

# *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)*

---

## EL PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE (PEIT) 2005-2020, UNA INVERSIÓN DE 248.892 MILLONES DE EUROS

El Presidente del Gobierno presentó el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020, aprobado en el Consejo de Ministros y elaborado por el Ministerio de Fomento, que prevé unas inversiones de 248.892 millones de euros, las mayores inversiones planificadas en infraestructuras y transportes en la historia de España.

El documento final incluye propuestas de los agentes sociales, económicos y políticos del país, que han conocido su contenido en sucesivas reuniones con la Ministra de Fomento, Magdalena Álvarez y con otros cargos del Departamento. El texto asume también las aportaciones del resto de la sociedad al reco-

ger de alegaciones presentadas durante el período de información pública.

## OBJETIVOS PRINCIPALES DEL PEIT

El PEIT constituye el mayor esfuerzo realizado de planificación de las infraestructuras y del sistema de transportes, necesario para pasar de una política de infraestructuras a una política de servicios. Por ello, el PEIT supone:

- Impulsar la **competitividad** y el **desarrollo económico**.
- Fortalecer la **vertebración y la cohesión territorial y social**, garantizando la **accesibilidad** homogénea en todo el territorio.
- Asegurar la **sostenibilidad** del sistema de transportes.
- Incrementar la seguridad de los distintos modos de transporte.

- Lograr un sistema de transportes eficiente que satisfaga con **calidad** las necesidades de **movilidad**.
- Reestablecer el equilibrio entre los distintos **modos de transporte**.
- Lograr una adecuada **inserción** del sistema español de transporte en el **ámbito europeo**, incluyendo la mejora de las conexiones con nuestros vecinos.

## LÍNEAS DE INVERSIÓN

El Plan cuenta con un presupuesto de 248.892 millones de euros distribuidos en siete grandes líneas de actuación. Las mayores inversiones del Plan se dirigen al ferrocarril, que concentra cerca del 50% del total (incluyendo las actuaciones urbanas). Destacan las inversiones de 83.450 millones de euros (un 33,5% del total) destinadas a Altas Prestaciones, es decir, a la extensión por todo el territorio de la red de Alta Velocidad y tráfico mixto. Otro de los puntos básicos es la supresión y mejora de pasos a nivel, para lo que se han destinado 3.560 millones de euros, un 1,4% del presupuesto del PEIT.

Las carreteras son el segundo gran destino de las inversiones. Se han consignado 62.785 millones de euros, lo que equivale al 25,2% del total del plan. Destacan los 32.105 millones de euros (12,9% del total) destinados a la mejora de las vías de gran capacidad (autopistas y autovías). Las actuaciones de conservación y mejora de la seguridad son objetivos prioritarios y cuentan con 22.580 millones, el 9% del total.

La inversión en transporte aéreo es de 15.700 millones de euros, un 6,3% del total. Entre las mejoras destacan las previstas en terminales, con 5.760 millones de euros, un 2,3%. A seguridad y navegación aérea se destinan 3.224 millones (el 1,3%) y a mantenimiento de las instalaciones 3.387 millones (el 1,36%).

A las áreas de transporte marítimo y puertos se destinan 23.460 millones de euros, el 9,4% del presupuesto del PEIT, de los que se destinarán 22.480 millones de euros a las infraestructuras e instalaciones portuarias. Asimismo es importante destacar el esfuerzo del PEIT en la mejora de las capacidades en el sector marítimo en cuanto a salvamento, seguridad y medioambiente, con actuaciones y planes ya en ejecución.

Una de las novedades del PEIT es la inclusión de un programa específico de transporte intermodal de mercancías y viajeros, al que se han destinado 3.620 millones de euros. Incluye el apoyo a la red de nodos y plataformas intermodales (1.200 millones de euros), los programas de intermodalidad de mercancías y viajeros, (1.200 millones), y la mejora de los accesos terrestres a los puertos (1.220). El apartado de transporte urbano y metropolitano es el tercero por volumen de inversión, 32.527 millones de euros, el 13%. Destacan el apoyo al transporte público e intercambiadores, con 16.000 millones de euros, y a las Cercanías ferroviarias, incluido el material móvil, con 10.050 millones. La integración urbana del ferrocarril cuenta con 2.400 millones.

Desde un punto de vista cualitativo, cabe destacar la inclusión de un programa de investigación, desarrollo e innovación, al que asigna 2.040 millones de euros.

## PEIT: UN AMPLIO PROCESO DE PARTICIPACIÓN

El Consejo de Ministros autorizó en diciembre de 2004 el documento-propuesta del PEIT que elaboró el Ministerio de Fomento. Para su elaboración, se mantuvieron reuniones con todas las Comunidades Autónomas y se realizaron encuentros temáticos sobre cuestiones como la intermodalidad, la economía y el transporte o los objetivos ambientales, entre otros.

El documento propuesta ha sido sometido a un amplio debate abierto a toda la sociedad, para lo que se han llevado a cabo, entre otras, las siguientes iniciativas:

- Celebración de una Conferencia Sectorial.
- Reunión de la Ministra con los Comisarios Europeos de Política Regional, Transportes y Asuntos Económicos y Monetarios.
- Encuentro con la CEOE y otras organizaciones empresariales.
- Encuentro con Comisiones Obreras y UGT.
- Encuentro con el Consejo Asesor de Medio Ambiente.
- Foro del Transporte.
- Reuniones y consultas con los países vecinos (Portugal, Francia y Marruecos).
- Desarrollo de un amplio proceso de información pública, con participación de toda la sociedad, desde Comunidades Autónomas a particulares.

Como expresión de este proceso participativo en torno al PEIT, cabe destacar las 88 reuniones mantenidas por el Ministerio de Fomento con las Comunidades Autónomas.

## **EL PEIT: UNA APUESTA POR LA PLANIFICACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS**

El PEIT recupera la planificación como base para desarrollar una correcta y adecuada actuación sobre las infraestructuras españolas a medio y largo plazo.

En este sentido, el PEIT aporta la información precisa para la toma de decisiones, realiza una estimación rigurosa de las necesidades reales y una asignación eficiente de recursos, dota de transparencia a la toma de decisiones y abre la participación al conjunto de la sociedad.

El plan pretende conseguir una política de infraestructuras y transporte estable, con efi-

ciencia de gasto, y con el mayor grado posible de coordinación con el resto de las Administraciones competentes. Se trata, por tanto, de crear un marco global y coherente que evite las improvisaciones en materia de infraestructuras. El PEIT configura las grandes actuaciones estratégicas, que tendrán su desarrollo en los consiguientes planes sectoriales y proyectos. Por otra parte, de cara a una mayor coordinación, el PEIT incorpora todas aquellas realizaciones que se encuentran actualmente en fase de estudio, en proyecto o en ejecución.

## **EL PEIT INCLUYE TODOS LOS COMPROMISOS DEL GOBIERNO**

Asimismo, el PEIT incluye los compromisos adquiridos por el Gobierno en sede parlamentaria y en acuerdos bilaterales con las Comunidades Autónomas, las Corporaciones locales y con los países vecinos. Igualmente, incorpora las actuaciones vinculadas a aquellos eventos de carácter cultural y deportivo, con proyección internacional, que se van a celebrar en los próximos años en las ciudades españolas.

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte racionaliza la programación de las actuaciones en curso y las completa con las actuaciones precisas para dotarlas de la necesaria coherencia en el plazo más breve posible.

## **EL PEIT: UN CAMBIO EN LA POLÍTICA DE TRANSPORTES**

El PEIT adopta decisiones estratégicas que significan un cambio histórico en la política de transportes. A partir del PEIT, las inversiones en infraestructuras buscarán el objetivo de una política integral orientada a lograr un sistema de transportes más eficaz y sostenible, del que cabe destacar los siguientes aspectos:

- La inversión en infraestructuras irá destinada a lograr las adecuadas prestaciones de los servicios de transporte de viajeros y mercancías.
- Se apuesta por los transportes ferroviario y marítimo, como más respetuosos medioambientalmente, que pasan a ser los protagonistas en el PEIT
- La seguridad es una prioridad común a todos y cada uno de los modos de transporte.
- El PEIT aporta una visión integral para todo el territorio y para todos los modos.

Los parámetros de calidad y accesibilidad constituyen uno de los ejes estratégicos del PEIT, a fin de facilitar a los ciudadanos una oferta de transporte que potencie la utilización adecuada de todos y cada uno de los modos. La alternativa que el PEIT establece es la elevación de dichos niveles de calidad, estableciendo estrategias de fomento de la intermodalidad tanto para viajeros como para mercancías. Así, el PEIT ofrece una accesibilidad basada en la existencia y calidad de los servicios públicos, junto a la dotación de infraestructuras.

El PEIT opta por una concepción intermodal y jerarquizada del sistema de transporte que se plasman en la definición de grandes ejes o corredores, como forma de lograr el reequilibrio territorial del sistema de transporte. La potenciación de los nodos que articulan y conectan las diferentes redes existentes en nuestro país constituye, a este respecto, una de las decisiones más destacadas para el cambio que el PEIT incluye.

## EL FERROCARRIL: LA GRAN APUESTA DEL PEIT

El transporte por ferrocarril es la gran apuesta del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), pues a él se se destina casi el 50% de las inversiones del Plan.

El PEIT busca convertir el ferrocarril en el elemento central del sistema intermodal de transporte de viajeros y mercancías. Para conseguir este objetivo, el plan define una ambiciosa Red de Altas Prestaciones que cubre de manera equilibrada todo el territorio con las características que fija la Directiva Europea sobre Interoperabilidad del Sistema Ferroviario Europeo de Alta Velocidad. Por “Altas prestaciones” se entiende alta velocidad, tráfico mixto, doble vía electrificada y ancho internacional.

En el PEIT se hace una clara apuesta por el tráfico mixto de viajeros y mercancías, si bien esta red se incluye también líneas de tráfico exclusivo de viajeros, normalmente en itinerarios troncales. De esta forma se aprovecha la doble oportunidad de extender los beneficios de la implantación en España del ancho internacional de vía al tráfico de mercancías y no solo al de viajeros, y aprovechar las cuantiosas inversiones en las líneas de alta velocidad, para tráficos de mercancías y para otros tráficos convencionales de viajeros.

La alta velocidad para tráfico mixto es una opción bien conocida. Existen ejemplos de líneas en explotación comercial, por ejemplo en Alemania, donde únicamente hay una línea para tráfico exclusivo de viajeros (Colonia-Frankfurt). Las restantes se explotan con tráfico mixto.

Asimismo, los parámetros de diseño de las líneas de tráfico mixto son superiores a los de las líneas de tráfico exclusivo, por lo que, si en el futuro el crecimiento de los tráficos aconseja su segregación, pueden ser explotadas en tráfico exclusivo, mientras que el cambio contrario (de exclusivo a mixto) sería prácticamente imposible a menos que se incurriera en costes muy altos.

Finalmente, los niveles de tráfico en la mayor parte de los corredores españoles son inferiores a los de otros países europeos, por lo que

la explotación en tráfico mixto es una alternativa especialmente adaptada a la realidad de nuestro país. Con el tráfico mixto se aprovecha el remanente de capacidad que dejan los tráficos de viajeros en muchos corredores, lo que contribuye a mejorar los niveles de utilización de la red y, por tanto, aumentar la eficiencia global del sistema y reforzar su viabilidad económica.

### INTEROPERABILIDAD DE LA RED CONVENCIONAL

Para la red convencional, el PEIT plantea lograr la interoperabilidad de nuestra red con el resto de la red europea. Para ello se prevé la progresiva implantación del ancho internacional de vía en la red a través de un proceso racional. En el desarrollo del PEIT se incluye el inicio, próximamente, de un estudio específico para definir en detalle el desarrollo de este proceso de cambio de ancho.

El objetivo es mantener la plena funcionalidad de nuestra red ferroviaria convencional durante el proceso de cambio de ancho (con especial atención a su incidencia en los tráficos de mercancías) a través de una programación ordenada de las actuaciones y del máximo aprovechamiento de las distintas tecnologías y sistemas de cambios de ancho.

El PEIT incluye un programa específico de mantenimiento, actualmente en elaboración, para alcanzar los mayores ratios de calidad en la red convencional.

### AUMENTO DE LA SEGURIDAD EN EL TRÁFICO FERROVIARIO

Si bien el transporte ferroviario goza de indicadores de seguridad especialmente buenos respecto a otros modos, también en este caso la mejora de la seguridad constituye un objetivo prioritario, con especial atención a los

sistemas de bloqueo y a la supresión y mejora de la seguridad de pasos a nivel.

Para incrementar y afianzar la seguridad en los pasos a nivel, el PEIT contempla un Plan de seguridad de pasos a nivel, con un horizonte de 8 años que ya ha sido ya elaborado y aprobado y está en ejecución.

### POTENCIACIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS

La potenciación del tráfico ferroviario de mercancías constituye un objetivo prioritario de las actuaciones del PEIT. Para aprovechar las oportunidades que ofrece el nuevo marco de liberalización del transporte ferroviario de mercancías en la Unión Europea, el PEIT acomete determinadas actuaciones en infraestructuras destinadas a garantizar también en este modo de transporte su competitividad.

El objetivo es conseguir una mayor cuota de mercado del ferrocarril en España para el transporte de mercancías, por las ventajas que presenta en cuanto a menores costes sociales y ambientales y mayor eficiencia energética.

Además del impulso que se da a las líneas de Altas Prestaciones y tráfico mixto, y a la interoperabilidad, el PEIT contempla otras actuaciones de gran importancia para el transporte de mercancías por ferrocarril, como por ejemplo:

1. Una mejor accesibilidad ferroviaria a los nodos logísticos y en especial a los puertos.
2. Una red para el transporte de mercancías, segregada en lo posible de la red de Cercanías en las grandes ciudades.
3. Actuaciones puntuales sobre la red, destinadas a mejorar las condiciones de circulación de los tráficos de mercancías, como estaciones y apartaderos con la suficiente longitud.
4. Mejora e impulso de las instalaciones fronterizas de mercancías.

El PEIT plantea asimismo la elaboración conjunta, con las otras Administraciones, de Planes de Movilidad Sostenible, en los que se integrarán, preferentemente, las actuaciones ferroviarias en medio urbano.

## INTEGRACIÓN URBANA DEL FERROCARRIL

Respecto a las actuaciones de integración urbana del ferrocarril, el PEIT plantea la necesidad de abordarlas en un marco de cooperación entre las distintas Administraciones. La participación del Ministerio de Fomento en estas operaciones se rige por tres criterios básicos:

1. Debe asegurarse el mantenimiento de la centralidad de las estaciones y su adecuada conexión con otros modos de transporte, a fin de aprovechar una de las mayores ventajas del ferrocarril, que es su capacidad de llegar hasta el centro de las ciudades.
2. La aportación de recursos por el Ministerio de Fomento (directamente o través de los Entes y Empresas ferroviarias) a estas operaciones será la que corresponde a las actuaciones de mejora de las prestaciones ferroviarias.
3. Los posibles aprovechamientos urbanísticos de estas operaciones, deberán contribuir a los objetivos de la política de vivienda del Gobierno.

## LA SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE, UN OBJETIVO PRIORITARIO

La seguridad en el transporte es un objetivo prioritario del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020, elaborado por el Ministerio de Fomento, en una triple vertiente:

- Seguridad operativa (reducción del riesgo de accidentes).
- Protección de las personas, de los bienes transportados y de las instalaciones, frente a actos delictivos.
- Prevención de riesgos laborales, tanto en la construcción como en la explotación.

Para ello, además de las actuaciones específicas de la mejora de seguridad en cada modo de transporte, el PEIT prevé la creación de una Agencia de Seguridad y Calidad del Transporte, para facilitar una mejor integración entre las políticas de seguridad en los distintos modos.

El PEIT considera imprescindible que se garantice un correcto mantenimiento de las infraestructuras existentes aspecto muy ligado a la seguridad y, por tanto, propone aumentar de manera progresiva los recursos destinados a este fin, hasta situarlos en torno al 2% del valor patrimonial de la red.

De la importancia que el PEIT concede a este capítulo, es representativo el hecho de que los primeros planes que se han puesto en marcha son los relacionados con la seguridad.

En carreteras, las actuaciones de mejora de la seguridad vial tienen carácter prioritario a fin de contribuir a lograr los objetivos comunitarios de reducción de siniestralidad vial. En este sentido, una de las primeras actuaciones impulsadas por este Gobierno en materia de carreteras fue el Plan de Choque de Actuaciones en Conservación y Seguridad Vial, con 160 intervenciones, licitadas en su totalidad, y una inversión global de 300 millones de euros.

Respecto al ferrocarril, entre las actuaciones en materia de seguridad (ya destacadas anteriormente), sobresalen la modernización de los sistemas de bloqueo y la supresión y mejora de los pasos a nivel (Plan de Pasos a Nivel). De igual forma, en el transporte marítimo el PEIT incluye la mejora de los sistemas de

control del tráfico marítimo y la potenciación de los medios y planes de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación. Ya se ha puesto en marcha un Plan puente sobre este último aspecto, así como un Plan de Seguridad Marítimo para buques pesqueros y sus tripulaciones.

En aeropuertos, el PEIT contempla la mejora integral de la seguridad de la aviación civil y de los aeropuertos, y se presta también una especial atención al mantenimiento de las instalaciones, al que se dedican el 7,5% de las inversiones.

## ESPAÑA, TRAS LA APLICACIÓN DEL PEIT

El escenario tras la aplicación del PEIT (año 2020) será el siguiente:

### Ferrocarriles:

- Se habrá multiplicado por diez la red de Alta Velocidad, que pasará de los 1.031 kilómetros actuales a 10.000 kilómetros.
- En los próximos 15 años se habrán construido 9.000 kilómetros de Alta Velocidad, frente a los 1.000 kilómetros construidos en los últimos 15 años.
- El 90% de la población estará a menos de 50 kilómetros de una estación de Alta Velocidad y todas las capitales de provincia tendrán acceso directo a la red de Alta Velocidad.

### Carreteras:

- La red de carreteras tendrá un modelo mallado, no radial.
- Se habrá casi duplicado la red estatal de autovías y autopistas, al pasar de los 9.000 kilómetros actuales a 15.000 kilómetros.
- El 94% de la población estará a menos de 30 kilómetros de una vía de alta capacidad

(autovía o autopista). Todas las capitales de provincia tendrán acceso directo a la red de alta capacidad.

### Aeropuertos:

- Se habrá duplicado la capacidad de absorción de tráfico de la red aeroportuaria (de 165 a 311 millones de pasajeros anuales).
- Se habrá mejorado la operatividad de la red aeroportuaria en todo tipo de condiciones climáticas.
- Se habrá hecho posible la participación de otras administraciones e instituciones en la gestión aeroportuaria.
- Nuestro sistema de Navegación Aérea estará integrado en el Cielo Único Europeo.

### Puertos:

- Se habrá incrementado un 75% la capacidad de los puertos.
- Se habrán puesto en marcha las Autopistas del Mar, como alternativa competitiva con el transporte terrestre.
- Se habrá consolidado el papel de los puertos como nodos intermodales del transporte de mercancías.

## EL PEIT ACERCA LAS INFRAESTRUCTURAS Y EL TRANSPORTE A LAS ZONAS MÁS AISLADAS

En relación a las comunicaciones terrestres, el PEIT mejorará sustancialmente el acceso de la población a las redes de transporte por carretera y ferrocarril: Los mayores incrementos de accesibilidad se producen en las zonas menos accesibles.

Se abre un nuevo horizonte en las infraestructuras: empresas, instituciones, y ciudadanos en general, dispondrán de nuevas vías de

acceso en todo el territorio que reducirán los tiempos de comunicación entre unas regiones y otras. Estas vías abandonan el tradicional sistema radial de accesos, ya existentes, y apuesta por un sistema mallado.

### Ferrocarril

El PEIT genera una mejora espectacular y generalizada de la accesibilidad en este modo de transporte, que se acerca al 50%.

Las diferencias de accesibilidad por ferrocarril entre la zona más accesible y la que menos lo es se reduce en 2,5 veces.

Las buenas condiciones de accesibilidad, hoy prácticamente restringidas al eje Sevilla-Madrid-Lleida y al Corredor Mediterráneo, se extienden a todo el territorio.

Los cambios más significativos se producirán en las siguientes zonas:

- Todo el cuadrante Noroeste peninsular, especialmente Galicia.
- Cuenca-Teruel
- Andalucía Oriental y Murcia

Entre las provincias con mayor aumento de la accesibilidad destacan:

PROVINCIAS	AUMENTO ACCESIBILIDAD (%)
Segovia	64 %
Cuenca	56 %
Ourense, Lugo, Toledo, Teruel, Santander y Almería	53-55%
Bilbao, Vitoria, Zamora, Valladolid, Burgos, Palencia y Pontevedra	50-52%

### Carreteras

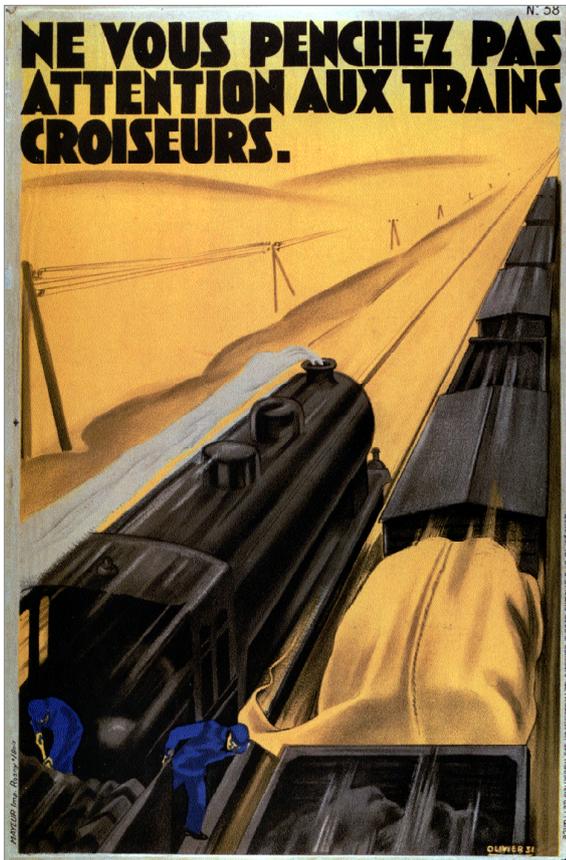
El PEIT potencia la accesibilidad por carretera de todo el territorio nacional. La mayor accesibilidad se enfoca, además, a las zonas que más lo necesitan, en concreto:

- Cuenca-Teruel
- Ruta de la Plata (entre Zamora y Andalucía)
- Corredor Extremadura/Castilla-La Mancha/Norte de Andalucía
- Ámbito Subpirenaico
- Meseta norte

Por provincias, los mayores aumentos de accesibilidad se dan en:

PROVINCIAS	AUMENTO ACCESIBILIDAD %
Teruel	13%
Ciudad Real	12 %
Salamanca y Cuenca	10%
Soria, Zamora, Córdoba, Huesca y Cáceres	8 %
Segovia, Badajoz y La Rioja	7%

La diferencia entre la zona de mayor y la de menor accesibilidad pasa de un 40% a un 23%, es decir, se reduce en 17 puntos.



Autor: Olivier, Rosny-sous-Bois (Francia). 1931.  
 “No os asoméis, Cuidado con los trenes que se cruzan”.  
 Extraído del libro DANGER.

## EL INFORME DE SOSTENIBILIDAD CONFIRMA LA VIABILIDAD MEDIOAMBIENTAL DEL PEIT

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020, elaborado por el Ministerio de Fomento, apuesta decididamente por un cambio hacia modos de transporte más sostenibles y ha prestado una especial atención a los aspectos medioambientales. La Memoria Ambiental del Plan, realizada conjuntamente por los los Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente confirma la viabilidad medioambiental del PEIT y establece un conjunto de recomendaciones, dirigidas fundamentalmente a:

- Definir con precisión las actuaciones de mejora y protección del medio ambiente previstas en el PEIT, aportando alguna actuación complementaria.
- Establecer un conjunto de actuaciones y estudios complementarios de carácter ambiental, a realizar durante el desarrollo del PEIT.
- Complementar el sistema de seguimiento ambiental previsto en el PEIT.

Las recomendaciones de la Memoria Ambiental se han integrado en el propio documento del PEIT.

### ACTUACIÓN COORDINADA

El Gobierno acordó el 16 de julio de 2004 someter el PEIT a un Informe de Sostenibilidad Ambiental. Posteriormente, el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Medio Ambiente acordaron el procedimiento de evaluación del Plan, que se ha desarrollado de manera coordinada y ha incluido:

- Un procedimiento de consultas previas para establece los objetivos del informe.
- La elaboración del ISA y su presentación conjunta con e PEIT.

- Procedimiento y sometimiento a información pública y consultas tanto del PEIT como del ISA.
- La formulación conjunta por parte de ambos ministerio de la Memoria Ambiental del Plan.

### REDUCCIÓN DE GASES CON EFECTO INVERNADERO

El PEIT supone un profundo cambio en la protección del medio ambiente al apostar por una política integral de desarrollo del sistema de transportes, eficaz y orientada a promover el cambio modal a favor de los modos más sostenibles y con menores emisión de gases, como son el ferrocarril y el transporte marítimo.

El PEIT explota al máximo los instrumentos que están en el ámbito competencial del Ministerio de Fomento para reducir la emisión de gases de efecto invernadero. De hecho, su aplicación supondrá una reducción del 20% con respecto a la emisión que se produciría según las tendencias actuales, lo que implica una disminución de más de 30 millones de toneladas en el año 2020, horizonte del Plan.

### IDENTIFICACIÓN DE POSIBLES RIESGOS AMBIENTALES

El PEIT define las actuaciones al nivel de un plan estratégico. La concreción a nivel operativo se llevará a cabo a través de un proceso que incluye los Planes Sectoriales y procedimientos de evaluación ambiental que cada actuación concreta requiera y en los que se tendrán en cuenta las posibles afecciones a la RED NATURA 2000 y a otros espacios protegidos. Además, y como consecuencia de las recomendaciones de la Memoria Ambiental, se va a realizar un estudio conjunto sobre las posibles afecciones a la RED NATURA 2000 y a la Biodiversidad Marina, en parale-

lo al desarrollo de los Planes Sectoriales. La transparencia y participación que ha promovido el Ministerio de Fomento para la elaboración del PEIT, ha permitido identificar de manera temprana los posibles riesgos y con-

flictos ambientales que pudieran surgir durante su ejecución, lo que permitirá abordarlos adecuadamente en las etapas posteriores de planificación y proyecto, con el más estricto respeto a la legislación nacional y europea.

### ESTIMACIÓN ECONÓMICA DE LAS ACTUACIONES DEL PEIT. 2005-2020

ACTUACIONES	IMPORTE (M€)	% DEL TOTAL
<b>Transporte por ferrocarril, excepto actuaciones urbanas</b>	<b>108.760</b>	<b>43,70</b>
Altas prestaciones	83.450	33,53
Mantenimiento y mejora de red convencional	18.000	7,23
Supresión y mejora de pasos a nivel	3.560	1,43
Material móvil	3.750	1,51
<b>Transporte por carretera, excepto actuaciones urbanas</b>	<b>62.785</b>	<b>25,23</b>
Vías de gran capacidad	32.105	12,90
Acondicionamiento y mejora	7.500	3,01
Conservación y explotación	22.580	9,07
Servicios de transporte por carretera	600	0,24
<b>Transporte aéreo</b>	<b>15.700</b>	<b>6,31</b>
Área de movimiento de aeronaves	2.150	0,86
Área de terminales	5.760	2,31
Seguridad y Navegación Aérea	3.224	1,30
Intermodalidad, Medio Ambiente y otros	1.179	0,47
Mantenimiento y conservación	3.387	1,36
<b>Transporte marítimo y puertos</b>	<b>23.460</b>	<b>9,43</b>
Infraestructura e instalaciones portuarias	22.480	9,03
Salvamento, seguridad y medio ambiente marino	980	0,39
<b>Transporte intermodal de mercancías y viajeros</b>	<b>3.620</b>	<b>1,45</b>
Apoyo a red de nodos y plataformas intermodales	1.200	0,48
Accesos terrestres a puertos	1.220	0,49
Programa fomento de intermodalidad de mercancías	400	0,16
Programa fomento de intermodalidad de viajeros	800	0,32
<b>Transporte urbano y metropolitano</b>	<b>32.527</b>	<b>13,07</b>
Actuaciones en carreteras	4.077	1,64
Integración urbana del ferrocarril	2.400	0,96
Cercanías ferroviarias, incluso material móvil	10.050	4,04
Apoyo al transporte público e intercambiadores	16.000	6,43
<b>Investigación, desarrollo e innovación</b>	<b>2.040</b>	<b>0,82</b>
Programa de I+D+i en el transporte	1.610	0,65
Acciones piloto de innovación en el transporte	230	0,09
Programa de fomento de la innovación en el transporte	200	0,08
<b>TOTAL ACTUACIONES PREVISTAS PEIT</b>	<b>248.892</b>	<b>100,00</b>