipo de inversión	Presupuestaria	Colab. público-privado	% total inversiones	Tipo de inversión	Presupuestaria	Colab. público-privado	% total inversiones	Tipo de inversión	Presupuestaria	Colab. público-privado	% total inversiones
Carreteras	75%	25,0%	26,81%	Aeropuertos	2,2%	97,8%	6,50%	Otras actuac.	27,7%	72,3%	8,97%
Ferrocarriles	81,4%	18,6%	48,00%	Puertos	9,7%	90,3%	9,72%	Total	59,5%	40,5%	100%

# Fomento presenta un plan de infraestructuras de 241.392 millones hasta 2020 que apuesta por el tren

La inversión privada cubrirá hasta un 20% del proyecto que unirá todas las capitales de provincia por ferrocarril

● La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, convocará en enero a las Comunidades para analizar el programa antes de remitirlo a las Cortes para su aprobación

gran debate público durante varios meses. Después, recibirá la aprobación definitiva del Gobierno y se remitirá a las Cortes para ser ejecutado hasta 2020.

El ferrocarril será el modo de transporte protagonista del plan, ya que absorberá 103.410 millones, el 42,8% del total, por delante de las carreteras (60.635 millones). La iniciativa de Fomento pretende construir 9.000 nuevos kilómetros de tren de altas prestaciones y 6.000 kilómetros de carreteras de alta capacidad, con el fin último de que en 2020 al menos el 90% de la población esté a menos de 30 kilómetros de una autovía y a menos de 50 kilómetros de una estación de tren de altas prestaciones.

El 60% de la inversión del plan se financiará con los presupuestos públicos, incluidos los fondos que puedan provenir de la UE, aun por cuantificar. El 40% restante se costeará mediante la colaboración entre el sector público y el privado, con el objetivo de que este último aporte al menos un 20% del montante total.

Tras el Consejo de Ministros, la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, aseguró que el PEIT incluye el plan de infraestructuras con el que el PSOE concurrió a las elecciones y las sugerencias al respecto aportadas por

las Comunidades, a las que se convocará a una conferencia sectorial el próximo enero, y la patronal CEOE.

Este plan incluye una cláusula por la que se revisará cada cuatro años para dotarlo de flexibilidad y adaptarse a las distintas coyunturas y necesidades socioeconómicas. La ministra también aseguró que no incluye «ni un sólo euro» del Plan de Infraestructuras 2000-2007 que puso en marcha su antecesor, Francisco Álvarez-Cascos, si bien mantiene los proyectos heredados ya en marcha y el objetivo de unir todas las capitales de provincia por tre-

nes de alta velocidad. Entre las principales novedades del plan destaca la introducción de líneas de ferrocarril de altas prestaciones mixto, para tráfico de trenes de viajeros y mercancías, que, según la ministra, tiene otras condiciones técnicas y un coste ligeramente superior. Álvarez aclaró que el que denomine tren de altas prestaciones y no Ave a las nuevas líneas incluidas en el plan 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, aunque no determinó la velocidad para la que se diseñarán los corredores.

En materia ferroviaria se propone la construcción de 9.000 nuevos kilómetros de líneas de altas prestaciones para contar con una red de 10.000 kilómetros en 2020. Sólo cuatro corredores radiales serán exclusivos para tráfico de trenes de viajeros (los ya existentes y en ejecución que unen Madrid con Sevilla, Barcelona, Levante y Orense y Santiago). El resto se ha diseñado para tráfico mixto y 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

### Pentágono alrededor de Madrid

Uno de los proyectos incluidos en el nuevo plan inversor de Fomento es la construcción de una nueva circunvalación alrededor de Madrid en forma de pentágono y más lejana a las ya existentes en la actualidad.

Se trata, según fuentes del Ministerio, de unir las actuales radiales en torno a la capital del país a distancias de hasta 150 o 200 kilómetros, es decir, en torno a un cinturón Segovia, Ávila, Guadalajara o Toledo, para evitar los desplazamientos en las proximidades de Madrid, muchos de los cuales se siguen haciendo en las rondas de circunvalación de la ciudad, como la M-40 o M-50.

ABC

MADRID. La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, presentó ayer al Consejo de Ministros un plan de infraestructuras a quince años que apuesta por el tren como medio de transporte estrella. El plan, denominado Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT), está valorado en 241.392 millones de euros, más de 40 billones de las antiguas pesetas. De esta cantidad el ferrocarril, la mayor apuesta, se llevará el 42,8%. Fomento pretende construir hasta 9.000 kilómetros de tren de altas prestaciones, que unirá todas las capitales de provincias, y 5.600 kilómetros de carreteras de alta capacidad. El 60% del plan se financiará con los presupuestos públicos, incluidos los fondos de la UE, y el 40% restante en colaboración entre las arcas públicas y la iniciativa privada; es decir, al menos un 20% de la financiación será privada.

El Ministerio de Fomento tiene previsto ahora someter el proyecto a un

## **El PP cree que supone renunciar a la alta velocidad**

El PP considera que el plan presentado ayer por Fomento es una «mala copia» del Plan de Infraestructuras 2000-2007 del anterior Gobierno y que además supone una renuncia a los proyectos ferroviarios de alta velocidad, al sustituirlos por otros sólo de altas prestaciones. Así lo aseguró el portavoz de Infraestructuras del PP, Andrés Ayala, que considera que este plan es «menos ambicioso, no se adecúa a la realidad española y su financiación no se sostiene». Por ello, anunció que ya ha solicitado la comparecencia urgente de la ministra en el Congreso. Según Ayala, este proyecto prevé una financiación a 20 años cuyas previsiones económicas «no se sostienen porque no prevé la incidencia de las ayudas europeas en el horizonte a partir del 2007». En opinión del dirigente popular, el plan supone un «claro frenazo» a las inversiones en infraestructuras.

Francia por el Pirineo Central. Sobre carreteras, el PEIT incluye la construcción de casi 6.000 kilómetros de nuevas vías de alta capacidad para superar el carácter radial que tienen actualmente y lograr una red mallada. El objetivo es que en 2020, el 65% del total de la red de carretera sea de alta capacidad e invertir así la situación actual en la que sólo el 35% tiene estas características.

A diferencia de proyectos anteriores, no incluye un plan de construcción de autopistas, que se determinarán en función de las necesidades de financiación y de las alternativas de transporte libre de peaje que se dan a la hora de construir los corredores, pero engloba el programa de construcción de autovías que se prevé abordar durante la legislatura por una inversión global de 4.000 millones de euros a financiar con capital privado a través del «método alemán», en el que el Estado retrasa el pago de la infraestructura hasta que la recibe ejecutada.