



ACTA de la Reunión de la Sección de Transporte de Mercancías, celebrada el 14 de abril de 2015.

Presidente:

D. MARCOS MONTERO RUIZ

Consejeros:

D. ANTONIO PÉREZ MILLÁN
D. RAMÓN VÁZQUEZ NEGRO
D. JAIME AGRAMUNT FONT DE MORA
D. MANUEL FERNÁNDEZ ROUCO
DÑA. ELSA COELHO RAMOS
D. JESÚS SORIANO MONTES
D. JORDI ESPIN VALLBONA
D. ANTONIO POMARES RIPIO
D. JUAN LUIS GARCÍA REVUELTA
D. EMILIO CARDERO MILLÁN
D. JOSÉ JULIO VIARTOLA MOLINERO
D. DOMÉNEC ESPADALÉ i VERGÉS
DÑA. ARANZAZU MUR PÉREZ
D. JULIÁN MATA BENSELÁN
D. JUAN DIEGO PEDRERO SANCHO
D. VÍCTOR QUIROGA MARTINEZ
D. JUAN MIGUEL SÁNCHEZ GARCÍA
D. ALBERTO EMPARANZA SOBEJANO
D. MANUEL SÁNCHEZ JIMÉNEZ
D. EDUARDO SANTIAGO GONZÁLEZ
D. EMILIO SIDERA LEAL

Excusaron su asistencia y delegaron su representación:

D. JULIO VILLAESCUSA IZQUIERDO,
D. ENRIQUE ORTIZ SERENA y
D. JUAN JOSÉ GIL PANIZO
en el Presidente

DÑA. FÁTIMA FAUSTINO CUSTODIO y
D. VALENTÍN ALEGRIA GAELARDO
en D. Julián Mata Bonselán

DÑA. LUCÍA PARAMO RODRÍGUEZ
en D. Manuel Fernández Rouco

Excusaron su asistencia

D. JOSEP MARÍA FORTUNY OLIVÉ
DÑA. MERCEDES GÓMEZ ÁLVAREZ

Invitados:

D. JOSÉ M^a COLLADO GONZÁLEZ
D. JULIAN SANTOS MESA
D. ANTONIO GARCÍA DELGADO
D. PEDRO GRECIANO RUIZ

Secretaria P.A.:

DÑA. ANA SANTIAGO COLL

En Madrid, a las 12,30 horas del día 14 de abril de 2015, actuando como Presidente D. Marcos Montero Ruiz, se celebra la reunión de la Sección de Transporte de Mercancías del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, en el Salón de Actos de la 3ª planta, con la asistencia, excusas y representaciones de los señores que se relacionan al margen y con el siguiente Orden del día:

1. Lectura y aprobación, si procede, del Acta de la reunión anterior, celebrada el 7 de octubre de 2014.
2. Informe sobre el Anteproyecto de Ley del sector ferroviario, remitido por la Dirección General de Transporte Terrestre.
- 2 bis. Informe sobre el Proyecto de Real Decreto por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, remitido por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento.
3. Ruegos y preguntas.



El **Presidente** da la bienvenida a todos los asistentes de la Sección y procede a señalar las delegaciones de voto existentes, y a abordar el primer punto del orden del día.

1. Lectura y aprobación, si procede, del Acta de la reunión anterior, celebrada el 7 de octubre de 2014.

El acta es aprobada por unanimidad de los Consejeros con derecho a voto, presentes y representados, sin que se hubiera realizado observación alguna.

2. Informe sobre el Anteproyecto de Ley del sector ferroviario, remitido por la Dirección General de Transporte Terrestre.

Seguidamente, el Presidente da la palabra a D. José María Collado, vocal asesor de la Dirección General de Transporte Terrestre que expone brevemente el contenido de este Anteproyecto de Ley según la nota explicativa remitida con anterioridad a todos los Consejeros.

En este sentido, se indica que se trata de un texto muy extenso fruto del trabajo conjunto de la Secretaría General de Transportes y la de Infraestructuras cuyo objetivo principal, entre otros, ha sido la transposición de la Directiva 2012/34/UE, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único. (Directiva Recast). La urgencia en la aprobación de esta norma radica en la fecha límite de transposición que es el día 16 de junio de este año.

Posteriormente, explica título a título, el contenido principal de este anteproyecto, si bien a priori comenta que los aspectos más novedosos se dan en la administración y construcción de infraestructuras, indicando la regulación novedosa de tres instrumentos en este ámbito como es la Estrategia indicativa, el Programa de actividad o el Convenio entre ADIF/ADIF-AC con el Ministerio de Fomento.

Finalizada su intervención, pasa a exponer sus observaciones al proyecto el Consejero **D. Ramón Vázquez Negro**. En este sentido, como cuestiones previas comenta que las observaciones que se presentan lo son en relación al transporte ferroviario de mercancías, sin incidir en el de viajeros que tienen otros planteamientos específicos y otros ámbitos de aportaciones.

Indica que el objetivo de estas observaciones es conseguir una normativa que permita disponer de un modelo de transporte ferroviario de mercancías eficiente y competitivo, tanto entre las distintas empresas ferroviarias como con otros modos de transporte, modificando sustancialmente los usos, costumbres y regulaciones existentes hasta la fecha y que han llevado a este modo a una presencia insignificante en el global del transporte de mercancías, perdiendo sus enormes potencialidades para la economía española.

Asimismo señala que el concepto europeo de “comodalidad” como cooperación entre los modos de transporte y muy especialmente entre los modos de transporte de mercancías terrestres (ferrocarril y carretera) y de éstos con el marítimo, requiere un cambio sustancial en el enfoque del transporte ferroviario de mercancías que se oriente efectivamente al cliente para poder confluir con los otros modos que así lo hacen y con las normativas que los regulan.

La Ley 39/2003 de 17 de noviembre del sector ferroviario pretendía como “objetivo último el convertir al ferrocarril en un modo de transporte competitivo”. La cuota de mercado actual del transporte ferroviario de mercancías es menor que la cuota que existía con anterioridad a la



publicación de la ley, habiendo sufrido un constante descenso, aún a pesar de disponer cada vez más de nuevas infraestructuras ferroviarias.

La competitividad del modo ferrocarril no se ha obtenido, sino que en sentido contrario ha perdido y sigue perdiendo competitividad, incluso con fuertes inyecciones económicas y compensación de pérdidas de las entidades públicas empresariales del sector ferroviario estatal.

El concepto del beneficio medioambiental del ferrocarril y sus compensaciones económicas (subvenciones directas o indirectas al modo ferroviario o penalizaciones del modo carretera) no es suficiente para el fomento de un transporte ferroviario de mercancías eficaz, rentable y potenciador de la actividad económica de la industria y el comercio español y europeo.

Las numerosas modificaciones y retoques de la ley en estos doce años, en parte para trasponer las directivas europeas, en parte para adaptar las sentencias de distintos tribunales de justicia y en parte para la adopción de distintas medidas operativas que, en el caso del transporte ferroviario de mercancías, han resultado infructuosas.

Realizado este planteamiento general pasa a indicar sus observaciones particulares al texto del proyecto de acuerdo con la **nota explicativa que se adjunta a este Acta**.

En este sentido, plantea entre otras de las cuestiones, excluir de este proyecto la regulación del servicio de transporte ferroviario de mercancías, incluyéndolo en la LOTT; en consonancia con lo anterior, plantea que en el artículo 2, relativo a los fines de la Ley, se especifique en la expresión general *“Garantizar un sistema común de transporte ferroviario en el territorio del Estado”* por las específicas de *“transporte ferroviario de viajeros”* o, en su caso, que se modifique otra legislación aplicable al transporte de mercancías por carretera para garantizar igualmente un sistema común en todo el Estado; en el artículo 3, indica que es conveniente especificar, en consonancia con el vocabulario europeo, *“Infraestructuras Ferroviarias Lineales”* e *“Infraestructuras Ferroviarias Nodales”*; en los artículos 19 y 22, relativos a la administración de la infraestructura ferroviaria, se debe aclarar la diferencia y especificar las funciones de *“administrador de infraestructura ferroviaria”* y *“administrador general de infraestructura ferroviaria”*; en el artículo 25, relativo a las aportaciones económicas del Estado, se debe, en el apartado 6.2, establecer los criterios del método de asignación de costes con principios similares a los utilizados en otros modos de transporte de mercancías como el Observatorio de costes existente en el transporte por carretera, entre otros extremos.

Finalizada su intervención, pasa a exponer sus observaciones al texto del anteproyecto el Consejero **D. Juan Diego Pedrero**, de acuerdo con la **nota explicativa que se adjunta a este Acta**, para dar mayor claridad a este punto.

Destaca que, en su opinión, el objetivo fundamental que se persigue con este Anteproyecto es la adaptación a la normativa comunitaria y en su caso, algunas cuestiones relacionadas con la infraestructura, criticando que con éste se consiga un modelo eficiente y competitivo de transporte ferroviario, tal y como se ha manifestado.

En este sentido, advierte que en todo este proceso de elaboración del texto no se ha tenido en cuenta a las empresas ferroviarias privadas y solicita que por lo menos se incorpore la participación de éstas en el artículo 5 sobre la planificación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.



Asimismo, señala que el texto deja cuestiones abiertas y establece largos plazos que hace muy difícil para las empresas ferroviarias disponer de un marco regulatorio claro y preciso que les proporcione seguridad jurídica a la hora de operar en este mercado. Tal es el caso por ejemplo del plazo de cinco años para la Estrategia indicativa que elabora el Ministerio de Fomento, o el Programa de actividad a elaborar por los administradores e infraestructura.

Indica, tal y como se expone en su nota, que es necesario establecer medidas que vayan enfocadas a reducir los cánones y las tarifas en aras a conseguir un verdadero transporte ferroviario de mercancías eficiente y competitivo. También advierte del incremento de costes que va a suponer para las empresas ferroviarias con la creación de la Agencia de Seguridad Ferroviaria y la atribución de nuevas funciones.

En consecuencia, viene a decir que va a informar negativamente este Anteproyecto.

Posteriormente pasa a realizar sus observaciones **D. Antonio García Delgado**, en representación del Consejero, D. Jaime Agramunt Font de Mora.

Su principal observación se centra en el artículo 34 que regula la figura del “Candidato” a la hora de la adjudicación de la capacidad de infraestructura, indicando que en la redacción dada por el Proyecto no se corresponde ni con lo previsto en la actualidad por el artículo 31 de la vigente Ley del sector ferroviario, ni con la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, ni con la de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Señala que este texto supone un paso atrás en la competitividad de este sector, su orientación principal a empresas ferroviarias y su oposición como ciudadano por razones de inseguridad jurídica.

Concluida su intervención, el Consejero **D. Juan Miguel Sánchez García** comenta que esta futura Ley es una buena Ley, una buena puesta al día de la regulación actualmente existente; señala que si bien se podrían haber hecho de otra manera se ha optado por esta vía regulando en un único texto tanto los servicios de transporte ferroviario como la infraestructura y los cánones y tasas.

Sobre la base de esta premisa, anima a que esta Ley salga adelante sin perjuicio de la necesidad de estudiar a posteriori otras cuestiones abiertas puestas encima de la mesa como es el tema de los cánones, los acuerdos-marco, las terminales logísticas o la vinculación de la Ley del sector ferroviario a la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, entre otras de las cuestiones. A este respecto, señala que para ello podrían crearse grupos de trabajo específicos.

Pero, en términos generales, señala que es una Ley necesaria y propone que los Consejeros, que han hecho observaciones, todas ellas muy sensatas, informen favorablemente posponiéndolas a un estudio posterior.

Seguidamente toma la palabra el Consejero **D. Eduardo Santiago González**, que como experto en este ámbito y Subdirector General de Coordinación Ferroviaria dentro de la Dirección General de Ferrocarriles, hoy en día, Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, señala la necesidad de aprobar esta Ley dada la existencia de numerosas Directivas comunitarias dictadas con posterioridad a la Ley 39/2003, del sector ferroviario, actualmente en vigor. Es necesaria la adaptación a la normativa comunitaria.



Seguidamente, el **Consejero D. Emilio Sidera**, Subdirector General de Ordenación y Normativa de Transporte Terrestre en el Ministerio de Fomento, realiza en primer lugar una breve reflexión sobre la regulación del transporte ferroviario prevista en la LOTT, desde el año 1987, momento en que se aprobó.

Comenta que en el año 1987 la LOTT fijaba un modelo de transporte ferroviario muy antiguo y que el mercado ha ido evolucionando e imponiendo cambios. Señala también que la madurez del mercado del transporte ferroviario no es la misma que la del transporte por carretera. A este respecto, el Anteproyecto de Ley en tramitación supone un paso adelante en la regulación de este sector existiendo numerosos aspectos positivos e invita al Consejo a crear un Grupo de trabajo específico para que todas las cuestiones que se han planteado en esta reunión se estudien y se les pueda dar solución en un futuro desarrollo reglamentario de esta Ley. En cualquier caso, considera que el que el Consejo informe negativamente no supone un avance y es más, contribuye a empeorar la situación actualmente existente.

Concluida su intervención, el Consejero **D. Jesús Soriano Montes**, en la misma línea apuntada por D. Emilio Sidera, señala que este Proyecto de Ley es acertado, es positivo, y que es posible que posteriormente en un futuro proceso de desarrollo reglamentario muchas de las cuestiones puedan ser afinadas en mejor medida.

Como aspectos negativos, no obstante, apunta a la necesidad de que a este texto se le añada algún mecanismo de coordinación con la LOTT, como ya comentaban anteriormente D. Juan Miguel Sánchez García y D. Antonio García Delgado. En concreto, comenta la falta de coordinación existente LOTT-LSF en el ámbito del régimen sancionador, al aplicarse sanciones previstas en la LOTT al ámbito ferroviario.

A este respecto, **D. Emilio Sidera** comenta que tras la modificación de la LOTT por la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, quedó derogado todo el título VI de la LOTT; de este modo, solamente resulta de aplicación al ferrocarril el Título preliminar y título I de la LOTT.

Seguidamente pasa a exponer sus observaciones el Consejero **D. Antonio Pomares**, de acuerdo con las **alegaciones remitidas del Consejo de consumidores y Usuarios que se anexan a este Acta.**

En este sentido, señala en primer lugar, en relación con el artículo 40, sobre régimen aplicable a las líneas ferroviarias de titularidad privada, su desacuerdo a que se contemple la posibilidad de que se pueda construir infraestructura ferroviaria y que ésta sea de propiedad de entidades privadas, por sus efectos nocivos contra el medio ambiente.

En relación con el artículo 51 sobre capacidad financiera de los solicitantes, entiende que no puede entregarse una licencia para la prestación de un servicio ferroviario a una entidad cuya capacidad financiera únicamente garantiza que puede hacer frente a sus obligaciones reales y potenciales durante 12 meses.

Asimismo, en lo que al artículo 59 se refiere sobre los servicios de transporte ferroviario sujetos a obligaciones de servicio público, comenta que todo el transporte ferroviario de viajeros debe ser un servicio público y accesible económicamente, no debiendo quedar en manos privadas la explotación de infraestructuras y servicios ferroviarios que sean económicamente beneficiosos.



En relación con el artículo 62, sobre derechos de los usuarios, reclama la inclusión en este artículo de un catálogo mínimo de derechos de los usuarios en el que se incluyan los hasta ahora previstos en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y otros como el derecho a la prestación de un servicio de calidad, a recibir toda la información a través de la web, en las estaciones y en las oficinas de la entidad, a recibir información sobre la interoperabilidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, a recibir información sobre los derechos de los usuarios en caso de retraso o cancelación, por pérdida, retraso o rotura del equipaje, a recibir las compensaciones pertinentes, así como la correspondiente indemnización por los daños y perjuicios sufridos, a recibir información sobre el seguro de viajeros y la posibilidad de recurrir al mismo, a que se eliminen todas las barreras arquitectónicas y de acceso, tanto de las estaciones como de los vagones, entre otros.

Comenta, también, en relación con el artículo 63 del proyecto, sobre la asistencia integral a los afectados por accidentes ferroviarios, que no entiende por qué se hace referencia a un futuro desarrollo reglamentario y no a Real Decreto 627/2014 de asistencia a víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares, actualmente en vigor.

Cierra su explicación comentando el tema de la siniestralidad en el transporte ferroviario y los posibles riesgos derivados de los pasos a nivel.

Concluida su intervención, se abre un intenso debate entre todos los Consejeros sobre si informar favorablemente o no el Anteproyecto de Ley del sector ferroviario.

En este sentido, vuelve a tomar la palabra el Consejero **D. Ramón Vázquez Negro** preguntando si existe voluntad por parte de la Administración de incorporar al texto del Anteproyecto la mayor parte de las observaciones que han sido expuestas durante la reunión, en cuyo caso sería posible que el informe del Consejo fuera favorable incorporando las citadas observaciones de los distintos Consejeros.

Seguidamente, el Consejero **D. Manuel Fernández Rouco**, comenta que el Anteproyecto de Ley es excesivamente denso si bien aboga por su aprobación, haciendo no obstante hincapié en la necesidad de que con éste se fomente la competencia en el transporte ferroviario.

Por su parte, el Consejero **D. Juan Diego Pedrero Sancho** vuelve a reiterar sus observaciones, fundamentalmente comenta que a pesar de que el Anteproyecto es consecuencia de la necesidad de transposición de normativa comunitaria, el texto no deja claros muchos aspectos, otorga plazos amplios y en definitiva, no deja claras las “reglas del juego”; vuelve, asimismo, a incidir en la repercusión económica que va a tener en las empresas ferroviarias la regulación de los cánones y en su caso, el impacto que sobre ellas va a tener el futuro Reglamento de circulación ferroviaria, así como la escasa participación que las empresas ferroviarias han tenido en la elaboración del texto.

D. José María Collado, contestando a D. Juan Diego Pedrero en su crítica al tema de los amplios plazos que da el Anteproyecto sobre todo en materia de “planificación” (artículo 5), aclara que no significa que el texto de un plazo amplio de tiempo para acometer esta planificación, sino que ésta se debe hacer con un horizonte temporal de cinco años. La Estrategia indicativa cubrirá un plazo no inferior a cinco años, pero no hay que esperar este tiempo para elaborarla.



Por su parte, **D. Antonio García Delgado**, en representación del Consejero D. Jaime Agramunt, pide que para que el informe del Consejo sea favorable se incorporen las observaciones comentadas con anterioridad.

Seguidamente, el Consejero **D. Antonio Pérez Millán**, apunta a la necesidad de aprobar este texto por parte del Consejo, respaldando, no obstante, los comentarios realizados por el Consejero D. Ramón Vázquez y D. Juan Miguel Sánchez en lo que a la necesidad de vinculación entre la Ley del sector ferroviario y la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres se refiere, con el objetivo de fomentar la intermodalidad. También comenta que no cree que con este texto se fomente un transporte ferroviario más competitivo y la indefinición en la regulación de algunos temas fruto de, en su opinión, las prisas por la transposición de normativa comunitaria cuando lo lógico hubiera sido haber trabajado en diferentes grupos de trabajo. Sin embargo, en cualquier caso y tal y como apuntamos anteriormente, cree que es necesario que esta Ley se apruebe, a pesar de los inconvenientes que pueda tener.

Toma la palabra, el Consejero **D. Alberto Emparanza**, que como experto en materia de transporte terrestre, da su opinión sobre este Anteproyecto. Comparando este anteproyecto con la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, señala que es un anteproyecto claramente diferente ya que el objeto de está mucho más definido. De este modo, en este Anteproyecto se regulan cuestiones que son claramente una transposición de normativa comunitaria y en las que, claro está, no existen dudas al respecto; existen, sin embargo, otras cuestiones que no están tan claras como puede ser la regulación dada a ADIF.

En definitiva, se trata de un Anteproyecto que aborda una gran variedad de temas, desde la regulación de las infraestructuras ferroviarias y la seguridad en la circulación ferroviaria hasta la prestación de servicios de transporte ferroviario y de los complementarios y auxiliares. En este sentido, apunta a la posibilidad de haber dictado dos leyes diferentes, una que contuviera los aspectos europeos de transposición de normativa comunitaria y otra que regulase el resto de temas.

Seguidamente toma la palabra el Consejero **D. Víctor Quiroga Martínez** en representación de las asociaciones representativas de las empresas de transporte aéreo de carga, que viene únicamente a apuntar que este Anteproyecto de Ley es efectivamente mucho más extenso que su Ley de Navegación Aérea.

Una vez concluido el debate, toma la palabra el Presidente, **D. Marcos Montero** para tratar de llegar a un acuerdo sobre este tema, indicando la posibilidad de que el Consejo pueda informar favorablemente con el compromiso de que todas las observaciones realizadas en esta reunión puedan estudiarse y ser tenidas en cuenta, en su caso, en un posterior desarrollo reglamentario que se haga de la futura ley del sector ferroviario.

En la misma línea, y ante el compromiso de D. Emilio Sidera de estudiar todas las observaciones planteadas y de, en la medida de lo posible, ser tenidas en cuenta, el Consejero D. Ramón Vázquez propone que el Consejo informe favorablemente incorporando las distintas observaciones realizadas por los Consejeros.

De acuerdo con esta propuesta, el Consejo procede a votar y se acuerda, **por unanimidad de los Consejeros con derecho a voto, presentes o representados, informar favorablemente incorporándose como anexo al mismo las observaciones formuladas por escrito de los Consejeros D. Juan Diego Pedrero Sancho, D. Ramón Vázquez Negro, D. Antonio Pomares Ripio, D. Juan Luis García Revuelta y D. Emilio Cardero Millán.** En cualquier caso, también



se acuerda tomar en consideración el resto de las observaciones formuladas por los Consejeros en esta reunión y que se han hecho constar en este Acta.

2 bis. Informe sobre el Proyecto de Real Decreto por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, remitido por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento.

En relación con este punto, **D. Julián Santos Mesa**, como miembro de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria expone los principales objetivos de este Proyecto y brevemente comenta el contenido de esta norma, de acuerdo con la presentación, que es remitida con posterioridad a todos los Consejeros.

Destaca que el objetivo general de este Proyecto es el disponer de un Reglamento único que agrupe y unifique el Reglamento General de Circulación aplicable en red convencional, la normativa de circulación aplicada en Alta Velocidad y el Reglamento de Circulación de Trenes utilizado en la red de ancho métrico. Indica que se trata de homogeneizar los criterios de la reglamentación en las diferentes redes siempre que sea posible, de adaptar el bloque normativo al marco legal con separación de competencias y responsabilidades entre administradores de infraestructuras y empresas ferroviarias prestadoras de servicios de transporte y de eliminar contenido innecesario como aspectos que no son imprescindibles para la circulación y que deben recogerse en los procedimientos internos de las empresas y administradores.

Asimismo, señala que el borrador fue presentado en enero de 2014 y destaca el amplio consenso que ha habido en su elaboración, así como la celeridad con la que han trabajado dado el carácter de urgencia que existe en su aprobación, impuesto por la necesidad de su adaptación a la normativa comunitaria.

Por último, deja claro que este proyecto no crea nuevas obligaciones a las empresas ferroviarias que supongan un incremento de los cánones sobre ya que éstas ya estaban contempladas en la Directiva del año 2004; otra cosa es, como apuntó, que el Administrador de infraestructura las hubiera asumido en dicha fecha, librando a las empresas ferroviarias de su cumplimiento.

Tras su intervención toma la palabra el Consejero **D. Juan Diego Pedrero** que pasa a exponer sus observaciones a dicho Proyecto. Fundamentalmente, indica que esta norma crea numerosas obligaciones a las empresas ferroviarias en materia de seguridad y afirma de forma rotunda que, en consecuencia, va a tener un gran impacto sobre las empresas tanto desde el punto de vista económico como desde el punto de vista competencial, por lo que **informa negativamente este Proyecto, emitiendo, en su caso, voto particular en contra.**

Es este sentido y tomando como base las observaciones remitidas que **se anexan a este Acta**, este Consejero comenta que el sector ferroviario español sigue sometido a una profunda transformación legislativa, de la normativa, de gestión empresarial y en particular de la gestión de la seguridad de la operación. Desde un punto de vista operativo, pone de manifiesto que las empresas que actualmente están implicadas en el sector ferroviario español se verán obligadas a obtener recursos suplementarios sobre los disponibles para el desempeño de todas las obligaciones que la legislación impondrá que tendrán una repercusión muy importante en los costes de la explotación ferroviaria y de infraestructura empresarial.

Asimismo apunta que cada empresa estará obligada por la legislación a desempeñar sus funciones desde el punto de vista operacional y de seguridad con el fin de conseguir que la actividad de la



empresa esté garantizada, además de estar obligados a obtener elevados ratios de producción para conseguir los rendimientos empresariales esperados.

En este sentido, una vez más un incremento de los costes asociados a la operación ferroviaria pueden redundar en una menor competitividad y eficiencia del sector, especialmente en las mercancías. La competitividad del modo ferrocarril para el transporte de mercancías requiere unas condiciones de explotación que posibiliten su eficiencia económica y no es equiparable al transporte de viajeros por mucho que existan elementos básicos comunes de explotación de los trenes.

Especialmente significativo es el análisis de impacto económico y presupuestario que dice que la norma no tiene efectos sobre la competencia. Al respecto, este Consejero comenta que esto no es cierto y que la norma producirá previsiblemente menos competencia en el sector ferroviario de mercancías pues las empresas privadas tendrán que realizar aún mayores esfuerzos para dotarse de recursos para el desempeño de todas las obligaciones nuevas, que en algunos casos pueden hacer inviable la operación ferroviaria, presión a la que el Operador Dominante Público no estará sometido al tener recursos ociosos.

Respecto a las cargas administrativas, este Consejero señala que el análisis de impacto dice que es nulo. En este punto reitera lo anteriormente expuesto, que nada más ajeno a la realidad, pues las nuevas cargas administrativas que van a soportar las empresas ferroviarias privadas están en relación con las nuevas obligaciones que van a soportar y supondrán nuevos recursos que la legislación impone.

En base a lo anterior y como ya hemos dicho con anterioridad, este Consejero comenta que va a informar negativamente, emitiendo, en su caso, voto particular en contra.

Ante las observaciones de este Consejero, se abre un intenso debate en el que el consejero. D. Eduardo Santiago González trata de aclarar que esta norma no va a tener impacto económico sobre las empresas ferroviarias al estar previstas todas las obligaciones a que se someten en la anterior normativa comunitaria, incidiendo en las razones comentadas anteriormente.

Concluido este debate, toma la palabra el Consejero **D. Ramón Vázquez Negro** que expone sus observaciones de acuerdo con la nota remitida a esta Secretaría, y que se **anexa a esta Acta para mayor claridad**. En este sentido, comenta que las observaciones que se presentan lo son en relación al transporte ferroviario de mercancías, sin incidir en el de viajeros que tiene otros planteamientos específicos y otros ámbitos de aportaciones. Destaca el altísimo contenido técnico de este texto y comenta que la unificación normativa favorecerá la mejora en la aplicación de procedimientos, mejorará la formación de los profesionales ferroviarios y, en consecuencia, incrementará la seguridad en la circulación.

También señala que la competitividad del modo ferrocarril para el transporte de mercancías requiere unas condiciones de explotación que posibiliten su eficiencia económica. Son de destacar la longitud de los trenes y la capacidad de carga (total y por eje), cuestiones que pueden variar, en función de las condiciones de la circulación, además de las características de la infraestructura.

En conclusión, comenta que vista la oportunidad de la propuesta y la ausencia de efectos en la competencia y en las cargas administrativas y aunque no se especifica el impacto económico de su aplicación, procede a informar favorablemente con dos tipos de observaciones que claramente se detallan en su escrito anexo al acta. Estas observaciones afectan al Libro I, en materia de



definiciones, y afectan también a la masa, longitud, velocidad máxima y porcentaje de frenado de los trenes.

Una vez expuestas las distintas observaciones de los Consejeros, **D. Emilio Sidera** propone al Consejo que se pronuncie en el mismo sentido que lo ha hecho la Sección de Viajeros en su reunión de fecha 10 de abril, esto es, que “se acuerde tomar conocimiento sobre esta norma”, (incorporándose en su caso el voto particular del Consejero D. Juan Diego Pedrero Sancho).

De acuerdo con lo anterior el Consejo vota, **acordándose tomar conocimiento de dicha norma, incorporándose a su informe el voto particular en contra del Consejero D. Juan Diego Pedrero Sancho.**

3. Ruegos y preguntas.

No se formula ninguna otra cuestión, procediendo el Presidente a dar las gracias a todos los Consejeros por su asistencia y a clausurar la reunión.

Vº Bº
EL PRESIDENTE,

LA SECRETARIA
P.A.: LA CONSEJERA TÉCNICA

Fdo.: Marcos Montero Ruiz

Fdo.: Ana Santiago Coll

Observaciones al Anteproyecto de Ley del Sector Ferroviario

presentadas por el Consejero Ramón Vázquez Negro

1.- Cuestiones Previas.

1.1.- Las observaciones que se presentan lo son en relación al **TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS**, sin incidir en el de VIAJEROS que tiene otros planteamientos específicos y otros ámbitos de aportaciones.

1.2.- El **objetivo** de estas observaciones es conseguir una normativa que permita disponer de un **modelo de transporte ferroviario de mercancías eficiente y competitivo**, tanto entre las distintas empresas ferroviarias como con otros modos de transporte, modificando sustancialmente los usos, costumbres y regulaciones existentes hasta la fecha y que han llevado a este modo a una presencia insignificante en el global del transporte de mercancías, perdiendo sus enormes potencialidades para la economía española.

El concepto europeo de **COMODALIDAD** como cooperación entre los modos de transporte y muy especialmente entre los modos de transporte de mercancías terrestres (ferrocarril y carretera) y de éstos con el marítimo, requiere un cambio sustancial en el enfoque del transporte ferroviario de mercancías que se oriente efectivamente al cliente para poder confluir con los otros modos que así lo hacen y con las normativas que los regulan que lo favorecen.

1.3.- La Ley 39/2003 de 17 de noviembre del sector ferroviario pretendía como “objetivo último el convertir al ferrocarril en un modo de transporte competitivo”. La cuota de mercado actual del transporte ferroviario de mercancías es inferior a la anterior a la publicación de la ley, habiendo sufrido un constante descenso, aún a pesar de disponer cada vez más de nuevas infraestructuras ferroviarias.

1.4.- La competitividad del modo ferrocarril no se ha obtenido, sino que en sentido contrario ha perdido y sigue perdiendo competitividad, incluso con fuertes inyecciones económicas y compensación de pérdidas de las entidades públicas empresariales del sector ferroviario estatal.

1.5.- El concepto del beneficio medioambiental del ferrocarril y sus compensaciones económicas (subvenciones directas o indirectas al modo ferroviario o penalizaciones del modo carretera) no es suficiente para el fomento de un transporte ferroviario de mercancías eficaz, rentable y potenciador de la actividad económica de la industria y el comercio español y europeo.

1.6.- Las numerosas modificaciones y retoques de la ley en estos 12 años, en parte para trasponer las directivas europeas, en parte para adaptar las sentencias de distintos tribunales de justicia y en parte para la adopción de distintas medidas operativas que, en el caso del transporte ferroviario de mercancías, han resultado infructuosas.

2.- Observaciones de carácter conceptual general.

2.1.- DESACUERDO TOTAL con el objetivo reflejado en la Exposición de Motivos: “unificar y concentrar en una sola norma el régimen legal completo del modo de transporte por ferrocarril”.

Este planteamiento supone una **visión única e integrada de la infraestructura y el transporte**, lo que, en nuestra opinión supone un **error conceptual gravísimo** y que no tiene parangón con la regulación de otros modos.

No entendemos que el transporte ferroviario de mercancías, como transporte terrestre que es, no esté regulado en la LOTT y ROTT (con las especificaciones que procedan), si no es por la aplicación de arcaicos criterios endogámicos con los que el sistema ferroviario está acostumbrado a funcionar.

PROPUESTA.- Excluir de la LSF la regulación del servicio de transporte ferroviario de mercancías, incluyéndolo en la LOTT.

2.2.- En caso de mantenerlo en la LSF, en el artículo 1 y en los que de él derivan:

PROPUESTA.- Sustituir la expresión general “prestación de servicios de transporte ferroviario incluidos y de aquellos que se prestan a las empresas ferroviarias en las instalaciones de servicio, incluidos los complementarios y auxiliares” por las específicas de “prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros” o “prestación de servicios de transporte ferroviario de mercancías”, según proceda.

2.3.- Relativo a los FINES de la Ley (Art. 2):

PROPUESTA.- Especificar en la expresión general a) “Garantizar un sistema común de transporte ferroviario en el territorio del Estado” por las específicas de “transporte ferroviario de viajeros” o, en su caso, MODIFICAR otra legislación aplicable al transporte de mercancías por carretera para garantizar igualmente un sistema común en todo el Estado.

PROPUESTA.- Especificar en la expresión general b) “Satisfacer las necesidades de la sociedad en el ámbito del transporte ferroviario con el máximo grado de eficacia” por las específicas de “transporte ferroviario de viajeros” o, en su caso, MODIFICAR otra legislación aplicable al transporte de mercancías por carretera para satisfacer las necesidades de la sociedad en lo relativo a este modo.

PROPUESTA.- Añadir “de mercancías” en apartado j) “Promover las condiciones de competencia en la prestación de los servicios ferroviarios”.

PROPUESTA.- Añadir “entre empresas ferroviarias y con otros modos de transporte” en apartado j) “con respecto a los principios de objetividad, transparencia y no discriminación”.

PROPUESTA.- en apartado k) “Establecer los criterios para que la prestación de los servicios de transporte ferroviario” Añadir “de mercancías” o “de viajeros” según proceda en relación con “continuidad”.

PROPUESTA.- en apartado n) Añadir “de viajeros”

2.4.- Relativo a la Infraestructura Ferroviaria (Art. 3):

PROPUESTA.- Especificar, en consonancia con vocabulario europeo “Infraestructuras Ferroviarias Lineales” e “Infraestructuras Ferroviarias Nodales”.

PROPUESTA.- Añadir dentro de la excepción de vías: “Vías en Naves o Plataformas Logísticas”

PROPUESTA.- Sustituir “terminales de carga” por “terminales de mercancías”, o en su caso, “TILOs: terminales intermodales y logísticas”.

2.5.- Relativo a la RFIG (Art. 4):

PROPUESTA.- Especificar en 1), “sistema común de transporte ferroviario de viajeros” o “sistema común de transporte ferroviario de mercancías”, según proceda.

PROPUESTA.- Sustituir en 4) “terminales de carga” por “terminales de mercancías”, o en su caso, “TILOs: terminales intermodales y logísticas” y “estaciones” por “estaciones de viajeros”.

2.6.- Relativo a la Administración de la infraestructura ferroviaria (Art. 19 y 22):

PROPUESTA.- Aclarar la diferencia y especificar las funciones de “administrador de infraestructura ferroviaria” y “administrador general de infraestructura ferroviaria”. Incluir en definición del Anexo I.

2.7.- Relativo a las Aportaciones Económicas del Estado. Convenios y Programas de actividad. (Art. 25):

La asunción durante 5 años por el Estado de pérdidas de los administradores de infraestructuras por desfase de ingresos (cobro de cánones por utilización de infraestructura y prestación de servicios básicos y de tarifas por servicios complementarios y auxiliares) y gastos de la infraestructura NO ES ACEPTABLE, JUSTIFICA el incremento indiscriminado de cánones y tarifas, DESINCENTIVA programas y acciones para la reducción de costes, y, por ello

PROPUESTA.- Apartado 3.2. Establecer la obligatoriedad de cuentas equilibradas de los administradores SIN FINANCIACIÓN ESTATAL, el caso del transporte ferroviario de mercancías.

PROPUESTA.- Apartado 3.2. Establecer la obligatoriedad de que las cuentas equilibradas de los administradores SIN FINANCIACIÓN ESTATAL, el caso del transporte ferroviario de mercancías se realicen en base a REDUCCIÓN DE COSTES y no incremento de cánones o tarifas.

PROPUESTA.- Apartado 6.2. Establecer los criterios del método de asignación de costes con principios similares a los utilizados en otros modos de transporte de mercancías (Observatorio Costes Carretera).

PROPUESTA.- Apartado 6.3. Incluir al CNTT dentro de los organismos de informe previo.

2.8.- Relativo a la inspección de las actividades ferroviarias. (Art. 104):

PROPUESTA.- Apartado 1.1. Asignar la inspección de los servicios de transporte ferroviario de mercancías, incluido el de mercancías peligrosas, a la DGTT / Subdirección General de Inspección, evitando la intervención en la actividad inspectora de los servicios de transporte de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y al personal de los administradores de infraestructura ferroviaria.

2.9.- Relativo a las infracciones y sanciones. (Art. 105 a 114):

PROPUESTA.- Homologar, en el transporte ferroviario de mercancías, la tabla de infracciones, sanciones y procedimientos establecidos para el transporte de mercancías por carretera, con las especificidades y diferencias que requiera el modo ferroviario.

2.10.- Relativo a los candidatos para la adjudicación de capacidad de infraestructura. (Art. 34):

PROPUESTA.- Añadir “empresas de transporte de mercancías por carretera y operadores logísticos” a los candidatos ya incluidos “empresas ferroviarias, administraciones públicas con competencias en materia de transporte ferroviario, consignatarios, cargadores, operadores de transporte combinado”

2.11.- Relativo a las compensaciones/indemnizaciones por perturbaciones del tráfico ferroviario. (Art. 37):

PROPUESTA.- Modificar en apartado 2 “las empresas ferroviarias y el resto de candidatos SI tendrán derecho a exigir compensación o indemnización”

2.12.- Relativo a las instalaciones de servicios y a su explotación. (Art. 42 a 46):

Para el transporte ferroviario de mercancías y, muy especialmente para los transportes multimodales es sustancial alcanzar los objetivos fundamentales de eficiencia, fiabilidad, flexibilidad y seguridad de los servicios complementarios y auxiliares.

La experiencia de los modelos actuales de prestación directa por ADIF, de autoprestación o de explotación a “riesgo y ventura” con los condicionamientos que se establecen, no permiten alcanzar dichos objetivos fundamentales.

Por ello es imprescindible un **NUEVO MODELO** de explotación de estas instalaciones y de la prestación de los servicios incluidos. El tratamiento legal de las terminales de mercancías o TILOs debe ser idéntico sea quien sea su titular: ADIF, Puertos, CCAA, Privados.

Dicho modelo pasa por la **SEPARACIÓN TOTAL** de la función del administrador de infraestructuras ferroviarias y la del **explotador de las instalaciones y prestador de los servicios** (directamente o por terceros).

El administrador de infraestructuras ferroviarias no debe interferir en la libre explotación de la terminal en una actividad empresarial verdaderamente a riesgo y ventura de la empresa explotadora (no como en la actualidad está sucediendo) y su implicación en la calidad del producto debe llevarle a promover la participación de toda la comunidad del transporte y la logística implicada en cada terminal de mercancías.

PROPUESTA.- Modificar TOTALMENTE los artículos 42 a 46, incluyendo:

- a) **Papel del administrador de infraestructuras ferroviarias como titular de la instalación, estableciendo los servicios que deban prestarse por el explotador, las condiciones económicas para la cesión de la instalación para su explotación y los requisitos de seguridad y calidad exigibles.**
- b) **Relación entre administrador de infraestructura ferroviaria y explotador únicamente mediante contrato de arrendamiento de la instalación. El plazo de contratación debe ser al menos 10 años,**

o incluso más elevado cuando las circunstancias de inversión y construcción lo aconsejen, definiendo un modelo estable, con el doble objetivo, que permita realizar inversiones sostenibles y la financiación de las mismas así como la aplicación de un modelo de gestión productivo y eficiente.

- c) Papel del explotador de la instalación, servicios a prestar y condiciones económicas de calidad y seguridad de la prestación de los mismos de manera que el explotador de la terminal, a través de las diferentes fórmulas de contratación mercantil pueda prestar los servicios por sí mismos o a través de terceras empresas especializadas en servicios auxiliares.
- d) Obligatoriedad de prestación de los servicios por el explotador en régimen de transparencia y no discriminación, con orientación a las necesidades del usuario-cliente.
- e) Control de calidad de la prestación de servicios en base a criterios de calidad establecidos.
- f) Inspección de los servicios por DGTT (Subdirección General Inspección)
- g) Resolución arbitral de conflictos a través de la Juntas Arbitrales de Transporte.
- h) Transparencia y Publicidad de las condiciones de prestación de los servicios.
- i) Libertad total de fijación de precios (no cánones ni tasas) no sujetos a intervención administrativa, en condiciones no discriminatorias y bajo la supervisión del regulador ferroviario, con criterios de mercado en relación con diferentes clientes-usuarios, volúmenes, etc. Se deben publicar los precios del acceso o de los servicios y las condiciones de contratación así como los sistemas de incentivos.
- j) La fijación de los precios debe ser competencia del explotador, respondiendo a criterios de mejora constante en los costos.
- k) Participación activa de la comunidad del transporte y la logística implicada en cada terminal.

2.13.- Relativo a la tasa por prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria (Art. 89):

El concepto de Tren por Km no es adecuado para el transporte ferroviario de mercancías ya que no incentiva por parte de los distintos actores del sistema ferroviario el incremento de la productividad y eficiencia de los trenes con la utilización de trenes largos y pesados lo que redundará en beneficio de la competitividad y eficiencia del transporte ferroviario de mercancías.

PROPUESTA.- Utilizar el concepto **TONELADA o UTI POR KILÓMETRO** para el transporte ferroviario de mercancías.

2.14.- Relativo a la tasa por utilización o aprovechamiento especial de bienes del dominio público ferroviario (Art. 93):

PROPUESTA.- Añadir al apartado 3 “... la cuantía que será equiparable a similares del suelo industrial y que será...”

2.15.- Relativo a los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias (Art. 96):

PROPUESTA.- Añadir al apartado 1 “terminales de mercancías o TILOs”

PROPUESTA.- Añadir al apartado 4 “los costes directamente imputables al servicio ferroviario en el transporte ferroviario de mercancías, calculados en base a criterios del método de asignación de costes

con principios similares a los utilizados en otros modos de transporte de mercancías (Observatorio Costes Carretera)”.

PROPUESTA.- Añadir al apartado 8 en los principios básicos de aplicación del sistema de incentivos los que afectan al transporte ferroviario de mercancías, siendo los principales:

- a) **TIEMPOS**
 - 1) Puntualidad Expedición de Tren
 - 2) Tiempo de tratamiento de composición de Tren
 - 3) Tiempo de presencia de Camión en terminal
 - 4) Tiempo límite admisión-recepción carga
 - 5) Tiempo máximo entrega carga
 - 6) Tiempo de resolución de incidencia / reclamación
 - 7) Puntualidad Recepción de Tren

- b) **INFORMACIÓN: Suministro de Información al usuario-cliente**
 - 1) Situación carga
 - 2) Previsión tráfico
 - 3) Incidencias

- c) **FLEXIBILIDAD**
 - 1) Adaptación a horarios: festivos, ampliación horarios, etc.
 - 2) Resolución de incidencias en tránsito

- d) **SEGURIDAD**
 - 1) % Daños en mercancía
 - 2) % Daños en unidad de carga

2.16.- Relativo al canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes en la RFIG (Art. 97):

PROPUESTA.- Aplicar para el transporte ferroviario de mercancías el criterio de TONELADA por KILÓMETRO o UTI por KILÓMETRO en vez de Tren por Kilómetro.

PROPUESTA.- Incluir en los criterios de adición o bonificaciones, las relativas al transporte ferroviario de mercancías.

2.17.- Relativo a las Tarifas (Art. 101 y 102):

PROPUESTA.- Eliminar. Establecer la Libertad de precios (Ver propuesta 2.12)

3.- Observaciones específicas.

3.1.- Relativo a la Planificación (Art. 5):

PROPUESTA.- Añadir “se dará audiencia a las administraciones públicas autonómicas y locales afectadas y a los demás interesados” “entre los que se encuentran los candidatos recogidos en el art. 34”

PROPUESTA.- Sustituir en 3) “terminales de carga” por “terminales de mercancías”, o en su caso, “TILOs: terminales intermodales y logísticas” y “estaciones” por “estaciones de viajeros”.

PROPUESTA.- Añadir “plan de viabilidad económica de la infraestructura” en 3) “el estudio informativo comprende.....”

PROPUESTA.- Incluir en la obligatoriedad de estudio informativo “terminales de carga (con la denominación reiterada de terminales de mercancía o TILOs) de reducido tamaño”

PROPUESTA.- Incluir entre los colectivos para someter a informe el estudio informativo “a los candidatos recogidos en el art. 34”

3.2.- Relativo a la incidencia de las infraestructuras ferroviarias sobre el planeamiento urbanístico. El control municipal (Art. 7):

PROPUESTA.- Sustituir el apartado 5 por “las autorizaciones y, en su caso, las concesiones otorgadas a particulares para la realización de obras o actividades en la zona de servicio ferroviario regulada en el art. 9.1 (terminales de mercancías o TILOs) incluirán idéntica tramitación que la que deba realizar el administrador de la infraestructura, eximiendo a los titulares de cualquier otra tramitación”.

3.3.- Relativo a las zonas de servicio ferroviario (Art. 9):

PROPUESTA.- Sustituir “terminales de carga” por “terminales de mercancías”, o en su caso, “TILOs: terminales intermodales y logísticas”.

3.4.- Relativo a la clausura de líneas o tramos de la infraestructura ferroviaria (Art. 11):

PROPUESTA.- Incluir en el mismo procedimiento “terminales de mercancías”, o en su caso, “TILOs: terminales intermodales y logísticas”.

PROPUESTA.- Añadir en los destinatarios de la comunicación previa “a los candidatos recogidos en el art. 34”

3.5.- Relativo a la construcción de la infraestructura ferroviaria (Art. 24):

PROPUESTA.- No excluir de la aplicación del procedimiento de contratos del sector público las obras de “electrificación y señalización, mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y la gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad del tráfico”.

3.6.- Relativo a la construcción de la infraestructura ferroviaria (Art. 24):

PROPUESTA.- No excluir de la aplicación del procedimiento de contratos del sector público las obras de “electrificación y señalización, mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y la gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad del tráfico”.

3.7.- Relativo a los derechos de uso de capacidad (Art. 38):

PROPUESTA.- Incluir en el apartado 6 “... comunicará los acuerdos marcos.... Y los publicará en la Declaración de Red”

3.8.- Relativo a las infraestructuras en Puertos (Art. 39):

PROPUESTA.- Incluir la obligatoriedad de publicación en la Declaración de Red de las reglas establecidas en convenios de conexión.

3.9.- Relativo a las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada (Art. 40):

PROPUESTA.- Modificar el apartado 3 eliminado para el transporte ferroviario de mercancías “exclusivamente por cuenta propia, como complemento de otras actividades principales realizadas por su titular”.

3.10.- Relativo a elementos que complementan RFIG (Art. 41):

PROPUESTA.- Cambiar la denominación de “cargaderos” por “terminales de mercancía o TILOs” en el caso uso público o “apartaderos privados” en el caso de uso privado

3.11.- Relativo a instalaciones de servicio RFIG (Art. 42):

PROPUESTA.- Cambiar la denominación de “terminales de carga” por “terminales de mercancía o TILOs” incluyendo e integrando en ellas las instalaciones necesarias: instalaciones formación de trenes, vías de apartado e instalaciones técnicas.

3.12.- Relativo a derechos de los usuarios (Art. 62):

PROPUESTA.- Eliminar en la facultad del Ministro de Fomento de establecer condiciones generales o contratos tipo en “transporte ferroviario de mercancías”

3.13.- Relativo a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (Art. 65):

PROPUESTA.- Añadir dentro de las funciones “la homologación de centros”, así como las condiciones que deben cumplir cada uno de ellos y la transparencia y publicidad en la homologación para todas las

actividades referidas a los trámites y actuaciones listadas en el art. 84, sobre las que la Agencia cobra las tasas.

3.14.- Relativo a los tipos de línea (Art. 97.7):

PROPUESTA.- Utilizar las mismas denominaciones del resto del texto (incluidas las definiciones del Anexo I) para las líneas D relativas a los enlaces y accesos a instalaciones vinculadas al transporte ferroviario de mercancías (terminales de mercancías, TILOs, apartaderos privados) en vez de “apartaderos, puertos, instalaciones logísticas de mercancías y derivaciones particulares”

3.15.- Relativo a los obligados tributarios (Art. 98.2):

PROPUESTA.- Incluir en el transporte ferroviario de mercancías los candidatos del art. 34, incluidas las empresas de transporte por carretera y los operadores logísticos.

3.16.- Relativo a los horarios de apertura y cierre (Art. 98.8):

PROPUESTA.- Incluir las terminales mercancías y no solamente las estaciones de viajeros.

3.17.- Relativo a la revisión de cuantías de los art. 97 y 98 (Art. 100):

PROPUESTA.- Incluir en el transporte ferroviario de mercancías los candidatos del art. 34, incluidas las empresas de transporte por carretera y los operadores logísticos.

PROPUESTA.- Añadir, para el transporte ferroviario de mercancías, a la memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad “calculados en base a criterios del método de asignación de costes con principios similares a los utilizados en otros modos de transporte de mercancías (Observatorio Costes Carretera)”.

PROPUESTA.- Cambiar el techo de revisión (art. 100.3) “...no podrán incrementarse individualmente en más del IPC del año anterior...”.

3.18.- Relativo a la autoprestación (Disposición transitoria segunda):

PROPUESTA.- En el transporte ferroviario de mercancías, establecer un periodo máximo de 2 años para la adaptación del modelo de autoprestación al nuevo modelo único de explotador de las instalaciones.

3.19.- Relativo a la habilitación reglamentaria (Disposición final tercera.2):

PROPUESTA.- Sustituir “usuarios integrados en el Consejo Nacional de Transportes Terrestres” por “Consejo Nacional de Transportes Terrestres”.

3.20.- Relativo a las definiciones (Anexo I):

PROPUESTA.- Incorporar las relacionadas en el presente informe.

**OBSERVACIONES AL ANTEPROYECTO DE LEY DEL SECTOR FERROVIARIO Y AL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE
APRUEBA EL REGLAMENTO DE CIRCULACION FERROVIARIA**

**LA ASOCIACIÓN DE EMPRESAS FERROVIARIAS PRIVADAS (AEFP) PARA EL CONSEJO NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
(Sección Mercancías) 14-04-2015**

1.- Cuestión Previa sobre la LSF

La AEFP comunica ante el Consejo que sus empresas miembros están en este momento en el trámite de Audiencia Pública del Anteproyecto de Ley del Sector Ferroviario por tanto están dirigiendo sus escritos de alegaciones observaciones al Ministerio de Fomento como es preceptivo.

No obstante la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas quiere dejar constancia ante el Consejo de dichas alegaciones que más adelante exponemos y que serán también objeto de alegaciones al Ministerio de Fomento.

2.- Cuestión Previa sobre el RCF

La AEFP y sus miembros ya expusieron en el trámite de Audiencia Pública sus alegaciones y observaciones al Real Decreto, algunas de dichas consideraciones han sido tenidas en cuenta en el nuevo Proyecto y otras han sido desestimadas, más adelante exponemos nuestras observaciones generales y porque informamos negativamente sobre el mismo.

3.- Alegaciones al Anteproyecto de LSF

3.1.- Sobre los OBJETIVOS DE LA MODIFICACIÓN DE LA LSF

La AEFP considera que entre los objetivos de modificación de la LSF, no figura el objetivo de conseguir un modelo que permita un transporte ferroviario de mercancías eficiente y competitivo, tanto entre las distintas empresas ferroviarias como con otros modos de transporte, modificando sustancialmente los usos, costumbres y regulaciones existentes hasta la fecha y que han llevado a este modo a una presencia insignificante en el global del transporte de mercancías, perdiendo sus enormes potencialidades para la economía española.

En este sentido y en aras de conseguir el objetivo de tener una Ley del Sector Ferroviario que permita al transporte de mercancías por ferrocarril la competitividad y eficacias necesarias, más allá del hecho de transponer las normativas europeas al derecho nacional, planteará en un texto alternativo cuantos cambios sean necesarios para alcanzar dicho objetivo.

3.2.- Sobre las APORTACIONES ECONÓMICAS DEL ESTADO. CONVENIOS Y PROGRAMAS DE ACTIVIDAD. ART 25

Se establece que el Gobierno adoptará las medidas necesarias para asegurar un equilibrio entre ingresos de cánones y tarifas y otros conceptos como la financiación estatal, y los gastos de infraestructura.

Solicitamos que dichas medidas vayan enfocadas a **reducir los cánones y tarifas** para el desarrollo del transporte por ferrocarril en aras de ese objetivo que no vemos reflejado en el Anteproyecto de Ley y que es condición fundamental para un transporte ferroviario de mercancías eficiente y competitivo. Por tanto se debe corregir la tendencia de los últimos años en sentido de incrementos de los mismos.

Solicitamos nos sea remitido de inmediato **el Programa de actividad de ADIF**, para valorarlo conjuntamente con el Anteproyecto, por su importancia y por recoger aspectos que influyen en el régimen tarifario. Sin ello no podemos entender el contenido del Art 25 en materia de instrumentos de financiación y planificación del sistema ferroviario.

La valoración del Anteproyecto solo puede realizarse conjuntamente a la luz de dichos documentos, como el Programa de actividad de ADIF, por su importancia pues recoge:

- Todas las **actuaciones** sobre la infraestructura previstas para **los 5 años siguientes**, incluyendo planes de inversión y financiación. Se trata de una medida para garantizar la información a los operadores, de forma que éstos puedan planificarse.
- Una **previsión orientativa de sus cánones** para los próximos 5 años que **funcionará como un límite superior**

3.3- REGIMEN APLICABLE. ART 39

Se menciona ADIF, cuando debería indicarse de forma genérica “Administrador de Infraestructuras Ferroviarias”.

3.4.- TITULO VI. REGIMEN ECONOMICO Y TRIBUTARIO

Como no se fijan los precios de aplicación de este Título, quedando supeditados a lo que se determine en próximas Leyes de Presupuestos Generales del Estado o Declaraciones de la Red, no se puede valorar el impacto económico del nuevo régimen tarifario propuesto.

Si **manifestamos el hecho** que se han incluido **nuevos conceptos tarifarios respecto a la anterior Ley**, y esto es tanto más preocupante si ello va asociado a un incremento de costes que una vez más mermarán la capacidad competitiva del sector ferroviario.

Por ello **solicitamos** sean indicados **los precios de referencia**, y en cualquier caso **se garantice que el régimen tarifario resultante sea con menores costes**, para así promocionar el desarrollo del transporte del sistema ferroviario.

Así pasamos a observar lo nuevos conceptos tarifarios:

3.4.1.- SECCIÓN 4ª. Tasa por la prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria.

Art.89. Bases para el cálculo de la cuantía de la tasa.

Supone la inclusión de una nueva tasa para los servicios de transporte de mercancías, cuyo alcance económico no podemos valorar, debido a que no se incluyen importes para la misma.

Solicitamos que, como hasta la fecha, dicha tasa no sea de aplicación para los servicios de transporte de mercancías.

En caso de que no se nos atienda la anterior petición, solicitamos se nos indiquen los precios de referencia y que se nos garantice que el cómputo total de costes relativos a tarifas más cánones, no se verá incrementado con respecto a la estructura actual.

3.4.2.- SECCIÓN 5ª. Tasa por la utilización o aprovechamiento especial de bienes del dominio público ferroviario.

Art.93. Tasa para la utilización o aprovechamiento especial de bienes del dominio público ferroviario.

Supone una modificación/ampliación del actual “canon por la prestación de servicios que precisen de autorización para la utilización del dominio público ferroviario”.

No se incluyen precios de referencia, por lo que no podemos valorar su impacto económico.

Solicitamos que sean indicados los precios de referencia, y en cualquier caso **se garantice que el régimen tarifario resultante sea con menores costes, tanto por el importe unitario como por los conceptos de aplicación, para así promocionar el desarrollo del transporte del sistema ferroviario.**

3.4.3.- SECCIÓN 6ª. Canon por utilización de las infraestructuras ferroviarias.

Art.96.- Principios Generales.

Es imposible valorar el impacto económico del nuevo sistema de incentivos/penalizaciones, para los que no se incluyen precios de referencia, el sistema elaborado es muy complicado al tratarse de una estructura compleja con tráficos de referencia, tráficos objetivos, etc., que serán además determinados por el ADIF sin participación de las Empresas Ferroviarias.

Solicitamos sean indicados los precios de referencia y que esto no suponga un incremento de los costes actuales para el servicio de transporte de mercancías.

3.4.4.- Art.97. Canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.

1. Hecho imponible.

Se modifica la estructura actual de cánones, **incluyendo un nuevo canon** por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (Modalidad C), que antes se incluía como parte del canon de utilización de la línea ferroviaria. **No se incluyen precios de referencia**, por lo que no podemos valorar su impacto económico.

Solicitamos sean indicados los precios de referencia y que esto no suponga un incremento de los costes actuales para el servicio de transporte de mercancías, es decir que el canon de uso debería reflejar la correspondiente disminución.

3.4.5.- Art.97. Canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.

7. Tipos de línea, tipos de servicio y tipo de tracción.

La nueva clasificación de líneas no puede suponer incremento alguno respecto al canon que aplica en la actualidad para cada una de las líneas.

3.4.6.- Artículo 98.- Canon por utilización de las instalaciones de servicio titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.

Inclusión de dos nuevos cánones, Canon por utilización de vías en otras instalaciones de servicio de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, de lavado y limpieza, de suministro de combustible (Modalidad D) y Canon por utilización de puntos de carga para mercancías (Modalidad E).

No se indican precios de referencia, por lo que no podemos valorar su impacto económico.

Solicitamos se nos indiquen los precios de referencia y que se nos garantice que el cómputo total de costes de cánones, no se verá incrementado con respecto a la estructura actual.

3.5.- DISPOSICIONES ADICIONALES

3.5.1. Disposición adicional sexta. Solicitamos la publicación de la estrategia indicativa de la Infraestructura ferroviaria. Se prevé que sea publicada por parte de Ministerio de Fomento, antes del 16 de diciembre de 2016.

Solicitamos se nos incorpore (AEFP) en el grupo de trabajo para su confección, formando la AEFP parte de los “demás interesados” previstos en el Art.5.1 de la Ley.

3.5.2.- Disposición adicional séptima. Trenes históricos.

Los trenes históricos, por ser trenes, están sometidos al mismo Reglamento General de Circulación de las Empresas Ferroviarias. No por ser simplemente históricos quedan al margen de toda la complejidad, aspectos de seguridad y obligaciones del transporte por ferrocarril. Es por ello que consideramos no pueden ser excluidos del ámbito de aplicación de la Ley.

3.5.3.- Disposición transitoria sexta. Convenios vigentes con sociedades mercantiles estatales.

Entre los convenios entendemos existen los establecidos entre RENFE-Mercancías (o sus participadas) y ADIF; el llamado “usufructo”. Sin conocer el alcance de los mismos, solicitamos que dichos convenios sean equiparados en condiciones conforme se prevé en la presente Ley. A su vez sean conocidos las condiciones y plazos de aplicación.

4.-OBSERVACIONES SOBRE EL RCF

El sector ferroviario español sigue sometido a una profunda transformación legislativa, normativa, de gestión empresarial y en particular de la gestión de la seguridad de la operación.

Desde un punto de vista operativo la AEFPP pone de manifiesto, que las empresas que actualmente están implicadas en el sector ferroviario español se verán obligadas a obtener recursos suplementarios sobre los disponibles para el desempeño de todas las obligaciones que la legislación impondrá que tendrán una repercusión muy importante en los costes de la explotación ferroviaria y de infraestructura empresarial.

Cada Empresa estará obligada por la legislación a desempeñar sus funciones desde el punto de vista operacional y de seguridad con el fin de conseguir que la actividad de la empresa esté garantizada, además de estar obligados a obtener elevados ratios de producción para conseguir los rendimientos empresariales esperados.

Una vez más un incremento de los costes asociados a la Operación ferroviaria pueden redundar en una menor competitividad y eficiencia del sector, especialmente en las mercancías. La competitividad del modo ferrocarril para el transporte de mercancías requiere unas condiciones de explotación que posibiliten su eficiencia económica y no es equiparable al transporte de viajeros por mucho que existan elementos básicos comunes de explotación de los trenes.

Especialmente significativo es el análisis de impacto económico y presupuestario que dice que la norma no tiene efectos sobre la competencia, la norma producirá previsiblemente menos competencia en el sector ferroviario de mercancías pues las Empresas Privadas tendrán que realizar aún mayores esfuerzos para dotarse de recursos para el desempeño de todas las obligaciones nuevas, que en algunos casos pueden hacer inviable la operación ferroviaria. Presión a la que el Operador Dominante Público no estará sometido al tener recursos ociosos.

Respecto a las cargas administrativas, el análisis de impacto dice que es nulo. En este punto decimos, reiterando lo anteriormente expuesto, que nada más ajeno a la realidad, pues las nuevas cargas administrativas que van a soportar las Empresas Ferroviarias Privadas están en relación con las nuevas obligaciones que van a soportar y supondrán nuevos recursos que la legislación impone.

En base a lo anterior y por todo ello **PROCEDE INFORMAR NEGATIVAMENTE**

En Madrid 13 de abril

Juan Diego Pedrero Sancho

Gerente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas

“ALEGACIONES DEL CONSEJO DE CONSUMIDORES Y USUARIOS AL ANTEPROYECTO DE LEY DEL SECTOR FERROVIARIO”.

ALEGACIONES AL ARTICULADO

PRIMERA.- Artículo 40. Régimen aplicable a las líneas ferroviarias de titularidad privada.

2. Para el establecimiento o la explotación de una infraestructura ferroviaria de titularidad privada que discurra por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, será necesario obtener, previamente, la correspondiente autorización administrativa que habilite para ello.

Rechazamos plenamente que exista la posibilidad de que se pueda construir infraestructura ferroviaria y que esta sea propiedad de una entidad privada. Las infraestructuras ferroviarias son muy agresivas para el medio ambiente, por lo que entendemos que no puede autorizarse lo anterior.

El Estado debe apostar por el uso de las infraestructuras ya existentes y, si fuese realmente necesaria la construcción de alguna nueva, esto no debería quedar en manos de una entidad privada, sino que debe ser de propiedad pública, sin perjuicio de que su explotación pudiera ser privada.

SEGUNDA.- Artículo 51. Capacidad financiera de las solicitantes.

1. Se entenderá cumplido el requisito de capacidad financiera, cuando la empresa solicitante acredite que puede hacer frente a sus obligaciones reales y potenciales, durante un período de doce meses a contar desde la solicitud de la licencia.

Entendemos que no puede entregarse una licencia para la prestación de un servicio ferroviario a una entidad cuya capacidad financiera únicamente garantiza que puede hacer frente a sus obligaciones reales y potenciales durante 12 meses.

Si una entidad presenta una garantía tan escasa no debería poder obtener licencia para prestar un servicio tan importante ya que, transcurrido ese año, si su capacidad financiera no mejora, podría dejar a muchos viajeros o empresas sin servicio y, además, será el Estado el que asumirá el servicio y las consecuencias.

Artículo 53. Cobertura de responsabilidad civil.

1. *El solicitante de una licencia deberá tener o comprometerse a tener suficientemente garantizada, en el momento de inicio de las actividades para que le faculte la licencia y durante su desarrollo, la responsabilidad civil en la que pueda incurrir, en particular, la derivada de los daños causados a los viajeros, a la carga, al equipaje, al correo y a terceros. Igualmente, esa garantía cubrirá la responsabilidad derivada de daños a las infraestructuras ferroviarias.*

2. *Reglamentariamente se establecerán el importe y las condiciones de cobertura de responsabilidad civil, en función de la naturaleza de los servicios que se vayan a prestar.*

Entendemos que debería suprimirse, en el artículo 52, “o se comprometa a disponer”, y en el artículo 53.1, “o comprometerse a tener suficientemente garantizada”, puesto que entendemos que en el momento de iniciar la actividad la entidad solicitante debe contar con “órganos directivos con los conocimientos y la experiencia necesarios para ejercer la supervisión y el control operativo seguros y fiables del tipo de actividades para las que habilita la licencia” (art.52) y cubierta la “responsabilidad civil”(Art. 53.1) .

No pueden prestarse servicios tan importantes si no se cumplen los requisitos necesarios para la prestación del servicio.

CUARTA.- Artículo 59. Servicios de transporte ferroviario sujetos a obligaciones de servicio público

Entendemos que todo el transporte ferroviario de viajeros debe ser un servicio público y accesible económicamente. El Estado debe apostar por una política en favor del transporte público y en detrimento del privado.

Como ya hemos indicado en las alegaciones previas, no debería quedar en manos de empresas privadas la explotación de infraestructuras y servicios ferroviarios que sean económicamente beneficiosos, renunciando el Estado a estos recursos y asumiendo los costes de las que no sean rentables, que al ser declaradas de servicio público, tendrá que subvencionar para cubrir los gastos que genere el mantenimiento los mismos.

Peor aún será en los casos en los que la prestación del servicio esté comprendida en un ámbito autonómico, ya que quien soportará los gastos de declarar un servicio como “servicio público” será la propia Comunidad Autónoma, lo cual puede ir en detrimento del propio servicio si la Comunidad Autónoma no cuenta con un presupuesto suficiente para garantizarlo.

QUINTA.- Artículo 62 *Derechos de los usuarios.*

1. Los usuarios tendrán derecho al uso de los servicios de transporte ferroviario en los términos establecidos en la normativa vigente y, en su caso, en los contratos que celebren con las empresas ferroviarias. Éstas deberán respetar los niveles de calidad que se determinen mediante Orden del Ministro de Fomento.

El precio exigible por las empresas ferroviarias a sus clientes en concepto de retribución por los servicios ferroviarios prestados estará sujeto al Derecho privado, sin perjuicio de que puedan imponerse tarifas máximas obligatorias para los servicios de transporte ferroviario sometidos a obligaciones de servicio público.

2. Por Orden del Ministro de Fomento podrán establecerse condiciones generales o contratos tipo para las distintas clases de servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías.

3. Las empresas ferroviarias deberán tener, a disposición de los usuarios de los servicios, un libro de reclamaciones, editado con arreglo al modelo que se determine reglamentariamente.

4. Los usuarios, sin perjuicio de poder instar la defensa de sus pretensiones en los términos previstos en la vigente legislación, ante las juntas arbitrales de transporte y, en todo caso, ante la jurisdicción ordinaria, están facultados para dirigir las reclamaciones relacionadas con la prestación del servicio a la empresa ferroviaria que lo lleve a cabo.

Reclamamos la inclusión en este artículo de un catálogo mínimo de derechos de los usuarios, tal y como reconoce la Ley 9/2014, de 9 de mayo, de Telecomunicaciones o la



Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, y el artículo 59 de la vigente **Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario**, entre los que se encontraban:

- **a)** Acceder a la publicación por la empresa ferroviaria, con la suficiente antelación, del horario de los servicios y de las tarifas correspondientes a éstos.
- **b)** Contratar la prestación del servicio ferroviario desde o hasta cualquiera de las estaciones en las que se recojan o se apeen viajeros. A estos efectos, las empresas ferroviarias podrán prestar sus servicios entre cualesquiera estaciones del trayecto que cubran.
- **c)** Recibir el servicio satisfaciendo, en su caso, los precios de acuerdo con las tarifas correspondientes.
- **d)** Celebrar con la empresa ferroviaria un contrato de transporte ajustado a lo dispuesto en la Ley 26/1984, de 19 de julio, de Defensa de los Consumidores y Usuarios. Los contratos tipo de transporte que afecten a los usuarios del servicio deberán ser previamente aprobados por el Ministerio de Fomento.
- **e)** Ser indemnizados por la empresa ferroviaria, en caso de incumplimiento por ésta de las obligaciones que le impongan esta ley y las disposiciones que la desarrollen o de las asumidas en el contrato celebrado con ella.
- **f)** Ser informados de los procedimientos establecidos para resolver las controversias que puedan surgir en relación con el cumplimiento del contrato de transporte ferroviario.
- **g)** Cualesquiera otros que les reconozcan las normas vigentes.



A lo que sumaríamos:

- El derecho a la prestación de un servicio de calidad.
- A recibir toda la información a través de la web, además de en las estaciones y en las oficinas de la entidad.
- A recibir información sobre la interoperabilidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte.
- A recibir información sobre los derechos de los usuarios en caso de retraso o cancelación, por pérdida, retraso o rotura del equipaje, a recibir las compensaciones pertinentes, así como la correspondiente indemnización por los daños y perjuicios sufridos.
- A disponer de HHRR en todos los locales y oficinas, así como en el propio tren,
- A recibir información sobre el seguro de viajeros y la posibilidad de recurrir al mismo.
- A que se eliminen todas las barreras arquitectónicas y de acceso, tanto de las estaciones como de los vagones.

Asimismo, incluimos los Considerando 5 y 6 del REGLAMENTO (UE) No 454/2011 DE LA COMISIÓN de 5 de mayo de 2011 relativos a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros» del sistema ferroviario transeuropeo:

(5) El objeto de la presente ETI es proporcionar los procedimientos e interfaces entre todos los tipos de agentes para permitir el suministro de información y la expedición de billetes a los viajeros a través de tecnologías ampliamente disponibles. El intercambio de información deberá cubrir los aspectos siguientes: sistemas que faciliten información al viajero antes y durante el viaje; sistemas de reserva y pago, gestión del equipaje; expendición de billetes a través de oficinas, máquinas expendedoras de billetes, venta a bordo, por teléfono, Internet o cualquier otra tecnología de la información ampliamente disponible; gestión de las conexiones entre trenes y entre estos y otros modos de transporte.

(6) La información proporcionada a los pasajeros debe ser accesible según los requisitos de la Decisión 2008/164/CE de la Comisión, de 21 de diciembre de 2007, sobre la especificación técnica de interoperabilidad «personas de movilidad reducida» en los sistemas ferroviarios transeuropeos convencional y de alta velocidad (3).

SEXTA.- Artículo 63. Asistencia integral a los afectados por accidentes ferroviarios

No comprendemos por qué se hace referencia a un reglamento que se desarrollará en el futuro y no al Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares.

Abril de 2015





1.- Cuestiones Previas.

1.1.- Las observaciones que se presentan lo son en relación al **TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS**, sin incidir en el de VIAJEROS que tiene otros planteamientos específicos y otros ámbitos de aportaciones.

1.2.- Esta norma de altísimo contenido técnico, redactada por especialistas y muy dirigida a los profesionales-técnicos del ferrocarril, merece toda la consideración positiva, habida cuenta de la larga experiencia de sus redactores y de la ausencia, salvo excepciones, de incidencias notables.

1.3.- La unificación normativa favorecerá la mejora en la aplicación de procedimientos, mejorará la formación de los profesionales ferroviarios y, en consecuencia, incrementará la seguridad en la circulación.

1.4.- La competitividad del modo ferrocarril para el transporte de mercancías requiere unas condiciones de explotación que posibiliten su eficiencia económica. Son de destacar, la LONGITUD DE LOS TRENES y LA CAPACIDAD DE CARGA (Total y por eje), cuestiones que pueden variar, en función de las condiciones de la circulación, además de las características de la infraestructura.

1.5.- Vista la oportunidad de la propuesta y la ausencia de efectos en la competencia y en las cargas administrativas y aunque no se especifica el impacto económico de su aplicación, **PROCEDE INFORMAR FAVORABLEMENTE, con las siguientes Observaciones:**

2.- Observaciones.

2.1.- Relativa al Libro 1 – 1.1.1.3 - Definiciones

PROPUESTA.- Incluir las definiciones de “Estación de Viajeros” diferenciada de “Terminal de Mercancías”.

PROPUESTA.- Incluir, en consonancia con vocabulario europeo “Infraestructuras Ferroviarias Lineales” e “Infraestructuras Ferroviarias Nodales”.

PROPUESTA.- Añadir y homogeneizar vocabulario “terminales de mercancías”, o en su caso, “TILOs: terminales intermodales y logísticas” en vez de “terminales de carga” o “cargaderos”, y “apartaderos privados” para las derivaciones particulares de uso privado y “terminales de mercancías” o, en su caso “TILOs terminales intermodales y logísticas” para las derivaciones particulares de uso público.

PROPUESTA.- Añadir dentro de tipología de vías: “Vías en Naves o Plataformas Logísticas”

2.2.- Relativa a 1.5.1.20.- Masa, longitud, velocidad máxima y porcentaje de frenado de los trenes

La facultad de los administradores de infraestructura para definir en cada línea o tramo de línea que administren y en función de sus características específicas, los parámetros de Longitud máxima de los trenes, Velocidad máxima de circulación, Porcentajes mínimos de frenado necesarios para cada tipo de régimen en lo relativo a los trenes de mercancías con limitaciones genéricas (tabla)

Ancho de vía (mm)	Régimen de frenado	Tipo de composición	Masa remolcada (t)	Longitud total del tren (m)	Velocidad del tren (km/h)
1.668 y 1.435	P	Composición general	≤ 1.200	≤ 750	≤ 120
		Composición específica formada solo por vagones de bogies	≤ 1.500	≤ 750	≤ 120
		Composición específica formada solo por vagones homogéneos (*) de bogies cargados (**)	≤ 2.200	≤ 350	≤ 120
	G	Composición general	—	≤ 750	≤ 100
1.000	P	Composición general	≤ 1.500	≤ 400	≤ 50
			≤ 1.200	≤ 330	≤ 70
	G	Composición general	—	≤ 550	≤ 30

(*) Se consideran vagones homogéneos aquellos cuyas diferencias en la longitud entre topes, en la distancia entre pivotes y en sus pesos lineales sean inferiores al 10%.

(**) Se trata de una alternativa a la "Composición general", que permite aumentar la masa remolcada, reduciendo la longitud total del tren

La masa máxima remolcada de 1200 o 1500 Tn para longitudes inferiores a 750 m. es insuficiente para la eficiencia y competitividad del transporte ferroviario de mercancías, así como 2200 Tn con longitud inferior a 350 m.

PROPUESTA.- Reducir la velocidad del tren <100 o < 90 Km/h (parámetro no tan importante para el transporte ferroviario de mercancías) para poder incrementar la longitud y/o la masa remolcada (según líneas o tramos de línea): Longitud 860 m. Masa remolcada para garantizar 2.200 TBR y peso por eje 25 Tn.