

PASOS A NIVEL EN ANDALUCÍA

ÍNDICE GENERAL

1. CONSIDERACIONES GENERALES 3

2. METODOLOGÍA 15

2.1. Competencia sobre eliminación, protección y señalización de pasos a nivel 17

2.1.1. Supresión de pasos a nivel 17

2.1.1.1. Con carácter preceptivo 17

2.1.1.2. Con carácter voluntario 19

2.1.2. Garantías de seguridad y señalización de los pasos a nivel subsistentes 20

2.2. Cuestionarios 21

3. EL CUMPLIMIENTO DE LA ORDEN DE 1 DE DICIEMBRE DE 1994 26

3.1. Supresión de Pasos a Nivel 29

3.1.1. Elaboración del Programa plurianual para la supresión de Pasos a Nivel 29

3.1.2. Sobre las previsiones presupuestarias para el cumplimiento de esta obligación 36

3.1.3. Sobre la causa del incumplimiento de la obligación de elaborar el programa plurianual de supresión de pasos a nivel 37

3.1.4. Otras supresiones preceptivas de pasos a nivel 40

3.1.4.1. Supresión, por concentración, de los pasos a nivel cuya distancia entre sí sea igual o inferior a 500 m. 41

3.1.4.2. Supresión, por concentración, de los pasos a nivel cuya distancia entre sí sea igual o inferior a 1.000 m. 45

3.2. Sobre las Normas de seguridad y señalización de los pasos a nivel existentes 48

3.3. Respuesta social a la existencia de estas instalaciones 51

3.4. Consideraciones sobre el problema realizadas por los Ayuntamientos 54

4. VALORACIONES 64

5. RESOLUCIONES 76

ANEXO I. Cuestionarios 83

1. Cuestionarios remitidos a Ayuntamientos, Diputaciones Provinciales y Junta de Andalucía 84

2. Cuestionario de la entrevista mantenida en la Gerencia de Pasos a Nivel de RENFE 88

3. Cuestionario de la entrevista mantenida en la Dirección General de Transportes de la Junta de Andalucía 92

1. CONSIDERACIONES GENERALES.

1. CONSIDERACIONES GENERALES

En esta Institución venían siendo causa de preocupación los distintos accidentes originados en algunos de los numerosos pasos a nivel de nuestra Comunidad Autónoma. Asimismo, estas instalaciones son causa de importantes disfuncionalidades en la fluidez del tráfico rodado y, consecuentemente, en los transportes tanto de viajeros como de mercancías, lo que, sin lugar a dudas, genera importantes daños económicos. Ello, sin perjuicio de los trastornos que se causan, que unas veces dan lugar a simples molestias, y otras, suponen auténticos problemas crónicos para quienes se ven afectados de forma individualizada y cotidiana, al tener la necesidad de atravesarlos.

Por otro lado, la permanencia de estos pasos genera una desarticulación en la infraestructura urbanística, cuando se encuentran ubicados en el suelo urbano consolidado, de manera que deteriora, limita y, a veces, impide la plena integración entre las distintas zonas de un mismo barrio, creando una situación de permanente peligrosidad, precisamente por tratarse de espacios de amplia densidad poblacional en los que son utilizadas estas instalaciones varias veces al día. Por lo demás, en la práctica, es muy frecuente que en las zonas urbanas -dados los tiempos de espera- se haga caso omiso a la existencia de las barreras, siendo cruzadas peatonalmente y en vehículos de dos ruedas, a riesgo y ventura del usuario.

En fin, parece que se ha producido un desajuste importante en relación con la perspectiva con la que se contempló la creación de los pasos a nivel como medida de seguridad ampara el transporte ferroviario, que ofrecía una gran rapidez y seguridad y cuya utilización eficaz había que fomentar y proteger con los medios técnicos, entonces existentes, limitando, si ello era necesario, la circulación temporalmente por carreteras. Todo ello, en un época en la que el flujo de vehículos a motor era bastante limitado y ofrecía un panorama completamente distinto del que, actualmente, las necesidades del transporte por carretera, la seguridad vial, el urbanismo y la demanda de calidad de vida, exigen. Cambio de perspectiva que hoy puede y debe afrontarse, en cualquier caso, con otros medios técnicos que posibiliten, con menores inconvenientes, la concurrencia de distintas vías de comunicación en un mismo espacio rural o urbano, sin necesidad de establecer pasos a un mismo nivel, como única solución, para resolver los problemas de convergencia entre aquéllas.

Ello lo corrobora la normativa actual, que vamos a comentar a continuación, donde se prohíbe taxativamente a partir de la entrada en vigor de la nueva norma, la instalación de nuevos pasos a nivel, salvo que éstos tengan carácter excepcional, su causa esté justificada o su establecimiento sea sólo provisional. Al mismo tiempo, se prevé la eliminación preceptiva, a través de programas plurianuales, de determinados pasos a nivel.

En efecto, con carácter preceptivo se prevé la supresión en todos aquéllos que se encuentren situados en líneas en las que se establezcan circulaciones ferroviarias a

velocidad igual o superior a 160 kilómetros/hora, así como todos aquéllos cuyo momento de circulación (AT), definido en el art. 235 del Reglamento de la Ley Ordenación de Transportes Terrestres (en lo sucesivo ROTT), presente un valor igual o superior a 24.000, debiendo ser sustituidos en su caso por cruces a distintos nivel.

También con carácter preceptivo se contempla la obligación de concentrar pasos a nivel cuando la distancia entre ellos sea igual o inferior a 500 mts. y la de promover dicha concentración en aquéllos en los que la distancia sea igual o inferior a 1.000 mts. entre ellos.

En tales supuestos, excepto el último de los citados, la nota común es la necesidad de su supresión «ex lege», se realicen o no nuevas obras. Es decir, que deben desaparecer como consecuencia de que la instalación de que se trate sea encuadrable en el supuesto de hecho contemplado en la norma.

Con independencia de ello, en todo proyecto de duplicación de vía férrea o de modificación de trazado de las actuales, deberá preverse la supresión de los pasos a nivel existentes.

La siniestralidad que se produce en estos puntos, a la que al principio hemos aludido, nos llevó a realizar una primera actuación tendente, entre otros objetivos, a conocer el estado en que se encuentran los programas plurianuales de supresión de pasos a nivel. Pues bien, a la fecha de inicio de nuestra investigación, Diciembre de 1995, ninguna de las administraciones competentes, a las que podemos supervisar, con responsabilidad sobre estas cuestiones en el territorio andaluz, tenía elaborado el programa.

Cuando estamos redactando este Informe se ha publicado en algún medio de comunicación la existencia de un plan de eliminación de estas instalaciones por parte de la Junta de Andalucía. Sin embargo, puestos en contacto con los responsables de estas cuestiones en la Consejería de Obras Públicas y Transportes nos informaron que no existía el programa de actuaciones a que se refiere el ROTT, aunque existía la voluntad de suprimir los pasos a nivel en los que el momento de circulación (AT) fuera superior a 24.000 y, al mismo tiempo, se estaban realizando algunas actuaciones aisladas destinadas a la supresión de pasos a nivel con independencia de cual fuera el momento de circulación e, incluso, de la jurisdicción sobre la instalación que se pretende eliminar.

Con esas iniciativas se viene a romper la pasividad que, frente al problema, habían mostrado los poderes públicos y de la cual esta Institución ha dado cuenta en distintos medios de comunicación. Ello, sin menoscabo de reconocer que se habían iniciado algunas actuaciones aisladas por parte de la Junta de Andalucía, incluso con anterioridad a la publicación de la norma, pues, en nuestra Comunidad, ya se había hecho la previsión de que en las nuevas carreteras y caminos no se contemplara, en sus trazados, ningún cruce que implicara la realización de un paso a nivel.

En cualquier caso, el camino por recorrer es largo, bastante más de lo que pudiera creerse por el hecho de que se hayan comenzado a realizar algunas actuaciones. En primer lugar porque la Junta de Andalucía sólo tiene jurisdicción sobre 59 pasos a nivel y el total de pasos existentes, a 30 de Noviembre de 1996, era de 994, por más que la entidad de éstos sea muy dispar.

En segundo lugar porque en realidad, con independencia de la jurisdicción, por razón del momento de velocidad superior a 24.000, el total de pasos a eliminar preceptivamente a incluir en un programa anual es de 31 (19 de jurisdicción autonómica, 1 estatal, 1 provincial y 10 municipal). Por tanto, siendo esta una cuestión importante, el gran problema será afrontar la eliminación, en unos casos y la protección o la simple señalización en los restantes, que son 963 pasos a nivel, la inmensa mayoría de ellos bajo jurisdicción municipal o particular.

Respecto de los 31 pasos a nivel que hay que incluir en el programa anual, su financiación, en principio, de acuerdo con los criterios fijados en el ROTT y la Orden Ministerial citada, en razón del momento de circulación, será la siguiente: de los 19 de jurisdicción de la Comunidad Autónoma, 9 serían afrontados directamente por la Junta de Andalucía, 9 se financiarían al 50 % por ésta y el Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (Ministerio de Fomento) y en 1 supuesto afrontaría directamente éste el coste.

En cuanto a los que existen de jurisdicción estatal y provincial, deben de asumir su coste estas Administraciones Territoriales.

Finalmente, en relación con los 10 de jurisdicción municipal en los que el momento de circulación es superior a 24.000, en 4 casos la financiación sería a cargo del municipio, en 5 nos encontraríamos ante un gasto que debe ser compartido al 50 % entre el municipio y el Ministerio de Fomento y, finalmente, en 1 la financiación correspondería en exclusiva a este Ministerio que actuaría a través del Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias.

Pues bien, para elaborar nuestro Informe enviamos un cuestionario a 145 Ayuntamientos, a 6 Diputaciones Provinciales y a la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía. La tardanza en responder de muchos de los primeros -algunos informes están llegando todavía cuando estamos redactando este Informe- ha ocasionado cierta dilación. Pero la necesidad de contar con la información necesaria para poder abordar esta cuestión con el mayor rigor posible, nos ha llevado a no presentar el resultado de nuestra investigación hasta que no hemos reunido un nivel adecuado de información. Al fin y al cabo, el objetivo de nuestra actuación no es otro que el de que, por parte de los poderes públicos responsables, se tome conciencia de la necesidad de eliminar estas instalaciones y, de acuerdo con ello, se adopten medidas concretas en el tiempo y debidamente presupuestadas para la consecución de este objetivo.

Hasta aquí hemos hecho una breve referencia de los motivos fácticos que nos han llevado a iniciar nuestra actuación, pero creemos que es preciso, tratándose de un Comisionado del Parlamento Andaluz, para los fines establecidos en el art. 46 del Estatuto Andaluz y en los arts. 1 y 10 de la Ley 9/1983, de 1 de Diciembre, del Defensor del Pueblo Andaluz, hacer una referencia, siquiera breve, a los derechos y normas constitucionales que pueden resultar afectados por la existencia de estos pasos a nivel y, al mismo tiempo, se hará una referencia normativa al marco fundamental en el que se encuadra nuestra actuación.

El ámbito de los derechos y principios constitucionales que pueden ser protegidos con una actuación tendente a la eliminación de estas instalaciones es amplio y se extendería

desde la protección a la vida y a la integridad física (art. 15 CE) que, en sentido amplio, implica también el derecho a la salud (art. 43.1 CE), y al mismo tiempo el derecho a la protección y mejora de la calidad de vida (art. 45.2 CE), hasta la garantía de que los usuarios serán protegidos al utilizar estos servicios públicos, mediante procedimientos eficaces, en su seguridad, su salud y sus legítimos intereses económicos (art. 51.1 CE), la obligación que poseen los poderes públicos de atender a la modernización y desarrollo de todos los sectores económicos (art. 129.1 CE), etc.

En fin, en el Estatuto Andaluz también se contienen normas que afectan, de uno u otro modo, a esta cuestión: el art. 12 EA establece como objetivos básicos en el ejercicio de sus poderes por la Comunidad Autónoma, la realización de un eficaz sistema de comunicaciones que potencie los intercambios humanos, culturales y económicos (núm. 8); el fomento de la calidad de vida del pueblo andaluz mediante, entre otros medios, la creación de equipamientos sociales (núm. 5); el aprovechamiento y la potenciación de los recursos económicos de Andalucía (núm. 3).

En cuanto a la legislación ordinaria, el régimen jurídico viene establecido, fundamentalmente, por el art. 235 ROTT y su Disposición Adicional Undécima, y de acuerdo con las facultades otorgadas por esta norma, por la Orden de 1 de Diciembre de 1994 del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente por el que se desarrolla el mencionado art. 235 ROTT, en materia de supresión y protección de pasos a nivel.

Por lo que respecta a la determinación de la competencia para eliminar estos pasos, tenemos que resaltar que la cuestión no está exenta de dificultad y, sin lugar a dudas, ello ha podido incidir en que el problema no haya sido abordado con la eficacia deseable. Esto, por cuanto, con independencia de las previsiones constitucionales sobre las competencias de las Comunidades Autónomas contenidas en el art. 148 CE en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo (núm. 3), sobre carreteras y ferrocarriles (núm. 5); vigilancia y protección de sus edificios e instalaciones (núm. 22) (competencias que, de una u otra forma, han sido recogidas en el art. 13 EA, otra cosa sea que hayan sido objeto o no de transferencia), en el art. 149 se atribuyen también al Estado competencias exclusivas, entre otras, en materia de ferrocarriles y transportes terrestres, régimen general de comunicaciones (núm. 21); obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma, etc. Pero es que, además, sin ese carácter de exclusividad, las Diputaciones Provinciales y los Ayuntamientos también poseen importantes competencias derivadas de la titularidad de las vías de comunicación según la naturaleza provincial o municipal de las mismas.

Se teje así un complejo tapiz competencial que puede dificultar una programación integrada de actuaciones. Si a ello añadimos que la competencia en la eliminación de los pasos a nivel no deriva únicamente de la titularidad de la instalación ferroviaria, o de la carretera, sino que hay que tener en consideración otros factores -particularmente el momento AT- que, sin perjuicio de aquella titularidad, matiza, en función de la intensidad del tránsito de circulación de vehículos por carreteras y de trenes por el tramo de vía, la competencia en la supresión de los pasos a nivel, se comprenderá la necesidad de integrar voluntades y de llevar a cabo una estrategia global para estas actuaciones.

Todo ello, sin olvidar la dificultad adicional que supone la crónica insuficiencia financiera de los municipios para asumir las competencias que le atribuyen las normas

en vigor reguladoras de estas instalaciones. Siendo así que, por lo demás, entre los distintos municipios, ni existe la misma situación en términos de capacidad presupuestaria, ni parece que fuera equitativo el que la existencia de un mayor número de pasos a nivel en determinados municipios frente a la inexistencia de los mismos en muchos de ellos, grabara especialmente a los primeros. Sobre todo, teniendo en cuenta que se trata de una actuación cuya finalidad origina unos beneficios que, en muchos casos, no son en modo alguno residenciables de manera exclusiva en el propio municipio. Evidentemente, la seguridad en el tráfico peatonal y rodado y la mayor rapidez en las comunicaciones por carretera y ferroviarias repercuten en toda la sociedad y su coste debe ser asumido, de manera equilibrada, entre los distintos poderes públicos intervinientes. Demandando tal atención unas altas dosis de coordinación y entendimiento entre estas administraciones.

Por otro lado, sin la eliminación de estas instalaciones, no es posible la modernización de los distintos servicios ferroviarios con la eficacia que las nuevas tecnologías demandan. En efecto, la normativa básica en esta materia establece como requisito inexcusable -tal es el término que utiliza la norma- para que en un tramo de línea férrea puedan establecerse circulaciones ferroviarias a velocidades iguales o superiores a los 200 kilómetros/hora, el que se hayan suprimido todos los pasos a nivel existentes en el mismo. La existencia de estas instalaciones constituye un factor de ralentización de las circulaciones ferroviarias en la Comunidad, que si no es grave, es debido sencillamente al deficiente estado del trazado y características de nuestras líneas ferroviarias, que harían improbable el que, no obstante el cumplimiento de esta norma, en muchos tramos de la misma, se alcanzara esa velocidad si excluimos la red de alta velocidad en la que, obviamente, no se plantea esta cuestión.

En relación con la velocidad de circulación de los trenes por nuestras líneas ferroviarias, nos encontramos con que, cuando en éstas se establece una velocidad de circulación igual o superior a 160 Km/h, preceptivamente de acuerdo con la norma reguladora, el coste de las obras de supresión del paso a nivel -que en este caso es obligatorio- es de cuenta de los organismos o entidades a cuyo cargo se encuentre la infraestructura ferroviaria.

Ni que decir tiene que examinados los datos facilitados sobre 997 pasos a nivel, en ninguno de ellos se observa que los trenes circulen, sobre dichos pasos a nivel, a una velocidad igual o superior a 160 Km/h en la red andaluza, por lo que es evidente que RENFE, con base a este hecho, no posee obligación alguna de eliminación. Ahora bien, en el caso de que decidiera, y lo permitiera la infraestructura ferroviaria, aumentar esa velocidad hasta llegar a los 160 o más Km/h, inmediatamente tendría que, preceptivamente, asumir el coste de eliminación de los pasos a nivel.

También hay que reseñar que, con independencia de su supresión en los supuestos preceptivos, en la inmensa mayoría de los pasos a nivel será necesario que su eliminación se asuma voluntariamente y, en este caso, la norma prevé que deberá afrontar el coste el Organismo que promueva tal decisión. Ello nos lleva a creer que es más que recomendable, el que se incluya un programa global de supresión más allá de los casos estrictamente preceptivos, que se ha de confeccionar con unos criterios de prioridad en razón de peligrosidad, intensidad de tráfico, etc. y en el que, en todo caso, habrá que tener en cuenta la insuficiencia financiera de los municipios a la que hemos

aludido que, conscientes de que quien promueva la obra ha de financiarla, no serán muy proclives, salvo casos de especial necesidad, a impulsar este tipo de actuaciones.

Sin perjuicio de todo ello, no queremos dejar de hacer mención en estas consideraciones generales a las obligaciones que, sobre el mantenimiento de las instalaciones existentes (sea preceptiva o no su eliminación), han de ser tenidas en cuenta, en todo caso, en tanto no se verifique su supresión. Nos referimos a las normas de seguridad aplicables a los pasos a nivel ya sean en vía general, en estaciones o ya se refieran a las señales luminosas o de balizamiento. Se trata de una serie de normas que establecen distintos tipos de protección, según la clasificación de pasos a nivel contenida en la Orden reguladora y que afectan a la señalización en las vías férreas, en la carretera o camino.

Estas cuestiones nos parecen de una importancia especialísima, sobre todo en relación con la siniestralidad que se produce en estos lugares en los que, en no pocas ocasiones, una deficiente señalización en la vía de ferrocarril o en la carretera pueden constituir el origen de los accidentes. También sobre esta cuestión, la Orden que comentamos contiene previsiones, si bien "de acuerdo con sus disponibilidades presupuestarias", para que los distintos órganos competentes procedan a la instalación de la señalización correspondiente. La competencia, en estos casos, se establece, tanto respecto de la instalación como de la conservación, con un criterio, en principio claro, delimitador de responsabilidades: respecto de las señales fijas en la línea férrea será a cargo de la empresa explotadora de la infraestructura ferroviaria, y respecto de las señales fijas en carreteras o caminos se tendrá que hacer cargo el titular de estas infraestructuras.

En todo caso, y en tanto no se proceda a actuar conforme a las previsiones de la norma sobre instalación de tales señales, la normativa establece que los distintos responsables, de acuerdo con lo comentado en el apartado anterior, deberán conservar en buen uso los elementos de protección y señalización de que estén dotados los pasos a nivel en la actualidad.

La lectura de todas estas normas nos hace concluir que, desde luego, la observancia de las mismas posibilitará, sin lugar a dudas, un gran avance en orden a garantizar la seguridad y eficacia de las vías de comunicación en nuestra Comunidad Autónoma. Sin embargo, será necesario no sólo un esfuerzo económico por razón de sus obligaciones legales por parte de RENFE y de la Junta de Andalucía y, en su caso, de las Diputaciones Provinciales, sino también por vía de colaboración, en términos de solidaridad, para cubrir la insuficiencia financiera de los municipios, y por vía de fomento, cuando no de ejecución directa, en lo que se refiere a los pasos a nivel de titularidad particular.

En fin, el reto que supone el cumplimiento de la norma, pone a prueba la capacidad de actuar de las distintas Administraciones Públicas, de acuerdo con determinados principios constitucionales como el de Coordinación (art. 103.1 CE), o en el de solidaridad interterritorial (art. 2 y 138.1 CE), pero también el de eficacia (art. 103.1 CE) que demandan el que se aborde el problema, no sólo desde la adhesión a los contenidos normativos del Decreto y la Orden citada, sino desde una programación debidamente concretada en cuanto a su financiación y plazo para la ejecución de esas previsiones legales. Si ello puede ser una realidad a medio plazo en Andalucía, se habrán alcanzado los objetivos de este Informe.

2. METODOLOGÍA.

2. METODOLOGÍA.

Ya hemos comentado en el apartado que precede cuáles han sido los motivos que nos llevaron a iniciar estas actuaciones cuyo objetivo final, evidentemente, es el de que todos los pasos a nivel, cualquiera que sea su jurisdicción, se adecuen a la normativa contenida en la Orden; ya consista tal adecuación en la supresión de las instalaciones o en la adopción de cuantas medidas de protección sean necesarias en la señalización, adecentamiento y conservación en los términos previstos en la norma.

Es verdad que la distinta importancia de estas instalaciones, según su propia infraestructura, características, uso, lugar en que estén situadas, su jurisdicción pública, (ya sea Estatal, Autonómica, Provincial o Municipal) o privada (existen un gran número de pasos a nivel de jurisdicción particular), hacen que la entidad y los medios de intervención sean muy diferentes. No obstante ello, creímos desde el principio, que precisamente por esto el punto de partida para afrontar la cuestión desde el sector público, que es donde esencialmente está residenciada la toma de decisiones para resolver el problema, era, tras realizar un inventario completo de las instalaciones existentes y sus características, proceder a elaborar un plan de adaptación a las normas contenidas en el Decreto y Orden Ministerial antes citada.

Ese criterio inicial, cuando estamos cerrando este informe, lo mantenemos, pues si bien parece que se están dando pasos para realizar una planificación en este sentido, es lo cierto que, ni el programa de RENFE de eliminación de pasos a nivel ha sido formalmente aprobado y, además, se limita sólo a los especiales supuestos en los que el momento AT es superior a 24.000, ni sabemos qué va a ocurrir con los pasos a nivel de titularidad provincial, municipal y particular. Tampoco sabemos si se van a afrontar todos los otros objetivos que se prevén en estas normas en materia de protección, con objeto de adoptar las medidas de protección y de adecuada señalización en carreteras, caminos e instalaciones. En todo caso, existen no pocos problemas de determinación de la competencia para actuar en cada supuesto. A ello vamos a dedicar un comentario a continuación, por cuanto la determinación de las obligaciones derivadas de estas normas, constituye una cuestión esencial en orden a la valoración de la posición de las Administraciones Públicas en torno a la problemática que se trata en éste trabajo. Posteriormente, haremos una referencia al contenido de los cuestionarios enviados.

2.1. Competencia sobre eliminación, protección y señalización de pasos a nivel.

2.1.1. Supresión de pasos a nivel: serán por cuenta de los organismos o entidades titulares de las carreteras, o de la infraestructura ferroviaria, de acuerdo con los parámetros y circunstancias establecidas en el art. 235 ROTT. Un análisis del contenido de este precepto nos lleva a las siguientes conclusiones:

2.1.1.1. Con carácter preceptivo hay que suprimir los pasos a nivel de acuerdo con la competencia de eliminación que se indica o incluir tal obligación en los programas anuales en los siguientes supuestos:

a) Según la velocidad del tren: siempre que la velocidad establecida sobre el paso a nivel del tren sea igual o superior a 160 Km/h. En este supuesto la competencia es de RENFE.

b) Según el momento de circulación: Siempre que el momento de circulación (AT) sea superior a 24.000, dependerá si pasan más de 24 trenes o de 1.000 vehículos/día, el que la competencia de supresión, sea de RENFE o de la Administración Territorial titular del camino o carretera.

Si el momento de circulación es superior a 24 trenes y mil vehículos día, se reparten por mitad los costes de financiación.

c) En tercer lugar, tenemos que comentar los supuestos, no previstos específicamente en el Decreto, pero sí en la Orden que lo "desarrolla", en los que, preceptivamente, han de ser suprimidos los pasos a nivel por concentración, a ser posible mediante un paso a distinto nivel:

- Cuando en un mismo tramo de línea férrea la distancia entre pasos a nivel sea igual o inferior a 500 metros medidos a lo largo de la vía entre los ejes de la carretera o camino de cada paso a nivel.

- Asimismo, cuando en un mismo tramo de línea férrea la distancia entre los pasos a nivel existentes sea inferior a mil metros. Se da la particularidad de que, si bien en ambos casos viene contemplado en la norma con carácter preceptivo, respecto del segundo se dice que se habrá de proceder "a dicha concentración con la mayor urgencia que permita la disponibilidad de los medios existentes."

d) Por último, la Orden Ministerial contempla otros dos supuestos preceptivos de eliminación de pasos a nivel con motivo de la ejecución de obras o instalaciones ferroviarias:

- En todo proyecto de duplicación de vía férrea o de modificación del trazado de las actuales líneas, deberá llevarse a cabo la supresión de los pasos a nivel existentes.

- La construcción de un paso a distinto nivel conllevará la clausura de los pasos a nivel que aquél sustituya.

En ninguno de estos últimos supuestos contempla la Orden, ni el ROTT, cuál es la Administración o Entidad obligada a asumir financieramente la obligación. Parece que, en tales casos, sería de aplicación la regla general contemplada en el párrafo «in fine» del aptdo. 5 del art. 235 del ROTT que determina que cuando no se den las

circunstancias contempladas en los supuestos anteriores (se refiere al momento de circulación superior a 24.000 o a la velocidad del tren superior a 160 K/H.), así como aquellos que se generan como consecuencia de las obras de establecimiento de nuevos cruces a distinto nivel, o las de las instalaciones y mejoras de sus necesarias protecciones, correrán a cargo del organismo que las promueva.

2.1.1.2. Con carácter voluntario también, lógicamente, se pueden suprimir los pasos a nivel. Es más, es totalmente aconsejable una política de fomento de eliminación de pasos a nivel (por más que excepcionalmente puedan o deban mantenerse algunos, especialmente en el medio rural) y su sustitución, en todo caso, por pasos a distinto nivel.

Respecto de la supresión voluntaria de pasos a nivel hay que decir, y ello no fomenta precisamente su eliminación, que, en principio, con la norma existente la mayor o menor circulación en la vía de ferrocarril o en la carretera o camino, ni siquiera cuando es superior, individualmente considerada, a los valores 24 o mil respectivamente (y siempre que su producto sea inferior a 24.000) incide en la distribución competencial en orden a asumir los costes de financiación de la supresión voluntaria de paso a nivel. Así las cosas, parece que sería de aplicación la regla general de que financiaría quien promueve las obras de eliminación, por lo que, en principio, salvo en el caso de absoluta necesidad por razón del trazado de las infraestructuras de nueva creación, o por razones urbanísticas, difícilmente una Administración va a asumir ser quien promueva las obras de eliminación de los pasos a nivel.

Antes de comentar el otro aspecto que, sin lugar a dudas, constituye el complemento de una programación integral de protección (las garantías de seguridad y señalización de pasos a nivel), es preciso reseñar que, desde un punto de vista competencial, el gran matiz que puede dotar de racionalidad las actuaciones a realizar en el ámbito que nos ocupa, es la posibilidad contemplada en el aptdo. 6 del art. 235 del ROTT que establece que lo regulado sobre competencias a las que anteriormente hemos hecho referencia, es "sin perjuicio de los convenios o acuerdos que al efecto pudieran concluir entre sí los organismos y Entidades citados o cualesquiera otros que pudieran encontrarse interesados en la materia". Esta puerta abre la posibilidad a un tratamiento compensado al esfuerzo financiero que tienen que realizar las diversas administraciones implicadas para asumir la solución del problema.

2.1.2. Garantías de seguridad y señalización de los pasos a nivel subsistentes.

De singular importancia, aunque hasta ahora no hayan tenido excesiva trascendencia pública, son la aplicación de las normas de protección y de señalización destinadas a garantizar la seguridad de la circulación en las vías férreas y en los caminos y carreteras.

Sobre esta cuestión, también hemos interesado informe a los organismos responsables, que son las empresas explotadoras de las infraestructuras ferroviarias y los organismos o entidades titulares de las carreteras o caminos respectivamente, debiendo asumir de acuerdo con ese criterio de distribución los costes de financiación de la señalización.

Las obligaciones que se derivan como consecuencia de la entrada en vigor de la norma, para los distintos sujetos responsables, son las siguientes:

a) A partir de la entrada en vigor de esta Orden, las empresas explotadoras de las infraestructuras ferroviarias y los titulares de las carreteras y caminos, procederán de acuerdo con sus disponibilidades presupuestarias, a la instalación de las correspondientes señales en la vía férrea y en la carretera o camino, de acuerdo con las previsiones contenidas para cada sistema viario en la Orden (Disposición Adicional Sexta).

b) En tanto no se lleve a cabo el cumplimiento de las normas sobre protección de pasos a nivel, las empresas explotadoras de las infraestructuras ferroviarias y los titulares de las carreteras o caminos deberán conservar en buen uso los elementos de protección y señalización de que estén dotados los pasos a nivel en la actualidad (Disposición Transitoria segunda de la Orden de 1 de Diciembre de 1994).

c) En tanto no se supriman los pasos a nivel incluidos en el supuesto del aptdo. 2 del art. 2 de la Orden de 1 de Diciembre de 1994, en los plazos señalados en los correspondientes programas, se ha de establecer la clase de protección que corresponda de acuerdo con unas reglas que vienen establecidas en la Disposición Transitoria primera.

En definitiva, hay una vinculación absoluta de adaptación de todas las señalizaciones al contenido de la norma que, no obstante, sólo transitoriamente, autoriza para mantener las actuales, en buenas condiciones y, provisionalmente, aplicar la nueva en tanto no se efectúe la supresión de los pasos a nivel que preceptivamente hay que eliminar.

2.2. Cuestionarios.

De acuerdo con las obligaciones normativas anteriormente citadas, se elaboraron los cuestionarios que han sido enviados a los distintos responsables de la Administración del Estado, de la Junta de Andalucía, Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos.

Si bien, en principio, quienes, en todo caso, tendrían que elaborar esos programas de eliminación son los más importantes titulares de carreteras e infraestructuras ferroviarias, RENFE, Administración del Estado y la Junta de Andalucía, también las Diputaciones y los Ayuntamientos, sobre todo por la titularidad de carreteras y caminos, cuantitativamente, ostentan un gran protagonismo en esta cuestión.

Todo ello -con independencia de la información obtenida tras las entrevistas con los responsables de la Administración del Estado y de la Junta de Andalucía-, nos llevó a elaborar y enviar unos cuestionarios a los 145 Ayuntamientos que tienen jurisdicción sobre pasos a nivel, destinados, esencialmente, a conocer si las distintas Administraciones responsables habían procedido a elaborar los programas plurianuales de supresión y transformación contenidos en los arts. 5 y 6 del art. 235 del ROTT y arts. 2 y ss. de la Orden Ministerial. Somos conscientes que el envío de esta primera pregunta a la que estamos dedicando este extenso comentario, en no pocas ocasiones ha supuesto para su destinatario la primera puesta en conocimiento de la existencia de estas

obligaciones. Creemos que, en sí mismo, constituía un objetivo deseable, pues no es la primera vez, como hemos tenido ocasión de contrastar en nuestros informes especiales, que tal hecho ocurría con los municipios.

Evidentemente, el programa de supresión, dadas sus características, es limitadísimo en sus objetivos por lo que afecta a pocos municipios, debido a la tipología de las carreteras y caminos de su jurisdicción, siendo así que, en la mayoría de los casos, la obligación de supresión por ser el AT superior a 24.000, correspondía a la Junta de Andalucía y a RENFE (Mº de Fomento), pero no obstante se optó por formular la pregunta, especialmente por llamar la atención sobre aquellas administraciones locales que no hubieran tomado en consideración las obligaciones que se derivaban de estas normas, pero también porque al tiempo de iniciar este trabajo no poseíamos información sobre los pasos a nivel en los que se desarrolla un AT superior a 24.000.

Siguiendo la línea habitual en nuestros informes, la siguiente pregunta de nuestro cuestionario iba destinada, para el caso de que la primera hubiera tenido una respuesta positiva, a conocer el grado de compromiso financiero asumido por la administración competente. En efecto, la pregunta concreta era: "Dotación presupuestaria prevista a los efectos establecidos en la anterior pregunta".

La tercera cuestión planteada tenía por objeto el que se nos informara, en el supuesto de que no se hubiera elaborado el programa de actuación comentado, cual era la causa de ese incumplimiento. Ello nos permitiría conocer si nos encontrábamos en una situación de pasividad, desconocimiento de obligaciones, incompetencia, o sencillamente insuficiencia de medios financieros.

Posteriormente, se formularon una preguntas relativas a la adopción de medidas destinadas a la concentración de pasos a nivel.

La sexta cuestión tenía por objeto conocer si, al menos temporalmente, de acuerdo con la disposición transitoria Segunda de la Orden de 1 de Diciembre de 1994, las empresas explotadoras de la infraestructura ferroviaria y los órganos o entidades de carreteras y caminos estaban cumpliendo con la obligación de conservar en buen uso los elementos de protección y señalización de los pasos a nivel de su titularidad. Esta pregunta es esencial en relación con las obligaciones de las Administraciones locales por cuanto en orden a estas previsiones normativas sí tienen, por razón de ser titulares de carreteras y caminos, cualquiera que sean las características de estos, importantes obligaciones las Diputaciones y los Ayuntamientos.

Por otro lado, y éste es en definitiva el origen de este informe, queríamos conocer la óptica del problema desde quienes, esencialmente, lo sufren, los propios ciudadanos afectados, usuarios en el día a día de las mismas, por la existencia de estas instalaciones. Por ello, interesábamos de esas Diputaciones y municipios que nos comunicaran si la existencia de pasos a nivel había "motivado protestas o reclamaciones ciudadanas demandando su reforma o supresión".

Finalmente, interesábamos, con objeto de completar nuestra propia información, que nos hicieran llegar cualquier consideración que pudiera ser de interés en relación con las cuestiones planteadas.

Sin perjuicio de esa información, obtenida a partir de los cuestionarios que han sido dirigidos a las Diputaciones y a los municipios y a la que, en la parte tercera se hará referencia, se han dirigido peticiones de informe a los siguientes organismos cuyo grado de colaboración destacamos de forma especialísima: Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario y Gerencia de Pasos a Nivel de RENFE.

Así mismo, hemos tenido acceso a la información contenida en el Inventario de Pasos a Nivel en Andalucía, elaborado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y la Junta de Andalucía que contiene una información importante y básica a través de 1.013 fichas sobre cada paso a nivel y en la que destacan tres bloques: Primer bloque: Datos de Localización Geográfica, clasificación de la red ferroviaria y unidades de tráfico ferroviario y carreteras, momento de circulación "AT". Un segundo bloque que contiene los datos sobre situación actual de los Pasos a Nivel, referidos en gran medida a protección y jurisdicción. Un tercer bloque con información perteneciente a las propuestas de actuación que contiene el Plan Estratégico de Pasos a Nivel en el ámbito de Andalucía. Finalmente, contiene un apartado de Observaciones donde se apuntan notas aclaratorias de los propios datos que contienen las fichas.

Se ha tenido en cuenta, en orden a realizar la valoración que se contiene en este trabajo, la documentación obtenida en la Dirección General de Transportes de la Junta de Andalucía y las entrevistas mantenidas tanto en esta Dirección General como en la Gerencia de Pasos a Nivel.

En suma, el punto de partida para instrumentalmente desarrollar nuestro trabajo ha sido enviar un cuestionario, a partir de cuya respuesta, nos fuera posible realizar una valoración de la posición de las distintas administraciones actuantes ante el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la normativa reguladora. En esa valoración, que incluimos en la Parte IV, se tomarían muy en cuenta las distintas disfuncionalidades observadas, sus causas y las medidas a adoptar para dar cumplimiento a las previsiones del Decreto y Orden Ministerial de aplicación.

Finalmente, sin perjuicio de realizar una serie de visitas puntuales con objeto de completar la información recibida y contrastar datos e informaciones, una vez realizada esa valoración, sería posible formular las distintas Recomendaciones, Recordatorios y Sugerencias que, a juicio de la Institución, permitieran a través de las medidas propuestas, facilitar la resolución del problema. Tales resoluciones constituyen el contenido de la parte V de este trabajo.

3. EL INCUMPLIMIENTO DE LA ORDEN DE 1 DE DICIEMBRE DE 1994

3. EL CUMPLIMIENTO DE LA ORDEN DE 1 DE DICIEMBRE DE 1994.

En este apartado daremos cuenta, resumidamente, de las respuestas de las distintas Administraciones. Respecto de los Ayuntamientos, se incluirá un cuadro-resumen general sobre el grado de respuesta a los cuestionarios enviados y unos cuadros sobre aquellas preguntas que, por sus características, permitan un tratamiento estadístico. Respecto de las Diputaciones Provinciales, sus obligaciones son mínimas al ser escasas las carreteras de su titularidad afectadas por pasos a nivel. Ello, sin perjuicio de que creemos que podrían adoptar un papel mucho más importante si asumieran, por vía de cooperación, parte de las que legalmente les corresponden a los municipios.

Por el contrario tiene una especial importancia la respuesta de la Dirección General de Transportes de la Junta de Andalucía, dadas las amplias competencias y capacidad financiera de ésta. En cuanto a RENFE (y el Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento), no obstante sus evidentes competencias en las distintas cuestiones que se tratan en este trabajo, no hemos realizado, respecto de ellas, una actividad de supervisión, dado que se trata de una Empresa Pública y un Organismo Autónomo adscritos a la Administración del Estado, si bien por vía de cooperación nos a suministrado, en el primer caso, la información interesada a la misma. Ello, sin perjuicio de las actuaciones que, por vía de colaboración, se realicen ante el Defensor del Pueblo de las Cortes Generales con objeto de que la citada Entidad asuma también sus competencias en esta materia.

Los distintos cuestionarios han sido enviados a 145 municipios, a las Diputaciones Provinciales y a la Junta de Andalucía (Dirección General de Transportes). Asimismo, se ha interesado informe tanto de la Gerencia de Pasos a Nivel de RENFE, como a la antigua Dirección General de Infraestructura del Transporte Terrestre, del entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Tras realizar distintas actuaciones, los municipios de los que hemos recibido respuesta han sido los siguientes:

PROVINCIAS	MUNICIPIOS			DIPUT. PR.	
	INFORM.	CONTES.	FALTAN	INFORM.	CONTES.
ALMERÍA	10	10	0	0	0
CADIZ	10	9	1	0	0
CÓRDOBA	21	21	0	1	1
GRANADA	21	18	3	1	1
HUELVA	16	16	0	1	1

JAEN	18	16	2	1	1
MÁLAGA	16	15	1	1	1
SEVILLA	33	29	4	1	1
CONSEJERIA OBRAS PUBLICAS: Contestado					
TOTAL	145	134	11	6	6

Del total de Municipios consultados (145), han contestado 134, no habiéndose recibido respuesta de 11, que son los siguientes:

CADIZ

ALGECIRAS

GRANADA

GUADIX

(HUETOR-TAJAR)

LOJA

JAEN

CABRA SANTO CRISTO

MARMOLEJO

MÁLAGA

FUENTE PIEDRA

SEVILLA

LORA DEL RÍO

OSUNA

RODA DE ANDALUCÍA

VILLANUEVA ARISCAL

Las respuestas a las distintas cuestiones enviadas las hemos recogido en los siguientes epígrafes:

3.1. Supresión de Pasos a Nivel.

3.1.1. Elaboración del Programa plurianual para la supresión de Pasos a Nivel.

* Jurisdicción Municipal

* Jurisdicción Provincial

* Jurisdicción Autonómica

* Jurisdicción Estatal

3.1.2. Sobre las previsiones presupuestarias para el cumplimiento de esta obligación.

3.1.3. Sobre la causa del incumplimiento de la obligación de elaborar el programa plurianual de supresión de pasos a nivel.

3.2. Sobre las normas de seguridad y señalización de los pasos a nivel existentes.

3.3. Sobre la respuesta social a la existencia de estas instalaciones.

3.4. Consideraciones sobre el problema realizadas por los Ayuntamientos.

3.1. Supresión de Pasos a Nivel.

3.1.1. Elaboración del Programa plurianual para la supresión de pasos a nivel.

¿Se ha elaborado, en cumplimiento de lo establecido en los números 3, 5 y 6 del art. 235 del Reglamento de la Ley de Organización de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/90, de 28 de Septiembre, un programa plurianual para la supresión y transformación de los pasos a nivel que sean titularidad de esa Entidad?

*** Jurisdicción Municipal**

En relación con esta pregunta muy pocos **municipios** nos respondieron afirmativamente. Ello es completamente lógico si se piensa que el programa plurianual está contemplado sólo para uno de los supuestos de eliminación preceptiva de pasos a nivel: que el momento de circulación (AT) presente un valor igual o superior a 24.000, debiéndose dar, además, la circunstancia de que el número de vehículos que discurra

por la carretera sea igual, o superior, a 1.000 diarios y que la carretera o camino (entendemos que se incluye la calle, en suelo urbano consolidado) sea de titularidad municipal. En tal caso, los Ayuntamientos tienen que asumir el coste de la supresión; si las dos magnitudes son superiores a 24 y 1.000, respectivamente, la financiación correría al 50% entre éstos y RENFE.

Con posterioridad al inicio de este trabajo, y una vez que ya habíamos formulado esta pregunta, recibimos un listado de la Gerencia de Pasos a Nivel del que se desprendería que eran escasísimos los casos en los que se daba, respecto de los municipios, estos supuestos. Por tanto, es lógico que la respuesta haya sido negativa en la inmensa mayoría de los municipios, otra cosa sea, si es igualmente lógico que sólo para estos casos contemple la norma una preceptiva programación anual de eliminación de pasos a nivel.

Resulta sorprendente que prácticamente ningún municipio aludió a la no necesidad de elaborar tal programación por no encontrarse dentro del supuesto de hecho contemplado en la norma.

Las razones de esa no elaboración tuvieron otro tipo de fundamentación, tal como no tener titularidad sobre los pasos a nivel, cuando en realidad lo que define la competencia de eliminación en Andalucía respecto de las administraciones Territoriales, Autonómica y Local, es la titularidad del camino o carretera, lo que a su vez determina la jurisdicción sobre el paso a nivel.

Tal fue la razón que dieron para justificar la no elaboración de los citados programas los siguientes municipios: en Cádiz, Jerez y San Fernando; en Córdoba, Almodóvar del Río, Palma del Río, Peñarroya-Pueblonuevo, Villafranca de Córdoba; en Granada, Fonelas; en Huelva, Cortegana; en Jaén, Andújar; en Málaga, Antequera, Campillos; en Sevilla, Alanís, Las Cabezas de San Juan, Lebrija, Salteras, Utrera, Valencina.

Sólo Mengíbar, Baeza y Córdoba nos han respondido que han tenido o tienen elaborado un programa. Guadalcanal manifiesta su intención de hacerlo. Arriate que lo hará en un programa para 1998.

De acuerdo con la selección que hemos realizado a partir de la información sobre 997 pasos a nivel existentes en la Comunidad Autónoma facilitada por la Gerencia de Pasos a Nivel, por ser el momento AT superior a 24.000 y la carretera de jurisdicción municipal debe procederse a la eliminación preceptiva de pasos a nivel cuya jurisdicción es municipal en los siguientes casos:

JURISDICCIÓN MUNICIPAL

MOMENTO DE CIRCULACIÓN			CARRETERA	MUNICIPIO (PROVINCIA)
Trenes: T	Vehículos: A	Momento: AT		
13'29	2.214	29.424	Cañada de los Tomates	ALGECIRAS (CADIZ)
13'29	5.181	68.885	C/ de los Arcos	ALGECIRAS (CADIZ)
52'71	993	52.341	Málaga a Alhaurín (**)	MÁLAGA
24'86	6.000	149.160	Huércal de Almería a Almería (*)	HUÉRCAL DE ALMERÍA (ALMERÍA)
24'86	4.000	99.440	Carretera de Monserrat (*)	ALMERÍA
76'14	4.000	30.456	Camino Vecinal (*)	TOCINA (SEVILLA)
4	30.276	121.104	Calle Héroe Sostoa	MÁLAGA
4	18.272	73.088	Calle Ayala	MÁLAGA
54'43	14.345	780.798	Calle Trille (*)	CADIZ
54'43	16.227	883.235	Avenida de Portugal (*)	CADIZ

Insistimos, sólo los pasos reseñados han de ser incluidos en ese programa, ya que existen otras eliminaciones preceptivas (por distancia inferior entre pasos a nivel a 500 y 1.000 metros) sobre las que, ni el Decreto, ni la Orden establecen la obligación de su inclusión en un programa plurianual, y, además, está la inmensa mayoría de los pasos a nivel en los que siendo conveniente su eliminación, no se prevé ésta con carácter preceptivo.

En cualquier caso, de los que están obligados de acuerdo con la información facilitada por la Gerencia de Pasos a Nivel, ninguno había elaborado el programa previsto en la norma; lo cual no excluye que se puedan elaborar programas de eliminación no previstos en la norma. Esto parece que es lo que han hecho los municipios que han contestado afirmativamente. Todo ello pone de manifiesto la gran confusión, en modo alguno aclarada hasta la fecha, existente en parte de los destinatarios de la norma.

Ese confusionismo, como ya hemos señalado, demanda, en última instancia, la necesidad de que los órganos responsables de tutelar la solución del problema, pongan en conocimiento de sus posibles destinatarios -sin perjuicio de la publicidad de las normas-, a través de circulares, las obligaciones que se derivan de la entrada en vigor de las nuevas normas. Estamos convencidos, por el talante de algunas respuestas, que -y ello es grave en lo que se refiere a las obligaciones de señalización- algunos municipios no tuvieron conocimiento de la existencia de estas normas sino a través de nuestros escritos.

*** Jurisdicción Provincial.**

En cuanto a las **Diputaciones** sólo la de Sevilla estaría obligada de acuerdo con los datos que a continuación se indican. De todas formas, su respuesta en cuanto a la elaboración del programa anual de eliminación de pasos a nivel, fue negativa.

JURISDICCIÓN DIPUTACIONES PROVINCIALES

MOMENTO DE CIRCULACIÓN			CARRETERA	MUNICIPIO (PROVINCIA)
Trenes: T	Vehículos: A	Momento: AT		
16'71	2.000	33.420	Carretera a Pilas	CARRIÓN CÉSPEDES (SEVILLA)

*** Jurisdicción Autónoma.**

Respecto de la **Junta de Andalucía** que sí tiene importantes competencias, por razón del momento de circulación, en relación con las carreteras de su titularidad, tampoco al tiempo de responder el cuestionario obtuvimos una respuesta claramente positiva. Sabemos que, a iniciativa de la Junta de Andalucía, la Fundación de Ferrocarriles Españoles ha elaborado un inventario de los existentes en la Comunidad Autónoma. Los datos contenidos en el mismo se han de interpretar teniendo en cuenta el programa de Seguridad Ferroviaria del Plan Director de Infraestructuras y la tantas veces citada en este trabajo Orden Ministerial de 1 de Diciembre de 1994. Se trata de 1013 fichas que tienen información sobre el carácter y cuantía de las actuaciones propuestas, una valoración sobre su necesidad y su nivel de prioridad y otros elementos que se han incorporado. El inventario se ha confeccionado a partir de la documentación obrante en la Gerencia de Pasos a Nivel: el propio inventario de pasos a nivel elaborado por esta Gerencia y el Plan Estratégico de Pasos a Nivel del que dispone también ésta, pero que al tiempo de elaborarse el trabajo por la Fundación, Marzo de 1996, no estaba aprobado formalmente. De este Plan Estratégico dispone también, en lo que se refiere a la Comunidad Autónoma de Andalucía, de una copia la Dirección General de Transportes de la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

De acuerdo con la información antes citada, facilitada por la Gerencia de Pasos a Nivel que ha enviado un listado de los pasos a nivel existentes en la Comunidad Autónoma de Andalucía, a fecha de 21 de Agosto de 1996, los pasos que preceptivamente han de ser eliminados y, además, incluidos en los programas anuales de supresión a que se refieren las normas citadas en este informe, en relación con la jurisdicción de la Junta de Andalucía, serían los siguientes:

JURISDICCIÓN AUTONÓMICA

MOMENTO DE CIRCULACIÓN			CARRETERA	MUNICIPIO (PROVINCIA)
Trenes: T	Vehículos: A	Momento: AT		
18'71	4.360	81.575	Ronda a Algeciras	SAN ROQUE (CADIZ)
13	2.632	34.216	Illora a Pinos Puente	ILLORA (GRANADA)
13	7.153	92.989	Antigua Carretera de Málaga	GRANADA (GRANADA)
13	3.678	47.814	Carretera Atarfe a Santa Fe	ATARFE (GRANADA)
51	3.338	170.238	Antequera a Campillos	ANTEQUERA (MÁLAGA)
51	707	36.057	Antequera a Campillos (**)	ANTEQUERA (MÁLAGA)
52'71	5.562	293.173	Málaga a Alora (*)	ALORA (MÁLAGA)
13'29	6.622	88.006	Murcia a Granada	GUADIX (GRANADA)
24'86	2.300	57.178	Vilches a Almería (*)	GÁDOR (ALMERÍA)
24'86	1.723	42.833	Vilches a Almería (*)	GÁDOR (ALMERÍA)
24'86	1.947	48.402	Vilches a Almería (*)	GÁDOR (ALMERÍA)
24'86	1.947	48.402	Vilches a Almería (*)	GÁDOR (ALMERÍA)
24'86	3.000	74.580	Vilches a Almería (*)	BENAHADUX (ALMERÍA)
93'86	30.000	2.815.800	Carretera Madrid a Cádiz (*)	DOS HERMANAS (SEVILLA)
54'43	5.451	296.697	Jerez a Algeciras (*)	JEREZ DE LA FRONTERA (CADIZ)
54'43	4.146	225.666	Calle General Lobo (*)	SAN FERNANDO (CADIZ)
16,71	1.571	26.251	N-431 a Escacena	ESCACENA CAMPO (HUELVA)
16,57	2.200	36.454	Carretera a La Rábida	SAN JUAN PUERTO (HUELVA)
5'43	5.169	28.067	N-431, Sevilla a Portugal	GIBRALEÓN (HUELVA)

Si bien todos ellos, en el listado enviado, aparecen como de jurisdicción autonómica por la carretera o camino de esta titularidad, en principio sólo en nueve supuestos sería preceptivo asumir la financiación de su supresión íntegramente por la Junta de Andalucía (todos aquellos en los que el momento de velocidad es superior a 24.000, la titularidad de la Carretera corresponde a la Comunidad Autónoma, pero el número de trenes que pasan al día es inferior a 24). En otros nueve (los señalados con *), la financiación sería compartida al ser los valores relativos al número de trenes y de vehículos que pasan al día superiores a 24 y a 1.000 en ambos casos y, en 1 supuesto (señalado con **), la supresión correspondería financiarla al Ministerio de Fomento por ser el factor A inferior a 1.000 y T superior a 24.

Pues bien, de acuerdo con los distintos datos que hemos podido recoger y con la entrevista mantenida con posterioridad a la recepción de los informes interesados, con los responsables de la Dirección General de Transportes el 14 de Enero de 1997, podemos llegar a las siguientes conclusiones en lo que se refiere a la relación de pasos a nivel anteriormente citada:

De la relación de pasos a nivel está prevista la supresión con cargo al Ministerio de Fomento (Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias), abordando la misma como consecuencia de la ejecución de nuevas infraestructuras, o eliminando directamente el paso el Ministerio de Fomento (Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviaria) de aquellos situados en las siguientes carreteras:

- Carretera de Atarfe a Santa Fe.
- Los cuatro pasos de Gádor y el de Benahadux.
- en Jerez de la Frontera, el de la carretera de Jerez a Algeciras, de la barriada de El Portal.
- Carretera de Madrid a Cádiz, el situado en Dos Hermanas.

En cuanto a la Junta de Andalucía, en la entrevista mantenida se nos informó que se tenía previsto asumir la supresión de las instalaciones situadas en:

- Illora a Pinos Puente (Illora, Granada): en este supuesto no sólo se aborda la supresión de éste, sino también de 11 pasos a nivel como consecuencia de la intervención en el tramo de ferrocarril Tocón-Pinos Puente.
- Carretera de La Rábida (San Juan del Puerto, Huelva): respecto de éste, se nos dijo que estaba prevista su supresión por cuanto había una voluntad decidida de hacerlo, por más que al tiempo de realizar la entrevista no existiera consignación presupuestaria.

Ésta es la realidad con que nos hemos encontrado sobre el programa plurianual de supresión de pasos a nivel de jurisdicción de la Junta de Andalucía por razón del momento de velocidad (AT) superior a 24.000 en Andalucía.

Ello, insistimos, con independencia de algunas actuaciones aisladas que se decidan a realizar para suprimir algunos pasos a nivel.

Con independencia de ello, en el Plan de Seguridad Vial se prevé la intervención urgente en todos aquellos supuestos en los que se produzca un tramo de "concentración de accidentes". Según se nos informó en la Dirección General de Carreteras hasta la fecha no se ha realizado ninguna intervención destinada a la supresión de pasos a nivel con motivo de esa exigencia del Plan de Seguridad Vial.

* Jurisdicción Estatal

Por último, en cuanto a la **Administración del Estado** (excluida RENFE) sería preceptiva la eliminación en el siguiente paso a nivel:

JURISDICCIÓN ESTATAL

MOMENTO DE CIRCULACIÓN			CARRETERA	MUNICIPIO (PROVINCIA)
Trenes: T	Vehículos: A	Momento: AT		
13,29	20.477	272.139	Carretera de Cádiz a Málaga	ALGECIRAS (CADIZ)

Los pasos a nivel que debe eliminar el Ministerio de Fomento (aunque no se encuentren bajo su jurisdicción) por ser el factor T superior a 24 y el A inferior a 1.000 son los siguientes (se trata de aquéllos que en los listados anteriores aparecían con dos asteriscos):

GUARDERÍA	MOMENTO DE CIRCULACIÓN			JURISDICCIÓN	CARRETERA	MUNICIPIO (PROVINCIA)
	Tren:T	Vehic.: A	Momento: AT			
P-EST.	51,00	707	36.057	AUTONÓMICA	Antequera a Campillos	ANTEQUERA (MÁLAGA)
Autonómica S.B.A.	52,71	993	52.341	AYUNTAMIENTO	Málaga a Alhaurín	MÁLAGA

Por otro lado, también tendría, lógicamente, que financiar, de acuerdo con el criterio anteriormente expuesto, todos aquellos que en el listado, siendo de jurisdicción de la Junta de Andalucía o de los Ayuntamientos, aparecen con asterisco (es decir, aquellos en los que el factor A es superior a 1.000 y el T a 24).

3.1.2. Sobre las previsiones presupuestarias para el capítulo de esta obligación.

Dotación presupuestaria prevista a los efectos establecidos en la anterior pregunta.

De acuerdo con la respuesta dada a la primera pregunta, en ésta nos decían o que no existía previsión presupuestaria o bien, ésta era notoriamente insuficiente.

Como excepciones podemos destacar las siguientes: Córdoba nos dio el dato de que había invertido 6.000 millones en cinco años. Evidentemente, este presupuesto no tiene por objeto la eliminación de pasos a nivel, sino que parece que se refiere a las distintas actuaciones que, con motivo de remodelaciones de infraestructura de distinto orden - algunas de ellas con incidencia en las de naturaleza ferroviaria- ha realizado la Corporación Cordobesa. Parece que sólo respecto de los existentes en Mengíbar había una previsión sobre la financiación de su supresión de pasos a nivel que, no obstante, iba a asumir RENFE. Un pequeño municipio de la Provincia de Granada, Dólar, nos

dijo que tenía presupuestadas 80.000 pts., suponemos que irían destinadas más a señalización que a la ejecución de obras de supresión. Ni una sola Diputación nos dijo que tuviera previsión presupuestaria para este fin, ni siquiera la de Sevilla que sí creemos que tiene que eliminar el paso a nivel existente en la carretera de Pilas.

Finalmente, en lo que respecta a la Junta de Andalucía los datos que poseemos serían los siguientes: ha destinado 2.000.000 pts. para realizar el inventario de pasos a nivel, residenciados en la Dirección General de Transportes, y 1.500.000 pts. en la Dirección General de Carreteras para la asistencia técnica del Plan de Seguridad Vial. Por tanto, no hay presupuesto específico debidamente compartido para financiar el programa de eliminación preceptiva de pasos a nivel por razón del momento de velocidad.

3.1.3. Sobre la causa de incumplimiento de la obligación de elaborar el programa plurianual de supresión de pasos a nivel.

En caso de no haberse elaborado este programa, razón de ello y si se tiene prevista su elaboración a corto plazo.

La tercera pregunta, tenía por objeto el conocer cual era la causa, en el supuesto de que la Administración a la que nos dirigíamos estuviera obligada a realizar el programa de supresión, de que no se hubiera realizado éste. Por nuestra parte se interesó esta información de todos estos ayuntamientos por cuanto, insistimos, al tiempo de interesar este informe, no estaba elaborado el inventario de pasos a nivel de Andalucía, ni contábamos con la información facilitada por la Gerencia de Pasos a Nivel; si no, evidentemente, no hubiéramos dirigido esas preguntas a todos los Ayuntamientos en cuyos términos municipales existen pasos a nivel, sino sólo a los que siendo titulares de carreteras y caminos el momento de velocidad fuera, además, superior a 24.000.

Lo lógico, de acuerdo con todo lo dicho hasta ahora, es que la inmensa mayoría de los ayuntamientos nos hubieran respondido que no tenían la obligación de realizar el programa anual de supresión de pasos a nivel, toda vez que ya hemos tenido ocasión de comentar, a propósito de la primera pregunta, cuales son los municipios que a nuestro juicio tenían que haberlo elaborado, cuestión distinta es si lo hubieran elaborado voluntariamente. Incluso con independencia de esa preceptiva programación, dado que hay otros supuestos en los que, asimismo, es preceptivo o puede resultar conveniente la eliminación de pasos a nivel, también podían, voluntariamente, haber elaborado sus programas de supresión, haciendo indicar la circunstancia de voluntariedad en ese sentido.

Pues bien las respuestas han sido bien diferentes. En síntesis serían las siguientes: en la mayoría de los casos se limitan a dar explicaciones sobre lo que, de principio, consideran un incumplimiento por su parte, supuesto que en la mayoría de los casos es incierto.

Así, la insuficiencia de recursos económicos ha sido alegada como causa de la no elaboración del programa de eliminación en los siguientes municipios: Benahadux, Gergal, San Roque (si bien este nos ha comunicado que se tiene previsto incluir una propuesta de supresión dentro de la revisión del Planeamiento), Setenil de las Bodegas,

La Granjuela (si bien, también nos dice que es escaso el nivel de tráfico de vehículos), Pedro Abad (manifestando a la vez, en este caso la Alcaldía, que debiera de realizarlo RENFE o el Ministerio de Fomento), Valsequillo, Ferreira, Morelabor (que además nos ha indicado que hay escaso nivel de circulación de vehículos), Villanueva Mesías, Diputación de Granada (esta administración nos ha comunicado además, que no tiene previsto elaborar el Programa), Cumbres Mayores (nos informa que tiene un escaso nivel de circulación de vehículos), Gibraleón, La Nava, La Palma del Condado (nos manifiesta, asimismo, que es escaso el tráfico de vehículos), Niebla, Villalba del Alcor, Espeluy, Torreblascopedro, Archidona, Benadalid, Cortes de la Frontera, Alcalá de Guadaíra, El Arahal, Carrión de los Céspedes, Castilleja del Campo, Espartinas, Gilena, Huelva (este ha añadido la escasa circulación de vehículos), Marchena, Tocina.

Por otro lado, no han contestado a la pregunta, los representantes de los siguientes Ayuntamientos: Almería, San Fernando, Hinojosa del Duque, Hornachuelos, Montilla, Montoro, Puente Genil, Alquife, Benalúa de Guadix, La Calahorra, Iznalloz, Piñar, Calañas, Jabugo, Begíjar, Alora, Arriate, Jimena de Libar, Málaga, Aguadulce, Morón, Villanueva del Río y Minas.

Nos han comunicado que no poseen jurisdicción alguna sobre el paso a nivel y por tanto no se sienten obligados a adoptar este tipo de medidas: Almodóvar del Río, Obejo, Palma del Río, Peñarroya-Pueblonuevo, Villafranca de Córdoba, Fonelas, Cortegana, Andújar, Cártama, Alanís, Carmona, Guadalcanal, Lebrija, Salteras, Utrera y Valencina.

Por otro lado, nos han manifestado que entienden que la competencia correspondería a otro organismo, municipios tales como Gádor que nos dice que la supresión va a ser abordada por Renfe o la Dirección General de Infraestructura y Transporte Ferroviario; Santa Fe de Mondújar, que nos contesta que han solicitado la supresión infructuosamente a RENFE; Cádiz nos decía que la supresión se contempla dentro de la operación de soterramiento del ferrocarril a negociar con la Administración; Almonaster la Real, que si bien nos da cuenta de sus carencias económicas, nos informa que se tiene previsto elaborar un plan de supresiones con la ayuda de otras Administraciones; Escacena del Campo nos comunica que está en negociaciones con RENFE para la eliminación de 5 pasos a nivel y la construcción de un puente elevado sobre otro; Villarrasa, por su parte, nos da cuenta de que se mantienen conversaciones con RENFE y se va a estudiar la eliminación de los pasos a nivel; la Diputación de Huelva nos ha informado que se han estudiado las actuaciones necesarias por parte de RENFE; Jabalquinto estima que la supresión corresponde a RENFE; Ronda, nos dice que los pasos a nivel de su término municipal son de titularidad de RENFE, por lo que es esta Entidad la que debe eliminarlos; Campillos nos dice que ha elaborado un programa de supresión, pero que cree que la competencia corresponde a la Comunidad Autónoma; Las Cabezas de San Juan nos dice que tiene un paso muy peligroso cuya titularidad corresponde a RENFE.

En cuanto a los municipios que han dado una respuesta negativa, sin que por otro lado, justifiquen la misma, por razones de índole competencial, podemos citar los siguientes: Aguilar de la Frontera, que se remite a un informe de la Cámara de Cuentas; Córdoba, que dice que no ha elaborado el programa por las grandes inversiones realizadas en años anteriores; Pinos Puentes, no tiene previsto elaborar el programa; Huelma, nos contesta que no existe previsión en este sentido a corto plazo; Jódar, también nos dice que no va a hacer nada a corto plazo; Linares, nos informa que tampoco tiene previsto elaborar el

Plan por tener un sólo paso a nivel; Paradas y Pilas, nos contestan que no tienen previsión alguna de elaborar el programa.

Nos han respondido en sentido claramente positivo, ya sea porque han elaborado el programa o han justificado la innecesariedad de éste, los siguientes municipios: Fuente Obejuna, nos ha dicho que no lo consideran necesario, encontrándose en buen estado el paso a nivel existente; Dólar, nos informa que ha elaborado el Plan; Illora, nos dice que la circulación de vehículos en el paso es escasa y que no tiene obligación de hacerlo de acuerdo con el art. 235.5 del ROTT; Valle del Zalabí, nos informa que el único paso existente está bien señalizado; San Juan del Puerto, nos dice que el Plan se hará a corto plazo y que el Ayuntamiento procura mantener los pasos a nivel en buen estado; Arjonilla, nos informa que se encuentran en buen estado los pasos a nivel del municipio; Baeza, nos da cuenta que se ha elaborado el programa previsto en la Norma; Bedmar y Garcéz, dice que tiene previsto elaborar el programa a corto plazo; Jaén, informa que no existen problemas de pasos a nivel pues se han solventado todos con la ejecución de un nuevo tramo de vía; Lopera, da cuenta de que a corto plazo va a proceder a su elaboración. Teba, nos informa que están bien señalizados los pasos a nivel existentes en su término municipal; Pedrera, se compromete a elaborarlo a corto plazo; Sevilla, nos dice que se han eliminado todos los pasos a nivel existentes.

El resto de los municipios sería encajable en otras respuestas.

En cuanto a las **Diputaciones Provinciales**, la de Granada no posee el programa y además nos ha comunicado que no tiene previsto su elaboración; Huelva nos dijo que se estaban estudiando las actuaciones necesarias por parte de RENFE; la Diputación de Sevilla nos comunicó que entendía que ello correspondía a la Junta de Andalucía; la Diputación de Jaén nos decía que había acometido la eliminación de tres pasos a nivel, estando previsto acometer otros, con lo que quedarían sólo dos por eliminar de su titularidad.

En cuanto a la **Junta de Andalucía y RENFE**, nos remitimos al comentario realizado a propósito de las preguntas ya contestadas.

3.1.4. Otras supresiones preceptivas de pasos a nivel.

Las normas que comentaremos contemplan, con carácter preceptivo, la supresión de pasos a nivel en otros supuestos. Ahora bien, a diferencia de lo que ocurre en el supuesto comentado en las preguntas anteriores, no se establece, en estos casos, la forma a través de la cual pueda determinarse exactamente quien ha de asumir esta obligación ni, tampoco, exige que se haga un programa de actuaciones. Así las cosas, en principio, la regla a aplicar sería que debe financiar quien promueva las obras. Por las razones dadas en distintas partes de este trabajo y, especialmente, en la parte que dedicaremos a valoraciones, la norma parece notoriamente insuficiente en la regulación de este aspecto.

3.1.4.1. Supresión, por concentración, de los pasos a nivel cuya distancia entre sí sea igual o inferior a 500 metros.

El art. 3.1 de la Orden de 1 de Diciembre de 1994, que desarrolla el art. 235 del Reglamento antes citado, señala que «En aquellos tramos de línea férrea en los que la distancia entre pasos a nivel sea igual o inferior a 500 metros, medidos a lo largo de la vía entre los ejes de la carretera o camino de cada paso a nivel, deberá procederse a la concentración de los mismos en un sólo paso a nivel o, preferentemente, a distinto nivel, enlazándolos entre sí mediante los caminos paralelos a la vía férrea que resulten necesarios». ¿Se da esta situación en pasos a nivel titularidad de ese Organismo?.

No Si. En este caso, ¿Se ha procedido a su concentración o se va a efectuar a corto plazo?

El cuadro de respuestas ha sido el siguiente:

	AL	CA	CO	GR	HU	JA	MA	SE	TOT
NO RECONOCEN TITULARIDAD DE PASO A NIVEL	0	2	4	1	1	1	2	7	18
NO SE DA ESTA SITUACIÓN	9	4	10	13	8	11	7	15	77
SE DA LA SITUACIÓN: Van a concentrar el paso	1	1	0	1	3	1	1	2	10
SE DA LA SITUACIÓN: La solución sería soterrar el paso a nivel	0	1	0	1	0	0	0	0	2
SE DA LA SITUACIÓN: No lo van a hacer por afectar a diferentes Administraciones.	0	1	0	0	1	0	0	1	3
SE DA LA SITUACIÓN: No lo van a concentrar.	0	0	4	1	1	1	1	0	8
SE DA LA SITUACIÓN: No lo van a concentrar por falta de presupuesto.	0	0	0	0	1	1	0	1	3
NO RESPONDEN	0	0	3	1	1	1	4	3	13
TOTAL	10	9	21	18	16	16	15	29	134

Una lectura de este cuadro nos permite deducir lo siguiente: la mayoría de los **municipios** encuestados nos han respondido que no se da esta situación en su municipio, tal ha sido el caso de Almería, Fiñana, Gádor, Gergal, Huércal de Almería, Nacimiento, Pulpi, Santa Fe de Mondújar, Castellar de la Frontera, Puerto Real, Puerto de Santa María, Setenil de las Bodegas, Córdoba, Espiel, Fuente Obejuna, La Granjuela, Montoro, Obejo, Pedro Abad, Puente Genil, Valsequillo, Villanueva del Rey, Villaviciosa de Córdoba, Albolote, Alquife, La Calahorra, Deifontes, Dólar, Huélago, Huéneja, Illora, Iznalloz, Morelabor, Pinos Puentes, Piñar, Valle del Zalabí, Cumbres Mayores, Escacena del Campo, Huelva, Jabugo, Manzanilla, La Nava, Niebla, Trigueros, Villalba del Alcor, Diputación de Huelva, Arjonilla, Baeza, Begíjar, Espeluy, Huelma, Jaén, Linares, Lopera, Lupión, Torreblascopedro, Úbeda, Diputación de Jaén,

Almargen, Benadalid, Cártama, Cortes de la Frontera, Pizarra, Teba, Alcalá de Guadaíra, Aznalcázar, Casariche, Castilleja del Campo, Guadalcanal, Huevar, Marchena, Morón, Paradas, El Pedroso, Pilas, Sanlúcar la Mayor, Sevilla, Tocina, Villanueva del Río y Minas.

Nos han comunicado que no tienen la titularidad de ninguno de los Pasos a Nivel los siguientes Ayuntamientos: Jerez de la Frontera, San Fernando, Almodóvar del Río, Palma del Río, Peñarroya-Pueblonuevo, Villafranca de Córdoba, Fonelas, Cortegana, Andújar, Ronda, Alanís, Las Cabezas de San Juan, Carmona, Salteras, Utrera, Valencina.

Por otro lado, no han contestado a esta pregunta, los siguientes Alcalde-Presidentes o representantes de los Ayuntamientos a los que nos habíamos dirigido: Montilla, Aldeire, Calañas, Alora, Campillos.

Han respondido que sí se produce esta situación y al mismo tiempo han informado de la problemática derivada de ello, las siguientes corporaciones locales: Benahadux, nos dice que sí se da esta situación y que se ha propuesto concentrar los tres pasos a nivel existentes sin barrera en uno solo; Cádiz, por su parte, nos confirma que, en su término municipal, efectivamente, se produce esta situación respecto de la cual, de llevarse a cabo el soterramiento de la vía del tren, se resolvería la cuestión; Jimena de la Frontera, nos da cuenta de que tienen dos pasos a nivel que se encuentran en esa situación, teniendo intención de proceder a su concentración; San Roque, nos informa de que también en este municipio se da esta situación, pero con el problema añadido de que uno de los pasos a nivel es de titularidad municipal y el otro autonómico, incidiendo, además, en esa situación el trazado de la carretera N-331; el Ayuntamiento de Belmez nos confirma que se da la previsión contenida en la norma, pero que no tiene previsto llevar a cabo la concentración de los pasos a nivel por el momento; en el mismo sentido se pronuncia la corporación de Hornachuelos; por el contrario, Benalúa de Guadix informa que sí se da la previsión normativa en su término municipal y que tiene previsto suprimir uno de los pasos para comunicar las dos partes de la carretera a través de un paso subterráneo; Ferreira, al igual que hemos dicho anteriormente de Bélmez y Hornachuelos, confirma que se produce esta circunstancia en su término municipal pero nos dice que no tiene prevista la concentración; Villanueva Mesías tiene pasos a nivel en esa situación y nos comunica que quieren proceder a su concentración.

Por su parte, el Ayuntamiento de Almonaster la Real, nos confirma la verificación de estas circunstancias en el municipio, teniendo prevista la operación de concentración de pasos a nivel, pero no dispone de posibilidades económicas, razón por la cual ha pedido ayuda a otros organismos; la insuficiencia económica es también la razón aludida por el Ayuntamiento de La Palma del Condado para no eliminar los pasos a nivel pese a darse las circunstancias previstas en la norma citada; Villarrasa, que también posee pasos a nivel de estas características, quiere tratar de resolver esta cuestión a través de negociaciones con RENFE; Bedmar y Garcéz cuenta con pasos a nivel en los que se da esta circunstancia, comunicándonos que se va a proceder a la concentración de estos en breve plazo.

Posición totalmente dispar es la que mantiene el Ayuntamiento de Jódar, cuyo representante municipal nos comunica que, si bien se da esta situación, no se ha procedido a su concentración, ni se va a hacer la misma a corto plazo; por el contrario,

en la misma provincia de Jaén, Mengíbar, que es, sin lugar a dudas, uno de los municipios de la Comunidad Autónoma que está asumiendo con mayor interés esta cuestión, nos dice que se da esta situación y que están a la espera de que RENFE apruebe el Plan de Concentración y destine presupuesto para su ejecución; Archidona nos dice que, al producirse las circunstancias previstas en la norma, está estudiando realizar la concentración de estos pasos a nivel; Arriate, nos comunica que se da el supuesto de hecho, pero su concentración es imposible a corto plazo, sin que nos indique los motivos de ello; respecto del Ayuntamiento de Málaga, aunque la respuesta no es clara, parece que se están realizando actuaciones en el sentido de la concentración; Arahal nos confirma que se da esta situación y que no se van a concentrar por el momento los pasos a nivel por falta de disponibilidades económicas; en el mismo sentido se pronuncia Carrión de los Céspedes; por el contrario Espartinas manifiesta que se da esta situación y se va a proceder a su concentración a corto plazo; así se pronuncia también Gilena que, por lo demás, nos dice que el coste lo va a asumir RENFE; Pedrera nos informa que se da esta situación pero que no se va a proceder a la concentración a corto plazo, por cuanto existe una discusión sobre si tal actuación correspondería a este municipio o a Gilena.

En cuanto a las **Diputaciones**, las de Córdoba y Málaga nos han comunicado que se da esta situación en los pasos a nivel de su jurisdicción; la de Sevilla que no tenía titularidad de ningún paso a nivel; la Diputación de Granada sí nos ha informado que se da, efectivamente, esta situación en los espacios de su jurisdicción y que se ha procedido a realizar la concentración, estando prevista la entrada en funcionamiento en el plazo de un mes.

En cuanto a la **Dirección General de Carreteras**, se limita a decirnos que hay un estudio en elaboración que contempla esta circunstancia. A la vista de la respuesta, no es posible determinar el alcance de ese estudio, si afectará sólo a los de titularidad de la Junta de Andalucía o a otros, si se va a acometer la supresión a corto o a medio plazo, etc.

En lo que se refiere a **RENFE**, en la Gerencia de Pasos a Nivel se nos informó que, si bien no es preceptiva su inclusión en el programa de actuaciones, se estaban realizando estudios previos sobre pasos a nivel existentes de esta naturaleza.

3.1.4.2. Supresión, por concentración, de los pasos a nivel cuya distancia entre sí sea igual o inferior a 1.000 metros.

El art. 3.2 de la Orden citada señala que «se promoverá la concentración en uno solo, en la forma establecida en el número anterior, de aquellos pasos a nivel que no disten entre sí mas de 1.000 m. medidos a lo largo de la vía, procediéndose a dicha concentración con la mayor urgencia que permita la disponibilidad de los medios existentes». ¿Se da esta situación en pasos a nivel titularidad de ese Organismo?.

No. Si. En este caso, ¿Se ha promovido su concentración con la mayor urgencia que permita la disponibilidad de los medios existentes?.

	AL	CA	CO	GR	HU	JA	MA	SE	TOT
NO RECONOCEN TITULARIDAD DE PASO A NIVEL	0	2	4	1	1	1	2	7	18
NO SE DA ESTA SITUACIÓN	9	5	12	12	7	10	5	14	74
SE DA LA SITUACIÓN: Se ha promovido la concentración	0	0	0	0	2	1	1	0	4
SE DA LA SITUACIÓN: Se ha propuesto concentrarlos	1	0	0	0	1	1	0	0	3
SE DA LA SITUACIÓN: No lo van a concentrar.	0	2	1	2	2	1	3	3	14
SE DA LA SITUACIÓN: No lo van a concentrar por falta de presupuesto.	0	0	0	0	1	0	1	3	5
SE DA LA SITUACIÓN: No responden	0	0	1	0	0	0	0	0	1
NO RESPONDEN	0	0	3	3	2	2	3	2	15
TOTAL	10	9	21	18	16	16	15	29	134

Lo primero que hay que manifestar sobre esta pregunta, es que la previsión del Decreto, a diferencia de lo que ocurría con el anterior, incluye el matiz de que establece que esta obligación se efectuara, a la mayor urgencia, "*que permita la disponibilidad de los medios existentes*". Parece pues, que mientras en los supuestos anteriores se exige la obligación, sin más, y es evidente que ésta no puede ser asumida, sino desde una disponibilidad económica de medios, en el caso que nos ocupa, ahora, pese a la alusión a la urgencia -que supone debe ser mayor en los pasos cuya distancia es igual o inferior a 500 metros-, se incluye un matiz presupuestario que más que referirse a lo que en principio es, en todo caso, exigible, la consignación presupuestaria previa, parece que quiere aludir a las posibilidades económicas de cada administración, organismos o empresas titulares en un momento determinado. De lo contrario, no tiene sentido esa referencia a las disponibilidades económicas.

Por otro lado, en este caso la respuesta es afirmativa en un mayor número de municipios, por cuanto al ser la distancia más grande, da lugar a una mayor posibilidad de que existan dentro de ese límite espacial dos, o más, instalaciones de este tipo.

Como municipios que nos han comunicado que no se da la situación podemos citar los siguientes: Abrocena, Almería, Fiñana, Gádor, Gergal, Nacimiento, Pulpi, Santa Fe de Mondújar, Cádiz, Castellar de la Frontera, Puerto Real, Puerto de Santa María, Setenil de las Bodegas, Aguilar de la Frontera, Córdoba, Espiel, Fuente Obejuna, La Granjuela, Montoro, Obejo, Pedro Abad, Puente Genil, Villanueva del Rey, Villaviciosa de Córdoba, Dólar, Deifontes, Huélago, Huéneja, Illora, Iznalloz, Morelabor, Pinos Puentes, Valle del Zalabí, Villanueva, Almonaster la Real, Cumbres Mayores, Jabugo, La Nava, Niebla, Trigueros, Villalba del Alcor, Arjonilla, Bedmar y Garcéz, Begíjar, Espeluy, Huelma, Jódar, Linares, Lopera, Lupión, Úbeda, Almargen, Alora, Benadalid, Cártama, Pizarra, Alcalá de Guadaira, Aznalcázar, Huévar, Marchena, Morón, Paradas, Pedrera, El Pedroso, Pilas, Sanlúcar la Mayor, Sevilla.

No reconocen que tengan pasos a nivel de su titularidad, entre otros, los Ayuntamientos de Jerez, Fonelas, Antequera, Ronda, Alanís, Carmona, Lebrija, Utrera.

No nos han contestado a esta pregunta, Hinojosa del Duque, Montilla, Campillos, Aguadulce, Jimena de Libar.

Nos han respondido afirmativamente los municipios que a continuación se indican: Benahadux, que dice que se encuentran en esta situación unos pasos a nivel, por lo que ha elevado propuesta, al Ministerio de Fomento y a Renfe, para efectuar su concentración; Jimena de la Frontera, San Roque, Bélmez, Hornachuelos, Valsequillo, Benalúa de Guadix, Huelva, Manzanilla, Archidona, Arriate, Espartinas, Villanueva del Río y Minas nos responden que efectivamente se da esta situación, pero que no se ha promovido su concentración, sin que nos indiquen los motivos de no haber asumido esa obligación, desprendiéndose que debe ser por razones de índole económico-financieras.

Los Ayuntamientos que sí nos han aclarado que la causa de la falta de cumplimiento de esta obligación es la insuficiencia de estos medios para afrontarla, son los siguientes: La Palma del Condado, Mengíbar, Teba, Carrión de los Céspedes, Castilleja del Campo.

Nos han respondido afirmativamente y, por tanto, que tienen previsto proceder a la supresión de pasos a nivel por este motivo, o bien nos han dado una respuesta de distinta naturaleza a las comentadas anteriormente, los siguientes Ayuntamientos: Albolote, nos comunica que se da esta situación pero que no se ha promovido su concentración por encontrarse separados por la autovía; Gibraleón, nos da cuenta de que se da el supuesto de hecho previsto en la norma, habiéndose mantenido contactos con RENFE para promover su concentración; San Juan del Puerto, nos informa que quiere proceder a concentrar a corto plazo los pasos a nivel que se encuentran, en este supuesto de hecho, dentro de su término municipal, sin que indique como se llevaría a cabo la financiación con este fin; de la respuesta del Ayuntamiento de Baeza se desprende que se daba esta situación y que se había procedido a promover la concentración; por su parte el Ayuntamiento de Jaén indicaba que, si bien se da esta situación en un caso, se trata de un camino privado cuyo paso está cerrado con cadenas; el Ayuntamiento de Málaga nos informa que se están realizando actuaciones tendentes a la concentración.

La conclusión a la que podemos llegar por las respuestas dadas es similar a la valoración que hemos hecho en la pregunta anterior: al menos en veintisiete casos se da el supuesto previsto en la norma. Hay también dieciocho municipios que no reconocen jurisdicción -lo que no es óbice para que se dé esa circunstancia-, y hay quince municipios que no han respondido.

En cuanto a las Diputaciones Provinciales, ninguna ha reconocido pasos a nivel de su titularidad en los que se dé esta circunstancia.

Finalmente, en lo que se refiere a la Junta de Andalucía, la Dirección General de Carreteras nos ha informado que se estaba procesando informáticamente el inventario de pasos a nivel realizado, con objeto de analizar, entre otras, estas circunstancias. Es decir que a la fecha de recepción del informe, en la respuesta de esa Consejería no estaba analizada esta circunstancia.

3.2. Las normas sobre seguridad y señalización de los pasos a nivel existentes.

Con independencia de la regulación contenida en el ROTT y en la Orden que lo desarrolla sobre supresión de pasos a nivel, se contempla en estas normas el régimen

jurídico de otra cuestión de enorme trascendencia en orden a la prevención de accidentes en los pasos a nivel, nos referimos a las normas sobre seguridad y señalización previstas en aquellas disposiciones.

En este sentido, la Orden Ministerial de 1 de Diciembre de 1994 contiene importantes previsiones según las distintas clases de protección existentes sobre pasos a nivel.

En nuestras peticiones de informe conscientes de la dificultad, por razones, una vez más, financieras, que iban a tener las Administraciones, particularmente los Municipios, para asumir estas obligaciones y, sobre todo, para asumirlas a corto plazo, no se preguntó por el cumplimiento de estas normas, sino por el de otras obligaciones cuya observancia entendíamos que era especialmente urgente. Nos referimos a la Disposición Transitoria Segunda de la Orden que prevé que, en tanto no se instalen los sistemas de protección previstos en el art. 8 y ss. de la misma, se deberían conservar en buen uso los distintos elementos y señalizaciones de estas instalaciones. Justamente, sobre esta obligación trata el cuestionario que vamos a comentar.

En fin, con ello, esta Institución, consciente de que no es improbable que la adopción de las medidas legales en materia de protección y señalización tarden en adoptarse, dada la importancia de las previstas en la norma, ha querido conocer, al menos, cuál era el estado de las existentes, con objeto de llamar la atención, en todo caso, sobre la necesidad de asumir un adecuado mantenimiento de las distintas instalaciones de los pasos a nivel. La cuestión planteada era la siguiente:

La Disposición Transitoria Segunda de la Orden de 1 de Diciembre de 1994, que venimos citando, dispone que «Hasta que se proceda a instalar el sistema de protección que en cada caso corresponda, las empresas explotadoras de la infraestructura ferroviaria y los órganos o entidades titulares de las carreteras y caminos, deberán conservar en buen uso los elementos de protección y señalización de que estén dotados los pasos a nivel en la actualidad». En este sentido, deseamos conocer el estado de conservación de los elementos de protección y señalización de los pasos a nivel titularidad de esa Entidad y, en caso contrario, actuaciones previstas para su adecuación al objeto de evitar posibles situaciones de riesgo.

	AL	CA	CO	GR	HU	JA	MA	SE	TOT
NO RECONOCEN PASO A NIVEL	0	1	4	1	1	1	2	7	17
BUENO	4	5	3	8	6	8	6	6	46
ACEPTABLE	2	0	3	4	5	2	1	4	21
REGULAR	0	0	3	1	0	1	0	1	6
MALO	0	2	2	4	2	2	1	5	18
SIN SEÑALIZAR	0	0	1	0	0	0	0	0	1
CONSIDERAN QUE NO SON LOS COMPETENTES EN SU MANTENIMIENTO	0	0	1	0	0	0	0	0	1
NO CONCRETAN LA RESPUESTA	0	0	0	0	0	0	0	4	4
NO RESPONDEN	4	1	4	0	2	2	6	1	20
TOTAL	10	9	21	18	16	16	16	28	134

Los **municipios** que no nos han respondido a la pregunta formulada en los términos arriba indicados han sido los siguientes: Almería, Nacimiento, Gádor, Santa Fe de Mondújar, Puente Genil, Escacena del Campo, Baeza, Alora, Benadalid, Campillos, Jimera de Libar, Málaga.

Como municipios que no reconocen la titularidad sobre pasos a nivel podemos citar los siguientes: Jerez, Almodóvar del Río, Palma del Río, Peñarroya-Pueblonuevo, Villafranca de Córdoba, Fonelas, Cortegana, Andújar, Almargen, Antequera, Alanís, Carmona, Lebrija, Salteras, Utrera, Valencina.

Nos han manifestado que el estado en el que se encuentran las protecciones y/o señalizaciones es **regular o meramente aceptable**, las corporaciones locales que a continuación se relacionan: Huércal de Almería, Bélmez, Espiel, Hornachuelos, Montilla, Montoro, Benalúa de Guadix, Ferreira, Huéneja, Morelabor, Calañas, La Palma del Condado, Niebla, Villalba del Alcor, Villarrasa, Bedmar y Garcíez, Lopera, Torreblascopedro, Morón, El Pedroso, Tocina.

Nos han dado cuenta del mal estado de estas instalaciones, los Ayuntamientos de: Jimena de la Frontera, Setenil de las Bodegas, La Granjuela, Obejo, Valsequillo, La Calahorra, Huélago, Piñar, Villanueva Mesías, La Nava, Jaén, Jódar, Cortes de la Frontera, Castilla del Campo, Huévar, Pedrera, Pilas.

Por último, nos han informado que están en buenas condiciones de conservación los elementos de protección y señalización, los siguientes municipios: Abrucena, Benahadux, Fiñana, Gergal, Pulpí, Cádiz, Castellar de la Frontera, Puerto de Santa María, San Fernando, San Roque, Aguilar de la Frontera, Fuente Obejuna, Pedro Abad (que nos ha indicado que se han renovado recientemente las instalaciones), Aldeire (nos comunicaba que se había corregido las deficiencias existentes recientemente), Albolote, Deifontes, Dólar (nos ha puesto en conocimiento, que se han puesto señales nuevas en Octubre de 1996), Illora, Iznalloz, Pinos Puente, Valle del Zalabí, Almonaster la Real, Cumbres Mayores, Huelva, Manzanilla, San Juan del Puerto, Trigueros (quien nos ha confirmado que, recientemente, se han efectuado mejoras en colaboración con RENFE y el propio Ayuntamiento), Arjonilla (nos decía que el estado era bueno, habiéndose

procedido a realizar las oportunas señalizaciones recientemente), Begijar, Espeluy, Linares (nos dice que el estado de conservación es bueno y además nos envía fotografías acreditando este extremo), Lupión (que nos informa que se ha señalado hace dos años, siguiendo instrucciones de RENFE), Mengíbar, Úbeda (que además de informarnos del estado de sus instalaciones, nos dice que realiza revisiones periódicas), Cártama, Pizarra, Ronda, Teba, Aznalcázar, Benacazón (que además nos dice que la Policía Local los controla periódicamente), Casariche, Marchena.

En cuanto a las **Diputaciones Provinciales**, respecto de la de Málaga se encuentra dentro de las que consideran que el estado de conservación es regular o aceptable; la Diputación Provincial de Córdoba nos informaba que están en buen estado los elementos de protección y señalización; Granada nos comunicó que habían corregido las deficiencias existentes recientemente, y Sevilla contestaba en el mismo sentido. Jaén, nos informó que estaban en buen estado.

Por su parte, la **Junta de Andalucía** nos ha comunicado que, en Mayo de 1995, se había ordenado la actualización de la señalización según las prescripciones contenidas en la Ley y en el Reglamento, siempre que se trate de los que están bajo su jurisdicción. En este caso, parece pues que la Junta de Andalucía ha ido más allá de la Disposición Transitoria que comentamos y, afortunadamente, ha dado instrucciones para la observancia del propio contenido de la Orden.

Por lo que se refiere a **RENFE**, en la Gerencia de Pasos a Nivel se nos indicó que las existentes sobre la línea ferroviaria estaban en buenas condiciones de conservación, pero las que están ubicadas en las carreteras y caminos, por razón de lo cual su jurisdicción corresponde a las distintas Administraciones Territoriales titulares de esas vías de comunicación, se encontraban en mal estado en más de un 75% de los casos.

3.3. Sobre la respuesta social a la existencia de estas instalaciones.

En los cuestionarios enviados a los Ayuntamientos, se estimó oportuno incluir una pregunta relativa a conocer si, en los distintas Administraciones a las que nos dirigíamos, se habían recibido algún tipo de protestas o reclamaciones demandando la reforma o supresión de los pasos a nivel. Tratábamos con ello de conocer la repercusión social que este asunto podía tener, o estaba teniendo en la ciudadanía que, en el día a día, resulta afectada por la existencia de estas instalaciones.

	AL	CA	CO	GR	HU	JA	MA	SE	TOT
NO RECONOCEN PASO A NIVEL	0	0	4	0	1	1	0	5	11
NO HAN EXISTIDO PROTESTAS	5	3	9	13	11	10	6	17	74
SI HAN EXISTIDO PROTESTAS	5	6	3	2	3	3	6	4	32
NO RESPONDEN	0	0	5	3	1	2	3	3	17
TOTAL	10	9	21	18	16	16	15	29	134

MUNICIPIOS DONDE SE HAN PRODUCIDO PROTESTAS

MUNICIPIO	POBLACIÓN		MUNICIPIO	POBLACIÓN
ALMERÍA			HUELVA	
ALMERÍA	196.502		CALAÑAS	5.017
BENAHADUX	2.546		VILLALBA DEL ALCOR	3.677
GÁDOR	2.599		VILLARRASA	2.181
HUÉRCAL DE ALMERÍA	4.489			
SANTA FE MONDÚJAR	419		JAEN	
			ESPELUY	802
CADIZ			MENGÍBAR	8.659
CADIZ	154.511		ÚBEDA	31.819
JEREZ	191.394			
JIMENA FRONTERA	9.072		MÁLAGA	
PUERTO SANTA MARÍA	70.901		ANTEQUERA	40.197
SAN ROQUE	22.258		ARCHIDONA	10.377
SAN FERNANDO	88.212		ARRIATE	3.300
			CORTES FRONTERA	3.767
CÓRDOBA			MÁLAGA	532.425
AGUILAR FRONTERA	13.393		PIZARRA	6.587
CÓRDOBA	318.030			
MONTORO	9.775		SEVILLA	
			CABEZAS DE SAN JUAN, LAS	15.930
GRANADA			CARRIÓN CÉSPEDES	2.356
ALQUIFE	1.090		GILENA	3.819
BENALÚA GUADIX	3.483		GUADALCANAL	3.124

En relación con esta cuestión, los representantes locales que no nos han contestado han sido los siguientes: Hinojosa del Duque, Hornachuelos, Montilla, Deifontes, Huélago, Escacena del Campo, Alora, Campillos, Aguadulce.

* En cuanto a los Ayuntamientos que nos informan que no se han producido tales reclamaciones o protestas o que, al menos, no les consta que haya habido lugar a éstas, podemos señalar los siguientes municipios: Abrucena, Fiñana, Gergal, Nacimiento, Pulpi, Bélmez, Espiel, Fuente Obejuna, La Granjuela, Obejo, Pedro Abad, Valsequillo, Villanueva del Río, Villaviciosa de Córdoba, Diputación de Córdoba, Albolote, La Calahorra, Dólar, Ferreira, Fonelas, Huéneja, Illora, Iznalloz, Morelabor, Piñar, Valle del Zalabí, Villanueva Mesías, Diputación, Almonaster la Real, Gibraleón, Huelva, Jabugo, La Palma del Condado, Manzanilla, La Nava, Niebla, San Juan del Puerto, Trigueros, Arjonilla, Baeza, Bedmar y Garcéz, Begijar, Huelma, Jaén, Jódar, Linares, Lopera, Lupión, Almargen, Benadalid, Cártama, Ronda, Teba, Diputación de Málaga, Alcalá de Guadaira, El Arahál, Aznalcázar, Benacazón, Castilleja del Campo, Huévar, Marchena, Morón, Paradas, Pedrera, El Pedroso, Pilas, Salteras, Sanlúcar la Mayor, Tocina.

En cuanto a los municipios que han respondido que, efectivamente, se han generado distintos tipos de protestas y reclamaciones, destacaremos los siguientes: Almería,

informa que tienen constancia de que se han realizado grandes movilizaciones por el paso a nivel de El Puche; en Benahadux, existen grandes protestas por los accidentes allí ocurridos; en Gádor, se han producido manifestaciones en relación con el paso a nivel sobre el que está adjudicada la obra para su supresión; Huércal de Almería, se han realizado protestas, no sólo por los vecinos, sino también por el propio municipio ante los organismos que creen responsables; Santa Fe de Mondújar nos confirma que se han realizado protestas por el único paso a nivel existente en el municipio; Cádiz, señala que se trata de una demanda histórica de la ciudad, cuya solución requiere el soterramiento del tren; Jerez de la Frontera, dice que se han producido con referencia al paso a nivel de El Portal; en cuanto a Jimena de la Frontera, las protestas han venido relacionadas con el hecho de que la línea férrea discurra paralela a la travesía de la Barriada de la Estación; en El Puerto de Santa María, se han producido protestas ante RENFE; también San Fernando nos informa en sentido afirmativo; San Roque nos dice que las protestas se han producido por parte de las asociaciones de vecinos.

Por su parte, en Aguilar de la Frontera, curiosamente, se nos dice que las protestas han surgido solicitando que se reabra el paso a nivel suprimido; en Córdoba, las reclamaciones se han centrado en los pasos a nivel existentes en los núcleos de Alcolea y Cerro Muriano sobre los que se ha pedido su supresión a RENFE, Ministerio de Fomento y Ayuntamiento; del informe del Ayuntamiento de Montoro se desprende que es la propia corporación la que demanda la supresión del paso a nivel; Alquife, ha protestado, sobre todo, por el tiempo que están echadas las barreras del paso a nivel; Benalúa de Guadix nos informa que hay demanda ciudadana para la supresión del paso a nivel; Calañas, nos decía que se producen abundantes protestas, tanto de los ciudadanos como de la propia Corporación, instando la supresión de los pasos a nivel; en Villalba del Alcor, el informe del Ayuntamiento nos da cuenta de que se han producido protestas pero de carácter verbal; Villarrasa nos informa que las quejas recibidas que, efectivamente, se han producido, han sido trasladadas a RENFE.

Dentro de la provincia de Jaén, en Espeluy, las quejas recibidas han tenido como fundamento, según el Ayuntamiento, el largo y arbitrario cierre de las barreras; Mengíbar, ha recibido quejas y además nos informa que se han producido accidentes; Úbeda, asimismo, nos informa afirmativamente, por cuanto nos dice que también ha recibido quejas demandando la supresión de pasos a nivel existentes; en la Provincia de Málaga, Antequera, nos comunica que se han producido protestas ciudadanas y de la propia Corporación, sin que hayan tenido una respuesta satisfactoria ni del Ministerio de Fomento, ni de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, ni tampoco de RENFE; Archidona, en su escrito manifiesta que las reclamaciones presentadas han sido las relativas al paso a nivel de la estación de La Romera; por su parte Arriate, únicamente nos confirma que se han recibido quejas por este motivo; igualmente lo hace el municipio de Cortes de la Frontera.

En cuanto al Ayuntamiento de Málaga, nos traslada que se han presentado reclamaciones vecinales en relación con el paso a nivel de la Barriada del Tarajal; Pizarra, nos dice que el Ayuntamiento ha instado, reiteradamente, la supresión del paso a nivel del camino del cementerio; en Sevilla, el municipio de Las Cabezas de San Juan, también nos comunica que ha recibido fuertes protestas ciudadanas y la Corporación solicita la ayuda de esta Institución y nos da cuenta de la problemática existente en el paso a nivel situado junto a la Estación; Carrión de los Céspedes, confirma que ha recibido protestas puntuales; como también han sido presentadas estas en Gilena, cuyo

Ayuntamiento ha trasladado también sus propias quejas por este motivo; Guadalcanal nos dice que se han planteado protestas por la existencia de estas instalaciones y que RENFE ha querido delegar su responsabilidad en el Ayuntamiento; en el municipio de Sevilla, si bien lo hemos destacado en cuanto que no responde a la pregunta formulada, hemos tenido conocimiento, por otros medios, de las protestas que en su día se generaron con motivo del paso a nivel existente en Bellavista.

En cuanto a las **Diputaciones Provinciales**, sólo la de Sevilla nos dijo que había recibido protestas referentes al paso a nivel existente en la carretera 432 en el límite con Badajoz, pero la reclamación se refería más al estado del firme, que a la instalación misma.

En fin, la **Junta de Andalucía** nos decía que reclamaciones como tales no le constan, pero que sí han recibido dos comunicaciones del Defensor del Pueblo de las Cortes Generales y dos oficios de los Ayuntamientos de Benahadux y Villanueva de la Reina, pidiendo la supresión de pasos a nivel.

3.4. Consideraciones sobre el problema realizadas por los Ayuntamientos.

Finalmente, se concluyó formulando esta pregunta con objeto de conocer la posición, ante el problema planteado, de uno de los grandes protagonistas de la ejecución de las normas contenidas en el Decreto y en la Orden Ministerial: los Ayuntamientos.

Por último, le agradeceríamos cualquier observación que estime de interés en relación con las cuestiones planteadas en este escrito.

Sin conocer el punto de vista de éstos, es imposible asumir la solución del problema, tanto por razones financieras, como de ordenación del territorio en sentido amplio.

Una vez más, tenemos que destacar que hubo algunas Corporaciones que no enviaron respuesta alguna, es decir, que parece que no tenían que realizar observación alguna sobre el asunto, lo que resulta sorprendente en un ámbito en el que, en todo caso, hay tanta preocupación social como insuficiencia financiera para resolverlo. Tal fue el caso de Gergal, Nacimiento, Pulpi, Castellar, Setenil de las Bodegas, Aguilar de la Frontera, Bélmez, Espiel, Alquife, Dólar, Illora, Iznalloz, Morelabor, Pinos Puentes, Valle del Zalabí, Gibraleón, Manzanilla, Niebla, Arjonilla, Baeza, Bedmar y Garcéz, Espeluy, Lupión, Almargen, Benadalid, Cortes de la Frontera, Jimera de Libar, Pizarra, Alcalá de Guadaira, El Arahal, Benacazón, Espartinas, Marchena, Morón, Paradas, Pedrera, Pilas, Villanueva del Río y Minas, Diputación de Sevilla.

En cuanto a los municipios que no reconocen titularidad alguna respecto de los pasos a nivel podemos citar: Jerez, que si bien nos comunica que no posee paso a nivel de su titularidad, pide nuestra intervención ante los organismos responsables para conseguir la supresión de los pasos a nivel problemáticos que existen; San Fernando, nos dice que el único que existe en el término municipal (los demás habían sido ya suprimidos) es de competencia autonómica; Almodóvar del Río no reconoce paso a nivel de su titularidad; Obejo nos informa que el paso a nivel es de titularidad de RENFE a quien, según él, corresponde su mantenimiento; Palma del Río, Peñarroya-Pueblonuevo, Villafranco de

Córdoba, no reconocen la existencia de pasos a nivel de su titularidad; La Calahorra, nos dice en su respuesta que no posee pasos a nivel de su titularidad por ser los caminos anteriores a la instalación de la vía férrea; Fonelas, también manifiesta que no conoce pasos a nivel de su titularidad, aunque están realizando averiguaciones; tampoco reconocen pasos a nivel de su titularidad los municipios de Cortegana, Alanís, Lebrija, Salteras, Utrera, Valencina de la Concepción.

Las Corporaciones Locales que teniendo pasos a nivel nos comunican que, no obstante ello, entienden que no ofrecen peligrosidad o ésta posee escasa entidad, son los siguientes: el Ayuntamiento de Abrucena, nos da cuenta de que si bien el paso a nivel existente tiene un riesgo de accidente mínimo, tanto por su escaso uso, como por su buena visibilidad, desearía eliminarlo o dotarlo de barreras, no pudiéndolo asumir por su escasa capacidad económica; Fiñana, nos informa que los tres pasos a nivel existentes tienen una amplia visibilidad y un escaso o nulo uso; La Granjuela, nos dice que las vías las cruzan distintos caminos municipales muy poco transitados; La Palma del Condado, nos comunica que los pasos a nivel del municipio se sitúan sobre antiguos caminos rurales de uso agrícola y de escaso paso de vehículos; el Ayuntamiento de Jaén también nos informa que la mayoría de los pasos a nivel corresponden a caminos vecinales y privados cerrados con cadenas; Casariche, nos dice que el paso a nivel existente es de escaso uso y se encuentra debidamente señalizado.

Por lo que se refiere a los municipios que nos han dado cuenta de la existencia de problemas de distinta índole, ya sean de financiación, ya sean competencias, para la eliminación de este tipo de instalaciones en sus términos municipales, destacamos por provincias, los siguientes:

* **Almería**; el Ayuntamiento de Almería nos dice que el único paso a nivel conflictivo que reconocen es el de la Barriada de El Puche, existiendo discrepancias entre el proyecto de supresión del Ministerio de Fomento, por resultar incompatible, a juicio de esta Corporación, con la revisión del planeamiento municipal que prevé el soterramiento del tren.

El Ayuntamiento de Benahadux nos traslada la gran preocupación municipal por los distintos accidentes habidos y nos decía que había instado al Ministerio de Fomento, a RENFE y a la Junta de Andalucía para la supresión del paso a nivel 238/836 de titularidad autonómica. Piden ayuda para la supresión de los pasos a nivel de titularidad municipal por la incapacidad económica del Ayuntamiento para abordarlo en solitario. Como prueba de su preocupación nos remiten en un anexo las amplias actuaciones y propuestas efectuadas por el Ayuntamiento para la supresión de estas instalaciones en su término municipal.

Por su parte, el Ayuntamiento de Gádor nos informa que ya han sido suprimidos varios pasos a nivel y que va a ser objeto también de eliminación uno de titularidad local pero cuyo coste lo va a asumir RENFE. No obstante, nos dice que aún quedan dos de extrema gravedad en la N-324, no incluidos en los planes de supresión de RENFE.

El Ayuntamiento de Huércal de Almería nos informa que se han hecho muchas gestiones para conseguir la supresión de los pasos a nivel, esperando una respuesta de RENFE a la vista de los últimos accidentes producidos.

En cuanto a Santa Fe de Mondújar, señala que sobre el único paso a nivel existente ha hecho gestiones con RENFE encaminadas a su supresión o mejora, ya se verifique ésta a través de un paso subterráneo o de una barrera automática. Nos añade este municipio que no posee capacidad económica para afrontar estas obras y que por parte de RENFE no hay interés en abordar el problema. Por todo ello, creen que la única opción viable es la supresión de la carretera de Santa Fe-Rambla de Gergal que es donde se encuentra ubicado el paso. Asimismo, nos dice el representante de este municipio que, con motivo de los accidentes producidos en el verano, les había llegado una comunicación de la Mancomunidad de Municipios del Bajo Andarax demandando una solución para los pasos a nivel de Benahadux, Gádor y Huércal de Almería. Añaden, finalmente, que Santa Fe de Mondújar demanda como primera solución barreras automáticas que cubran toda la calle e incluso personal guarda barreras. Piden un estudio serio del problema. Todo ello respecto de los municipios incluidos dentro de la provincia de Almería.

* **Cádiz;** en la provincia de Cádiz, el ayuntamiento de esta ciudad, después de manifestarnos, tal y como hemos reseñado en las respuestas a los otros cuestionarios, su demanda histórica sobre la necesidad del soterramiento del tren, nos da cuenta de que, en todo caso, los pasos a nivel urbanos existentes se encuentran en el canal ferroviario sobre terrenos que son titularidad de RENFE.

Jimena de la Frontera informa que quiere mejorar las condiciones de seguridad de los pasos a nivel aunque dicen que el mayor esfuerzo corresponde a RENFE, dados los problemas financieros de los ayuntamientos. Asimismo, nos informan que, a raíz de nuestro escrito, han incluido en el proyecto de revisión de las normas subsidiarias la supresión del paso a nivel de la estación, para lo que esperan contar con la colaboración de RENFE y de otras administraciones públicas.

El Ayuntamiento de Puerto Real nos remite una propuesta de integración del Ferrocarril en el término municipal que exigiría la ejecución de distintas pasarelas, pasos subterráneos y cerramientos a incluir en el Plan de Cercanías de la Bahía de Cádiz (1996-2001). También efectúan propuestas sobre características y ubicación de la estación de ferrocarril.

El Puerto de Santa María, por su parte, nos dice que no tenían conocimiento que fueran titulares de pasos a nivel y que iban a realizar inversiones destinadas a mejorar el firme del acceso al paso a nivel. En cuanto al Ayuntamiento de San Roque, nos da cuenta de que los dos pasos a nivel existentes son, uno de titularidad autonómica y otro municipal, los cuales presentan una importante problemática, por lo que piden un convenio de colaboración con la Junta de Andalucía.

* **Córdoba;** el Ayuntamiento de Córdoba nos comunica que sólo ostenta la titularidad de pasos a nivel sobre carreteras de segundo orden o caminos, toda vez que, en los puntos conflictivos del casco urbano se ha hecho un gran esfuerzo para la supresión de los mismos, habiendo invertido seiscientos millones de pesetas en los últimos años.

El Ayuntamiento de Montilla, nos indica que sólo hay un paso a nivel de titularidad municipal que no está dotado de protección, entendiéndose el representante de este ayuntamiento que su supresión debería tramitarse con RENFE a través de un convenio para la ejecución de las obras. En cuanto al municipio de Montoro, en su respuesta lo que hace, fundamentalmente, es remitirnos diversas fotocopias de escritos en los que se

da cuenta de las gestiones que se han hecho para suprimir el paso a nivel. Por su parte, el ayuntamiento de Pedro Abad manifiesta que resulta abusivo el que los ayuntamientos tengan que soportar el coste de la supresión de los pasos a nivel, dada la precariedad económica de las corporaciones locales. Por lo que se refiere a Puente Genil, en su informe, trata de manera especial el problema que puede suponer la supresión de los pasos a nivel en relación con la incomunicación de la zona de los huertos familiares; aportan una propuesta que realizan a RENFE.

* **Granada;** Respecto de esta provincia, el ayuntamiento de Aldeire nos dice que han comunicado a RENFE que ya han corregido el mal estado de las señalizaciones. Albolote, con un criterio en cierta medida parecido al comentado antes a propósito de la respuesta del municipio de Puente Genil, nos traslada su criterio de que es difícil e incluso peligroso suprimir los pasos a nivel en el medio rural, por lo que estiman que la solución del problema es compleja. Benalúa de Guadix manifiesta que la Corporación sólo tiene como actuación prevista en la norma subsidiaria la construcción de una vía paralela al ferrocarril que posibilitaría la supresión de un paso a nivel. Ahora bien, según el representante del municipio el coste de la obra no lo podría abordar en solitario el Ayuntamiento. Deifontes, estima que las actuaciones de supresión de pasos a nivel corresponden al Estado. El Ayuntamiento de Ferreira nos dice que los cambios de señalización suponen un coste difícil de soportar para los pequeños municipios y por eso no han concluido la señalización.

En cuanto al municipio de Huélago manifiesta, en su escrito, una gran discrepancia con el modo de actuar de RENFE, toda vez que nos dice que los pasos a nivel han generado problemas por su mala señalización y abandono de las infraestructuras por parte de la citada entidad, relegando a esta zona a una profunda depresión. Huéneja estima que aunque el paso a nivel existente en el término municipal está bien señalizado, debería ser suprimido por RENFE al encontrarse en una curva sin visibilidad. La Corporación de Piñar pide un puente o paso subterráneo sobre el paso a nivel al no estar regulado éste por barreras. Villanueva Mesías, considera que la supresión debe corresponder al Estado, a la Junta o a RENFE, pero no a ese ayuntamiento. En fin, la Diputación Provincial de Granada considera necesario un convenio entre RENFE y los titulares de las carreteras estableciendo las aportaciones de cada uno para la financiación de las obras.

* **Huelva;** En esta provincia, Almonaster la Real nos dice que se está buscando un camino alternativo para poder suprimir un paso a nivel. Calañas nos transmite que ha realizado muchas gestiones, hasta ahora infructuosas, ante RENFE para la supresión de los pasos a nivel, algunos muy peligrosos por su gran tránsito y por adolecer de una gran falta de visibilidad. El municipio de Cumbres Mayores, considera que ya es bastante con que mantengan la señalización, estimando que la supresión y conservación debería corresponder al Ministerio de Fomento, respecto de los pequeños municipios. Escacena del Campo informa que el Ayuntamiento ha dado autorización a RENFE para la ejecución de las obras destinadas a la supresión de cuatro pasos a nivel. Sobre otro, se pretende construir un paso elevado y para ello se mantienen conversaciones con la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

Por lo que se refiere al Ayuntamiento de Huelva, sus responsables creen que la supresión de los pasos a nivel del casco urbano es una actuación a programar conjuntamente con el Ministerio de Fomento. En lo que respecta al municipio de San

Juan del Puerto, se nos dice que el casco urbano está separado de la ría por el ferrocarril, sin que exista ningún paso para personas o vehículos. Ante esta situación han pedido a RENFE una solución mediante puentes o pasos a nivel con barreras, sin que haya, hasta el momento, ninguna respuesta efectiva. En cuanto a Villalba del Alcor, entiende la Corporación que existe un paso a nivel que se podría suprimir por falta de uso, sin embargo, sobre otro existente que resulta peligroso entienden que la solución debería de venir por construir un paso elevado, si bien RENFE debería asumir los costes por no poder hacerlo el municipio. Villarrasa manifiesta su voluntad de elaborar un Plan Plurianual pero tienen una gran precariedad económica, estando, en todo caso, dispuesta a prestar una total colaboración a RENFE.

* **Jaén;** respecto de esta provincia, Huelma manifiesta que cree que RENFE debería construir un paso elevado o subterráneo en el lugar en que se encuentra el paso a nivel; la Corporación de Jódar eleva su protesta contra RENFE que, según el representante municipal, hizo caso omiso de una moción del ayuntamiento en la que pedían que señalarán como carretera cortada el paso a nivel situado en la carretera Úbeda-Jódar existente en la estación y que había sido eliminado con montones de tierra. Lopera, demanda un paso elevado para erradicar el peligro del paso a nivel existente. El municipio de Mengíbar, que es uno de los pocos ayuntamientos que ha elaborado un programa serio de supresión y mejora de los pasos a nivel va a necesitar la colaboración de RENFE para llevarlo adelante. El Ayuntamiento de Úbeda denuncia la escasa capacidad económica de los ayuntamientos para abordar la supresión de los pasos a nivel.

* **Málaga;** en relación con esta Provincia, el Ayuntamiento de Antequera no reconoce paso a nivel de su titularidad y nos dice que existen en su término municipal dos pasos a nivel muy peligrosos, el de la estación de La Bobadilla y el de la carretera Bobadilla a la N-342. Las gestiones ante el Ministerio, Junta y RENFE, nunca han obtenido respuesta satisfactoria. Solicitan que hagamos propia su reclamación. En cuanto al municipio de Archidona, estima la Corporación que la supresión del paso a nivel debe ser abordada por el Estado y la Junta en colaboración con RENFE, dada las dificultades económicas de los ayuntamientos. Arriate manifiesta de forma clara que cualquier supresión debe contar con la colaboración de RENFE por falta de recursos propios.

En cuanto al municipio de Campillos, estiman que el mantenimiento y supresión de los pasos a nivel corresponde a la Junta por estar situados sobre caminos rurales del IARA.

Por su parte, el Ayuntamiento de la ciudad de Málaga nos dice que elaboró un proyecto para eliminar el paso a nivel de la Barriada El Taragal que RENFE no abordó. Por otro lado, nos da cuenta de que se han querido eliminar dos pasos a nivel mediante su concentración y construcción de un puente en la Barriada "Las Castañetas", pero el Ministerio de Fomento no ha incluido la obra en el presupuesto. Sobre otros pasos a nivel cercanos al puerto manifiestan que tienen escaso uso y que sería conveniente el soterramiento de las vías, pero que se trata de una obra de alto coste. Añadiendo que todo dependerá del desarrollo del puerto y de la ubicación de la nueva estación. En todo caso, consideran necesario mejorar el cerramiento de las vías, pero no nos indican si las actuaciones necesarias para ello las va a ejecutar la propia Corporación o RENFE. El municipio de Teba nos informa que, si bien sería bueno suprimir los pasos a nivel, ello cortaría el acceso a muchas propiedades rústicas e impediría las labores agrícolas.

* **Sevilla;** por último, dentro de esta provincia, el municipio de Aguadulce cree que la supresión de los pasos a nivel, al igual que ya han manifestado otros municipios, debe conjugarse con la defensa de determinados intereses principalmente de carácter agrícola. Aznalcázar nos dice que están dispuestos a colaborar con RENFE para la supresión de pasos a nivel. En cuanto a Las Cabezas de San Juan nos informan de la existencia de un paso a nivel junto a la estación sobre el que han hecho innumerables gestiones para su supresión, habiendo hecho caso omiso RENFE de esta petición, pese a que su titularidad corresponde a dicha Entidad. Piden nuestra intervención dado el alto nivel de tráfico existente sobre el mismo.

Por su parte, el municipio de Carrión de los Céspedes solicita información sobre la normativa de ayudas, subvenciones y financiación de la supresión de pasos a nivel. El Ayuntamiento de Gilena nos da cuenta de la moción municipal que han realizado sobre la peligrosidad de los pasos a nivel existentes en el término que son de escasa visibilidad. Han solicitado barreras mecánicas. Guadalcanal nos informa que no saben con claridad cuales son los pasos a nivel de su titularidad. En cuanto a Huévar nos dice que, en las Normas Subsidiarias, se contempla la supresión de un paso a nivel mediante un paso elevado, ello respecto del único que reviste peligrosidad, ya que los otros tienen escaso uso. El municipio del Pedroso se limita a decirnos que quiere mejorar las señalizaciones lo más pronto posible. Sanlúcar la Mayor nos informa que, en las Normas Subsidiarias, se estudiará la supresión de pasos a nivel. Tocina nos informa de que ha solicitado financiación (dentro del Plan Extraordinario de Inversiones para 1996) para construir un paso elevado peatonal sobre la línea férrea Sevilla-Mérida.

En cuanto a las **Diputaciones Provinciales**, Córdoba nos da cuenta de que la red provincial presenta una escasa intensidad de tráfico de vehículos, correspondiéndole a RENFE determinar las condiciones de supresión o protección de los pasos a nivel. La Diputación de Huelva nos dice que, al estar situados sus pasos a nivel más que sobre carreteras, sobre vías urbanas, su supresión reviste una especial problemática. Por su parte, la Diputación de Jaén ha informado que ha eliminado tres pasos a nivel de su titularidad, quedando otros tres, de los que en un supuesto se está estudiando su supresión en el marco de un proyecto de acondicionamiento de la carretera, incluido en el convenio de la red secundaria con la Junta de Andalucía. La Diputación Provincial de Málaga informa de que el único paso a nivel que debe suprimirse es el situado en la carretera MA-548, que conecta con la MA-511, pero que se trata de una obra de gran envergadura.

Por su parte, la **Junta de Andalucía** nos dice que la supresión de pasos a nivel exige un estudio profundo y detallado de todos los pasos a nivel existentes en la Comunidad Autónoma. El seguimiento del Plan de Seguridad Vial establecerá prioridades de actuación según los accidentes y las posibilidades presupuestarias. Sin embargo, lo cierto es que la intervención de acuerdo con este Plan sólo se prevé en los supuestos de tramos "de concentración de accidentes".

Por razón de tal previsión se nos informó que no se ha eliminado hasta ahora ningún paso a nivel. Por otro lado, en la Dirección General de Transportes se nos indicó el gran problema que suponía la insuficiencia financiera de los Ayuntamientos para abordar esta cuestión y que, incluso, debiera ser el Ente Gestor de Infraestructura Ferroviaria del Ministerio de Fomento quien asumiera la solución global de este problema.

Sin perjuicio de ello, nos hicieron llegar que creían que los Ayuntamientos podían realizar una tarea muy importante no sólo desde el punto de vista económico, a través de las cesiones de suelo, sino desde la perspectiva de la gestión, ya que al ser la Administración más cercana al ciudadano, podía servir de interlocutor entre las distintas partes afectadas así como por su capacidad para informar sobre la necesidad de la ejecución de estos proyectos, generando la imprescindible adhesión a este tipo de actuaciones, tantas y tantas veces dificultadas por falta de la necesaria información sobre su conveniencia o necesidad.

4. VALORACIONES.

4. VALORACIONES

1.- Las Administraciones públicas están incumpliendo la obligación que, de acuerdo con el art. 235 ROTT, tienen de elaborar un programa plurianual para la supresión y transformación de los pasos a nivel que se encuentran bajo su jurisdicción, cuando el momento de circulación (AT) es superior a 24.000.

Ningún Ayuntamiento de los que están obligados nos ha respondido en sentido claramente afirmativo. La única Diputación Provincial que posee una instalación en la que se dan esas características, la de Sevilla, no tiene programa de eliminación de la misma.

En cuanto a la Junta de Andalucía, ni posee el programa plurianual, ni tiene previsto abordar la supresión de las instalaciones en las que se produce ese momento de circulación, por más que haya manifestado su voluntad de hacerlo. De hecho, sobre un total de 19 pasos a nivel que son de su jurisdicción y en los que el momento de circulación (AT) es superior a 24.000, nos encontramos con que en 9 supuestos debería asumir directamente la financiación, en otros nueve la financiación sería mixta (Junta de Andalucía-Ministerio de Fomento) al superarse tanto el valor 24, respecto al número de trenes, como el 1.000 en relación con los vehículos.

Finalmente, existe un paso, el de la carretera Antequera a Campillos, en el que no obstante ser de jurisdicción de la Junta de Andalucía su financiación de supresión correspondería íntegramente al Ministerio de Fomento (Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviaria), al ser el factor T superior a 24 y el A inferior a 1.000.

Pues bien, de acuerdo con las conversaciones mantenidas con los responsables de la Dirección General de Transportes de la Junta de Andalucía, a corto plazo, sólo tenían previsto abordar la supresión de estos pasos a nivel en dos supuestos: los situados en la carretera Illora-Pinos Puente y en la carretera de La Rábida (San Juan del Puerto, Huelva). Respecto de este último no existe consignación presupuestaria, desconociéndose la fecha probable de inicio de las obras, por más que se nos informase que existe una decidida voluntad de afrontar su supresión.

Los demás supuestos en los que se ha anunciado la eliminación de pasos a nivel se trata de actuaciones aisladas, no integradas en un programa plurianual y en los que el momento de circulación no es superior a 24.000.

2.- Si se quieren establecer unas líneas ferroviarias en Andalucía que permitan el desarrollo de grandes velocidades de los trenes que transiten por las mismas -con independencia de la red existente de alta velocidad- es condición ineludible que se eliminen todos los pasos a nivel, toda vez que el ROTT prohíbe la circulación a más de 200 Km/h en toda línea ferroviaria en la que exista un solo paso a nivel.

Por otro lado, existe el problema de que, basta con que un tren circule a 160 Km/h o más sobre un paso a nivel, para que la competencia de su supresión o para adoptar medidas de protección sea de RENFE, por lo que los esfuerzos que realice esta entidad en alcanzar mayor velocidad en las líneas andaluzas, traerían consigo que tuviera que asumir el coste de supresión de los pasos. No sabemos la incidencia concreta que ello tiene en la no eliminación de muchos de los pasos a nivel existentes en la Comunidad, lo que sí sabemos es que ningún tren circula a ésta o superior velocidad en nuestra Comunidad Autónoma, por lo que, por razón de la misma, RENFE no tiene ninguna obligación de supresión de estas instalaciones. Parece, no obstante, que hay varios tramos de línea férrea en nuestra Comunidad en los que se podría alcanzar esa velocidad si no fuera por la existencia de estas instalaciones.

3.- La normativa que comentamos, contiene no pocas imprecisiones. Así, el apartado 3 del art. 235 del ROTT, prevé la eliminación de los pasos a nivel como preceptiva, cuando se encuentren situados en línea en que se establezcan circulaciones ferroviarias iguales o superiores a 160 km/h. y sin embargo el apartado 5 del mismo precepto establece la competencia para su eliminación con cargo a los organismos o entidades que tengan a su cargo la infraestructura ferroviaria "*cuando sobre el paso a nivel se establezcan circulaciones ferroviarias a velocidad igual o superior a 160 km/h.*". Es decir, en una parte del precepto se prevé esa circunstancia respecto de cualquier punto de la infraestructura ferroviaria y en otra parte se refiere concretamente al tramo que discurra en los pasos a nivel.

La Gerencia de Pasos a Nivel considera que debe entenderse esa velocidad referida al paso a nivel, por lo que basta con que el tren circule a 160 Km/h. al atravesar una de estas instalaciones para que sea competencia de RENFE su supresión o la adopción de las medidas de protección previstas en la Orden Ministerial. En las líneas en las que existen varios pasos a nivel relativamente seguidos se ha optado por disminuir la velocidad en la línea y evitar así los continuos cambios de velocidad para no sobrepasar aquélla.

4.- Comparando la situación de los pasos a nivel en Andalucía, no difiere, sustancialmente, en términos cuantitativos, de la que existe en el conjunto de la red ferroviaria nacional. Otra cosa sea si la red andaluza necesita, o no, unas actuaciones más urgentes y puntuales por razones de siniestralidad y/o de eficacia. Así, según datos de la Gerencia de Pasos a Nivel, referidos a 30 de Noviembre de 1996, en España existen un total de 5.058 pasos a nivel, de los que 994 se encuentran en Andalucía. Sólo existe una Comunidad Autónoma que posea más pasos a nivel y es la de Castilla y León, con 1.123.

En cuanto a los pasos a nivel existentes por kilómetro de línea ferroviaria, que es realmente uno de los datos de interés en términos comparativos, Andalucía posee un porcentaje de 0,50 por kilómetro de vía, o lo que es lo mismo, un paso a nivel cada 2 kilómetros. Si bien hay alguna Comunidad Autónoma que se encuentra en la misma situación, por ejemplo la Valenciana (tiene idéntico porcentaje), la media española es de 0,41, por tanto algo inferior a la andaluza.

En cuanto a la siniestralidad en Andalucía, referida a los últimos años (no poseemos datos del resto de España), es la siguiente:

AÑOS	NÚM. ACCIDENTES	NÚM. MUERTOS	NÚM. HERIDOS
1990	15	6	5
1991	17	5	5
1992	11	5	3
1993	12	3	3
1994	14	10	6
1995	8	3	1
1996 *	9	8	5
TOTALES	86	40	28

(*) Hasta el 31 de Octubre de 1996.

5.- Es preciso hacer una valoración negativa de aquellos municipios de los que no hemos recibido respuesta a nuestros cuestionarios, por lo que ello supone de desinterés, no sólo con las funciones de esta Institución, sino también con el problema que afecta a los propios vecinos de sus términos municipales. Tales municipios han sido los siguientes:

CÁDIZ

ALGECIRAS

GRANADA

GUADIX

(HUETOR-TAJAR)

LOJA

JAÉN

CABRA SANTO CRISTO

MARMOLEJO

MÁLAGA

FUENTE PIEDRA

SEVILLA

LORA DEL RÍO

OSUNA

RODA DE ANDALUCÍA

VILLANUEVA ARISCAL

6.- Consideramos que debe ser objeto de atención especial la respuesta social que, en distintos municipios, ha tenido la existencia de estas instalaciones, al menos en 32 municipios -de los que han respondido- se han producido protestas por la existencia de estas instalaciones. A veces estas protestas han tenido cierta entidad, como ha ocurrido con las movilizaciones que se han producido por el paso a nivel de El Puche, o las manifestaciones que han dado lugar los accidentes producidos en Benahadux, Gádor, o en Jerez (en torno al paso a nivel de El Portal); en otros casos, como en el del Ayuntamiento de Cádiz, se nos comunicaba que el soterramiento del tren era una demanda histórica de la ciudad. En fin, en algunos supuestos las protestas se han formulado, incluso, por las propias Corporaciones, como es el caso de Santa Fe de Mondújar, Calañas, Antequera, Las Cabezas de San Juan, Benahadux, etc.

7.- En relación con las competencias municipales, en orden a la supresión de pasos a nivel en los distintos supuestos contemplados en la Orden de 1 de Diciembre de 1994 y en relación con la señalización, hemos detectado, al confeccionar este informe, el enorme confusionismo, cuando no desconocimiento absoluto del ejercicio de estas competencias por parte de los ayuntamientos. Esta situación demanda que, a la mayor brevedad posible, se envíe una circular por parte de RENFE y/o la Junta de Andalucía aclarando cuáles son las competencias derivadas de la jurisdicción sobre los pasos a nivel y de la titularidad municipal de las carreteras y caminos. Al mismo tiempo, se le deberá informar de las posibilidades de cofinanciación para el cumplimiento de todas estas obligaciones. En esa circular se deberán incluir las características técnicas que hayan de reunir las señalizaciones que deben instalarse. Según la Gerencia de Pasos a Nivel, posiblemente más del 75 % de la señalización instalada en la carretera no es correcta, está muy deteriorada o es inexistente.

8.- Dado que el trabajo realizado, con base en la información facilitada por la Gerencia de Pasos a Nivel, por la Fundación de Ferrocarriles Españoles y la Junta de Andalucía, supone un importante inventario de los pasos a nivel existentes en la Comunidad Autónoma, lo que constituye un primer e imprescindible paso para acometer una programación de eliminación y adaptación de estas instalaciones, sería conveniente que se definiera qué administración o entidad ha de asumir, concretamente, el coste de la eliminación, pues en las fichas elaboradas con motivo de éste, sólo se establecen porcentajes de financiación referidos a los "supuestos de ferrocarril o carretera"; con lo

que al no indicarse el titular concreto de la carretera, parece que lo único que se quiere determinar es el porcentaje de aportación con cargo a infraestructuras, estableciendo en un momento posterior y, caso por caso, quien asumiría la parte correspondiente del concepto "carretera". Creemos que esta cuestión debe quedar concretada, aunque la supresión sea a largo plazo, a la mayor brevedad posible. Sin perjuicio de los convenios que puedan ser firmados en orden a esa financiación.

9.- Según la Gerencia de Pasos a Nivel, la información contenida en las fichas citadas en el apartado anterior procede de las bases de datos de esa Gerencia y, en ella, los datos contenidos sobre financiación son sólo aproximativos, poseen un carácter de borrador -meramente orientativo- de lo que podría ser el coste porcentual de financiación. En la determinación de estos porcentajes no se han tenido en cuenta criterios legales (los contenidos en el ROTT y la Orden de desarrollo), sino de lógica en función de la proporción de coches y trenes, coste de señalización, necesidad de incorporar una determinada protección o de suprimir el paso, etc.

En definitiva, al no establecerse las obligaciones financieras -por muy operativo que sea- desde criterios legales, ni determinar la Administración responsable de sus funciones y si ésta, por razón del mero hecho de ser titular de la carretera, asumiría el coste, añadido a la inexistencia de un plazo concreto de supresión, no es posible hablar de un auténtico programa de supresión de pasos y de adaptación de los no suprimibles a los preceptos contenidos en las citadas normas. Esta es una conclusión que es preciso tener clara.

10.- Parece imprescindible que se establezca, si no una calendarización, al menos una fecha límite en la que han de estar eliminados todos los pasos a nivel en los que su supresión resulte preceptiva, necesaria o, simplemente, conveniente. Junto al establecimiento de este límite temporal, es preciso también que, en términos porcentuales, se destine un mínimo de previsión presupuestaria para estos fines. Nuestra experiencia en otros informes nos hace ver que, sin estos dos requisitos, cuando se trata de resolver problemas de cierta entidad, y esta cuestión desde luego la tiene, si no se establecen claras las limitaciones temporales y obligaciones mínimas presupuestarias, las actuaciones que se terminan por realizar suelen tener un carácter coyuntural, incidental y no integral como demanda una programación global seriamente elaborada.

11.- Resulta sorprendente que la Orden de 1 de Diciembre de 1994 prevea la preceptiva supresión de los pasos a nivel cuando la distancia entre ellos sea igual o inferior a 500 mts., así como aquéllos cuya distancia, entre sí, no diste más de 1.000 mts. y, al mismo tiempo, pese a esa declaración de necesidad de supresión y de concentración en uno solo, preferentemente a distinto nivel, no se prevea su inclusión en un programa plurianual igual al que se establece para los supuestos en los que el momento de velocidad es superior a 24.000. Es preciso, pues, que bien mediante la modificación de la norma, bien voluntariamente, las Administraciones Territoriales asuman esa obligación.

12.- Sin perjuicio de la valoración que se hace en el apartado anterior, es preciso que además, en la programación global de eliminación de pasos a nivel se contemple, también, la supresión de aquellos que, por su visibilidad, importancia del tránsito automovilístico y peatonal, su localización en zonas urbanas, la importancia de las disfuncionalidades que pueda crear en el tráfico circulatorio, etc., incluyéndose un orden

de prioridades de supresión, tanto respecto de los que es preceptiva su eliminación, como de los supuestos a los que hemos aludido.

13.- De acuerdo con las entrevistas realizadas, parece que existe un número indeterminado de pasos a nivel cuya existencia actual no obedece a una clara necesidad de comunicar dos espacios, sino que son consecuencia de que, en su día, se proyectaran de acuerdo con unas necesidades que, tal vez, no se justifican en la actualidad. Ello exige que, en primer lugar, se realice una revisión de los existentes con objeto de establecer, simplemente, la conveniencia de su existencia o su supresión.

14.- Como quiera que, según el informe recibido de la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario, los últimos aforos en el tráfico viario se han realizado en los años 80, es imprescindible que las distintas administraciones competentes realicen una campaña de actualización de aforos en este ejercicio, toda vez que RENFE sí tiene actualizado, lógicamente, el número de trenes que circulan al día por cada paso a nivel. Al mismo tiempo, entendemos que, de acuerdo con los datos suministrados por la Gerencia de Pasos a Nivel, existen numerosas instalaciones de esta naturaleza en las que el momento de circulación tiene gran entidad aunque no llegue a las 24.000 unidades. A la vista de ello, tal vez sea conveniente -nosotros así lo creemos- disminuiría la cifra del momento de velocidad (AT) en la que es preceptiva la eliminación de pasos a nivel.

15.- No existen en la norma unas reglas que permitan, en términos de equidad y, desde luego, de operatividad, eliminar los pasos a nivel existentes en nuestra Comunidad.

Este juicio lo hacemos por cuanto sobre un total de 994 pasos a nivel, según datos a fecha de 30 de Noviembre de 1996, los supuestos en los que es preceptiva su eliminación, debiendo incluirse ésta en programas anuales, son, por razón del momento de circulación (AT) superior a 24.000, 31 pasos a nivel; por superar el tren sobre el paso a nivel más de 160 Km/h., ninguno. Quedan, pues, 963 pasos a nivel respecto de los que, en principio, la norma el único criterio de financiación que establece es que el coste de las obras de supresión o de protección -donde no se dan aquellas circunstancias- correrá a cargo del organismo que las promueva. Evidentemente, la asunción del coste por quien sea promotor, no es la mejor forma de fomentar este tipo de iniciativas; por lo demás, en el caso de los pequeños y medianos municipios, es sencillamente imposible.

En definitiva, salvo que sea indispensable para el cumplimiento de fines específicos de una administración territorial, no se van a promover obras de esta naturaleza, teniendo en cuenta que, por lo demás, es frecuente que los beneficios que para el tráfico rodado tiene la supresión del paso a nivel, no repercutan necesariamente en un beneficio especial para los vecinos de ese término municipal, sino que, en no pocas ocasiones, con la supresión de estas instalaciones se atienden intereses supramunicipales, sin perjuicio de que, al mismo tiempo, se satisfagan las pretensiones de los ciudadanos residentes en el término municipal donde aquellas estén ubicadas. Por tanto creemos que es preciso que se establezcan otros criterios de financiación más equitativos para la eliminación de los pasos a nivel.

16.- De acuerdo con la valoración realizada en el apartado anterior, a nuestro juicio, para adoptar una política activa en esta materia, sólo caben dos soluciones: o se modifica la norma, repartiendo de forma concreta y, al mismo tiempo, programada los

costes de financiación; o hay que activar las previsiones del apartado 6 del art. 235 del ROTT, que establece que la aplicación de la citada norma se entenderá sin perjuicio de los convenios o acuerdos que al efecto pudieran concluirse entre los distintos órganos y entidades titulares de las infraestructuras ferroviarias o de carreteras, e incluso terceros que pudieran encontrarse interesados en ello. Es decir, parece ineludible el que la excepción pasa a ser la regla en la financiación de estas actuaciones.

17.- La realización de estos convenios es imprescindible si se quiere abordar la eliminación de la inmensa mayoría de los pasos a nivel que, tal y como hemos indicado, están bajo jurisdicción de los Ayuntamientos y particulares.

Según nos informaron en la Gerencia de Pasos a Nivel, la Junta de Andalucía -con independencia de alguna actuación excepcional- sólo asume la financiación de los pasos a nivel que están bajo su jurisdicción. RENFE, que sólo tiene tres pasos a nivel bajo su jurisdicción -ninguno en Andalucía- nos informó que no puede asumir -a través del Ministerio de Fomento- los costes de supresión de los pasos a nivel que se encuentran bajo las citadas jurisdicciones. Ello, pese a que, en la práctica, haya abordado, o esté asumiendo, la supresión de algunos pasos a nivel cuya competencia y jurisdicción correspondería a la Junta de Andalucía.

Así las cosas, la pregunta es sencilla, dada la insuficiencia financiera crónica de los municipios y la inexistencia de una obligación, con límite temporal definitivo, de supresión por parte de éstos, salvo que promuevan las obras: ¿Quién va a acometer las obras de eliminación de estas instalaciones?. Habida cuenta de que con ello se pretende modernizar y hacer más eficaces y seguras tanto las líneas ferroviarias como las carreteras y caminos, y que en ello hay claros intereses supramunicipales, sin perjuicio de los efectos beneficiosos que puedan tener para cada entidad local, creemos que se impone, de acuerdo con un programa de prioridades, establecer un convenio entre la Administración del Estado y la Junta de Andalucía para determinar, caso por caso, en qué supuestos o respecto de qué municipios, la financiación se llevaría a cabo por cada uno de éstos, o bien que se llegue a una financiación compartida entre ambas Administraciones Territoriales, o se adopte cualquier otro criterio equilibrado que permita asumir el problema. No encontramos otra vía para abordar en su profundidad y rigor el problema. Ello, sin perjuicio de las obligaciones que, en el marco del convenio, pudieran asumir los Ayuntamientos en materia de cesión de suelo y en aquellos supuestos en los que se considere que éstos pueden o deben asumir esa financiación.

18.- Respecto de los pasos a nivel existentes en zonas urbanas, creemos que es del máximo interés el que en el planeamiento urbanístico se prevea, sobre todo en el momento de su revisión o de la adopción por primera vez de una figura de planeamiento general, la adaptación de las instalaciones existentes al cumplimiento de esta norma. Dado el altísimo coste que en las zonas urbanas puede crear la eliminación de estos pasos, parece imprescindible el que se facilite, tanto por RENFE (Ministerio de Fomento) como por la Junta de Andalucía, como por el Ayuntamiento, la celebración de convenios de colaboración, en orden a la financiación de las obras y las compensaciones a que haya lugar con cargo al suelo que, en su caso, se liberalice.

19.- Si bien las Diputaciones Provinciales, en principio, no tendrían competencias para la supresión de pasos a nivel por razón del momento de velocidad (AT), creemos que sí pueden desempeñar un importante papel en un marco de cooperación técnica y, en su

caso, financiera para ayudar a los Ayuntamientos al cumplimiento de los objetivos de la norma, especialmente a los pequeños municipios.

20.- Entendemos que el Ministerio de Fomento, a propuesta de RENFE, está llamado a desempeñar un papel importantísimo, tanto en lo que concierne a la supresión de pasos a nivel, como en la señalización en los distintos supuestos previstos en la norma. No obstante, al tratarse de la Administración del Estado, nuestra actuación se dirigiría a interesar del Defensor del Pueblo de las Cortes Generales, un seguimiento del cumplimiento de sus obligaciones por parte de ésta.

21.- Hasta ahora nos hemos referido, esencialmente, a los problemas derivados del cumplimiento de obligaciones en relación con la eliminación de los pasos a nivel; sin embargo no podemos obviar la enorme trascendencia que tiene la adopción de las medidas de adecentamiento, instalación y mantenimiento de señalizaciones, según las cinco clases de protección que se establecen para los pasos a nivel.

Dado el coste y la necesidad de integrar actuaciones de RENFE y de las administraciones titulares de carreteras, básicamente los criterios que hemos venido exponiendo a propósito de la eliminación de pasos a nivel, serían extrapolables al cumplimiento de las obligaciones derivadas de la Orden Ministerial de 1 de Diciembre de 1994, en relación con la correcta señalización de las mismas.

No obstante, como quiera que se trata de unas medidas que, con carácter preventivo, tienden a limitar la siniestralidad en estos cruces y al mismo tiempo se trata de instalaciones que, en todo caso, van a existir en tanto y cuando existan pasos a nivel y desde luego durante mucho tiempo, van a permanecer muchas de estas instalaciones en nuestro territorio, y como quiera que, por lo demás, gran parte de ellas se encuentran bajo jurisdicción de ayuntamientos, de hecho la inmensa mayoría de ellas, creemos oportuno hacer la siguiente valoración:

a) A corto plazo es imprescindible que se realice un plan destinado exclusivamente a dar cumplimiento a la disposición transitoria segunda de la Orden de 1 de Diciembre de 1994, que determina el que, en tanto y cuanto no se lleven a cabo las previsiones de esta Orden contenidas en el art. 8 y ss. (en los que se establecen, precisamente, los distintos tipos de protección según las clases de pasos a nivel de que se trate) la empresa explotadora de la infraestructura ferroviaria y los organismos y entidades titulares de carreteras y caminos, conserven en buen uso los elementos de protección y señalización de que estén dotados los pasos a nivel en la actualidad. Es imprescindible el que la adopción de esta medida se lleve a cabo con carácter inmediato pues se trata de que las instalaciones que ya existen, al menos, estén en perfectas condiciones.

b) Respecto de las previsiones contenidas en el art. 8 de la Orden citada para las distintas clases de protección, es necesario que se establezca una programación plurianual con un límite temporal y con una aportación presupuestaria mínima en términos porcentuales del presupuesto de inversiones de la entidad o administración de que se trate, para que se lleven a cabo.

c) Tanto en el supuesto a) como en el b) es imprescindible que, desde el inventario existente sobre el estado en que se encuentra la protección y señalización de los pasos a nivel y de las necesidades de adaptación a las nuevas normas, se prevean las fórmulas de cooperación y colaboración, según proceda, con las entidades locales y, en su caso, por los particulares para llevar a cabo las previsiones de la norma.

5. RESOLUCIONES.

5. RESOLUCIONES.

A la vista de lo expuesto en el presente Informe y de conformidad con lo dispuesto en el art. 29, aptdo. 1, de la Ley 9/1983, de 1 de Diciembre, del Defensor del Pueblo Andaluz, estimamos oportuno formular las siguientes resoluciones:

1. Dado el incumplimiento generalizado de la obligación de asumir el problema derivado de la existencia, dentro de las distintas jurisdicciones sobre pasos a nivel, de instalaciones en las que el momento de velocidad (AT) es superior a 24.000 y dada la urgencia, entidad y escaso número de los que se encuentran en esta situación, **RECOMENDAMOS que a la mayor urgencia y, en todo caso dentro de este ejercicio, se elabore el programa plurianual de supresión que exige el art. 235 del ROTT y la Orden de 1 de Diciembre de 1994. Con este fin, es imprescindible que, al término de cada ejercicio en el que quede calendarizado el programa, se realice un informe de seguimiento para determinar su grado de observancia.**

2. El segundo supuesto de inclusión preceptiva en el programa plurianual de supresión de pasos a nivel que contempla la norma, es el de aquéllos situados en líneas en las que se establezca una velocidad igual o superior a 160 Km/h. En estos casos, la competencia corresponde siempre al titular de la infraestructura ferroviaria. En la práctica, no hay ni un sólo supuesto en Andalucía en el que se dé la circunstancia prevista en esta norma, por lo que derivada de ella, el Ministerio de Fomento no asume obligación alguna de supresión de pasos a nivel por esta causa.

Como quiera que, no obstante ello, existen diversos tramos de líneas ferroviarias en nuestra Comunidad Autónoma en los que sería posible que los trenes circularan a esa o más velocidad, a no ser por la existencia de esos pasos a nivel, **RECOMENDAMOS que se priorice en estos tramos la supresión o la adopción de las medidas de protección previstas en la Orden Ministerial con objeto de que, a la mayor urgencia, se eliminen estos obstáculos por la incidencia, que no sólo en la siniestralidad, sino también en la eficacia de nuestras vías de comunicación, tiene el mantenimiento de las mismas.**

3. A la vista de las distintas informaciones recibidas, creemos que es preciso una revisión en profundidad de la norma, con objeto de que las distintas obligaciones de las Administraciones Territoriales, sobre todo de los Municipios, así como las de los particulares, puedan ser asumidas, ya sean por éstos o por las Administraciones Autonómicas, Estatal o Provincial, por lo que **SUGERIMOS una revisión de la norma** que, en términos realistas:

1°.- Prevea las vías de colaboración y, en su caso, de subrogación en el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la jurisdicción sobre pasos a nivel, cuando es inviable la asunción económica de los compromisos derivados de la misma por las características intrínsecas de gran número de sus destinatarios.

2°.- Es preciso que dentro del Programa Plurianual, además de los dos supuestos taxativos contemplados con carácter preceptivo en la norma (aquéllos en los que el momento de circulación (AT) es superior a 24.000 y los situados en línea ferroviaria en los que el tren circule a 160 ó más Km/h.) se incluyan los pasos a nivel que deben ser suprimidos por concentración al encontrarse situados entre ellos a distancia igual o inferior a las previstas en el art. 3 de la Orden Ministerial. Asimismo, se debieran de fijar criterios de tramos de siniestralidad para su inclusión, también urgente y con carácter preceptivo, en los programas plurianuales de supresión.

3°.- Consideramos imprescindible el que se establezca una fecha límite para la supresión de los pasos que deban ser incluidos, preceptivamente, en el programa anual de supresión.

4°.- Creemos que las distintas Administraciones deben establecer un porcentaje mínimo de sus presupuestos de inversiones destinado a este fin.

Como quiera que estas normas son de naturaleza estatal, se dará traslado del contenido de esta resolución al Defensor del Pueblo Estatal con objeto de que, si lo estima procedente, por vía de colaboración, las haga llegar a los órganos responsables de la Administración del Estado.

4. Teniendo en cuenta el enorme confusionismo que hemos detectado respecto del cumplimiento de sus obligaciones, no sólo en lo que se refiere a la supresión de los pasos a nivel, sino también, y ello en modo alguno es menos importante, respecto de las normas de seguridad que deben ser aplicables a los distintos pasos a nivel según sus distintas clases de protección, **RECOMENDAMOS** que, **por las Administraciones Territoriales con mayores competencias y medios en orden a la tutela e inspección del cumplimiento de las obligaciones de estas normas, se dicte una circular recordando a los Ayuntamientos y, en su caso, a particulares, las distintas obligaciones derivadas de la entrada en vigor del ROTT y de la Orden Ministerial**

de desarrollo. Cuestión ésta que consideramos imprescindible, habida cuenta de que, según información de la Gerencia de Pasos a Nivel de RENFE, el 75% de las instalaciones existentes en carreteras y caminos no están en buenas condiciones de mantenimiento o son inexistentes.

5. Sin lugar a dudas, una de las lagunas o, si se quiere, insuficiencias mayores que contiene el Decreto, es el establecimiento de los criterios de financiación para abordar la supresión de los pasos a nivel, ello por cuanto sólo se establecen obligaciones claras cuando el momento de circulación es superior a 24.000 ó en el supuesto, también ya comentado, de que el tren circule sobre el paso a nivel a una velocidad superior a 160 km/h. Para el resto de los supuestos lo único que contempla el Decreto es que el coste de las obras de supresión o de protección de los pasos a nivel correrá a cargo de los organismos que lo promuevan. Así las cosas, no parece que sea ésta la mejor forma de fomentar el que los responsables de esas entidades tomen iniciativas de supresión. Ello por más que el Decreto contemple la posibilidad de que se puedan concluir convenios o acuerdos para actuar de otra forma.

Ante esa situación **RECOMENDAMOS** que, **sin perjuicio de la posible modificación del ROTT para que se contemple de una forma coherente y viable el cumplimiento de estas obligaciones por las Administraciones menos dotadas financieramente, a través de convenio se establezca un marco general de financiación por vía de colaboración entre la Administración del Estado y la Junta de Andalucía, con objeto de hacer posible el que las instalaciones que son de jurisdicción municipal y particular, puedan real y efectivamente adaptarse a los objetivos de las normas antes citadas.**

6. Como colorario de ese convenio marco en el que se establecerían los supuestos y criterios de colaboración, **SUGERIMOS** que **se revise el reciente inventario de pasos a nivel en Andalucía realizado por la Fundación de Ferrocarriles Españoles en colaboración con la Junta de Andalucía toda vez que la distribución de inversión que contienen las fichas, dato que en principio consideramos imprescindible, si se quiere abordar con rigor el tratamiento de la supresión o protección de los pasos a nivel, se ha incluido como mera propuesta de borrador sin haber tenido en cuenta criterios legales de distribución, sino sólo de índole práctico según las circunstancias de cada paso a nivel, del momento de circulación, de la titularidad del camino o carretera, etc.** Se trata de propuestas que no tienen porqué ser, necesariamente, asumidas por los distintos intervinientes incluidos en las fichas. En definitiva, consideramos imprescindible que el marco de distribución de financiación se establezca con criterios legales, ya sean derivados de la propia norma o del convenio marco que, al amparo de ella, se firme; lo demás, no puede tener otra consideración que la de meros estudios no vinculantes para las Administraciones responsables.

7. Con independencia de cualquier orden de prioridades que se establezca para la supresión de estas instalaciones, parece desprenderse de las distintas entrevistas que

hemos mantenido con los responsables de las mismas que, en no pocas ocasiones, el mantenimiento de estas instalaciones obedece a una mera inercia derivada de que no ha sido revisada globalmente la conveniencia de la existencia de éstas. En consecuencia **SUGERIMOS** que, **en todo caso, y con carácter general se incluya en la revisión global que se realice sobre las actualmente existentes la supresión, o concentración, de todos aquéllos cuya existencia no se sostiene en términos de racionalidad técnica.**

8. Dado que, al parecer, desde hace más de una década no se ha realizado una campaña de aforos sobre el número de vehículos que atraviesan los distintos pasos a nivel existentes en la Comunidad Autónoma, **RECOMENDAMOS** el que, **a la mayor urgencia, por las distintas Administraciones titulares de carreteras y caminos se realice una actualización de la información relativa al tráfico viario a su paso por estas instalaciones.**

9. Respecto de los pasos a nivel existentes en las zonas urbanas, **SUGERIMOS** que, **al efectuarse la revisión o las modificaciones puntuales de los Planes Generales de Ordenación Urbanas o de las Normas Subsidiarias, se prevea la eliminación de los mismos, ya sea directamente o ya en colaboración con otras administraciones territoriales, a cuyos efectos los propios municipios pueden cooperar a su financiación a través de las oportunas cesiones de suelo.**

10. Aunque las competencias, en el ámbito que nos ocupa, de las Diputaciones Provinciales son limitadas, habida cuenta la escasa jurisdicción que sobre pasos a nivel poseen derivadas de las carreteras y caminos de su titularidad, sí creemos que podrían aportar un importante asesoramiento técnico, particularmente en lo que se refiere a las medidas de señalización que deben adoptar los Municipios. Con este fin, **SUGERIMOS** que **se plantee por las distintas Diputaciones Provinciales, a través del oportuno convenio con la Junta de Andalucía, el que éstas prestaran a los Ayuntamientos y a los particulares el asesoramiento técnico necesario y llegado el caso, incluso el suministro del material necesario para que la señalización de los pasos a nivel de jurisdicción municipal y particular se adapte a los contenidos de la Orden Ministerial.**

11. En relación con las obligaciones derivadas del cumplimiento de las normas de seguridad aplicables a los pasos a nivel existentes según las cinco clases de protección que establece la Orden Ministerial de 1 de Diciembre de 1994, y dada la trascendencia, en no pocas ocasiones olvidada, que la observancia de tales normas tiene, **RECOMENDAMOS:**

1º.- Que a corto plazo se realice una inspección general destinada exclusivamente a verificar el grado de cumplimiento de la

disposición transitoria segunda de la Orden Ministerial que determina la obligación de que tanto la empresa explotadora de la infraestructura ferroviaria como los titulares de carreteras y caminos, conserven en buen uso los elementos de protección y señalización de que están dotados los pasos a nivel en la actualidad.

Es decir, se trataría de realizar un control de choque, que no iría destinado a que se adapten las señalizaciones a la nueva norma, sino que al menos las existentes estén en buen uso.

2°.- Respecto de las previsiones que contiene la Orden para que se adapte la señalización y protección existente, consideramos imprescindible el que se establezca una fecha límite para el cumplimiento de esta obligación y el que se realicen planes de inspección y seguimiento del cumplimiento, debidamente calendarizado, de tales obligaciones.

ANEXO I. CUESTIONARIOS.

ANEXO I.1: CUESTIONARIO DIRIGIDO A TODAS LAS ADMINISTRACIONES PUBLICAS IMPLICADAS: AYUNTAMIENTOS, DIPUTACIONES Y CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES.

1. ¿Se ha elaborado, en cumplimiento de lo establecido en los números 3, 5 y 6 del art. 235 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/90, de 28 de Septiembre, un programa plurianual para la supresión y transformación de los pasos a nivel que sean titularidad de esa Entidad?
2. Dotación presupuestaria prevista a los efectos establecidos en la anterior pregunta:
3. En caso de no haberse elaborado este programa, razón de ello y si se tiene prevista su elaboración a corto plazo.

4. El art. 3.1 de la Orden de 1 de Diciembre de 1994, que desarrolla el art. 235 del Reglamento antes citado, señala que «En aquellos tramos de línea férrea en los que la distancia entre pasos a nivel sea igual o inferior a 500 metros, medidos a lo largo de la vía entre los ejes de la carretera o camino de cada paso a nivel, deberá procederse a la concentración de los mismos en un sólo paso a nivel o, preferentemente, a distinto nivel, enlazándolos entre sí mediante los caminos paralelos a la vía férrea que resulten necesarios». ¿Se da esta situación en pasos a nivel titularidad de ese Organismo?.

No

Si. En este caso, ¿Se ha procedido a su concentración o se va a efectuar a corto plazo?

5. El art. 3.2 de la Orden citada señala que «se promoverá la concentración en uno solo, en la forma establecida en el número anterior, de aquellos pasos a nivel que no disten entre sí mas de 1.000 m. medidos a lo largo de la vía, procediéndose a dicha concentración con la mayor urgencia que permita la disponibilidad de los medios existentes». ¿Se da esta situación en pasos a nivel titularidad de ese Organismo?.

No

Si. En este caso, ¿Se ha promovido su concentración con la mayor urgencia que permita la disponibilidad de los medios existentes?.

6. La Disposición Transitoria Segunda de la Orden de 1 de Diciembre de 1994, que venimos citando, dispone que «Hasta que se proceda a instalar el sistema de protección que en cada caso corresponda, las empresas explotadoras de la infraestructura ferroviaria y los órganos o entidades titulares de las carreteras y caminos, deberán conservar en buen uso los elementos de protección y señalización de que estén dotados los pasos a nivel en la actualidad». En este sentido, deseamos conocer el estado de conservación de los elementos de protección y señalización de los pasos a nivel titularidad de esa Entidad y, en caso contrario, actuaciones previstas para su adecuación al objeto de evitar posibles situaciones de riesgo.

7. Interesamos nos indique si los pasos a nivel titularidad de esa Entidad han motivado protestas o reclamaciones ciudadanas demandando su reforma o supresión.

8. Por último, le agradeceríamos cualquier observación que estime de interés en relación con las cuestiones planteadas en este escrito.

Este cuestionario fue dirigido a los siguientes Municipios:

ALMERÍA: 10 municipios

ABRUCENA

ALMERÍA

BENAHADUX

FIÑANA

GÁDOR

GERGAL

HUÉRCAL DE ALMERÍA

NACIMIENTO

PULPI

SANTA FE DE MONDÚJAR

CADIZ: 10 municipios.

ALGECIRAS

CADIZ

CASTELLAR DE LA FRONTERA

JEREZ DE LA FRONTERA

JIMENA DE LA FRONTERA

PUERTO REAL

PUERTO SANTA MARÍA

SAN ROQUE

SAN FERNANDO

SETENIL DE LAS BODEGAS

CÓRDOBA: 21 municipios.

AGUILAR DE LA FRONTERA

ALMODÓVAR

BELMEZ

CÓRDOBA

ESPIEL

FUENTE OBEJUNA

GRANJUELA, LA

HINOJOSA DEL DUQUE

HORNACHUELOS

MONTEMAYOR

MONTILLA

MONTORO

OBEJO

PALMA DEL RÍO

PEDRO ABAD

PEÑARROYA

PUENTE GENIL

VALSEQUILLO

VILLAFRANCA

VILLANUEVA DEL REY

VILLAVICIOSA DE CÓRDOBA

* Diputación Provincial

GRANADA: 21 municipios.

ALDEIRE

ALBOLOTE

ALQUIFE

BENALÚA DE GUADIX

CALAHORRA, LA

DEIFONTES

DOLAR

FERREIRA

FONELAS

GUADIX

HUÉLAGO

HUÉNEJA

HUETOR-TAJAR

ILLORA

IZNALLOZ

LOJA

MORELABOR (Moreda)

PINOS PUENTE

PIÑAR

VALLE DEL ZALABÍ (Esfiliana)

VILLANUEVA DE MESÍAS

* Diputación Provincial

HUELVA: 16 municipios.

ALMONASTER

CALAÑAS

CORTEGANA

CUMBRES MAYORES

ESCACENA

GIBRALEÓN

HUELVA

JABUGO

MANZANILLA

NAVA, LA

NIEBLA

PALMA DEL CONDADO, LA

SAN JUAN DEL PUERTO

TRIGUEROS

VILLALBA DEL ALCOR

VILLARRASA

* Diputación Provincial

JAEN: 18 municipios.

ANDÚJAR

ARJONILLA

BAEZA

BEDMAR

BEGIJAR

CABRA DEL SANTO CRISTO

ESPELUY

HUELMA

JABALQUINTO

JAEN

JODAR

LINARES

LOPERA

LUPIÓN

MARMOLEJO

MENGÍBAR

TORREBLASCO PEDRO

ÚBEDA

* Diputación Provincial

MÁLAGA: 16 municipios.

ALMARGEN

ALORA

ANTEQUERA

ARCHIDONA

ARRIATE

BENADALID

BENAOJAN

CAMPILLOS

CÁRTAMA

CORTES DE LA FRONTERA

FUENTE PIEDRA

JIMERA DE LIBAR

MÁLAGA

PIZARRA

RONDA

TEBA

* Diputación Provincial

SEVILLA: 33 municipios.

AGUADULCE

ALANÍS

ALCALÁ DE GUADAIRA

ARAHAL, EL

AZNALCAZAR

BENACAZÓN

CABEZAS DE SAN JUAN, LAS

CARMONA

CARRIÓN DE LOS CÉSPEDES

CASARICHE

CASTILLEJA DEL CAMPO

ESPARTINAS

GILENA

GUADALCANAL

HUEVAR DE ARAFE

LEBRIJA

LORA DEL RÍO

MARCHENA

MORÓN DE LA FRONTERA

OSUNA

PARADAS

PEDRERA

PEDROSO, EL

PILAS

RODA DE ANDALUCÍA, LA

SALTERAS

SANLÚCAR LA MAYOR

SEVILLA

TOCINA

UTRERA

VALENCINA

VILLANUEVA DEL RÍO

VILLANUEVA DEL ARISCAL

* Diputación Provincial

ANEXO I.2. CUESTIONARIO A LA GERENCIA DE PASOS A NIVEL DE RENFE.

1º.- ¿Es RENFE la única empresa explotadora de líneas ferroviarias en nuestra Comunidad Autónoma?.

2º.- Cuando en la relación de los pasos a nivel en la Comunidad Autónoma de Andalucía se habla de jurisdicción, ya sea referida a ayuntamientos, particular, Junta de Andalucía, etc. ¿Se está haciendo referencia con ello a la titularidad de la carretera o camino?:

a) En caso afirmativo, hemos detectado que tres pasos a nivel de los incluidos en la relación, concretamente los que se refieren a la carretera a Pilas (jurisdicción Diputación, municipio Carrión de los Céspedes (Sevilla), la de Villarrasa a Rociana (jurisdicción Diputación, municipio Villarrasa (Huelva) y la carretera Valverde a Calañas (Autonómica, municipio Calañas, (Huelva), no aparecen recogidos en la relación que nos envía la Dirección General de Infraestructura de Transporte Ferroviaria, respectivamente en los pasos a nivel relativos a la jurisdicción de la Diputación de Sevilla, Diputación de Huelva y Junta de Andalucía. ¿se trata de un simple error material?

¿Si está en función de la titularidad de la carretera la jurisdicción sobre los pasos a nivel, ¿porque en algunos casos, se atribuye la jurisdicción a RENFE?

b) En caso negativo, es decir, si no coincide el concepto de jurisdicción de paso a nivel y el de titularidad de carretera o camino, lo que queremos saber es qué obligaciones se derivan de que un paso a nivel esté bajo jurisdicción de un particular, de un ayuntamiento, etc., toda vez que, las obligaciones que se derivan de la titularidad de carreteras o caminos sí los conocemos.

3º.- ¿Tiene algún convenio firmado RENFE con la Junta de Andalucía para la eliminación de pasos a nivel?:

a) En caso afirmativo, necesitamos fotocopia del mismo y preguntar con qué criterio se han incluido determinados pasos a nivel y no otros.

b) En caso negativo, si se tiene previsto la firma de un convenio para este fin.

4º.- Durante la elaboración del informe hemos detectado que, sin lugar a dudas, los que van a tener mas problemas para llevar a cabo el cumplimiento de las normas, tanto en relación con la supresión de los pasos a nivel, como de la adopción de medidas para la protección y señalización de los mismos, van a ser además de los particulares, los ayuntamientos por su insuficiencia financiera. A la vista de ello:

a) ¿Tiene previsto RENFE asumir en determinados casos el coste íntegro que va a suponer ejecutar estas medidas?. En caso afirmativo, ¿que criterios determinarían los ayuntamientos en concreto que van a recibir la ayuda?.

b) ¿Tienen previsto o están firmando ya convenios de colaboración con los ayuntamientos?. En caso afirmativo, en qué porcentaje y con qué criterios se celebran esos convenios?.

c) ¿Se han establecido criterios para determinar en qué casos la colaboración con los ayuntamientos la prestaría el Estado y cuando la Comunidad Autónoma?

d) Aproximadamente cuantos pasos a nivel eliminará, de acuerdo con el programa de actuaciones que tiene elaborado RENFE en Andalucía?.

e) ¿Se incluyen en ese programa todos aquellos en los que el momento de velocidad es superior a 24.000?.

f) ¿Se incluyen otros supuestos?.

5º.- El ROTT establece en el aptdo. 3 del art. 235 la preceptiva eliminación de estas instalaciones cuando se encuentren situados en líneas en las que se establezcan velocidades de circulación superiores a 160 k/h; en el aptdo. 5, párrafo segundo se habla de esta velocidad, pero referida a los trenes que circulen a más de 160 k/h sobre el paso a nivel ¿cual es el criterio de esa Gerencia?. Nosotros creemos más lógico el primero.

6º.- Tanto el ROTT, como la Orden de 1 de Diciembre de 1994, establecen unos criterios de distribución de la competencia de financiación para eliminar los pasos a nivel en relación con el momento de velocidad, siempre y cuando éste supere las 24.000 unidades. Sin embargo, para los demás supuestos ya sean preceptivos (los contemplados en la Orden) o convenientes, el único criterio de determinación del competencia que hemos encontrado es el del aptdo. 5 del citado art. 235 «in fine» que establece que "correrán a cargo del organismo que lo promuevan. Pues bien, sin perjuicio de la posibilidad de convenios que se recogen en el aptdo 6 de ese mismo precepto, ¿existen otros criterios de financiación a la vista de lo insuficiente e incluso injusto que puede resultar éste?. ¿Cuales serían estos criterios?.

7º.- También relacionada con ésta cuestión queremos plantear que, en el trabajo al que hemos tenido acceso de la Fundación de Ferrocarriles y la Junta de Andalucía, se establece, en no pocos casos la financiación, en términos porcentuales, entre ferrocarril y carretera, sin concretar la administración, pero desconocemos con que criterios se hace esa distribución, parece que es en base al A T, pero sin tener en cuenta el que el resultado sea superior a 24.000. ¿conoce Vd. este trabajo?. Como quiera que afecta directamente a RENFE ¿sabe a qué obedecen esos criterios?. ¿Modifican estos criterios el contenido de las normas citadas?.

8º.- ¿Consideran conveniente el que se estableciera un límite temporal para la supresión preceptiva de pasos a nivel? ¿y el que se estableciera un mínimo de financiación en términos porcentuales sobre el presupuesto para éste fin?

9º.- ¿Existe previsión para ayudar a los municipios en el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el art. 8 y ss. (protección y señalización de pasos a nivel de la Orden de 11 de Noviembre de 1994?. ¿ Existe un criterio para distribuir ayudas a los municipios entre la Comunidad Autónoma de Andalucía y RENFE?. En su caso concretar.

10º.- Considera que el momento de velocidad situado en 24.000 unidades debiera ser objeto de revisión?, ¿estima que los demás supuestos de supresión preceptiva de pasos a nivel deberían también ser incluidos en programas de actuación plurianual?

11º.- Hemos detectado una enorme confusión en los ayuntamientos a los que hemos enviado nuestros cuestionarios ¿considera aconsejable el que se les enviara una circular recordando y aclarando todas y cada una de sus competencias en relación con los pasos a nivel?

12º.- ¿Qué valoración global podrían hacer del problema y de su posibles soluciones?, ¿qué papel vienen a desempeñar las Comunidades Autónomas más allá del previsto por razón de la titularidad de las carreteras?

ANEXO I.3. CUESTIONARIO A LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA.

1º.- Conocen si, además de RENFE, hay otras empresas explotadoras de líneas ferroviarias en nuestra Comunidad Autónoma y si tienen pasos a nivel de su jurisdicción?.

2º.- Cuando en la relación de los pasos a nivel en la Comunidad Autónoma de Andalucía se habla de jurisdicción, ya sea referida a ayuntamientos, particular, Junta de Andalucía, etc. ¿Se está haciendo referencia con ello a la titularidad de la carretera o camino?.

En caso negativo, es decir, si no coincide el concepto de jurisdicción de paso a nivel y el de titularidad de carretera o camino, lo que queremos saber es qué obligaciones se derivan de que un paso a nivel esté bajo jurisdicción de un particular, de un ayuntamiento, etc., toda vez que, las obligaciones que se derivan de la titularidad de carreteras o caminos sí los conocemos.

3º.- ¿Tiene algún convenio firmado la Junta de Andalucía con RENFE para la eliminación de pasos a nivel?:

a) En caso afirmativo, necesitamos fotocopia del mismo y preguntar con qué criterio se han incluido determinados pasos a nivel y no otros.

b) En caso negativo, si se tiene previsto la firma de un convenio para este fin.

4º.- Durante la elaboración del informe hemos detectado que, sin lugar a dudas, los que van a tener más problemas para llevar a cabo el cumplimiento de las normas, tanto en relación con la supresión de los pasos a nivel, como de la adopción de medidas para la protección y señalización de los mismos, van a ser además de los particulares, los ayuntamientos por su insuficiencia financiera. A la vista de ello:

a) ¿Tiene previsto la Junta de Andalucía asumir en determinados casos el coste íntegro que va a suponer ejecutar estas medidas?. En caso afirmativo, ¿qué criterios determinarían a los ayuntamientos en concreto que van a recibir la ayuda?.

b) ¿Tiene previsto o están firmando ya convenios de colaboración con los ayuntamientos?. En caso afirmativo ¿en qué porcentaje y con qué criterios se celebran esos convenios?.

c) ¿Se han establecido criterios para determinar en qué casos la colaboración con los ayuntamientos la prestaría el Estado y cuando la Comunidad Autónoma?

d) ¿Aproximadamente cuantos pasos a nivel eliminará, de acuerdo con las previsiones de supresión de la Junta de Andalucía?.

e) ¿Se incluyen en ese programa todos aquellos en los que el momento de velocidad es superior a 24.000?.

f) ¿Se incluyen otros supuestos?.

5º.- El ROTT establece en el aptdo. 3 del art. 235 la preceptiva eliminación de estas instalaciones cuando se encuentren situados en líneas en las que se establezcan velocidades de circulación superiores a 160 k/h; en el aptdo. 5, párrafo segundo se habla de esta velocidad, pero referida a los trenes que circulen a más de 160 k/h sobre el paso a nivel ¿cual es el criterio de la Junta de Andalucía?. Nosotros creemos más lógico el primero.

6º.- Tanto el ROTT, como la Orden de 1 de Diciembre de 1994, establecen unos criterios de distribución de la competencia de financiación para eliminar los pasos a nivel en relación con el momento de velocidad, siempre y cuando éste supere las 24.000 unidades. Sin embargo, para los demás supuestos ya sean preceptivos (los contemplados en la Orden) o convenientes, el único criterio de determinación del competencia que hemos encontrado es el del aptdo. 5 del citado art. 235 «in fine» que establece que "correrán a cargo del organismo que lo promuevan. Pues bien, sin perjuicio de la posibilidad de convenios que se recogen en el aptdo. 6 de ese mismo precepto, ¿existen otros criterios de financiación a la vista de lo insuficiente e incluso injusto que puede resultar éste?. ¿Cuales serían estos criterios?.

7º.- También relacionada con esta cuestión queremos plantear que, en el trabajo al que hemos tenido acceso de la Fundación de Ferrocarriles y la Junta de Andalucía, se establece, en no pocos casos la financiación, en términos porcentuales, entre ferrocarril y carretera, sin concretar la administración, pero desconocemos con qué criterios se hace esa distribución, parece que es en base al A T, pero sin tener en cuenta el que el resultado sea superior a 24.000. ¿conoce Vd. este trabajo? ¿Sabe a que obedecen esos criterios?. ¿Modifican estos criterios el contenido de las normas citadas?.

8º.- ¿Consideran conveniente el que se estableciera un límite temporal para la supresión preceptiva de pasos a nivel? ¿y el que se estableciera un mínimo de financiación en términos porcentuales sobre el presupuesto para este fin?

9º.- ¿Existe previsión para ayudar a los municipios en el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el art. 8 y ss. (protección y señalización de pasos a nivel de la Orden de 11 de Noviembre de 1994?. ¿ Existe un criterio para distribuir las ayudas a los municipios por parte de la Comunidad Autónoma de Andalucía?. En su caso, concretar.

¿Existen previsiones de ayuda a los municipios para su supresión? ¿Con qué criterios se distribuirán las mismas?.

10º.- Considera que el momento de velocidad situado en 24.000 unidades debiera ser objeto de revisión?, ¿estima que los demás supuestos de supresión preceptiva de pasos a nivel deberían también ser incluidos en programas de actuación plurianual?.

11º.- Hemos detectado una enorme confusión en los ayuntamientos a los que hemos enviado nuestros cuestionarios ¿considera aconsejable el que se les enviara una circular recordando y aclarando todas y cada una de sus competencias en relación con los pasos a nivel?

12º.- ¿Qué valoración global podrían hacer del problema y de su posibles soluciones?, ¿qué papel vienen a desempeñar las Comunidades Autónomas más allá del previsto por razón de la titularidad de las carreteras?

ANEXO II. REFERENCIAS NORMATIVAS.

** Ley 16/1987, de 30 de Julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) (BOE núm. 182, de 31 de Julio de 1987).*

** Real Decreto 1211/1990, de 28 de Septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres* (BOE núm. 241, de 8 de Octubre de 1990). Selección de Disposiciones:

Artículo 235.

1. Los cruces de carreteras u otras vías de comunicación con líneas férreas que se produzcan por el nuevo establecimiento o la modificación de unas o otras deberán, en todo caso, realizarse a distinto nivel.

Únicamente con carácter excepcional y por causas absolutamente justificadas podrá autorizarse el establecimiento provisional por el tiempo estrictamente preciso, de nuevos pasos a nivel, debiendo los mismos estar protegidos con arreglo a lo dispuesto en el punto 4.

2. La aprobación administrativa de los proyectos de construcción de cruces a distinto nivel llevará aneja la declaración de utilidad pública y la urgencia de la ocupación a efectos de expropiación de los terrenos necesarios.

3. Se procederá, en los plazos determinados por los programas que al efecto deberán ser elaborados por los órganos administrativos competentes sobre los correspondientes ferrocarriles y carreteras y las Empresas ferroviarias afectadas, a la supresión de los pasos a nivel existentes y, en su caso, a su sustitución por cruces a distinto nivel, cuando, de conformidad con la normativa específica reguladora de los mismos, dicha supresión resulte necesaria o conveniente y, en todo caso, cuando se trate de pasos a nivel que se encuentren situados en líneas en las que se establezcan circulaciones ferroviarias a velocidad igual o superior a 160 Km/h. y de aquellos otros cuyo momento de circulación presente un valor igual o superior a 24.000.

A los efectos de este Reglamento y de sus normas complementarias se denomina momento de circulación (AT) de un paso a nivel al indicador estadístico determinado por el producto de la intensidad media diaria de circulación de vehículos por el tramo de carretera afectado por el paso (A) y del número de circulaciones diarias de trenes por el tramo de vía igualmente afectado (T).

4. Los pasos a nivel que resulten subsistentes deberán contar con los sistemas de seguridad y señalización adecuados para garantizar su seguridad que, a tal efecto, se determinen por los *Ministros de Obras Públicas y Urbanismo y de Transportes, Turismo y Comunicaciones*.

5. La supresión de pasos a nivel, o en su caso, la instalación de los sistemas de protección, previstas en los puntos 3 y 4, será por cuenta de los Organismos o Entidades que tengan a su cargo las carreteras si el factor A de su momento de circulación, definido en el punto 3, tiene un valor igual o superior a 1.000; y por cuenta de los Organismos o Entidades que tengan a su cargo la infraestructura ferroviaria si el factor T de su momento de circulación, igualmente definido en el punto 3, es igual o superior a 24. En caso de darse simultáneamente ambos supuestos, el coste de la obra se repartirá por mitades entre los Organismos o Entidades interesadas.

Independientemente de cuál sea su momento de circulación, cuando sobre el paso a nivel se establezcan circulaciones ferroviarias a velocidad igual o superior a 160 km/h., el coste de las referidas obras será por cuenta de los Organismos o Entidades a cuyo cargo se encuentre la infraestructura ferroviaria.

Por cuando se refiere al coste ocasionado por las obras de supresión o protección de los pasos a nivel en que no se cumpla ninguna de las circunstancias anteriormente previstas, así como por las de establecimiento de nuevos cruces a distinto nivel o las de instalaciones y mejora de sus necesarias protecciones, correrán a cargo del Organismo que los promueva.

6. Lo previsto en el punto anterior se entenderá sin perjuicio de los convenios o acuerdos que al efecto pudieran concluir entre sí los Organismos y Entidades citados o cualesquiera otros que pudieran encontrarse interesados en la materia.

7. En todo caso, cualquier obra que afecte a las condiciones de vialidad de la carretera deberá someterse a examen del Organismo competente sobre la misma para que éste dé su conformidad o imponga las condiciones que juzgue precisas y, recíprocamente, el Organismo competente sobre el transporte ferroviario deberá dar su conformidad o imponer las condiciones que estime necesarias en todas aquellas obras de carretera que afecten a las condiciones de vialidad del ferrocarril.

8. Los pasos a nivel particulares existentes, establecidos para el servicio de determinadas fincas o de explotaciones de cualquier clase, se regirán por las condiciones fijadas en la correspondiente autorización, quedando expresamente prohibida su utilización por tráfico o personas distintas o para fines diferentes a los comprendidos en aquélla.

Los Órganos competentes podrán, de oficio o a propuesta de las Empresas ferroviarias, decretar el cierre o clausura de los pasos a nivel particulares cuando los titulares de los mismos no respeten rigurosamente las condiciones de la autorización o no atiendan debidamente a su conservación, protección y señalización, o cuando el cruce de la vía pueda realizarse por otros pasos cercanos, a igual o distinto nivel.

Asimismo, la Administración podrá modificar las condiciones de la autorización o imponer nuevas exigencias de seguridad o de paso cuando las circunstancias del camino o del cruce hubieran variado desde la fecha de otorgamiento de aquélla.

Disposición Adicional Undécima.

Se faculta al Ministro *de Transportes, Turismo y Comunicaciones* para dictar las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de este Reglamento, así como para resolver las dudas que en relación con el mismo se susciten.

** Orden del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y*

Medio Ambiente, de 1 de Diciembre de 1994, por la que se desarrolla el artículo 235 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de supresión y protección de pasos a nivel (BOE núm. 298, de 14 de Diciembre de 1994):

La necesidad de adecuar las normas reglamentarias sobre pasos a nivel, alguna de la cuales data del pasado siglo, a las reglas establecidas en el art. 235 y concordantes del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de Septiembre, exige la aprobación de una nueva regulación en la materia que por su naturaleza contribuirá a la seguridad de la circulación vial, toda vez que su finalidad es no sólo mejorar la prestación de los servicios ferroviarios, sino también incrementar la seguridad de la circulación en los citados cruces a nivel de las carreteras y otras vías de comunicación con las líneas férreas.

En su virtud, en uso de las facultades otorgadas por el art. 235 y la disposición adicional undécima del citado Reglamento, dispongo:

CAPITULO I: Supresión de pasos a nivel.

Artículo 1. Prohibición de establecimiento de nuevos pasos a nivel.

De conformidad con lo establecido en el art. 235.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de Septiembre, los cruces de carreteras u otras vías de comunicación con líneas férreas que se produzcan por el nuevo establecimiento o la modificación de unas u otras deberán, en todo caso, realizarse a distinto nivel.

Únicamente con carácter excepcional y por causas absolutamente justificadas podrá autorizarse el establecimiento provisional, por el tiempo estrictamente preciso, de nuevos pasos a nivel, que deberán estar protegidos con arreglo a lo dispuesto en el número 4 del citado artículo y a lo que se establece en esta Orden.

Artículo 2. Programas de supresión de pasos a nivel.

1. En cumplimiento de lo establecido en los números 3, 5 y 6 del art. 235 ROTT, los organismos o entidades que tengan a su cargo las carreteras y la infraestructura ferroviaria elaborarán sendos programas plurianuales para la supresión de los pasos a nivel existentes.

2. Deberán incluirse en dichos programas de supresión todos los pasos a nivel que se encuentren situados en líneas en las que se establezcan circulaciones ferroviarias a velocidad igual o superior a 160 Km/h., así como todos aquéllos cuyo momento de circulación (AT), definido en el art. 235 ROTT, presente un valor igual o superior a 24.000, sustituyéndolos, en su caso, por cruces a distinto nivel.

3. La supresión de los pasos a nivel será por cuenta de los organismos o entidades titulares de las carreteras o de la infraestructura ferroviaria, de acuerdo con los parámetros y circunstancias establecidas en los números 5 y 6 del art. 235 ROTT.

4. Los costes inherentes al desarrollo de los programas de supresión serán incluidos en los presupuestos de inversión de cada organismo o entidad que deba asumir la financiación.

Artículo 3. Supresión de pasos a nivel.

1. En aquéllos tramos de línea férrea en los que la distancia entre pasos a nivel sea igual o inferior a 500 m. medidos a lo largo de la vía entre los ejes de la carretera o camino de cada paso a nivel, deberá procederse a la concentración de los mismos en un solo paso a nivel o, preferentemente, a distinto nivel, enlazándolos entre sí mediante los caminos paralelos a la vía férrea que resulten necesarios.

2. Se promoverá la concentración en uno solo, en la forma establecida en el número anterior, de aquellos pasos a nivel que no disten entre sí más de 1.000 m. medidos a lo largo de la vía, procediéndose a dicha concentración con la mayor urgencia que permita la disponibilidad de los medios existentes.

3. En todo proyecto de duplicación de vía férrea o de modificación de trazado de las actuales líneas ferroviarias, deberá preverse la supresión de los pasos a nivel existentes.

4. La construcción de un paso a distinto nivel conllevará la clausura de todos los pasos a nivel que aquél sustituya.

5. La supresión de todos los pasos a nivel existentes en un tramo de línea férrea será requisito inexcusable para que en dicho tramo puedan establecerse circulaciones ferroviarias a velocidades iguales o superiores a 200 Km./h.

Artículo 4. Utilización de terrenos necesarios para las obras de supresión o protección de pasos a nivel.

1. De conformidad con lo establecido en el art. 153.1 de la Ley 16/1987, de 30 de Julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), y en los arts. 233.1 y 235.2 de su Reglamento, la aprobación administrativa del correspondiente proyecto de supresión o protección de pasos a nivel, llevará aneja la declaración de utilidad pública y la urgencia de la ocupación a efectos de la expropiación de los terrenos necesarios para la realización de las oportunas obras.

2. Los proyectos de supresión de pasos a nivel serán sometidos, previamente a su aprobación, a los trámites de informe e información pública establecidas en el art. 228

del ROTT. Cuando tales proyectos afecten a planes urbanísticos se requerirá la oportuna licencia en los casos y términos establecidos en la legislación vigente.

3. Al objeto de coordinar y hacer compatibles las actuaciones necesarias para la supresión de los pasos a nivel, los entes urbanísticos responsables del planeamiento y aquéllos que acuerden la elaboración o revisen los planes de ordenación urbana, solicitarán del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente la información pertinente sobre la planificación ferroviaria.

4. En aplicación de lo dispuesto en el art. 287.10 del ROTT, la construcción de nuevas urbanizaciones y centros o establecimientos, tales como hospitales, centros deportivos, docentes, culturales u otros equipamientos equivalentes, implicará la obligación de construir un cruce a distinto nivel y, en su caso, la supresión del paso a nivel preexistente, cuando el acceso a aquéllos conlleve la necesidad de cruzar una línea férrea, siendo el coste de tal construcción y, en su caso, supresión, de cuenta del promotor de la urbanización o establecimiento. En cualquier caso, la entidad promotora presentará un proyecto específico de los accesos a la misma, incluidos los aspectos de parcelación, red viaria y servicios urbanos que incidan sobre la zona de dominio público, servidumbre y afección del ferrocarril.

Artículo 5. Competencia de los Gobernadores civiles y Delegados del Gobierno.

En los supuestos en que se produzca desacuerdo en cuanto a la solución a dar a la supresión o protección de un paso a nivel, o en relación con la medición de su momento de circulación, entre los organismos o entidades que tengan a su cargo la infraestructura ferroviaria y la carretera o camino, el correspondiente Gobernador Civil o Delegado del Gobierno, de oficio o a instancia de la entidad explotadora de la infraestructura o de cualquier otro interesado y, en todo caso, previo informe de aquélla, resolverá sobre la solución más adecuada en dicho caso, teniendo en cuenta las disposiciones contenidas en esta Orden.

Artículo 6. Régimen de los pasos a nivel subsistentes.

Los pasos a nivel que resulten subsistentes deberán contar con los sistemas de protección y señalización adecuados para garantizar su seguridad que en cada caso les correspondan con arreglo a lo establecido en el capítulo siguiente.

CAPITULO II: Normas de seguridad aplicables a los pasos a nivel.

Artículo 7. Conceptos generales.

A los efectos establecidos en esta Orden, se entenderá por:

1. Pasos a nivel en vía general: Aquéllos que se encuentren situados dentro de la zona comprendida entre las señales de entrada de dos estaciones ferroviarias consecutivas.

2. Pasos a nivel en estaciones: Aquéllos que se encuentren situados dentro de la zona comprendida entre las señales de entrada de una estación ferroviaria.

3. Señales luminosas o de balizamiento: Aquéllas que son accionadas por el paso de los trenes, mediante dispositivos adecuados instalados en las proximidades del paso a nivel, o cuyo accionamiento se produce como consecuencia de actuaciones ajenas al paso de los trenes, tales como cambios de la señalización ferroviaria de las estaciones, establecimiento de itinerarios, accionamiento por el operario encargado de ello, u otros modos similares.

Artículo 8. Clases de protección.

Se establecen las siguientes clases de protección para los pasos a nivel:

- a) Clase A.- Pasos a nivel sin guardería protegidos exclusivamente por señales fijas.
- b) Clase B.- Pasos a nivel protegidos por señales luminosas.
- c) Clase C.- Pasos a nivel protegidos por semibarreras, dobles semibarreras, o barreras automáticas o enclavadas.
- d) Clase D.- Pasos a nivel protegidos en régimen de consigna.
- e) Clase E.- Pasos a nivel protegidos por barreras o semibarreras con guardería a pie de paso.

Artículo 9. Protección de clase A.

El establecimiento de protección de clase A conllevará la instalación de la siguiente señalización:

1. Señalización a la vía férrea:

Sendos cartelones de "Silbar" (S) de dimensiones 0'60 x 0'40 m., colocados sobre postes entre 1'50 y 2'50 m. de altura sobre el plano de rodadura y situados a 500 m. a cada lado del eje del paso, o a una distancia menor cuando las condiciones de trazado de la línea, la topografía del terreno o la velocidad de circulación así lo aconsejen.

En aquellos pasos a nivel en que la visibilidad para el usuario de la carretera o camino, desde cinco metros antes del carril más próximo de la vía, sea inferior a 500 m. medidos sobre el eje de ésta, se repetirán los cartelones de "Silbar" (s) a una distancia igual a la mitad de la que corresponda según el párrafo anterior.

2. Señalización a la carretera o camino:

2.1. Señalización fija vertical:

2.1.1. Señal de paso a nivel sin barreras, establecida en el art. 149.5, P-8, del Reglamento General de Circulación (en adelante RGC), aprobado por el Real Decreto 13/1992, de 17 de Enero.

2.1.2. Señales de aproximación de peligro, establecidas en el art. 149.5, P-9.a, P-9.b y P-9.c y P-10.a, P-10.b y P-10.c, del RGC, siempre que las condiciones del camino o

carretera lo permitan. En caso contrario, estas señales se sustituirán por una placa complementaria, indicadora de la distancia hasta el paso, situada en el mismo poste de la señal de paso a nivel sin barreras.

2.1.3. Señal de situación de paso a nivel sin barreras, establecida en el art. 149.5, P-11 y P-11-a, del RGC, según proceda, situada en el mismo poste que la de detención obligatoria.

2.1.4. Señal de detención obligatoria, establecida en el art. 151.2, R-2, del RGC.

2.2. Señalización fija horizontal:

Cuando las características del pavimento de la carretera o camino lo permitan, se instalarán las siguientes marcas viales, reguladas en la norma 8.2-IC "Marcas Viales" de la Instrucción de Carreteras, aprobada por la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de 16 de Julio de 1987:

2.2.1. Letras P y N, establecidas en el apartado 3.7.3, M. 7-5, E-11.

2.2.2. Línea longitudinal continua adosada a otra discontinua de longitud adecuada, establecida en el apartado 3.2.2, M.2.2, E-9 y E-11. En áreas urbanas y cuando las características de la circulación lo aconsejen y las de la carretera o camino lo permitan, esta marca se sustituirá por una separación física entre ambos sentidos de circulación.

2.2.3. Línea transversal continua, establecida en el apartado 3.4.1, M.4.1, E.11.

Artículo 10. Aplicación de la protección de clase A.

La protección de clase A se establecerá en los pasos a nivel que presenten las siguientes características:

1. Pasos a nivel en vía general:

1.1. En líneas en las que no se alcancen por el paso a nivel velocidades superiores a 40 kilómetros/hora, cuando el momento de circulación (AT) de aquél presente un valor menor a 2.500.

1.2. En líneas en las que se alcancen por el paso a nivel velocidades ferroviarias superiores a 40 kilómetros/hora e inferiores a 120 kilómetros/hora, cuando el momento de circulación (AT) de dicho paso a nivel presente un valor igual o menor a 1.500.

1.3. En líneas en las que se alcancen por el paso a nivel velocidades ferroviarias iguales o superiores a 120 kilómetros/hora e inferiores a 160 kilómetros/hora, cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor igual o menor a 1.000.

2. Pasos a nivel en estaciones.- Sólo con carácter transitorio se admitirá el establecimiento de esta clase de protección hasta tanto sea posible establecer la protección de clase B ó C que, conforme a lo determinado en los siguientes artículos, corresponda en cada caso.

Artículo 11. Protección de clase B.

El establecimiento de protección de clase B conllevará la instalación de la siguiente señalización:

1. Señalización a la vía férrea.- Idéntica señalización a la establecida en el número 1 del artículo 9 para la protección de clase A.

En esta clase de protección se recomienda que dicha señalización se complemente con otra de tipo luminoso que advierta a los maquinistas sobre la situación en que se encuentra la señalización a la carretera. Las características de esta señalización se ajustarán a las normas de circulación de régimen interior de la empresa explotadora de la infraestructura ferroviaria.

En áreas urbanas y siempre que el paso a nivel esté dotado de la señalización acústica establecida en el número 2.4 de este artículo, se podrá prescindir de la señal de "Silbar" ("S") establecida en el número 1 del artículo 9 para el nivel de protección de clase A.

2. Señalización a la carretera o camino:

2.1. Señalización fija vertical:

2.1.1. Idéntica señalización a la establecida en los números 2.1.1, 2.1.2 y 2.1.3 del artículo 9 para la protección de clase A.

2.1.2. Señal de cruce regulado por semáforo, establecida en el artículo 149.5, P-3, del RGC, que irá colocada en el mismo poste que la establecida en el número 2.1.1 del artículo 9 y encima de la misma.

2.1.3. Señal de adelantamiento prohibido, establecida en el artículo 154, R-305, del RGC, que irá colocada en concordancia con la marca establecida en el número 2.2.2 del artículo 9.

2.2. Señalización fija horizontal.- Idéntica señalización a la establecida en el número 2.2 del artículo 9 para la protección de clase A.

2.3. Señalización luminosa.- Semáforo de dos luces rojas alternativamente intermitentes, establecido en el artículo 146.2 del RGC.

Esta señal se colocará, en todo caso, en el lado derecho de la calzada conforme al sentido de la circulación que se aproxima al paso. Cuando las condiciones de visibilidad lo exijan o la intensidad de circulación por la carretera así lo aconseje, se situará también en el lado izquierdo de la calzada.

La señal habrá de entrar en funcionamiento, como mínimo, 30 segundos antes del paso de cada circulación ferroviaria.

En áreas urbanas y en presencia de instalaciones semaforicas reguladoras del cruce de las calles, se establecerá la necesaria compatibilidad de estas últimas instalaciones semaforicas con la luminosa de que esté dotado el paso a nivel.

En áreas urbanas, cuando el número de peatones que utilicen el paso a nivel así lo aconseje, se complementará la señalización luminosa o de balizamiento con señales luminosas específicas para peatones, creando asimismo y dentro del pavimento del paso a nivel, una zona reservada para uso exclusivo de peatones que permita separar de forma clara a éstos del tráfico por carretera que discurre por el paso a nivel.

2.4. Señalización acústica.- Salvo que las condiciones del entorno no lo aconsejen, la señal luminosa establecida en el número anterior irá reforzada por una señal acústica que entrará en funcionamiento simultáneamente con aquélla.

Artículo 12. Aplicación de la protección de clase B.

La protección de clase B se establecerá en los pasos a nivel que presenten las siguientes características:

1. Pasos a nivel en vía general:

1.1. En líneas en las que se alcancen por el paso a nivel velocidades ferroviarias superiores a 40 kilómetros/hora e inferiores a 120 kilómetros/hora:

1.1.1. Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor menor a 10.000 e igual o mayor a 2.500 y el factor (A) sea menor a 100.

1.1.2. Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor mayor a 1.500 y menor a 2.500.

1.2. En líneas en las que alcancen por el paso a nivel velocidades ferroviarias iguales o superiores a 120 kilómetros/hora e inferiores a 160 kilómetros/hora:

1.2.1. Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor menor a 10.000 e igual o mayor a 2.500 y el factor (A) sea menor a 100.

1.2.2. Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor mayor a 1.000 y menor a 2.500.

2. Pasos a nivel en estaciones:

2.1. En líneas en las que se alcancen por el paso a nivel velocidades ferroviarias superiores a 40 kilómetros/hora e inferiores a 120 kilómetros/hora:

2.1.1. Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor menor a 10.000 e igual o mayor a 2.500 y el factor (A) sea menor a 100.

2.1.2. Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor menor a 2.500.

2.2. En líneas en las que se alcancen por el paso a nivel velocidades ferroviarias iguales o superiores a 120 kilómetros/hora e inferiores a 160 kilómetros/hora:

2.2.1. Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor menor a 10.000 e igual o mayor a 1.500 y el factor (A) sea menor a 100.

2.2.2. Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor menor a 1.500.

Artículo 13. Protección de clase C.

El establecimiento de la protección de clase C conllevará la instalación de la siguiente señalización:

1. Señalización a la vía férrea:

Idéntica señalización a la establecida en el número 1 del artículo 11 para la protección de clase B.

2. Señalización a la carretera o camino:

2.1. Señalización fija vertical:

2.1.1. Señal de paso a nivel con barreras, establecida en el artículo 149.5, P-7, del RGC.

2.1.2. Señales de aproximación de peligro, establecidas en el artículo 149.5, P-9.a, P-9.b y P-9.c y P-10.a, P-10.b y P-10.c, del RGC, siempre que las condiciones del camino o carretera lo permitan. En caso contrario, estas señales serán sustituidas por una placa complementaria, indicadora de la distancia hasta el paso, situada en el mismo poste de la señal de paso a nivel con barreras.

2.2. Señalización fija horizontal.- Idéntica señalización a la establecida en el número 2.2 del artículo 9 para la protección de clase A.

2.3. Señalización luminosa.- Idéntica señalización a la establecida en el número 2.3 del artículo 11 para la protección de clase B.

En esta protección, las señales luminosas entrarán en funcionamiento, como mínimo, 45 segundos antes del paso de cada circulación ferroviaria, cuando se trate de pasos a nivel situados en líneas en que la velocidad ferroviaria más rápida sea inferior a 160 kilómetros/hora. Si existieran circulaciones ferroviarias a velocidad igual o superior a la indicada, el tiempo de entrada en funcionamiento de las señales será, como mínimo, de 60 segundos antes del paso de cada circulación ferroviaria.

En todo caso, cuando se trate, conforme a las previsiones del número 2.5 de este artículo, de instalaciones de protección con dobles semibarreras, el funcionamiento de las señales luminosas se iniciará, como mínimo, 60 segundos antes del paso de cada circulación ferroviaria, con independencia de las velocidades que se alcancen en la línea de que se trate.

2.4. Señalización acústica.- Idéntica señalización a la establecida en el número 2.4 del artículo 11 para la protección de clase B.

2.5. Señalización de balizamiento.- Semibarreras, dobles semibarreras o barreras móviles, establecidas en el art. 144.1.b) del RGC, de funcionamiento automático o enclavado.

Las semibarreras, dobles semibarreras o barreras se situarán a cinco metros del carril más próximo de la vía férrea, salvo que las características físicas del entorno no lo permitan.

Las pértigas de las barreras o semibarreras simples y de las semibarreras de entrada cuando se trate de instalaciones de dobles semibarreras, iniciarán el descenso una vez transcurridos de seis a ocho segundos desde el inicio de los destellos de la señalización luminosa e invertirán en aquél, hasta alcanzar la posición horizontal, un tiempo de 7 a 10 segundos, de forma tal que, en todo caso, queden cerradas, como mínimo, 30 segundos antes del paso de cada circulación ferroviaria. Las pértigas de las semibarreras de salida, en las instalaciones de dobles semibarreras, iniciarán el descenso cuando las de entrada hayan alcanzado la posición horizontal.

Cuando así lo aconsejen las circunstancias de visibilidad, las barreras, semibarreras o dobles semibarreras deberán disponer de luces rojas y blancas e incluso de proyectores que las iluminen en tanto no estén completamente levantadas.

Las instalaciones con barreras, semibarreras o dobles semibarreras enclavadas estarán dotadas de sistemas de accionamiento, siempre que el órgano o entidad titular de la carretera lo considere necesario, a fin de que el tiempo que el paso a nivel permanezca cerrado sea el mínimo posible y ello resulte compatible con la seguridad de la circulación ferroviaria, a juicio de la empresa explotadora.

En áreas urbanas y en presencia de instalaciones semafóricas reguladoras del cruce de las calles, se establecerá la necesaria compatibilidad de estas últimas instalaciones semafóricas con la señalización de balizamiento y luminosa de que esté dotado el paso a nivel.

En áreas urbanas, cuando el número de peatones que utilicen el paso a nivel así lo aconseje, se complementará la señalización luminosa o de balizamiento con señales luminosas específicas para peatones, creando asimismo y dentro del pavimento del paso a nivel, una zona reservada para uso exclusivo de peatones que permita separar de forma clara a éstos del tráfico por carretera que discurre por el paso a nivel.

Artículo 14. Aplicación de la protección de clase C.

La protección de clase C se establecerá en los pasos a nivel que presenten las siguientes características:

1. Pasos a nivel en vía general.- En líneas en las que se alcancen por el paso a nivel velocidades superiores a 40 kilómetros/hora e inferiores a 160 kilómetros/hora:

1.1. Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor menor a 24.000 e igual o mayor a 10.000.

1.2. Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor menor a 10.000 e igual o mayor a 2.500 y el factor (A) sea mayor o igual a 100.

2. Pasos a nivel en estaciones:

2.1. En líneas en las que se alcancen por el paso a nivel velocidades superiores a 40 kilómetros/hora e inferiores a 120 kilómetros/hora:

2.1.1. Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor mayor o igual a 10.000 y menor a 24.000.

2.1.2. Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor menor a 10.000 y mayor o igual a 2.500 y el factor (A) sea mayor o igual a 100.

2.2. En líneas en las que se alcancen por el paso a nivel velocidades ferroviarias superiores o iguales a 120 kilómetros/hora e inferiores a 160 kilómetros/hora:

2.2.1. Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor mayor o igual a 10.000 y menor a 24.000.

2.2.2. Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor menor a 10.000 y mayor o igual a 1.500 y el factor (A) sea mayor o igual a 100.

Artículo 15. Protección de clase D.

El establecimiento de la protección de clase D conllevará la instalación de la siguiente señalización:

1. Señalización a la vía férrea.- Sendos cartelones de "Silbar" ("S"), de dimensiones 0,60 x 0,40 metros, colocados sobre postes de 1,50 metros de altura sobre el plano de rodadura y situados a una distancia no superior a 100 metros a cada lado del eje del paso a nivel.

2. Señalización a la carretera o camino.- La señalización correspondiente a la carretera será de características idénticas a la establecida en el artículo 9 para el nivel de protección de clase A, a la que se añadirá la de otros peligros, establecida en el artículo 149,5, P-50, del RGC, situada en el mismo poste que la de paso a nivel sin barreras.

3. Otras medidas de protección.- La señalización que corresponda instalar, conforme a lo establecido en este artículo, se completará con las siguientes medidas de seguridad, que deberán quedar reflejadas en las normas de circulación de régimen interior de la empresa explotadora de la infraestructura ferroviaria:

El tren efectuará una parada momentánea antes de cruzar el paso a nivel.

Un agente procederá al corte de circulación de la carretera, camino o calle, actuando sobre las correspondientes señales manuales o bien por accionamiento de las señales luminosas o de balizamiento, si el paso dispone de ellas.

Se emitirá una señal de atención mediante el silbato de la locomotora.

Una vez protegido el paso a nivel, el tren marchará a paso de hombre hasta rebasar completamente el mismo.

Una vez el tren haya rebasado completamente el paso a nivel, un agente procederá a desactivar la señalización utilizada anteriormente para la protección del paso, permitiendo el libre tránsito de carretera por el mismo.

Artículo 16. Aplicación de la protección de clase D.

La protección de clase D se establecerá en líneas en las que no se alcancen por el paso a nivel velocidades ferroviarias superiores a 40 kilómetros/hora, cuando el momento de circulación (AT) de éste presente un valor mayor o igual a 2.500.

Esta clase de protección podrá ser sustituida por la de clase B o C siempre que exista acuerdo entre la administración titular de la carretera o camino y la empresa explotadora de la infraestructura ferroviaria, que habrá de quedar reflejado en la correspondiente acta suscrita por ambas partes.

Artículo 17. Protección de clase E.

El establecimiento de la protección de clase E conllevará la instalación de la siguiente señalización:

1. Señalización a la vía férrea.- Idéntica señalización a la establecida en el número 1 del artículo 9 para la protección de clase A.

2. Señalización a la carretera o camino:

2.1. Señalización fija vertical y horizontal.- Idéntica señalización a la establecida en los números 2.1 y 2.2 del artículo 13 para la protección de clase C.

2.2. Señalización luminosa y acústica.- La instalación de este tipo de señales será discrecional y, caso de instalarse, se ajustará a lo establecido en los números 2.3 y 2.4 del artículo 11 para la protección de clase B.

2.3. Señalización de balizamiento.- Barreras o semibarreras móviles, establecidas en el artículo 144.1.b) del RGC, accionadas por el correspondiente guardabarreras, manualmente o por cualquier tipo de mecanismo, si bien, cuando se trate de pasos a nivel en estación, habrán de disponer de un dispositivo que permita su coordinación con la señalización de la estación.

Las barreras o semibarreras habrán de quedar cerradas, como mínimo, 60 segundos antes del paso de cada circulación ferroviaria.

2.4. Esta clase de protección conllevará además la instalación de un teléfono cuyo uso se regulará por las correspondientes normas de circulación de régimen interior de la compañía explotadora de la infraestructura ferroviaria, a través del cual se notificarán al guardabarreras las circulaciones ferroviarias inmediatas.

Artículo 18. Aplicación de la protección de clase E.

La protección de clase E se establecerá únicamente con carácter transitorio hasta tanto se proteja el paso con la protección de clase B o C que en cada caso corresponda.

Disposición adicional primera.

Los sistemas de señalización de pasos a nivel deberán ser homologados por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente o, en su caso, por el órgano competente en materia de ferrocarriles de la correspondiente Comunidad Autónoma en relación con las infraestructuras ferroviarias de su competencia, debiendo considerarse a tal efecto la adecuación de sus características técnicas y funcionamiento en relación con la seguridad y fluidez del tráfico tanto vial como ferroviario.

Una vez homologados dichos sistemas, la administración correspondiente, a solicitud de la empresa titular de la explotación de la infraestructura ferroviaria o del organismo competente sobre la carretera o camino, autorizará su instalación, en las condiciones establecidas en esta Orden, previo informe del organismo o entidad que tenga a su cargo la carretera o camino o la explotación de la infraestructura ferroviaria.

Disposición adicional segunda.

A partir de la entrada en vigor de esta Orden, los organismos o entidades competentes sobre las correspondientes infraestructuras ferroviarias y carreteras y las empresas explotadoras de las infraestructuras ferroviarias afectadas, procederán a la elaboración de programas plurianuales de supresión y transformación de pasos a nivel de uso público conforme a las normas establecidas en el artículo 2.

Disposición adicional tercera.

A partir de la entrada en vigor de esta Orden, el órgano administrativo competente procederá a la revisión de todas las autorizaciones de pasos a nivel particulares actualmente existentes, imponiendo a sus titulares nuevas condiciones de seguridad o de paso cuando las condiciones de cruce hubieran variado desde la fecha de su otorgamiento, ya proceda la variación de la modificación de las circunstancias incidentes en la infraestructura ferroviaria, en la carretera o en ambas a la vez.

Disposición adicional cuarta.

A partir de la entrada en vigor de esta Orden, las empresas explotadoras de las infraestructuras ferroviarias y los organismos o entidades titulares de las correspondientes carreteras y caminos, revisarán anualmente los datos estadísticos que resulten precisos para determinar el momento de circulación (AT) de cada paso a nivel, procediendo a modificar, en su caso, la clase de protección que corresponda.

Disposición adicional quinta.

No tendrán la consideración de pasos a nivel a los efectos establecidos en esta Orden, las intersecciones de caminos o vías de comunicación con líneas férreas cuando éstas se produzcan dentro de zonas industriales o portuarias o en los accesos a las mismas, siempre que se den conjuntamente las siguientes circunstancias:

a) Que dichas líneas férreas compartan con el sistema viario la regulación de los tráficos en los puntos de cruce.

b) Que la preferencia en dichos puntos quede marcada en cada momento por el propio sistema regulador, pudiéndose llegar a compartir la plataforma de la línea ferroviaria con el tráfico viario.

c) Que la concurrencia de dichas circunstancias haya sido previamente declarada por el órgano administrativo competente sobre la infraestructura ferroviaria, previo informe de la empresa explotadora de la misma.

Dichas intersecciones habrán de dotarse de la protección de clase A o D que corresponda conforme a lo establecido en esta Orden y los trenes deberán limitarse a circular por aquéllas a velocidad igual o inferior a 40 kilómetros /hora.

Disposición adicional sexta.

A partir de la entrada en vigor de esta Orden, las empresas explotadoras de las infraestructuras ferroviarias y los órganos o entidades titulares de las carreteras y caminos, procederán, de acuerdo con sus disponibilidades presupuestarias, a la instalación de las correspondientes señales de vía férrea y a la carretera o camino, de acuerdo con lo establecido para cada uno de los sistemas viarios en esta Orden.

Los costes de instalación y los gastos de conservación de las señales fijas en la línea férrea serán a cargo de la empresa explotadora de la infraestructura ferroviaria, y las de las señales fijas en la carretera o camino serán a cargo del titular de los mismos, siendo cada uno de ellos responsables de dicha señalización, a fin de asegurar su adecuada instalación y conservación.

Disposición transitoria primera.

Hasta tanto se proceda, en los plazos determinados en los correspondientes programas, a la supresión de los pasos a nivel incluidos en el número 2 del artículo 2, se establecerá en ellos la clase de protección de las establecidas en esta Orden que les corresponda, conforme a las siguientes reglas:

1. Pasos a nivel en vía general:

1.1. En líneas en las que no se alcancen por el paso a nivel velocidades ferroviarias iguales o superiores a 160 kilómetros/hora cuando el momento de circulación (AT) de éste presente un valor igual o superior a 24.000, se establecerá la protección de clase C.

1.2. En líneas en las que se alcancen por el paso a nivel velocidades ferroviarias iguales o superiores a 160 kilómetros/hora e inferiores a 200 kilómetros/hora:

1.2.1. Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor superior o igual a 2.500, se establecerá la protección de clase C, acompañado de guardería a pie de paso e instalación de teléfono.

1.2.2. Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor menor a 2.500, se establecerá la protección de clase B, acompañado de guardería a pie de paso e instalación de teléfono.

2. Pasos a nivel en estaciones:

2.1. En líneas en las que no se alcancen velocidades ferroviarias iguales o superiores a 160 kilómetros/hora, cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor igual o superior a 24.000, se establecerá el nivel de protección C, siendo recomendable la separación física de los sentidos de circulación de la carretera cuando se alcancen en la línea velocidades ferroviarias superiores a 120 kilómetros/hora.

2.2. En líneas en las que se alcancen velocidades ferroviarias iguales o superiores a 160 kilómetros/hora e inferiores a 200 kilómetros hora:

2.2.1. Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor igual o superior a 24.000, se establecerá la protección de clase C, con separación física de los sentidos de circulación de la carretera, o en su defecto con instalación de dobles semibarreras.

2.2.2. Cuando el momento de circulación (AT) del paso a nivel presente un valor inferior a 24.000, se establecerá la protección de clase C, siendo recomendable la separación física de los sentidos de circulación de la carretera.

Disposición transitoria segunda.

Hasta que se proceda a instalar el sistema de protección que en cada caso corresponda con arreglo a lo dispuesto en los artículos 8 y siguientes y en la disposición transitoria anterior, las empresas explotadoras de la infraestructura ferroviaria y los órganos o entidades titulares de las carreteras y caminos deberán conservar en buen uso los elementos de protección y señalización de que estén dotados los pasos a nivel en la actualidad.

Disposición derogatoria.

Quedan derogadas la Real Orden del Ministerio de Fomento de 14 de enero de 1897, sobre pasos a nivel de servicio particular; la Real Orden comunicada del Ministerio de Fomento de 10 de octubre de 1923, sobre normas de seguridad en los pasos a nivel; la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 30 de diciembre de 1967, sobre uso de semibarreras automáticas en los pasos a nivel; la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 27 de enero de 1972, sobre uso de dobles semibarreras en los pasos a nivel; la Orden de la Presidencia del Gobierno de 8 de mayo de 1982, sobre señalización de pasos a nivel, y cuantas otras disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta Orden.