



Somete a información pública el texto

Mitma ultima la Estrategia Indicativa, la hoja de ruta para impulsar la infraestructura ferroviaria

- La Estrategia, que impulsará el desarrollo, mantenimiento y renovación de la red, define las prioridades de actuación sobre la red para los próximos años.
- Prevé unas inversiones de 24.200 millones de euros para el periodo 2021-2026, con una distribución equilibrada entre la alta velocidad y la red convencional, con especial atención a la mejora de las Cercanías y el impulso de los tráficos de mercancías.
- Contempla un incremento sustancial de los recursos destinados al mantenimiento de la red.
- La Estrategia Indicativa es una de las reformas incluidas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR).

Madrid, 27 de noviembre de 2021 (Mitma).

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) inicia hoy, con la publicación en el Boletín Oficial del Estado (BOE), el trámite de información pública de la Estrategia Indicativa Ferroviaria, una reforma incluida en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) que persigue fortalecer el desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria, estableciendo un marco financiero y de prioridades para satisfacer las necesidades futuras de movilidad y la sostenibilidad del sistema y la consecución de un espacio ferroviario único europeo.

La estrategia, como instrumento sectorial de la planificación ferroviaria, se debe someter a un trámite de audiencia institucional de 30 días y a información pública durante un plazo de 45 días hábiles. En este plazo, los interesados (asociaciones del sector, operadores, expertos, particulares, sindicatos, administraciones, etc..) podrán presentar las alegaciones que consideren pertinentes como paso previo a la elaboración de la propuesta final, que será remitida al órgano ambiental de cara a la formulación de la



Declaración Ambiental Estratégica, último paso antes de la aprobación definitiva de la Estrategia Indicativa.

Las alegaciones serán dirigidas, preferentemente a través de la sede electrónica del Ministerio, a la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, Pza. de los Sagrados Corazones, 7, CP: 28036 de Madrid, indicando como referencia “Información pública. Estrategia indicativa.”

La documentación estará a disposición del público en la siguiente dirección electrónica:

<https://www.mitma.es/ferrocarriles/estudios-en-tramite/estudios-y-proyectos-en-tramite>.

Una vez aprobada, los administradores generales de infraestructuras - esencialmente ADIF y ADIF Alta Velocidad- serán los encargados de implementarla a través de sus programas de actividad.

Objetivos

El reto de la Estrategia, que contempla movilizar 24.200 millones de euros en inversiones entre 2021 y 2026, es dibujar el primer escalón de la planificación para constituir un sistema coherente y eficaz, incorporando objetivos sociales, medioambientales y de eficiencia económica con la misma importancia que los funcionales y territoriales. Es decir, que las decisiones de inversión respondan a análisis sistemáticos de evaluación de su rentabilidad socioeconómica.

Así, será el principal instrumento sectorial de la planificación de la infraestructura ferroviaria para los próximos años, en consonancia con la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 que se sitúa al ciudadano y al usuario en el centro de todo el sistema, con especial atención a la movilidad cotidiana.

Entre otros objetivos, la estrategia persigue potenciar la red de transporte de mercancías, los corredores europeos y la interoperabilidad para crear un espacio ferroviario único en toda la Unión Europea (UE), mientras busca corregir las carencias y desequilibrios de la red ferroviaria, donde coexisten infraestructuras muy modernas con otras relativamente obsoletas y tramos al límite de su capacidad con otros claramente infrutilizados.



En este sentido, se han establecido ocho grandes objetivos estratégicos:

1. Potenciar una movilidad urbana y metropolitana sostenible, a través del servicio de Cercanías, e incrementar los niveles de accesibilidad y de cohesión social a través de un sistema ferroviario de calidad.
2. Mejorar el mantenimiento de la totalidad de la red para evitar su descapitalización y aumentar la fiabilidad, el confort y la seguridad del transporte ferroviario.
3. Posibilitar la sostenibilidad económica de la red ferroviaria primando la eficiencia en la aplicación de los recursos.
4. Garantizar la interoperabilidad nacional e internacional con el desarrollo de los corredores TEN-T, e impulsar actuaciones en favor del transporte intermodal.
5. Impulsar el tráfico ferroviario de mercancías, poniendo en valor su sostenibilidad medioambiental, mejorando su productividad y desarrollando nuevas fórmulas de gestión y explotación.
6. Potenciar la seguridad operacional en el transporte ferroviario mediante la aplicación de medidas encaminadas a la mejora de la explotación y a la reducción de la accidentalidad.
7. Fomentar la digitalización del transporte y la innovación, para garantizar una movilidad conectada.
8. Fortalecer la sostenibilidad ambiental de todo el sistema ferroviario.

Así, la finalidad es favorecer que la política inversora vaya ligada a potenciar la movilidad de los viajeros y las mercancías, a optimizar la capacidad de la red, a aumentar el gasto en conservación y mantenimiento para acrecentar la fiabilidad, calidad y seguridad del transporte ferroviario y a posibilitar la sostenibilidad ambiental, así como a mejorar la cohesión social.

Escenarios alternativos

La Estrategia plantea dos escenarios alternativos, comparados en el Documento Ambiental Estratégico, que también es objeto de información pública. El primero es de carácter continuista respecto a las inversiones llevadas a cabo hasta ahora, que han priorizado el desarrollo de la red de alta velocidad. El segundo propone reorientar las prioridades inversoras con un mayor equilibrio entre las inversiones en alta velocidad y las



actuaciones más relacionadas con la movilidad cotidiana, el transporte de mercancías y el mantenimiento y la mejora de la red existente.

El documento concluye que el escenario que mejor se adecúa a los objetivos estratégicos pretendidos es este segundo escenario, ya que contribuye de forma más eficaz a la mejora de la movilidad cotidiana de la ciudadanía y responde a los nuevos retos que se plantean al sistema de transportes en términos de seguridad, calidad, eficiencia y sostenibilidad ambiental y financiera.

Reforma incluida en el Plan de Recuperación

Esta estrategia está en consonancia con la nueva orientación de las inversiones del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana programadas para las componentes 1 y 6 del Plan de Recuperación, para impulsar una movilidad “sostenible, segura y conectada” con la mirada puesta en el ferrocarril como una de las principales palancas para lograr su descarbonización y reducir la siniestralidad.

En concreto, está incluida como reforma en el componente 6 del PRTR, dotado con 6.667 millones de los fondos Next Generation EU, para, entre otras cosas, completar los corredores europeos en España (Red básica y Transeuropea de Transporte), acelerar el trasvase modal de la carretera al tren, especialmente en el transporte de mercancías, para reducir la dependencia del país del petróleo importado y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.