

¿Qué temas quedan pendientes para el pleno funcionamiento del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias?

Venimos trabajando con absoluta normalidad desde el pasado 1 de enero, si bien es cierto que se están realizando los ajustes lógicos que implica un proceso de segregación de una empresa en dos nuevas compañías.

Al mismo tiempo la entidad empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se está adaptando al nuevo escenario dibujado por la Ley del Sector Ferroviario. En este sentido, para que el Administrador desarrolle todas sus competencias es necesario que se acabe de completar la normativa necesaria para la apertura a la competencia de otros operadores de transporte.

En estos momentos se están terminando de perfilar las órdenes ministeriales relativas al canon que deberán abonar los operadores por el uso de la red, las de homologación de material y personal, la declaración de la red ferroviaria, la adjudicación de capacidad, y la segregación de activos de las dos nuevas entidades empresariales, tareas en las que se trabaja actualmente, y que serán aprobadas en los próximos meses.

En lo que hace referencia a la estructura organizativa, la misma está ya definida y en pleno desarrollo de sus funciones. (Ver VÍA LIBRE nº 482). Naturalmente, este nivel de desarrollo ha sido posible gracias a que el proceso de segregación fue cuidadosamente preparado durante los meses previos a la entrada en vigor de la nueva Ley.

Nada más iniciarse la actividad como Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se han producido varias olas de frío, poniendo a prueba el funcionamiento de la empresa ¿Cómo se ha respondido?

La respuesta del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se ha caracterizado fundamentalmente por dos aspectos: celeridad y eficacia. Ello ha sido posible gracias a la coordinación de todas las áreas implicadas, tanto del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias como de Renfe Operadora, en la operativa desplegada para este tipo de emergencia, si bien es cierto que en una situación de estas características es el Administrador quien tiene las primeras responsabilidades a la hora de minimi-

Antonio González Marín, PRESIDENTE DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS



Las líneas de altas prestaciones persiguen un aprovechamiento integral de las infraestructuras y proporcionan unos elevados parámetros de seguridad y calidad.

zar los efectos de la meteorología sobre las infraestructuras férreas, y de dar una respuesta adecuada para la vuelta a la normalidad.

De hecho, durante los ocho días que duró el primer dispositivo de alerta, el Administrador movilizó a casi medio millar de trabajadores, en su mayor parte de la unidad de Mantenimiento de Infraestructura, y una quincena de máquinas quitanieves a lo largo de las líneas férreas del norte, este, centro y sur de la Península, las zonas afectadas por el temporal.

En esa ocasión, entre otras acciones,

se montaron equipos de limpieza de nieve en los puntos estratégicos y en algunas zonas se acompañaron trenes, mediante locomotoras exploradoras y personal de mantenimiento, con el fin de vigilar los efectos de la nieve en las infraestructuras y reaccionar con rapidez ante los problemas que pudieran surgir. Todo ello, bajo la estrecha supervisión y plena colaboración del personal del área de Circulación. Asimismo en los andenes y accesos a las estaciones se distribuyó sal con el fin de garantizar la seguridad de los viajeros que transitaban por ellas.

En las más recientes, se han vuelto a reproducir aproximadamente las medidas adoptadas en la primera ocasión, lo que ha posibilitado la rápida recuperación de la normalidad.

Circunstancias como estas ponen de manifiesto que el proceso de segregación que se ha llevado a cabo no afecta en absoluto al normal desarrollo de los

servicios ferroviarios, una premisa fundamental que se ha cumplido durante estos dos primeros meses.

Con estas actuaciones y otras similares viene a demostrarse, una vez más, la experiencia y profesionalidad de los trabajadores de la empresa, y, sobre todo, el esfuerzo que desarrollan en los momentos de mayores dificultades, por encima de la mera contraprestación laboral, lo que en no pocas ocasiones permite el reestablecimiento de la normalidad antes incluso de lo estimado.

¿El PEIT significa mantener, parar o acelerar el ritmo de inversiones? ¿Supone algún cambio de orientación respecto a lo que se estaba haciendo desde el GIF?

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 supone una apuesta clara por el ferrocarril como medio de transporte público de calidad y seguro, que hay que potenciar por su decisiva contribución al desarrollo del país y el respeto al medio ambiente.

Por aproximar algunas cifras significativas de la importancia que este Plan confiere al capítulo ferroviario, baste citar que se pasará de los 1.031 kilómetros de red de alta velocidad actualmente en servicio a 10.000 kilómetros, y casi el 50 por ciento de las inversiones previstas en el PEIT -que asciende a 241.392 millones de euros- se destinarán al ferrocarril.

En cuanto a si va a haber algún cambio de orientación en la actuación del antiguo GIF, este organismo, de acuerdo con lo previsto en la Ley del Sector Ferroviario, se ha integrado en el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, que asume íntegramente las funciones que respecto a la alta velocidad tenía asignadas.

La obra más emblemática que se realiza actualmente es la de Madrid - Lleida - Barcelona. ¿Tiene un plazo previsto de puesta en servicio?

La fecha prevista para la puesta en servicio de la línea de alta velocidad Madrid - Lleida - Barcelona es 2007, siempre y cuando no se produzcan circunstancias de carácter técnico que lo impidan.

La complejidad de este proyecto, especialmente la entrada en Barcelona, obliga a la realización de determinados elementos singulares como viaductos y túneles, así como a la reordenación de todo el nudo ferroviario de Sants.



Se pasará de los 1.031 kilómetros de red de alta velocidad actualmente en servicio a 10.000 kilómetros. Casi el 50 por ciento de las inversiones previstas en el PEIT -que asciende a 241.392 millones de euros- se destinarán al ferrocarril.

No obstante, el proceso constructivo de la línea desde Lleida hasta Barcelona y desde ésta hasta Figueras ha experimentado un fuerte impulso desde el pasado mes de mayo, gracias a la resolución de conflictos institucionales preexistentes con algunos ayuntamientos y otros organismos, estando ya adjudicados tanto proyectos como obras que antes se encontraban prácticamente sin definir.

En estos momentos se encuentran finalizados los 132 kilómetros y otros 108 están en marcha y en proyecto los 83 kilómetros restantes.

¿Qué consecuencias en términos de infraestructura tiene la definición de "líneas de altas prestaciones"?

Una línea de altas prestaciones es, básicamente, aquella que reúne todas las características y requisitos que hacen posible su explotación en las mejores condiciones y garantías, y que permite su adaptación a las necesidades de los operadores y los niveles de tráfico. Las líneas de altas prestaciones persiguen un aprovechamiento integral de las infraestructuras, que posibilite una explotación comercial adecuada y competitiva.

En términos de infraestructura podríamos aproximar que una línea de altas prestaciones es aquella que proporciona unos elevados parámetros de seguridad y calidad, tanto en vía como en catenaria, señalización y, en general, todos aquellos aspectos que conforman una estructura ferroviaria.

A partir de estos parámetros de calidad se pueden establecer otra serie de condicionantes como pudieran ser la capacidad o la velocidad, pero no conviene, sin embargo, identificar sólo calidad con velocidad, sino con todos los factores que hemos mencionado. Lo interesante no es la velocidad punta, sino la obtención de una buena velocidad comercial a partir de unas infraestructuras adecuadas que favorezcan su consecución.

Pero, en definitiva, considero que lo verdaderamente importante no es tanto la definición en sí misma como la orientación estratégica que el Gobierno y el Ministerio de Fomento están imprimiendo a la política ferroviaria española, que en este punto se concreta claramente en el PEIT, el cual dibuja un ambicioso y al mismo tiempo esperanzador horizonte en lo que a la estructura ferroviaria nacional se refiere, al perfilar una red integradora que articule el territorio y facilite el desarrollo desde un punto de vista tanto económico como social, y la potenciación del ferrocarril como un sistema que beneficie a los ciudadanos y al tejido productivo de España.

El objetivo final del Ministerio de Fomento es que todas las provincias peninsulares estén conectadas por una red férrea de altas prestaciones, y que el 90 por ciento de la población diste menos de 50 kilómetros de alguna de las estaciones ubicadas en estas líneas, configurando de esta manera una moderna red ferroviaria, auténticamente vertebradora del territorio. □