



Plan Euskadi Ferrocarril 20-20 de Transporte Ferroviario y Tranviario

Avance de Líneas Estratégicas y Económicas Básicas

Enero, 2012



Índice

	<u>Página</u>
1. INTRODUCCIÓN.....	2
2. MISIÓN	4
3. VISIÓN	4
4. ANÁLISIS ESTRATÉGICO.....	6
4.1 Análisis interno	6
4.1.1 Perspectiva Histórica	6
4.1.2 Plan Euskotren XXI	8
4.1.3 Descripción del Sector Ferroviario Vasco	100
4.1.4 Demanda de Transporte Ferroviario.....	15
4.1.5 Fortalezas y Debilidades	19
4.2 Entorno General	21
4.2.1 La red Transeuropea de Transporte	21
4.2.2 El Libro Blanco	24
4.2.3 Estrategia ferroviaria comunitaria	26
4.2.4 El Transporte en España. El PEIT.....	27
4.2.5 El Ferrocarril y la Sostenibilidad	29
4.2.6 Amenazas y Oportunidades	32
5. EJES POLÍTICOS DEL PLAN.....	36
6. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	37
7. MARCO LEGISLATIVO Y COMPETENCIAL.....	38
8. ENTRONQUE INSTITUCIONAL	40
8.1 Planes de referencia concluidos	40
8.2 Planes de referencia en fase de redacción	41
8.3 Agentes implicados.....	42
8.4 Proceso de colaboración	42
9. PERSPECTIVA ECONÓMICA.....	43
9.1 Aproximación presupuestaria inicial.....	43
9.2 Programas presupuestarios principales que pudieran verse afectados.....	44
9.3 Financiación de las actuaciones propuestas	44
9.4 Impacto económico a medio y largo plazo que se prevé por implementación del Plan.....	45



1. INTRODUCCIÓN

El Plan Euskadi Ferrocarril 20-20 de Transporte Ferroviario y Tranviario (PEF 20-20) nace con el propósito de dar un impulso decidido al ferrocarril como modo de transporte alternativo a la carretera para el transporte de personas y mercancías en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Este PEF 20-20 afronta este compromiso de potenciar el modo ferroviario con objetivos ambiciosos, orientando sus actuaciones a conseguir un importante incremento en la cuota de captación del ferrocarril, tanto en el transporte de mercancías como en la movilidad de las personas. Este proceso resulta asumible actualmente, entre otras cosas, gracias al impulso que los modos ferroviarios han conocido en nuestro entorno y que han permitido al ferrocarril dejar de ser un elemento ocasional básicamente asociado a desplazamientos largos y esporádicos para pasar a convertirse en una opción de movilidad diaria, merced a la incorporación de sistemas métricos y a una gestión cada vez más eficaz y flexible de la oferta ferroviaria en su conjunto. Algo similar puede decirse en el caso de las mercancías, en donde ha aparecido con fuerza la opción ferroviaria de media y larga distancia, bien como modo principal, bien asociada a otros modos, entre los que es preciso destacar el marítimo. En este sentido, la apuesta del Gobierno Vasco por desarrollar un corredor Atlántico es uno de los factores que en mayor medida justifica la necesidad de impulsar el papel del ferrocarril.

Son muchas y muy diversas las variables que inciden en un desarrollo racional y estructurante del modo ferroviario: sociológicas, tecnológicas, políticas, tarifarias, estratégicas, infraestructurales,... De entre todas ellas, el PF 20-20 se centra fundamentalmente en las actuaciones ligadas al sistema de infraestructuras ferroviarias y tranviarias. En esta línea, pueden plantearse infraestructuras de nueva creación, cuya necesidad esté justificada en base a un análisis de su impacto sobre el desarrollo socioeconómico y de su aportación a la sostenibilidad. Por otro lado, se dedica un importante esfuerzo a detectar los aspectos de las infraestructuras actuales susceptibles de mejora y con capacidad de incidencia en la oferta de transporte en su conjunto y, especialmente, en la del modo ferroviario.

El Plan Euskadi Ferrocarril 20-20 de Transporte Ferroviario y Tranviario es uno de los planes gubernamentales incluidos en el "*Calendario de Planes y Actuaciones Significativas para la IX Legislatura 2009-2013*" y, en consecuencia, debe ajustarse a las orientaciones para la elaboración de este tipo de documentos, entre ellas, las relativas al diseño y estructura de sus líneas estratégicas y económicas.

Este documento presenta un avance de las Líneas Estratégicas y Económicas Básicas del PEF 20-20, con el fin de permitir el contraste de la orientación general del Plan con las pautas y criterios adoptados en otros niveles institucionales.

2. MISIÓN

El sector ferroviario vasco debe cumplir un papel destacado para la sostenibilidad en el marco global del desarrollo socioeconómico de la CAPV, mostrándose como un sector capaz de estructurar una oferta multimodal, moderna y operativa que satisfaga las demandas de la población y de los sectores productivos y de servicios.

La misión del Sector Ferroviario Vasco al horizonte 20-20 es **impulsar los modos ferroviarios como elementos estructurantes y sostenibles, tanto para las mercancías como para las personas, transformándolos en el eje fundamental de la oferta de transportes del País Vasco.**

3. VISIÓN

El sector ferroviario está llamado a realizar aportaciones relevantes en el esquema de movilidad de personas y de mercancías en el ámbito europeo y, evidentemente, vasco. En consecuencia, deberemos trabajar por un sector ferroviario consolidado y eficaz, que ofrezca un servicio adecuado a las demandas sociales y económicas, capaz de imbricarse con el resto de modos hasta ofrecer una esquema de transporte moderno, flexible y sostenible, acorde con la realidad de 2020.

El esquema ferroviario derivado del proceso de planificación propuesto tendrá como resultado:

- Diseñar y gestionar la Red Ferroviaria con criterios de Sostenibilidad.
- Fomentar la conectividad interna de la red y la intermodalidad tanto desde el punto de vista de infraestructura, como de servicios y de gestión.
- Priorizar las conexiones con los principales núcleos de demanda de mercancías y de pasajeros.
- Mejorar la accesibilidad al servicio ferroviario.
- Ofrecer un servicio de calidad a un coste razonable y competitivo en tiempos de acceso.
- Desarrollar los Sistemas Inteligentes de Transportes (ITS) en el ámbito ferroviario y propiciar su incorporación.
- Estructurar una red completa y coordinada con los modos carretera que cumplirán una función capilar generalmente complementaria.



- Incidir en la creación de corredores de transporte que estructuren el crecimiento urbanístico, avanzando hacia modelos residenciales de mayor densidad.
- Mantener una actitud alerta para la modernización de la red y la incorporación de sistemas de seguridad y señalización avanzados.
- Estructurar una red jerarquizada de servicios metropolitanos, de corta, media y larga distancia.
- Mejorar la competitividad de la CAPV por la vía de conectar mediante un modo sostenible el territorio con su entorno.



4. ANÁLISIS ESTRATÉGICO

Con el fin de avanzar en la perspectiva estratégica subyacente, se ofrece un primer análisis estratégico, con análisis del entorno y del sector. A estos análisis se les acompañará de la matriz DAFO que de ellos se extrae.

4.1. Análisis interno

El proceso de planificación debe hacer frente a una situación derivada de una larga serie de intervenciones que en la mayor parte de las ocasiones derivan de la desidia relacionada con el sector ferroviario, considerado en su momento rémora del pasado. En el caso de la CAPV, fundamentalmente en su vertiente cantábrica, es además un hecho que la configuración en valles, en donde en la mayoría de las ocasiones existen ya trazados, bien es cierto que frecuentemente obsoletos, ofrece una oportunidad de gran calado que se pretende aprovechar para establecer una serie de servicios que adecuen la red a las necesidades de la población.

4.1.1. Perspectiva Histórica

La red ferroviaria que actualmente conocemos en la CAPV responde a los avatares históricos y socioeconómicos a los que los gestores se han visto obligados a responder y, también, a las diversas realidades, fundamentalmente orográficas, que la condicionan. Las primeras referencias de la red son de 1832, siendo la fecha de 1927 la indicada como aquella en la que se finalizó el diseño que ha funcionado durante gran parte del siglo XX. Esta red constaba entonces de dos anchos diferenciados, algo que sucede igualmente en la actualidad y que constituye una de las cuestiones a resolver. El modo ferroviario jugó un papel trascendental no sólo en las comunicaciones entre localidades para la movilidad de las personas, sino también en el desarrollo industrial del País, siendo muestra de ello la densa malla construida en torno a las zonas mineras y al Puerto de Bilbao, así como el desarrollo de conexiones entre los diversos valles.

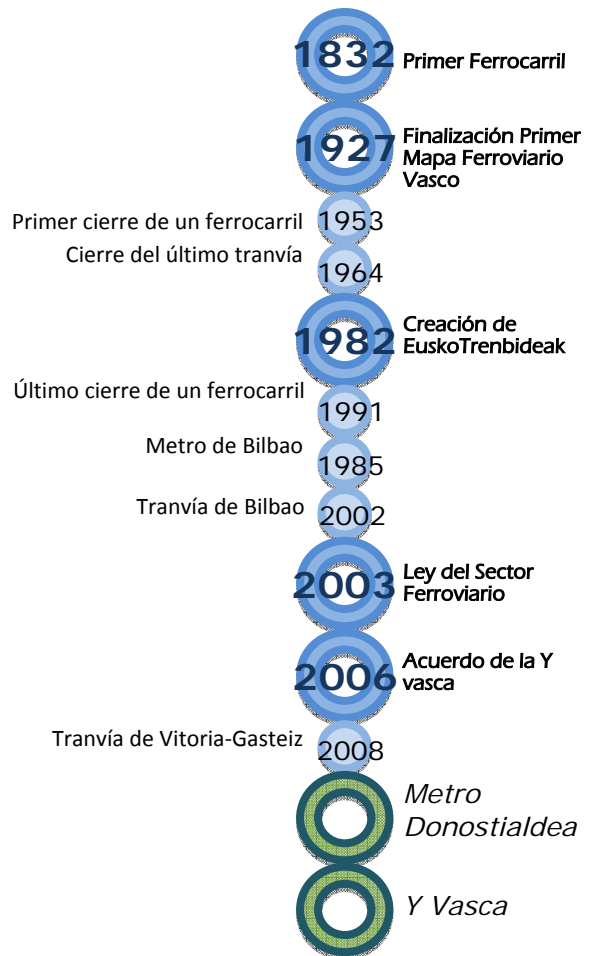
Tras un periodo en el que desarrolló un papel fundamental, diversas circunstancias, entre las que cabe destacar el apoyo del modo carretera, hicieron que la aportación ferroviaria fuera cada vez menor. El cierre de líneas comenzó en 1953, con la clausura del tren del Plazaola y conoció el último de los cierres en 1991, con el de La Robla. Tras un periodo de absoluta preponderancia del transporte por carretera, en donde el auge del coche ha sido un hecho incuestionable, se han dado diversas circunstancias que han ido poniendo de nuevo al ferrocarril en primera línea.

Desde un punto de vista operativo, en 1982 se crea la empresa Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos S.A., cuyo objetivo es gestionar la líneas ferroviarias de titularidad del Gobierno Vasco, que se añadía a los otros dos operadores ferroviarios ya existentes, Renfe y FEVE. Con ello, el ferrocarril ha ido recibiendo unos apoyos de los que carecía en los últimos años. La renovación de infraestructuras y, en algunos casos, la perpetuación de servicios al borde de la desaparición ha permitido que, por ejemplo, se pueda en la actualidad hablar del proyecto de Metro de Donostialdea soportado en un servicio que a punto estuvo de extinguirse.

Ha habido otras cuestiones que han impulsado el protagonismo del ferrocarril. Entre ellas, cabe citar la puesta en marcha del Metro de Bilbao en 1995. Por lo que respecta al tranvía, en 1964 se clausuró el último de los que con notable aceptación habían funcionado históricamente. Posteriormente, en 2002 se puso en marcha el de Bilbao y seis años más tarde se inauguró la primera línea del de Vitoria.

Otro hito que es preciso recordar en este repunte de la presencia ferroviaria en la movilidad de las personas y de las mercancías de la CAPV es el acuerdo firmado en 2006 entre el Gobierno Vasco y el Ministerio de Fomento, según el cual se sentaban las bases de la construcción de la infraestructura conocida como la Y Vasca para la puesta en marcha de un tren de Alta Velocidad, cuyo objetivo es transportar personas y mercancías, contribuyendo a la Red Europea de Alta Velocidad.

A pesar de los citados proyectos, es evidente que la Red Ferroviaria Vasca cuenta en la actualidad con limitaciones que podrían llegar a comprometer su futuro en el caso de que no acometerse sobre ella una intervención decidida para mejorar sus prestaciones. La capacidad y velocidad de servicio, la carencia de trazados y su calidad





deficiente, así como una oferta absolutamente fuera de contexto en las conexiones entre capitales, deben sumarse a una red a dos anchos, ambos incompatibles con la red europea, otro ancho más a incorporar a nuestra red.

4.1.2. Plan Euskotren XXI

El Plan Estratégico Euskotren XXI, aprobado en enero de 2001 tiene como marco de referencia el Plan Territorial Sectorial de la Red ferroviaria entonces en vigor, tratando de incrementar la funcionalidad y operatividad de la red ferroviaria. Se planteaba en aquél momento alcanzar los 39 millones de viajeros para 2012 y una carga de 2.000.000 de toneladas, algo que en ningún caso se ha cumplido, y parece imposible que llegue a realizarse en el corto espacio de tiempo que resta hasta la finalización del periodo de planificación.

En 2004 tuvo lugar el proceso de liberalización de Sector Ferroviario de Euskadi, y en 2006 se separaron la gestión de infraestructuras (ETS) y la operación del servicio (ET). La separación de actividades requirió que ambas sociedades elaboraran sus respectivos Planes Estratégicos, redistribuyendo las actuaciones del Plan EuskoTren XXI entre las dos organizaciones, según su ámbito de competencia, para el periodo 2007-2012, sin menoscabo de hacer suyos los objetivos globales planteados en el documento inicial.

Estos objetivos generales que se plantearon en el citado plan fueron:

1. Potenciar el servicio de transporte colectivo en cercanías.
2. Garantizar las conexiones intermetropolitanas de la Comunidad, potenciando el modo ferroviario en esas relaciones.
3. Fomentar el tráfico de mercancías por ferrocarril, potenciando la intermodalidad.
4. Ser sociedad explotadora en proyectos de futuros tranvías de Euskadi.
5. Desarrollar un sistema de transporte que de satisfacción a las comarcas rurales.
6. Potenciar el transporte ferroviario en las comarcas industriales.
7. Contribuir de modo activo en el desarrollo de políticas de transporte en la Comunidad Autónoma y su proyección a la sociedad.
8. Desarrollar una empresa que gestione eficazmente las infraestructuras ferroviarias y se consolide como un operador integral de transporte.



Se trata, por tanto, de objetivos con muy distinto rango y entre los que, desde la perspectiva actual, se echa de menos una incorporación conceptual relacionada con la sostenibilidad.

Recientemente se ha procedido a evaluar el proceso de Planificación Estratégica seguido en el marco del Plan Euskotren XXI. Algunas de las principales conclusiones indican que en este proceso hubiera debido incidirse en el seguimiento global y en la puesta en marcha de procedimientos correctivos.

Este plan constaba de una serie de objetivos y propuestas de actuación que, con independencia del grado de cumplimiento alcanzado, podrían ser retomadas en algunas de sus líneas generales, reforzando la perspectiva de concreción de objetivos y el seguimiento en la materialización de las actuaciones. De hecho se observa que el grado de cumplimiento de lo planteado es relativamente escaso, siendo llamativo en el caso de las mercancías que las realizaciones, en términos de inversión, no alcancen el 50%. Es preciso, por tanto, incidir en cuestiones como la asignación presupuestaria de las actuaciones, su periodificación y los procesos de seguimiento y evaluación.

4.1.3. Descripción del Sector Ferroviario Vasco

Resulta de interés enmarcar el servicio ferroviario en el contexto de los servicios de transporte en los que se debe ubicar.

COMPOSICIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTES EN EUSKADI

SISTEMA	INFRAESTRUCTURA	ÓRGANO TITULAR	ENTE/OPERADOR
SISTEMA VIARIO	<ul style="list-style-type: none"> Red gral carreteras Red urbana Autopista A-68 	<ul style="list-style-type: none"> Diputaciones Forales Ayuntamientos Estado 	
SISTEMA FERROVIARIO	<ul style="list-style-type: none"> Red Transeuropea Red peninsular Red métrica Metro/Tranvía 	<ul style="list-style-type: none"> Estado C.A. del País Vasco Estado C.A. del País Vasco 	<ul style="list-style-type: none"> ADIF/RENFE ETS/Euskotren FEVE Metro Bilbao, Euskotran
SISTEMA PORTUARIO	<ul style="list-style-type: none"> Puntos interés gral Puertos autonómicos 	<ul style="list-style-type: none"> Estado C.A. del País Vasco 	<ul style="list-style-type: none"> Autoridad Portuaria C.A. del País Vasco
SISTEMA AÉREO	<ul style="list-style-type: none"> Aeropuertos de interés gral. 	<ul style="list-style-type: none"> Estado 	<ul style="list-style-type: none"> AENA
SISTEMA DE CABLE	<ul style="list-style-type: none"> Ascensores y funiculares 	<ul style="list-style-type: none"> C.A. del País Vasco 	<ul style="list-style-type: none"> Privados Públicos
SISTEMA TRANSPORTE INTERMODAL	<ul style="list-style-type: none"> Centros de transporte y logística 	<ul style="list-style-type: none"> Consortios/entidades públicas, privadas, mixtas 	<ul style="list-style-type: none"> Operadores logísticos

Fuente: Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012. Elaboración propia.

Los servicios ferroviarios están, por tanto, gestionados por distintas administraciones y servidos por distintos operadores. La tabla que se muestra a continuación refleja y detalla esta circunstancia.

OFERTA DE TRANSPORTE FERROVIARIO POR ENTE Y OPERADOR (2009)

ADIF/RENFE		
Nº de líneas		4
Longitud total de líneas (km)		311,4
Total vía doble electrificada (km)		235,4
Total vía única electrificada (km)		76
FEVE		
LÍNEAS REGIONALES		
Nº de líneas		2
Nº de trenes ofertados ¹		3.655
Trenes/km ofertados ¹		536.938
Plazas/km ofertadas ¹		42.372.996
LÍNEA DE CERCANÍAS		
Nº de líneas		1
Nº de trenes ofertados		16.997
Trenes/km ofertados		560.408
Plazas/km ofertadas		79.635.006
ETS/EuskoTren		
Nº de líneas		3
Longitud de líneas convencionales (km)		181,1
Longitud de líneas convencionales de vía única (km)		150,2
Longitud de líneas convencionales de doble vía (km)		30,9
Longitud de líneas convencionales electrificadas (km)		176,6
Longitud de líneas convencionales sin electrificar (km)		4,5
Nº de trenes ofertados		191.852
Nº de plazas ofertadas		46.896.624
Nº de km ofertados		4.556.762
Plazas-km ofertados		1.211.528.660
ETS/Metro de Bilbao		
Nº de líneas		2
Nº de estaciones ²		36/38
Longitud de la red (km) ²		38,91/40,64
Nº km ofertados		4.270.626
Coches-km ofertados		17.082.504
Plazas-km ofertadas		2.434.256.820
ETS/EuskoTran		
	Bilbao	Vitoria-Gasteiz
Nº de líneas	1	2
Nº de estaciones	12	18
Capacidad (personas)	192 (50 plazas para sentarse)	244 (52 plazas para sentarse)
Nº trenes ofertados	64.970	70.969
Nº plazas ofertadas	8.121.250	10.787.288
Nº km ofertados	310.843	336.547
Plazas-km ofertados	38.855.316	51.155.180


1: Se refiere al origen-destino del tren, sin distribuir por CCAA.

2: Desde 04/07/09 el nº de estaciones asciende a 38 y la longitud de la red a 40,64 km., debido a la apertura de estaciones de Peñota y Santurtzi.

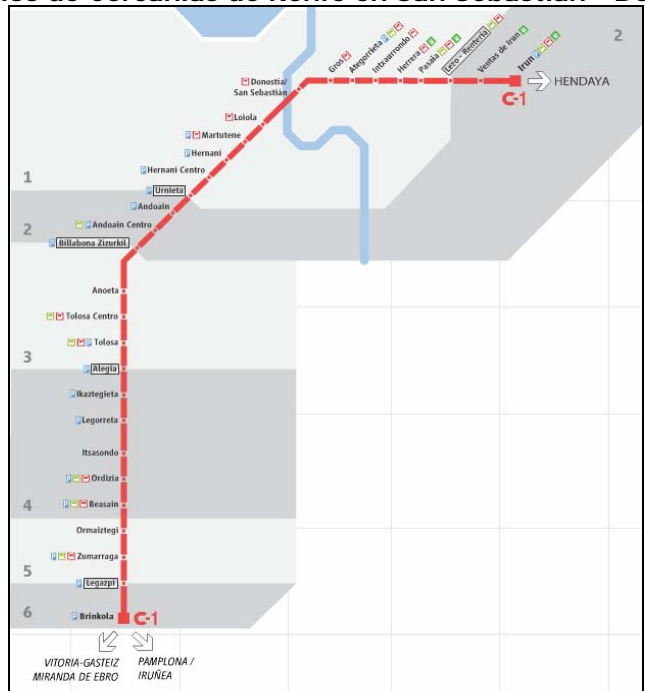
Fuente: ADIF, RENFE, FEVE, ETS, EuskoTren, Metro de Bilbao y EuskoTran
www.oteus.net

La oferta de cada uno de los operadores se refleja en las páginas siguientes. Hay que indicar que, salvo en el caso de los tranvías, los tres operadores ofrecen servicios de mercancías y pasajeros.

4.1.3.1 Renfe

 Renfe ofrece servicios de Cercanías, Regionales y Largo recorrido. Los servicios de Regionales y Largo Recorrido se ofrecen desde las tres capitales, incorporando estaciones intermedias. En lo que a los servicios de Cercanías hace referencia, de marcado carácter metropolitano, están disponibles en el área de San Sebastián Donostia con una línea y de Bilbao con tres, no así en Vitoria-Gasteiz.

Servicios de Cercanías de Renfe en San Sebastián - Donostia



Servicios de Cercanías de Renfe en Bilbao



4.1.3.2 Euskotren y Euskotran



Son los servicios de línea métrica y tranvía operados por estas dos empresas dependientes del Gobierno Vasco.

Euskotren ofrece un servicio que une Hendaya con Lasarte denominado Topo de gran utilización y base de futuros proyectos. También establece la conexión entre Bilbao y San Sebastián-Donostia, la única ferroviaria existente entre capitales. Tiene además un servicio interprovincial denominado Tranvía que es el que conecta las localidades contiguas de Ermua y Eibar. Dentro ya de Bizkaia, las líneas son las de Bilbao-Lezama y Bilbao-Bermeo.



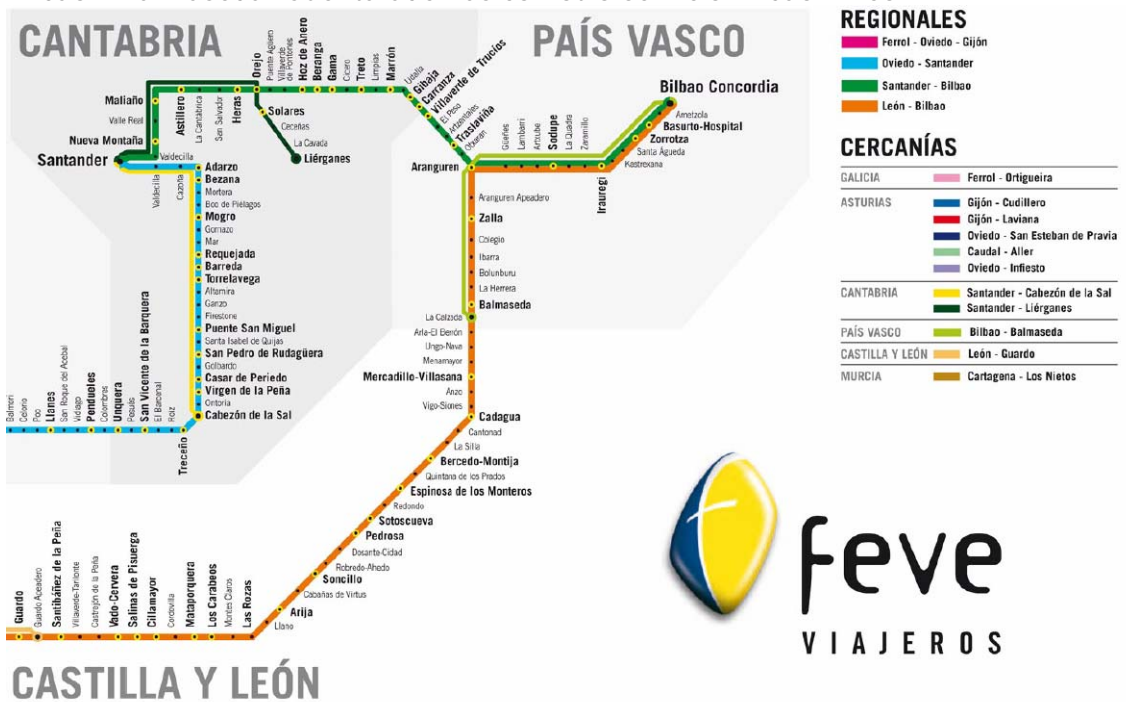
Euskotran por su parte opera en Bilbao y Vitoria-Gasteiz. En el primero de los municipios ofrece una línea entre Basurto y Atxuri. En Vitoria-Gasteiz la oferta es de dos líneas, aunque tal vez podría hablarse de una bifurcación de una línea troncal.





4.1.3.3 FEVE

Este operador lo es también de líneas de ancho métrico con un trazado fuera de la CAPV. En este caso se trata de la conexión Bilbao-Santander y la línea Bilbao - Balmaseda. Cuenta además con otro servicio Bilbao – León.



4.1.3.4 Metro Bilbao

Desde 1985 Bilbao cuenta con un servicio de metro con dos líneas que se bifurcan a ambos lados de la ría y que está conectado con el resto de servicios, tanto ferroviarios como ruteros. Actualmente está en marcha la construcción de la línea tres, cuya puesta en funcionamiento se prevé sea en 2013.

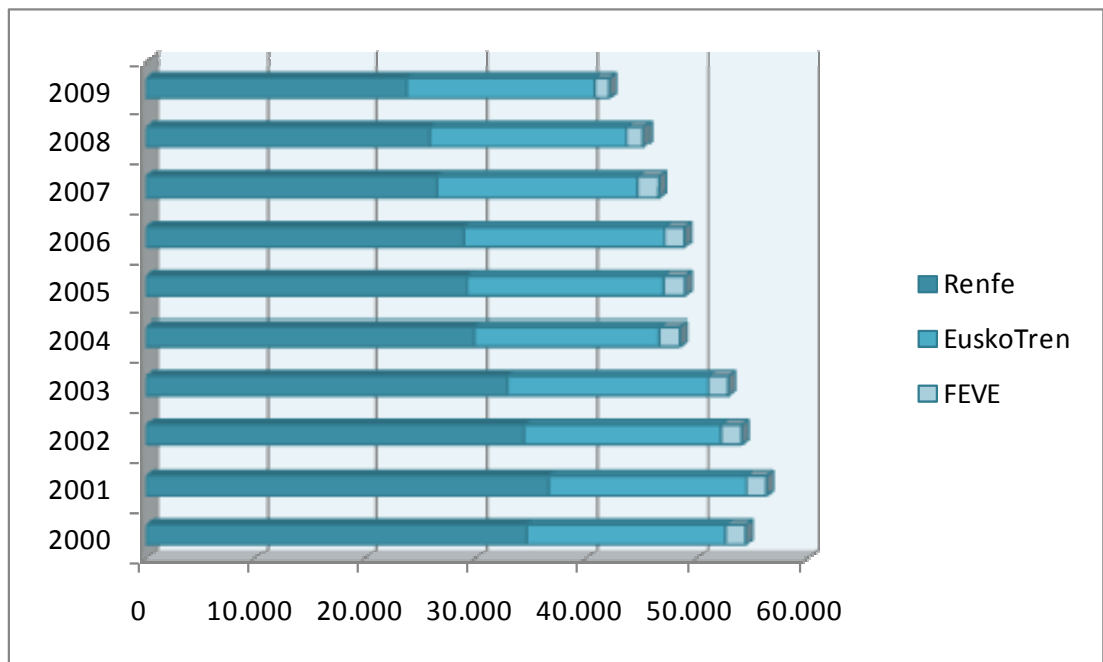


4.1.4. Demanda de Transporte Ferroviario

4.1.4.1 Personas

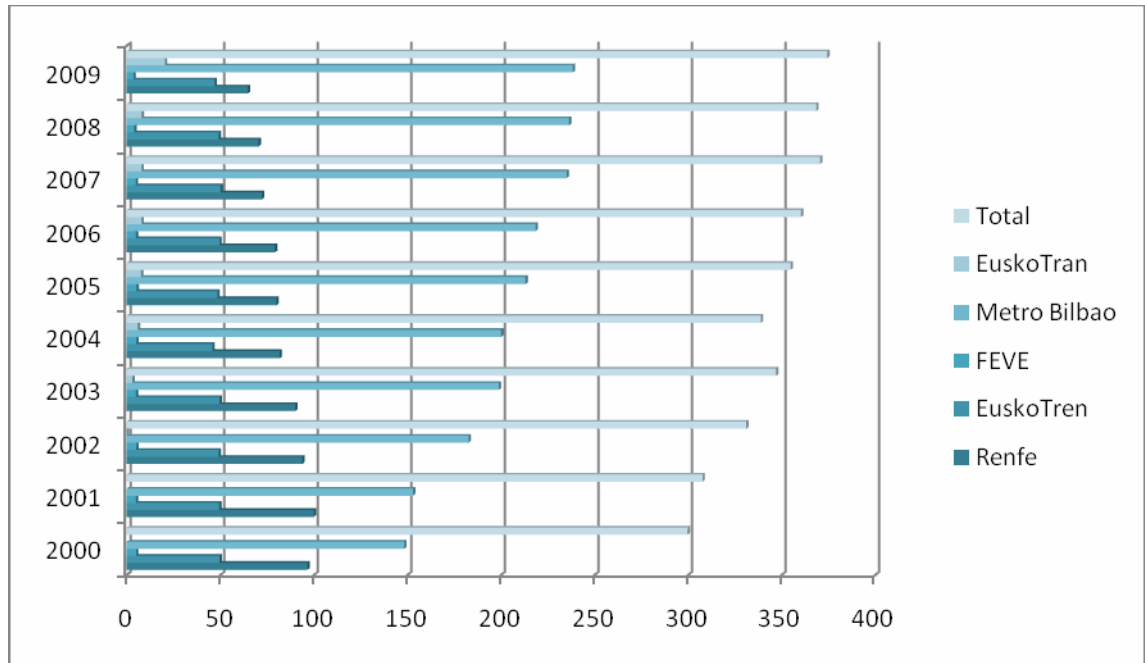
La oferta ferroviaria ha conocido una evolución muy significativa en los últimos años, con incorporaciones de servicios de ámbito preferentemente urbano tanto en Bilbao como en Vitoria. Este hecho ha repercutido en un incremento global de la penetración de este modo, algo que no hubiera sucedido teniendo en cuenta únicamente los servicios anteriormente existentes. Así, los servicios de carácter más metropolitano, cercanías para Renfe y Feve, y los de ET han visto reducir en un 22% su uso en el periodo 2000-09.

TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO: VOLUMEN DE VIAJEROS DE RENFE, EUSKOTREN Y FEVE



Sin embargo, la utilización global de servicios ferroviarios, contando ya con los de Metro Bilbao y los tranvías, se ha incrementado sensiblemente. Es decir, el incremento de la utilización del ferrocarril se debe exclusivamente a la incorporación de sistemas de transporte de carácter urbano.

VIAJEROS DÍA MEDIO POR OPERADOR



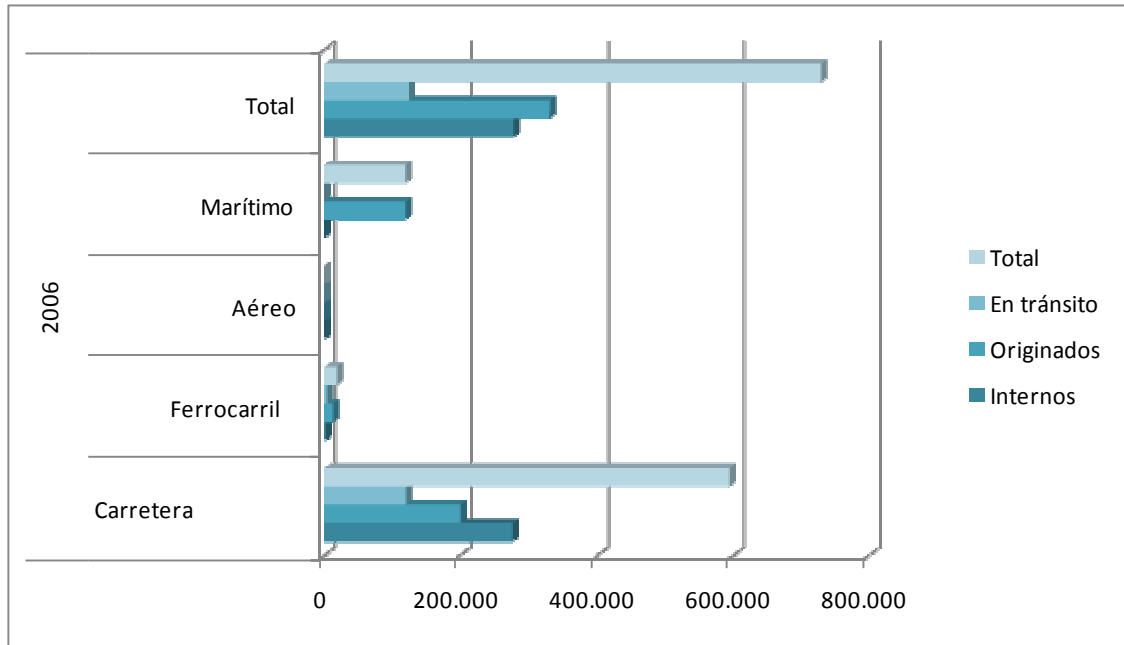
De manera generalizada, y tomando en consideración la perspectiva de la movilidad, la Encuesta de Movilidad 2007 refleja que el 8% del total de desplazamientos se realizan en modo ferroviario, ascendiendo hasta el 13% si se toman en consideración los modos únicamente motorizados.

4.1.4.2 Mercancías

No se incorporan operadores ferroviarios exclusivos en el ámbito de mercancías, excluyéndose Metro y Tranvía, ni tampoco trazados exclusivos. Al igual que sucedía en el caso de viajeros, no hay una presencia destacada del ferrocarril en este campo, siendo la carretera el modo predominante. Tanto en el caso de Euskotren como en el de Feve, las correspondencias se dan entre una serie de agentes muy determinados, sin una concepción clara de mercado. Renfe tiene algo más de actividad en este campo, pero tampoco puede decirse que su orientación al mercado sea muy elevada. Por otra parte, la presencia en los Puertos de Pasajes y Bilbao, nodos de primer nivel en el esquema de mercancías de la CAPV, es ciertamente escasa, lo que limita las potencialidades de una manera determinante.

Derivado de esta circunstancia y de otras más estructurales, nos encontramos con que la cuota de captación de mercancías en el conjunto de la CAPV para el ferrocarril es del 2%, lo que evidencia la existencia de un importante nicho de oportunidades de incremento de la presencia. La elevada presencia del modo carretera corrobora lo señalado en el apartado de externalidades.

TRANSPORTE MERCANCÍAS POR MODO DE TRANSPORTE Y NATURALEZA DEL VIAJE



En esta misma línea cabría hablar de la escasa presencia del ferrocarril en el transporte intermodal, ya que la protagonizada con el barco, tan sólo el 4% es para el ferrocarril, siendo el 42% para la carretera y el 54% para la tubería.

4.1.5. Fortalezas y Debilidades

La situación del ferrocarril en la CAPV cuenta con aspectos que juegan a favor de un desarrollo satisfactorio, fortalezas, y otros aspectos que representan una rémora, a las que denominaremos debilidades.

El sector ferroviario vasco, tras una época en la que languideció de un modo preocupante, está conociendo en los últimos años un repunte de infraestructura y servicios que lo vuelven a colocar en primera fila de la oferta de transporte. En ese periodo, se han puesto en marcha el Metro de Bilbao, así como los tranvías de en esta misma ciudad y Vitoria-Gasteiz. Estos servicios hacen que la oferta ferroviaria en su conjunto incremente su cuota de participación, ya que los servicios tradicionales de cercanías no han conseguido su objetivo de incremento. Las nuevas inversiones ya realizadas, como las que actualmente están en curso o en proyecto, como son la Y Vasca, el Metro de Donostialdea o las actuaciones tranviarias previstas, han propiciado que esta oferta se integre con mayor facilidad en los hábitos de movilidad de la ciudadanía. Por lo tanto, es preciso hablar de un **repunte y afianzamiento de la oferta ferroviaria vasca**.

Una fortaleza de primer nivel es la **ubicación estratégica de la CAPV en el contexto europeo**. Concretamente, es el centro neurálgico, y punto crítico del Eje Atlántico. Este hecho ha propiciado un protagonismo indiscutible en el Arco Atlántico, un proyecto que se define por su impulso a la conectividad en este eje en base a sistemas de alta capacidad. Euskadi juega además un papel relevante desde el punto de vista institucional, y en el futuro este papel se verá reforzado por las aportaciones de todo tipo que se están realizando ya al fortalecimiento de este Arco como uno de los ejes vertebradores de la Unión Europea. En este contexto, el ferrocarril, por sí solo o combinado con otros modos, será un modo de transporte básico y deberá conocer un desarrollo acorde con las expectativas.

Debemos también considerar una fortaleza la **disposición de un organismo propio gestor de las infraestructuras, como es ETS**. Este hecho propicia la capacidad de definir y acometer intervenciones en la red que se ajusten a las políticas propias, en donde la movilidad y la conectividad de los centros de actividad representan una cuestión de primer orden. De hecho, a lo largo del presente proyecto el papel de este organismo, así como sus necesidades, serán una cuestión determinante.



Sin embargo, el sistema ferroviario vasco cuenta con aspectos que deberán ser observados, y cuya correcta gestión puede representar un impulso determinante.

De una parte, es preciso destacar que, a pesar de los esfuerzos realizados y señalados anteriormente, **la red ferroviaria es heredera de una situación y una gestión poco favorables**. Esto hace que, actualmente, la oferta se vea constreñida por una red sin desdoblamiento en gran parte de su trazado, con multitud de pasos a nivel que hipotecan la seguridad, o infraestructuras obsoletas, tanto nodales como lineales. Por todo ello, una oferta de primer orden como la que desea diseñarse representa un coste importante, y eso es en sí mismo una dificultad que deberá ser salvada. Por lo tanto, la propia situación de la infraestructura es una debilidad, ya que limita la calidad de la oferta. Directamente relacionado con este factor hay que hacer mención al **déficit de explotación del operador EuskoTren**, cuya captación se ha visto reducida además en los últimos años. Por todo ello, es preciso incidir en la potenciación de las infraestructuras, pero también en las características del servicio, tratando de acomodarlo a las demandas actuales.

Una carencia determinante sin lugar a dudas es la que se refiere al **ámbito de mercancías**. La disponibilidad de recursos, la baja demanda del sector industrial en su conjunto y la falta de conectividad con centros de producción y carga, hace que el movimiento de mercancías por ferrocarriles uno de los retos a los que se debe enfrentar el sector ferroviario vasco. El movimiento de mercancías representa un indicador fiable del grado de adecuación del sector ferroviario a las demandas de la sociedad, participando y contribuyendo de ese modo al desarrollo socioeconómico del territorio.

4.2. Entorno General

4.2.1. La red Transeuropea de Transporte

El Tratado Constitutivo de la Unión Europea (Tratado de Maastricht-1992), reconoce la necesidad de promocionar una macro infraestructura europea de transporte integrada, bajo la denominación de “Red Transeuropea de Transporte”.

La Red Transeuropea de Transporte está compuesta por infraestructuras (carreteras, vías férreas y navegables, autopistas del mar, puertos, aeropuertos, medios de navegación, plataformas intermodales, canalizaciones de productos, etc.) y por los servicios necesarios para el funcionamiento de esas infraestructuras.

La Red Transeuropea de Transporte es una acción comunitaria que tiene como finalidad favorecer la interconexión de las redes nacionales y los enlaces entre las regiones insulares y periféricas con las regiones centrales. Constituye uno de los pilares de crecimiento de la Unión Europea y es un elemento esencial para reforzar el mercado único y el crecimiento económico, así como la cohesión económica y social de la Unión Europea.

Los principales objetivos de la Red Transeuropea de Transporte son:

- a) Construir las conexiones necesarias para facilitar el transporte.
- b) Optimizar las infraestructuras existentes.
- c) Conseguir la interoperabilidad de los elementos de la red.
- d) Integrar los distintos modos de transporte y la dimensión medioambiental de la red.
- e) Prever la ampliación de la UE a terceros países.
- f) Contribuir a la eliminación de los cuellos de botella.
- g) Contribuir al desarrollo sostenible al reequilibrio modal, concediendo prioridad a las inversiones en infraestructuras destinadas al ferrocarril y a las vías navegables interiores.

En 1994 el Consejo Europeo de Essen, aprobó 14 proyectos prioritarios de transporte englobados en las redes transeuropeas que recibirían financiación comunitaria. La mayoría son proyectos relacionados con la integración de modos, la interoperabilidad y la creación de una red europea de ferrocarril de alta velocidad.



En 2003 se aborda una revisión de la RTE-T provocada por la ampliación de la Unión Europea hacia los países del Este y por la lentitud en su desarrollo, que supone el establecimiento de una nueva lista de 29 proyectos prioritarios que deberán iniciarse antes del año 2010. El año horizonte para el desarrollo de estos proyectos se amplía hasta 2020 y el coste total previsto asciende a 600.000 millones de euros.

En lo referente al ámbito ferroviario, hay que señalar que se establecen una serie de objetivos tanto para la red ferroviaria de alta velocidad como para la convencional, incorporando una definición de lo que se entienden en cada caso y, por lo tanto, de las redes afectadas por lo que en el documento se señala.

En los objetivos que se marca con esta iniciativa, hay que señalar la intención de cumplir con alguna de las siguientes funciones:

- a) desempeñar un papel importante en el transporte de larga distancia de pasajeros;
- b) si procede, permitir la interconexión con los aeropuertos;
- c) permitir el acceso a las redes ferroviarias regionales y locales;
- d) facilitar el transporte de mercancías mediante la definición y desarrollo de grandes líneas dedicadas al transporte de mercancías o de líneas que den preferencia a los trenes de mercancías;
- e) desempeñar un papel importante en la explotación del transporte combinado;
- f) permitir la interconexión a través de puertos de interés común con el transporte marítimo de corta distancia y las vías de navegación interior.

Uno de los elementos a los que presta especial atención el documento es el de la interoperabilidad entre países miembros, para lo que propugna la armonización técnica y el sistema armonizado de mando y control ERTMS. Es también importante, aunque a otro nivel, propiciar el desarrollo de terceros países en el intento de dotar de operatividad al entramado de comunicaciones de la UE.

En octubre de 2011 la Comisión Europea ha anunciado su nueva propuesta de Red Transeuropea de Transporte, culminando así el proceso de revisión respecto al mapa aprobado en 2003 y que se apoyará además en una red global de líneas nacionales y regionales.

De esta manera el Corredor Atlántico que atraviesa Euskadi y Aquitania forma parte del nuevo mapa de infraestructuras prioritarias que contarán con financiación europea durante el periodo 2014-2030.

El nuevo mapa refuerza el papel del País Vasco en las redes transeuropeas de transporte ferroviario de mercancías y viajeros, quedando incluido en el Corredor Atlántico, entre la frontera de Irún y la portuguesa y que pertenece al eje Lisboa-Estrasburgo, y en el Cantábrico-Mediterráneo que conecta Valencia con Euskadi y Cantabria.

La decisión de la CE incluye la realización completa del Corredor Atlántico, desde Portugal hasta Francia, pasando por el País Vasco, con ramales a Coruña, Gijón y Madrid. Esto supone un impulso a las conexiones de la "Y" vasca de alta velocidad con el resto del estado y con Francia y, además, implica ayuda a proyectos como la adaptación de la vía actual de ancho ibérico a ancho internacional, a las terminales intermodales como las de Júndiz-Villodas y Lezo-Gaintxurizketa, así como a la conexión con los puertos como Bilbao y Pasaia, con un claro objetivo de trasvasar un importante número de mercancías de la carretera al tren.



El Ejecutivo comunitario destinará más de cerca de 31.700 millones de euros del marco presupuestario 2014-2020, entre ayudas directas y fondos de cohesión, a la cofinanciación de proyectos de transporte para unificar la actual red europea y eliminar cuellos de botella.

4.2.2. El Libro Blanco

El Tratado de la Unión Europea de Maastrich (1992) reforzó los fundamentos políticos, institucionales y presupuestarios de la política común de transportes, hasta entonces poco desarrollada, recogiendo nuevos objetivos para la política de transportes: la Red Transeuropea, la seguridad en el transporte y la protección del entorno.

Sobre estas bases se crea el primer Libro Blanco de la Comisión Europea sobre el "curso futuro de la política común de transportes" (1992), que promulgó la apertura del mercado de transporte. Diez años después este objetivo se había alcanzado en líneas generales.

En septiembre de 2001 la Comisión Europea impulsó un nuevo Libro Blanco bajo el título "La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad", donde se recogen las iniciativas y propuestas legislativas que prevé adoptar para el desarrollo de la política común de transportes durante el período 2000-2010.

Más recientemente, en marzo de 2011, la Comisión Europea ha publicado el nuevo Libro Blanco del Transporte que bajo el título "Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible", establece una serie de líneas de actuación y medidas con el horizonte puesto en el año 2050.

Se parte de un análisis de las dificultades a las que se enfrenta el sistema de transporte europeo y que requieren una solución:

- a) El transporte es ahora más eficiente desde el punto de vista energético, pero todavía depende del petróleo en un 96% de los casos para cubrir sus necesidades de energía.
- b) El petróleo escaseará en las próximas décadas y se pronostica que su precio se incrementará en más del doble entre 2005 y 2050 (59 dólares/barril en 2005).
- c) La congestión cuesta a Europa alrededor del 1% del producto interior bruto (PIB) cada año.



- d) La Unión Europea tiene que reducir las emisiones entre un 80% y un 95% por debajo de los niveles de 1990 para alcanzar el objetivo de limitar el cambio climático a 2° C para 2050.
- e) La congestión suscita una gran preocupación. Se prevé que las actividades de transporte de mercancías aumenten, en relación a 2005, en torno al 40% con vistas al año 2030 y en algo más del 80% para 2050. El transporte de pasajeros se incrementaría algo menos que el de mercancías: el 34% para 2030 y el 51% para 2050.
- f) La infraestructura no tiene el mismo nivel en las regiones orientales y occidentales de la UE.
- g) El sector del transporte de la UE se enfrenta a una competencia creciente de los mercados mundiales de transporte que se están desarrollando con rapidez.

El objetivo de la Comisión Europea es la creación de un espacio único europeo de transporte más competitivo y con una red de transporte plenamente integrada que enlace los diferentes modos y permita al mismo tiempo un cambio profundo en las pautas de transporte tanto de pasajeros como de mercancías. Para ello se plantea una hoja de ruta que propone 40 iniciativas concretas y que fija, entre otras, las siguientes metas:

- a) Para 2030, transferir a otros modos, como el ferrocarril o el transporte fluvial, el 30% del transporte por carretera en distancias superiores a los 300 km, porcentaje que deberá ascender a más del 50% para 2050.
- b) Realizar una red básica de corredores de transporte plenamente operativa por toda la UE garantizando las infraestructuras para una transferencia eficiente entre modos de transporte (RTE-T) para 2030, con una red de alta calidad y alta capacidad en 2050 y la serie correspondiente de servicios de información.
- c) Para 2050, garantizar que todos los puertos de mar principales estén suficientemente conectados con el sistema ferroviario de transporte de mercancías y, cuando sea posible, con el sistema de navegación interior.
- d) Para 2020, establecer el marco para un sistema europeo de información, gestión y pago de los transportes multimodales.
- e) Avanzar hacia la aplicación plena de los principios del «usuario pagador» y «quien contamina paga» (euroviñeta), y del compromiso del sector privado para asegurar la financiación para futuras inversiones en transportes.

- f) Implantar sistemas inteligentes de gestión del transporte (ERTMS, ITS, RIS, SafeSeaNet y LRIT).
- g) Lograr para 2030 que el transporte de mercancías en los principales centros urbanos esté fundamentalmente libre de emisiones de CO₂.
- h) Aproximarse al objetivo de «cero muertes» en el transporte por carretera, antes de 2050.

4.2.3. Estrategia ferroviaria comunitaria

El documento “COM (2010) 474 final” presenta la estrategia de la Comisión para desarrollar un espacio ferroviario europeo único. La presente estrategia tiene por objeto fomentar el desarrollo de una infraestructura ferroviaria eficaz para la UE, establecer un mercado ferroviario abierto, suprimir los obstáculos administrativos y técnicos y garantizar condiciones de competencia equitativas frente a los demás modos de transporte.

La política ferroviaria de la UE pretende fomentar el desarrollo sostenible de la economía europea mediante servicios fiables, seguros, eficaces y de calidad. A fin de garantizar el pleno aprovechamiento del potencial de crecimiento que brinda este sector, la Unión Europea (UE) debe crear un espacio ferroviario europeo único basado en una red de infraestructura integrada y equipos interoperables que permitan prestar servicios de transporte eficaces en toda Europa y los países vecinos.

Para estimular la competitividad del sector ferroviario europeo, la Comisión ha adoptado una estrategia encaminada a fomentar el desarrollo de una infraestructura ferroviaria eficaz, establecer un mercado ferroviario abierto, suprimir los obstáculos administrativos y técnicos y garantizar condiciones de competencia equitativas frente a los demás modos de transporte.

Las inversiones en infraestructuras ferroviarias y mantenimiento siguen siendo insuficientes en muchos países de la UE, como lo son las conexiones transfronterizas con otros países de dentro y fuera del territorio de la UE. Habida cuenta de las diferencias existentes entre la inversión en infraestructura ferroviaria y en carreteras, la UE ha decidido destinar un porcentaje importante de su presupuesto de transporte al desarrollo de la infraestructura ferroviaria. La UE prevé movilizar recursos internacionales, comunitarios, nacionales y privados para el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria existente y el desarrollo de nuevos proyectos de transporte ferroviario. Con tal **movilización de recursos** se prevé abordar directamente las carencias en cuanto a interoperabilidad de las redes

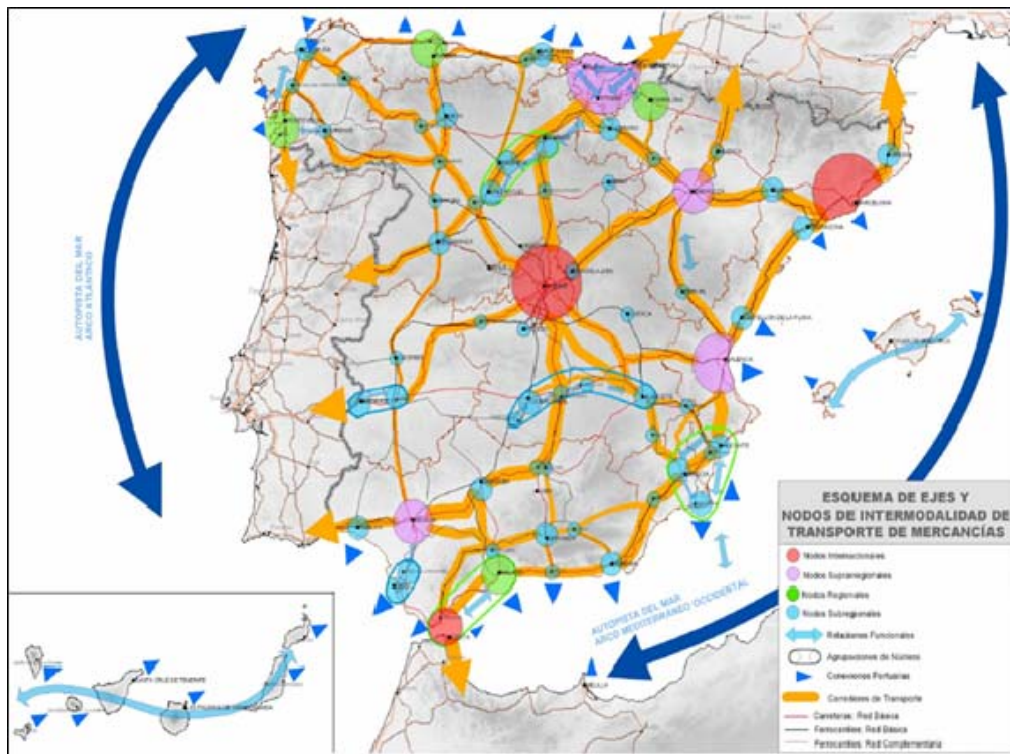
ferroviarias nacionales y la existencia de cuellos de botella en los tramos transfronterizos.

Por otro lado, siguen existiendo obstáculos significativos a la entrada en el mercado ferroviario de la UE, como los **requisitos de seguridad** y una interoperabilidad insuficiente, principalmente a resultas del coste y la duración de los procedimientos necesarios a escala nacional, su disparidad dentro de la Unión y la falta de transparencia y previsibilidad. La Comisión ha iniciado el procedimiento para la armonización de los certificados de seguridad para las empresas ferroviarias y para establecer objetivos y métodos comunes en materia de seguridad. La ausencia de mecanismos eficaces y armonizados de toma de decisiones que incluyan a todas las partes, en particular las autoridades nacionales de seguridad, ha inducido a la Comisión a plantear la ampliación de las funciones de la Agencia Ferroviaria Europea en lo que respecta a los procesos de certificación y autorización.

4.2.4. El Transporte en España. El PEIT

En el ámbito nacional, entre otros procesos, cabe reseñar el generado en torno al PEIT, Plan Español de Infraestructuras de Transporte. Con él se pretende racionalizar y ordenar el sistema de transporte a medio y largo plazo. Para ello se han fijado cuatro objetivos generales: eficiencia del sistema, cohesión social y territorial, compatibilidad ambiental y desarrollo económico.

Dentro de las directrices de actuación, en el espacio destinado al ferroviario es preciso destacar la alineación con las normativas europeas y la apuesta por hacer del ferrocarril un modo más competitivo y que mejore la accesibilidad. Se proponen además actuaciones destinadas a los diversos niveles y diferenciadas para viajeros y mercancías.



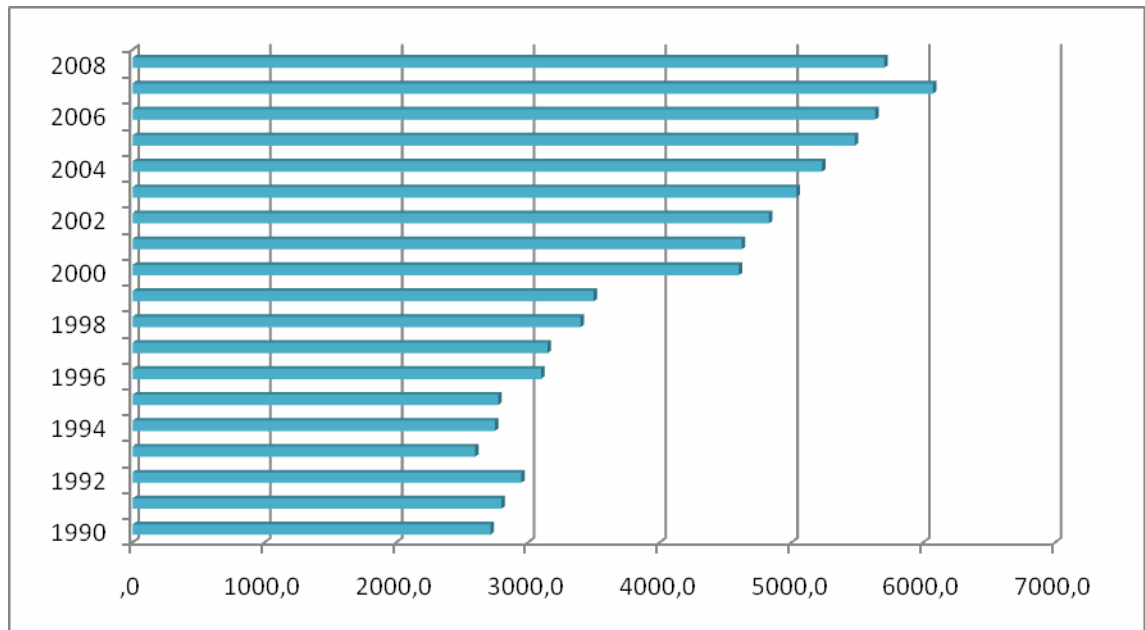
Se trata, por tanto, de una referencia que puede resultar válida ya que, además, toma en consideración todas las directivas europeas impulsadas con el objetivo de potenciar el ferrocarril.

4.2.5. El Ferrocarril y la Sostenibilidad

4.2.5.1. Ambiental

No es posible mencionar aspectos relacionados con el futuro del ferrocarril sin traer a colación un concepto crucial en el repunte de su protagonismo en sus diversas modalidades. La sostenibilidad entendida como la capacidad de generar actividad y riqueza sin un compromiso de los recursos futuros, es un elemento determinante. En efecto, se ha puesto de manifiesto el impacto que el sector de los transportes tiene en el medio ambiente, y la preocupación ha derivado hacia la búsqueda de soluciones que permitan, sin reducir drásticamente los procesos actuales, transportar una cantidad similar de productos y responder a la movilidad en sistemas metropolitanos cada vez más densos. En este apartado, el ferrocarril se erige como un medio destacado, tanto por su capacidad de responder a demandas elevadas como por su relativamente escaso impacto ambiental, siempre matizable.

EMISIONES GEIs DEL SECTOR DE TRANSPORTE EN LA CAPV (miles de toneladas de CO2 equivalente)



El ferrocarril es el modo más eficaz para eliminar externalidades negativas del sector de los transportes a corto plazo, algo en absoluto irrelevante dadas las cifras de emisiones y consumos en las que nos movemos y las proyecciones con las que contamos. Los costes externos por unidad transportada y los ratios de seguridad refuerzan las apuestas a realizar por este modo, en donde una de las rémoras es la necesidad de inversión en infraestructuras.



Tipo de coste externo	Carretera						Ferrocarril					
	Viajeros		Mercancías		Total		Viajeros		Mercancías		Total	
	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008
Costes por cambio climático	33.066	35.490	25.767	26.500	58.833	61.990	4	4	51	42	55	46
Costes por accidentes	604.535	433.000	175.041	102.000	779.576	535.000	130	130	5	5	135	135
Costes por ruido	46.669	50.800	98.502	104.100	145.171	154.900	3.630	3.600	212	200	3.842	3.800
Costes por contaminación aire	233.509	232.600	270.874	233.400	504.383	466.000	8.339	8.800	4.735	4.000	13.074	12.800
Costes de naturaleza y paisaje	30.581	31.300	33.967	34.500	64.548	65.800	246	200	42	40	288	240
Costes en áreas urbanas	36.189	36.200	29.085	29.100	65.274	65.300	23.805	23.800	1.593	1.600	25.398	25.400
Costes por efectos indirectos	13.436	14.410	9.945	10.250	23.381	24.660	2.782	2.550	873	840	3.655	3.390
Costes de congestión	183.247		81.046		264.293	280.800	0	,	0	,	0	0
TOTAL	1.181.232		724.227		1.905.459	1.654.600	38.936		7.511		46.447	45.700

En este sentido, hay que destacar actuaciones ya actualmente vigentes en países de Centroeuropa en donde se restringe significativamente el paso de camiones, trasvasándolos al tren. Esto, obviamente, requiere una oferta ferroviaria que sea capaz de acompañar este tipo de políticas, no sólo desde la perspectiva de la infraestructura, sino también desde la del operador.

Esta perspectiva de sostenibilidad cobra especial relevancia en un momento en el que incluso se está hablando de diseñar un sector de transportes y una movilidad que sea capaz de responder a dinámicas de decrecimiento, un decrecimiento provocado por la necesidad de preservar los recursos naturales.

En definitiva, es preciso tomar en consideración la aportación general que el modo ferroviario puede realizar en la lucha por reducir el impacto medioambiental de las diversas actividades humanas y especialmente la relacionada con el transporte.

4.2.5.2. Social

Desde un punto de vista de desarrollo social y de promoción de políticas de igualdad entre colectivos, el ferrocarril debe jugar también un papel importante. Efectivamente, una de las consecuencias de una movilidad basada en el vehículo privado es el de la progresiva marginación de determinados colectivos con dificultades para acceder a un vehículo, de modo que una parte relativamente importante de la oferta de productos y servicios escapa a sus capacidades de accesibilidad. En este contexto el papel que puede jugar el transporte público es fundamental, por lo que una red de transporte ferroviario eficiente puede contribuir notablemente en este sentido.

De hecho, uno de los objetivos que debe marcarse este plan es el de evolucionar en las pautas de movilidad y transporte, tanto en el ámbito de



mercancías como de viajeros. Sin embargo, no es posible promulgar esta necesidad sin poner los medios a disposición de la sociedad, y en estos medios debe ponerse en primera línea la oferta ferroviaria, con una manifiesta capacidad de ofrecer calidad de servicio, frecuencia y capacidad de transporte a unos precios altamente competitivos.

El equilibrio territorial es otra de las cuestiones que deben incorporarse como pilares de esta visión social de la oferta ferroviaria. El hecho de contar con una red interna equilibrada y que conecte los principales nodos productivos y de servicios con los núcleos poblacionales y entre sí se erige en un elemento de primer orden para poder abordar unas políticas generales de equilibrio o territorial. No debemos olvidar que una de las características de la CAPV es la de contar con un sistema de ocupación del territorio equilibrado.

El ferrocarril es un modo de transporte de elevada capacidad y de altas prestaciones, con unas posibilidades ya desarrolladas de realizar servicios en diversos contextos. Por esta razón, una red ferroviaria competitiva puede erigirse en una opción principal de transporte en zonas metropolitanas, ofreciendo un amplio abanico de posibilidades para el cada vez mayor número de personas que se ven obligadas a realizar desplazamientos diarios.

En definitiva, una red ferroviaria eficiente incidirá de manera determinante en tres aspectos clave desde un punto de vista de sostenibilidad social, como es la reducción del número de accidentes, la reducción de la congestión viaria y sus nefastas consecuencias en la salud humana, además de propiciar unos entornos urbanos mucho más amables con las personas, con una reducción del impacto acústico y visual de la actividad de transporte.

4.2.5.3. Económica

Cuando se plantea que el actual modelo de movilidad es insostenible, se está haciendo alusión directamente a cuestiones que ya en la actualidad penalizan notablemente las cuentas públicas, la competitividad de las empresas y la economía doméstica de la ciudadanía. Más allá del impacto que el sector de los transportes pueda tener en la economía, cifrado para Europa en un 5% del PIB en el último Libro Blanco del Transporte, es preciso tomar en consideración, por ejemplo, los costes generados por la congestión, que se acercan al 1 % del PIB en Europa.

Uno de los elementos básicos de la competitividad de las empresas depende de la garantía de suministro y expedición de mercancías. En este apartado, el ferrocarril ofrece un elemento de competitividad de primer orden que se debe complementar con infraestructuras que faciliten la consolidación de cargas,



alcanzando así un dimensionamiento en el que el ferrocarril podrá resultar especialmente competitivo. El proyecto que se plantee debe tomar en consideración las demandas de las empresas y fomentará la utilización de los servicios ferroviarios, mediante las conexiones con los centros neurálgicos y el planteamiento de apartaderos.

Por otro lado, desde una perspectiva estratégica, hay que tomar en consideración que el ferrocarril realiza una aportación esencial en el intento de desvincular la actividad económica en general, y la del transporte en particular, de la necesidad de combustibles fósiles. Es por tanto una evidencia reconocida que una oferta de transportes equilibrada, acorde con la demanda y eficiente es un elemento de desarrollo económico de primer orden, y un camino que el ferrocarril tiene ya recorrido, frente a otros modos, como el de carretera, que en este momento se encuentra dilucidando estas cuestiones.

4.2.6. Amenazas y Oportunidades

Para cerrar este capítulo de análisis externo, destacaremos aquellos aspectos tanto en contra como a favor del desarrollo del sistema ferroviario que se soportan en factores ajenos a él.

En el lado negativo, en las amenazas, es preciso tomar en consideración el hecho referencial del **transporte por carretera, como potente competidor**. Se trata de un modo que cuenta con una serie de ventajas respecto al ferrocarril que ha sabido poner en valor con éxito. De un lado, las inversiones en infraestructuras han sido muy superiores en el ámbito de carretera, con muchos kilómetros construidos frente a la escasez de inversión ferroviaria, sólo modificada en la última década de la mano de los proyectos de alta velocidad, verdadero precursor del interés por el ferrocarril como respuesta eficaz a las demandas de movilidad. Aun en este caso, aparecen opiniones contrarias, lo que dificulta en cierto modo el definitivo despegue de las posibilidades del ferrocarril. Se trata por tanto de un modo con una **red infraestructural de primer nivel**, cuyas inversiones se afrontan en general sin excesivas reticencias por parte de la sociedad, cuando no se demandan expresamente.

Por otro lado, el sector del automóvil se ha sumado en los últimos años a la batalla por la eficiencia energética y la reducción de las emisiones. En este camino han existido movimientos de diverso tipo, pero en general, el sector ha respondido con eficiencia a las demandas sociales de mejoras de consumo y emisiones, siendo la divulgación de la posibilidad del vehículo eléctrico el máximo exponente de este apartado. Esto constituye una reducción del diferencial competitivo favorable al ferrocarril. En esta misma línea, se trata



de un segmento que se ha introducido plenamente en las ITS, tratando de incorporar una serie de elementos que aportan gran valor a su utilización. Todo esto se ha producido, entre otras cosas, por la **enorme capacidad económica y financiera del sector de automoción** en el que se encuentran las principales empresas, muchas de las cuales son referentes a escala mundial. Su capacidad de inversión, y la dependencia industrial de muchas zonas de Europa, entre las que se encuentra Euskadi, hace que sea un sector cuyo impacto económico le convierte en un elemento a preservar, por lo que las actuaciones que traen como consecuencia un efecto negativo en el mismo, se encuentran con una seria oposición.

Otra amenaza que pende sobre el desarrollo ferroviario, y más en estos momentos, es que se trata de un modo que **requiere de grandes inversiones** en la renovación de trazados, en la nueva construcción, en materia de seguridad, material móvil,... Por tanto, en ocasiones es complicado definir intervenciones en los ámbitos mencionados, sobre todo en épocas económicamente convulsas como la actual. Esta cuestión puede obstaculizar algunos proyectos ferroviarios que requieren de importantes inversiones y cuyo resultado, además, no es excesivamente valorado desde determinados sectores.

Las **dificultades de homogeneización de servicio** es otra de las amenazas. Por definición, el modo ferroviario muestra sus excelencias en situaciones determinadas, como puede ser en grandes concentraciones con la oferta de servicios tipo metro o tranvía o en medias distancias. En este sentido, hay que señalar algunas cuestiones que hacen que en estos entornos la oferta ferroviaria no llegue a ser todo lo satisfactoria que debiera. Por un lado, existe una falta de orientación al cliente entre los operadores ferroviarios o, cuando menos, es la imagen que existe. En un contexto, el de mercancías, en el que los plazos de servicio son un elemento más del proceso, la falta de garantía de disponibilidad de suministro es un elemento de primer orden a la hora de optar por otros modos. En las explotaciones metropolitanas, los requisitos del servicio superan en ocasiones a unos operadores muy habituados a funcionar en unas condiciones de demanda cautiva. En este mismo sentido es preciso señalar la ausencia de una homogeneización en las características de servicios internacionales, que dificulta la posibilidad de generar una oferta flexible y ágil.

Sin embargo, hay otros factores que juegan a favor de un desarrollo ferroviario de gran nivel, y que son aquellos a los que en este proyecto habrá que aludir.



Hay una gran oportunidad que viene de la combinación de dos factores, como son la **tendencia al agrupamiento de la población entorno a núcleos urbanos** de cierta entidad y la propia característica del ferrocarril que es un modo de gran capacidad. Así, antes del 2050 será el 75% de la población europea la que tenga fijada su residencia en ámbitos urbanos, lo que genera problemas de aglomeraciones, pero oportunidades de masa crítica para determinados servicios, entre los que se encuentra el ferrocarril. No existe ningún modo motorizado que tenga la capacidad del ferrocarril, lo que lo posiciona como una opción de primer nivel para los próximos años.

El ferrocarril tiene un importante reconocimiento en todos los lugares como modo con mayor potencial de desarrollo. Desde la Unión Europea llegan constantes mensajes en favor de la potenciación de este modo. Las diversas directivas europeas insisten en el papel protagonista que debe jugar el ferrocarril en los patrones de movilidad de personas y transporte de mercancías, incidiendo de manera especial en la intermodalidad. Este aspecto es de gran relevancia desde el punto de vista del respaldo institucional y, en ocasiones, económico a la hora de afrontar proyectos de cierta entidad. En consecuencia, hay que apuntar entre los aspectos externos favorables la **determinación de la Unión Europea en su apuesta por el ferrocarril**. Esta apuesta queda contrastada en la definición de las Redes Transeuropeas y en la definición de actuaciones del Libro Blanco.

Otro elemento contextual de gran importancia es el de la cuestión energética. La movilidad actual se basa en un elevado protagonismo del modo carretera que se soporta en una disponibilidad de combustibles fósiles, lo que ha garantizado durante muchos años una oferta a precios asequibles. Esta circunstancia se está modificando y va calando en la población, las instituciones y la propia industria automovilística. **El ferrocarril, soportado en la energía eléctrica, no es directamente cautivo de la disponibilidad de petróleo** y es por ello una alternativa para el desplazamiento de personas y mercancías al margen de las circunstancias que rodean a un elemento sujeto a fuertes tensiones de todo tipo, como es el petróleo. Este argumento, válido igualmente en favor de los vehículos eléctricos, se suma a los anteriores y propician un panorama alentador al desarrollo de un servicio ferroviario más próximo a las necesidades de la movilidad y el transporte de la sociedad en su conjunto.

5. EJES POLÍTICOS DEL PLAN

En los capítulos anteriores se ha tratado de establecer una caracterización del sector y de su relevancia en el devenir histórico de la economía de la CAPV. Igualmente, se trata de un sector sobre el que existen grandes expectativas de desarrollo futuro. Estas expectativas están respaldadas por las apuestas realizadas en los ámbitos de rango superior, como son la Unión Europea y el Gobierno de España. En el caso que nos ocupa, el sector ferroviario se constituirá también con toda seguridad en un elemento fundamental del desarrollo socioeconómico de la CAPV.

Por tanto, exponemos a continuación los principales ejes a partir de los cuales se pretende desarrollar el PEF 20-20

- i. **Impulsar el carácter estratégico de nuestro sector ferroviario:** se trata de un sector de alto valor estratégico por las razones anteriormente aducidas, pero también por el soporte que debe dar a otras estructuras de gran relevancia, (puertos, aeropuertos, zonas logísticas, áreas metropolitanas,...). Además de esto, es un sector de alto potencial innovador y tecnológico, con asentamiento en el territorio de empresas ferroviarias referentes a nivel internacional. Existen grandes proyectos en el ámbito ferroviario que deben vincularse a la estrategia de transporte en general, pero específicamente a la definición de una oferta de transporte ferroviario global y enlazado no sólo con la red local, sino con las conexiones nacionales e internacionales. La CAPV cuenta con una ubicación relevante en el esquema europeo de transportes, una de las grandes preocupaciones de la Unión Europea. En este sentido, este proyecto deberá impulsar una serie de actuaciones y concepciones sectoriales que propicien un papel protagonista del Espacio Ferroviario Vasco en la red Europea de Transportes.
- ii. **Convertir el modo ferroviario en protagonista de la movilidad diaria:** la puesta en marcha de servicios ferroviarios de ámbito metropolitano, basado en sistemas métricos, es un elemento definitivo de desarrollo de este modo de transporte. Esta oferta de servicios debe complementarse con el resto de redes, además de configurar una oferta tarifaria acorde con las necesidades y demandas de la sociedad actual. Existen ya una serie de servicios en funcionamiento que demuestran que una oferta satisfactoria incide sensiblemente en los hábitos de transporte. El reto consiste en extender este tipo de servicios a los principales núcleos de población y consolidarlos como el elemento fundamental de la movilidad motorizada de la población.



- iii. **Apoyo a las redes de altas prestaciones:** las conexiones interterritoriales de altas prestaciones deben ser también objeto del plan. Entre estos servicios, es la Y Vasca aquél que mayor incidencia va a tener sin duda en los próximos años. Es indispensable que este servicio cuente con una cobertura territorial y del global del sistema del transporte que lo convierta en la principal oferta entre las tres capitales y sus respectivos ámbitos de influencia, además de ofrecer una conectividad externa de calidad y con un servicio altamente competitivo.
- iv. **Consolidar el ferrocarril en el ámbito del transporte de mercancías:** las ubicaciones de Júndiz y Lezo-Gaintxurizketa deben adquirir un protagonismo de primer nivel como nodo de agrupamiento y transferencia de mercancías entre los modos ferroviarios y carreteros o navales. Para ello, la adecuación de las instalaciones y equipamientos, así como los accesos serán retos de primer nivel.

6. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Derivados de los anteriores ejes y persiguiendo su cumplimiento, se plantearán una serie de objetivos a desarrollar en el plan:

i. Impulsar el carácter estratégico de nuestro sector ferroviario

- a) Reducir el impacto medio ambiental del sector de los transportes.
- b) Promoción del modo ferroviario para lograr que sea el modo estructurante de la oferta de transporte.
- c) Garantizar una conexión ferroviaria competitiva entre los principales núcleos urbanos y centros de actividad de Euskadi.
- d) Incorporar el tercer hilo para propiciar la conexión con Francia.

ii. Convertir el modo ferroviario en protagonista de la movilidad diaria

- a) Mejorar servicios y frecuencias.
- b) Impulsar el desarrollo de tecnologías que promuevan la utilización del ferrocarril, en las correspondencias diarias.
- c) Mayor presencia del modo ferroviario en los desplazamientos de personas, sobre todo en los ámbitos metropolitanos.
- d) Incidir en aspectos de gestión y tarificación que promuevan el uso del ferrocarril.
- e) Estudiar la viabilidad de desdoblamiento de las líneas ferroviarias actuales a zonas con demanda potencial de viajeros.

iii. Apoyo a las redes de altas prestaciones, sistemas métricos y tranviarios.

- a) Equiparar los niveles de calidad de los diversos operadores.
- b) Integrar la red ferroviaria a distintos niveles: local (metro, tranvía, bus, peatonal, bici,...), nacional e internacional (Alta Velocidad, puertos, aeropuertos,...)
- c) Complementar la oferta ferroviaria con servicios e infraestructuras de otros modos.
- d) Construir el Metro de Donostialdea.
- e) Incorporar a la oferta ferroviaria la Y Vasca en 2016
- f) Conexión exterior de la red de altas prestaciones

iv. Consolidar el ferrocarril en el ámbito del transporte de mercancías

- a) Completar conexiones con Júndiz y Lezo-Gaintxurizketa.
- b) Incrementar hasta un 20% la presencia del transporte ferroviario en el transporte de mercancías.
- c) Dar acceso a la red ferroviaria a las mercancías que circulan por los puertos de Bilbao y Pasajes y a las de origen o destino en la industria vasca, en un radio de acción inferior a 100 km.
- d) Modernización de las estaciones ferroviarias y adaptación a la normativa en materia de accesibilidad.

7. MARCO LEGISLATIVO Y COMPETENCIAL

Existe un marco de referencia claro en el ámbito de la Unión Europea, en donde se ha dado una apuesta clara por estructurar la movilidad de mercancías y de personas en base a un sistema ferroviario eficiente. En este punto, además de las normativas y directrices concretas en favor de un incremento en la utilización del modo ferroviario, es preciso aludir a la definición de las Redes Transeuropeas de Transporte como un elemento clave en las apuestas infraestructurales, en donde el ferrocarril adquiere un papel protagonista. Los principales objetivos de esta red son:

- Garantizar una movilidad de las personas y de los bienes; ofrecer a los usuarios infraestructuras de calidad;
- Basarse en el conjunto de modos de transporte

- Posibilitar una utilización óptima de las capacidades existentes
- Interoperabilidad en todos sus elementos
- Ser viable desde el punto de vista económico
- Cubrir el conjunto de la Unión Europea (UE)
- Prever su ampliación hacia los Estados miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC), los países de Europa Central y Oriental y los países mediterráneos

El sector ferroviario participa de la complejidad competencial e institucional del conjunto de la CAPV. Podemos distinguir dos niveles básicos de competencias, el del Gobierno de España y el del Gobierno Vasco.

El Gobierno de España, a través del Ministerio de Fomento, es el competente en el transporte por ferrocarril operado por RENFE (ancho ibérico) y FEVE (ancho métrico). Así mismo, es también el titular de ADIF, gestor de infraestructuras. Este gestor lo es de los trazados en los que opera RENFE, ya que FEVE es propietaria de sus vías. ADIF es también la competente en todo lo referido al proyecto de Alta Velocidad.

El Gobierno Vasco, el otro agente institucional presente, es el responsable de los ferrocarriles que circulan en vía métrica operadas por Eusko Trenbideak, salvo las líneas de FEVE. Los dos tranvías presentes en la CAPV, el de Bilbao y el de Vitoria-Gasteiz son operados por EuskoTran, cuyo titular es también el Gobierno Vasco.

Hay que hacer una especial mención a la liberalización del sector ferroviario, que permite la utilización de las infraestructuras a todos aquellos operadores que así lo deseen y que certifiquen capacidad para ello. Esta liberalización se ha dado ya efectivamente en el ámbito de mercancías, con tímidas entradas en el mercado, y menos palpablemente en el ámbito de viajeros, aunque la legislación esté también en vigor.

Es importante destacar una cuestión que tiene una gran incidencia en la actual situación del sector ferroviario vasco, como es la creación de ETS, Euskal Trenbide Sarea. Derivado de las propuestas del Plan de Movilidad Sostenible, se creó, en virtud de la Ley 6/2004 este organismo, encargado de la construcción, conservación gestión y mantenimiento de la red ferroviaria vasca.

Desde el punto de vista normativo, el sector ferroviario está regulado por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, cuya entrada en vigor se produjo el 1 de enero de 2005. La Comunidad Autónoma del País



Vasco es, según el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía, competente en materia de ferrocarriles y transportes terrestres, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.20 de la Constitución. Las normas que materializan este traspaso de competencias son el Real Decreto 2488/78, de 25 de agosto, de transferencia de competencias de la Administración del Estado al Consejo General del País Vasco (BOE nº 256, de 26 de octubre de 1978), y el Real Decreto 1446/81, de 19 de junio, de traspaso de servicios del Estado en materia de transportes terrestres (BOE nº 171, de 18 de julio de 1981).

Una normativa que, aunque no está exclusivamente relacionada con el transporte sí que afecta, es la Ley de Economía Sostenible. La Ley 2/2011 de 4 de marzo pretende desarrollar la economía española en torno a tres grandes ejes, como son el financiero, empresarial y medioambiental. Se trata de una Ley que ha incorporado conceptos relevantes a la idea de Sostenibilidad y que trata de regular aspectos ciertamente complejos.

8. ENTRONQUE INSTITUCIONAL

El Gobierno Vasco ha realizado una clara apuesta por el impulso de la movilidad sostenible, razón por la cual ha puesto en marcha una serie de procesos de planificación que deberán ser tomados en consideración. Entre estos planes hay que diferenciar los que ya están concluidos y aquellos que en este momento se encuentran en fase de redacción.

Por lo tanto, el presente PEF 20-20 atenderá a las principales conclusiones de todos ellos, trabajando en la línea de mantener una coherencia institucional que de consistencia a las propuestas realizadas.

8.1. Planes de referencia concluidos

Cabe destacar la elaboración a lo largo de este ejercicio del Plan Director de Movilidad Sostenible y del PEF 20-20. Ambos planes tienen en común la pretensión de ser herramientas que analicen la estrategia que debe ser emprendida por el Departamento durante los próximos años.

Paralelamente a estos dos Planes, a lo largo del 2011, se está trabajando en la elaboración de la Ley de Movilidad Sostenible y la Ley del Sector Ferroviario Vasco.

El Gobierno Vasco cuenta con una serie de procesos de planificación y concluidos a los que es preciso atender y en donde debe encontrar acomodo el PEF 20-20. Desde una perspectiva de desarrollo ambiental, social, territorial y económica, las principales referencias deben ser:



- a) **Directrices de Ordenación Territorial** y los documentos que de ellas se derivan. Este documento establece las directrices fundamentales en las que se deberá fundamentar el desarrollo territorial y, obviamente, el transporte en general deberá tener presente esta referencia a la hora de diseñar actuaciones.
- b) **Plan Territorial Sectorial Ferroviario** así como sus posteriores actualizaciones. Define y concreta actuaciones remarcables en el ámbito ferroviario. Muchas de las actuaciones que en este plan se definan derivarán directamente de este documento.
- c) **Estrategia Ecoeuskadi 20-20**. Desde la perspectiva del desarrollo sostenible el PEF 20-20, dada su indudable aportación a la sostenibilidad, se inserta de manera natural en las diversas planificaciones, entre las que es especialmente destacable el Plan Ecoeuskadi 20-20, con el que incluso coincide en el horizonte temporal. Siguiendo los objetivos y directrices que marca la Estrategia de Desarrollo Sostenible de Euskadi (EDS), Ecoeuskadi 20-20, el PEF 20-20 responde plenamente al objetivo estratégico 6 (***Desarrollar un modelo de movilidad integrada más sostenible que facilite la vertebración en el interior del territorio y la conexión con el exterior en mejores condiciones de competitividad***) y contribuirá de manera importante al cumplimiento del **objetivo 5 (Minimizar la dependencia energética frente a las energías de origen fósil y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero y los efectos del cambio climático)**. En efecto, como se señala en la citada Estrategia, el sistema vasco de transportes descansa mayoritariamente sobre los vehículos privados y el tránsito por carretera. El ferrocarril está recuperando posiciones en el transporte de pasajeros pero circunscrito a áreas determinadas. Además de desarrollar la nueva red de ferrocarril de alta velocidad es urgente avanzar para ofertar un sistema ferroviario integral, que dé servicio a los principales focos de demanda de movilidad de Euskadi, e integrador, que se complemente de manera amigable con otras infraestructuras de transporte (aeropuertos, puertos, terminales de autobuses), favoreciendo la intermodalidad y los modos no motorizados, contribuyendo a la construcción de *Euskal Metròpoli*.

Por otro lado, el transporte por carretera es uno de los grandes consumidores de energía de origen fósil, por lo que sin perjuicio de que los vehículos evolucionen (reducción del límite máximo de emisiones, utilización de biocarburantes, implantación de vehículos eléctricos, etc.) el desarrollo de la red ferroviaria reducirá el consumo de derivados de petróleo contribuyendo de esa manera de forma importante al cumplimiento del citado objetivo 5.

8.2. Planes de referencia en fase de redacción

Además de estos procesos de planificación ya desarrollados y en algunos casos aprobados, se está actualmente trabajando en una serie de programas de especial interés que, aunque inconclusos, es preciso citar en este momento y realizar su seguimiento en el proceso en el desarrollo del PEF20-20:

- a) **Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística.** Establecerá el mapa de la CAPV en lo que a la intermodalidad de viajeros y los espacios logísticos de referencia se refiere.
- b) **Plan Director de Movilidad Sostenible 20-20.** Deberá fijar las directrices para avanzar en la consecución de una movilidad lo más acorde posible con la realidad socioeconómica de la CAPV y con los cada vez más exigentes criterios de sostenibilidad. El plazo estimado de finalización de este documento coincide aproximadamente con el del presente plan.
- c) **Ley de Movilidad Sostenible.** Se trata de un desarrollo normativo de primer nivel que capacitará a las administraciones a desarrollar normativa específica relevante en el ámbito de la movilidad.
- d) **Ley del Sector Ferroviario.** Esta ley deberá mostrar las pautas fundamentales que deberán regir el servicio ferroviario, siempre tomando en consideración los parámetros derivados de los procesos de planificación señalados.

8.3. Agentes implicados

El PEFV 20-20 incorporará a lo largo de su desarrollo la aportación de diversos agentes, privados e institucionales, de los diferentes estamentos implicados. Además de los departamentos que se considere necesario incluir en función de lo que aconseje el desarrollo del plan, se prevé incorporar las aportaciones de:

- Diputaciones Forales.
- Ayuntamientos, con mención especial a los de las tres capitales.
- Operadores ferroviarios: Euskotren, Euskotran, MetroBilbao, Renfe y FEVE.
- Gestores de infraestructuras: Adif y ETS.
- Autoridad del Transporte de Euskadi.
- Autoridad del Transporte de Gipuzkoa.
- Consorcio de Transportes de Bizkaia.
- Puertos de Bilbao, Pasaia y Bermeo.
- Centro de Transportes de Vitoria.

8.4. Proceso de colaboración

El sistema planteado para la puesta en marcha de estas colaboraciones se contempla en tres ámbitos fundamentales:

- a) **Reuniones de trabajo.** Se desarrollarán reuniones de trabajo a partir de la información que se vaya generando en el desarrollo del proyecto.
- b) **Contrastes específicos.** Se van a realizar encuentros específicos con los diversos agentes según se vaya viendo su necesidad y en funciones de los contenidos a desarrollar.
- c) **Diseño de una microsite.** Se prevé la puesta en marcha de una microsite para la puesta el intercambio de información y la aportación de criterios y sugerencias. Esta microsite tendrá diversos niveles de accesos para los agentes anteriormente mencionados.

9. PERSPECTIVA ECONÓMICA

9.1. Aproximación presupuestaria inicial

La perspectiva inicial del plan se centra básicamente en cuestiones de infraestructura, por lo que, a fecha de hoy, se debe suponer que la situación del Plan Euskotren XXI puede ser una referencia válida que permita realizar una evaluación aproximada del rango de inversión que podrá resultar del PEFV20-20.

Los planteamientos económicos que se derivarán de este plan afectarán, por lo que al Gobierno Vasco se refiere, básicamente a la Consejería de Vivienda, Obra Públicas y Transportes, siendo en la mayoría de las ocasiones continuación de iniciativas anteriores. Las propuestas serán necesariamente planteadas para el conjunto de la red, lo que significa que algunas de las cuestiones serán, desde un punto de vista presupuestario, ajenas al Gobierno Vasco, por lo que deberán contemplarse desde otras instituciones. Por tanto, la tabla que se presenta a continuación, además de tener un carácter estimativo, hace referencia a aquellas actuaciones que previsiblemente vayan a tener cabida en el presente plan y que, además, deberán ser acometidas, de un modo u otro, con cargo a los presupuestos del Gobierno Vasco.

Las estimaciones económicas se han realizado fundamentalmente tomando en consideración lo planteado en el Plan Euskotren XXI y referencias derivadas de la evaluación de cumplimiento realizada.



	Total	Anualizado lineal ¹
Metro de Donostialdea	700	77,78
Durango-Ermua-Eibar-Elgoibar	120	13,33
Tranvía de Vitoria	100	11,11
Ferrocarril del Urola. Azkoitia-Zumaia	120	13,33
Desdoblamiento de la red	250	27,78
Intercambiadores Ferroviarios: RENFE+ET	150	16,67
Conexión de Puertos y plataformas multimodales	200	22,22
Accesibilidad a la red	90	10,00
Revisión de la extensión de anchos	100	11,11
Desarrollo Metro Bilbao	360	40,00
Y Vasca (hasta 2016) ²	125	25,00
Intervenciones en la Red ferroviaria de Bizkaia	120	13,33
Intervenciones en la Red ferroviaria de Gipuzkoa	180	20,00
TOTAL	2615	290,56

Esta previsión presupuestaria, como ya se ha señalado absolutamente estimativa, deberá someterse a procesos de valoración y priorización que permitirán, en función de las necesidades planteadas, establecer las correspondientes anualidades hasta alcanzar el ejercicio 2020.

9.2. Programas presupuestarios principales que pudieran verse afectados

Los objetivos, líneas estratégicas y acciones que resulten del PEFV20-20, fundamentalmente podrán afectar:

- Presupuesto del Departamento.
- Operadores ferroviarios.
- Responsables de Infraestructura.
- Organismos administrativos con competencias.

Las propuestas que se deriven del plan afectarán, además de al propio Departamento y a organismos dependientes del Gobierno Vasco, a otros agentes que, aunque operan en el ámbito territorial, no son de competencia propia. En este sentido, el proceso de transferencias del servicio de cercanías y su evolución será un elemento determinante, tanto en lo que se refiere a las partidas presupuestarias como a la financiación.

¹ Las imputaciones de los ejercicios 2017-2020 se verían reducidos en la partida correspondiente a la Y vasca

² Se contempla la partida no imputable al Cupo.



9.3. Financiación de las actuaciones propuestas

Como se ha señalado, los presupuestos propios, bien sea directamente o a través de organismos dependientes, serán uno de los principales elementos de financiación de las actuaciones. Sin embargo, consideramos de gran importancia el tratar de incorporar elementos financieros al propio plan. Esta aportación se contempla, en principio, en base a diferentes vías:

- **Programas específicos:** Existen programas de financiación de intervenciones en infraestructuras que, en algún caso, podrían acoger algunas de las medidas definidas. Estos programas son de distinto rango y pueden provenir de ámbitos específicos del transporte, pero también de programas medioambientales y, en algún caso, de desarrollo territorial.
- **Financiación Público-Privada:** La liberalización del sector ferroviario es un elemento que propicia la implicación del ámbito privado, lo que puede dar lugar a la incorporación de particulares, generalmente empresas, que participen en la promoción del sector. Esta incorporación puede darse de diversas maneras: puesta en marcha de servicios, participación en proyectos con financiación público-privada,...
- **Replanteamiento de la financiación de infraestructuras:** El aspecto de la financiación de las infraestructuras es una cuestión que se está debatiendo actualmente, al igual que la internalización de los costes de todos los modos, en donde el vehículo privado y las infraestructuras puestas a su servicio podrían realizar aportaciones de interés. Por lo tanto, es posible que en el periodo de planificación del PEF 20-20 se pongan en marcha procesos de cobro por utilización de infraestructuras que pueden revertir en la financiación de las más sostenibles, entre las que se encuentran las ferroviarias. De hecho, en el "Libro Blanco. Hoja de Ruta hacia un espacio europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible" se hace especial mención a la tarificación de los sistemas de transporte como un elemento para la financiación. De hecho, se plantea una segunda fase de este proceso, que comenzaría en 2016, en la que se debería *"...avanzar en el sentido de la internalización obligatoria y completa de los costes externos del transporte por carretera y ferroviario añadiendo a la compensación obligatoria por los costes del desgaste los costes asociados al ruido, la contaminación local y la congestión."*
- **Sistema Tarifario:** Aunque puede ser un ámbito a tratar en un plazo más largo, es cada vez más común que en el transporte público se den sistemas tarifarios complejos, en los que la implicación de otros modos sea más generalizada. Se trata de un aspecto que puede incidir en el presupuesto disponible para las actuaciones que se propongan.

9.4. Impacto económico a medio y largo plazo que se prevé por implementación del Plan

En este momento del proceso, la valoración del impacto que pueda realizarse ha de ser, forzosamente, cualitativa. En este caso queremos hacer un apunte en el sentido de que es conveniente dejar fuera de esta valoración la perspectiva de la riqueza generada en el propio proceso de construcción de las infraestructuras. Consideramos que, si bien es evidente que este proceso genera una actividad digna de mención, es una cuestión muy de corto plazo y relativamente marginal.

Tal y como se ha desarrollado a lo largo del documento, la potenciación del sector ferroviario incidirá en competitividad territorial, calidad de vida de la población y reducción de las externalidades del transporte. Tal y como se señala en el capítulo dedicado a la sostenibilidad en este mismo informe, la monetización de los costes externos del transporte puede reducirse por cuarenta si se trasvasara el transporte de mercancías al ferrocarril. Obviamente, ni en el mejor de los escenarios puede pretenderse que lo que se trasvase supere el 20%, pero aún así las externalidades serían sensiblemente inferiores.

Además, el desarrollo de las políticas de transporte propuestas en otros planes precisa de un sector ferroviario sólido y capaz, por lo que las sinergias que se derivarían son realmente difíciles de cuantificar. Tal y como se ha demostrado en otros países, como Suecia o Alemania, el sector ferroviario ha visto incrementar sus cifras en el momento en el que se ha presionado al transporte por carretera, pero esto sólo es posible con un previo reforzamiento del modo ferroviario.