

Fomento incrementa en 7.500 millones la idea original del Plan de Infraestructuras y Transporte 2005-2020. El 60% correrá a cargo de presupuestos de la Administración.

Casi 250.000 millones para relanzar las infraestructuras públicas

Escribe **Laura G. Ibañes**

No es casual que la presentación del plan estratégico de infraestructuras y transportes (PEIT) tuviera lugar ayer en Moncloa con la titular de Fomento, Magdalena Álvarez, flanqueada del presidente del Gobierno y el vicepresidente económico, Pedro Solbes. Y es que el ingente esfuerzo presupuestario que va a obligar al PEIT, que prevé una inversión de 248.892 millones de euros en los próximos quince años, precisaba, cuando menos, un respaldo explícito de Moncloa y de Hacienda. No en vano, los portavoces del PP, del PNV, de BNG... se lanzaron ya a advertir ayer de que, de los planes estratégicos a lo que se concrete en los presupuestos, hay un trecho que la estabilidad presupuestaria y la pérdida de fondos europeos no siempre dejan recorrer. Zapatero, sin embargo, como ya hiciera con *Ingenio 2010* (el plan de inversión en I+D, que también se presentó en Moncloa) se esforzó en dejar claro que el plan no será papel mojado en tanto las infraestructuras son, junto al I+D y las políticas sociales los tres pilares de su política.

Moncloa admite que habrá que "diversificar la financiación" y prevé que el capital privado soporte el 20% del presupuesto

Tras seis meses de negociaciones, ve así la luz el PEIT, con una dotación 7.550 millones superior a la prevista inicialmente pero con el mismo enfoque: hacer del tren la estrella de las comunicaciones del país. La ambición del proyecto obligará a destinar 15.000 millones de euros al año a infraestructuras, aumentará un 4% la dotación de capital y... aunque la presencia de Solbes haga pensar que no habrá problemas al trazar los Presupuestos Generales, el propio Zapatero reconoce que habrá que "diversificar la financiación".

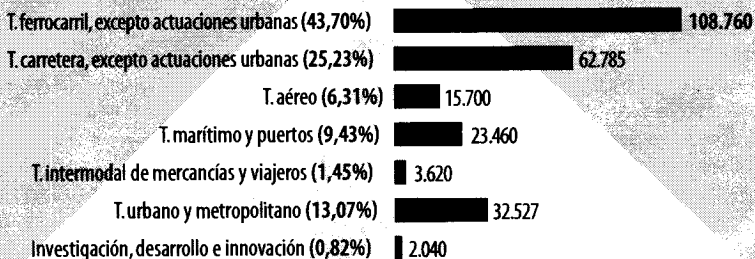
La idea inicial es que la Administración soporte el 60% del coste del PEIT con cargo a presupuestos, y que el otro 40% recaiga a partes iguales entre el capital público de los entes públicos dependientes de Fomento (Aena, Puertos del Estado y Adif) y el capital privado.

La oposición política duda ya que pueda respetarse estos porcentajes en

Plan estratégico de infraestructuras y transporte

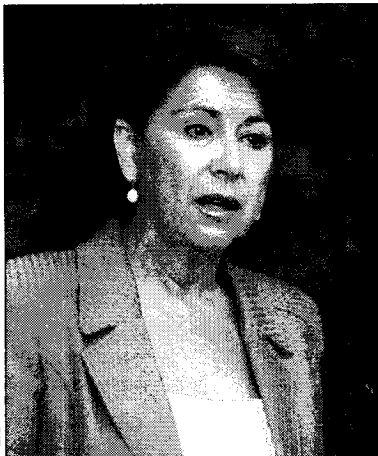
Importe, en millones de euros.

TOTAL DE ACTUACIONES PREVISTAS Peit (2005-2020): 248.892 millones de euros.



FUENTE: PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte)

EXPANSIÓN



Magdalena Álvarez, ministra de Fomento.

tanto la parte presupuestaria "quedará diluida y sin concretarse en cuanto se hagan los diecisiete planes sectoriales".

Y la empresa privada, aunque asistió al acto de presentación, ve también peros. El presidente de las Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas (Aseta), José Luis Feito, ha sido probablemente el más directo al expresar sus dudas sobre el plan: "Habrá que subir intensamente los impuestos o recurrir a la financiación privada para ejecutar el plan", ya que España perderá en los próximos años los fondos comunitarios (que en el anterior plan de Fomento sufragaron el 22% del coste total), por lo que "lo más interesante será ver cómo se financia". Y probables-

El tren será la estrella de las comunicaciones

El plan de Infraestructuras y transporte (PEIT) comprende el período 2005-2020 y está dotado con 248.892 millones de euros. Casi la mitad de esta cuantía la absorberá el ferrocarril, donde se prevé aumentar la red de alta velocidad de los actuales 1.000 kilómetros a 10.000 kilómetros para que "el 90% de los ciudadanos esté a menos de 50 kilómetros de una estación". En materia de carreteras, la segunda gran apuesta, se pretende pasar de los 9.000 a 15.000 kilómetros en la red estatal de autopistas y autopistas. En la red aeroportuaria se aspira a duplicar su capacidad de absorción de tráfico y en los puertos a aumentar un 75% su capacidad. Además se trabajará en una red intermodal, que permita la conexión de distintos tipos de transporte, tanto para viajeros como para mercancías.

te ahí esté la clave, en saber si se optará por seguir ensayando fórmulas como el llamado *modelo alemán* (pago a fin de obra) hasta alcanzar alguna "fórmula de colaboración público-privada" que resuelva el problema de financiación, o si simplemente se dejará el problema para más adelante, dentro de cinco años, cuando la UE corte el suministro de fondos.