

En 15 años se harán 6.000 kilómetros de carreteras de alta capacidad

# TODAS LAS CAPITALAS CONECTADAS



¡Basta de vueltas innecesarias! A partir de 2020 un entramado viario de alta capacidad conectará a todas las capitales de España. Se acortarán las distancias, el tiempo y el gasto. Es lo que pretende el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), un documento para la 'reflexión', que propone Fomento para que en quince años, el 94% de la población se sitúe a menos de 30 kilómetros de una vía de alta capacidad.

Néstor NORRMA

Mapas: Charo LAIZ

**E**n 2020, todas las capitales de provincia de España estarán conectadas por vías de alta capacidad (autovías y autopistas). Para que este gran objetivo se cumpla, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), proyectado por el Ministerio de Fomento, prevé que estas vías pasen de 9.000 a 15.000 kilómetros de aquí a 2020, y la red de ferrocarriles de alta velocidad de 1.031 a 10.000 kilómetros, formando una especie de telaraña ("mallado estratégico", se llama en el documento) que dará acceso directo a todas las capitales. Quedarán conectadas

vías ferroviarias con autopistas y autovías y líneas aéreas por estaciones intermodales de viajeros, que expondrán un billete único para cualquier desplazamiento nacional.

Estos proyectos necesitarán inversiones públicas y privadas en torno a 241.392 millones de euros entre 2005 y 2020, actualizados cada cuatro años. El 60% se financiará con cargo a los Presupuestos Generales del Estado y el 40% restante, a fórmulas de financiación mixtas público-privadas. En el capítulo específico de transporte por carretera (excepto las actuaciones urbanas) se invertirá un total de 60.635 €.

Uno de los grandes objetivos estratégicos del PEIT es acercar capitales y provincias. Para ir por autovía de Sevilla a Oviedo, por ejemplo, ya no será

## DISTANCIAS QUE AHORRAMOS



— Itinerario actual  
— Itinerario en 2020

**DE SEVILLA A OVIEDO**  
**HOY:** Hay que pasar por Córdoba y Madrid y se recorren 989 km.

**EN 2020:** Se podrá ir por la Ruta de la Plata, se recorrerán 789 km.

**AHORRO:** 200 km; más de hora y media y 14 l. gasolina (más de 12 €)

Con el nuevo plan de infraestructuras, si viajamos por autopistas y autovías, se acortarán distancias, tiempo y gasto.



**DE SORIA A CASTELLÓN**  
**HOY:** Hay que pasar por Zaragoza y Tarragona y se recorren 574 km.

**EN 2020:** Se podrá ir por Teruel y se recorrerán 480 km.

**AHORRO:** 94 km.; más de media hora y casi 7 l. gasolina (casi 6 €)

— Itinerario actual  
— Itinerario en 2020

**DE SEVILLA A VALENCIA**  
**HOY:** Hay que pasar por Murcia y se recorren 777 km.

**EN 2020:** Se podrá ir por Albacete y se recorrerán 670 km.

**AHORRO:** 107 km; casi una hora y 7,49 l. gasolina (más de 6 €)



— Itinerario actual  
— Itinerario en 2020

necesario pasar por Madrid: se podrá ir por la ruta de la Plata (A-66), con un ahorro de 200 kilómetros, hora y media y 14 litros de combustible. Para que esto ocurra, habrá una modificación sustancial en el entramado viario: se pasará de la disposición radial (en forma de radios de una rueda) de las vías de comunicación, que vinculaban a las provincias con la capital de la nación, pero descuidaba la vertebración territorial, al mencionado "mallado estratégico". En opinión de Aniceto Zaragoza, director general de la AEC (Asociación Española de la Carretera), el nuevo trazado viario constituye un "concepto fundamental" que ayudará a cambiar la "radialidad de nuestras vías de alta capacidad, here-



► Se revisarán 807 tramos de concentración de accidentes detectados en la red.

dada de los Borbones, en 1700". Sin embargo, matiza, "las carreteras las demandan los ciudadanos, no sólo los territorios. Quiero decir que Madrid y Barcelona tienen más demanda que Soria y Teruel, sin olvidar la importancia que tiene la intercomunicación de todas las ciudades".

Con este nuevo trazado se modificará

## DE 2005 AL 2020

LA RED DE VÍAS DE ALTA CAPACIDAD PASARÁ DE 9.000 A 15.000 KILÓMETROS Y LOS FERROCARRILES DE 1.031 A 10.000 KILÓMETROS

el despropósito de tener que pasar por la capital de España si se viaja por autovía desde A Coruña a Cádiz, por ejemplo. Con la conclusión de itinerarios de largo recorrido, el PEIT hará realidad la unión entre el valle del Ebro y el del Duero, y el cierre de la Ruta de la Plata y del Eje Mediterráneo hasta Cádiz.

**CARRETERA VERSUS FERROCARRIL.** El hecho de que el Plan se decante en favor del ferrocarril, como señalan las cifras (mientras las vías para transporte automovilístico no alcanzan a duplicarse, la red de ferrocarril de alta velocidad se multiplicará por 10), es algo "que se esperaba", según el director técnico del RACC (Real Automóvil Club de Cataluña), Pere Sauret. Sin embargo, echa en falta que el PEIT no aclare suficientemente cómo se financiará el déficit de este modo de transporte, "ya que lo tiene y es previsible que lo tendrá más".

Al favorecer al ferrocarril, el PEIT se apoya en la estrategia de la Unión Europea (UE) de "movilidad sostenible", que fomenta el desarrollo de alternativas al vehículo privado y al transporte de mercancías por carretera. En opinión de Zaragoza, el programa ferroviario de alta velocidad "está sobredimensionado" y, pese a que España tiene una situación geográfica que le obliga a ampliar sus líneas de comunicación para ser competitiva, del documento "emana una cierta filosofía negativa respecto al transporte automovilístico que no se corresponde con la potencialidad ni el desarrollo tecnológico en defensa del medio ambiente que este transporte puede llegar a tener en el horizonte del año 2020. Ya hay en el mercado vehículos eléctricos o híbridos que han reducido notable de la contaminación.

**EVITAR ERRORES HUMANOS.** En cuanto a la contribución del PEIT a la seguridad vial, Miguel María Muñoz, presidente de la AEC, no duda de que las "actuaciones sobre la infraestructura pueden evitar o paliar muchos errores humanos". Le parece positivo, igualmente, que el docu-



➤ La nueva red de alta capacidad acortará las distancias entre capitales y permitirá ahorrar tiempo y dinero.

mento se proponga revisar los 807 tramos detectados en la red estatal con un índice de accidentalidad superior a la media, e implantar auditorías sobre seguridad vial, “que ya existen en España y no sería bueno que el Gobierno las ignorara y quisiera inventar lo que está funcionando en otras partes”.

Para el coordinador de seguridad vial del RACE, Antonio Lucas, es “prioritario” que se invierta en los tramos de concentración de accidentes, por la elevada siniestralidad que producen. “Es tan importante construir vías nuevas como conservar las existentes”, afirma Lucas, quien piensa que habría que invertir en sistemas de contención “benevolentes” para todo tipo de usuarios, conduzcan turismos o motocicletas, en aumentar la iluminación de las vías y disponer de protocolos de actuación, para casos de inclemencias meteorológicas.

Pero la seguridad vial también se logra con un buen mantenimiento de la red. En este punto, el PEIT propone invertir en conservación en torno al 2% del valor patrimonial de la red. A Miguel Muñoz le parece “aceptable” para “cubrir las necesidades que van surgiendo”, aunque considera que “el déficit de los últimos años requerirá esfuerzos suplementarios”.

**AUTOPISTAS DE PEAJE.** La construcción de nuevas autopistas de peaje, tendrá que supeditarse a que exista una vía libre de gran capacidad en las proximidades que

## CON EL NUEVO PLAN SE ACORTARÁN DISTANCIAS –DE OVIEDO A SEVILLA, 200 KMS–, SE AHORRARÁ TIEMPO Y MUCHA GASOLINA

### LA INVERSIÓN EN CARRETERAS

Del total de las inversiones del PEIT en el período 2005-2020, casi un 40% corresponderá al transporte en carretera, excepto actuaciones urbanas.

	(Millones de euros)
Vías de alta capacidad	29.955
Acondicionamiento y mejora	7.500
Conservación y explotación	22.580
Servicios de transporte por carretera	600
<b>Total</b>	<b>60.635</b>

cumpla con los “objetivos de cohesión territorial y funcionalidad”, según el PEIT. En el caso de vías de peaje de competencia autonómica, Josefina Cruz –directora general de Planificación y Coordinación Territorial de Fomento– señala

ló en la presentación del plan que “el Estado no es competente para actuar en carreteras autonómicas, por eso en autopistas de peaje habrá que llegar a acuerdos con Andalucía, Cataluña y Galicia”.

Para Zaragoza este punto no tiene en cuenta “el papel inexcusable que tiene en el mercado la fórmula coste/beneficio” y es de “difícil encaje” para los concesionarios, ya que “ningún inversor privado va a construir carreteras si no obtiene un beneficio”.

Igualmente el Plan propone el desarrollo de sistemas avanzados de gestión del tráfico (ITS) y de las incidencias que se produzcan en carretera, lo que redundará en la implantación progresiva de nuevos servicios al usuario, como la puesta en marcha de Centros de Control y atención de incidencias. Estos centros se gestionarán conjuntamente por la DGT y las Comunidades Autónomas.

**CARRETERAS VERDES.** El proyecto también estudia las actuaciones sobre la red convencional teniendo en cuenta el entorno. Donde las carreteras atraviesen áreas de elevado valor ambiental, y siempre y cuando cuenten con itinerarios alternativos de alta capacidad, se planteará el desarrollo de un sistema de “carreteras verdes”.

En el ámbito urbano, el PEIT propone potenciar medidas que fomenten la movilidad alternativa al vehículo privado, como carriles BUS y BUS/VAO, aparcamientos disuasorios o itinerarios para bicicletas y peatones. ♦