CONSEJO NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (Sección Mercancías) - 14-04-2015

Observaciones al Anteproyecto de Real Decreto de Reglamento de Circulación Ferroviaria

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.- 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 Mercancias”.**

**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)

****

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.**