

PLAN ESTRATÉGICO 2006-2010

Adif duplicará la red de altas prestaciones en cuatro años



El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) presentó el pasado 6 de abril su Plan Estratégico para el periodo 2006-2010 con el que la entidad pública empresarial marca las líneas estratégicas de su gestión para el quinquenio y consolida su papel dentro de la sociedad en una cada vez más próxima situación de competencia. El Plan prevé una inversión de 23.415 millones de euros que se dedicarán a modernizar las estaciones y terminales de mercancías, a mejorar la actual red ferroviaria convencional y, sobre todo, a construir la red de altas prestaciones, que en 2010 contará con 2.200 kilómetros de vías férreas. El esfuerzo económico confirma al Adif como el mayor ente inversor del país. Además, el PE mantiene el concepto de gestionar con compromiso, respetar el medio ambiente y trabajar ante todo por la seguridad hasta alcanzar la plena eficiencia en el empleo de los recursos públicos y el equilibrio económico y financiero.

La ministra de Fomento, **Magdalena Álvarez**, introdujo la presentación del Plan Estratégico 2006-2010 del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), entidad pública empresarial surgida tras la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario el día 1 de enero de 2005, y explicó que éste constituye "un paso más para llegar al nuevo ferrocarril que se está diseñando". La titular de Fomento destacó el esfuerzo realizado por la empresa a la hora de diseñar su futuro, teniendo en cuenta que el Ministerio dentro de su Plan

Estratégico de Infraestructura del Transporte con el horizonte en el 2020 dedica la mitad de su inversión al ferrocarril.

Por su parte, **Antonio González Marín**, presidente de Adif, definió el Plan Estratégico como "la hoja de ruta para un nuevo escenario que la empresa afronta con responsabilidad e ilusión". Así, la inversión del ente público empresarial se sitúa en 23.415 millones de euros durante los próximos cinco años dedicados fundamentalmente a la infraestructura ferroviaria de altas prestaciones, así como a la modernización y

mejora de las estaciones y terminales ferroviarias y de la red convencional de titularidad estatal.

Este importante esfuerzo inversor sitúa al Adif como el mayor ente inversor del país. De hecho la inversión prevista para 2006 es de 4.992 millones de euros, lo que representa aproximadamente el 0,6 por ciento del PIB nacional. Para ello Adif cuenta con unos activos estimados actualmente en unos 20.000 millones de euros, además de 10.930 millones de fondos propios de capitalización.

Sus empleados son algo más de



14.600 y en sus vías se han transportado unos 500 millones de viajeros y 27 millones de toneladas de mercancías en sus más de 13.000 kilómetros de líneas férreas. A estos kilómetros se han de sumar los pertenecientes a las diferentes líneas de alta velocidad que se construyen en la actualidad, como la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-Figueras desde Lérida, la línea Córdoba-Málaga, o la que enlazará la capital de España con Valladolid, entre otras ciudades del norte peninsular.

El Plan Estratégico de Adif distribuye la cifra global de inversión - 23.415 millones, la mayor inversión hasta la fecha en España en materia de infraestructuras ferroviarias- del siguiente modo: durante el quinquenio 2006 - 2010 se destinarán un total de 18.797 millones a la construcción de las futuras líneas de altas prestaciones que Adif tiene encomendadas. Esta inversión permitirá que en el horizonte del año 2010 estén en servicio 1.150 kilómetros de nuevas vías. De este modo, al fi-

Lineas de alta velocidad que construye Adif

Madrid-Zaragoza- Barcelona- frontera francesa

Tiene una longitud de 805 kilómetros y unirá tres de las ciudades más habitadas del país (Madrid, Zaragoza y Barcelona) a través de la alta velocidad. A su vez, está siendo construida la estación de Camp de Tarragona. Ésta se configura como punto de encuentro entre la línea que discurre a lo largo del corredor mediterráneo y la línea de alta velocidad. Su situación privilegiada consolidará el protagonismo de la zona como centro neurálgico, tanto en la comunicación Norte-Sur como en el eje Este-Oeste con el resto de la península. Tendrá una superficie de más de 50.000 metros cuadrados, ocho vías de ancho UIC y dos andenes de 400 metros, entre otras características.

Otros aspectos destacables de la línea es la actuación llevada a cabo en los túneles de Montblanc, de 3.046 metros de longitud.

Una de las obras singulares es el viaducto del Ebro, que se encuentra situado en el término municipal de Osera de Ebro (Zaragoza), en el subtramo II-b del tramo Zaragoza-Lérida, tiene una longitud de 546 metros y se estructura en dos secciones, una en forma de "U", de 162 metros, y otra más en cajón de 384 metros.

Madrid-Segovia-Valladolid

Su entrada en servicio acortará los tiempos de conexión del cuadrante Norte-Noroeste peninsular con Madrid, a la vez que será la primera línea de alta velocidad en Castilla y León.

La línea tiene una longitud de 211 kilómetros y en su trazado destaca el túnel de Guadarrama, de 28 kilómetros, el quinto más largo del mundo y el cuarto de Europa y el viaducto de Arrollo del Valle, situado en el tramo Soto del Real-Miraflores, en la vertiente madrileña de la sierra de Guadarrama, de 1.755 metros, luz de arco (distancia entre pilares) de 132 metros y constituido básicamente por un viaducto hiperestático de tablero en viga de cajón continua de hormigón pretensado (Ver VÍA LIBRE Nº 494). También se construirá una nueva estación en Segovia, con una planta de 5.100 metros cuadrados en un espacio de triple altura donde se situarán todas las dependencias y servicios de la estación.

En cuanto a las actuaciones medioambientales, en el entorno de la sierra de Guadarrama se ha aumentado el número de árboles y arbustos y se han instalado zonas para refugio y cría de conejos de monte, tanto para aumentar su población como para proteger al águila imperial ibérica, cuyo alimento principal es esta especie.

Córdoba-Málaga

La construcción de esta línea supone la unión de las dos capitales de provincia andaluzas, disminuyendo la distancia entre ambas en unos 20 kilómetros. Además, están en avanzado estado de construcción las estaciones de Puente Genil y Antequera-Santa Ana, que se convertirá en el gran centro distribuidor del tráfico ferroviario en el sur. Dispondrá de un intercambiador que permitirá el enlace de la línea de alta velocidad con las líneas convencionales hacia Algeciras y Granada.

Tiene una longitud de 180 kilómetros, de los que 155 son de nueva construcción. Destaca la construcción de los túneles de Abdalajís, de 7,3 kilómetros de longitud, los de mayor longitud de todos los excavados en Andalucía.

Madrid-Levante

Con una longitud de 878,9 kilómetros su puesta en marcha supondrá que todas las capitales castellano-manchegas cuenten con conexiones de

alta velocidad, así como el acercamiento de Murcia a la capital de España.

Los aspectos más destacables de esta infraestructura es la construcción de 815 nuevos kilómetros de vía de alta velocidad y el viaducto sobre el río Magro y la autovía A-3, de 1.158 metros, así como los túneles de La Cabrera y el de Villargordo del Cabriel, que suman un total de 10.592 metros.

Vitoria-Bilbao-San Sebastián

Con una longitud de 180 kilómetros, a lo largo de 2006 se tiene previsto comenzar la construcción de varios tramos entre Vitoria y Bilbao.

Con la construcción de esta línea quedarán unidas las tres capitales vascas, además de hacer posible la conexión del País Vasco con la red europea a través de Irún.

Orense-Santiago (línea Madrid-Galicia)

Tiene una longitud de 85 kilómetros y la mayor parte de los kilómetros de los que consta el tramo entre las dos capitales gallegas, fundamental para establecer la conexión entre Galicia y la meseta, se encuentran en construcción.

Como elementos singulares destacan los túneles de Amoerio y de Outeiro, que suman una longitud de 6.864 metros, así como el viaducto sobre el río Arenteiro, de 1.444 metros.

Como ventajas asociadas hay que señalar que la distancia se ha acortado en 42 kilómetros con respecto al trazado actual.

Variante de Pajares (línea León-Asturias)

El puerto de Pajares se salvará con los nuevos túneles que se encuentran incluidos en el tramo de la variante de Pajares de la línea de alta velocidad León-Asturias y constituyen la alternativa al actual paso ferroviario de la cordillera cantábrica en su comunicación entre la meseta y el Principado de Asturias, de muy sinuoso trazado por las dificultades orográficas.

De sus 50 kilómetros de longitud, 25 están actualmente en obras y la construcción de los túneles, de 25 kilómetros de longitud y gran complejidad técnica, permitirá que en su interior los trenes puedan alcanzar los 300 kilómetros por hora.

La variante de Pajares reduce en 34 kilómetros el recorrido actual, lo que supone un 40 por ciento menos de este trazado.

Otras líneas

Adif tiene asimismo encomendada la construcción de los enlaces de alta velocidad de Soria a Calatayud, de Naval Moral de la Mata a Cáceres y de Bobadilla a Granada, así como el enlace de Almería al límite de la región de Murcia. □



nalizar el Plan Estratégico se habrá duplicado la red actual de altas prestaciones gestionada por Adif, que entonces contará con 2.200 kilómetros que cubrirán los principales corredores de tráfico ferroviario de la península.

A esta cantidad hay que añadirle 1.786 millones de euros adicionales destinados a la mejora y modernización de activos propios de la empresa como las estaciones de viajeros, terminales de mercancías, red de fibra óptica, etcétera.

Pero, además del capítulo de inversiones propias, Adif prevé invertir por cuenta del Estado 2.832 millones de euros a lo largo del periodo, destinados en este caso a mejoras en la red convencional, de titularidad estatal.

Sumadas todas las cantidades el volumen medio inversor de Adif aumentaría hasta llegar a 4.683 millones de euros anuales.

Para llevar a cabo las inversiones específicas de Adif como son las de las líneas de altas prestaciones (18.797 millones) y de activos propios (1.786 millones de euros), las principales fuentes de financiación provendrán de los ingresos propios, de las aportaciones patrimoniales a la empresa por valor de 4.908 millones, del recurso de endeudamiento, 2.700 millones, los fondos comunitarios, que supondrán en el periodo 3.891 millones de euros, el circulante, las amortizaciones y el resultado, por un valor de 6.322 millones y el presupuesto de Fomento para la modernización de la red convencio-



nal, que supondrá 2.833 millones de euros, entre las partidas más destacadas.

Con este planteamiento Adif espera que el resultado de explotación mejore a lo largo del periodo hasta situarse por primera vez con signo positivo de 45 millones de euros en 2010, como consecuencia de la paulatina entrada en servicio de nuevos tramos de la red de alta velocidad (Córdoba-Málaga, Madrid-Valladolid, Madrid-Barcelona-frontera francesa, Madrid-Valencia) y la mejora de prestaciones en la explotación de la red convencional.

Así, aunque los costes de explotación y las amortizaciones aumentan paulatinamente desde 1.547 hasta 2.015 millones de euros durante estos cinco años, entre otras razones por el aumento de la red en servicio, también los ingresos crecerán desde los 1.430 actuales hasta los 2.060 millones de euros en 2010.

Modelo organizativo. El Plan Estratégico presentado se enmarca en un nuevo escenario del sector ferroviario que tiene como objetivo final la liberalización de este sector del transporte, por lo que define como misión de la empresa, "potenciar el modo de transporte ferroviario español mediante el desarrollo de la gestión de un sistema de infraestructuras seguro, eficiente, sostenible social, económica y medioambientalmente, y con altos estándares de calidad". Supone, en definitiva, la adaptación de Adif a los cambios que se están produciendo en el sector ferroviario, dado el papel fundamental que desempeña en este nuevo marco liberalizado.

Así, entre las funciones que tiene encomendadas la entidad pública destaca, por un lado, el garantizar el acceso a la red a todos los operadores en condiciones de igualdad y, por otro, lograr una reorientación estratégica encaminada a su adecuación a la apertura del mercado ferroviario a la competencia. Ello implica una redefinición del modelo organizativo y de gestión, aprobado ya en su Consejo de Administración el pasado 17 de febrero y que define las principales áreas de actividad de la empresa (Ver VÍA LIBRE n.º 495).

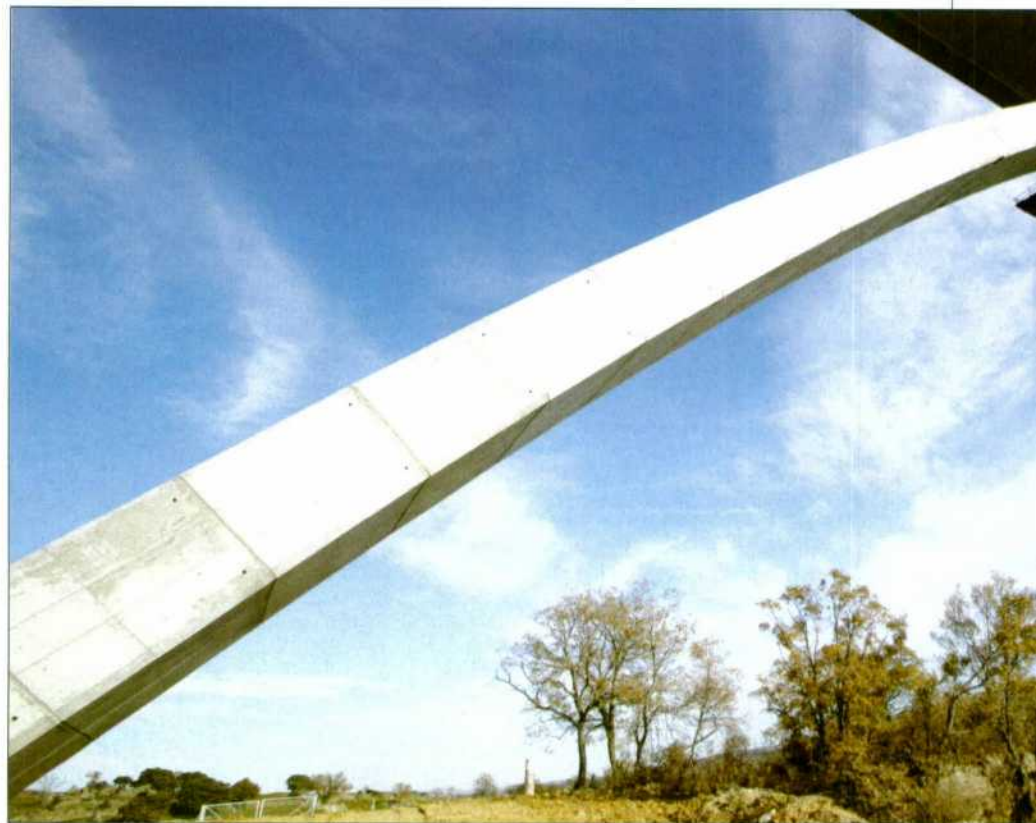
Para el desarrollo del Plan Estratégico, Adif ha puesto en marcha diversas iniciativas, entre las que cabe destacar:

- **Implantación de un modelo de gestión organizativo y funcional**
- **Articulación del papel de Adif en su relación con las Administraciones Públicas.**
- **Establecimiento de estrategias para el desarrollo de las Mercancías y favorecer a los operadores.**
- **Diseño de un sistema para la gestión óptima de las estaciones.**
- **Desarrollo de un nuevo sistema de asignación de capacidad y priorización de tráficos, así como la definición de niveles de servicio.**
- **Adaptación adecuada de recursos humanos por área de actividad y rejuvenecimiento de la plantilla.**
- **Racionalización de activos ferroviarios.**
- **Elaboración del Plan Director de Responsabilidad Social Corporativa.**
- **Implantación del Plan de Recursos Humanos.**
- **Elaboración de una memoria ambiental y planes directores.**
- **Puesta en marcha de la función de ahorro energético.**
- **Apuesta por un modelo integral de Excelencia de Gestión según los estándares de la EFQM.**
- **Transparencia en la gestión y la información a la sociedad.**

En este sentido, destaca la creación de nuevas áreas funcionales como la de Planificación Estratégica, la de Desarrollo de Infraestructuras, con un departamento específico de innovación tecnológica (I+D+i) y el área de Grandes Proyectos de Alta Velocidad, para el diseño de los nuevos corredores de altas prestaciones. De ambas áreas dependen

las Direcciones de Línea, que asumirán la gestión directa de la ejecución de las obras de los nuevos corredores.

Además, se identifica un área de carácter más comercial y de atención al cliente, de Explotación de la Infraestructura, para no perder de vista que Adif es una empresa pública de servicio al ciudadano y



también debe desarrollar una política comercial en la que se preste un servicio de "ventanilla única" para los operadores pero también para atender las demandas y reclamaciones de los clientes finales del sistema ferroviario.

Finalmente, se mantienen el área Económico Financiera y de Control así como la de Seguridad, Organización y Recursos Humanos.

Otros objetivos claves de Adif son el incremento de la cuota de transporte y la contribución a la coherente vertebración territorial como factor de desarrollo socioeconómico. La empresa ha de facilitar la competitividad del transporte ferroviario frente a otros modos con el fin de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. De esta manera el PE plantea favorecer un aumento de la cuota de los operadores en el mercado de transporte terrestre tanto en el ámbito de las mercancías como en el de los viajeros.

En definitiva, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, además de adaptarse a un entorno multitielente, aspira a convertirse en referencia entre los sistemas ferroviarios más seguros de su entorno,



mediante la reducción de los índices de accidentalidad, así como ayudar a la consecución por los operadores de elevados índices medios de puntualidad, situándolos en el 98 por ciento, y la máxima eficiencia operativa, al reducir de forma notable el coste objetivo de operación hasta los 45.000 euros por kilómetro al año, magnitud que implica unos niveles muy exigentes de seguridad, calidad y eficiencia económica.

Empresa sostenible. El Plan Estratégico identifica como uno de los tres principios esenciales de la identidad de la empresa "el ser socialmente responsable". De esta forma, la responsabilidad social corporativa se integra en la base desde la que se construye la estrategia empresarial de Adif con una serie de principios: protección del medio ambiente, respeto a los derechos de las personas, integración y cohesión social, desarrollo profesional y bienestar de los empleados, desarrollo económico y servicio al interés general.

Una de las acciones fundamentales a desarrollar en este quinquenio es el 'Plan Empresa Ciudadana', que vincula de forma sistemática la responsabilidad social corporativa a la visión, estrategia y procesos de gestión de la entidad, actuando por

tanto como una empresa comprometida con los valores e intereses de los ciudadanos.

Finalmente, el compromiso de Adif se resume en algunos datos y cifras que incorpora el PE, uno de cuyos objetivos últimos es situar a la empresa como la máxima referencia europea en cuanto a calidad de servicios y como uno de los mejores gestores. Las cifras y datos de referencia serían, entre otras: gestionar en 2010 2.200 kilómetros de red de altas prestaciones; la red convencional tendrá en el horizonte del Plan más del 60 por ciento con CTC y menos del 20 por ciento con bloqueos telefónicos; esfuerzo inversor con un volumen medio anual de inversión de 4.112 millones de euros (en alta velocidad, las inversiones habrán ascendido hasta los 18.797 millones y en la red convencional las inversiones se estiman en 2.832 millones de euros); los ingresos derivados tanto de la red convencional como de la de alta velocidad aumentarán desde los 1.430 millones previstos para este año hasta los 2.060 millones de euros en 2010.

Con todo ello, Adif se constituye, en el mayor ente inversor en España, con un volumen de inversión que representa aproximadamente el 0,6 por ciento del PIB nacional. **Amalia Julián** □

