

**PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS HASTA EL AÑO 2007**

# Las inversiones ferroviarias se estiman en torno a los 3 billones de pesetas

El plan de infraestructuras destinará alrededor de 3 billones de pesetas al ferrocarril. Aunque será en este mes cuando el Gobierno decida finalmente cuál será el contenido ferroviario, parece que se incluirán las inversiones para la construcción de la línea Madrid-Barcelona, la variante norte y la Y vasca, el Pemi de Mantenimiento de Infraestructuras y los accesos a grandes ciudades a través de Cercanías son las principales inversiones que se incluirán en el plan.

**Julio César Rivas**

**V**IA LIBRE ha podido confirmar que, en sus aspectos ferroviarios, el plan de infraestructuras asumirá en su práctica totalidad el Plan Estratégico de Mantenimiento de Infraestructuras (Pemi) elaborado por Renfe, la construcción de la línea de alta velocidad en ancho internacional Madrid-Barcelona, la realización de la variante norte para el acceso a Valladolid y la Y vasca, los accesos a las grandes ciudades a través de Cercanías "y alguna que otra novedad".

El plan, que probablemente se denominará Plan Director de Infraestructuras (PDI), recoge las inversiones que en grandes



LUNA

infraestructuras se realizarán en España en los próximos 15 años, hasta el año 2007.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) en-

tregará al Gobierno el Plan Director de Infraestructuras a lo largo del presente mes de junio o principios de julio. El plan será presentado posteriormente

al Parlamento para su aprobación, por lo que no es probable que se apruebe hasta finales del verano.

Según informaciones apareci-

das en distintos medios de comunicación, el Plan Director de Infraestructuras prevé una inversión total de 15 billones de pesetas, de los que 9,5 billones procederían de los Presupuestos Generales del Estado y el resto de participación privada. Así mismo, para carreteras el plan estima necesario un gasto de 6 billones de pesetas.

De todas formas, VIA LIBRE ha podido saber que estas cifras son de momento estimaciones en las que se incluyen medidas que afectan no sólo al transporte sino también a medio ambiente y recursos hidráulicos.

Según los datos recogidos por esta revista, los recursos destinados para infraestructuras ferroviarias rondarían los tres billones de pesetas aunque fuentes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes no han querido especificar la cuantía exacta. Esto se debe a que en opinión del MOPT, "el ferrocarril es el medio de transporte que más necesitado está de una definición cualitativa, es decir de una definición política". Mientras que en carreteras o aviación el plan no va a modificar sustancialmente el sistema de transporte, el ferrocarril está a la espera de su redefinición. Por tanto serán decisiones políticas las que determinarán finalmente la cantidad de recursos que se van a destinar al ferrocarril.

El verdadero caballo de batalla del Plan Director, que no será un documento excesivamente voluminoso a pesar de contener la política de infraestructuras del país en los próximos 15 años, es la financiación de los recursos necesarios para llevarlo a cabo.

El ministerio confía en que la inversión privada participe de una forma "real" en la construcción de las infraestructuras del siglo XXI. Para ello está estudiando diversas fórmulas con las que el capital privado podría concurrir en las mismas condiciones de riesgo y rentabilidad que en cualquier operación financiera.

El MOPT es consciente de que las entidades financieras españolas no tienen la tradición de participar en la construcción de grandes infraestructuras que existe en países de Europa o en



LUNA



LUNA



DIEGO F.F.

Estados Unidos. Por ello el ministerio considera que la presencia de capitales europeos a partir de 1993, cuando las fronteras entre los países de la CE hayan caído de forma efectiva, será definitiva para llevar a cabo este plan. "Por ejemplo, los capitales franceses admiten tasas de rentabilidad y periodos de amortización mayores que los españoles. ¿Por qué no vamos a recurrir a ellos a partir de 1993?", afirma uno de los responsables del Plan Director de Infraestructuras.

El PDI no contendrá un calendario para la realización de las obras. Desde el ministerio se afirma que sería imposible de llevar a cabo ya que con un horizonte de 15 años, hasta el 2007, las disponibilidades presupuestarias se modifican cada año según los Presupuestos Generales del Estado. Lo que si existirán son una serie de esquemas temporales que se desarrollarán una vez esté aprobado el esquema director del plan. En principio es bastante posible que se distinguirá un escenario intermedio.

Además, para cada modo de transporte las secuencias serán distintas, aunque todos tendrán en común una programación de medio plazo, de tres o cuatro años. □