PROGRAMA 453A

INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

El presente programa de gasto está íntimamente relacionado con la planificación sectorial estratégica, actualmente constituida por el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012–2024, que en mayo de 2015 ha sido formulado por la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (actual Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), contemplando como objetivos específicos mejorar la red convencional, potenciar el transporte ferroviario de mercancías, completar la red ferroviaria de alta velocidad y mejorar la red de cercanías. En estos momentos se encuentra en tramitación la “Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria” que será el nuevo instrumento de planificación estratégica para los próximos años.

De la misma manera que en el ejercicio 2020, y como consecuencia de la transformación institucional que se ha realizado de la Administración General del Estado relativa al sector ferroviario, el presente programa de inversión se centra en los aspectos de planificación de la red ferroviaria.

Con el actual reparto de atribuciones, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana mantiene la responsabilidad de la planificación de las infraestructuras ferroviarias de competencia estatal, actividad que le permitirá avanzar en los objetivos estratégicos para la planificación a largo plazo enunciados en la planificación estratégica, mientras que la aprobación de proyectos y la construcción de las infraestructuras, así como el mantenimiento y la explotación de la red, corresponde a los administradores de infraestructuras ferroviarias, en el ámbito de sus correspondientes redes.

Adicionalmente, el presente programa recoge la dotación para la realización de transferencias de capital destinadas a la financiación de los convenios de colaboración en materia ferroviaria con comunidades autónomas y entes locales. Concretamente, para el ejercicio 2021 se han previsto las dotaciones correspondientes a los convenios con la Comunidad Autónoma de Illes Balears, con la Comunidad Autónoma de Euskadi, a la Comunidad de Castilla y León y con los Cabildos Insulares de Tenerife y Gran Canaria.

En los apartados siguientes se expone el desarrollo de los objetivos en materia ferroviaria contenidos en el programa 453A.

Durante los últimos ejercicios se ha avanzado en la modificación de la estructura organizativa de la Administración General en lo que concierne al sector ferroviario. El Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto, entró parcialmente en vigor el día 1 de abril de 2015, con importantes repercusiones en cuanto a los cometidos futuros, no sólo en la Agencia recién creada, a la que corresponde hacerse cargo de los asuntos relativos a la supervisión de la seguridad e interoperabilidad del sistema ferroviario en el ámbito estatal, sino también en lo que respecta a la Secretaría General de Infraestructuras.

Recientemente, el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, determinó la creación de la nueva Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria que será la encargada de la gestión del programa de Infraestructuras del Transporte Ferroviario.

Según Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana corresponde a la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, el ejercicio de las **funciones** atribuidas al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el ordenamiento jurídico vigente en relación con la Red Ferroviaria de Interés General del Estado, y en concreto, las siguientes:

a) La elaboración de la propuesta del anteproyecto de presupuestos y la gestión y tramitación de los créditos y gastos asignados al órgano directivo, así como la gestión de los asuntos relativos a la licitación, contratación, sin perjuicio de las competencias de la Subsecretaría u otros órganos superiores o directivos del Departamento y en coordinación con ellos.

b) La propuesta y elaboración de los proyectos de disposiciones normativas de carácter general relativos a la Red Ferroviaria de Interés General del Estado y en general, de aquellos relativos a las competencias de la Secretaría General en materia ferroviaria, así como la propuesta de trasposición de las normas europeas relativas a las infraestructuras ferroviarias e instalaciones de servicio, que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, y a la actividad y la financiación de los administradores de infraestructura.

c) La propuesta de la normativa técnica en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General del Estado, sin perjuicio de las competencias en materia de seguridad operacional, interoperabilidad y mercancías peligrosas de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

d) El ejercicio de las funciones de Autoridad Ferroviaria asignadas a esta figura en las Instrucciones Ferroviarias u otras normas técnicas.

e) La elaboración y propuesta de los planes de Implementación derivados de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad aprobadas por la Unión europea, así como de otros planes en relación con la red ferroviaria derivados de la normativa de la Unión Europea, sin perjuicio de las competencias en materia de Interoperabilidad de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

f) La planificación de la Red Ferroviaria de Interés General, bajo los principios establecidos por los planes estratégicos del Departamento y la elaboración, seguimiento, supervisión y control de la de los correspondientes planes ferroviarios y en particular, de la Estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, prevista en el artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

g) La elaboración, tramitación, seguimiento y control de estudios de viabilidad e informativos y la elaboración de proyectos de delimitación y utilización de espacios ferroviarios, en el ámbito de las infraestructuras e instalaciones de servicio de la Red Ferroviaria de Interés General del Estado.

h) La planificación de las terminales ferroviarias e instalaciones de servicio, cuya titularidad sea de los administradores de infraestructuras ferroviarias, así como la elaboración y tramitación de los estudios informativos, en su caso, precisos para su desarrollo, en el marco de la planificación estratégica establecida por los órganos competentes del Departamento.

i) La realización de estudios de carácter prospectivo, económico-financiero y territorial, en materia de infraestructuras ferroviarias.

j) La propuesta, seguimiento y coordinación de las actividades que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana deba realizar en relación con el tramo ferroviario internacional Figueres-Perpignan.

k) El impulso de nuevas tecnologías en el ámbito de la Red ferroviaria de Interés general, sin perjuicio de las competencias de otros órganos del Departamento y de forma coordinada con la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

l) La propuesta y tramitación del Catálogo de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, previsto en el artículo 4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, y sus actualizaciones, así como la propuesta y

tramitación de la inclusión o exclusión en la Red Ferroviaria de Interés General de líneas según lo previsto en el citado artículo 4, o la clausura de éstas, según lo previsto en el artículo 11 de la misma.

m) La tramitación y autorización de infraestructuras ferroviarias privadas y las actividades previstas en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario para las infraestructuras ferroviarias en puertos y aeropuertos de interés general.

n) La propuesta y tramitación de los convenios con los administradores de infraestructuras previstos y la evaluación de los programas de actividad de los mismos en los términos previstos en el artículo 25 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

ñ) La propuesta de desarrollo y actualización de los principios básicos de aplicación al sistema de cánones ferroviarios, incluidos los sistemas de incentivos y compensaciones previstos en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, sin perjuicio de las competencias de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y de los Administradores Generales de Infraestructura.

o) La asistencia a la Secretaría de Estado, en la evaluación de la eficacia en la gestión y el control técnico de la actividad de los administradores generales de infraestructura adscritos a la misma, en los términos previstos por el artículo 30 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

p) La representación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en los organismos internacionales y de la Unión Europea relacionados con las redes ferroviarias y la participación en los órganos de coordinación y gestión de los corredores ferroviarios europeos, sin perjuicio de las competencias de otros órganos del Departamento y de forma coordinada con la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en las materias de su competencia.

q) La preparación y seguimiento de protocolos, acuerdos y convenios sobre actuaciones concertadas con otras administraciones públicas o entidades, incluidos los de carácter internacional, en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés general del Estado, así como la coordinación y cooperación con otros órganos administrativos, entidades públicas e instituciones, y administraciones, nacionales e internacionales, en materia ferroviaria.

r) La formulación de la propuesta de servicios mínimos en caso de huelga del personal de los administradores generales de infraestructura.

s) Las actuaciones expropiatorias en materia de infraestructuras ferroviarias.

t) La propuesta y tramitación de la Declaración de Utilidad Pública de las instalaciones de servicio a los efectos previstos en la legislación en materia de expropiación forzosa, y las actuaciones expropiatorias posteriores a esta declaración, así como la autorización de la ocupación de dominio público de las instalaciones de servicio.

Dependen de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, con nivel orgánico de subdirección general:

a) La **Subdirección General de Planificación Ferroviaria**, a la que corresponde el ejercicio de las funciones a que se refieren los apartados d), e), f), g), h), j) y k), así como las recogidas en los apartados i), p) y q), relativas a las actividades de planificación.

b) La **Subdirección General de Evaluación y Normativa Ferroviaria**, a la que corresponde el ejercicio de las funciones a que se refieren los apartados b), c), l), m), n), ñ), o) y r), así como las recogidas en los apartados i), p) y q), relativas a las actividades de evaluación y normativa.

Asimismo, depende de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, con el nivel orgánico que se determine en la relación de puestos de trabajo, la **División de Expropiaciones Ferroviarias**, a la que corresponde el ejercicio de las funciones a que se refieren los apartados s) y t)

De esta manera, las funciones que quedan integradas en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, son fundamentalmente las correspondientes a la planificación de infraestructuras ferroviarias en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y de los correspondientes planes ferroviarios; la elaboración, seguimiento y control de estudios informativos, anteproyectos y, excepcionalmente, proyectos ferroviarios, la elaboración de proyectos de delimitación y utilización de espacios ferroviarios, la tramitación de los proyectos de disposiciones de carácter general relativos a las infraestructuras ferroviarias y las actuaciones expropiatorias en materia de infraestructuras ferroviarias.

Por otra parte, con anterioridad, mediante el Real Decreto–Ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, pasaron a ser titularidad de ADIF las infraestructuras de la Red Ferroviaria de Interés General cuya administración tenía encomendada. Posteriormente, por el Real Decreto–Ley 15/2013, de 27 de diciembre, se creó ADIF-Alta Velocidad mediante la escisión de la rama de actividad de construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad correspondientes a ADIF. Por último, el

modelo acabó de definirse con la encomienda a los administradores de infraestructuras de la construcción de las obras y de la redacción de los proyectos que habían sido iniciados por la antigua Dirección General de Ferrocarriles.

Por lo anterior, la construcción de las nuevas infraestructuras resulta competencia de los administradores de infraestructura, sin perjuicio de que para la financiación de dichos bienes estas entidades públicas puedan recibir transferencias de los Presupuestos Generales del Estado, así como de otras Administraciones Públicas.

También mantiene su actividad inversora en el sector la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (en adelante SEITTSA), que tiene por objeto el proyecto, construcción, conservación, explotación y promoción de las infraestructuras del transporte de titularidad estatal, por cuenta de la Administración General del Estado.

Asimismo, RENFE–Operadora se encarga de la realización de las inversiones tanto del material móvil necesario para el desarrollo de su actividad, como de aquellos elementos de la infraestructura que emplea en el mismo, ya sea en instalaciones fijas de mantenimiento de vehículos como en estaciones de viajeros. Cabe destacar, que en el marco del Plan de Estaciones iniciando en el año 2014, RENFE tiene previstas inversiones en este tipo de infraestructuras.

En resumen, los actores que participan actualmente en el desarrollo de las inversiones de infraestructura ferroviaria son la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (en adelante SETMA o Secretaría de Estado), la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria (en adelante DGPERF), ADIF, ADIF Alta–Velocidad, SEITTSA y RENFE–Operadora, cada uno en sus correspondientes ámbitos de competencia.

Las actuaciones que realiza la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria en materia ferroviaria se reflejan en el Anexo de Inversiones del Programa 453A, y las que realizan ADIF, ADIF–Alta Velocidad, SEITTSA y RENFE–Operadora se reflejan en sus respectivos programas de actuación plurianual, siendo el objetivo común optimizar los recursos disponibles.

Este Programa fomenta los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS3 (Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades), ODS7 (Energía asequible y no contaminante), ODS8 (Trabajo decente y crecimiento económico), ODS9 (Industria, innovación e infraestructura), ODS10 (Reducción de las desigualdades), ODS11 (Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos, sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles), ODS13 (Acción por el clima) y ODS15 (Vida

de ecosistemas terrestres). Fomenta la construcción de infraestructuras ferroviarias debido a ser un modo de transporte menos contaminante y cada vez más eficiente desde el punto de vista energético. El fomento del transporte ferroviario contribuye al turismo sostenible y al fortalecimiento de la economía, así como a la conservación de las infraestructuras ferroviarias resilientes. Además, con el fin de evitar daños a ecosistemas y especies, así como evitar la degradación y pérdida de biodiversidad, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el diseño de las infraestructuras ferroviarias, realiza estudios de impacto ambiental y acomete medidas preventivas, correctoras y compensatorias.

2. ACTIVIDADES

En el presente apartado se indican las inversiones ferroviarias que se ejecutarán durante el ejercicio 2021, identificando las inversiones que corresponden a alta velocidad, cercanías o red convencional.

2.1. Alta Velocidad

Durante 2021 se mantendrá el estudio de aquellos tramos aún sin una definición final, y ello con el fin de extender sucesivamente los beneficios de una red de estas prestaciones a una mayor proporción de la población.

Las actuaciones previstas para el año 2021, son las siguientes:

- **Corredor Norte y Noroeste**

- **Madrid – País Vasco: Valladolid – Venta de Baños – Burgos – Vitoria – “Y” Vasca**

El presupuesto de la DGPERF prevé continuar con la tramitación del estudio informativo de la conexión entre Burgos y Vitoria, así como actuaciones relativas al acceso de la línea de alta velocidad tanto a esta última ciudad como a Bilbao.

- **Eje Atlántico**

Por otra parte, la DGPERF continuará durante 2021 los estudios del baipás de Betanzos con el objetivo de reducir los tiempos de viaje entre A Coruña y Ferrol e iniciará un nuevo estudio relativo a la conexión Vigo – Frontera Portuguesa.

- **Línea de alta velocidad Ourense – Lugo**

Está previsto continuar con los estudios de las actuaciones que permitirán el traslado de los beneficios de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia en las conexiones con Lugo.

- **Red arterial ferroviaria de Bilbao**

Se ha previsto que en 2021 se desarrollarán diversas actuaciones relativas a la red arterial ferroviaria de Bilbao, concretamente en relación con los estudios del tramo de acceso y nueva estación de Bilbao.

- **Línea de alta velocidad de acceso a Cantabria.**

Durante el ejercicio se continuará con la tramitación del estudio informativo del tramo Aguilar-Reinosa.

- **Corredor Mediterráneo**

En el ejercicio la DGPERF desarrollará los estudios informativos tanto del túnel pasante de Valencia como del tramo de Alta Velocidad entre Valencia y Castellón, así como los estudios sobre los itinerarios de mercancías en el Área de Tarragona

- **Corredor de Andalucía**

- **Corredor de la Costa del Sol:**

Está previsto que la DGPERF continúe con los estudios relativos a esta conexión ferroviaria.

- **Línea de Alta Velocidad Sevilla – Huelva.**

La DGPERF proseguirá con la tramitación del estudio informativo de la nueva línea de Alta Velocidad.

- **Integración del ferrocarril en Granada.**

La DGPERF continuará con la redacción de este estudio informativo.

- **Corredor de Extremadura.**

La DGPERF va a continuar durante 2021 con la tramitación del nuevo estudio informativo del tramo entre Madrid y Oropesa que tiene como núcleo central el acceso de la alta velocidad a la ciudad de Talavera.

- **Corredor Mediterráneo – Cantábrico.**

Durante 2021, por una parte, se continuará con la redacción de los estudios entre Castejón y Logroño.

Por otra parte, está previsto que continúe la redacción de los estudios en los tramos Sagunto-Teruel y Zaragoza-Castejón y Logroño, así como la integración del

ferrocarril en Pamplona. Asimismo, se proseguirá con la tramitación de los estudios informativos de los tramos Zaragoza-Teruel y Bilbao-Santander.

2.2. Cercanías

Actualmente la red de cercanías tiene una extensión de algo más de 2.000 km, lo que supone el 13,4 % del total de la red, y soporta un tráfico superior a 56 millones de kilómetros recorridos, que supone el 39 % del tráfico de viajeros expresado por distancia recorrida o el 30,3 % considerando también la distancia recorrida por los tráficos de mercancías. Estos datos demuestran que esta red es esencial en el sistema de transporte ferroviario.

En desarrollo de este Plan en los PGE 2021 destacan las siguientes actuaciones en las redes de cercanías:

- **Cercanías de Cataluña:** Se continuará con los estudios de planificación de diversas actuaciones en la red que forma este núcleo.
- **Madrid:** Por parte de la DGPERF, en 2021 se continuará la redacción de los estudios necesarios para la conexión de la red ferroviaria con el aeropuerto de Madrid Adolfo Suárez, la creación de diversas nuevas estaciones en el núcleo y la creación de nuevos itinerarios.
- **Alicante:** El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana realizará directamente la continuación de la redacción del estudio informativo de la conexión de cercanías entre la ciudad de Alicante y el aeropuerto de Alicante.
- **Tren de la Costa:** En 2021, con cargo al presupuesto de la DGPERF, se continuará con la tramitación del estudio informativo del tramo Gandía – Oliva – Denia.

2.3. Mejora de la Red Ferroviaria Convencional

La longitud de la red convencional, de aproximadamente 13.000 km, frente a los aproximadamente 2.500 km de la red de alta velocidad, es una muestra elocuente de la amplia capacidad de esta red para permitir la movilidad de la población, así como de su potencial como soporte para el transporte de mercancías.

No obstante, la existencia de una red amplia no es suficiente para considerar conseguido el objetivo de disponer de una oferta adecuada a los fines sociales perseguidos por la Administración. Para mantener las características técnicas dentro de los estándares exigidos por un transporte cada vez más globalizado, con la incorporación creciente de nuevas empresas, la red debe ser objeto de continuas actuaciones de mantenimiento y mejora que le permitan adaptarse a las necesidades del entorno económico cambiante en

el que está inmersa, y de esta manera resultar competitiva frente a otros modos de transporte, facilitando el desarrollo de nuevas oportunidades de tráfico y favoreciendo con ello la actividad económica.

Considerando dentro de la red convencional a la red de ancho métrico, las principales inversiones previstas en esta red para el ejercicio 2021 son las que se muestran a continuación.

- **Mejora de líneas**

Por parte de la DGPERF también se contempla la continuación de los estudios para la Variante de Betanzos.

También se continuarán los estudios de la integración del ferrocarril en Gijón, la variante de Ordizia-Beasain en la línea Madrid-Hendaya, la variante de Zorrotza en la red de ancho métrico; continuará la redacción y tramitación de los estudios de integración del ferrocarril en Alcantarilla, Avilés y Torrelavega. Asimismo, proseguirá la tramitación del estudio informativo del nuevo baipás de mercancías de ancho métrico en Santander.

- **Reapertura del túnel de Canfranc**

Continuarán los estudios que se están realizando con las administraciones de Francia, Nueva Aquitania y Aragón para promover esta actuación.

2.4 Transferencias

En el Concepto 443 “ADIF para administración de red” se ha previsto una dotación de 120.000 miles de euros.

En el Concepto 444 “ADIF Alta Velocidad para administración de red” se ha previsto una dotación de 50.000 miles de euros

En el Concepto 746, “ADIF para inversiones red convencional” se ha previsto una dotación global de 37.000 miles de euros.

También, se incluyen en el Capítulo 7 del Presupuesto del programa 453A dotaciones por un importe de 80.080 miles de euros para la financiación de convenios en materia de ferrocarriles: 10.000 miles de euros con la Comunidad Autónoma de las Illes Balears y 5.000 miles de euros con cada uno de los Cabildos insulares de Tenerife y Gran Canaria. Asimismo 58.080 miles de euros a la Comunidad Autónoma de Euskadi, por aplicación de la D.A.4ª de la Ley 12/2002, de 23 de mayo y disposiciones concordantes. Está previsto también una transferencia de 2.000 miles de euros en virtud del acuerdo

suscrito entre la empresa Villadangos Intermodal, S.L, la Junta de Castilla y León y el Ministerio de Industria para la realización del ramal ferroviario de Villadangos.

2.5 Activos Financieros

En el Capítulo 8 de este programa figuran aportaciones patrimoniales a los administradores de infraestructuras ferroviarias (ADIF y ADIF Alta Velocidad)

El objeto de estas aportaciones es dotar a dichas entidades de los recursos propios necesarios para llevar a cabo las inversiones en las redes ferroviarias o líneas cuya construcción y administración tienen encomendadas.

2.6 Impacto por razón de género

Este programa no supone discriminación alguna por razón de género, no incidiendo en lo dispuesto al respecto en el artículo 14 de la Constitución Española, por lo que, de conformidad con los artículos 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, y 26.3.f) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, su impacto de género es nulo.

2.7 Impacto en la infancia y la adolescencia

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 22 quinquies (añadido por el artículo 1.21, de la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia) de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, por el que se establece que “las memorias de análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la infancia y en la adolescencia”, se constata que el presente programa tiene un impacto nulo en este ámbito.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

El Programa se gestiona por la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria.