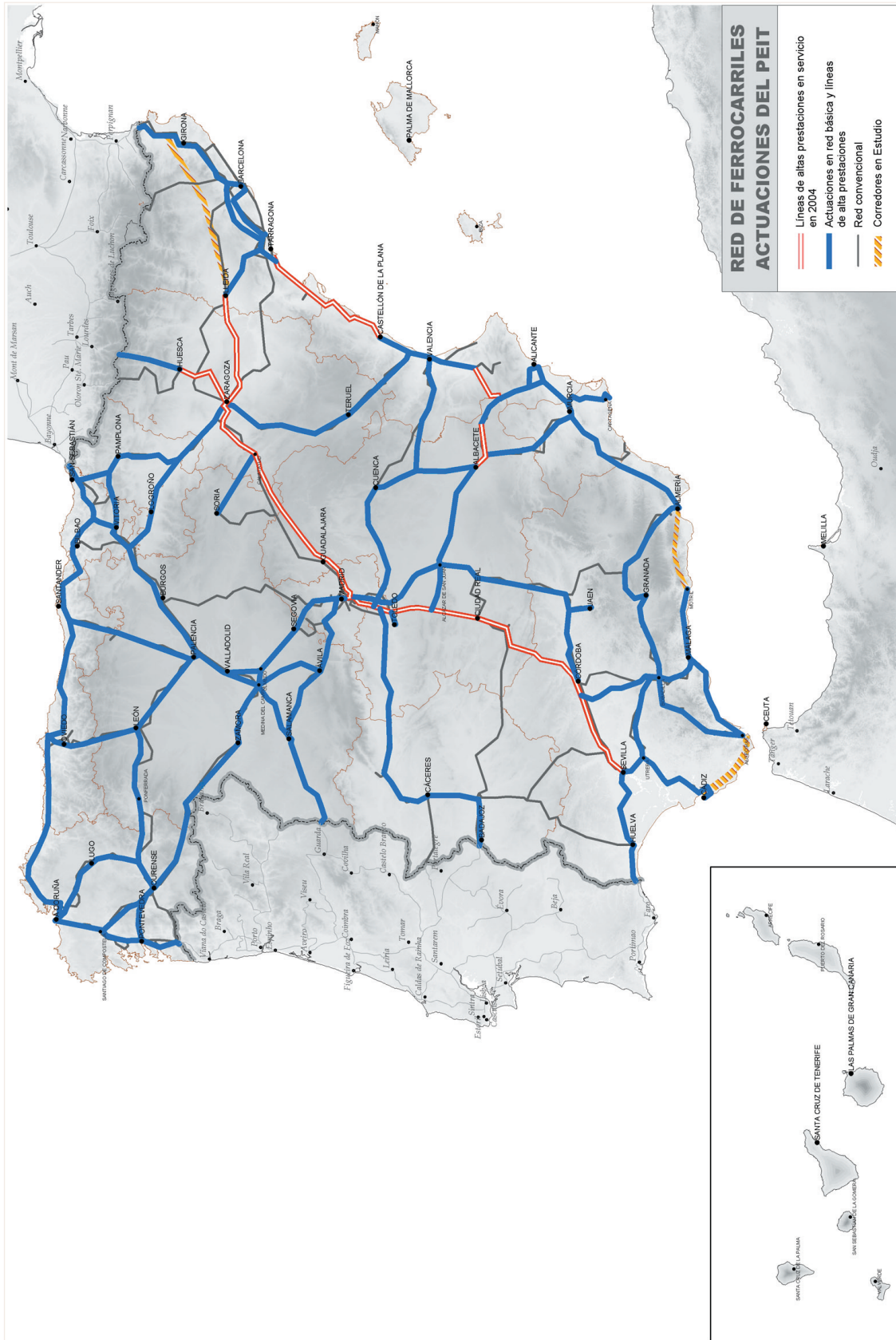


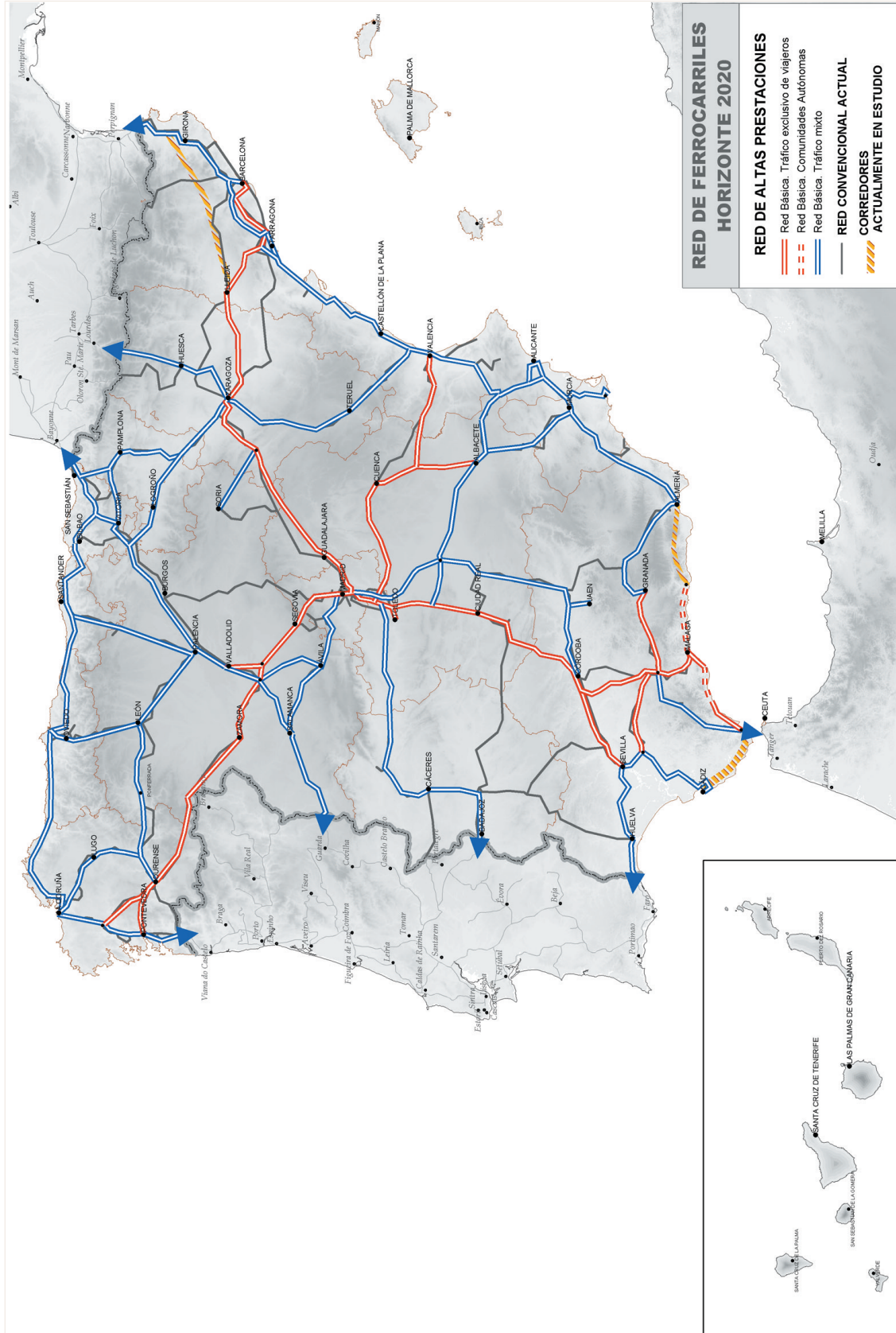
PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE PEIT

FIGURA 25. Red de ferrocarriles. Actuaciones del PEIT



PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE PEIT

FIGURA 26. Red de ferrocarriles. Horizonte 2020



PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE **PEIT**

Dichas directivas se articulan a través de las llamadas Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI). Estas normas y especificaciones se refieren a infraestructura, electrificación, control y señalización, material rodante, mantenimiento y explotación. Las ETI ya están adoptadas en el caso de la alta velocidad y se prevé que en el año 2005 sean de aplicación las del ferrocarril convencional.

Tradicionalmente se ha venido identificando el diferente ancho de vía que la mayor parte de la red española tiene con respecto a la de otros muchos países como el único problema de interoperabilidad existente. Sin duda es el más importante de esta clase de problemas, pero no es el único. Los sistemas ferroviarios de los Estados europeos presentan características técnicas y de explotación muy diferentes y en muchos casos incompatibles: sistemas de señalización (más de 15 sistemas distintos), características de la electrificación, características de los materiales y condiciones de explotación.

El esfuerzo español por incorporar las condiciones de interoperabilidad contempla la paulatina y coordinada incorporación del ancho de vía UIC a la red española, previendo una adecuada compatibilidad de la circulación sobre las líneas existentes y las nuevas. Al mismo tiempo contempla la incorporación del sistema europeo de señalización (ERTMS) en las nuevas líneas, y prevé la adopción de normas y protocolos de explotación coordinados con las de los países de nuestro entorno. Al mismo tiempo, la incorporación de las exigencias de interoperabilidad debe hacerse respetando las condiciones de la red ferroviaria existente, de forma que tanto las actuaciones en ella como en las nuevas líneas permitan la mayor compatibilidad entre ambas y posibiliten trasladar a la mayor parte del territorio las mejoras de calidad del servicio y ganancias de tiempo que se obtengan gracias a las nuevas líneas.

La correcta integración en la red europea debe basarse en la incorporación al sistema ferroviario europeo de una malla coherente y funcional que conecte a distintas velocidades y con parámetros diferentes, pero competitivos, el conjunto de las Comunidades Autónomas entre sí y con la red europea. Es decir, dando coherencia interna al sistema ferroviario nacional para que pueda contribuir al desarrollo de la red europea, además de satisfacer con la mayor eficacia y eficiencia su función básica en el sistema de transportes español.

6.4.2.3. Mantenimiento de la red convencional

Las exigencias de calidad que la sociedad requiere de los servicios públicos ferroviarios obligan a un cambio radical en las tecnologías que dan soporte a los activos ferroviarios en explotación. Por ello ADIF, en el marco del PEIT, ha comenzado a elaborar un plan de mantenimiento de su red convencional, a medio plazo, en el que plantea actuar sobre la vía, la infraestructura, la electrificación, la señalización y las telecomunicaciones.

Las propuestas de actuación se estructuran en 4 tipos de actuaciones:

- Las actuaciones urgentes, que son aquellas que pueden tener un impacto rápido en la mejora de la seguridad y la fiabilidad y son ejecutables a corto plazo, aunque alguna se desarrolle a lo largo de los 8 años de vigencia del Plan.
- Las actuaciones puntuales, que son aquellas que tratan de evitar la degradación funcional de las instalaciones a la espera de las actuaciones de modernización tecnológica o de las actuaciones integrales.
- Las actuaciones integrales, que vienen marcadas por la necesidad o no de renovación de vía. En caso afirmativo en el trayecto a renovar se incluyen las propuestas necesarias para conformar un trayecto íntegramente modernizado.
- Las actuaciones de modernización tecnológica, que incluyen actuaciones específicas de modernización por obsolescencia.

PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE PEIT

6.4.2.4. Eliminación y mejora de la seguridad de pasos a nivel

Los pasos a nivel son un problema común a todos los ferrocarriles del mundo. Así, países que cuentan con redes tanto ferroviarias como carreteras muy avanzadas, mantienen sin embargo un elevado número de pasos a nivel. La distancia media entre pasos a nivel es de solo 1,3 km en EE.UU., de 2,0 km en el Reino Unido o de 1,7 km en Francia, frente a 3,0 km en España. Nuestro país se encuentra por tanto en una posición comparativamente buena respecto de otras redes, si bien los accidentes que continúan produciéndose (en el entorno de 30 anuales) hacen necesario reforzar las actuaciones.

El esfuerzo inversor se debe orientar sobre todo a los pasos a nivel que afectan a caminos de titularidad pública en servicio; el resto de los pasos todavía existentes afectan a caminos particulares, y deben tener un tratamiento diferenciado, dado que en su mayor parte se rigen por autorizaciones.

Debe tenerse muy en cuenta que un paso a nivel es competencia de dos Administraciones, la titular del ferrocarril (Ministerio de Fomento) y la titular del camino, calle o carretera (en su mayoría Ayuntamientos, Diputaciones y Comunidades Autónomas), que deben estar de acuerdo en la solución para la supresión del paso a nivel. Se requiere una actuación concertada de las Administraciones afectadas, incluyendo la elaboración de un proyecto específico que debe tomar en consideración las propuestas y alegaciones presentadas por la población afectada.

Esta situación aconseja emprender, además de las actuaciones de supresión de pasos a nivel, otras complementarias de mejora de la seguridad en pasos existentes en espera de su supresión. De esta manera pueden conseguirse mejoras apreciables a corto y medio plazo en la seguridad.

6.4.2.5. Integración ambiental del ferrocarril

Dentro de este programa deben incluirse actuaciones en materia de integración paisajística, disminución del efecto barrera y de fragmentación, control de emisiones o ruido de las circulaciones ferroviarias. Por otra parte, el patrimonio ferroviario ofrece numerosas posibilidades, bien para el desarrollo de "pasillos verdes" en las inmediaciones de algunos trazados, bien para la recuperación y acondicionamiento de infraestructuras lineales sin usos funcionales.

En este último apartado, las actuaciones deben vincularse a actuaciones similares en otras redes (carreteras) y por parte de otros Departamentos (Ministerio de Medio Ambiente) y Administraciones. Desde el Ministerio de Fomento deben plantearse nuevas metodologías de acondicionamiento y recuperación, la redacción de planes de aprovechamiento de las infraestructuras y de ordenación de su entorno ambiental y el desarrollo de una red coherente en el conjunto del territorio. La explotación y conservación de esa red deberá gestionarse a través de concesiones a corporaciones locales, entidades de carácter público o privado o fundaciones. Como estimación, se calcula que el PEIT dedicará un 1% de sus inversiones en infraestructuras de transporte a estas actuaciones.

6.4.3. Servicios y operadores ferroviarios

La progresiva liberalización de los servicios ferroviarios de viajeros y de mercancías constituye una oportunidad y un referente fundamental para el PEIT, de particular importancia por la trascendencia que se asigna al modo ferroviario para el desarrollo de la intermodalidad.

El Ministerio de Fomento cuenta con dos elementos clave para la impulsión de la revitalización ferroviaria: la normativa de desarrollo de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario y la

PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE PEIT

política que emprendan los operadores públicos, en particular RENFE Operadora. Es imprescindible definir un marco de relación estable entre la Administración y el operador ferroviario público, que facilite la adaptación de RENFE Operadora al nuevo contexto (necesidades de la demanda, nuevo marco institucional y puesta en servicio de nuevas infraestructuras) y posibilite el papel dinamizador de los servicios ferroviarios que debe desempeñar RENFE Operadora en esta nueva etapa. Para ello se establecerán los correspondientes Contratos-Programa con la Administración General del Estado, dotados de los instrumentos pertinentes, que permitan impulsar la innovación y modernización del material, la mejora de los sistemas de gestión y la formación y adaptación de los recursos humanos al nuevo contexto tecnológico y de competencia. Aspectos como la consecución de mejoras significativas de calidad del servicio ligadas a las múltiples actuaciones planteadas en infraestructura ferroviaria (mediante el empleo del material móvil adecuado durante esta fase de reforma profunda de la red ferroviaria), o la definición de niveles de servicio y de servicios de interés general deben encontrar en estos Contratos-Programa el cauce para su clarificación.

La actividad de RENFE Operadora debe orientarse, en línea con las directrices del apartado 5.2.2, a atender la demanda de movilidad de personas y de mercancías como elemento vertebrador de la cadena intermodal de servicios de transporte público. En el caso de los viajeros, cabe distinguir tres demandas claramente diferenciadas: larga distancia, regional y metropolitana. Los servicios ferroviarios deben por consiguiente orientarse en cada caso según modelos diferenciados aunque complementarios:

- Largo recorrido: establecimiento de servicios de frecuencia elevada en los corredores de altas prestaciones, con coordinación de horarios y facilitación de intercambio con otros servicios ferroviarios y de carretera.
- Regionales: coordinación con los servicios de largo recorrido (coordinación horaria y tarifaria para facilitar trasbordos), búsqueda de complementariedad con los servicios de transporte público de viajeros por carretera y articulación de unos servicios acordes con las estrategias de las Comunidades Autónomas.
- Mercancías: focalización en los servicios de transporte intermodal en los ejes de mayor demanda (corredor central, Ebro y Mediterráneo) e impulso de la actividad internacional, con socios estratégicos complementarios entre operadores de otros países.
- Cercanías: integración progresiva en los servicios de transporte público metropolitano, centrada en los corredores de gran demanda y con exigencias de elevada frecuencia. Estos servicios se analizan dentro del apartado de movilidad urbana.

Por su parte, la estrategia de FEVE debe concentrarse en la movilidad metropolitana en aquellos núcleos en los que ya presta servicio. Los servicios en el resto de los ámbitos (regionales y mercancías) deben adaptarse al desarrollo de la red de altas prestaciones que se establezca en el Plan Sectorial de Transporte Ferroviario.

6.4.3.1. Largo recorrido

El largo recorrido incluye servicios de características muy diversas:

- Servicios "intercity", con tiempos de viaje en el entorno de 2-3 horas, con alta frecuencia.
- Servicios transversales, con tiempos de viaje en general altos, elevada estacionalidad y ofertas diversas: servicios nocturnos, internacionales, etc.
- Servicios radiales, progresivamente apoyados en las líneas de altas prestaciones, y que exigirán, desde el punto de vista del operador, establecer estrategias de transición adecuadas en función de la puesta en servicio de las nuevas infraestructuras.

La estrategia de los operadores se dirigirá, previsiblemente, a la tipificación y homogeneización de la oferta, buscando la complementariedad entre los servicios de alta velocidad y los regionales (estableciendo eventualmente transbordos para optimizar el tiempo total de viaje) y apoyándose en los servicios de transporte por carretera, la identificación de los

PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE PEIT

servicios no rentables y la búsqueda de nuevas ofertas o nichos de mercado por parte de los nuevos operadores.

La buena imagen de los servicios de alta velocidad constituye un atractivo importante para los operadores ferroviarios frente a los modos concurrentes (aéreo y vehículo privado), que puede servir como catalizador del conjunto de la oferta ferroviaria de larga distancia.

6.4.3.2. Regionales

La situación de partida de estos servicios es delicada: implantación muy irregular, bajo aprecio social y político, baja calidad del servicio (fiabilidad y parque de trenes) y demanda estancada. No obstante, tanto el desarrollo experimentado en otros países como algunas experiencias positivas en el nuestro indican una creciente reivindicación de estos servicios, impulsados en el futuro por el nuevo modelo de relación que pueda establecerse entre RENFE Operadora y las Comunidades Autónomas y por las posibilidades de optimización de la oferta mediante el uso de vehículos más adaptados a las necesidades del servicio en términos de coste y de operatividad. Estas perspectivas permiten plantear un escenario de crecimiento del orden del 30% en los viajeros transportados para la primera fase del PEIT.

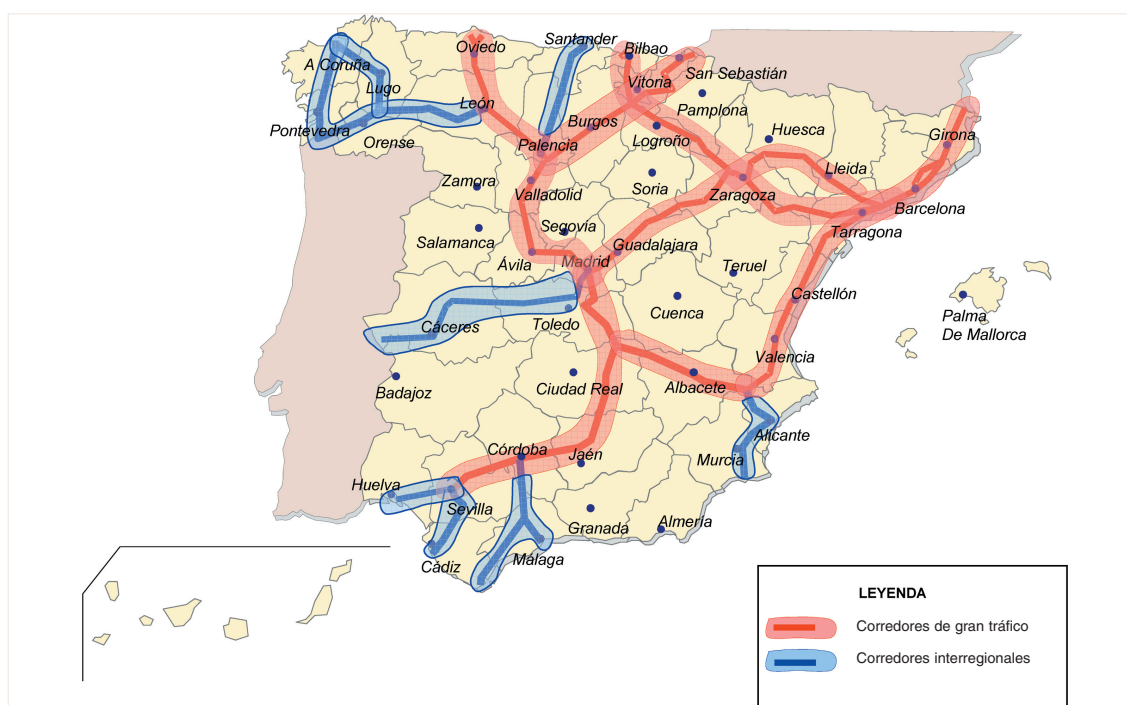
Las prioridades del operador deben dirigirse a:

- Reponer el parque, con la adquisición de modelos más eficientes.
- Establecer estrategias específicas con las Comunidades Autónomas para la identificación de los servicios a prestar.
- Integrar los servicios regionales con el resto de modos de transporte público de viajeros.

6.4.3.3. Mercancías

La situación de partida indica una oferta deteriorada, tanto en términos de calidad como de cuota de mercado, y una débil imagen social y comercial. Las infraestructuras y recursos disponibles resultan inadecuados: débil presencia en puertos, rampas máximas, longitud de estaciones, tramos no electrificados, apartaderos, etc.

FIGURA 27. Principales corredores de transporte de mercancías por ferrocarril



PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE **PEIT**

El crecimiento de la oferta ferroviaria en este sector se concentra en los ejes con mayores flujos y ligado en la mayoría de los casos al desarrollo de cadenas intermodales. La estrategia de los operadores ferroviarios debe dirigirse, en consecuencia, hacia la comercialización logística, la mejora de la productividad (incluyendo ajustes en la oferta y revisión de estrategias comerciales) y una mejora radical de la calidad (velocidad, puntualidad, tratamiento en terminales...).

RENFE Operadora debe desempeñar un papel de referencia en el desarrollo de estos servicios en el nuevo marco liberalizado: junto a su oferta de transporte debe diseñar otra de tracción que permita la ampliación de la oferta a nuevas demandas por parte de terceros. La interoperabilidad de la red española con la francesa constituye un elemento crucial para el desarrollo de una estrategia internacional de nuestros operadores ferroviarios, incluyendo alianzas de comercialización o el desarrollo de servicios internacionales. Otro elemento de gran significación es la relación que se establezca entre operadores ferroviarios y terminales (centros logísticos, puertos...).

6.5. TRANSPORTE MARÍTIMO Y PUERTOS

6.5.1. Prioridades

Las prioridades en el ámbito del transporte marítimo se orientan, en la primera fase del PEIT, a la consolidación de los puertos como nodos intermodales de referencia, que sirvan de apoyo al progresivo despliegue de la red intermodal de mercancías, y a la consecución de unos servicios de transporte marítimo más seguros y respetuosos con el medio ambiente (ver Cuadro siguiente).

Prioridades del sistema de transporte marítimo. Período 2005-2008

- Impulso de la seguridad y de la eficiencia ambiental del transporte marítimo a través de una presencia más activa en el ámbito internacional (OMI y UE) y del desarrollo de los servicios de inspección, seguridad y salvamento.
- Impulsión de la estructuración funcional de los nodos logísticos portuarios y de su integración en el sistema de transporte intermodal en un marco equilibrado de cooperación y competencia interportuaria, teniendo en cuenta la dimensión actual y potencial de los puertos, su radio de influencia geográfica en el foreland y hinterland, y las estrategias en materia de tráfico (especialización y diversificación) y de desarrollo funcional (hub, gateway o import/export) en relación con las tendencias actuales y previstas del mercado.
- Revisión del marco normativo en materia portuaria, principalmente en lo que afecta al régimen económico-financiero, de planificación y gestión del dominio público y de prestación de los servicios portuarios, teniendo en cuenta en este último caso el proceso recientemente iniciado de revisión de la normativa de la UE (nuevo paquete portuario).
- Puesta en práctica de soluciones efectivas para eliminar obstáculos e impulsar el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia y de las Autopistas del Mar.
- Mejora sustancial y, en su caso, nuevas actuaciones en materia de accesos ferroviarios a aquellos puertos con tráficos significativos potencialmente trasvasables al ferrocarril, en función del tipo de mercancía, volúmenes, distancias recorridas y prioridades de desarrollo del sistema intermodal de mercancías.
- Programación de actuaciones prioritarias en materia de accesos terrestres a los puertos mediante procedimientos de concertación y financiación ad hoc.
- Desarrollo de sistemas ITS en coordinación con resto de modos.

La implantación de estas actuaciones permitirá a su vez, a partir de 2009, la progresiva consolidación de servicios intermodales de transporte. Las autoridades portuarias deben actuar como agentes de referencia para el desarrollo de instalaciones logísticas intermodales no sólo en la zona de servicio de los puertos, sino en el interior de la Península, participando activamente en los procesos de coordinación interadministrativa para la progresiva consolidación del eslabón ferroviario dentro de la cadena intermodal.

PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE PEIT

FIGURA 28. Puertos del Estado. Previsiones 2020

