

COMUNICADO

Contra a campanha de desinformação sobre as ligações ferroviárias internacionais

Foi recentemente lançada na Comunicação Social, com eco até na Assembleia da República, uma campanha de desinformação sobre as ligações ferroviárias internacionais em bitola europeia. Foram feitas afirmações como:

- 1 - “a linha de bitola europeia para Badajoz que o Governo quer construir não tem continuidade assegurada do outro lado da fronteira”
- 2 - “uma linha de mercadorias entre Sines e a Europa é uma impossibilidade”
- 3 - “a linha espanhola em bitola europeia entre a fronteira portuguesa e Madrid não está parametrizada para cargas pesadas (contentores e granéis)”
- 4 - “sem que haja planos dos espanhóis para mudar a bitola na sua rede”
- 5 - “a bitola europeia é um investimento desnecessário”.

A primeira afirmação é enganadora: de acordo com os planos espanhóis esta ligação, tal como a ligação da fronteira francesa até à fronteira portuguesa de Vilar Formoso, estarão construídas em 2020. Apresenta-se no Anexo 1 parte do documento do Ministério do Fomento de Espanha que refere este objectivo e demonstra a falsidade da segunda afirmação.

A terceira afirmação é igualmente falsa. A linha espanhola, tal como a da parte portuguesa, está preparada para cargas de 25 toneladas por eixo, o que é perfeitamente compatível com o tráfego de contentores¹.

A quarta afirmação também é falsa. Há muito que é conhecida a intenção espanhola de mudar a bitola ferroviária, expressa no seu “Plano Estratégico de Infraestruturas de Transportes”, PEIT (2005-2020), de que se apresenta cópia das partes mais relevantes no Anexo 2.

A quinta afirmação é uma opinião que reflecte uma total falta de visão estratégica. Após a mudança da bitola ferroviária em Espanha, se Portugal não fizesse o mesmo, a rede ferroviária portuguesa tornar-se-ia uma ilha ferroviária e Portugal ficaria dependente da via rodoviária para o transporte terrestre internacional de mercadorias. Como a rodovia tende a ficar cada vez menos competitiva para as médias e grandes distâncias devido aos problemas ambientais e energéticos, esta situação seria um desincentivo ao investimento em Portugal e um estímulo à deslocalização de empresas, conduzindo à “albanização” progressiva da nossa economia.

Lisboa, 6 de Abril de 2012

A Direcção

¹ *Estando a linha preparada para cargas de 25 toneladas por eixo, um vagon com 2 boogies (cada um com 2 eixos) pode transitar nesta linha se, em conjunto com a carga, não pesar mais de 100 toneladas. Como um contentor de 20 pés (1 TEU) pesa em média 15 toneladas, um vagon (de peso entre 20 e 30 toneladas) pode facilmente transportar 3 TEU, ou seja, os parâmetros técnicos da linha são perfeitamente compatíveis com o tráfego de contentores.*



Corredor Atlántico

El Corredor Atlántico se constituye en un corredor multimodal que, desde la frontera francesa, conectará con los principales nodos del arco atlántico y con Portugal.

Este corredor es de vital importancia para España y Europa, convirtiéndose en un eje estratégico de conexión del suroeste europeo con el resto del continente.

El corredor ferroviario recoge en la red básica la conexión de la frontera francesa en Irún con la frontera portuguesa en Fuentes de Oñoro (Salamanca) para terminar en los puertos de Oporto y Aveiro, así como la conexión con todo el noroeste de España.

Así, el corredor conecta las ciudades de Irún, San Sebastián, Vitoria, Burgos, Palencia, Valladolid y Salamanca, e incluye las siguientes conexiones:

- Con Bilbao, a través de la alta velocidad vasca en red básica, y con Santander en red global compartiendo trazado con el Corredor Cantábrico-Mediterráneo.
- Con Santander, en red global desde Palencia
- Con León y Asturias, llegando a Oviedo y Gijón en red básica, y a Avilés en red global.
- Con Galicia, en mercancías desde León, pasando por Ponferrada, Monforte de Lemos, Ourense, Vigo, Pontevedra, Santiago y A Coruña en la red básica. La conexión de viajeros con Galicia se contempla en la red básica a través de la Línea de Alta Velocidad Olmedo-Zamora-Ourense-Santiago-A Coruña, y en la red global se contempla la línea hacia Pontevedra y Vigo, así como las conexiones Ourense-Lugo y A Coruña Ferrol.
- Con Madrid, en viajeros por Segovia, y en mercancías por Ávila



Nota de prensa

En cuanto al trazado viario, el corredor tiene dos ramales diferenciados, uno por la costa y otro por el interior. El trazado por la costa discurre a lo largo del Cantábrico desde Irún hasta A Coruña, conectando el País Vasco, Cantabria, Asturias y Galicia. El trazado del interior facilita la conexión de Portugal con Europa, mejorando también la intermodalidad de ciudades como Burgos, Valladolid, Salamanca o Madrid.

Además de la conexión de los puertos de Pasaia, Bilbao, Santander, Gijón, Avilés, Ferrol, A Coruña y Vigo, también se asegura la intermodalidad del corredor, al conectar los grandes centros de producción y crear distintas terminales intermodales ubicadas en los nodos logísticos. Estas terminales intermodales son las previstas en el Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías en España, aprobado por el Ministerio de Fomento en 2010: Lezo, Jándiz, Valladolid, Salamanca, Madrid, León, Monforte de Lemos, Vigo PLISAN y A Coruña.

La Comisión Europea establece que las infraestructuras que se incluyen en la red básica deberán estar finalizadas en 2030. Sin embargo, la previsión de actuaciones que el Ministerio de Fomento ha remitido a la Comisión garantiza que todas estarán plenamente operativas en 2020.

De esta forma, se dispondrá de un corredor multimodal, con una red de alta velocidad para viajeros y una red para mercancías interoperables, es decir, con líneas en ancho internacional, electrificadas y con sistema ERTMS, junto con la conclusión de una red viaria de altas prestaciones.

El presupuesto de las actuaciones previstas en el Corredor Atlántico ascenderá a 11.700 millones de euros. Las principales inversiones previstas en el periodo 2014-2020 son las siguientes:



Nota de prensa

Corredor Atlántico	11.699 M€
Frontera Francesa-Valladolid	1.739 M€
Venta de Baños-León-Asturias	300 M€
Olmedo-Ourense	2.500 M€
Interoperabilidad (estándares UIC – instalación de tercer carril): - <u>Madrid-Ávila-Valladolid</u> - <u>León-Ourense-Vigo</u> - <u>Medina del Campo-Potuguese border</u> - <u>Burgos-Bibao&French border</u>	3.770 M€
Lugo-Santiago de Compostela (viario)	600 M€
Acceso ferroviario a puertos	1.450 M€
Acceso viario a puertos	320 M€
Plataformas multimodales y accesos a grandes centros de producción	1.020 M€

nidades Autónomas durante este proceso, permitirá una mayor aproximación en las condiciones de accesibilidad al transporte público en el conjunto del territorio. En este sentido, no debe olvidarse que el sistema concesional se fundamenta en un principio de solidaridad en virtud del cual los tráficos más rentables subvencionan aquellos no rentables.

6.3.3.10. Definición de los derechos y obligaciones de los usuarios de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera

El incremento de la calidad de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera hace necesaria la clara definición de los derechos y obligaciones de los usuarios, de manera que éstos tengan un claro conocimiento de las condiciones en las que pueden utilizar dichos servicios, siguiendo la línea iniciada ya por otros modos y dentro de una voluntad de convergencia entre éstos.

Para ello, se van a poner en práctica las siguientes medidas ya previstas en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

- Aprobación de las Condiciones Generales de Contratación del transporte en autobús.
- Publicación del catálogo de derechos y obligaciones de los usuarios de estos servicios.

6.3.4 Servicios de información al usuario

Las actuaciones relacionadas con los servicios de información al usuario deben plasmarse en un Plan Nacional de Despliegue de los Sistemas Inteligentes de Transporte, que abarque todos los modos de transporte. Este Plan debe orientarse hacia el desarrollo de una arquitectura ITS nacional.

En materia de transporte por carretera, la coordinación de los diferentes ámbitos de competencia debe resolverse con la creación de centros territoriales de gestión, que involucren tanto a la DGT como a las Comunidades Autónomas y al Ministerio de Fomento y el establecimiento de una Comisión Coordinadora de ITS de carretera para obtener:

- la generación de un protocolo de planificación de instalaciones en carreteras que incluya, además de los análisis técnicos, un estudio de coste/beneficio cuyos resultados sean de dominio público, para que el ciudadano conozca y entienda la utilidad y el beneficio de dicho equipamiento.
- la normalización de los sistemas que se están instalando en la actualidad, así como de los ya instalados, mediante la normativa necesaria para ello.
- el establecimiento de metodologías de obligado cumplimiento para la contratación con las diversas administraciones, basado en el asesoramiento de entidades cualificadas (centros de investigación, grupos universitarios de reconocida solvencia, consultoras especializadas) para la realización del proceso de aprobación técnica de los proyectos.

En el ámbito de los servicios de transporte por carretera, el despliegue de los ITS supone una importante oportunidad para la mejora de los sistemas de información a los operadores y a los usuarios y un instrumento básico para mejorar la coordinación entre estos servicios y el resto de modos de transporte.

6.4. SISTEMA FERROVIARIO

6.4.1. Prioridades

La actuación en el sistema ferroviario se plantea con el objetivo de que, de manera progresiva, este sistema se convierta en el elemento central para la articulación de los servicios intermodales de transporte, tanto de viajeros como de mercancías.

Este criterio obliga a concentrar las actuaciones en los corredores con mayor demanda y con mayor potencial para, en coordinación con los servicios ferroviarios regionales y de autobús, mejorar la accesibilidad al conjunto del territorio.

Las actuaciones en el horizonte 2005-2008 (ver cuadro) se concentran por tanto en la finalización de los corredores actualmente en construcción, con un esfuerzo sustancial en la coordinación de servicios y horarios para viajeros; la actuación en la red convencional para mejorar las condiciones de explotación de los servicios ferroviarios de mercancías, facilitar el intercambio con el transporte por carretera y marítimo y posibilitar la interoperabilidad con la red francesa, y la consolidación del nuevo marco institucional de relación entre el Administrador de la Infraestructura (ADIF) y los operadores (inicialmente sólo RENFE Operadora), en condiciones que favorezcan el desarrollo del ferrocarril.

Prioridades en el sistema de transporte ferroviario. Período 2005-2008

- Definición dentro del Plan Sectorial de Transporte Ferroviario, de la red ferroviaria a largo plazo (horizonte 2020).
- Finalización de ejes de altas prestaciones actualmente en construcción avanzada.
- Mejora de la red convencional y preparación para su transformación progresiva en ancho UIC: inicio en el cuadrante Nordeste.
- Desarrollo y revisión del sistema de tarificación por uso de la infraestructura.
- Introducción de competencia: tráfico nacional e internacional de mercancías.
- Programa de apoyo al desarrollo del transporte combinado, con particular atención a los servicios internacionales.
- Optimización de las instalaciones fronterizas de mercancías, compatible con el horizonte de interoperabilidad.
- Estructuración de los nodos logísticos ferroviarios mediante la relocalización de nodos congestionados (Madrid y Barcelona) en el exterior de las respectivas áreas metropolitanas consolidadas y la jerarquización del sistema, favoreciendo el desarrollo de los nodos con mayor potencial, apoyados en las terminales con actividad y potencial medio.
- Ejecución de un programa extraordinario de mantenimiento y de un plan extraordinario de supresión de pasos a nivel.
- Delimitación de las necesidades de actuación en las líneas y servicios de ámbito regional.
- Consolidación del nuevo marco institucional. Resultará de especial importancia la fijación del canon por el uso de la infraestructura, que deberá fijarse teniendo en cuenta la situación existente en los otros modos de transporte, la estabilidad del sistema a corto y medio plazo y los objetivos establecidos para el modo ferroviario por el PEIT.

Las actuaciones a partir de 2009 y hasta el horizonte del PEIT se dirigen a mejorar los servicios prestados en viajeros y mercancías, extendiendo progresivamente la red de altas prestaciones y la interoperabilidad con la red francesa. Los objetivos prioritarios en esa fase serán los siguientes:

- Interoperabilidad plena en el paso de frontera con la red francesa (incluidos tráficos de mercancías).
- Finalización del proceso de cambio de ancho en el cuadrante Nordeste. Inicio en las áreas Este y Sur.
- Puesta en servicio de nuevos ejes de altas prestaciones, según lo establecido en el Plan Sectorial.
- Consolidación del papel internacional de los operadores ferroviarios en el transporte de mercancías.
- Posible introducción de la competencia en los servicios ferroviarios de transporte de viajeros.

- Consecución en el conjunto del sistema ferroviario de condiciones adecuadas de servicio e interoperabilidad (cumplimiento de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI) europeas para alta velocidad y ferrocarril convencional y, en su caso, de otros parámetros establecidos en el ámbito internacional).
- El desarrollo de una oferta de servicios ferroviarios directos entre ciudades, con necesidades cada vez menores de transbordo, al aumentar la demanda en el modo ferroviario, aprovechando las posibilidades que ofrece el material móvil de ancho variable.

Las actuaciones a partir de 2013 se precisarán en función de los resultados obtenidos en el período anterior en cuanto a evolución de la participación modal del ferrocarril en el transporte de viajeros y de mercancías. Si se cumplen las expectativas de desarrollo del transporte intermodal basado en el modo ferroviario, es previsible que en el último período del Plan deban abordarse:

- La ejecución de un nuevo corredor ferroviario transpirenaico especializado en el transporte de mercancías.
- El desarrollo de nuevos ejes transversales de mallado de la red.
- El estudio de viabilidad de los corredores ferroviarios de la Ruta de la Plata, Valladolid-Soria y el cierre del corredor mediterráneo en Andalucía hasta Cádiz.
- La finalización del proceso de introducción de la interoperabilidad en la mayor parte de la red nacional.

6.4.2. Estructura del Plan Sectorial de Transporte Ferroviario

En correspondencia con las prioridades enunciadas anteriormente, el Plan Sectorial de Transporte Ferroviario se elaborará en 2005 con la siguiente estructura:

- Corredores de altas prestaciones.
- Interoperabilidad de la red convencional.
- Seguridad y mantenimiento (pasos a nivel y otras actuaciones).
- Integración ambiental del ferrocarril.
- Servicios y operadores ferroviarios.

Las actuaciones de Cercanías y las de integración del ferrocarril en ciudades se contemplan dentro del apartado dedicado al transporte urbano.

6.4.2.1. Corredores de altas prestaciones

Se contemplan tres situaciones:

- Líneas y tramos troncales, de nuevo trazado, para uso exclusivo de servicios de viajeros.
- Líneas y tramos con variación sustancial del trazado respecto de la línea existente, destinados a tráfico mixto (viajeros y mercancías).
- Tramos de cierre, con tráfico sensiblemente menor a los casos anteriores, destinados a tráfico mixto.

El primer caso debe restringirse a los tramos o líneas que superen un determinado umbral de tráfico el año de entrada en servicio, asegurando la mayor rentabilidad social posible y el mayor impacto territorial, con el mayor ahorro de tiempo a los destinos servidos. Estas líneas 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 caso corresponde a líneas de tráfico medio, prolongaciones de líneas troncales, ejes transversales estructurantes y enlaces transfronterizos, que se diseñarían en principio, para tráfico mixto, ya que el tráfico potencial de los corredores que sirven no parecen permitir en el momento actual su especialización en viajeros, con la consiguiente duplicación de red. En cualquier caso, el diseño final dependerá del balance entre el aumento de los costes de construcción de la solución mixta y las ventajas de la concentración de tráficos y mejora de su ocupación, a las que se añade la opción futura de cierre de la línea convencional o de explotación de las dos líneas de forma especializada. Este tipo de actuación correspondería a una segunda fase de programación, excepto cuando se aproveche de forma importante la línea actual.

El tercer caso corresponde a los tramos o líneas, normalmente tramos finales de líneas, 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. Por ello 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 de circulación con actuaciones de renovación integral.

En una fase posterior, podría continuarse la actuación (doble vía, variantes...), después de conocer la evolución del sistema con las mejoras introducidas en los tramos de mayor tráfico y la sostenibilidad del esquema de red. Por criterios territoriales, en determinados tramos singulares de estas características podrían adelantarse estas actuaciones de mayor calado para mejorar sustancialmente la accesibilidad del sistema intermodal a dicho territorio.

6.4.2.2. Interoperabilidad de la red convencional

Las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, relativas respectivamente a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y a la del ferrocarril convencional, fijan las condiciones de interoperabilidad. Estas condiciones abarcan tanto las infraestructuras como el material rodante.

La interoperabilidad se define por las mencionadas Directivas Comunitarias como la capacidad del Sistema Ferroviario Transeuropeo —de alta velocidad y convencional— para permitir la circulación segura e ininterrumpida de trenes cumpliendo los rendimientos especificados, eliminando las grandes diferencias reglamentarias, técnicas y operativas que actualmente obstaculizan en gran medida la libre circulación de trenes por las fronteras.

Dichas directivas se articulan a través de las llamadas “Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad” (ETI). Estas normas y especificaciones se refieren a infraestructura, electrificación, control y señalización, material rodante, mantenimiento y explotación. Las ETI ya están adoptadas en el caso de la alta velocidad y se prevé que en el año 2005 sean de aplicación las del ferrocarril convencional.

Tradicionalmente se ha venido identificando el diferente ancho de vía que la mayor parte de la red española tiene con respecto a la de otros muchos países como el único problema de interoperabilidad existente. Sin duda es el más importante de esta clase de problemas, pero no es el único. Los sistemas ferroviarios de los Estados europeos presentan características técnicas y de explotación muy diferentes y en muchos casos incompatibles: sistemas de señalización (más de 15 sistemas distintos), características de la electrificación, características de los materiales y condiciones de explotación.

El esfuerzo español por incorporar las condiciones de interoperabilidad contempla la paulatina y coordinada incorporación del ancho de vía UIC a la red española, previendo una adecuada compatibilidad de la circulación sobre las líneas existentes y las nuevas. Al mismo tiempo contempla la incorporación del sistema europeo de señalización (ERTMS) en las nuevas líneas, y prevé la adopción de normas y protocolos de explotación coordinados con los de los países de nuestro entorno. Al mismo tiempo, la incorporación de las exigencias de interoperabilidad debe hacerse respetando las condiciones de la red ferro-

FIGURA 23. Red de ferrocarriles. Actuaciones del PEIT

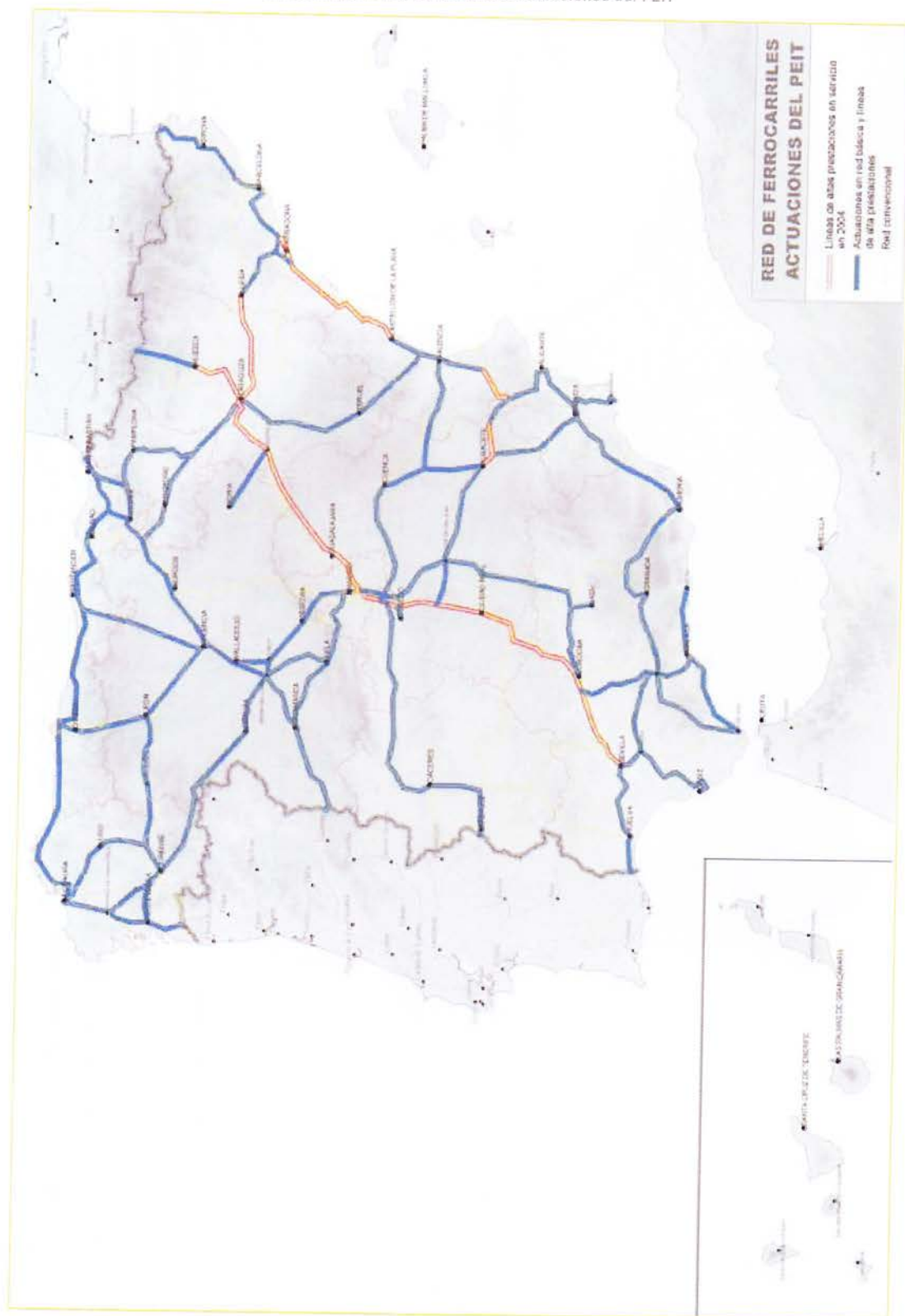
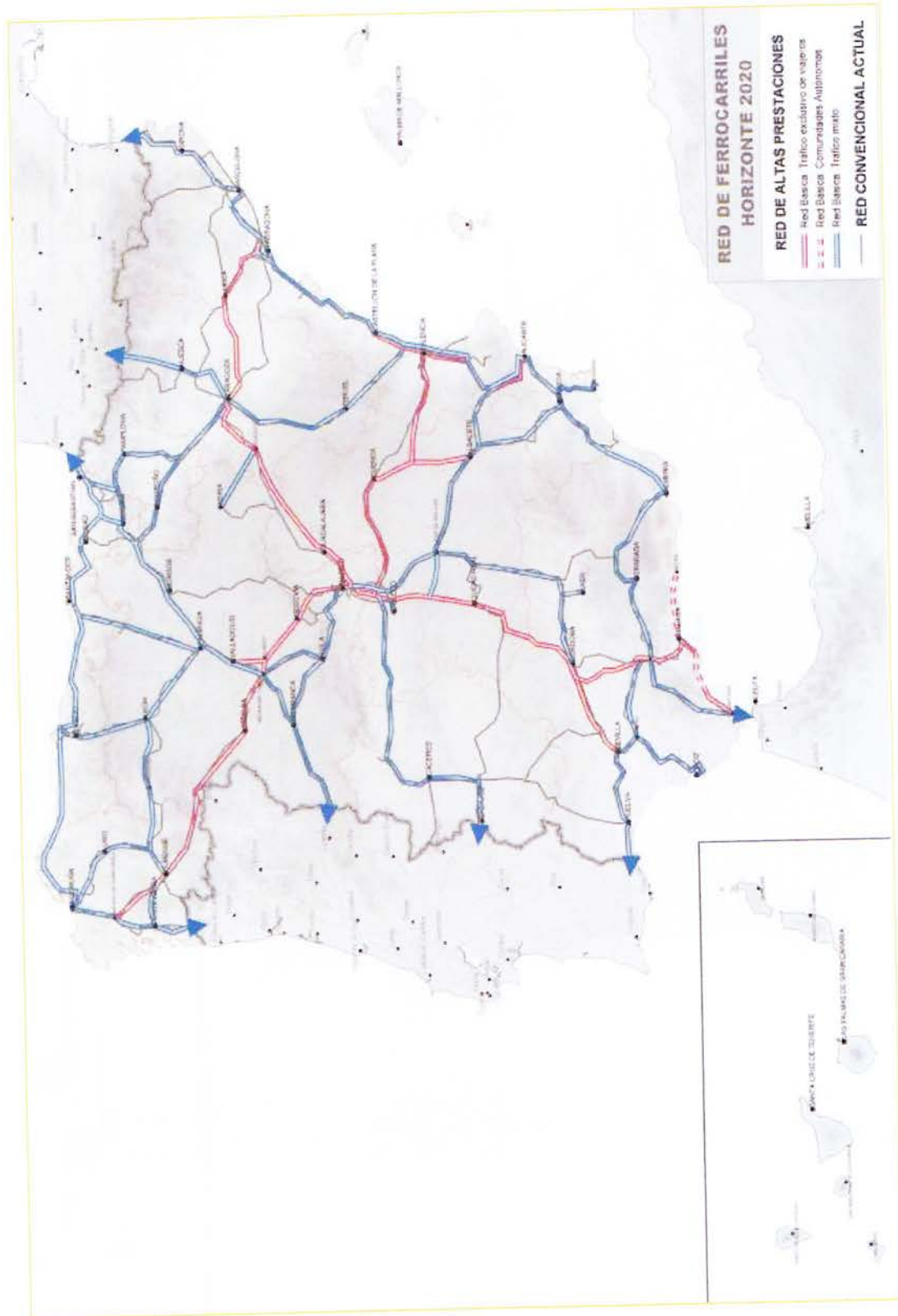


FIGURA 24. Red de ferrocarriles. Horizonte 2020



viaria existente, de forma que tanto las actuaciones en ella como en las nuevas líneas permitan la mayor compatibilidad entre ambas y posibiliten trasladar a la mayor parte del territorio las mejoras de calidad del servicio y ganancias de tiempo que se obtengan gracias a las nuevas líneas.

La mejor forma de integrarse en la red europea no puede ser transformando nuestro ferrocarril en un apéndice del esquema ferroviario europeo, sino aportando a éste una malla coherente y funcional que conecte a distintas velocidades y con parámetros diferentes, pero competitivos, el conjunto de las Comunidades Autónomas entre sí y con la red europea. Es decir, dando coherencia interna al sistema ferroviario nacional para que además de contribuir al desarrollo de la red europea cumpla un efectivo papel en el sistema de transportes español.

6.4.2.3. Plan de Mantenimiento de la red convencional

Las exigencias de calidad que la sociedad requiere de los servicios públicos ferroviarios obligan a un cambio radical en las tecnologías que dan soporte a los activos ferroviarios en explotación. Por ello RENFE, en el marco del PEIT, ha comenzado a elaborar un Plan de Mantenimiento de su red convencional, con una vigencia de 8 años, en el que plantea actuar sobre la vía, la infraestructura, la electrificación, la señalización y las telecomunicaciones.

Las propuestas de actuación se estructuran en 4 tipos de actuaciones:

- Las actuaciones urgentes, que son aquellas que pueden tener un impacto rápido en la mejora de la seguridad y la fiabilidad y son ejecutables a corto plazo, aunque alguna se desarrolle a lo largo de los 8 años de vigencia del Plan.
- Las actuaciones puntuales, que son aquellas que tratan de evitar la degradación funcional de las instalaciones a la espera de las actuaciones de modernización tecnológica o de las actuaciones integrales.
- Las actuaciones integrales, que vienen marcadas por la necesidad o no de renovación de vía. En caso afirmativo en el trayecto a renovar se incluyen las propuestas necesarias para conformar un trayecto íntegramente modernizado.
- Las actuaciones de modernización tecnológica, que incluyen actuaciones específicas de modernización por obsolescencia.

6.4.2.4. Plan de eliminación de pasos a nivel

Los pasos a nivel son un problema común a todos los ferrocarriles del mundo. Así, países que cuentan con redes tanto ferroviarias como carreteras muy avanzadas, mantienen sin embargo un elevado número de pasos a nivel. La distancia media entre pasos a nivel es de solo 1,3 km en EE.UU., de 2,0 km en el Reino Unido o de 1,7 km en Francia, frente a 3,0 km en España. Nuestro país se encuentra por tanto en una posición comparativamente buena respecto de otras redes, si bien los accidentes que continúan produciéndose (en el entorno de 30 anuales) hacen necesario reforzar las actuaciones.

Es importante señalar que los pasos particulares, en su mayor parte funcionan mediante autorizaciones, y las compañías deben actuar intentando revocar aquellas que no cumplan las debidas condiciones de seguridad para así poder cerrar el paso. Por tanto no es conveniente en ningún caso invertir en los pasos a nivel particulares, centrando el esfuerzo inversor en los pasos a nivel públicos en servicio.

En todo lo indicado anteriormente debe tenerse muy en cuenta que un paso a nivel es competencia de dos Administraciones, la titular del ferrocarril (Ministerio de Fomento) y la titular del camino, calle o carretera (en su mayoría Ayuntamientos, Diputaciones y Comunidades Autónomas), que deben estar de acuerdo en la solución para la supresión del paso a nivel. Se requiere una actuación concertada de las Administraciones afectadas, inclu-

yendo la elaboración de un proyecto específico que debe tomar en consideración las propuestas y alegaciones presentadas por la población afectada. Sin minusvalorar la importancia de los recursos financieros necesarios para ejecutar la actuación, se requiere, ante todo, de una estructura adecuada para la redacción y gestión de estos proyectos.

Esta situación aconseja emprender, además de las actuaciones de supresión de pasos a nivel, otras complementarias de mejora de la seguridad en pasos existentes en espera de su supresión. De esta manera pueden conseguirse mejoras apreciables a corto y medio plazo en la seguridad.

6.4.2.5. Integración ambiental del ferrocarril

Dentro de este programa, deben incluirse 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, bien para el desarrollo de "pasillos verdes" en las inmediaciones de algunos trazados, bien para la recuperación y acondicionamiento de infraestructuras lineales sin usos funcionales.

En este último apartado, las actuaciones deben vincularse a actuaciones similares en otras redes (carreteras) y por parte de otros Departamentos (Ministerio de Medio Ambiente) y Administraciones. Desde el Ministerio de Fomento deben plantearse nuevas metodologías de acondicionamiento y recuperación, la redacción de planes de aprovechamiento de las infraestructuras y de ordenación de su entorno ambiental y el desarrollo de una red coherente en el conjunto del territorio. La explotación y conservación de esa red deberá gestionarse a través de concesiones a corporaciones locales, entidades de carácter público o privado o fundaciones. Como estimación, se calcula que el PEIT dedicará un 1% de sus inversiones en infraestructuras de transporte a estas actuaciones.

6.4.3. Servicios y operadores ferroviarios

La progresiva liberalización de los servicios ferroviarios de viajeros y de mercancías constituye una oportunidad y un referente fundamental para el PEIT, de particular importancia por la trascendencia que se asigna al modo ferroviario para el desarrollo de la intermodalidad.

El Ministerio de Fomento cuenta con dos elementos clave para la impulsión de la revitalización ferroviaria: la normativa de desarrollo de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario y la política que emprendan los operadores públicos, en particular RENFE Operadora. Es 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 (necesidades de la demanda, nuevo marco institucional y puesta en servicio de nuevas infraestructuras) y posibilite el papel dinamizador de los servicios ferroviarios que debe desempeñar RENFE en esta nueva etapa. Para ello se establecerán los correspondientes 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. Aspectos como la consecución de mejoras significativas de calidad del servicio ligadas a las múltiples actuaciones planteadas en infraestructura ferroviaria (mediante el empleo del material móvil adecuado durante esta fase de reforma profunda de la red ferroviaria), o la definición de niveles de servicio y de servicios de interés general deben encontrar en estos Contratos-Programa el cauce para su clarificación.