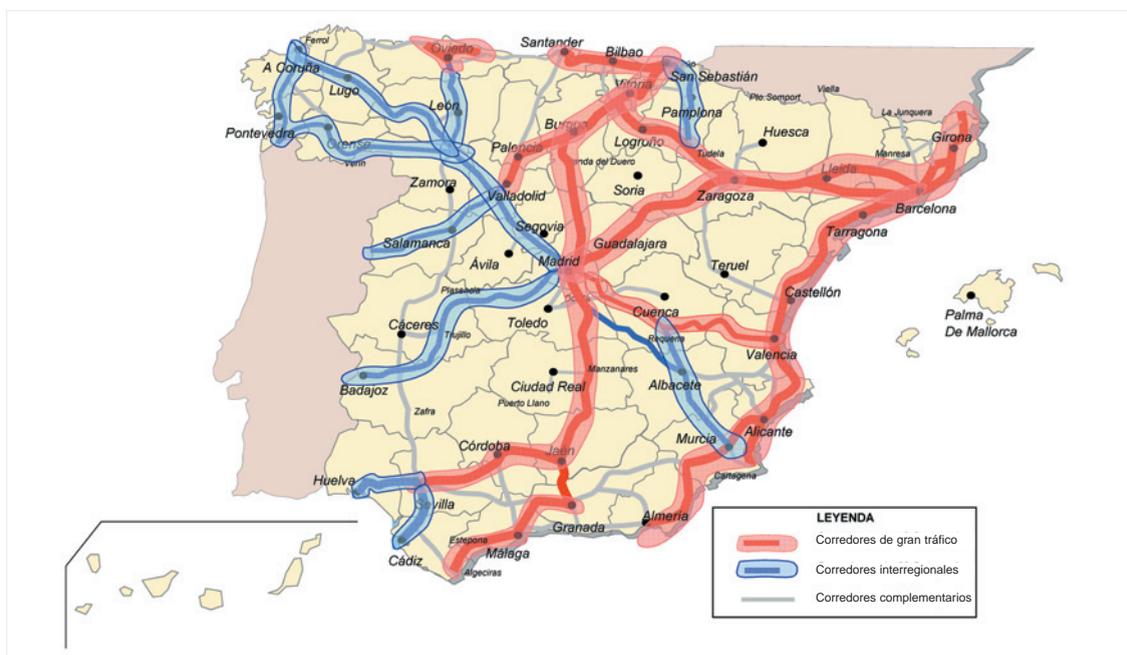


PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE PEIT

FIGURA 24. Principales corredores de transporte de mercancías por carretera



- Mantenimiento de la unidad de mercado en el transporte por carretera.
- Renovación de las concesiones de transporte regular permanente de viajeros, de uso general.
- Definición de los derechos y obligaciones de los usuarios de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera.

6.3.3.1. Modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres

El objeto es adaptar el Reglamento a los cambios introducidos en esta última norma por la Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, y para modificar aquellos aspectos que la práctica de los últimos años aconseja.

Se pretende desarrollar la eficiencia del sistema de transporte a través de:

- La mejora de las condiciones de seguridad en el transporte (desarrollo del nuevo régimen sancionador).
- La garantía del mantenimiento de condiciones de competencia en el mercado iguales para todas las empresas (posibilidad de perseguir las conductas que alteren dichas condiciones).
- El establecimiento de procedimientos y herramientas más operativas para el establecimiento y adjudicación de servicios de transporte regular de viajeros.
- La introducción de nuevas normas de ordenación del sector.
- El apoyo a la política de conservación de infraestructuras, sancionando de manera más eficaz los excesos de peso en los vehículos de transporte de mercancías.

6.3.3.2. Implantación del tacógrafo digital

Con objeto de mejorar el control del cumplimiento de la normativa europea vigente en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores de los vehículos de transporte por carretera (Reglamento CEE 3820/1985) se ha acordado la progresiva sustitución del tacógrafo mecánico por el digital.

El nuevo sistema de control va a reducir, sensiblemente, las posibilidades de fraude y va a contribuir a la mejora del control tanto en carretera como en la sede de las empresas, lo

PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE **PEIT**

cual redundará a su vez en la mejora de las condiciones de seguridad en las que se realiza la actividad y a una mejor articulación de la competencia de las empresas en el mercado, al permitir un mejor control del cumplimiento, por parte de los conductores, de los tiempos de conducción y descanso obligatorios.

En consonancia con lo anterior, esta medida posibilita la persecución de aquellas actuaciones que, derivadas de los incumplimientos mencionados, alteran las condiciones de competencia entre las empresas.

6.3.3.3. Desarrollo de un nuevo marco formativo para los empresarios y trabajadores del transporte por carretera

El incremento de los niveles de formación de los empresarios y trabajadores del transporte por carretera es un requisito indispensable para la modernización del sector en su conjunto. Por otro lado, la paulatina entrada en vigor, a partir de 2006, de las exigencias contenidas en la Directiva 2003/59/CE sobre formación de los conductores profesionales va a multiplicar las necesidades formativas de dicho colectivo.

Para afrontar este reto, deberían impulsarse medidas del tipo de las que a continuación se relacionan:

- Apoyo a la creación de una entidad especializada en la formación del transporte por carretera.
- Desarrollo de un plan de formación, reglada y no reglada, para el transporte por carretera.
- Incremento en el medio y largo plazo de las cantidades destinadas al plan de ayudas a la formación.

La formación de los profesionales del transporte por carretera resulta imprescindible para la obtención de un sector más competitivo y moderno y para el adecuado desarrollo y modernización de las empresas. De igual manera, contribuirá a la progresiva implantación de las nuevas tecnologías en el transporte por carretera.

6.3.3.4. Mejora de las condiciones de seguridad en el transporte por carretera

Si bien las competencias sobre seguridad vial están encomendadas al Ministerio del Interior, el Ministerio de Fomento, en cuanto regulador de la actividad, ha de jugar un papel relevante en relación con el incremento de la seguridad en el transporte por carretera con la puesta en práctica de medidas que contribuyen de manera indirecta a la consecución de dicho objetivo (implantación del tacógrafo digital, apoyo a la modernización de la flota, ayudas al abandono de la profesión de transportistas de edad avanzada, entre otras). De igual manera, resulta de gran importancia la actuación de los Servicios de Inspección del transporte por carretera persiguiendo aquellas conductas y formas de actuación en el mercado que contribuyen al deterioro de las condiciones de seguridad tales como los excesos en los tiempos de conducción, la manipulación de los mecanismos de limitación de la velocidad, los excesos de peso en el transporte de mercancías o el incumplimiento de las condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores.

Se pretende la mejora de la eficiencia del transporte por carretera y el incremento de los niveles de seguridad en los que se realiza la actividad. Estas actividades deberán enmarcarse en el ámbito de las actuaciones de la futura Agencia de Seguridad y Calidad del Transporte.

6.3.3.5. Programa de mejora de las condiciones de salud laboral y de la prevención de riesgos laborales en el sector del transporte por carretera

Las asociaciones representativas de las empresas de transporte por carretera y los sindicatos representativos de los trabajadores del sector coinciden en la percepción negativa de las condiciones de salud laboral que, principalmente para los conductores, se derivan

PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE **PEIT**

de la realización de las actividades de transporte. Hasta el presente, no se ha realizado ningún estudio con la suficiente profundidad que permita evaluar las repercusiones de la conducción profesional sobre la salud de las personas que la realizan, tanto empleados o empresarios autónomos, así como sobre aquellos aspectos de la actividad del transporte por carretera que presentan especial intensidad de riesgo y que, en consecuencia, deben ser objeto de actuaciones preventivas.

Se hace preciso por lo tanto, elaborar un programa de mejora de las condiciones de salud laboral y de la prevención de riesgos laborales para la actividad, a partir de un análisis previo sobre la situación actual en el que se determinen aquellos aspectos con mayor incidencia en la salud de los profesionales.

De igual manera, se considera necesario continuar con el plan de ayudas al abandono de la profesión de los empresarios autónomos del transporte por carretera de edad avanzada.

Esta actuación se encaminaría a la mejora de la eficiencia del sistema y al incremento de los niveles de calidad de los servicios, e impulsaría el desarrollo económico y la competitividad.

6.3.3.6. Impulso de la contribución del transporte por carretera a la mejora del medio ambiente y a una mayor eficiencia en el uso de la energía

El desarrollo de un sistema de transporte sostenible desde el punto de vista medioambiental y energético ha de contar necesariamente con la colaboración activa del transporte por carretera, que absorbe cuotas de gran relevancia con respecto al resto de los modos.

La consecución de este objetivo sólo resultará posible a través del impulso de un bloque de medidas –en el ámbito de los Planes Intermodales ya mencionados– y de la coordinación con las actuaciones de otros Departamentos en sus ámbitos de competencia, por ejemplo en la política de mejora de la eficiencia energética. Entre estas medidas cabe señalar las siguientes:

- Apoyo a la renovación de la flota destinada al transporte por carretera.
- Apoyo al transporte intermodal y al transporte combinado.
- Apoyo a la incorporación de las nuevas tecnologías en las empresas del transporte por carretera.
- Apoyo al transporte público interurbano en autobús, frente al uso del vehículo privado.
- Programas de formación en conducción eficiente para los conductores profesionales y de información para la adquisición de los vehículos de transporte.

La actuación tiene como objetivo principal reducir los impactos ambientales del transporte por carretera y propiciar un uso más racional de la energía.

6.3.3.7. Desarrollo y actualización de los planes PETRA y PLATA

El Plan Estratégico para el Transporte de Mercancías (PETRA) y el Plan de Actuaciones para el Transporte en Autobús (PLATA) contemplan un amplio abanico de medidas cuyo objetivo final es la modernización y la consecución de una mayor eficiencia de las empresas de transporte por carretera. La ejecución de las medidas mencionadas, que se agrupan en proyectos y estos a su vez en líneas estratégicas de actuación, corresponde a los diferentes agentes que intervinieron en la formulación y aprobación de los planes, es decir el Ministerio de Fomento, las asociaciones integradas en el Comité Nacional del Transporte por Carretera y los sindicatos.

En consecuencia, el Ministerio de Fomento continuará desarrollando las medidas comprometidas, en especial en lo relativo al apoyo a la concentración empresarial y a la mejora del funcionamiento del mercado. No obstante, es preciso revisar el contenido de ambos planes para el futuro (los horizontes temporales inicialmente previstos eran para el PETRA

PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE **PEIT**

2006 y para el PLATA 2008), manteniendo el mismo planteamiento de cooperación entre las Administraciones y los operadores, si bien insertando esta revisión en el marco de los nuevos Planes Intermodales de Transporte de Mercancías y de Viajeros. Con ello se persigue la mejora de la eficiencia del transporte por carretera y, en consecuencia, la del conjunto del sistema de transportes y la consecución de una mayor competitividad en las empresas de transporte por carretera, incluyendo entre sus líneas estratégicas las correspondientes a la internacionalización de las empresas españolas y a la incorporación de las nuevas tecnologías al conjunto de agentes que intervienen en el desarrollo de la actividad.

6.3.3.8. Mantenimiento de la unidad de mercado en el transporte por carretera

El reparto competencial entre el Estado y la Comunidades Autónomas establecido en la Constitución Española y sus normas de desarrollo, atribuye a aquél la competencia exclusiva sobre los transportes por carretera que discurren por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, siendo de competencia de estas últimas los que no exceden de sus respectivos ámbitos territoriales. Este criterio, que ha sido interpretado y matizado por diversas sentencias del Tribunal Constitucional, podría haber dado lugar al fraccionamiento del mercado de transportes si cada una de las Comunidades Autónomas hubiera regulado la actividad en desarrollo de las competencias propias. No obstante, tanto el consenso obtenido para la aprobación de la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres, como la aprobación de la Ley Orgánica 5/1987, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera, y la tarea de coordinación realizada desde mediados de los años 80 han permitido que, salvo en aspectos de menor importancia, la legislación aprobada por el Estado se aplique en el conjunto del territorio español.

La uniformidad de las condiciones de acceso al mercado, la existencia de criterios idénticos para el desarrollo de la actividad, el reconocimiento de las autorizaciones en todo el ámbito territorial español y la unidad de gestión e inspección, garantizan el adecuado desenvolvimiento del transporte por carretera en el país. No obstante, resulta preciso incrementar la coordinación de todas las Administraciones públicas competentes y completar el régimen de delegación de competencias vigente.

6.3.3.9. Renovación de las concesiones de transporte regular permanente de viajeros, de uso general

La red de transporte interurbano de viajeros por carretera, incluyendo tanto los servicios de competencia de la Administración General del Estado como los de las CCAA, es con mucho la más extensa de las redes de transporte existentes en España y da cobertura a las necesidades de movilidad de un gran número de ciudadanos, especialmente en aquellas zonas en las que los modos de transporte alternativo, el transporte aéreo y muy especialmente el ferrocarril, no llegan.

La Administración General del Estado es titular de 111 concesiones que cubren la práctica totalidad del territorio peninsular español. Hasta el presente, no se ha producido la caducidad por transcurso del plazo de otorgamiento de ninguna de las concesiones de competencia del Ministerio, que comenzará en 2007 y concluirá en 2018. El Plan Intermodal de Transporte de Viajeros y el Plan Sectorial de Transporte por Carretera deben incorporar, en sus respectivos ámbitos, los términos de renovación de estas concesiones en línea con los objetivos del PEIT.

El proceso de renovación de las concesiones va a permitir la mejora de las condiciones de calidad de los servicios, la mayor coordinación entre la red del Estado y las de las Comunidades Autónomas y la modernización del sistema concesional en su conjunto. Por otro lado, la adecuada coordinación de la Administración del Estado con las Comunidades Autónomas durante este proceso, permitirá una mayor aproximación en las condiciones de accesibilidad al transporte público en el conjunto del territorio. En este sentido, no debe

PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE **PEIT**

olvidarse que el sistema concesional se fundamenta en un principio de solidaridad en virtud del cual los tráficos más rentables subvencionan aquellos no rentables.

6.3.3.10. Definición de los derechos y obligaciones de los usuarios de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera.

El incremento de la calidad de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera hace necesaria la clara definición de los derechos y obligaciones de los usuarios, de manera que éstos tengan un claro conocimiento de las condiciones en las que pueden utilizar dichos servicios, siguiendo la línea iniciada ya por otros modos y dentro de una voluntad de convergencia entre éstos.

Para ello, se van a poner en práctica las siguientes medidas ya previstas en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

- Aprobación de las Condiciones Generales de Contratación del transporte en autobús.
- Publicación del catálogo de derechos y obligaciones de los usuarios de estos servicios.

6.3.4. Servicios de información al usuario

Las actuaciones relacionadas con los servicios de información al usuario deben plasmarse en un Plan Nacional de Despliegue de los Sistemas Inteligentes de Transporte, que abarque todos los modos de transporte. Este Plan debe orientarse hacia el desarrollo de una arquitectura ITS nacional.

En materia de transporte por carretera, la coordinación de los diferentes ámbitos de competencia debe resolverse con la creación de centros territoriales de gestión, que involucren tanto a la DGT como a las Comunidades Autónomas y al Ministerio de Fomento y el establecimiento de una Comisión Coordinadora de ITS de carretera para obtener:

- la generación de un protocolo de planificación de instalaciones en carreteras que incluya, además de los análisis técnicos, un estudio de coste/beneficio cuyos resultados sean de dominio público, para que el ciudadano conozca y entienda la utilidad y el beneficio de dicho equipamiento.
- la normalización de los sistemas que se están instalando en la actualidad, así como de los ya instalados, mediante la normativa necesaria para ello.
- el establecimiento de metodologías de obligado cumplimiento para la contratación con las diversas administraciones, basado en el asesoramiento de entidades cualificadas (centros de investigación, grupos universitarios de reconocida solvencia, consultoras especializadas) para la realización del proceso de aprobación técnica de los proyectos.

En el ámbito de los servicios de transporte por carretera, el despliegue de los ITS supone una importante oportunidad para la mejora de los sistemas de información a los operadores y a los usuarios y un instrumento básico para mejorar la coordinación entre estos servicios y el resto de modos de transporte.

6.4. SISTEMA FERROVIARIO

6.4.1. Prioridades

La actuación en el sistema ferroviario se plantea con el objetivo de que, de manera progresiva, este sistema se convierta en el elemento central para la articulación de los servicios intermodales de transporte, tanto de viajeros como de mercancías.

PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE **PEIT**

Este criterio obliga a concentrar las actuaciones en los corredores con mayor demanda y con mayor potencial para, en coordinación con los servicios ferroviarios regionales y de autobús, mejorar la accesibilidad al conjunto del territorio.

Las actuaciones en el horizonte 2005-2008 (ver cuadro) se concentran por tanto en la finalización de los corredores actualmente en construcción, con un esfuerzo sustancial en la coordinación de servicios y horarios para viajeros; la actuación en la red convencional para mejorar las condiciones de explotación de los servicios ferroviarios de mercancías, facilitar el intercambio con el transporte por carretera y marítimo y posibilitar la interoperabilidad con la red francesa, y la consolidación del nuevo marco institucional de relación entre el Administrador de la Infraestructura (ADIF) y los operadores (inicialmente solo RENFE Operadora), en condiciones que favorezcan el desarrollo del ferrocarril.

Prioridades en el sistema de transporte ferroviario. Período 2005-2008

- Definición dentro del Plan Sectorial de Transporte Ferroviario, de la red ferroviaria a largo plazo (horizonte 2020).
- Finalización de ejes de altas prestaciones actualmente en construcción avanzada.
- Mejora de la red convencional y preparación para su transformación progresiva en ancho UIC: inicio en el cuadrante Nordeste.
- Desarrollo y revisión del sistema de tarificación por uso de la infraestructura.
- Introducción de competencia: tráfico nacional e internacional de mercancías.
- Programa de apoyo al desarrollo del transporte combinado, con particular atención a los servicios internacionales.
- Optimización de las instalaciones fronterizas de mercancías, compatible con el horizonte de interoperabilidad.
- Estructuración de los nodos logísticos ferroviarios mediante la relocalización de nodos congestionados (Madrid y Barcelona) en el exterior de las respectivas áreas metropolitanas consolidadas y la jerarquización del sistema, favoreciendo el desarrollo de los nodos con mayor potencial, apoyados en las terminales con actividad y potencial medio.
- Ejecución de un programa extraordinario de mantenimiento y de un plan de supresión y mejora de seguridad de pasos a nivel.
- Desarrollo de los estudios de viabilidad de las nuevas conexiones planteadas por el PEIT.
- Realización de estudios de viabilidad para la implantación de nuevas líneas y servicios ferroviarios en corredores donde se cerraron al tráfico las líneas existentes, como la Ruta de la Plata o Valladolid-Soria, entre otros.
- Delimitación de las necesidades de actuación en las líneas y servicios de ámbito regional.
- Consolidación del nuevo marco institucional. Resultará de especial importancia la fijación del canon por el uso de la infraestructura, que deberá fijarse teniendo en cuenta la situación existente en los otros modos de transporte, la estabilidad del sistema a corto y medio plazo y los objetivos establecidos para el modo ferroviario por el PEIT.

Las actuaciones a partir de 2009 y hasta el horizonte del PEIT se dirigen a mejorar los servicios prestados en viajeros y mercancías, extendiendo progresivamente la red de altas prestaciones y la interoperabilidad con la red francesa. Los objetivos prioritarios en esa fase serán los siguientes:

- Interoperabilidad plena en el paso de frontera con la red francesa (incluidos tráficos de mercancías).
- Finalización del proceso de cambio de ancho en el cuadrante Nordeste. Continuación del mismo en el resto de la red.
- Puesta en servicio de nuevos ejes de altas prestaciones, según lo establecido en el Plan Sectorial.

PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE **PEIT**

- Consolidación del papel internacional de los operadores ferroviarios en el transporte de mercancías.
- Posible introducción de la competencia en los servicios ferroviarios de transporte de viajeros.
- Consecución en el conjunto del sistema ferroviario de condiciones adecuadas de servicio e interoperabilidad (cumplimiento de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI) europeas para alta velocidad y ferrocarril convencional y, en su caso, de otros parámetros establecidos en el ámbito internacional).
- El desarrollo de una oferta de servicios ferroviarios directos entre ciudades, con necesidades cada vez menores de transbordo, al aumentar la demanda en el modo ferroviario.

Las actuaciones a partir de 2013 se precisarán en función de los resultados obtenidos en el período anterior en cuanto a evolución de la participación modal del ferrocarril en el transporte de viajeros y de mercancías. Si se cumplen las expectativas de desarrollo del transporte intermodal basado en el modo ferroviario, es previsible que en el último período del Plan deban abordarse:

- La ejecución de un nuevo corredor ferroviario transpirenaico especializado en el transporte de mercancías.
- El desarrollo de nuevos ejes transversales de mallado de la red.
- La finalización del proceso de introducción de la interoperabilidad en la mayor parte de la red nacional.

La eventual implantación de nuevas líneas en corredores donde las líneas existentes se cerraron al tráfico, dependerá, como criterio de carácter general, de los resultados de los correspondientes estudios de viabilidad y del subsiguiente proceso de concertación y coordinación con la Comunidad o Comunidades Autónomas implicadas.

Se seguirá un proceso de evaluación y concertación análogo en el caso de las líneas que como consecuencia de las nuevas actuaciones llevadas a cabo puedan perder su funcionalidad dentro de la red del Estado.

6.4.2. Estructura del Plan Sectorial de Transporte Ferroviario

En correspondencia con las prioridades enunciadas anteriormente, el Plan Sectorial de Transporte Ferroviario se elaborará dentro del plazo de un año contando desde la fecha de aprobación del PEIT y contará con la siguiente estructura:

- Corredores de altas prestaciones.
- Interoperabilidad de la red convencional.
- Seguridad y mantenimiento (pasos a nivel y otras actuaciones).
- Integración ambiental del ferrocarril.
- Servicios y operadores ferroviarios.

Las actuaciones de Cercanías y las de integración del ferrocarril en ciudades se abordarán preferentemente en el marco de los planes de Movilidad Sostenible, explicados en el capítulo 6.9 de este documento, y los acuerdos que se establezcan al respecto con las Administraciones Territoriales. Su programación se integrará en el Plan Sectorial de Transporte Ferroviario.

6.4.2.1. Corredores de altas prestaciones

Se contemplan tres situaciones:

- Líneas y tramos troncales, de nuevo trazado, para uso exclusivo de servicios de viajeros.

PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE **PEIT**

- Líneas y tramos con variación sustancial del trazado respecto de la línea existente, destinados a tráfico mixto (viajeros y mercancías).
- Tramos de cierre, con tráfico sensiblemente menor a los casos anteriores, destinados a tráfico mixto.

El primer caso corresponde esencialmente a los tramos o líneas que superen un determinado umbral de tráfico el año de entrada en servicio, asegurando la mayor rentabilidad social posible y el mayor impacto territorial, con el mayor ahorro de tiempo a los destinos servidos. Estas líneas introducen una evidente rigidez en el esquema futuro de la red ferroviaria, al utilizar parámetros que no permiten el tráfico mixto y obligar por ello a contar con la red convencional para mercancías, con riesgo de una posible infrautilización de las dos redes y el aumento de costes de administración de la infraestructura que ello implica.

El segundo caso corresponde a líneas de tráfico medio, prolongaciones de líneas troncales, ejes transversales estructurantes y enlaces transfronterizos, que se diseñarían, en principio, para tráfico mixto, ya que el tráfico potencial de los corredores que sirven no parece permitir en el momento actual su especialización en viajeros, con la consiguiente duplicación de red. En cualquier caso, el diseño final dependerá del balance entre el aumento de los costes de construcción de la solución mixta y las ventajas de la concentración de tráficos y mejora de su ocupación, a las que se añade la opción futura de cierre de la línea convencional o de explotación de las dos líneas de forma especializada. Este tipo de actuación correspondería a una segunda fase de programación, excepto cuando se aproveche de forma importante la línea actual.

En estos casos, y en especial en los ejes de mayor tráfico, como son entre otros el corredor Mediterráneo o el Valladolid-Burgos-Vitoria, el diseño de tráfico mixto previsto por el PEIT debe entenderse aplicado al ámbito del corredor, no de la línea concreta, de forma que, si las condiciones de tráfico, funcionalidad y servicio así lo determinaran, en parte o en su totalidad podrán establecerse en ellos líneas paralelas de carácter especializado.

El tercer caso corresponde a los tramos o líneas, normalmente tramos finales de líneas, con menor tráfico de viajeros y ciertos tráficos de mercancías. El objetivo es proceder a la renovación integral de estos tramos, para incrementar la velocidad de circulación, la seguridad y la calidad de los servicios, buscando a medio plazo la interoperabilidad plena con el resto de la red europea. Por ello se plantea la implantación sistemática de travesía polivalente en vía ibérica para preparar el cambio de ancho.

En una fase posterior, podría continuarse la actuación (doble vía, variantes...), después de conocer la evolución del sistema con las mejoras introducidas en los tramos de mayor tráfico y la sostenibilidad del esquema de red. Por criterios territoriales, en determinados tramos singulares de estas características podrían adelantarse estas actuaciones de mayor calado para mejorar sustancialmente la accesibilidad del sistema intermodal a dicho territorio.

6.4.2.2. Interoperabilidad de la red convencional

Las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, relativas respectivamente a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y del ferrocarril convencional, fijan las condiciones de interoperabilidad. Estas condiciones abarcan tanto las infraestructuras como el material rodante.

La interoperabilidad se define por las mencionadas Directivas Comunitarias como la capacidad del Sistema Ferroviario Transeuropeo- de alta velocidad y convencional- para permitir la circulación segura e ininterrumpida de trenes cumpliendo los rendimientos especificados, eliminando las grandes diferencias reglamentarias, técnicas y operativas que actualmente obstaculizan en gran medida la libre circulación de trenes por las fronteras.