

Plan de mercancías de ADIF

Os resumo lo más destacado del Plan de Mercancías de ADIF:

-Se trata del desarrollo de un Plan para el Sector basado en los últimos planes desarrollados por el Ministerio, quizá la novedad más interesante es que se ha creado un comité de expertos para controlar y seguir la realización de dicho Plan.

-Este Plan será presentado al Ministro en mayo para su aprobación dentro del documento estratégico de ADIF que abarcará además de este Plan de Mercancías todo lo referente a la sostenibilidad financiera del ADIF y PI a 5 años (Programa de actividad de ADIF). Es decir que será el documento estratégico del gestor de infraestructuras los próximos años, englobando los convenios con el Ministerio, el plan indicativo de infraestructuras y el nuevo formato de la declaración de Red

-El objetivo concreto del PM es obtener en el 2020 una cuota entorno al 7% y en seis años el 10%, así como también intenta integrar los diferentes modos de transporte

-Las actuaciones para las mercancías que se enmarcan dentro de este plan son cuatro:

- 1) Un plan de infraestructuras definiendo la Red Básica Lineal y una Red Nodal coherente.
- 2) Un plan operacional y de servicio
- 3) La sostenibilidad financiera del PLAN
- 4) La gobernanza y gestión

-Como se puede observar, algunos de los puntos son de la completa competencia de ADIF y otros abordan temas fuera de sus estrictas competencias, por ello se le puede considerar un ambicioso plan; por ejemplo en los puntos de gestión y gobernanza se tratan cuestiones como la del suministro de tracción a las EEFF a través de instrumentos neutrales al Sistema (tracción, ejes, etc.). Así mismo, se desarrollaran ayudas al Sistema de Transporte de Mercancías Ferroviarias acordes con la normativa europea o ayudas a proyectos de I+D+I con recursos (aquí entrarían cuestiones como la trazabilidad o las ayudas a las instalaciones de ASFA Digital y ERTMS)

-Respecto al primer punto de infraestructuras lineales y modales, la idea básica es dar certidumbre al Sector, ante una muy compleja definición actual del modelo de infraestructuras tanto lineales como modales. En el caso de las lineales, se definen la Red Básica de Mercancías teniendo en cuenta los tráficos actuales, la Red TEN-T, los corredores 4 y 6, el tráfico ferro-portuario, así como los principales corredores de transporte por carretera. Se establece una primera fase donde se trataran los corredores 4 y 6 y una segunda fase con el resto de líneas.

Se diferencian las líneas existentes de las nuevas; estas últimas tendrán en cuenta de forma prioritaria los 750 m de tren, la electrificación a 25KV, ASFA Digital y estudio para 25 T/eje.

En las existentes se realizarán actuaciones para los 750 m, un análisis

completo de los gálipos y el coste de la unificación a GB1, la carga/eje a 22,5 T, así como la implementación del Sistema ASFA+tren tierra en determinados tramos existentes que permita la eliminación del doble agente. Respecto a la electrificación en las líneas existentes, que actualmente es a 3KV, solo se implantarán los 25KV después de un análisis con el Sector caso por caso.

-Sobre la Red Nodal, se define un Red limitada de terminales estratégicas:

- a) Valencia-Fuente de San Luis
- b) Madrid-Vicálvaro (alternativa a Abroñigal)
- c) Can Tunis (alternativa a Morrot)
- d) La Llagosta (vía UIC)
- e) Jundiz (Y vasca y ancho estándar)
- f) Zaragoza-Plaza
- g) Valladolid (variante en Campo Grande)
- h) Sevilla (Majarabique)

Las actuaciones en estas terminales tienen por objetivo la eliminación de costes de maniobras, líneas de 750m, y en los casos que corresponda, una gestión única de las terminales Ferroportuarias (acuerdos más allá de la coordinación con puertos del estado para evitar los conflictos como Plaza vs. TMZ. En definitiva el modelo de terminales busca la reducción de costes

-El plan operacional y de servicio, abordará la compatibilidad del transporte de mercancías y los trenes de alta velocidad. Así mismo, se contemplará un marco para las mercancías vs. Cercanías en Madrid/Valencia/Barcelona/Bilbao.

Igualmente se definirán líneas dedicadas e itinerarios de prioridad para mercancías.

Dentro de este mismo apartado, se estudiará la implantación definitiva del eje variable para vagones y locomotoras con su paquete financiero mediante una posible compra pública.

Igualmente, el plan contempla las autopistas ferroviarias, poniendo más énfasis en la conexión con Francia.

-Por último, el plan de sostenibilidad financiera parte de la premisa de la no compensación del mantenimiento de la Red de Mercancías con los cánones actuales.

Por ello, ADIF dentro del convenio que se realice con el Ministerio, y donde se contemplarán el plan indicativo a 5 años, el programa de actividad del ADIF, tendrá necesariamente que abordar la financiación de la parte que no asuman las EEFF.

Además, ADIF tiene que realizar la veta de activos (como por ejemplo Abroñigal) y, así mismo, poner a disposición de la iniciativa privada aquellas líneas en desuso o con muy baja actividad.

Por último, este ambicioso plan quiere coordinar con la Agencia Europea de Seguridad y la AESF los plazos/costes de homologación del material rodante y un apartado especial sobre el tráfico de mercancías peligrosas.

Se resume una estimación económica de las actuaciones (no incluyen las aportaciones económicas del Fondo de Accesibilidad ni las ayudas específicas al Transporte Ferroviario de mercancías)

En Red: 2,142 Millones de euros

ASFA DIGITAL
Líneas 750 mts.

131 “
876 “

**GSM-R
Electrificaciones 25 KV**

**710 “
424 “**

NODALES:

836 Millones de euros

Total 2.978 Millones de euros

-Ahorro de costes externos en el periodo 428,97 Millones de euros (28,37 Euros por 1000 Tons/Km./Transportada)

Madrid 13/04/2018