



BOLETIN OFICIAL
DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

III LEGISLATURA

Serie E:
OTROS TEXTOS

21 de noviembre de 1987

Núm. 63

INDICE

Núms.	Páginas
REALES DECRETOS-LEY	
130/000005 Real Decreto-ley, de 13 de noviembre, por el que se adoptan medidas urgentes para reparar los daños causados por las inundaciones ocurridas en la Comunidad Autónoma Valenciana y en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia	1879
PLANES Y PROGRAMAS	
201/000001 Plan de transporte ferroviario	1885

REALES DECRETOS-LEY

130/000005

Se publica a continuación el Real Decreto-ley 4/1987, de 13 de noviembre, por el que se adoptan medidas urgentes para reparar los daños causados por las inundaciones ocurridas en la Comunidad Autónoma Valenciana y en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, número de expediente 130/000005.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 86.2 de la Constitución, dicho Real Decreto-ley fue sometido a debate y votación de totalidad por el Congreso de los Diputados en su sesión del día de hoy, en la que se acordó su convalidación.

Se ordena la publicación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de noviembre de 1987.—P. D., El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Luis María Cazorla Prieto**.

REAL DECRETO-LEY 4/1987, DE 13 DE NOVIEMBRE, POR EL QUE SE ADOPTAN MEDIDAS URGENTES PARA REPARAR LOS DAÑOS CAUSADOS POR LAS INUNDACIONES OCURRIDAS EN LA COMUNIDAD AUTONOMA VALENCIANA Y EN LA COMUNIDAD AUTONOMA DE LA REGION DE MURCIA

La Comunidad Autónoma Valenciana y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia han resultado afectadas por importantes daños y pérdidas en los servicios públicos, viviendas, industria, agricultura y comercio a consecuencia de las recientes inundaciones producidas en las mismas.

En consecuencia, resulta imprescindible adoptar urgentemente un conjunto de medidas para acomodar la actuación de la Administración Pública en las zonas siniestradas, a la situación creada y para contribuir al restablecimiento de la normalidad, regulándose procedimientos que garanticen, de forma flexible y rápida, la financiación de los gastos de reparación de los daños producidos y de rehabilitación de las instalaciones y servicios públicos afectados.

Para hacer frente a las exigencias inmediatas de la población damnificada y paliar, en la medida de lo posible, los cuantiosos daños producidos, las medidas adoptadas deberán aplicarse mediante la debida coordinación de actuaciones entre las autoridades de la Administración Central y de las Comunidades Autónomas respectivas.

En su virtud, en uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución española, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 13 de noviembre de 1987,

DISPONGO:

Artículo 1.º 1. Se declara zona catastrófica el territorio de los municipios de la Comunidad Autónoma Valenciana y de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia afectadas por las recientes inundaciones.

2. La determinación de los términos municipales, o las áreas de los mismos, se hará por el Ministerio del Interior, siendo de aplicación a los proyectos que ejecuten las Corporaciones Locales y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia relativos a las obras de reparación de los servicios e instalaciones de los municipios y Diputaciones afectadas, el trámite de urgencia y la subvención del Estado del 50 por ciento del coste de dichos proyectos.

3. Los servicios e instalaciones básicas objeto de esta ayuda son los relacionados en el artículo 26 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, así como la red viaria de titularidad local y las obras previstas en las actuaciones en comarcas de acción especial.

Artículo 2.º 1. Se declaran inhábiles los días 3 a 11 de noviembre, ambos inclusive, en los términos municipales a los que se refiere el artículo anterior, a toda clase de efectos civiles, notariales, mercantiles, administrativos y judiciales.

2. Los días inhábiles mencionados descontados en el cómputo de los plazos establecidos para cada caso, debiéndose llevar a efecto los actos y diligencias que en ellos no pudieron tener lugar en los ocho días hábiles siguientes al 11 de noviembre, en el supuesto de que hubieran caducado los términos correspondientes o los restantes fueran inferiores al mencionado de ocho días hábiles, y sin perjuicio de la validez de las actuaciones y diligencias practicadas en dichos días inhábiles, si se hubiesen realizado con todos los requisitos legales e incluso con la presencia o audiencia verbal o escrita de los interesados, de ser ésta necesaria.

3. El plazo para reclamación por siniestros extraordinarios provocados por las lluvias extraordinarias e inundaciones ocurridas los días 3, 4 y 5 de noviembre será de cuarenta días.

4. Todas las pólizas del Seguro Agrario Combinado, suscritas al amparo del Plan de Seguros Agrarios 1987 y siguientes, se incluirán dentro de la cobertura de riesgos extraordinarios del Consorcio de Compensación de Seguros,

de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 2022/1986, de 29 de agosto.

Artículo 3.º Se concede moratoria para las siguientes obligaciones de pago:

1. Los créditos hipotecarios y pignoraticios, sus amortizaciones e intereses vencidos o que venzan en período de 4 de noviembre de 1987 a 5 de febrero de 1988, ambos inclusive, cuando los bienes gravados con hipoteca o constituidos en prenda hayan sufrido daños y estén situados en los términos municipales a los que se refiere el artículo 1.º

2. Los créditos de todas clases vencidos, o que venzan en el período antes indicado:

a) Contra personas residentes o Entidades domiciliadas en los términos municipales a que se refiere el artículo 1.º y que en ellos posean fincas rústicas o urbanas, instalaciones o explotaciones industriales o comerciales, siempre que hayan sufrido daños en las mismas o que su capacidad de pago se vea disminuida como consecuencia de los siniestros producidos por los recientes temporales, y

b) Contra personas o Entidades que, aunque residan o estén domiciliadas fuera de los términos municipales, posean en ellos fincas rústicas o urbanas, instalaciones o explotaciones industriales o comerciales y hayan sufrido daños de consideración en ellas.

Esta moratoria no será aplicable cuando el deudor sea un establecimiento bancario o de crédito.

A partir del 5 de febrero de 1988, en que concluye el período de duración de la moratoria establecida en los apartados anteriores, los créditos antes citados serán exigibles por los acreedores en los términos pactados. El protesto de letras de cambio y efectos de comercio impagados podrá efectuarse en cualquiera de los ocho días hábiles siguientes al del vencimiento de la moratoria.

Quedan a salvo los pactos y convenios que estipulen libremente las partes interesadas con posterioridad a la publicación de este Real Decreto-ley, que no será de aplicación a los créditos nacidos y a los renovados después de la misma fecha.

Artículo 4.º 1. Se concede exención de las cuotas de las contribuciones territoriales rústica y pecuaria y urbana y de las licencias fiscales de actividades comerciales e industriales y de profesionales y artistas correspondientes al año 1987, que afecten a explotaciones agrarias, fincas urbanas, establecimientos industriales y mercantiles y locales de trabajo de profesionales, dañados como consecuencia directa de las recientes inundaciones y situados en los municipios a que se refiere el artículo 1.º Esta exención comprenderá la de los arbitrios y recargos legalmente autorizados sobre los tributos dictados.

2. Los contribuyentes que, teniendo derecho a la exención establecida en el apartado anterior, hubieran satis-

fecha los recibos correspondientes al ejercicio 1987 podrán pedir devolución de las cantidades ingresadas.

3. El plazo de ingreso de las deudas tributarias resultantes de liquidaciones practicadas por la Administración que se encuentren en período voluntario, y cuyo vencimiento estuviese comprendido entre el 1 de noviembre y el 20 de diciembre de 1987, se prorroga hasta esta última fecha. Igualmente quedan en suspenso hasta el 20 de diciembre de 1987 los procedimientos de recaudación en vía de apremio.

Asimismo, el período de presentación y de ingreso de declaraciones-liquidaciones practicadas por el propio sujeto y demás declaraciones que sean consecuencia del cumplimiento de obligaciones formales, cuyo plazo hábil finalizase entre el 1 de noviembre y el 20 de diciembre de 1987, queda prorrogado hasta dicha fecha.

El ámbito de aplicación de lo dispuesto en los párrafos anteriores de este apartado se extiende a los sujetos pasivos y retenedores por toda clase de tributos que tengan el domicilio fiscal o, en su caso, el domicilio de la actividad en los términos municipales a los que se refiere el artículo 1.º de este Real Decreto-ley.

4. Se minorará en la cantidad de 130.000 pesetas la cuota tributaria correspondiente al Impuesto sobre el Valor Añadido en la adquisición de automóviles de fabricación española, efectuada para sustituir a otros que hubieran padecido siniestro total como consecuencia de las inundaciones, siempre que se justifique la baja de los mismos por tal motivo en la Jefatura de tráfico, y que dicha adquisición se realice en el plazo de un año a partir de la fecha de publicación del presente Real Decreto-ley.

Asimismo, la tramitación de las Bajas de vehículos, solicitadas como consecuencia de los daños sufridos por las inundaciones y la expedición de duplicados de permisos de circulación o de conducción destruidos o extraviados por dichas causas, no devengará las tasas correspondientes a los respectivos servicios de la Jefatura Central de Tráfico.

5. Se autoriza al Ministerio de Economía y Hacienda para conceder, en la proporción y condiciones que por el mismo se determinen, franquicia arancelaria y de los demás tributos y tasas que recaen sobre el comercio exterior en relación con la reposición de materiales y bienes de equipo dañados por las recientes inundaciones, así como para los donativos realizados por terceros países de bienes de primera necesidad y urgencia, siempre que dichos donativos vengan consignados a autoridades o Entidades públicas. Asimismo, podrá conceder reducción de las cuotas tributarias que resulten por la adquisición de materiales y bienes de equipo de fabricación nacional que deban ser renovados por las causas señaladas anteriormente.

6. La disminución de ingresos que las normas de este artículo produzcan en los Ayuntamientos y Diputaciones Provinciales será subvencionada mediante la adscripción específica de su importe, con cargo a los recursos derivados de los artículos 58 y 59 de la Ley 21/1986, de 23 de diciembre, y los que con igual finalidad se consignen en los Presupuestos Generales del Estado de 1988, practicán-

dose la deducción al efectuar la liquidación de las participaciones derivadas de los mismos.

Artículo 5.º 1. Los expedientes de regulación de empleo que tengan su causa en los daños producidos por las inundaciones tendrán la consideración de provenientes de una situación de fuerza mayor, con las consecuencias que se derivan de ésta y que se contemplan en los artículos 47 y 51 del Estatuto de los Trabajadores y 12.2 de la Ley 31/1984, de 2 de agosto, de Protección por Desempleo.

En los expedientes en que se resuelva favorablemente la suspensión temporal de contratos en base a circunstancias excepcionales, la autoridad laboral podrá autorizar que el tiempo en que se perciban las prestaciones por desempleo que traigan su causa inmediata de las inundaciones no se compute a efectos de consumir los períodos máximos de percepción establecidos. Igualmente podrá autorizar que perciban prestaciones de desempleo aquellos trabajadores incluidos en dichos expedientes que carezcan de los períodos de cotización necesarios para tener derecho a las mismas.

2. Las Empresas y los trabajadores por cuenta propia no incluidos en el Régimen Especial Agrario podrán solicitar y obtener, previa justificación de los daños sufridos, un aplazamiento de un año, sin interés, en el pago de sus cotizaciones en la Seguridad Social correspondientes a los meses de noviembre de 1987 a febrero de 1988, ambos inclusive.

3. Los trabajadores por cuenta propia incluidos en el Régimen Especial Agrario gozarán de exención en el pago de sus cuotas fijas mensuales correspondientes al ejercicio de 1987, con derecho a devolución, en su caso.

Asimismo, se concede exención de pago de la cuota por jornadas teóricas y reales de la Seguridad Social Agraria, correspondientes al ejercicio de 1987, en los términos señalados en el artículo 4.º del presente Real Decreto-ley para las cuotas de la contribución territorial rústica y pecuaria, con derecho a devolución, en su caso.

4. Las Sociedades Cooperativas y las Sociedades Anónimas Laborales podrán solicitar y obtener, previa justificación de los daños sufridos, un aplazamiento de un año sin interés en el pago de las cantidades a devolver por razón de los préstamos concedidos por el Fondo Nacional de Protección al Trabajo, correspondiente al segundo semestre del año 1987.

5. El Instituto Nacional de Empleo podrá establecer conciertos con las Comunidades Autónomas, Corporaciones Locales, Organismos de la Administración Central y Organismos autónomos administrativos, y otros de análoga naturaleza, para remediar los daños derivados de las inundaciones, así como para obras de reparaciones de los servicios públicos, mediante trabajos de colaboración social, para los cuales se recabará el concurso de los desempleados beneficiarios de la prestación por desempleo, según lo previsto en el artículo 10.4 de la Ley 31/1984, de 2 de agosto.

Artículo 6.º 1. A los efectos prevenidos en los artículos 27 y 37 de la Ley de Contratos del Estado y concor-

dantes de su Reglamento y, en su caso, en los artículos 115 a 117 del Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local, tendrán la consideración de obras, servicios, adquisiciones o suministros de emergencia los de reparación de infraestructuras y equipamientos, cualquiera que sea su cuantía y las Entidades públicas afectadas. También tendrán consideración de emergencia las obras de reposición de bienes perjudicados por las inundaciones siempre que el valor unitario de aquéllas sea inferior a 200.000.000 de pesetas.

2. Se declaran de urgente reparación los daños causados en la infraestructura hidráulica y de regadíos en la Comunidad Autónoma Valenciana y en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, siendo de aplicación a las obras de reparación el régimen excepcional previsto en el artículo 27 de la Ley de Contratos del Estado.

Artículo 7.º 1. Se autoriza al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para que ejecute, con las anualidades que se determinen por acuerdos del Consejo de Ministros, las actuaciones necesarias para la regulación de la cuenca del Júcar y la ejecución del plan de defensas en la cuenca del Segura.

2. Todas las obras relacionadas en el anexo I del presente Real Decreto-ley tendrán la consideración de interés general y llevarán implícitas las consideraciones siguientes:

a) La de urgencia a efectos de aplicación del artículo 52 de la Ley de Expropiación Forzosa.

b) La de urgente tramitación, de acuerdo con el artículo 90 del Reglamento General de Contratación del Estado, en relación con los expedientes de contratación de asistencia técnica, obras y suministros.

3. En la tramitación de los expedientes de contratación se dispensará el requisito previo de disponibilidad de terrenos a que se refieren los artículos 81 y 83 del Reglamento General de Contratación del Estado, sin perjuicio de que la ocupación efectiva de aquéllos no se haga hasta que se haya formalizado el acta de ocupación.

4. Se habilitará por el Ministerio de Economía y Hacienda, mediante transferencia al presupuesto de la Dirección General de Obras Hidráulicas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, capítulo 6.º, programa 512-A, concepto 697, con financiación procedente del crédito extraordinario al que hace referencia el artículo 8.º de este Real Decreto-ley, un crédito de 7.504.000.000 de pesetas para hacer frente a los gastos de reparaciones extraordinarias por 5.000.000.000 de pesetas más los 2.504.000.000 correspondientes a la anualidad de 1987 de las obras de regulación de la cuenca del Júcar y el plan de defensas en la cuenca del Segura.

5. Se autoriza al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo a contratar las obras y comprometer los créditos establecidos hasta el cien por cien de cada una de las

anualidades a que se refiere el apartado 1 del presente artículo.

Artículo 8.º 1. Se concede un crédito extraordinario inicialmente dotado con 40.000.000.000 de pesetas, con el carácter de ampliable, al vigente Presupuesto de Gastos del Estado, Sección 31, «Gastos de diversos Ministerios»; Servicio 02, «Dirección General de Presupuestos»; programa 631.K, «Actuaciones de emergencia ante catástrofes naturales»; concepto 481, «Para atenciones de todo orden derivadas de la aplicación del Real Decreto-ley 4/1987, de 13 de noviembre, cualesquiera que sean la naturaleza del gasto y el destinatario del mismo».

El referido crédito se adscribirá por el Ministerio de Economía y Hacienda, a propuesta de la Comisión a que se refiere el artículo 13 de este Real Decreto-ley, a los Departamentos y Organismos que tengan a su cargo las ayudas, subvenciones o beneficios, gastos e inversiones y demás atenciones relacionadas con la finalidad del mismo.

2. El crédito extraordinario a que se refiere el número anterior se financiará:

a) Mediante bajas del importe total o parcial de los créditos no dispuestos de los Presupuestos Generales del Estado para 1987, que propongan los Departamentos u Organismos interesados.

b) La parte no cubierta con las bajas a que se refiere el apartado anterior, con recurso al Banco de España o con Deuda Pública, de acuerdo con lo previsto en el artículo 38 de la Ley 21/1986, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1987.

3. El remanente que presente el indicado crédito al finalizar el ejercicio de 1987 podrá incorporarse al presupuesto del ejercicio siguiente con el mismo carácter de ampliable.

Artículo 9.º 1. Se autoriza al Instituto de Crédito Oficial a concertar operaciones de crédito, por un importe a determinar por el Ministerio de Economía y Hacienda, adicionales a las previstas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1987, con la finalidad exclusiva de financiar los créditos excepcionales que por el Gobierno puedan acordarse para atender a las personas o Entidades que hayan sufrido daños directos como consecuencia de las inundaciones.

2. Se concede una moratoria de tres años para aquellos afectados que tengan créditos pendientes con el Instituto de Crédito Oficial a consecuencia de la declaración de zona catastrófica por las inundaciones de 1982 en las Comunidades Autónomas de Valencia y de Murcia.

3. El Estado compensará al Instituto de Crédito Oficial por la diferencia entre el tipo de interés del 7 por ciento, previsto para los créditos oficiales que se concedan por el Gobierno en favor de las Corporaciones Locales, personas o Entidades afectadas por las inundaciones, y el 13,5 por ciento o, en su caso, el que dicho Instituto concierte con las Entidades financieras en la parte financiada por las mismas.

4. Los créditos concedidos por el Banco de Crédito Local a las Corporaciones Locales para actuaciones derivadas de este Real Decreto-ley no se computarán a los efectos previstos en el artículo 424 del Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local.

Artículo 10. Se faculta al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para declarar zonas de actuación especial a las áreas afectadas con objeto de que los Organismos dependientes de dicho Departamento puedan restaurar en lo posible la situación anterior a la catástrofe.

A los efectos indicados, se declararán de urgencia las obras de restauración hidrológico-forestal y de conservación de suelos en las cuencas hidrográficas del Júcar y del Segura.

La financiación de estas inversiones se realizará, según el detalle que figura en el anexo II, de acuerdo con el régimen establecido en el artículo 8.1 del presente Real Decreto-ley.

Se autoriza al FORPPA para que a través del SENPA proceda a la compra de leguminosas para consumo humano para ser utilizados como ayuda alimentaria.

Por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se dictarán las normas de desarrollo necesarias para la aplicación de los beneficios establecidos en la legislación vigente sobre reforma y desarrollo agrario para las zonas de interés nacional, aunque introduciéndose en la clasificación y ejecución de las obras las modificaciones impuestas por las peculiares características de los daños sufridos.

Artículo 11. 1. Se faculta al Ministerio para las Administraciones Públicas, en el marco de la cooperación económica del Estado con la Administración Local, y de conformidad con lo previsto en el artículo 13.2 siguiente, para proceder al libramiento de las subvenciones a que se refiere el artículo 1, con cargo al crédito específico que adscribirá el Ministerio de Economía y Hacienda en virtud del crédito extraordinario que dota el presente Real Decreto-ley.

2. Las Corporaciones Locales afectadas y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia ejecutarán las obras aprobadas, dando cuenta a fin de cada trimestre natural del estado de ejecución de las obras al Ministerio para las Administraciones Públicas a través de la Dirección General de Análisis Económico Territorial.

Artículo 12. El Gobierno, apreciando las circunstancias del daño catastrófico y previo informe de las Comu-

nidades Autónomas afectadas, podrá determinar la participación del Estado en los gastos derivados de los daños en los bienes y servicios transferidos a las Comunidades Autónomas.

Artículo 13. 1. Se crea una Comisión Interministerial para la aplicación y seguimiento de las medidas establecidas en el presente Real Decreto-ley, integrada por representantes de los Ministerios del Interior; de Economía y Hacienda; de Industria y Energía; de Trabajo y Seguridad Social; de Agricultura, Pesca y Alimentación; de Obras Públicas y Urbanismo; de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y para las Administraciones Públicas, así como los Delegados del Gobierno y Gobernadores civiles de los territorios afectados.

2. La determinación y evaluación de las necesidades a atender con las medidas previstas en el presente Real Decreto-ley se llevará a cabo por la Comisión a que se refiere el número anterior en coordinación con las autoridades de las Comunidades Autónomas y las correspondientes Comisiones Provinciales de Gobierno.

Artículo 14. El Gobierno y los distintos Departamentos Ministeriales, en el ámbito de sus competencias, dictarán las disposiciones necesarias para la ejecución de lo establecido en el presente Real Decreto-ley.

DISPOSICION ADICIONAL

1. Lo establecido en el presente Real Decreto-ley se entiende sin perjuicio de las competencias que correspondan a las Comunidades Autónomas al amparo de sus respectivos Estatutos de Autonomía.

2. Por el Gobierno se determinarán los plazos que sean necesarios respecto de las solicitudes de ayudas y beneficios y la aplicación de otras medidas previstas en este Real Decreto-ley.

DISPOSICION FINAL

El presente Real Decreto-ley entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 13 de noviembre de 1987.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno,
FELIPE GONZALEZ MARQUEZ

ANEXO I

PROGRAMA PREVISTO DE EJECUCION DE LAS OBRAS

Actuación	Coste total	Anualidades de ejecución
Presa Escalona	3.173,5	1987-1990
Presa Bellús	2.552,4	1987-1991
Presa Tous	15.525,6	1987-1992
Total cuenca del Júcar	21.251,5	—
Presa del Moro y obras complementarias	754	1987-1990
Presa de Pliego	1.716	1987-1991
Encauzamiento Reguerón	505	1987-1989
Trasvase Paretón	710	1987-1990
Presa del Judío	950	1987-1990
Canal aliviadero Argos-Quipar	800	1988-1991
Recrecimiento de la Cietva	300	1987-1990
Presa Algeciras	1.500	1987-1991
Encauzamiento Murcia-Beniel	1.250	1987-1991
Encauzamiento Beniel-Guardamar	2.150	1987-1992
Defensas y encauzamiento M. I. Río Mundo	1.800	1987-1992
Presa Romeral	1.493	1989-1992
Rambla Hondón	450	1989-1991
Presa Carvaco	600	1990-1992
Programa defensa encauzamiento M. I. Río Mundo (segunda fase)	1.800	1990-1992
Presa Los Rodeos	800	1991-1992
Recrecimiento presa Los Puentes	1.500	1989-1992
Total Cuenca del Segura	18.878	—
TOTAL	40.129,5	—

FINANCIACION EXTRAORDINARIA
(En millones de pesetas)

	Total	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Cuenca del Júcar	11.787,7	1.697	476,3	3.474,6	2.346,6	293,4	3.500
Cuenca del Segura	7.629,8	807	120,2	360,8	516	1.112,8	4.713
TOTAL	19.417,5	2.504	596,5	3.835,4	2.862,4	1.406,2	8.213

ANEXO II

DOTACION DE CREDITO PARA ATENDER LAS ACCIONES DE NATURALEZA FORESTAL
(En millones de pesetas)

Cuencas hidrológicas	Comunidad Autónoma Valenciana			Comunidad Autónoma de Murcia			Total
	Restauración hidrológica forestal	Conservación de suelos	Total	Restauración hidrológica forestal	Conservación de suelos	Total	
Río Júcar	2.150	350	2.500	—	—	—	2.500
Río Segura	—	—	—	1.350	150	1.500	1.500
TOTAL	2.150	350	2.500	1.350	150	1.500	4.000

PLANES Y PROGRAMAS

201/000001

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia:

(201) Planes y programas.

201/000001.

Autor: Gobierno.

Remisión del plan de transporte ferroviario, aprobado por el Consejo de Ministros en su reunión del día 30-4-87, para su tramitación en la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios.

Acuerdo:

Admitir a trámite y a efectos de lo establecido en el artículo 198 del Reglamento, trasladar a la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, y publicar en el Boletín. Asimismo, someter a la deliberación del Pleno las propuestas de resolución que se formulen.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de noviembre de 1987.—P. D., El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Luis María Cazorla Prieto**.

ACUERDO POR EL QUE SE APRUEBA EL PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO (PTF)

El Plan de Transporte Ferroviario (PTF) elaborado por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, tiene por objeto la especialización y modernización de los ferrocarriles españoles, lo que implica elevar el nivel de prestaciones al usuario. Para ello se elevarán con carácter general las velocidades de circulación alcanzándose velocidades superiores a 200 Km/h en los trayectos principales. Este objetivo requiere la ejecución de importantes actuaciones en la infraestructura para solucionar los problemas de falta de capacidad por una parte y para elevar sus características de diseño por la otra, lo que se resolverá mediante la construcción de grandes variantes, el desdoblamiento y la renovación de vía en la red básica, así como su adecuación a las nuevas velocidades.

Junto a este tratamiento de la infraestructura se prevé la modernización del material móvil adaptándolo a velocidades de 200 Km/h y mejorando en general el confort para los usuarios.

A estos efectos se establecerán los oportunos Contratos Programas RENFE-Estado en los que se concretarán a medio plazo las actuaciones a realizar. Anualmente, a través del Comité de inversiones Públicas se fijarán las Inversiones a realizar en los ferrocarriles.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, el Consejo de Ministros, en su reunión del día 30 de abril de 1987

ACUERDA

Aprobar las líneas generales plasmadas en el Plan de Transporte Ferroviario (PTF) y encomendar al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones el desarrollo del mismo.

PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO

INDICE

	Página
1. INTRODUCCION	1886
2. EVOLUCION Y SITUACION ACTUAL DEL FERROCARRIL	1887
2.1. Comparación con otros ferrocarriles europeos	1887
2.2. La red ferroviaria	1888
2.3. Material móvil	1888
2.4. La producción	1890
2.5. Precios	1891
2.6. La demanda	1891
2.6.1. Viajeros	1891
2.6.2. Mercancías	1892
2.7. Utilización de los servicios	1893
3. OBJETIVOS Y DIRECTRICES DE ACTUACION	1893
3.1. Directrices	1893
3.2. Objetivos	1894
4. LA CONFIGURACION GENERAL DEL SERVICIO FERROVIARIO	1895
4.1. Los escenarios económicos	1895
4.2. Perfil de los servicios	1895
5. CRITERIOS BASICOS PARA LA DEFINICION DE ACTUACIONES EN INFRAESTRUCTURA	1897
5.1. Grado de utilización de la red. Tramos saturados	1897
5.2. Análisis de la demanda por corredores	1899
6. ACCIONES PROPUESTAS	1901
6.1. Infraestructuras	1901
6.2. Servicios	1902
7. PREVISIONES DE DEMANDA DERIVADAS DEL PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO	1908
7.1. Demanda de viajeros	1908
7.2. Demanda de mercancías	1908
8. INVERSIONES	1909

1. INTRODUCCION

El sector transportes, considerando su actividad en toda su extensión, constituye un elemento básico en la economía del país y es soporte fundamental de la misma y de sus relaciones sociales. Su nivel de eficacia repercute en las estructuras de los costes de producción de toda la actividad económica, lo que, añadido a su carácter estratégico, muestra la relevancia del transporte en el desarrollo nacional.

El ferrocarril, que ha perdido hace ya tiempo su posición hegemónica, sigue siendo la unidad empresarial y el

ofertante más importante del mercado e influye notablemente en su comportamiento.

El Plan de Transporte Ferroviario (PTF) es el resultado de un amplio y dilatado esfuerzo de reflexión y en él figuran los elementos más destacables del proceso: el análisis de la situación actual, la formulación de las directrices y objetivos de actuación y finalmente el enunciado de las principales actuaciones ferroviarias hasta el año horizonte.

Como rasgos fundamentales de la opción que se plantea, puede señalarse la de un mejor aprovechamiento de los medios disponibles y una apuesta consciente por la

modernidad que significa diseñar el ferrocarril de principios de siglo XXI maximizando el rendimiento de las características favorables de este modo de transporte.

De esta manera, el Plan de Transporte Ferroviario se conforma como un instrumento básico de planificación estratégica (el horizonte del Plan se ha fijado en el año 2000) complementándose con los programas plurianuales (Contrato-Programa). Ello permitirá analizar las actuaciones emprendidas y las que resten por emprender en función de los resultados obtenidos, instrumentando en definitiva un sistema de planificación flexible coherente con la rápida evolución de la sociedad actual.

El Plan así concebido es principalmente un Plan de Infraestructuras Ferroviarias que incorpora simultáneamente los objetivos y las definiciones de calidad de los servicios exigidos al ferrocarril dentro de los márgenes prefijados por el Gobierno.

Responde igualmente a la necesidad de profundizar en la clarificación de las relaciones Estado-Renfe al definir los objetivos de transporte ferroviario orientando su producción y fijando el grado de autonomía de la propia gestión ferroviaria.

Voluntariamente se ha huido de la presentación detallada de todas las acciones que conlleva cada programa de actuaciones —su incorporación haría más extenso este

documento y desviaría la atención de las magnitudes fundamentales—, pero estos últimos se hallan respaldados en su formulación y contenido por numerosos trabajos específicos.

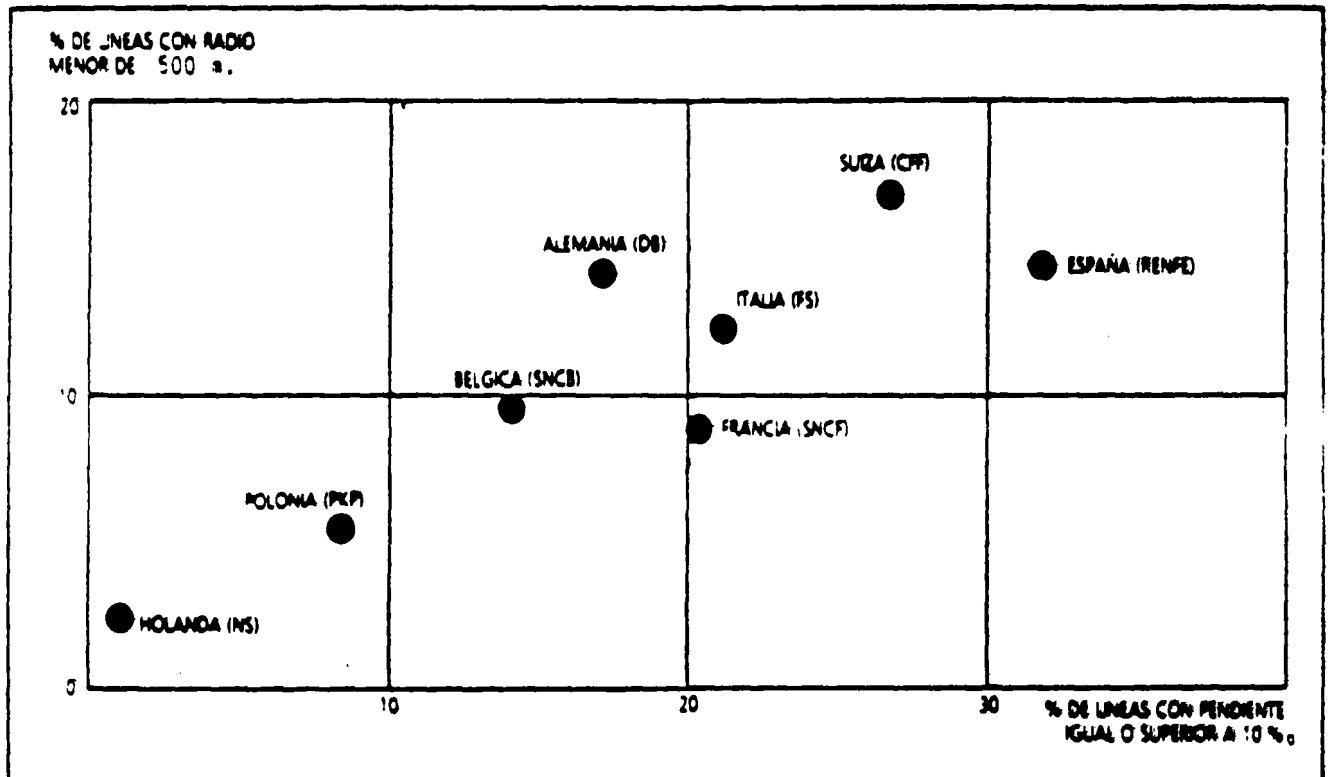
Aunque la definición de objetivos y directrices de actuación se refiere al transporte ferroviario, el desarrollo del Plan de Transporte Ferroviario se restringe al ferrocarril de ancho RENFE excluyéndose por sus especiales características los ferrocarriles de vía estrecha, que requieren su propio tratamiento.

2. EVOLUCION Y SITUACION ACTUAL DEL FERROCARRIL

2.1. Comparación con otros ferrocarriles europeos

La configuración y explotación de la red ferroviaria está condicionada por las características socio-económicas y geográficas. En este sentido son destacables la distribución espacial de la población y de la actividad económica, así como los condicionantes orográficos que confieren a nuestra red una gran dificultad en términos comparativos con las restantes redes europeas, como lo muestra el gráfico adjunto.

DIFICULTAD DEL TRAZADO EN DISTINTAS ADMINISTRACIONES EUROPEAS



Siendo la longitud de la red española superior a la media europea, la densidad media en número de circulaciones por kilómetro de red es en nuestro país muy inferior a la media: en efecto, frente a 50 circulaciones por kilómetro, la densidad en nuestra red es de 29 circulaciones por kilómetro. Ello es consecuencia no solamente de la menor densidad de población española, sino también de nuestra situación periférica, que hace que el tránsito a través de nuestra red sea poco relevante.

2.2. La red ferroviaria

En los últimos treinta y cinco años la red ferroviaria se ha mantenido en términos cuantitativos (12.948 kilómetros en 1950 frente a 12.710 kilómetros en 1985), si bien la longitud de vías ha aumentado por efecto del incremento de los tramos con vía doble, que entre 1970 y 1985 ha sido del orden del 25 por ciento.

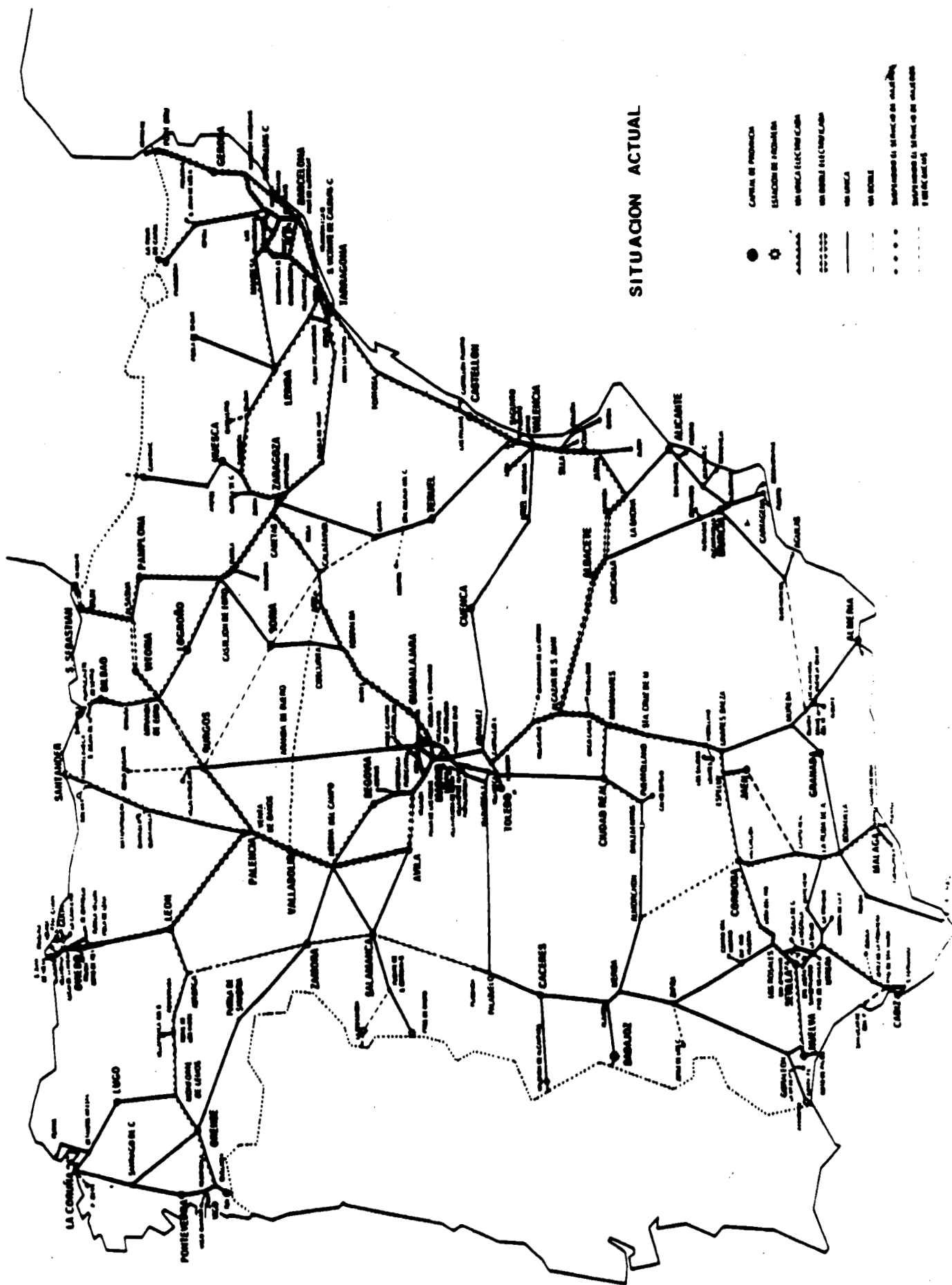
En el esquema adjunto se especifican las característi-

cas principales de la red. Debe destacarse el elevado porcentaje de electrificación (48,8 por ciento de la red), únicamente superado por los ferrocarriles suizos y suecos.

2.3. Material móvil

El cuadro adjunto pone de manifiesto la evolución del parque motor de RENFE, cuyas características más relevantes son las siguientes:

- Reducción del número de unidades motoras, compensado por otra parte con el aumento de potencia unitaria.
- Fuerte desarrollo de la tracción diésel y posterior estabilización a partir de 1975, acompañado del desarrollo constante de la tracción eléctrica.
- Incremento notable y sostenido de los trenes eléctricos.



EVOLUCION DEL PARQUE MOTOR DE RENFE

TIPO	1960	1970	1975	1980	1982	1983	1984	1985
Locomotoras vapor	3.252	642	—	—	—	—	—	—
Locomotoras diésel	88	679	752	761	756	758	761	760
Automotores diésel	119	393	339	177	223	228	222	219
Total tracción diésel	3.459	1.714	1.091	938	979	986	982	979
Locomotoras eléctricas	301	384	391	445	477	539	615	625
Trenes eléctricos	135	296	349	471	494	505	483	498
Total tracción eléctrica	436	680	740	916	971	1.044	1.098	1.123
Total parque motor	3.895	2.394	1.831	1.854	1.950	2.030	2.081	2.102

RENFE dispone de 5.119 vehículos móviles destinados al servicio de viajeros, de los cuales un 50 por ciento son automotores y remolques de unidades autopropulsadas.

La capacidad estática del material remolcado de mercancías se ha incrementado en los últimos veinticinco años en virtud del aumento de la capacidad unitaria de carga, que ha sido superior a la reducción en un 50 por ciento del número de vagones. Actualmente la red dispone de 45.279 vagones (de los cuales 10.366 son particulares), con una capacidad media de 33,5 t. A ello debe añá-

dirse el incremento del recorrido medio del vagón, para concluir que la capacidad dinámica ha tenido un crecimiento global.

2.4. La producción

El cuadro adjunto muestra la evolución de los recorridos del material motor expresado en miles de kms.

RECORRIDOS DE LOS MOTORES
(Miles de kms.)

Año	Recorrido según servicios				Total	Recorridos según tracción		
	Trenes de producto			Trenes comple- mentarios, múltiples y maniobras		T Eléctrica	Diésel	Vapor
	Trenes viajeros	Trenes mercancías	Total					
1960	55.961	42.167	98.129	39.738	137.867	29.914	18.235	89.718
1965	71.655	44.508	116.162	47.700	163.862	52.241	39.070	72.489
1970	80.497	43.209	123.706	47.816	170.922	64.744	96.551	9.627
1975	83.754	44.061	127.835	48.136	175.971	75.700	99.210	1.061
1980	94.856	42.311	137.167	40.271	177.268	95.560	79.708	—
1981	100.260	40.768	141.028	38.246	179.274	106.792	72.482	—
1982	103.361	40.899	144.260	38.738	182.996	111.847	71.151	—
1983	103.274	41.944	145.218	38.476	183.694	112.986	70.706	—
1984	104.308	46.606	150.914	46.113	197.027	120.778	76.249	—
1985	103.162	48.854	152.016	48.148	200.164	125.703	74.461	—

Destaca en primer lugar el crecimiento continuado de la oferta debido principalmente a los trenes de viajeros, que presentan un incremento del 84,3 por ciento en el período 60-85. Si en las mercancías este incremento es sólo del 15,8 por ciento es por causa del aumento de la capacidad unitaria antes señalado, que en el caso de los viajeros no se produce, por el mantenimiento y mejora de

las frecuencias como una de las variables básicas de la calidad del servicio.

Otro aspecto relevante es la disminución porcentual de las circulaciones improductivas.

El siguiente cuadro es ilustrativo de la evolución de los servicios de viajeros, mostrando el mayor peso relativo de los trenes de mercancías y de los trenes autopropulsados de largo recorrido en el conjunto de la oferta.

EVOLUCION DE LA OFERTA DE SERVICIOS DE VIAJEROS

Tipo de circulaciones	Incremento 1970-1982 %	Tasa anual %	Participación sobre total 1970 %	Participación sobre total 1982 %
(1) Unidades eléctricas	-226	-7	24	42
(2) Ferrobuses y otros automotores	-31	-2,2	18	9
(1-2) Cercanías-regionales	-54	-3,7	42	51
(5) Rápidos y expresos	-4	-0,3	45	36
(6) Trenes autopropulsados largo recorrido	-31	-2,2	13	13
(5-6) Largo recorrido	-10	-0,8	58	49
Total	-28,5	-2,1	100	100

En relación con los trenes de mercancías, el hecho más destacable es el fuerte incremento de la carga neta por vagón cargado, que ha pasado de 11,5 toneladas en 1966 a

21,7 toneladas en 1985, con un crecimiento del 88,7 por ciento.

DATOS BASICOS DEL RECORRIDO DE LOS VAGONES EN LOS TRENES DE MERCANCIAS

CONCEPTO	1966	1970	1975	1980	1982	1983	1984	1985
Millones Km. recorridos	1.017,8	989	947	850,8	780	774,7	830	855
Tendencia (100 = 1970)	103	100	96	86	79	78	84	85
% Recorridos en vacío	37	38	37	37	37	37	37	35
Vagones en tren medio	23,0	22,9	21,5	20,1	19,1	18,5	17,8	17,5
% Remolcados con tracción eléctrica	s.d.	49	55	65	68	72	78	s.d.
Carga neta media por vagón cargado (t).	11,52	13,99	17,25	19,43	20,49	21,0	21,7	21,7

La evolución positiva de la carga neta ha posibilitado la disminución de los kilómetros recorridos sin afectar con ello la capacidad global de la oferta, al aumentar el tamaño medio del tren cargado de 265 toneladas en 1966 a 380 toneladas en 1985.

Por último y como consecuencia de la política de electrificación adoptada es igualmente destacable el fuerte incremento de la participación de la tracción eléctrica.

2.5. Precios

Los precios del transporte ferroviario en términos reales han evolucionado históricamente por debajo de los costes de producción. En efecto, los precios medios reales vigentes en 1955 superaban a los de 1982 en 1,3 veces en el transporte de viajeros y en 1,7 en el de mercancías. En 1970 estas relaciones eran 1,5 y 1,3 respectivamente.

En el transporte de viajeros esta evolución está condicionada por el fuerte desarrollo de los servicios de cercanías donde la política tarifaria tiene un claro contenido social.

En el transporte de mercancías la evolución seguida es diferente para cada segmento de mercado. Así en el va-

gón completo, que es cuantitativamente el tráfico más importante, la disminución de la percepción media es superior a la del tráfico de contenedores que es el de mayor crecimiento relativo en unidades de tráfico.

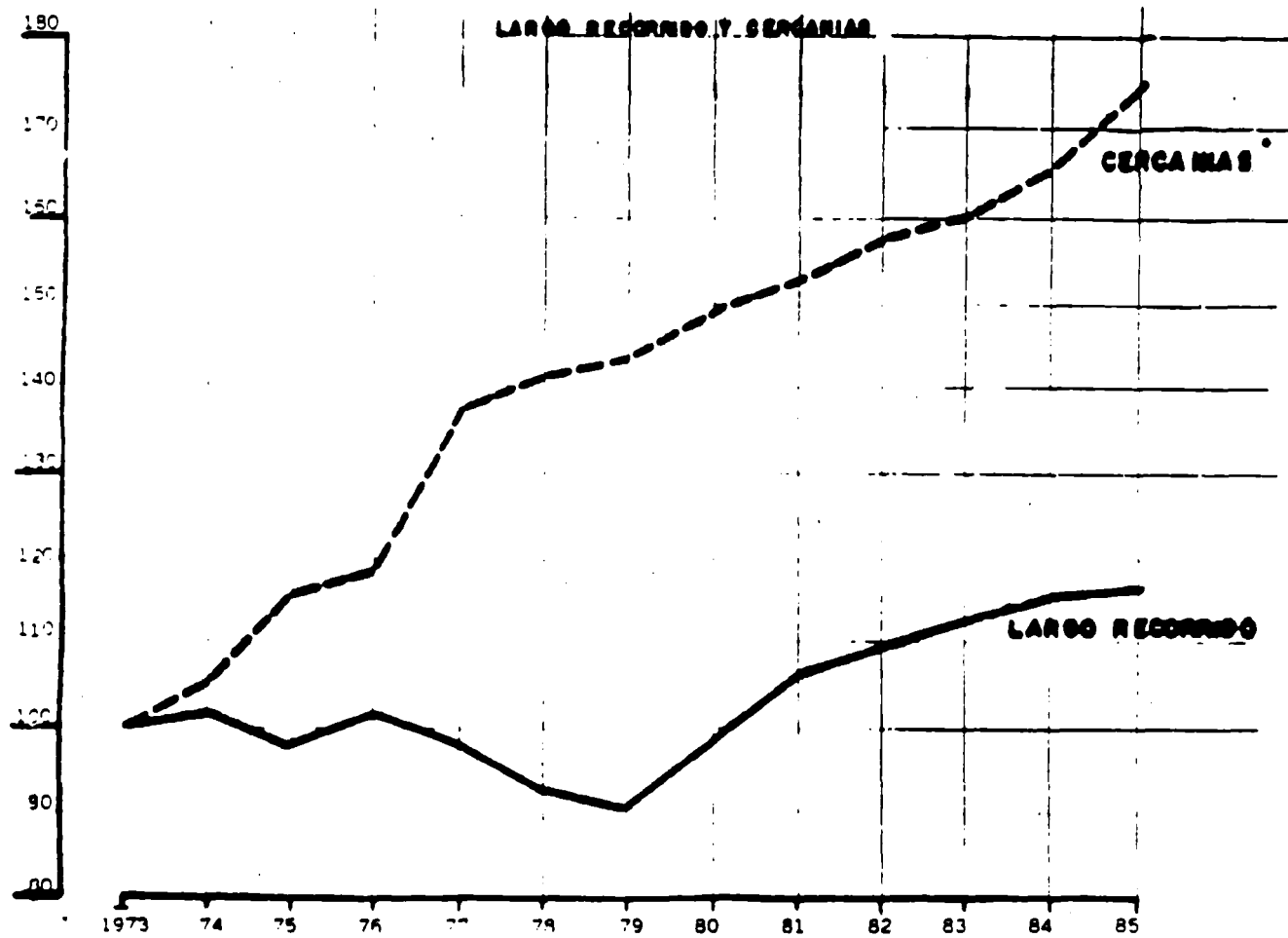
2.6. La demanda

El aspecto más destacable en la evolución de la demanda ferroviaria es el mayor crecimiento de los tráficos de viajeros que con 15.979 millones de viajeros por kilómetro suponen el 60 por ciento de la demanda total expresada en unidades de tráfico (suma de viajeros por kilómetro y toneladas por kilómetro). Las mercancías con 11.659 toneladas por kilómetro representan el 40 por ciento del tráfico total por lo que se ha invertido la situación de partida en la que el reparto viajeros/mercancías era el 40/60.

2.6.1. Viajeros

El gráfico y cuadro adjunto muestran la evolución de la demanda ferroviaria.

EVOLUCION DEL INDICE DE TRAFICO DE VIAJEROS



(*) Incluye Regionales

AÑOS

EVOLUCION DEL TRAFICO INTERIOR DE VIAJEROS EN FERROCARRIL (10⁶ VIAJEROS POR KILOMETRO)

Año	RENFE
	Serie nueva
1950	6.050
1955	6.736
1960	6.200
1965	10.125
1970	10.805
1975	13.108
1980	13.527
1981	14.261
1982	14.703
1983	15.092
1984	15.574
1985	15.979

El hecho más destacable es el crecimiento superior de los tráficos de cercanías que alcanzan ya el 38 por ciento de la demanda de viajeros.

2.6.2. Mercancías

La demanda de mercancías presenta un crecimiento sostenido hasta 1975 para estancarse posteriormente hasta 1983 y crecer de nuevo en 1984.

EVOLUCION DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE FERROVIARIA DE MERCANCIAS (10⁶ TK)

Año	RENFE
	Serie nueva
1950	6.675
1955	7.492

Año	RENFE
	Serie nueva
1960	6.514
1965	7.750
1970	8.857
1975	10.693
1980	10.887
1981	10.603
1982	10.504
1983	10.599
1984	11.645
1985	11.654

Interesa destacar el incremento del recorrido medio de las cargas que entre 1975 y 1985 pasa de 291,9 kilómetros a 367,8 expresando un progresivo grado de especialización del ferrocarril en el transporte a grandes distancias.

A pesar de la reciente recuperación de los tráficos de vagón completo en 1984 es en este segmento del mercado donde se produce la mayor recesión de la demanda ferroviaria. Por el contrario en el transporte intermodal las tasas de crecimiento anual son del 18 por ciento.

2.7. Utilización de los servicios

El cuadro adjunto muestra la evolución entre 1960 y 1985 de tres indicadores representativos de la utilización de los servicios de viajeros.

UTILIZACION DE LOS SERVICIOS DE VIAJEROS. GLOBAL

Año	Indice Viajeros × Km./ /Trenes × Km.	Viajeros × Km./ /Coches × Km.	Viajeros × Km./ /Plazas × Km.
1960	111	—	—
1965	141	29	—
1970	134	29	0,57 (*)
1975	156	31	0,54
1980	143	31	0,47
1981	142	31	0,48
1982	142	30	0,47
1983	146	30	0,47
1984	149	30	0,47
1985	155	30	0,47

(*) Los criterios aplicados para la reconstrucción de la serie de demanda de viajeros pueden proporcionar resultados sorprendentes, como éste, y de dudosa validez al alejarse en el tiempo del origen de la revisión.

Mientras el índice de viajeros × Km./coches × Km. se mantiene prácticamente constante, los indicadores de

viajeros × Km. por trenes Km. y por plaza × Km. sufren una evolución inversa que viene a expresar por una parte una mejora productiva y por otra una mejora de la calidad del servicio. Esto es más significativo si se tiene en cuenta que en el tráfico de cercanías el promedio de viajeros por circulación ha pasado en los últimos quince años de 112 a 101 mientras en largo recorrido ha pasado de 150 a 210.

Es en mercancías donde la mejora de la utilización en términos cuantitativos alcanza unos resultados más importantes.

Año	Indice	Carga media por tren	Carga media por vagón cargado	Toneladas por vagón movido
1960	150,2	—	—	—
1965	169,1	11,38	7,17	8,64
1970	197,9	13,99	10,90	12,30
1975	234,1	17,25	12,77	12,95
1980	247,3	19,43	13,26	13,74
1981	249,7	20,22	13,79	—
1982	246,9	20,49	—	—
1983	245,0	21,00	—	—
1984	245,0	21,70	—	—
1985	242,0	21,70	—	—

3. OBJETIVOS Y DIRECTRICES DE ACTUACION

En el marco de la política de transportes definida por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones se indican a continuación las directrices generales de actuación y los objetivos específicos en materia de ferrocarriles.

3.1. Directrices

La decisión del Gobierno de potenciar el ferrocarril español se fundamenta en el convencimiento de su insustituible papel en el sistema intermodal de transporte. Este papel viene orientado por las directrices que a continuación se exponen:

La red y los servicios ferroviarios se adaptarán a las necesidades de la demanda, adecuándose a los avances técnicos del conjunto de los modos de transporte y prestando un servicio competitivo en aquellos tráficos en los que ello sea posible.

En la planificación y la gestión de los ferrocarriles se dará prioridad a los factores económicos, evitando el crecimiento de los recursos públicos destinados a su explotación. La limitación del gasto, vía presupuestos y la asignación de recursos con criterios económicos y objetivos serán objeto de atención preferente.

El ferrocarril es un modo de transporte que prestará sus servicios en régimen de concurrencia en el sistema de

transporte. En general, los ingresos tarifarios deberán cubrir los costes de producción. Cuando por razones de política social o de transporte las tarifas no cubran los costes, deberán establecerse con toda concreción los mecanismos compensatorios que permitan a RENFE mantener su nivel de ingresos.

En los servicios de cercanías y regionales, se dará un trato homogéneo a las distintas poblaciones o áreas servidas manteniendo niveles de cobertura similares. Se establecerán acuerdos con las Administraciones competentes, Autonómicas o Locales, en los que se incluirán los mecanismos de financiación suficiente para las inversiones y los gastos de explotación.

En el medio urbano, deberán separarse los beneficios derivados de cada inversión para el ferrocarril y para el conjunto urbanístico al objeto de establecer las correspondientes fórmulas de financiación.

La planificación ferroviaria se ajustará al siguiente esquema director:

— Plan de Transporte Ferroviario. Es un plan estratégico a largo plazo (horizonte año 2000).

— Planes plurianuales a medio plazo: Mediante el establecimiento de Contratos-Programa coherentes con el Plan.

— Planes de Empresa: Planes que complementados con los Presupuestos fijan con toda concreción los objetivos anuales de la gestión desde el punto de vista técnico y económico.

3.2. Objetivos

Las anteriores directrices dan lugar a una serie de objetivos específicos que se han concretado en los siguientes grupos:

Infraestructuras

Las inversiones en infraestructuras se concentrarán, prioritariamente, en la Red Básica que debe ser modernizada, elevando sus características de diseño a un nivel competitivo con los modos restantes. Simultáneamente deben destinarse los recursos necesarios para el adecuado mantenimiento de la red.

Las características de explotación de la Red Básica deben ser homogéneas, resolviéndose prioritariamente la totalidad de los estrangulamientos existentes (tramos que presentan coeficientes de utilización superiores al cien por cien). Estos estrangulamientos serán resueltos mediante mejoras de la infraestructura actual o mediante la construcción de variantes que además mejoran las características de trazado.

Los trazados ferroviarios de aquellos corredores ferroviarios en los que el ferrocarril sea competitivo deben ser mejorados para alcanzar tiempos de viaje inferiores a los actuales. Así en la Red Básica las nuevas variantes se diseñarán para velocidades máximas de 200 Km/h. y las

obras de desdoblamiento de vías se aprovecharán para elevar las velocidades por encima de 160 Km/h. salvo que imperativos económicos motivados por las características del terreno aconsejen otras soluciones menos ambiciosas.

Las decisiones sobre inversiones en infraestructura y especialmente sobre la construcción de nuevas variantes vendrán precedidas de estudios de rentabilidad y de selección de inversiones.

Servicios de Viajeros

En el transporte de viajeros de largo recorrido el esfuerzo ferroviario se concentrará especialmente en los servicios Intercity en aquellos corredores que se estiman rentables y que en una primera aproximación se definen por las ciudades de tamaño medio y grande situadas a distancias medias. Los tiempos de viaje serán los derivados de velocidades comerciales que, salvo excepciones justificadas, deben estar comprendidos entre 120 y 160 Km/h.

En aquellas otras relaciones en las que exista una demanda suficiente, se mejorarán igualmente los servicios mediante el aumento de las velocidades y frecuencias, en virtud de las mejoras de infraestructura y del material móvil.

En los servicios nocturnos se incrementará la oferta de plazas acostadas estableciéndose los horarios de servicio en función de la oportunidad de las horas de salida y llegada y de la duración mínima aconsejable del trayecto.

En los servicios de cercanías se aprovechará la capacidad de los ferrocarriles para desplazar grandes flujos de viajeros en aquellas ciudades o áreas metropolitanas en las que se creen las condiciones técnicas y económicas adecuadas para ello. Es decir debe facilitarse la explotación de estos servicios mediante la construcción de nuevas infraestructuras si fuese preciso, al objeto de no interferir en los restantes tráficos y garantizar la frecuencia y regularidad que estos servicios precisan, pero deben crearse igualmente los necesarios mecanismos de financiación mediante Convenios suscritos con las Administraciones Autonómicas o Locales competentes en el área.

Los servicios ferroviarios de cercanías se coordinarán con los modos restantes tanto desde el punto de vista de explotación (programación de servicios, horarios, itinerarios, etc.) como el tarifario. Especial atención se prestará a las condiciones de intercambio modal (aparcamientos disuasorios, intercambiadores, etc.).

Mercancías

El tráfico de mercancías se orientará hacia el transporte de grandes masas (flujos superiores a 100.000 T/año) y de masas transportadas a grandes distancias (más de 10.000 toneladas transportadas a más de 150 kilómetros).

La mejora de calidad se centrará en la reducción y garantía del plazo de transporte así como en el control e información permanente sobre la situación de las mercancías.

Se potenciará el tráfico entre apartaderos y la utilización de trenes puros y trenes bloque.

Especial atención se prestará a los tráficos intermodales mediante el desarrollo de las técnicas adecuadas y de centros de intercambio modal. Los ferrocarriles mejorarán su accesibilidad a los focos de transporte (puertos principalmente) y desarrollarán centros de almacenamiento y regulación de cargas participando incluso en los procesos logísticos de los clientes.

En los tráficos de carga fraccionada la actuación ferroviaria se orientará hacia los tráficos y relaciones con potencial suficiente de modo que permitan el agrupamiento de las mercancías y el establecimiento de un régimen comercial mixto, carretera-ferrocarril.

Los tráficos de paquetería rápida se perfeccionarán mediante la reducción de los plazos de entrega con fórmulas mixtas de distribución, incrementando la seguridad y fiabilidad de los envíos y proporcionando a los clientes prestaciones adicionales a las actuales.

Finalmente, teniendo en cuenta el previsible incremento de los tráficos internacionales como consecuencia de la incorporación de España a la CEE debe atenderse especialmente la problemática de los cambios de ancho de vía mediante el dimensionamiento adecuado de las estaciones fronterizas y el desarrollo de las técnicas utilizables.

Tarifas

Las tarifas evolucionarán en general acordes con la propia evolución de los costes de producción y de la calidad del servicio.

En los servicios de viajeros de superior calidad (coches-cama, 1.ª clase diurnos, etc.) el objetivo es que las tarifas no sean inferiores a los costes, esto es, no recibirán ningún tipo de subvenciones.

En aquellos tráficos de viajeros en los que se establezcan por razones de política de transportes o de política social, tarifas inferiores a las de equilibrio (cercanías, regionales, largo recorrido de inferior calidad) se deben establecer con la mayor concreción posible las compensaciones económicas correspondientes y los beneficiarios de las mismas.

En el transporte de mercancías se tenderá hacia unas tarifas en régimen de equilibrio.

4. LA CONFIGURACION GENERAL DEL SERVICIO FERROVIARIO

Los escenarios económicos y el perfil de los servicios son las bases sobre las que se diseña el futuro de la explotación ferroviaria.

4.1. Los escenarios económicos

Considerando como elemento significativo para la configuración de los escenarios los datos de mercado, se de-

finen a continuación los diferentes límites del marco económico en el que los ferrocarriles deberán desenvolverse.

El margen de progresión real de la economía puede situarse en torno a una banda de crecimiento anual del PIB que se mueva entre el 2 y el 4 por ciento como expresión de los límites mínimo y máximo previsibles.

En tales condiciones, y de acuerdo con los ajustes que brinda la experiencia, el crecimiento global del mercado de viajeros y mercancías podría moverse entre los extremos que se recogen en el siguiente cuadro:

Hipótesis	% a.a. PIB	% a.a. VKm.	% a.a. TKm.
Baja	2	2	1
Alta	4	4	3

4.2. Perfil de los servicios

Según los objetivos de especialización en determinados segmentos de mercado que se han expuesto en el punto 3.2, los servicios se definen en los siguientes términos.

Viajeros

El producto Intercity se orienta a la satisfacción de la demanda de viajes entre centros urbanos importantes, situados entre sí a distancias intermedias, con velocidades máximas de 160-200 Km/h.

Para distancias superiores se programan una serie de servicios de largo recorrido diurno que por su mejora de servicio conformarán un conjunto de prestaciones básicas del transporte ferroviario. Estos servicios de largo recorrido diurno verán incrementadas sus velocidades comerciales en virtud de las mejoras de infraestructura y de la utilización de material móvil del mismo tipo que los servicios Intercity, lo que supondrá importantes reducciones de tiempo de viaje, muy especialmente en los servicios transversales.

Para estas mismas distancias y especialmente en las relaciones transversales de muy largo recorrido, se define una red de trenes nocturnos, preponderantemente provistos de plazas acostadas, que permite ofrecer conjuntamente el producto de gran calidad (coche-cama) y el producto de calidad estándar (litera).

El segmento de Cercanías cubre la satisfacción de las necesidades de movilidad obligada por motivos de trabajo, estudio, compras, etc., entre el centro de los grandes núcleos urbanos y sus poblaciones periféricas.

Existe además de éstas una demanda de transporte que responde a la movilidad interna en el hinterland regional de las grandes urbes (fuera de la conurbación propiamente dicha). A la satisfacción de esta demanda se orienta el sistema de servicios regionales, cuyo diseño intenta mejorar el aprovechamiento de los recursos puestos en jue-

go para el desarrollo de los servicios antes expuestos, garantizando además un servicio ferroviario básico.

Desde el punto de vista de las características de la oferta, los servicios Intercity se prestarán con material móvil de gran confort, con horarios cadenciados adaptados a la demanda, provistos de climatización, servicio de restauración, vídeo, teléfono, etc. En las relaciones que precisen una mayor oferta (o en los correspondientes horarios) se podrán utilizar trenes Talgo formando parte de la malla Intercity. Por último, y atendiendo siempre a las condiciones de la demanda y a las posibilidades técnicas, determinados servicios Intercity se prolongarán en antena (o se asegurarán enlaces) para atender a las ciudades próximas a las estaciones de la Red Intercity.

La Red de servicios de Largo Recorrido Nocturno se configurará inicialmente con trenes de tipo «Estrella», con una oferta básica de plazas acostadas climatizadas. Los horarios se adecuarán a los precios para el descanso nocturno, por lo que en estos servicios las mejoras posibles de velocidad comercial tendrán una influencia significativa en la oferta de trenes transversales de muy largo recorrido, que verán recortado su horario de forma notable.

En los servicios de Cercanías se incrementarán las frecuencias, estableciéndose como objetivo prioritario la regularidad. Para ello, cuando sea necesario se especializarán las infraestructuras de cercanías y resto de tráficos siempre que puedan resolverse los problemas de financiación de estas inversiones con las Administraciones Autonómicas y Locales correspondientes mediante la firma de Convenios de financiación.

Mercancías

a) El transporte de cargas unitarias

Trenes Puros

El tren puro constituye el producto ferroviario competitivo por excelencia en el tráfico de mercancías. El tren puro circula en la práctica generalidad de los casos, entre dos terminales ferroviarias incorporadas a las instalaciones de los clientes.

Desde el punto de vista del diseño futuro, este producto mantendrá sus actuales características, procurando adaptar sus ciclos a las necesidades del cliente, con objeto de asegurar flujos continuos de materiales que permitan optimizar stocks.

El transporte de lotes y remesas

El transporte de remesas o lotes de vagones de tamaño inferior al tren va a constituir, de manera creciente en el

futuro, el segmento de mercado con mayor potencial de crecimiento.

El ferrocarril debe actuar en los planos comercial y técnico en orden a:

— Agrupar lotes y remesas para constituir trenes de tamaño suficiente, pero asegurando plazos de transporte compatibles con las exigencias de la demanda.

— Evitar las rupturas de carga, fomentando la creación de infraestructuras ferroviarias terminales en las instalaciones de los clientes.

— Aplicar técnicas de intercambio modal, para reducir los costes derivados de la ruptura de carga, cuando ésta sea inevitable.

La agrupación de remesas permite la elaboración de encaminamientos especializados permanentes que evitan el paso por estaciones de clasificación, reduciendo así sensiblemente los plazos de transporte. La mayor calidad que este tipo de producto ofrece respecto a la obtenida por procedimientos clásicos de encaminamiento escalonado permite operar con precios más altos, lo que, junto a los menores costes de maniobras, etc., consiente en términos de rentabilidad la constitución de trenes ligeros y rápidos, adaptados a las demandas cualitativas del mercado.

Las instalaciones terminales en factorías, puertos, etc., no pueden ser concebidas simplemente como una o más vías situadas en su interior. El Plan incorpora un programa de Apartaderos e Instalaciones Terminales para la extensión de la actual red de tales instalaciones y su modernización, de tal manera que se conviertan progresivamente en instalaciones complementarias del proceso productivo, atendiendo a los problemas de almacenaje, manipulación, etc. A tal efecto, RENFE por sí misma o a través de Sociedades filiales o participadas, estará en condiciones de prestar la asistencia técnica necesaria a sus clientes y, en su caso, de participar en el diseño y construcción de tales instalaciones en los aspectos técnicos y financieros.

En ciertas ocasiones, no obstante, el apartadero particular no es viable, bien por la imposibilidad física de acceder con infraestructuras ferroviarias hasta las instalaciones del cliente, o bien por el volumen insuficiente de transporte generado. En estos casos se impone lograr que el coste económico de la ruptura de carga inevitable sea el mínimo posible.

A la resolución de estos problemas se orienta la creación de estaciones multifuncionales o Centros de Intercambio Modal. Tales Centros, explotados por RENFE, han de constituir núcleos de comercialización aptos para resolver en condiciones económicas los problemas de transbordo ferrocarril-carretera y, en aquellas ocasiones en que las características del tráfico lo demanden, incorporar valor añadido, en forma de almacenamiento, etc. Las técnicas de transporte intermodal (contenedores, cajas móviles, semirremolques) constituyen una componente fundamental de la gama de productos que, en tráfico de mercancías, ha de ofrecer el ferrocarril en el futuro próximo.

La oferta logística

La importancia que crecientemente adquieren los aspectos logísticos, que incluyen lo que tradicionalmente se ha venido entendiendo por transporte, pero que lo trascienden, en el conjunto de los procesos productivos obligan al ferrocarril a concebir el conjunto de su oferta en términos de «oferta logística». RENFE, directamente o a través de sus grupos de empresas, ofrecerá de forma creciente en el período del Plan una gama de prestaciones complementarias al puro transporte, a algunas de las cuales se ha hecho ya referencia, de tal manera que su oferta se oriente a la resolución del problema específico del cliente, no sólo en su componente de transporte, sino prestando la colaboración posible a los problemas de manutención, distribución, etc. Soluciones tales como la creación en terrenos ferroviarios de instalaciones de almacenamiento intermedio, ensacado o embotellado, o la prestación de servicios de gestión de stocks, el seguimiento en tiempo real de los envíos, etc., constituyen componentes posibles de esta «oferta logística» que el ferrocarril está en condiciones adecuadas de aportar.

El transporte combinado mar-ferrocarril

En el terreno de las técnicas intermodales es preciso hacer referencia a la problemática específica de los Puertos.

Si bien un 30 por ciento del tonelaje transportado por el ferrocarril español tiene su origen o destino en Puerto, la participación del transporte ferroviario en el tráfico generado por los Puertos viene siendo decreciente.

El Plan prevé una recuperación parcial de estos tráficós, por lo que se dedica una especial atención a las acciones emprendidas para la mejora de la posición ferroviaria en cada puerto.

El Tráfico Internacional

El tráfico internacional de mercancías tiende a aumentar de forma muy importante como consecuencia del incremento de los intercambios generados por la incorporación de España y Portugal al espacio económico comunitario. La continuidad del tráfico ferroviario a través de redes de ancho de vía diferente está resuelta técnica y económicamente.

El sistema de cambio de ejes con el que se viene operando constituye una solución probada y económicamente satisfactoria. Otras soluciones tales como la utilización de ejes de ancho variable, resultan específicamente aptas para el tráfico de viajeros y pueden resultar igualmente adecuadas para determinados tráficós de mercancías.

El incremento de tráfico previsto requerirá la ampliación de las estaciones fronterizas que se aprovecharán para la mejora de las instalaciones de intercambio modal y de depósitos de almacenamiento y regulación de cargas.

b) El Transporte de cargas fraccionadas

El actual sistema productivo-comercial se remodelará para potenciar su capacidad y prestaciones, mediante un sistema mixto de comercialización cuyas principales características son:

— Las remesas confluyen desde sus puntos de origen en una red de terminales (Estaciones Centro) donde se agrupan y se expiden por ferrocarril, de acuerdo con un plan de encaminamiento conmutado en vagón completo o a través de la red TECO, para su distribución desde la terminal correspondiente hacia los destinos finales.

— Para optimizar la complementariedad ferrocarril-otros modos terrestres, se prevé la organización de un sistema mixto.

Los trenes de alta velocidad se aprovecharán, mediante la adecuación de los medios materiales y organizativos, para el transporte urgente entre núcleos de población.

5. CRITERIOS BASICOS PARA LA DEFINICION DE ACTUACIONES EN INFRAESTRUCTURA

Analizados aquellos aspectos que externa o internamente van a configurar el futuro de los ferrocarriles españoles, se indican en este apartado las bases sobre las que se definen las actuaciones en las infraestructuras ferroviarias.

Las infraestructuras ferroviarias son el aspecto fundamental de un Plan de Transporte Ferroviario, con un horizonte al año 2000, por su carácter irreversible y por el importante volumen de recursos que precisan para su ejecución. Simultáneamente determinan la calidad de la oferta ferroviaria, tanto por las características del trazado (velocidad comercial de los servicios de viajeros) como por su propia capacidad.

5.1. Grado de utilización de la red. Tramos saturados

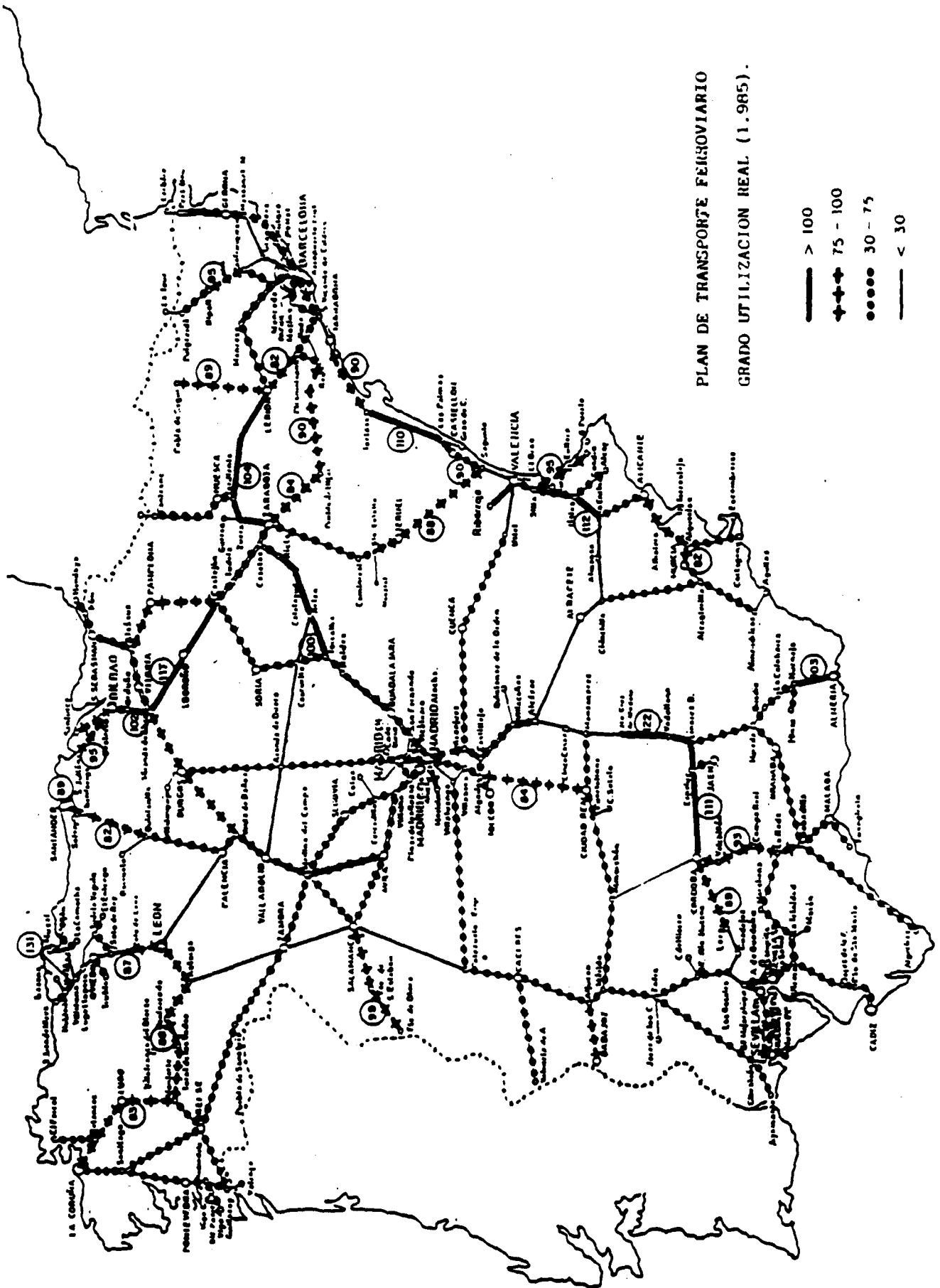
Los grados de utilización de la red ferroviaria superiores al 100 por cien son posibles por el agotamiento de ciertas reservas de la capacidad UIC * (siempre inferior a la capacidad teórica) como, por ejemplo, el tiempo dedicado a la conservación de la vía. En esas condiciones (GUR > 100 por cien) puede decirse que la sección está saturada y se produce un deterioro de la regularidad que a su vez comporta una disminución de la capacidad al incrementarse el tiempo de utilización de la vía de cada circulación. En el esquema adjunto se indica el grado de utilización real de las líneas de la Red.

Se destacan a continuación los tramos de la Red Básica con grados de ocupación superiores al 100 por cien ordenados de mayor a menor:

* Unión Internacional de Ferrocarriles.

PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO
GRADO UTILIZACION REAL (1.985).

- > 100
- ◆ 75 - 100
- 30 - 75
- < 30



UTILIZACION DE LA RED. TRAMOS SATURADOS

	Trayecto	Capacidad		Circulaciones reales	Grado ocupación %
		Teórica	UIC		
Red Básica	Villabona-Nubledo	77	45	59	131
	Atocha-Villaverde Bajo	380	228	283	124
	Sta. Cruz M.-Linares	119	63	77	122
	Castejón-Miranda E.	76	40	47	117
	La Encina-Játiva	104	57	64	112
	Linares-Córdoba	115	54	60	111
	Castellón-Tortosa	133	63	69	110
	Huéneja-Almería	51	34	35	103
	Miranda-Orduña	78	47	48	102
	Vallecas-Vicálvaro	340	204	205	100
Baides-Ricla	89	51	51	100	
Red Complementaria	Zaragoza-Lérida	67	45	47	104
	Salamanca-Fuentes Oñoro	46	26	26	100
Secundaria	Vara Quart-Ribarroja	47	28	28	100

Excepción hecha de los dos trayectos pertenecientes a las proximidades de Madrid, todos los trayectos saturados corresponden a vías únicas, cuya capacidad puede en algunos casos aumentarse mediante mejoras en la señalización o en los sistemas de bloqueo, pero que con generalidad requieren la construcción de doble vía.

Los tramos de la Red, cuyo grado de ocupación se sitúa entre el 75 y el 100 por cien, requieren una atención constante y en ellos debe preverse la ampliación de su capacidad si pertenecen a las líneas en las que el tráfico tiende a incrementarse, especialmente en la Red Básica.

Algunas de las actuaciones precisas para solucionar los actuales problemas de saturación de la capacidad de la red están ya contratadas e incluso en ejecución.

5.2. Análisis de la demanda por corredores

Entre los mercados en los que el ferrocarril debe mejorar su penetración destaca el del tráfico de viajeros diurno en relaciones de distancias intermedias. Para que la

oferta ferroviaria sea competitiva con los modos restantes se requieren inversiones en infraestructura que permitan elevar las velocidades comerciales hasta 120-160 kilómetros/hora.

En el cuadro adjunto se comparan las características de los distintos ejes, indicándose para las relaciones más importantes cada uno de los siguientes datos:

- Viajeros (ferrocarril).
- Distancia (kilómetros).
- Índice viajeros/kilómetro.
- Población servida. Suma de las poblaciones provinciales afectadas por el Eje.
- Participación del ferrocarril en el reparto modal (referida a la suma de las relaciones de cada Eje).

Las relaciones de mayor densidad (viajeros/kilómetro) son Madrid-Zaragoza, Madrid-Valencia y Barcelona-Zaragoza, lo que parece estar directamente influido por los tamaños de la población, la distancia entre ciudades y la oferta existente de los distintos modos de transporte.

CARACTERÍSTICAS SIGNIFICATIVAS EJES

	Población (10 ³)	Viajeros	Distancia FC	Viaj./Km.	% Participación FC
Eje País Vasco-Cataluña	9.729	—	—	—	18,1
Relación Bilbao-Barcelona	—	125.728	711	177	—
Eje Madrid-País Vasco	7.878	—	—	—	21,9
Relación Madrid-Bilbao	—	270.426	550	492	—
Eje Madrid-Levante	9.658	—	—	—	12,9
Relación Madrid-Valencia	—	549.123	451	1.218	—
Eje Madrid-Cataluña	11.665	—	—	—	24,7
Relación Madrid-Zaragoza	—	499.029	338	1.476	—
Madrid-Barcelona	—	697.514	705	989	—
Barcelona-Zaragoza	—	377.961	370	1.021	—
Eje Madrid-Asturias-Santander	7.726	—	—	—	22,7
Relación Madrid-Oviedo	—	352.993	561	629	—
Madrid-Santander	—	388.229	517	751	—
Eje Madrid-Andalucía	12.106	—	—	—	35,8
Relación Madrid-Sevilla	—	478.647	574	834	—
Madrid-Granada	—	311.487	491	627	—
Eje Cataluña-Levante	9.765	—	—	—	10,3
Relación Barcelona-Valencia	—	284.293	371	766	—
Eje Cataluña-Galicia	—	—	—	—	s.d.
Relación Barcelona-Coruña	—	117.342	1.349	87	—
Eje Madrid-Galicia	8.896	—	—	—	42,2
Relación Madrid-Coruña	—	186.502	801	233	—
Madrid-Pontevedra	—	144.067	685	210	—

El cuadro de características significativas muestra, por otra parte, la fuerte dependencia de la demanda de la distancia y de las poblaciones servidas. Así, la relación Barcelona-Coruña es la más débil de las analizadas, siguiéndole Barcelona-Bilbao, Madrid-Pontevedra y Madrid-Coruña. En este tipo de relaciones la demanda de plazas nocturnas es más importante que en las relaciones con distancias inferiores.

La participación del ferrocarril en el reparto modal crece al aumentar la distancia y resulta afectada por la calidad de la oferta de los modos concurrentes. Así, el Eje Cataluña-Levante presenta el mínimo (10,3 por ciento), seguido del Madrid-Levante. Las mayores participaciones ferroviarias se producen en los Ejes Madrid-Galicia y Madrid-Andalucía.

Los Ejes que sirven a una mayor población son el Madrid-Andalucía y Madrid-Barcelona. Esta particularidad hay que ponerla en relación con la propia estructura de la red ferroviaria. Así, mientras Madrid-Andalucía tiene un tramo común en el que coinciden la práctica totalidad de los flujos y al sur de Despeñaperros la red se ramifica enormemente disminuyendo su densidad, Madrid-Cataluña es un eje lineal, con dos itinerarios entre Zaragoza y Barcelona, con una densidad relativamente homogénea en función de los asentamientos poblacionales: dos grandes poblaciones en los extremos y una población importante en el centro del Eje (Madrid-Zaragoza-Barcelona).

Si el análisis se realiza por relaciones, las mayores densidades de población por kilómetro de red se obtienen en el triángulo Madrid-Barcelona-Valencia, con distancias

intermedias comprendidas entre 338 y 451 kilómetros (se consideran las distancias desde Zaragoza).

6. ACTUACIONES PROPUESTAS

El Plan de Transporte Ferroviario tiene por objeto desarrollar el ferrocarril moderno y competitivo que el país requiere, adaptándolo tecnológicamente a las posibilidades actuales. Esta opción lleva al límite la capacidad inversora del Estado y comprende las inversiones necesarias para la ampliación de la capacidad de la red, así como las destinadas al incremento de la velocidad de circulación a 200 km/h. que supone en definitiva situar a los ferrocarriles españoles en el nivel de explotación de las redes ferroviarias más avanzadas de la Comunidad Económica Europea.

El conjunto de las actuaciones propuestas permitirá al ferrocarril prestar su servicio en términos competitivos con los restantes modos de transporte, desarrollando aquellos tráficos para los que, teniendo en cuenta las características de los restantes modos que integran el sistema de transporte, está específicamente adecuado.

Para ello, el más importante esfuerzo inversor se concentra en las actuaciones de mayor interés para la prestación del servicio ferroviario, incorporando diferentes inversiones de ruptura que cambiarán sustancialmente el servicio ferroviario.

6.1. Infraestructuras

El Plan incluye los nuevos accesos a Andalucía y al Norte-Noroeste de España, la adecuación del triángulo Madrid-Barcelona-Valencia-Madrid a velocidades máximas de 200 km/h. así como el desdoblamiento de los tramos de vía única en el mencionado triángulo, la variante Bilbao-Vitoria y el desdoblamiento de vía en diversos tramos de la red (Córdoba-Sevilla, Castejón-Alsasua y León-Monforte) que se aprovecharán para elevar las velocidades tipo a 160 ó 200 km/h. (ver gráficos adjuntos).

Se configura así un Eje Norte-Sur de elevadas características de diseño (200 km/h.) del que se beneficiarán la mayor parte de las relaciones ferroviarias de Madrid con todo el Norte y Sur de la Península y también las relaciones transversales.

El nuevo acceso a Andalucía (variante Brazatortas-Alcolea) es una obra necesaria para solucionar el cuello de botella más importante de la red actual. Simultáneamente permite una radical modernización del servicio a Andalucía al diseñarse con velocidad máxima de 250 km/h. y acortar las distancias kilométricas (92 km.), lo que en definitiva supone una importante reducción del tiempo de viaje (3 horas) y una ruptura del concepto tradicional del servicio ferroviario.

El nuevo acceso al Norte-Noroeste de España (variante de Guadarrama) presenta una elevada tasa de rendimiento interno (14 por ciento). La ganancia espectacular de

tiempos (más de una hora de reducción) que produce y su utilización común por todos los servicios ferroviarios del Norte-Noroeste de España (Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco, Castilla-León, La Rioja y Navarra) en su relación con Madrid hacen de ella una importante actuación ferroviaria.

Estas dos variantes se diseñan para velocidades de 200 km/h. e incluso de 250 km/h. en los tramos que lo permitan sus características topográficas.

La adecuación del triángulo Madrid-Barcelona-Valencia-Madrid a velocidades de 200 km/h. permitirá unos servicios de elevada calidad entre las principales ciudades españolas. La ejecución de estas obras deberá programarse de acuerdo con las necesidades de renovación de vía y con el desarrollo de los proyectos actualmente contratados.

La adecuación del citado triángulo a 200 km/h. se ha supuesto sobre la base de mantener el trazado actual.

Si los estudios técnicos detallados ofrecen la posibilidad de mayores ahorros de tiempo sin incremento de costes, se podría alterar el trazado actual, tratando de no dejar al margen ningún núcleo importante de población.

El estrangulamiento que supone el actual puerto de Orduña, de muy difícil solución mediante actuaciones sobre el trazado actual que, dada la topografía del terreno hace inviable su desdoblamiento, se resuelve mediante una variante (Bilbao-Vitoria) que se diseña con velocidades de 160 km/h., habida cuenta de las dificultades del área por la que discurre. La variante, que presenta una baja tasa de rentabilidad interna (3-5 por ciento), supone un acortamiento de 67 km. sobre la distancia actual (137 km) y tiene una incidencia muy localizada territorialmente, ya que afecta principalmente a Bilbao y muy especialmente en su relación con Vitoria.

Por otra parte, la nueva variante hace que la circulación de los trenes desde Zaragoza al País Vasco se haga también por Castejón-Pamplona-Alsasua, lo que requiere su desdoblamiento.

Teniendo en cuenta el elevado volumen de inversión que estas obras requieren, y muy especialmente las grandes variantes propuestas, deberá considerarse la colaboración financiera de las Comunidades Autónomas afectadas, teniendo en cuenta el impacto que produzcan en sus sistemas de transporte, así como en sus estructuras territoriales. Esta cofinanciación será imprescindible cuando se trate de inversiones vinculadas a un subsistema de transporte integrado plenamente en el territorio.

El enlace internacional con Portugal, sobre el corredor Madrid-Lisboa, se desarrollará a través de la línea Madrid-Ciudad Real-Badajoz, con velocidades no inferiores a 160 km/h. y aprovechando por lo tanto el nuevo trazado Madrid-Ciudad Real-Brazatortas. Esta actuación deberá coordinarse con Portugal en el marco general de la mejora de las comunidades peninsulares. La inversión precisa para este enlace no ha sido cuantificada en el capítulo de inversiones del Plan, por su especial condición de enlace internacional, que requerirá una financiación específica.

Otras mejoras de trazado que serán desarrolladas jun-

to con los programas de renovación de vía no son descritas específicamente.

La financiación de las infraestructuras cuya necesidad se derive de la explotación de los servicios ferroviarios de cercanías, debe realizarse conjuntamente con las Autoridades Autonómicas y Locales afectadas. La inclusión en el Plan de algunas de las inversiones posibles ha de considerarse como indicativo (salvo en los casos en los que haya Convenios ya suscritos) mientras no esté definido en cada caso el reparto de la financiación.

Otro tanto debe decirse sobre las inversiones en Redes Arteriales Ferroviarias que en la mayor parte de los casos responden a problemas urbanísticos o ambientales. Al ferrocarril únicamente le corresponde abonar la parte correspondiente a los beneficios o ventajas de explotación que se deriven de cada actuación.

Se indican a continuación aquellas actuaciones en cercanías o en medio urbano que han sido objeto de convenio.

Cercanías de Madrid

Del Plan de Cercanías de Madrid se han realizado diversas obras y otras están en ejecución entre las que destacan:

- Laguna-Atocha.
- Villaverde Bajo-Atocha (3.ª y 4.ª vía).
- Vallecas-Vicálvaro (3.ª y 4.ª vía).
- Villaverde Alto-Atocha.
- Príncipe Pio-Atocha.
- Estación Atocha.

Cercanías y Red Arterial Ferroviaria de Barcelona

Recientemente (el 13 de febrero de 1986) el Ministerio de Transportes, la Generalidad de Cataluña, la corporación Metropolitana de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona y RENFE firmaron un Convenio para la realización de un conjunto de obras que afectan a la red ferroviaria entre las que destacan las siguientes:

- Levantamiento de instalaciones del ramal de la Marina.
- Depresión parcial del ramal de las Glorias.
- Remodelación de la Estación de Francia.
- Remodelación de la Estación de Hospitalet.
- Estación de mercancías de la Llagosta.

Cercanías de Bilbao

Se incluyen en este grupo las inversiones derivadas del protocolo firmado por el Gobierno Vasco, los Ministerios de Obras Públicas y Transportes y Renfe, cuyo objeto eran las obras de acceso al Puerto de Bilbao.

El protocolo citado está pendiente de un desarrollo posterior en el que deberá fijarse la financiación correspondiente a cada institución.

Redes Arteriales Ferroviarias

Algunas de las actuaciones posibles han sido ya acordadas como por ejemplo las de Gijón y Jaén, además de la ya citada de Barcelona.

La Red Arterial Ferroviaria de Sevilla se remodelará de forma importante de cara a la EXPO-92 y a la renovación urbanística de la ciudad, en virtud de un acuerdo reciente (septiembre 86) y será financiada por las diferentes partes implicadas en la misma.

Pasos a nivel

Se prevé la supresión de 1.275 pasos a nivel guardados o con semibarreras, que han de ser negociados y acordados con las Comunidades Autónomas y Ayuntamientos. Se prevé igualmente la actuación de RENFE para la protección de pasos a nivel mediante barreras automáticas.

Centros de Intercambio Modal y Estaciones Fronterizas

Se considera necesario actuar en las estaciones fronterizas al objeto de mejorar y ampliar instalaciones y aduanas, así como los centros de intercambio modal para adecuar estas instalaciones a los crecimientos del tráfico internacional e intermodal respectivamente.

Accesos a Puertos

De acuerdo con los objetivos comerciales del tráfico de mercancías y ante la gran importancia de los tráficos terrestres generados o atraídos por los puertos, se prevé una mejora generalizada de los accesos e instalaciones ferroviarios en los puertos.

6.2. Servicios

La oferta de servicios se rediseña en los términos que a continuación se describen:

— Red Intercity

Las velocidades comerciales de la red Intercity sufrirán importantes incrementos, superando incluso los 170 km/h., con velocidad máxima de 200 km/h.

La Red Intercity se ve fuertemente impulsada como se muestra en el esquema adjunto. Se han considerado en el mismo una serie de servicios en antena o de enlace para garantizar la relación ferroviaria de alta calidad de determinadas áreas o ciudades con niveles inferiores de demanda.

— Trenes de largo recorrido o transversales

Los servicios diurnos de largo recorrido, distintos de los Intercity verán mejorada su velocidad comercial por efec-

to de las nuevas infraestructuras y del nuevo material móvil empleado.

En los restantes servicios nocturnos los horarios se establecerán en función de las necesidades de la demanda de forma que el inicio y el final de viaje se produzca en horas cómodas para los usuarios y que el tiempo de viaje coincida con el de descanso nocturno.

— Tiempos de viaje y velocidades comerciales

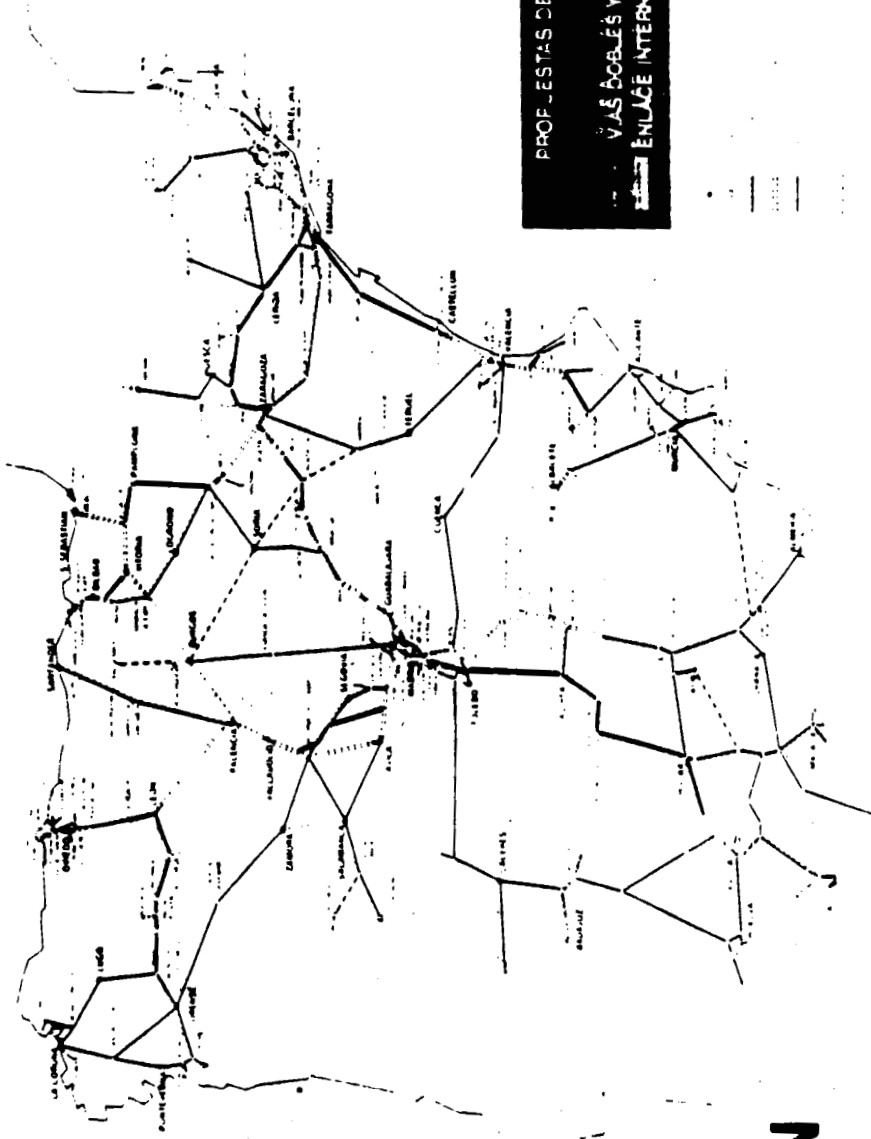
En el cuadro y esquema adjuntos se indican los tiempos de viaje y las velocidades comerciales obtenidas en las principales relaciones, referidas al tren más rápido en cada relación.

Se muestra igualmente el ahorro de tiempo total y porcentual para cada relación.

TIEMPOS MAXIMOS SERVICIOS DIURNOS (Referidos al tren más rápido)

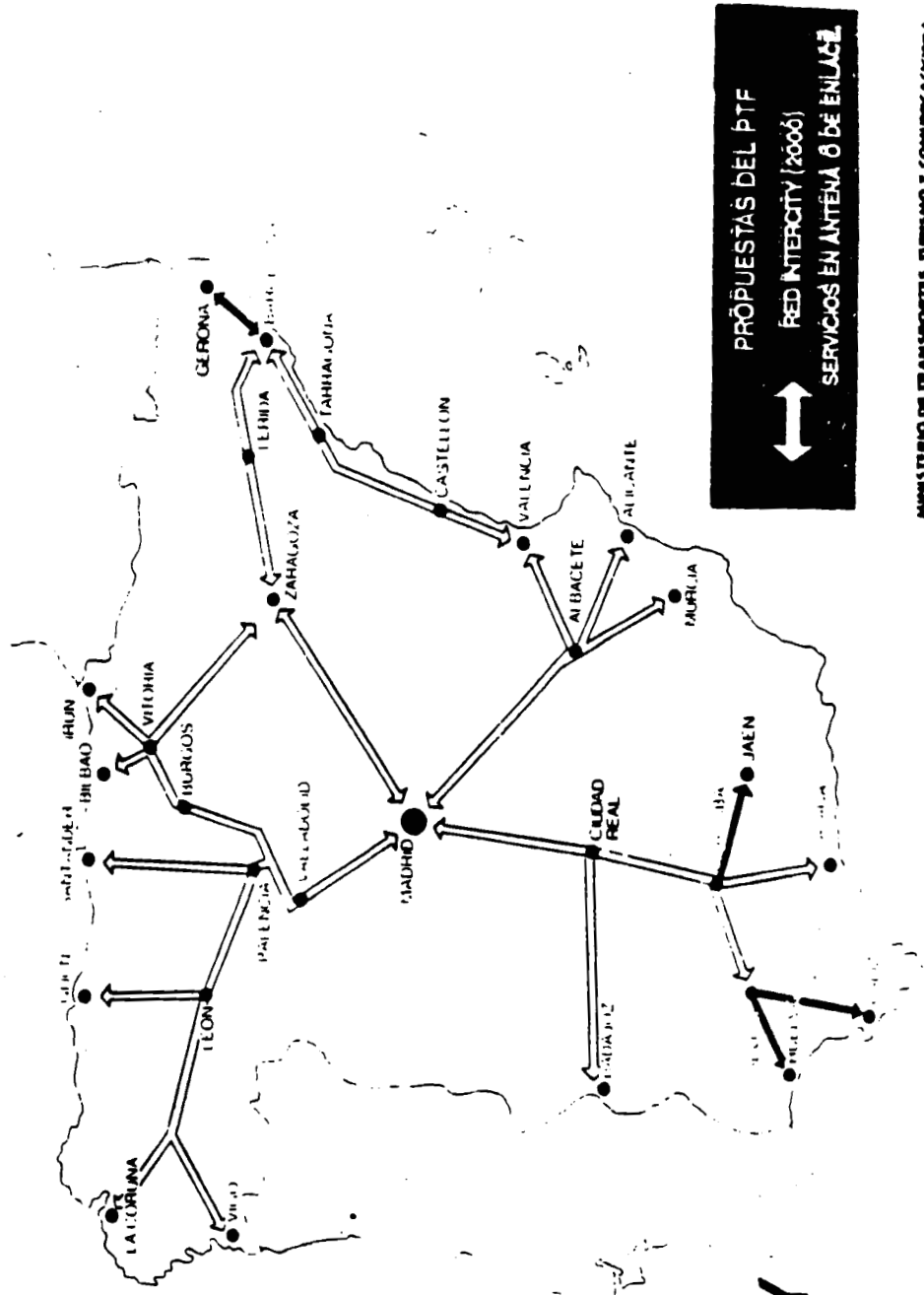
RELACION	SITUACION ACTUAL		PTF		AHORRO TIEMPO	
	Tiempo	Veloc. Comerc. (Km/h.)	Tiempo	Veloc. Comerc. (Km/h.)	Horas	%
Madrid-Almería	7h 15'	77	5h 47'	96	1h 28'	20,2
Madrid-Córdoba	4h 42'	94	2h 00'	177	2h 42'	57,5
Madrid-Granada	6h 10'	80	4h 56'	100	1h 14'	20,0
Madrid-Jaén	4h 00'	93	3h 17'	114	0h 43'	17,9
Madrid-Málaga	7h 16'	87	4h 13'	130	3h 0,3'	42,0
Madrid-Sevilla	5h 57'	96	2h 48'	173	3h 09'	52,9
Madrid-Albacete	2h 27'	113	1h 49'	154	0h 38'	25,6
Madrid-Ciudad Real	2h 15'	78	1h 00'	176	1h. 15'	55,6
Madrid-Murcia	4h 45'	97	3h 28'	133	1h 17'	27,0
Madrid-Alicante	4h 13'	108	3h 0,6'	146	1h 07'	26,5
Madrid-Valencia	4h 29'	109	3h. 16'	149	1h 13'	27,1
Barcelona-Valencia	3h 50'	86	2h 35'	127	1h 15'	32,6
Madrid-Zaragoza	3h 06'	109	2h 34'	127	0h 32'	17,2
Zaragoza-Lérida	1h 46'	109	1h 19'	147	0h 27'	25,6
Zaragoza-Barcelona	3h 37'	98	2h 53'	124	0h 44'	20,3
Madrid-Barcelona	6h 52'	99	5h 28'	125	1h 24'	20,4
Madrid-Bilbao	5h 46' (1)	81	3h 41' (1)	140	2h 05'	36,1
Madrid-Irún	6h 34'	82	4h 44' (2)	125	1h 50'	27,9
Madrid-Vitoria	4h 29'	89	2h 58' (2)	150	1h 31'	33,8
Madrid-Burgos	2h 41' (1)	102	1h 55' (2)	168	0h 46'	28,6
Madrid-León	4h 16'	99	2h 15'	166	2h 01'	47,3
Madrid-Palencia	3h 14'	92	1h. 33'	161	1h 41'	52,1
Madrid-Valladolid	2h 42'	93	1h 08'	177	1h 34'	58,0
Madrid-Santander	6h 09'	84	4h 02'	117	2h 07'	34,4
Madrid-Gijón	7h 08'	83	4h 51'	112	2h 17'	32,0
Madrid-La Coruña	8h 55'	84	6h 44'	109	2h 11'	24,5
Madrid-Vigo	8h 19'	84	5h 59'	111	2h 20'	28,1
Madrid-Badajoz	6h 44'	76	4h 35' (3)	114	2h 09'	31,9
Madrid-Cáceres	4h 25'	76	3h 18'	102	1 07'	25,3
Barcelona-Vigo	15h 45'	84	11h 00'	120	4h 45'	30,2
Sevilla-Gijón	13h 05'	89	7h 39'	134	5h 26'	40,2
Sevilla-Valencia	8h 32'	90	5h 20'	143	3h 12'	37,5
Sevilla-Barcelona	12h 27'	91	7h 55'	138	4h 32'	36,4
Bilbao-Barcelona	9h 08'	79	5h 59'	120	3h 09'	34,5

(1) Vía Aranda (2) Vía Valladolid (3) Vía Ciudad Real



**TRAMOS
 DE NUEVA
 CONSTRUCCION**

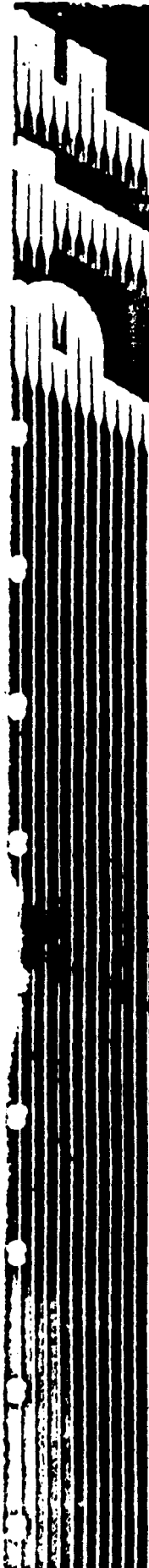
PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO



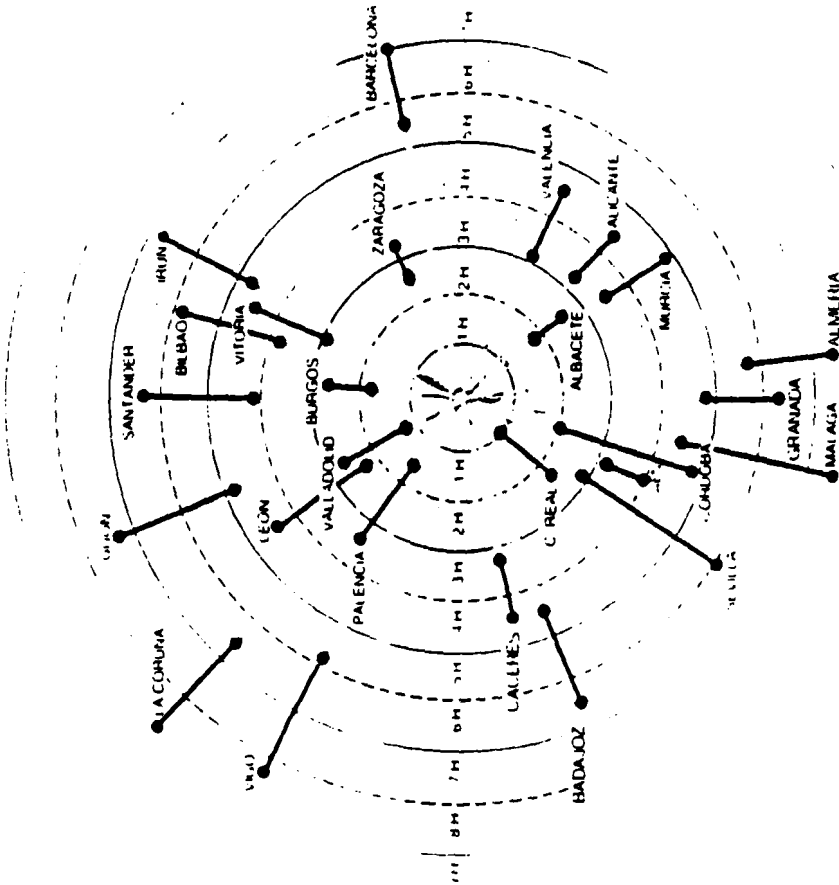
PROYECTOS DEL PTF
 RED INTERCITY (2000)
 SERVICIOS EN ANTENA 8 DE ENLACE

**RED INTERCITY
2000**

MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMERCIALIZACION



PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO



OPCIÓN SELECCIONADA
SERVICIO DE VALORES
REDUCCION DEL TIEMPO DE VIAJE

- SITUACION ACTUAL
- SITUACION FUTURA

ANEXO TIEMPO DE VIAJE EN SERVICIOS TURISMO Y COMERCIALES

REDUCCION DEL TIEMPO DE VIAJE

7. PREVISIONES DE DEMANDA DERIVADAS DEL PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO

Se formulan en este capítulo las previsiones de demanda de forma diferenciada para viajeros y mercancías. Para ello se han tenido en cuenta las previsiones formuladas en el apartado 4.1 sobre los escenarios económicos.

7.1. Demanda de Viajeros

Se diferencian las demandas de viajeros de largo recorrido, de servicios regionales y de cercanías.

Las previsiones de demanda de viajeros de largo recorrido se han basado en la aplicación de modelos de previsión de demanda global y de asignación modal.

El modelo ha podido aplicarse a un conjunto de relaciones que cubren más del 75 por ciento de la demanda. Para el tráfico restante se ha supuesto una tasa de crecimiento similar.

En el cuadro adjunto (Evolución previsible de la demanda) se indican las previsiones formuladas para cada Eje.

Las tasas de crecimiento anual acumulativo son del 3,8 por ciento. En el año horizonte el incremento total de la demanda es del 75 por ciento.

Conviene recordar que en el escenario macroeconómico se fijó una tasa de crecimiento del mercado de viajeros comprendida entre el 2 y el 4 por ciento anual acumulativo. Ello quiere decir que la demanda ferroviaria crecerá por encima de la media de la demanda global estimada, lo que mejorará ligeramente la posición del ferrocarril en el mercado.

EVOLUCION PREVISIBLE DE LA DEMANDA VIAJEROS LARGO RECORRIDO (10⁹ VK)

	AÑO 1985		AÑO 2000
	Tráfico	Tráfico	Δ %
País Vasco-Cataluña	0,65	1,00	54 N
Madrid-País Vasco	0,63	1,07	70
Madrid-Levante	1,00	2,01	101
Madrid-Cataluña	1,11	2,23	101
Madrid-Asturias-Santander	0,80	1,47	84
Madrid-Andalucía	1,58	2,76	75
Cataluña-Levante	0,30	0,76	153
Cataluña-Galicia	0,54	0,82	52
Madrid-Galicia	0,83	1,53	84
Madrid-Extremadura	0,43	0,80	86
SUBTOTALES EJES	7,35	13,80	88
(Depurado repeticiones)			
RESTO	2,47	3,38	37
TOTAL	9,82	17,18	75
Δ % anual acumulativo	—	—	3,8

Para estimar la demanda de viajeros de cercanías y regionales se ha partido de la capacidad que representarán al final del período las actuaciones incluidas en el Plan y de las prognosis comerciales existentes para tales actuaciones, suponiendo un crecimiento modesto (del 1,4 por ciento anual acumulativo) para el resto de los tráficos incluidos en este apartado, con los siguientes resultados:

EVOLUCION PREVISIBLE DE LA DEMANDA VIAJEROS CERCANIAS Y REGIONALES (10⁶ VK)

10 ⁶ VK	Año 1985	Año 2000	Δ total %	Δ anual %
Regionales	1.793	2.214	23,5	1,4
Cercanías	4.370	6.436	47,3	2,6
TOTAL	6.183	8.650	40,4	2,30

Si se comparan estas previsiones con el período 1980-85 puede observarse cómo son inferiores a las tasas históricas. En efecto, en dicho período 1980-85 se ha registrado un crecimiento anual acumulativo de estos tráficos de 4,0 por ciento muy superior al 2,3 por ciento previsto e incluso al 2,6 por ciento previsto para cercanías.

7.2. Demanda de mercancías

El análisis de la evolución previsible de la demanda ferroviaria de mercancías no se basa como el de viajeros en la aplicación de un modelo matemático (de muy difícil definición en el caso de mercancías), sino en los estudios específicos que se han realizado sobre este mercado.

Las hipótesis de crecimiento que a continuación se formulan guardan una gran relación con las acciones comerciales, así como con las mejoras de infraestructuras. La elección modal en el transporte de mercancías depende principalmente de la fiabilidad y seguridad del transporte (el cumplimiento del plazo sería el principal objetivo ferroviario), así como del precio (coste para el usuario).

El crecimiento de los tráficos de mercancías en el año horizonte es el siguiente:

EVOLUCION PREVISIBLE DE LA DEMANDA

Demanda (10 ⁶ TK)	MERCANCIAS (10 ⁶ TK)			
	Año 1985	Año 2000	Total %	Anual %
Tráfico Nacional	10.242	11.082	—	—
Tráfico captable flujos	—	1.500	—	—
Tráfico captable puertos	—	3.000	—	—
Subtotal nacional	10.242	15.582	52,1	2,8
Tráfico internacional	1.412	3.000	124,6	5,2
TOTAL	11.654	18.582	59,5	3,2

Esta hipótesis significa una ruptura de la tendencia histórica de RENFE que presenta un crecimiento negativo de los tráficos de mercancías con excepción de los años 1984 y 1985.

La previsión formulada parte de un estudio reciente según el cual el mercado competible por el ferrocarril es de 55.000 millones de TK que corresponden a los segmentos de grandes masas por flujo (100.000 T/año) y de masas importantes a grandes distancias (10.000 T/año a más de 150 km.). El mercado terrestre total se estima en 130.000 millones de TK.

Los tráficos que resultan competitivos para el ferrocarril son del orden de 9,5 a 10,5 millones de toneladas que son la suma de los valores de los mercados sectoriales potenciales.

Se ha previsto una captación del 50 por ciento aproximadamente para evitar las repeticiones con los tráficos de los puertos que se describen a continuación. Expresado en TK este tráfico supondría unos 1.500 millones de TK.

El estudio sobre «La participación del ferrocarril en el transporte terrestre generado en los puertos españoles» realizado en 1985 ponía de manifiesto la disminución de la penetración ferroviaria que en el período 1977-1983 había pasado del 24 por ciento de participación al 13 por ciento.

En el horizonte del plan se prevé una importante recuperación de la participación ferroviaria pero sin llegar al 24 por ciento de partida ya que algunos de los tráficos perdidos son difícilmente recuperables especialmente los transportados por sistemas continuos.

Suponiendo que la participación ferroviaria fuese del 18 por ciento se alcanzaría un tráfico de 3.000 millones de TK que correspondería a unos 10 millones de toneladas, cargadas o descargadas en Puertos.

Finalmente se ha previsto un fuerte incremento de los tráficos internacionales que como consecuencia de la reciente incorporación de España a la CEE va a producirse.

Aunque algunas estimaciones llegan a indicar crecimientos anuales acumulativos del orden del 17 por ciento se ha formulado una hipótesis de 3.000 millones de TK en el año horizonte que supone una tasa anual del 5 por ciento.

Finalmente se ha considerado un crecimiento de los tráficos actualmente ferroviarios del 0,5 por ciento anual acumulativo.

En su conjunto se prevé un incremento del tráfico de mercancías del 60 por ciento.

8. INVERSIONES

Se cuantifican en este apartado las inversiones a realizar hasta el año horizonte que suponen un total de 2,1 billones de pesetas. Esta valoración de las actuaciones incluidas en la propuesta del Plan descrita en los apartados anteriores, alcanza el límite de la capacidad inversora del Estado.

En el cálculo de las inversiones se han seguido los criterios siguientes:

— Se ha realizado en pesetas de 1986.

— Se entienden como inversiones institucionales las financiadas directamente por la Administración del Estado, las Comunidades Autónomas y otros entes territoriales o administrativos distintos de la propia empresa ferroviaria, sin prejuzgar en su caso, el reparto de tal financiación.

— Las inversiones de reposición de vía y sus instalaciones se han estimado en función de su vida útil aplicando criterios de la UIC. El Plan prevé la renovación de vía en líneas principales y la rehabilitación de vías complementarias con reemplazo de los materiales levantados de las primeras.

— A efectos de cuantificación de las Inversiones se han utilizado los mismos criterios que la IGAE (Intervención General de la Administración del Estado) ha establecido para el seguimiento del Contrato-Programa 84-86.

En materia de inversiones se destaca la importancia concedida a las de mantenimiento y renovación de vía, tendentes a evitar la progresiva descapitalización de la Red y a evitar el deterioro de los activos. La renovación de vía se aprovechará además para mejorar las condiciones de explotación en toda la Red mediante la realización de las operaciones necesarias para incrementar la velocidad de circulación de los trenes.

Las inversiones destinadas a material móvil tienen por objeto su adaptación a las velocidades máximas propuestas así como a su modernización generalizada, lo que afectará positivamente a todo tipo de trenes y servicios en toda la red.

ESTIMACION DE INVERSIONES POR PROGRAMAS (Millones de pesetas de 1986)

INSTITUCIONALES

Variantes y accesos	385.400
Dobles vías	89.900
Cercanías	69.425
Redes Arteriales Ferroviarias	40.650
Supresión pasos a nivel	70.700
Actuaciones localizadas (puertos, estaciones intercambio modal y otros)	37.125

INVERSIONES INSTITUCIONALES 693.200

RENFE

Materia móvil	546.300
Renovación y tratamiento infraestructuras ..	316.100
Racionalización de la producción	142.000
Instalaciones de seguridad	96.100
Acción comercial (instalaciones y servicios en viajeros y mercancías)	70.700
Trabajos para el inmovilizado y otros	228.135

INVERSIONES RENFE 1.399.335
TOTAL INVERSIONES 2.092.535

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961