

El Plan Sectorial Ferroviario en el marco del PEIT

Zamora, 30 septiembre 2006

ECOLOGISTAS
en acción

El Plan Sectorial Ferroviario en el marco del PEIT

- **Grandes rasgos del PEIT**
- **Principales actuaciones previstas**
- **Actuaciones en Ferrocarril**
- **PGE 2007**
- **Alternativas: necesitamos otro PEIT**

PEIT

PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE



DOCUMENTO PROPUESTA, DICIEMBRE DE 2004



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN

DIRECCIÓN GENERAL
DE PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN
TERRITORIAL

Grandes rasgos del PEIT

- Programa actuaciones 2005-2020, revisables cada 4 años
- Inversión total prevista en el plan:
248.892 millones de euros
- **41 billones de pesetas**
- **¡ 7.300 millones pesetas diarios hasta 2020 !**

Documento marco:

- Indicadores de seguimiento.
- Criterios y directrices de intervención.
- Prioridades de actuación en el corto-medio plazo.

Grandes rasgos del PEIT (2)

- **Estabilidad en los niveles de inversión.**
- **Se asumen todos los compromisos previos del Gobierno (planes Galicia y demás).**
- **Plantea inversiones en conservación y mantenimiento de infraestructuras del 2% del valor patrimonial**
- **Se dice que se superará la radialidad histórica a favor de una mejor conexión interterritorial.**
- **Potenciación bici y a pie**
- **Plantea incrementar la intermodalidad en el transporte de viajeros y mercancías.**
- **Trata de coordinarse con otras políticas (urbanísticas, etc.) para reducir impactos del transporte.**

Escenario PEIT-2020

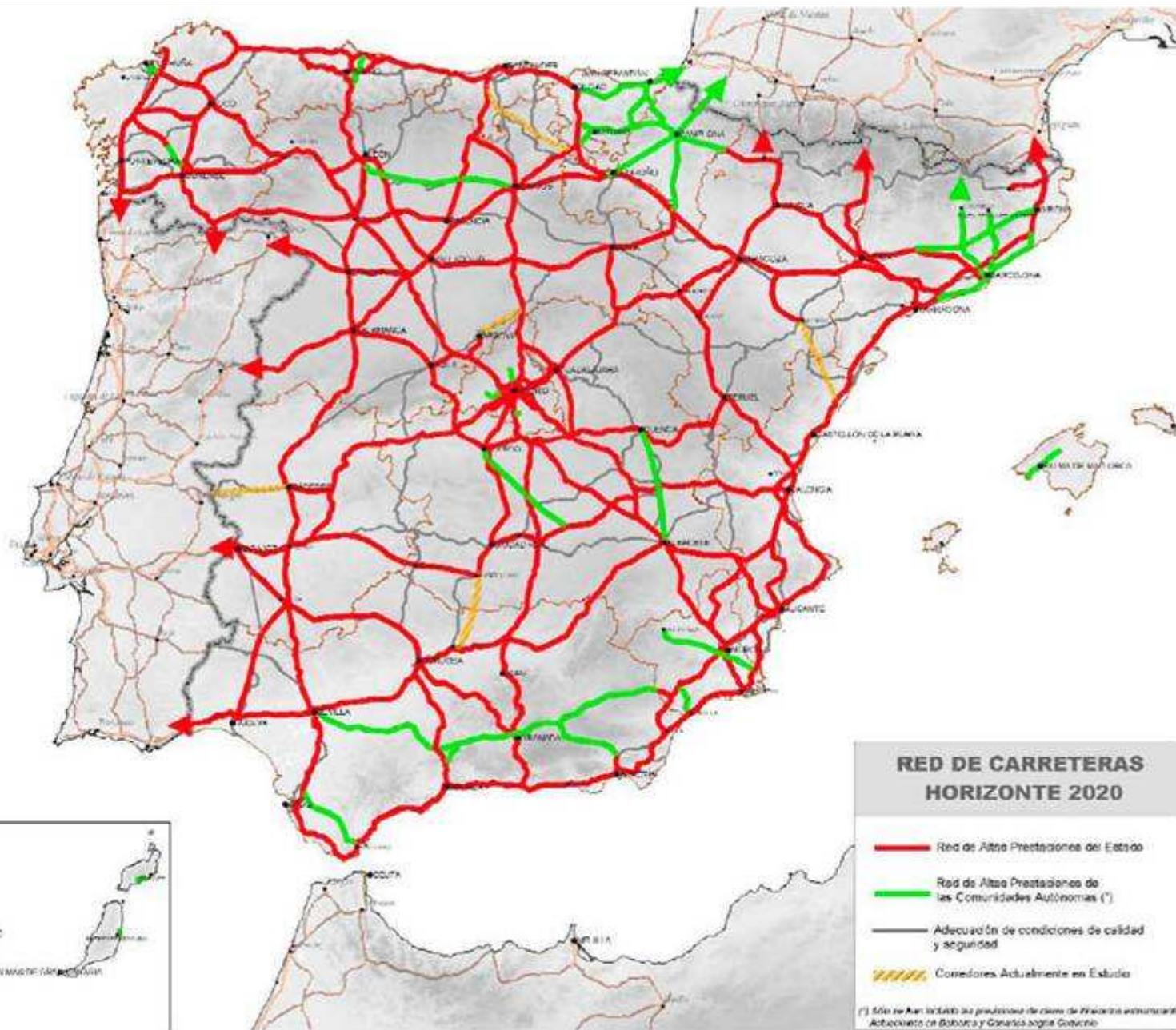
3 fases temporales (borrador dic 2004)

- **2005-2008:** Establecer las bases del cambio. **Completar el desarrollo del sistema de transporte y la vertebración del territorio**, asegurando la funcionalidad de las actuaciones y compromisos en marcha.
- **2009-2012:** Avanzar en la integración intermodal. Consolidar las tendencias de cambio modal y establecer las bases para reducir la demanda de transporte respecto del crecimiento económico.
- **2013-2020:** Avanzar en la construcción de un sistema integrado de transporte. Finalizar el proceso de integración de los objetivos medioambientales y de desarrollo sostenible en el sector del transporte.

Cambios poco relevantes en el nuevo documento (julio 2005)

Carreteras

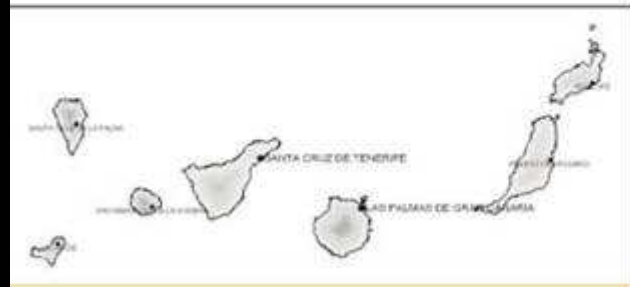
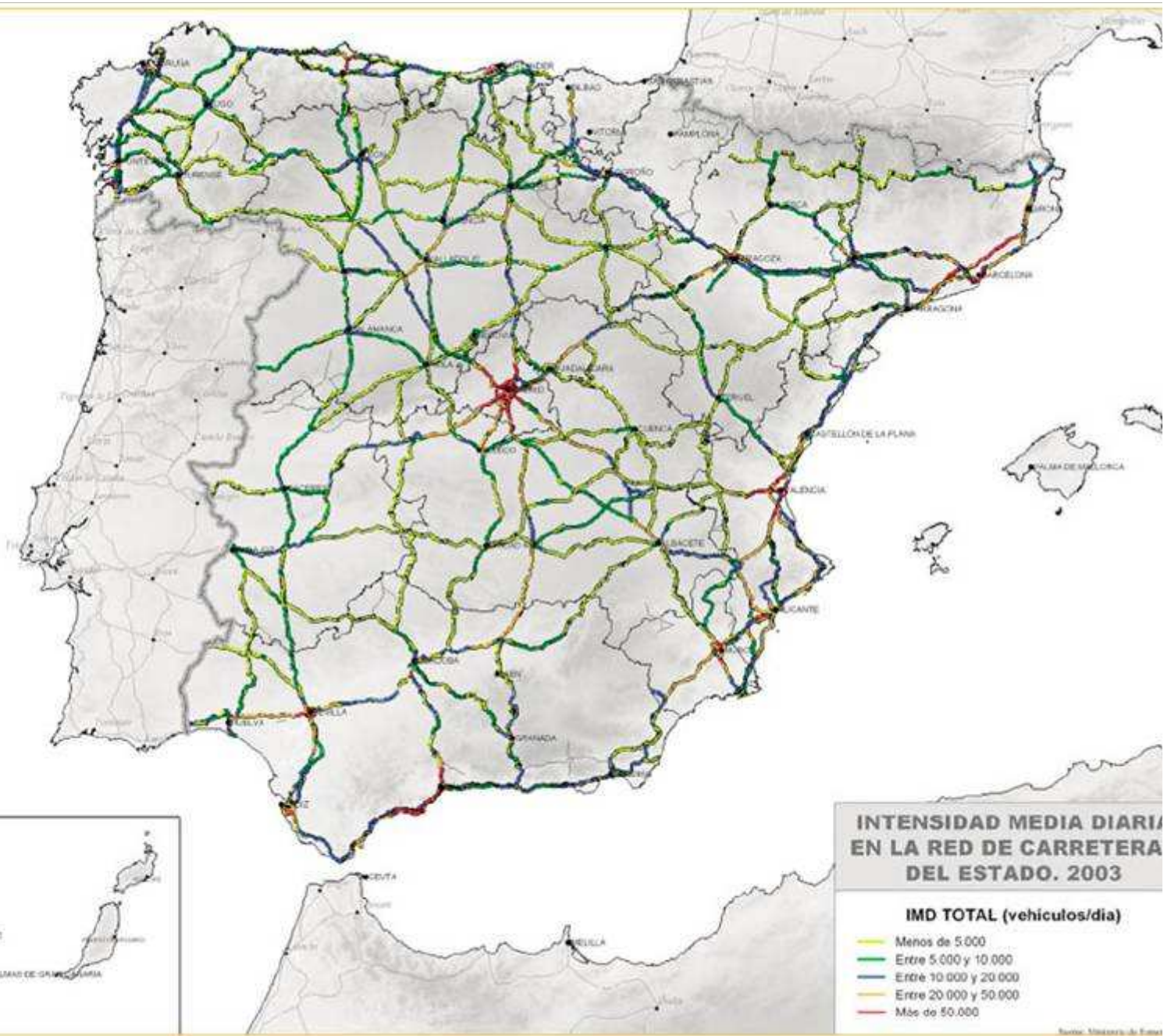
- **6.000 km más de autovías. Se pasará de los 9.000 km actuales de vías de alta capacidad (autopistas y autovías) a 15.000 km.**
- **El 94% de la población se situará a menos de 30 km de una vía de alta capacidad.**
- **La red viaria de alta capacidad dará acceso directo a todas las capitales.**
- **25% presupuesto total (de éste, un 51% en autovías)**



RED DE CARRETERAS HORIZONTE 2020

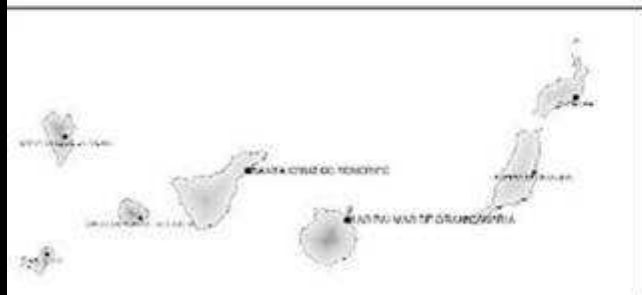
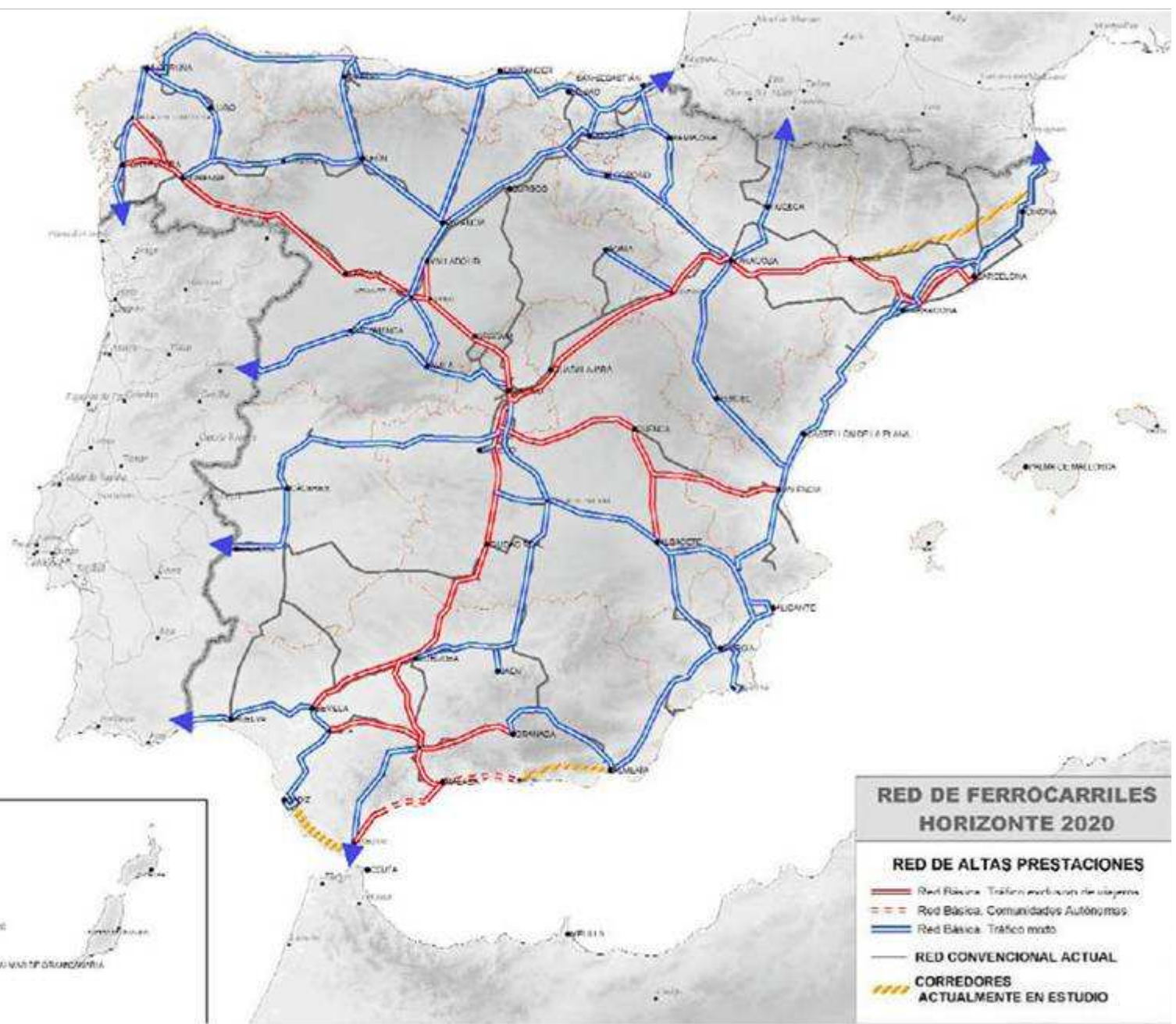
- Red de Alta Prestaciones del Estado
- Red de Alta Prestaciones de las Comunidades Autónomas (*)
- Adecuación de condiciones de calidad y seguridad
- Corredores Actualmente en Estudio

(*) Sólo se han incluido las prestaciones de carreteras de alta calidad en el Plan de Infraestructuras de Carreteras de las Comunidades Autónomas y Canarias según Gobierno



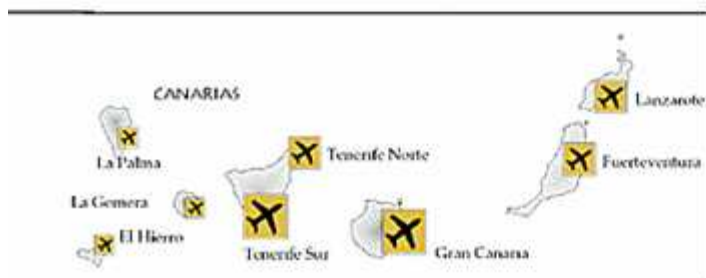
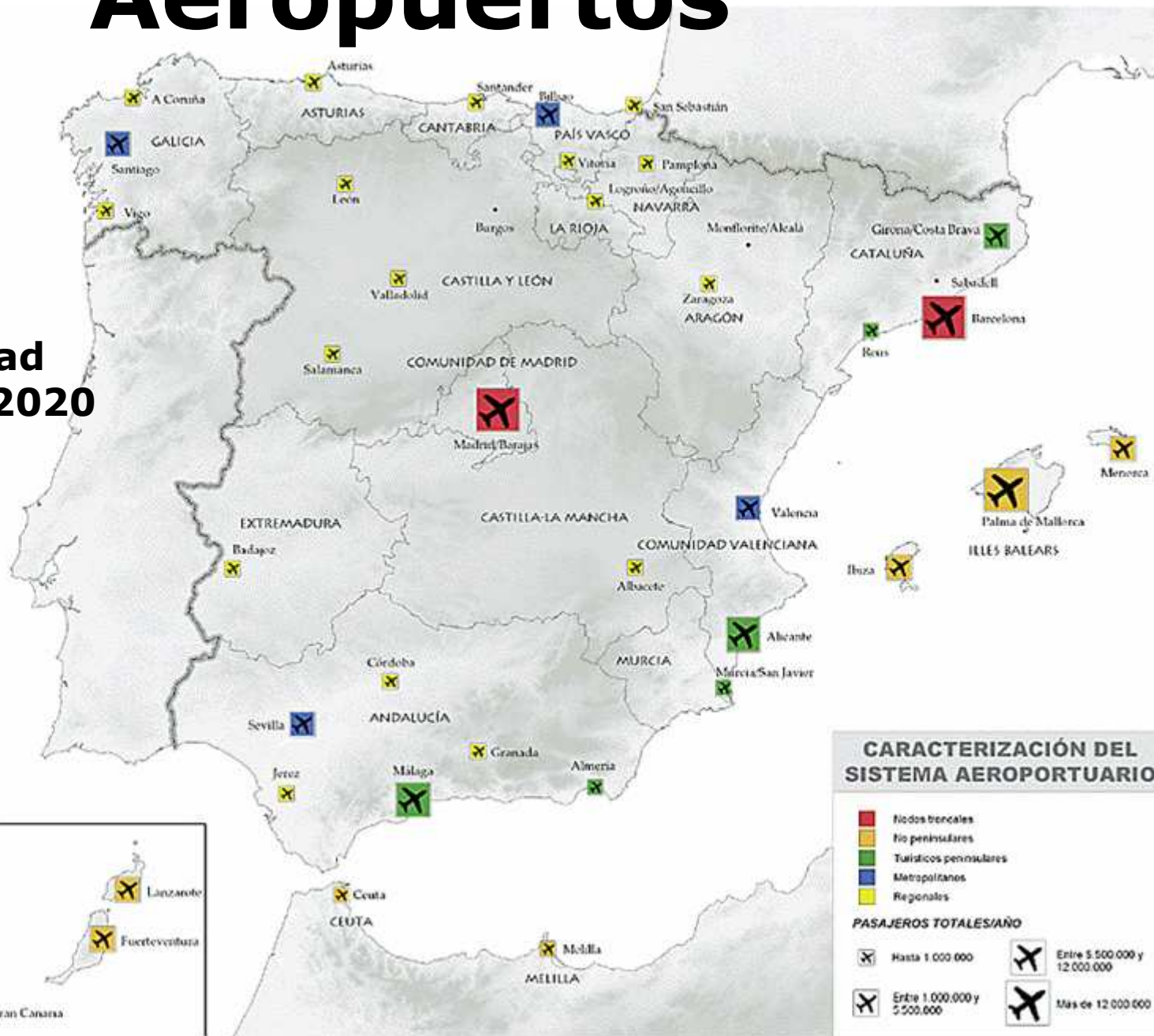
Ferrocarriles

- Se alcanza una red de 10.000 km de ferrocarril de altas prestaciones frente a los 1.031 km actuales.
- Todas las provincias estarán conectadas a una red de ferrocarriles de altas prestaciones.
- El 90% de la población se situará a menos de 50 km de una estación ferroviaria de altas prestaciones.
- Se construirá una red ferroviaria de tráfico mixto interoperable con la red europea.
- Si la demanda lo aconseja, vías exclusivas para viajeros (AVE a Galicia).
- Aplicar y poner en marcha separación infraestructura y explotación.
- 44% presupuesto total (de éste, 77% en altas prestaciones, 16% en mantenimiento mejora de la red convencional)



Aeropuertos

• Duplicar la capacidad de aquí a 2020



Instrumentos necesarios

Necesario un gran desarrollo normativo - planificador

Planes sectoriales: Carreteras, Transporte por Carretera, **Transporte Ferroviario**, Transporte Marítimo y Puertos, Transporte Aéreo, Intermodal del Sistema de Transporte de Mercancías, Intermodal de Viajeros, Despliegue de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), Promoción de los Modos Saludables (bicicleta y marcha a pie), Innovación en el Transporte, I+D+i

Normativas: Ley Marco de Financiación del Transporte y de Ordenación de los Sistemas Tarifarios, Ley de Financiación del Transporte Urbano y Metropolitano, Ley de Aeropuertos y de Navegación Aérea, Revisión del marco legislativo del transporte marítimo, Modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, Desarrollo reglamentario de la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario.

Participación pública y seguimiento

- **Revisión cada 4 años**
- **Participación previa a la elaboración: mejor que lo existente pero claramente insuficiente**
(p. ej. no se conocen los planes sectoriales)
- **Foro del Transporte y otros organismos de participación: aún no se ha puesto en marcha!**

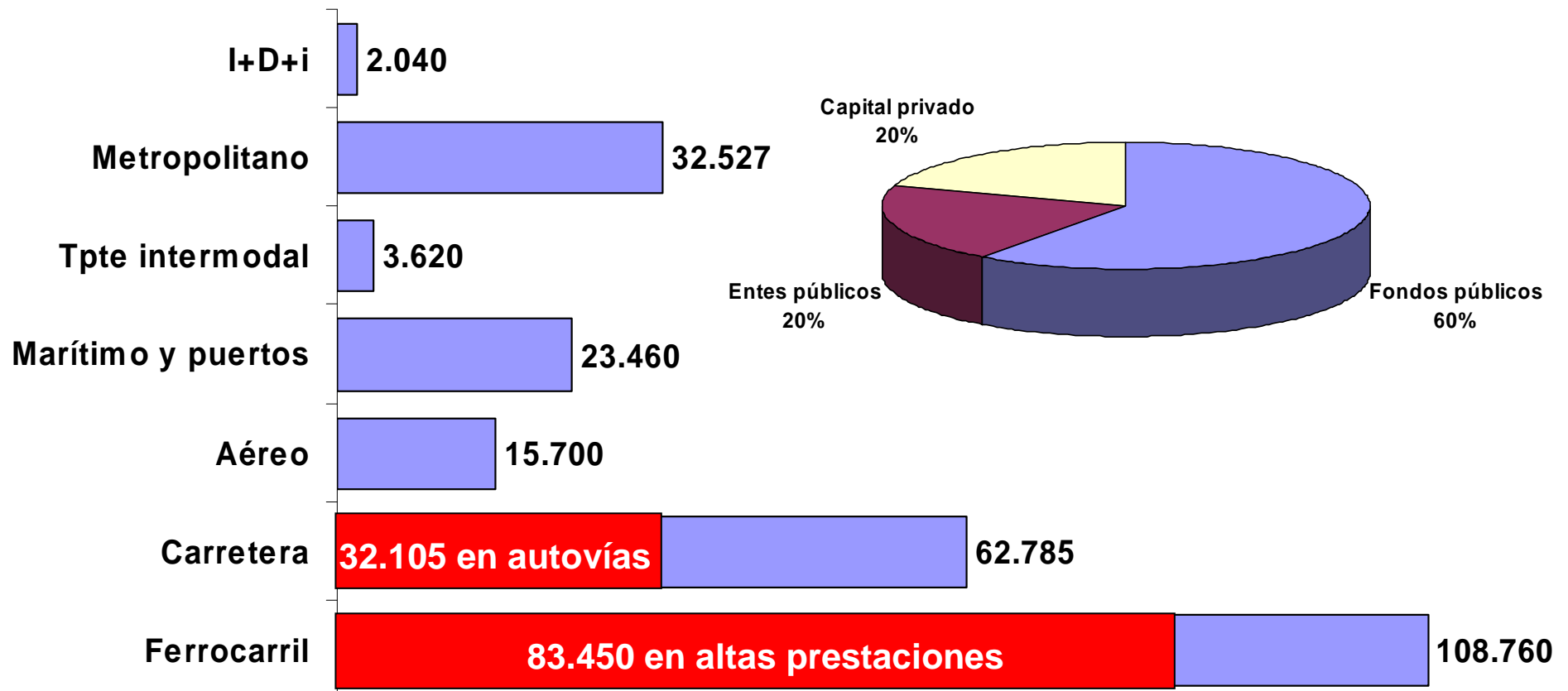
Presupuesto

Estimación económica de las actuaciones del PEIT, 2005-2020

	Millones euros	%
Transporte por ferrocarril (sin act. urbanas)	108.760	43,7
Transporte por carretera (sin act. urbanas)	62.785	25,2
Transporte aéreo	15.700	6,3
Transporte marítimo y puertos	23.460	9,4
Transporte intermodal de merc. y viajeros	3.620	1,5
Transporte urbano y metropolitano	32.527	13,1
Investigación, desarrollo e innovación	2.040	0,8
TOTAL ACTUACIONES PREVISTAS PEIT	248.892	100,0

Presupuesto

Estimación económica de las actuaciones del PEIT, 2005-2020
(millones de euros)



El Ferrocarril en el PEIT

- No es lo peor del PEIT, pero hay mucho que matizar (p. ej qué es más urgente, vías nuevas o mejorar la red, AVE/Tren sostenible...)
- Obviamente, asume marco liberalizador de la LSF: nuevos operadores, separación infraestructura-explotación...
- Se dice que se quiere convertir el ferrocarril en el eje del sistema intermodal de transporte
- Interoperabilidad
- Tren competitivo con avión para <700 km, y con coche para >300 km
- Planes sectoriales ferroviarios cada 8 años

Ferrocarril: líneas prioritarias actuación

2005-2008

- Finalización de los ejes de altas prestaciones en construcción

- Tramos troncales, nuevo trazado: exclusivos viajeros
- Líneas de tráfico mixto: con variación sustancial respecto a línea existente.
- Tramos de cierre, con menor tráfico, tráfico mixto. Se renovarán.

- Elaboración Plan Sectorial de Trpte Ferroviario (en 1 año)

- Mejora de la red convencional, preparándola para cambio a ancho UIC, cuadrante Noreste. (cambio ancho, electrificación, señalización...)

- Puesta en marcha sistema tarificación por uso de infraestructura y competencia en mercancías.

- Programa de mantenimiento, con actuaciones urgentes.

- Estudios viabilidad para Ruta de la Plata o Valladolid-Soria (antes estaban en 2013, pero ahora tampoco aparecen en los mapas).

Ferrocarril: líneas prioritarias actuación (1)

2009

- **Interoperabilidad plena con red francesa y finalización cambio ancho en cuadrante NE**
- **Puesta en servicio nuevos ejes altas prestaciones.**
- **Posible introducción de la competencia en tpte de viajeros.**
- **Oferta de más servicios ferroviarios directos entre ciudades.**

2013

- **Nuevo corredor transpirenaico para mercancías.**
- **Nuevos ejes transversales de mallado de la red**
- **Finalizar interoperabilidad en la mayor parte de la red**

EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

(Ley 9/2006, de 28 de abril)

- **Elaboración provisional del Plan**
- **Informe de Sostenibilidad Ambiental**
- **Celebración de consultas** (información pública, mínimo 45 días)
- **Elaboración de la memoria ambiental**
 - Entre el promotor y el órgano ambiental
 - Artículo 12: "La memoria ambiental es preceptiva y se tendrá en cuenta en el plan o programa antes de su aprobación definitiva"
- **Plan definitivo.**

PLANES SECTORIALES ELABORADOS (a falta del Informe de Sostenibilidad Ambiental): **Carreteras, Transporte por carretera, Marítimo de puertos, Transporte aéreo**

- **AÚN NO ELABORADO: Plan Sectorial de Transporte Ferroviario** (dicen que está muy avanzado)

PGE 2007

- **GASTO EN INFRAESTRUCTURAS: 21.900 M€** (8,6% más que en 2006)
 - **Presupuestos de Ministerios: 14.169 M€** (9,6% más que en 2006)
 - **Fomento: 10.121 M€**
 - Medio Ambiente: 3.446 M€
 - Industria 466 M€
 - **Entes Públicos y sociedades anónimas mercantiles tuteladas por Fomento** (Seittsa, ADIF, AENA, Puertos del Estado) **y Medio Ambiente** (Sociedades de Aguas): **11.539 M€**
- **GASTO EN INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE (Ministerios + Entes Públicos): 17.425 M€**
 - **Ferrocarril: 6.352 M€**
 - Adif 3.795 M€, Seitt 1.039 M€, 783 M€ para administración y mantenimiento de la red.
 - **Carretera: 4.186 M€** (3.442 M€ para nuevas autovías)
 - **Puertos: 1.277 M€**
 - **Aeropuertos: 2.045 M€**

Recapitulando

Lo importante no es tanto lo que dice el Plan como lo que luego se hace, que no siempre tienen mucho que ver...

- **Autovías con $IMD < 10.000$**
- **AVE a Galicia sólo para viajeros**
- **Necesidad de moderar el transporte pero la mayor parte de las actuaciones presentadas se dirigen a fomentarlo...**
- **¿Donde están las actuaciones más sostenibles en los discursos (iniciales) de la Ministra de Fomento?**
- **Participación: deja mucho que desear**

Recapitulando (2)

- En general, hay un gran continuismo con lo peor de las políticas de infraestructuras (que no de transporte) previas.
- Populismo infraestructural: AVE y autovía para todos.
- Enorme sesgo inicial continuista en la velocidad y en construcción de nuevas infraestructuras y poco en mejora de servicios y aprovechamiento de lo existente.
- ¿Dónde están las medidas de reducción, de gestión de la demanda? Lo que se comunica a la sociedad es que habrá más y más infraestructuras.
- Se potencian las tendencias más insostenibles.
- Falacia de Participación y debate previo
- Alegaciones se traducen en 2 páginas y pequeños cambios cosméticos en el nuevo PEIT.
- Algunas cosas razonables, pero no está claro cómo se pondrán en marcha.
- Cierta planificación, evaluación, seguimiento (se puede valorar si se llega a donde se quiere).
- ¿Qué pasará con las actuaciones más tardías?

Qué PEIT necesitamos

- El diagnóstico sobre la situación del transporte es muy grave como para gastar enormes cantidades de dinero en empeorarlo con una política tan continuista.
- Fijar criterios que establezcan unos umbrales de rentabilidad socioeconómicos de los proyectos.
- Definir con claridad a qué política territorial-social queremos servir con el PEIT.
- Concentrar las inversiones en los modos de mejor comportamiento ambiental. Moratoria para el resto y abandono de muchos proyectos contraproducentes.
- Apoyo al FFCC no es suficiente: *push and pull*
- Reevaluar cada proyecto en función de los objetivos de sostenibilidad, verdadera vertebración territorial, beneficios socioeconómicos, etc.

Qué PEIT necesitamos (2)

- De forma prioritaria realizar actuaciones basadas en mejora de servicios y aprovechamiento de lo existente.
- Medidas positivas que propone el propio PEIT pero que no se han visto reflejadas en los discursos políticos:
 - Planes de movilidad sostenible
 - Gestión de la demanda
 - Que los precios del transporte reflejen su precio real
 - Fomento real a los medios no motorizados: bici y andar en las ciudades

El Plan Sectorial Ferroviario en el marco del PEIT

Zamora, 30 septiembre 2006

ECOL  GISTAS
e n a c c i ó n