68 por ciento del ferrocarril tiene un grado de ocupación bajo o muy bajo



EE

EL AUTOBÚS SALVA AL TREN

El nuevo Plan de Infraestructuras (Pitvi) prevé eliminar 70 rutas de ferrocarril de media y larga distancia deficitiarias y sustituirlas por líneas de autocar para garantizar el servicio público.

POR MIGUEL ÁNGEL GAVIRA Y FELIPE ALONSO

El nuevo Plan de Infraestructuras (Pitvi) que la ministra de Fomento presentó el 26 de septiembre no sólo supondrá un gran recorte en el presupuesto de inversión pública (no sobrepasará los 120.000 millones de euros hasta 2024) sino que buscará la máxima eficiencia en todos los modos de transporte. Y arreglar la endémica situación deficitaria del tren de media distancia es uno de los grandes objetivos. El equipo de Ana Pastor expondrá esta problemática, con todas las cifras bajo el brazo, a las Comunidades Autónomas afectadas antes de que finalice el año.



Vagones de Renfe Mercancías. EE

LA FINALIZACIÓN DE LAS GRANDES LÍNEAS DE AVE SE RESPETARÁ

Pese a la gran austeridad del Pitvi, la ministra de Fomento aseguró que los grandes corredores de alta velocidad se completarán hasta 2024, aunque no especificó fechas. Entre otros, Pastor enumeró Madrid-Galicia, Madrid-País Vasco, Madrid-Asturias, la conexión de la Madrid-Levante con Almería, Madrid-Extremadura, Castejón-Pamplona, Palencia-Santander, Zaragoza-Castejón-Logroño y Sevilla-Cádiz.

El objetivo es claro: sustituir 52 rutas de media distancia que registran una ocupación de menos del 15 por ciento y 15 rutas de larga distancia cuya ocupación no alcanza ni siquiera 250 clientes al día. En total, un mínimo de 67 rutas ferroviarias. La alternativa es rentable e innegociable. Implantar nuevas concesiones de autobús o ampliar las ya existentes para garantizar el servicio público en toda España sin que suponga un sobrecoste en los ya mermados presupuestos de Fomento, según explican fuentes solventes del Ministerio a *elEconomista Transporte*.

Hay casos tan preocupantes como la línea ferroviaria entre Madrid y Ferrol, que registra menos de 30 pasajeros al día

La situación es alarmante si se tienen en cuenta las cifras dadas por Fomento durante la presentación del Pitvi 2012-2024. El 68 por ciento de la totalidad de la red ferroviaria tiene un grado de ocupación bajo o muy bajo. En larga distancia existen ejemplos que hablan por sí solos. Aunque el Ministerio no los ha desvelado al detalle oficialmente, existen casos como la línea Madrid-Ferrol en los que no se registraron ni 10.000 pasajeros al año (menos de 30 usuarios al día) y así se podrían desgranar más fracasos.

Además del recorte de rutas ferroviarias, el Pitvi invertirá casi menos de la mitad de lo esperado a comienzos de la legislatura, donde se llegó a barajar un borrador (que nunca presentó oficialmente Fomento) de un presupuesto de 220.000 millones de euros hasta 2024. Atrás quedaban los tiempos del Peit (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte). El antecesor del Pitvi estimaba una inversión de 248.892 millones de euros en el periodo 2005-2020. Y eso que no incluía una partida para vivienda, como sí lo hace el programa presentado el miércoles en el Congreso.

El nuevo Peit espera que la iniciativa privada sea "fundamental" para el desarrollo del proyecto y que compense en parte la falta de presupuesto público. Así, crecerá del 10 por ciento de los últimos años hasta un 16 por ciento. Para ello se va a fomentar la aplicación de los modelos de cooperación CPP (público-privada) en proyectos que resulten atractivos por su rentabilidad y se ampliarán a sectores donde no se han utilizado tradicionalmente. Además, se contempla el escenario de que si bien el Ministerio va a aportar el 60 por ciento en las obras de infraestructuras, también se contará con aportaciones de fondos europeos y del Banco Europeo de Inversiones (BEI). Pese a que ya existen proyectos como el

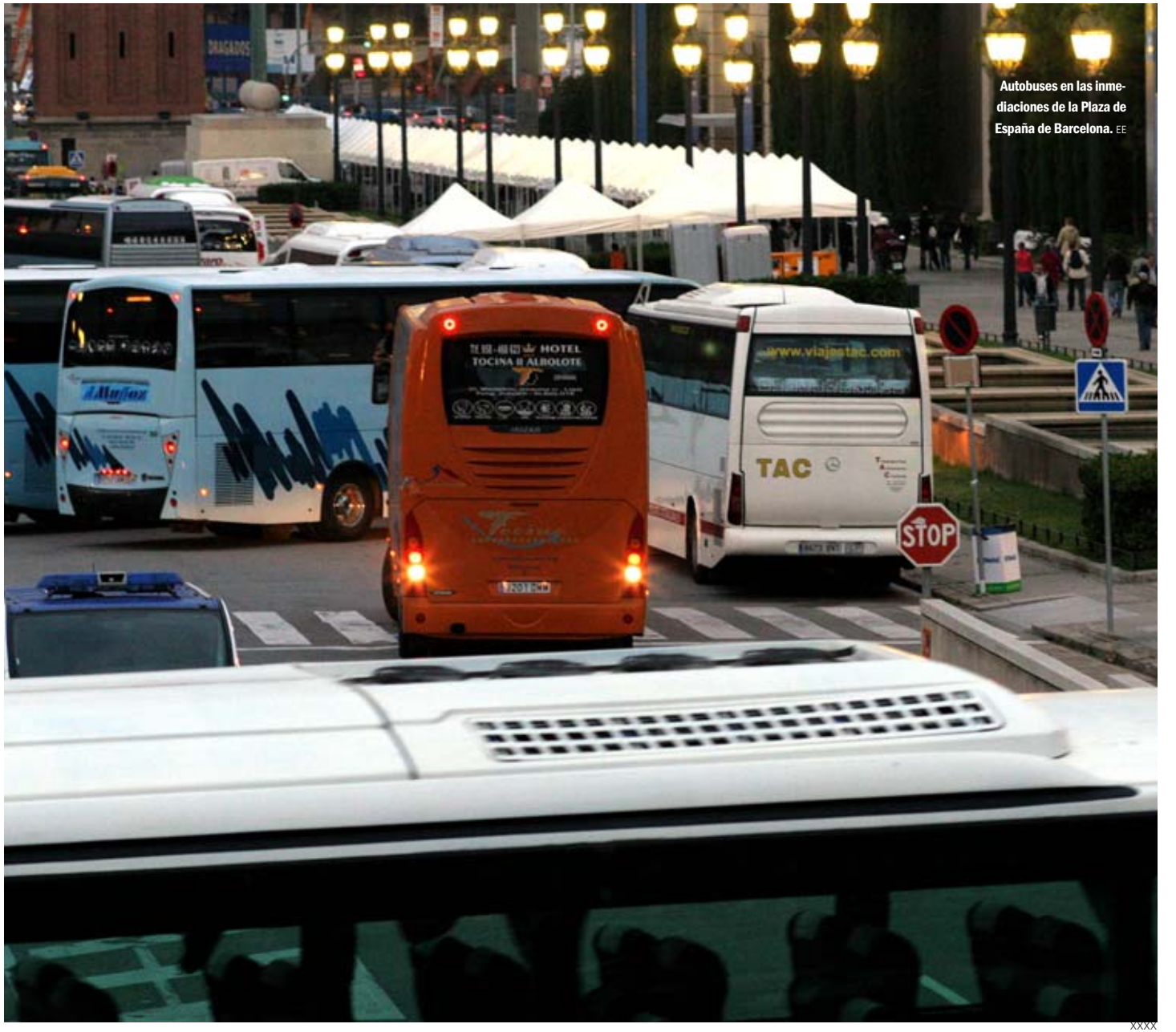
Europa aportará mucha menos financiación que la que dedicó al Peit, el anterior plan de infraestructuras predecesor del Pitvi

Corredor Mediterráneo que han sido incluidos en la Red de Transportes Transeuropea y, por tanto, tendrá financiación europea, Fomento ya sabe que Europa aportará en el Pitvi mucho menos de lo que colaboró en el Peit, donde llegó a subvencionar un 20 por ciento del total.

El nuevo escenario prevé que se lleve a cabo una inversión estable y sostenida del 0,94 por ciento anual hasta el 2024, lo que plantearía una cifra próxima a los 9.400 millones anuales si se toma como referencia el actual Producto Interior Bruto (PIB) del país. Para compensar esta austera inversión, el Ministerio de Fomento reestructurará sus *joyas de la corona* de cara a la liberalización de transporte público por ferrocarril, a la entrada de capital privado en el gestor aeroportuario Aena, o a la mayor intermodalidad en el transporte de mercancías que permita liberar de tráfico a las carreteras.

0,94 es el porcentaje medio de inversión pública sobre el PIB que prevé Fomento hasta 2024

Precisamente, las mercancías van a ser un objetivo prioritario del Gobierno, que pretende la mejora de las conexiones ferroviarias a los puertos. En la actualidad, el transporte de mercancías por carretera domina ampliamente este tipo de movimientos por encima del tren, pero cuenta con un problema de atomización, ya que son demasiadas las empresas de pequeño tamaño. A finales del 2011 había registradas en España cerca de 105.000 y, lo que es peor, habían cerrado en los últimos cinco años un total de 20.000. La nueva hoja de ruta de Fomento estará preparada en los próximos seis meses para marcar cuál va a ser la política del Gobierno en materia en Transporte para la próxima década.



Autobuses en las inmediaciones de la Plaza de España de Barcelona. EE