

Fomento presenta un nuevo plan de infraestructuras y liberaliza el sector ferroviario

No hay aeropuertos sin aviones, ni trenes sin pasajeros en este Plan. Se hará un mejor uso de los recursos, se dará un nuevo enfoque de planificación integral, a medio y largo plazo y adecuado a las necesidades reales de los ciudadanos, y se mejorará el uso de las infraestructuras existentes, como mejor garantía de sostenibilidad y para ello, se aplicará mayor rigor en las inversiones”, afirmó la ministra.

Para la probación definitiva del PITVI –que se espera será en primavera de 2013– se abre ahora la participación pública e institucional para recibir aportaciones de comunidades autónomas, entidades locales y sectores económicos hasta el mes de diciembre.

El Plan parte de un análisis según el cual la oferta media de infraestructuras en carreteras, ferrocarril de alta velocidad, puer-

El pasado 26 de septiembre, la ministra de Fomento presentó en el Congreso el nuevo Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI), que con un horizonte de ejecución situado en 2024, plantea un esfuerzo inversor estable entre el 0,89 y el 0,94 por ciento del PIB, lejos de las cifras de décadas pasadas pero en línea con la media europea. En el ámbito del ferrocarril se recogen medidas liberalizadoras que supondrán la división de la operadora pública en cuatro sociedades, la división de Adif en dos y la integración de Feve en ambas empresas.

tos y aeropuertos sería suficiente para atender la demanda a medio plazo, si no fuera porque adolece de problemas de planificación y de desequilibrios territoriales.

Así, se señala que un 68 por ciento de la red ferroviaria tiene un grado de ocupación bajo o muy

bajo; el 60 por ciento de la red de alta capacidad de carreteras tiene una intensidad media diaria menor de 20.000 vehículos; dieciséis aeropuertos tienen menos de 100.000 pasajeros al año y veintiuno



Con la ilusión del primer día construyendo calidad

C/ Dr. Alfredo Martínez, nº6. 5º. Oviedo. Asturias. Tel: 985 96 59 40

coprosa@coprosa.es

www.coprosa.es



MIGUEL PATIER

Se construirán apartaderos de 750 metros para pesos de 22 toneladas por eje en trenes de mercancías.

menos de medio millón y el grado de ocupación medio de las terminales del sistema portuario español es del 40 por ciento.

Sobre esta base, el Plan se propone ajustar las infraestructu-

ras y la prestación de servicios a la demanda real, garantizando la movilidad de todos los ciudadanos mediante las obligaciones de servicio público, desarrollar las redes de transporte en sintonía con de

La reestructuración del ferrocarril

La nueva regulación del transporte ferroviario –que se aprobó por Real Decreto 22/2012- traerá consigo un profundo cambio en el sector. El más llamativo es la división de la Renfe en cuatro sociedades –públicas al cien por cien y participadas por la operadora- pero que abren el mercado de viajeros a la competencia privada.

En la sesión del Congreso en que se aprobó la nueva legislación reguladora, la ministra de Fomento, Ana Pastor, explicó la difícil situación por la que atraviesa el ferrocarril que genera un gasto de 2.500 millones de euros anuales y que requiere de un esfuerzo de “racionalización”. Entre otros datos, la ministra destacó los siguientes:

- 52 servicios de media distancia son ineficientes por no alcanzar el 15 por ciento de ocupación. Supone un déficit anual de 34,5 millones de euros.
- 176 estaciones o apeaderos en los que no se llega a un viajero diario.
- 152 estaciones en las que no se llega a tres viajeros diarios.
- Servicios internacionales de Renfe que generan pérdidas por 3,6 millones de euros al año.
- Excedente de material de Renfe: 26 trenes de viajeros, 74 locomotoras y 1.507 vagones.
- Los ingresos de Feve sólo cubren el 25 por ciento de sus gastos. Su deuda supera los 500 millones de euros.
- Adif tiene un déficit en 2011 de 206,12 millones de euros y una deuda de 15.000 millones de euros.
- Renfe tiene un déficit de 100,4 millones de euros y una deuda de 5.200 millones de euros.
- El funcionamiento del ferrocarril supone
- El transporte de mercancías por ferrocarril no alcanza el 4 por ciento en el reparto modal.

las redes transeuropeas, y profundizar en la liberalización y apertura al mercado de la gestión de infraestructuras y servicios del transporte

Empresas públicas

En lo que atañe al ferrocarril se contemplan una serie de medidas reguladoras entre las que destacan la liberalización efectiva del transporte de viajeros, la división de Renfe y Adif y, a su vez, la integración de Feve en estas empresas.

La integración de Feve está prevista que sea efectiva al inicio del próximo año. Con un plazo mayor –antes de julio que se producirá la liberalización del transporte de viajeros- la actividad de Renfe quedará dividida en cuatro sociedades especializadas en distintas áreas de actividad –viajeros, mercancías, mantenimiento y alquiler de material. Las cuatro sociedades estarán participadas al cien por cien por Renfe Operadora.

Por su parte Adif está previsto que se divida en dos empresas, también públicas, una para la red convencional y otra para la de alta velocidad.

Las actuaciones ferroviarias, que se recogerán en un programa de gestión y prestación de servicios, se concretarán en la racionalización de la oferta de servicios y el análisis de líneas deficitarias para optimizar los recursos, la definición de un nuevo modelo de ges-

SOLUCIONES FIABLES PARA REDES WIRELESS A BORDO

ENLACES TREN-TIERRA

ENLACES VAGÓN A VAGÓN



MOXA™

Enlaces Tren-Tierra

Conexiones ininterrumpidas Tren-Tierra

En el entorno ferroviario, el sistema CBTC necesita una conexión estable, aunque haya roaming continuamente. La base para que funcione sin problemas es un roaming de <50ms, seguridad WPA2 y DCS redundantes

Cualidades específicas:

- ▶ Roaming con controlador (<50ms)
- ▶ Seguridad: WPA/WPA2/802.11i
- ▶ Roaming en tres canales
- ▶ Enlaces completamente redundantes

WAC-1001: Controlador Wireless

- Gestión de seguridad centralizado
- Hasta 200 AP por dispositivo
- Roaming entre controladores para WLAN extensas



AWK-RTC: AP Tren-Tierra

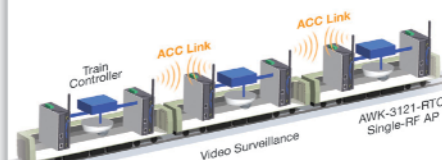
- Roaming en <50ms
- WPA/WPA2/802.11i
- Roaming de 3 canales
- Doble módulo RF
- M12/Conector de Fibra/IP68/-40°C a +75°C/Certificación EN50155



Enlaces Vagón a Vagón

Enlace wireless entre vagones mediante ACC (Auto Carriage Connection)

- Soporta la serie AWK-RTC
- Menos configuración, sin errores
- Gran ancho de banda, 802.11n
- Seguridad WPA/WPA2/802.11i



tempel
group

friendly tech
www.tempelgroup.com

ción de servicios ferroviarios de mercancías y en un nuevo modelo de gestión de las terminales de mercancías ferroviarias e intermodales.

■ Actuación inversora

En el área de inversiones ferroviarias, los objetivos específicos serán mejorar la red convencional, potenciar el transporte ferroviario de mercancías, completar la red de alta velocidad y mejorar la red de cercanías.

Aunque no se han concretado las actuaciones, el PITVI, recoge grandes líneas directrices, que en el caso de mercancías, serán la construcción de apartaderos de 750 metros para la red convencional y de 450 para la de vía estrecha, y el refuerzo de las infraestructuras para permitir pesos por eje de veintidós y veinte toneladas respectivamente.

En lo que afecta a la red de alta velocidad, el principal objetivo es la efectiva reducción de los tiempos de viaje, integrando y complementando la red convencional. La mejora de la conectividad de las estaciones para optimizar transbordos y cambios de modo y la potenciación de las sinergias entre transporte aéreo y alta velocidad, también forman parte de esas prioridades que buscan consolidar el sistema ferroviario y su viabilidad económica.

En cuanto a los tramos en construcción, se definirá una estrategia para poner en valor las inversiones en ejecución y permitir una mejora progresiva de los tiempos de viaje, que vendrá definida por la eficiencia social y económica, el grado de ejecución y en última instancia la disponibilidad de fondos europeos.

La red convencional recibirá inversiones para mejorar la calidad y la seguridad del servicio con el objetivo de buscar al rentabilidad social y económica, distin-



Feve quedará integrada a finales de año en Renfe y Adif.

guiendo entre red de baja y de alta intensidad. También señalo Pastor el objetivo de adaptar de forma paulatina la red al ancho internacional, extender la implantación del Asfa en la toda la red, y la de ERTMS en los tramos con más de dieciocho circulaciones por hora y sentido.

Por último, en las cercanías, englobadas en las actuaciones urbanas del Plan, se potenciarán las infraestructuras que favorezcan la intermodalidad, y se actuará en líneas y estaciones a partir de la elaboración de un plan global de mejoras. También se estudiarán nuevos servicios de proximidad entre núcleos de población con alta demanda.

■ Marco económico y financiero

En función de los distintos escenarios de evolución macroeconómica en España hasta el año horizonte 2024, la suma total de

inversiones contempladas en el PITVI, se cifran en porcentaje variable entre el 0,89 por ciento y el 0,94 por ciento, sobre el PIB. A las políticas de transporte se destinará aproximadamente el 90 por ciento de estos recursos y el resto a las de vivienda.

En el ámbito de infraestructuras y transporte, las inversiones se autofinanciarán de forma creciente mediante los recursos generados por las propias entidades por la prestación de sus servicios. Para ello, se reforzará su enfoque de mercado, de manera que puedan llegar a suponer hasta el 60 por ciento del esfuerzo inversor.

El Plan se propone que la contribución del sector privado crecerá hasta representar el 16 por ciento de la inversión total en el periodo, lo que supondrá un incremento del 64 por ciento en relación con lo que se ha venido haciendo hasta ahora.

Además, se favorecerán los modelos de colaboración público-privada en proyectos que resulten atractivos por su rentabilidad y ampliando su aplicación a sectores donde no se han utilizado tradicionalmente, como el ferroviario.

Los fondos europeos –Feder y los asociados a la Red Transeuropea de Transporte– aportarán financiación, junto a los recursos del Banco Europeo de Inversiones y los nuevos instrumentos de financiación de infraestructuras como los “Project Bonds”.

ÁNGEL RODRÍGUEZ

Presentación nuevo Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda
<http://bit.ly/Q6lvb>

Aprobada liberalización del transporte ferroviario de viajeros
<http://bit.ly/NXW5zv>

El Congreso aprueba la liberalización del sector ferroviario
<http://bit.ly/N1sEas>