

EL PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES PREVÉ INVERSIONES EN EL FERROCARRIL DE 103.410 MILLONES HASTA 2020

En quince años la red de altas prestaciones alcanzará los 10.000 kilómetros de longitud



En sus quince años de vigencia prevista, el PEIT invertirá una media anual de 15.087 millones de euros, habrá multiplicado por diez la red de ferrocarril de altas prestaciones, que

pasará de los 1.031 kilómetros actuales a más de 10.000 y la red de autopistas y autovías incrementará su longitud de 9.000 a 15.000 kilómetros.

El 90 por ciento de la población

se situará a menos de 50 kilómetros de una estación de la red de alta velocidad y el 94 por ciento de la población se situará a menos de 30 kilómetros de una vía de alta capacidad. Asimismo, la red viaria de alta capacidad de ferrocarriles y carreteras dará acceso directo a todas las capitales de provincia y se mejoran sustancialmente las condiciones de seguridad y calidad de las infraestructuras y los servicios de transporte, con inversiones en conservación y mantenimiento del dos por ciento del valor patrimonial.

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) presentado el pasado diciembre por el Ministerio de Fomento define las grandes líneas sobre las que caminará la política de infraestructuras y transporte en el periodo 2005-2020. Para esos quince años se prevé una inversión global de 241.392 millones de euros, de los que el 42,84 por ciento -103.410 millones- irá destinado al ferrocarril.



Paralelamente, se prevé el desarrollo de una red de plataformas intermodales y la potenciación de las Zonas de Acción Logística de los puertos, el establecimiento de Cartas de los Derechos de los Usuarios en todos los modos de transporte, la integración horaria y tarifaria entre los distintos modos de transporte de viajeros, la construcción de estaciones intermodales de viajeros y la potenciación del transporte público urbano. Por último, el PEIT contribuirá a la reducción de las emisiones contaminantes y de efecto invernadero, generadas por el transporte.

Todo ello supondrá una inversión total de 241.392 millones de euros, si bien proyectos y cifras de inversión serán actualizados cada cuatro años, en coordinación con las Comunidades Autónomas y los agentes sociales de los que ya durante el proceso de elaboración del

El 90 por ciento de la población tendrá una estación de alta velocidad a menos de 50 kilómetros.

PEIT se han recibido sugerencias y aportaciones.

A partir de este momento, la actual propuesta del PEIT se presentará a agentes sociales, políticos y económicos y será sometida también a información pública, proceso tras el cual se elaborará un documento de síntesis con todas las aportaciones que será sometido a aprobación del Consejo de Ministros, que lo remitirá a su vez al Parlamento.

El Plan recogido en el documento-propuesta presentado por Fomento el pasado diciembre, persigue los objetivos de impulsar el desarrollo económico y la competitividad, fortalecer la vertebración territorial y la cohesión social, incrementar la calidad y la seguridad de las infraestructuras y los servicios del transporte y contribuir a la movilidad sostenible.

Para ello, el PEIT se propone superar la radialidad histórica de las infraestructuras en favor de una mejor conexión interterritorial, cerrar un mallado de itinerarios de largo recorrido, completar la red estatal de infraestructuras terrestres, aéreas y portuarias, y desarrollar infraestructuras ferroviarias, tanto de alta velocidad como convencionales.

En lo que se refiere al ferrocarril concretamente, se pretende modernizarlo y conseguir su interoperabilidad con la red europea, impulsar el tráfico mixto en las nuevas líneas de alta velocidad y potenciar la intermodalidad, para mejorar la eficacia y la calidad de los servicios de transporte. Además se creará una Agencia de Seguridad y Calidad del Transporte.

Cuestiones como mejorar la eficiencia en la movilidad para viajeros y mercancías, la reducción del número de accidentes de tráfico, o la idea de que el usuario del transporte pueda disponer en el futuro de un billete único para cualquier desplazamiento nacional, se encuentran también entre los objetivos del Plan.

Financiación. Los 241.392 millones de euros en los que se cifra inicialmente la inversión total del PEIT serán financiados en un 60 por ciento con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, y el 40 por ciento restante con cargo a fórmulas de financiación mixtas público-privadas.

En el horizonte, además, está la modificación que, para el reparto de

Altas prestaciones: líneas de alta velocidad para viajeros y mercancías

La denominación de ferrocarril de "altas prestaciones" que se recoge en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, define las futuras líneas de alta velocidad con las características de las de Ave que ya existen que además prestarán servicio para tráfico mixto de viajeros y mercancías.

Según Magdalena Álvarez, ministra de Fomento, el uso mixto de las nuevas líneas de alta velocidad es una "oportunidad histórica" que tiene el ferrocarril para recuperar el mercado prácticamente perdido a favor del transporte por carretera y que le sitúa con una cuota de mercado de apenas el 3 por ciento.

Así, las nuevas líneas ferroviarias proyectadas en el PEIT prestarán servicio también al tráfico de mercancías, aunque -según la ministra- resulte más cara su construcción y su explotación que las de las líneas Ave destinadas exclusivamente a viajeros.

De este modo, con arreglo al nuevo criterio de líneas de altas prestaciones, se están elaborando los proyectos constructivos de la "Y" Vasca y los corredores País Vasco-Valencia, Madrid-Lisboa, Valladolid-Asturias y Granada-Almería-Murcia. □

En vías de FUTURO

LA ESPECIALIZACIÓN Y PROFESIONALIDAD DE NUESTRO EQUIPO Y LA EXPERIENCIA EN CADA PROYECTO, NOS CONSOLIDA COMO LA COMPAÑÍA LÍDER EN EL SECTOR

TECSA como empresa líder en el sector, ha realizado la construcción de la nueva red de tranvía de Bilbao. El trazado de esta línea discurre en doble vía desde su punto de origen en Basurto hasta Pío Baroja, con un recorrido total de 3.360 metros. Desde este punto hasta la terminal de Atxuri, el tranvía circula en vía única (1.930 metros), salvo en el cruce situado en las inmediaciones del Teatro Arriaga.

La combinación de un proyecto bien ejecutado con un diseño sencillo e innovador, como son las paradas de viajeros, logran armonizar los diferentes estilos arquitectónicos con un tranvía sin barreras (*total movilidad para*

discapitados), ejecutado con rigor y respeto al medio ambiente.

Tecsa también lleva a cabo la construcción de la línea I de Metro Ligero en Tenerife entre *Santa Cruz-La laguna*, ampliación al aeropuerto y ramal de la cuesta. Tramo I.

Nuestra continua inversión en la más moderna maquinaria y la alta cualificación de nuestro personal, así como la seguridad en nuestras obras, nos sitúan en la vanguardia de los especialistas en construcción ferroviaria, anticipando el futuro.



TECSA

Av. Madariaga, 1. 4º. C/ Padre Damián, 41.
48014 Deusto-Bilbao 28036 Madrid
Tel.: 34 94 448 86 00 Tel.: 34 91 703 76 00
Fax: 34 94 447 99 50 Fax: 34 91 703 76 04

<http://www.tecsa.es>

El punto de partida

Según se señala en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, la red ferroviaria española, se acerca a los 15.000 kilómetros de longitud, de los que 1.031 corresponden al eje de alta velocidad con ancho UIC que recorre la Península desde Sevilla a Huesca a través de Córdoba, Ciudad Real, Madrid, Zaragoza y Lérida. Del resto de la red, 2.905 kilómetros son de vía doble electrificada y 5.494 de vía única.

Según el Plan en la red actual existe una notable diferencia en cuanto a los niveles de términos de calidad y seguridad entre las distintas líneas de la red, existen muchas líneas de tráfico débil, y fuertes dificultades para la integración de la red en el marco internacional, de las que el ancho de vía es la principal pero no la única.

Asimismo, el PEIT subraya las tensiones existentes entre el desarrollo urbano y las redes ferroviarias, al que hay que añadir el importante desarrollo experimentado por los servicios de cercanías. □

los Fondos europeos, supondrá a partir de 2007 la ampliación de la Unión Europea a 25 miembros, que junto con la limitación que establece el Pacto de Estabilidad y Crecimiento podrían exigir un incremento de las fuentes de financiación extrapresupuestarias para mantener los niveles de inversión previstos.

En el caso concreto del ferrocarril, la financiación extrapresupuestaria se contempla que pueda ascender a un 18,6 por ciento del total de los 103.410 millones de euros de inversión prevista, el 42,84 por ciento del global del PEIT. Del total a invertir, 78.100 millones de euros irán destinados a ferrocarril de altas prestaciones, 18.000 a mantenimiento y mejora de la red convencional, 3.650 a la supresión y mejora de pasos a nivel y 3.750 a material móvil.

También para el caso del ferrocarril, el marco de financiación se modifica sustancialmente con la separación entre ADIF y Renfe Operadora, tras la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario el pasado 1 de enero. ADIF tendrá que llevar a cabo un importante volumen de inversiones, reduciendo su impacto en los Presupuestos Generales del Estado a través de fuentes de finan-



ciación y fórmulas de participación público-privadas.

Por su parte Renfe, de cuya deuda el Estado ha asumido la mayor parte -5.429 millones de los 7.255 que alcanzaba en diciembre de 2003-, limitará sus inversiones al material móvil. Mientras, las inversiones de Feve comparativamente menores, mantendrán un ritmo semejante al actual, incorporando los criterios de actuación recogidos en el Plan.

Fuera del capítulo estrictamente ferroviario, el PEIT contempla la inversión en sus quince años de vigencia, de 3.620 millones de euros, un 1,5 por ciento del total, en el transporte intermodal de mercancías y viajeros. De ellos 1.200 irán destinados al apoyo a la red de nodos y plataformas intermodales, 1.220 a accesos terrestres a puertos y 1.200 más a programas de fomento de la intermodalidad.

Un volumen de inversión de 32.257 millones de euros irá destinado al transporte urbano y metropolitano, con especial atención a las cercanías que podrán recibir hasta 10.050 millones de euros. Otros 16.000 millones de euros se destinan al apoyo al transporte público y los intercambiadores y en ellos se

incluyen las subvenciones del Ministerio de Hacienda a infraestructuras y servicios. Dentro de este capítulo también se destinan 2.400 millones la integración urbana del ferrocarril.

Un último capítulo de la estimación económica de las actuaciones del PEIT prevé destinar 2.040 millones de euros, el 0,85 por ciento del total, a programas de investigación, desarrollo e innovación, acciones y programas piloto en el ámbito del transporte.

Prioridades. Dentro del escenario global del Plan, las actuaciones sobre el ferrocarril se plantean con el objetivo de que se convierta en el modo nuclear de articulación del transporte en España, tanto en viajeros como en mercancías.

Inicialmente, para el período 2005-2008, el PEIT prevé como prioritaria la definición de un Plan Sectorial de Transporte Ferroviario a largo plazo y la finalización de los ejes de altas prestaciones -para tráfico mixto- actualmente en construcción avanzada, junto con la mejora de la red convencional y su preparación para su progresiva transformación al ancho internacional.

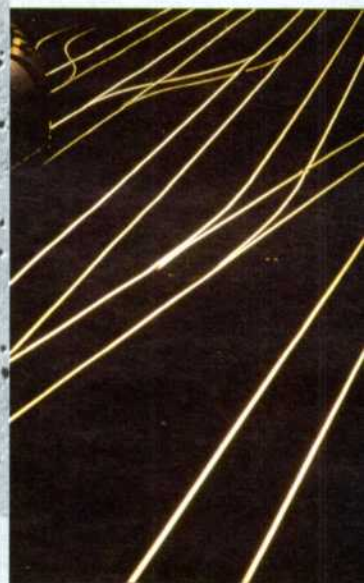
Entre las exigencias de este perí-

Fabricamos todo tipo de elementos en **HORMIGÓN** para empresas

Colaboradoras de **RENFE**.

Postes para líneas eléctricas.

BAJA, MEDIA y ALTA TENSIÓN.



- **POSTES.**
- **ARQUETAS.**
(Según norma de Renfe N.R.S. 03.432.310).
- **CANALETAS.**
(Según norma de Renfe N.R.S. 03.432.310).
- **HITOS.**
(Según norma de Renfe N.R.S. 03.432.310).
- **Y OTROS PRODUCTOS DE HORMIGÓN.**



Rúa do Cumial, Nº 16 - Apartado de Correos 26 - 32970 Orense - España.

Teléfono: 988 22 60 94 - Fax: 988 25 37 20.

e-mail: xeixalvo@cesatel.es

Servicios y Operadores

La liberalización de los servicios ferroviarios de viajeros y de mercancías será el referente fundamental del futuro Plan Sectorial y, para afrontarla con garantías, será 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 y favorezca el papel dinamizador de los servicios ferroviarios que debe desempeñar.

Para ello se establecerán los 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.

La actividad de Renfe Operadora deberá orientarse para atender tres tipos de demanda claramente diferenciadas en el caso de los viajeros, larga distancia, regional y metropolitana ofreciendo modelos diferenciados aunque complementarios, y un servicio competitivo de mercancías.

En el caso del largo recorrido se establecerán 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. La estrategia de los operadores debe pasar por la homogeneización de la oferta, la complementariedad entre los servicios de alta velocidad y los regionales, la identificación de los servicios no rentables y la búsqueda de nuevas ofertas o nichos de mercado por parte de los nuevos operadores.

En Regionales cuya situación de partida es delicada –implantación muy irregular, calidad del servicio baja y demanda estancada–, serán necesarias la coordinación horaria y tarifaria con los servicios de largo recorrido, la búsqueda de complementariedad con los servicios de transporte público de viajeros por carretera y la articulación de los servicios con las estrategias de las Comunidades Autónomas.

El PEIT prevé para las Cercanías un nuevo modelo de gestión dentro de los sistemas de transporte metropolitano, con una mayor integración, similar a la de otros operadores, en las estructuras de las Autoridades o Consorcios de Transporte Metropolitano, un nuevo sistema de relación con las Comunidades Autónomas y una progresiva especialización de las infraestructuras dedicadas a Cercanías respecto del resto de la red ferroviaria.

Las actuaciones en el futuro deberán establecerse en el marco de los Planes de Movilidad de las áreas metropolitanas afectadas. En el corto plazo se prevén actuaciones de importancia en Madrid, Barcelona, Valencia y Cádiz, y el inicio de estudios de actuaciones de estructuración y mallado de las redes con mayor demanda, corrigiendo su marcada radialidad, concentrando las actuaciones en los corredores de mayor demanda y buscando para el resto soluciones más eficaces y de más fácil integración en el entorno urbano, como el tren-tram, el metro o el metro ligero.

En lo que se refiere a los servicios de Mercancías que se deriven del Plan Sectorial deberán focalizarse en los servicios de transporte intermodal, en los ejes de mayor demanda -corredores central, Ebro y Mediterráneo- y en el impulso de la actividad internacional, con socios estratégicos complementarios entre operadores de otros países.

Por último, la estrategia de Feve debe concentrarse en la movilidad metropolitana en los núcleos en los que ya presta servicio. Y en cuanto a regionales y mercancías deberá adaptarse al desarrollo de la red de altas prestaciones que se establezca en el Plan Sectorial de Transporte Ferroviario. □

odo está la definición del sistema de tarificación por uso de la infraestructura y la introducción de la competencia en el tráfico de mercancías. El desarrollo de un programa de apoyo al transporte combinado y la mejora de las instalaciones fronterizas de mercancías así como de los nodos logísticos ferroviarios forman

parte también de esas prioridades.

Igualmente, en este primer cuatrienio será necesario definir las necesidades de actuación en el ámbito de los servicios regionales y ejecutar un programa extraordinario de mantenimiento y de otro de supresión de pasos a nivel.

A partir del 2009 y hasta 2020,



las actuaciones se dirigen más a la mejora de los servicios en viajeros y mercancías, a la extensión progresiva de la red de altas prestaciones y a la mejora de los niveles de interoperabilidad hasta conseguirla plenamente en la frontera con Francia.

Asimismo, en esos doce años quedará concluido el proceso de cambio de ancho en el cuadrante Noreste de España y se habrá iniciado en las áreas Este y Sur. También para ese período se prevé la puesta en servicio de los ejes de altas prestaciones que se definan en el Plan Sectorial, la consolidación del papel internacional de los operadores ferroviarios de mercancías y, previsiblemente, la introducción de la competencia en los servicios ferroviarios de viajeros.

A partir de 2013 y en función del grado de cumplimiento del conjunto del Plan, deberán abordarse, probablemente, la ejecución de un



nuevo corredor ferroviario transpirenaico especializado en mercancías y el desarrollo de nuevos ejes transversales. Además habrá de estudiarse la viabilidad de los corredores ferroviarios Ruta de la Plata, Valladolid-Soria y el cierre del Corredor Mediterráneo en Andalucía hasta Cádiz.

Plan sectorial. Así pues el primer hito a cumplir en la aplicación al ferrocarril del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, será la definición de un plan sectorial de transporte ferroviario conforme a las líneas apuntadas en el PEIT. Durante el presente año se elaborará ese plan sectorial en torno a cinco ejes: corredores de altas prestaciones, interoperabilidad de la red convencional, seguridad y mantenimiento, integración ambiental del ferrocarril y servicios y operadores ferroviarios.

Otro capítulo ferroviario importante, el transporte de cercanías y la integración urbana del ferrocarril en ciudades se contempla fuera de este plan sectorial e incluido dentro del apartado dedicado al transporte urbano en el PEIT

En cuanto a los corredores de altas prestaciones el plan sectorial deberá distinguir entre líneas y tramos troncales, de nuevo trazado, para uso exclusivo de servicios de viajeros, y líneas y tramos con variación sustancial del trazado respecto de la línea existente, y tramos de cierre, con tráfico sensiblemente menor a los casos anteriores, destinados ambos a tráfico mixto.

Los primeros serán los tramos o líneas que superen un determinado umbral de tráfico el año de entrada en servicio. Estas líneas, según se afirma en el PEIT, introducen una evidente rigidez en el esquema futuro de la red ferroviaria, al utilizar parámetros que no permiten el tráfico mixto y obligar por ello a contar con la red convencional para mercancías, con la posible infrautilización de las dos redes y el aumento de costes de administración de la infraestructura que ello implica.

El segundo tipo de corredores lo constituirán líneas de tráfico medio, prolongaciones de líneas troncales, ejes transversales estructurantes y enlaces transfronterizos, que se diseñarían en principio, para tráfico mixto pero sin excluir, en función de su uso, y sus costes de construcción y de explotación, un diseño final diferente.

El tercer bloque de líneas y tramos corresponderá a los finales de línea, con menor tráfico de viajeros y ciertos tráficos de mercancías. El objetivo es proceder a la renovación integral de estos tramos, buscando a largo plazo la interoperabilidad plena con el resto de la red europea para lo que se plantea la implantación sistemática de traviesa polivalente en vía ibérica para preparar el cambio de ancho. En ellos se incrementará la velocidad y seguridad.

Otro de los ejes del plan sectorial será el objetivo de la interoperabilidad no sólo para la alta velocidad sino también para el ferrocarril convencional para el que se prevé que las especificaciones técnicas de

interoperabilidad – infraestructura, electrificación, control y señalización, material rodante, mantenimiento y explotación- ya adoptadas en alta velocidad comiencen a ser aplicables el presente año.

Al margen de la apertura al exterior de nuestra red ferroviaria, la mayor compatibilidad entre distintos tipos de líneas permitirá trasladar a la mayor parte del territorio las mejoras del servicio que se obtengan con las nuevas líneas.

Seguridad. En cuanto a seguridad y mantenimiento ferroviarios de las líneas en explotación, Renfe, en el marco del PEIT, ha comenzado a elaborar un plan de mantenimiento con una vigencia de 8 años, en el que se plantean cuatro tipos de actuaciones. Actuaciones urgentes, de impacto rápido en la mejora de la seguridad y la fiabilidad, actuaciones concretas, para evitar la degradación funcional de las instalaciones a la espera de otro tipo de actuaciones más profundas, actuaciones integrales, con o sin renovación de vía, y actuaciones de modernización tecnológica, que incluyen actuaciones específicas de modernización por obsolescencia.

En relación con los pasos a nivel se establecerá una estructura adecuada y los recursos necesarios para la redacción y gestión de proyectos de supresión y, en espera de todo ello, actuaciones complementarias de mejora de la seguridad en pasos existentes, de modo que puedan conseguirse mejoras apreciables en la seguridad a corto y medio plazo.

En lo que se refiere a integración ambiental del ferrocarril, se incluirán 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 para el desarrollo de "pasillos verdes" en las inmediaciones de algunos trazados y para la recuperación y acondicionamiento de infraestructuras lineales sin usos funcionales, que el plan sectorial pretende potenciar en coordinación con otros departamentos y administraciones. **Angel Rodríguez** □