



EL PROYECTO DE LEY DEL SECTOR FERROVIARIO AVANZA EL MODELO DE EXPLOTACIÓN ESPAÑOL DE ACUERDO CON LA NORMATIVA COMUNITARIA

PREPARADO PARA COMPETIR

RAQUEL SANTOS / Fotos: CABALLERO

El ferrocarril español está a punto de subirse al tren de la modernidad. El Consejo de Ministros ya ha aprobado la remisión a Las Cortes del Proyecto de Ley del Sector Ferroviario, con el que se incorporan a nuestro ordenamiento jurídico las tres directivas comunitarias que constituyen el llamado "paquete ferroviario". Con el Proyecto se da luz verde, así, a un nuevo modelo ferroviario que permitirá no sólo mejorar la eficiencia económica de este modo de transporte, sino también su competitividad al dar entrada a la iniciativa privada. El futuro del ferrocarril ya está encarrilado.

La política europea de transportes está basada en la apertura a la competencia y a la liberalización de sus sectores, pero no todos ellos habían seguido esta prerrogativa. El ferrocarril era el único que aún no se había adaptado a las exigencias que impone la modernidad y que, además, en casi toda Europa, se gestionaba en régimen de monopolio. Esta situación estaba abocando al ferrocarril europeo y al español a ser el menos competitivo de los modos de transporte,



El modelo consagrado en el Proyecto de Ley del Sector Ferroviario mejorará la eficiencia económica del sistema ferroviario español y permitirá la progresiva apertura de este transporte a la iniciativa privada.

quedando a la zaga del realizado por carretera, aéreo y marítimo. Ahora, eso va a cambiar.

El Proyecto de Ley del Sector Ferroviario, que ya ha sido remitido a Las Cortes, convertido en proyecto de ley, es el instrumento para lograrlo. El documento traspone un bloque de tres directivas europeas que versan sobre la separación de la explotación del transporte ferroviario y la administración de la infraestructura ferroviaria, los regímenes de licencias comunitarios y de adjudicación

de infraestructuras y su utilización por las operadoras.

Concretamente, incorpora a nuestro ordenamiento tres Directivas Comunitarias, la relativa a la concesión de licencias a las empresas ferroviarias; la que atañe a la adjudicación de capacidad de infraestructuras ferroviarias, o dicho coloquialmente, la adjudicación de los denominados "surcos ferroviarios" a las empresas (equivalentes a los slots aeroportuarios); y la que se refiere a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

A tenor de estas directivas, el nuevo modelo ferroviario español establecerá novedades importantes. La primera es que habrá una clara separación entre las actividades ligadas a la administración de infraestructuras ferroviarias pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General y la explotación de los servicios de transporte ferroviario que se presten sobre esas infraestructuras. En el futuro se realizarán de forma totalmente independiente.

En este sentido, el proyecto de ley re-

gula cómo se llevará a cabo la administración de la infraestructura ferroviaria en nuestro país, estableciendo, por una parte, el régimen de proyecto, construcción y administración de esas infraestructuras y, por otra, los servicios adicionales, complementarios y auxiliares que deberán ser ofrecidos a los operadores de transporte ferroviario.

Nueva entidad empresarial

El proyecto de ley atribuye la realización de la actividad de administración de infraestructuras a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), nueva denominación que pasará a tener la actual RENFE (excluidas las unidades de negocio dedicadas al transporte ferroviario) una vez que ésta haya absorbido al actual ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF).

Esta entidad pública se encargará de la construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias -con sus propios recursos o con recursos ajenos- así como de su mantenimiento, de la gestión de la circulación, de los sistemas de seguridad y control, de la administración de todos los bienes y servicios que le sean encomendados y de la elaboración de todas las declaraciones que afecten a redes, cánones, tarifas o certificados de seguridad, además de informar sobre la concesión de licencias.

Además, será esa entidad quien adjudique, con criterios de transparencia e igualdad de condiciones, la capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias solicitantes, los denominados "surcos ferroviarios", por cuyo uso las empresas deberán pagar el correspondiente canon, cuya regulación también se establece.

El ADIF, al mismo tiempo, administrará las infraestructuras ferroviarias y sus instalaciones complementarias, y se ocupará también del resto de las instalaciones para la prestación de los servicios y, en general, de toda la red ferroviaria de titularidad del Estado.

Para llevar a cabo sus funciones, esta nueva entidad pública empresarial contará con recursos económicos provenientes de varias fuentes: el cobro de cánones; la compensación que siga recibiendo del Estado, como actualmente la recibe Renfe, por la administración de la red de su titularidad; los ingresos normales de explotación; de las aportaciones patri-



El nuevo modelo generalizará el pago de cánones por la utilización de las infraestructuras ferroviarias y las estaciones.

EL PROYECTO DE LEY REGULA LA ADMINISTRACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS, SEPARÁNDOLA DE LA EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO

moniales del Estado; los fondos comunitarios que generen la construcción y creación de infraestructuras; las operaciones de endeudamiento y la puesta en valor de sus activos.

La segunda novedad que incorpora el nuevo modelo ferroviario es que regula el acceso de las empresas ferroviarias al mercado del transporte de viajeros y de mercancías, así como el régimen de otorgamiento de las correspondientes licencias ferroviarias, para cuya concesión se deberán cumplir una serie de requisitos

establecidos de acuerdo con la normativa comunitaria. En principio, la apertura al mercado se realizará de forma gradual y empezará por el transporte de mercancías.

Una vez obtenida la correspondiente licencia, para realizar los servicios de transporte, las empresas ferroviarias necesitarán tener adjudicada la correspondiente capacidad de red y haber pagado el canon por la utilización de la infraestructura ferroviaria.

Y es que para la correcta implantación



y el adecuado funcionamiento del nuevo modelo ferroviario es indispensable que el administrador perciba determinadas tasas y cánones. Para ello, el proyecto de ley crea y regula los diversos cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias y estaciones, así como las nuevas tasas por el otorgamiento de licencias ferroviarias y autorizaciones, certificados de seguridad, de homologación de material y de centros de formación, entre otras cuestiones. Regula, al mismo tiempo, el sistema ta-

rifario de los diversos servicios de transporte ferroviario.

La adjudicación de la infraestructura, según el proyecto de Ley debe ser asignada en igualdad de condiciones para garantizar la libre competencia. Para ello se creará un Comité de Regulación Ferroviaria, cuya misión será velar por el buen funcionamiento del nuevo mercado abierto a la competencia, transparente y no discriminatorio. Este comité, además, resolverá los conflictos que se puedan producir entre el administrador de infraes-

tructuras y los operadores de transporte ferroviario, o entre éstos, garantizando el correcto funcionamiento del sistema y salvaguardando la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios sobre la red ferroviaria.

Por otra parte, y con carácter previo a la prestación de los servicios de transporte sobre una determinada línea, las empresas deberán haber obtenido el correspondiente certificado de seguridad, un documento en el que se establecerán las condiciones de prestación de los servicios de transporte.

Mayor seguridad

El nuevo modelo ferroviario exige que el personal ferroviario cuente con la cualificación suficiente que permita la prestación del servicio con las debidas garantías de seguridad y eficiencia, y para eso prevé un régimen de autorización y funcionamiento de centros de formación para dicho personal. En cuanto al material móvil, se exigirá su homologación técnica y el correspondiente régimen de autorización y funcionamiento de centros que se encargarán de efectuar esa homologación. Paralelamente, se prevé la creación de un órgano que tendrá por finalidad la investigación de accidentes en los transportes ferroviarios.

El proyecto de ley, por otra parte, prevé que el Gobierno pueda declarar de interés público la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario sobre las líneas o tramos que integran la Red Ferroviaria de Interés General, siempre y cuando esa prestación resulte deficitaria y sea necesaria para garantizar la comunicación en el territorio español. En esos casos, las empresas ferroviarias únicamente podrán prestarlo con la correspondiente autorización, otorgada por el Ministerio de Fomento.

RENFE-Operadora: Otra de las señas de identidad del nuevo modelo ferroviario es que crea, a partir de las actuales unidades de negocio de Renfe dedicadas a la realización del transporte ferroviario, la entidad pública empresarial Renfe-Operadora, cuyo objetivo será prestar servicios de transporte ferroviario de viajeros y mercancías. El proyecto de ley regula los plazos y la forma en que dicha nueva entidad asumirá los medios y activos que la actual Renfe ha tenido hasta ahora dedicados a la prestación de los servicios ferroviarios.

Ministerio de Fomento: La futura

Ley del Sector Ferroviario, por otra parte, regulará las competencias de la Administración General del Estado en el sector ferroviario, atribuyendo al Ministerio de Fomento importantes funciones, como la definición de la política ferroviaria y todo lo concerniente a la planificación estratégica de este sector. Además, el Ministerio será el que otorgará las licencias a los prestadores de los servicios, el que hará las encomiendas de gestión al administrador de infraestructuras ferroviarias y el que someterá a concursos o licitaciones las concesiones de servicios públicos de interés ferroviario.

Apertura del mercado

El proyecto de Ley abre a la competencia los servicios de transporte nacional de mercancías. Éstos podrán ser prestados, a partir de la fecha de entrada en vigor de esta ley, por aquellas empresas que dispongan de la necesaria capacidad de red, así como del certificado de seguridad en el que figuran las condiciones para la realización de los transportes por el itinerario correspondiente.

Además, y siguiendo las pautas de la normativa europea, se establece un calendario de apertura para los servicios ferroviarios de transporte internacional de mercancías. Así, una vez entre en vigor la Ley, el transporte internacional de mercancías se abrirá sobre la denominada Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías. Por Orden del Ministerio de Fomento, se determinará en un futuro la composición de la Red Ferroviaria de Interés General que formará parte de la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario.

Antes del 15 de marzo de 2008, por otra parte, deberá abrirse la totalidad de la red europea de transporte internacional de mercancías. La determinación concreta de la fecha de apertura del mercado para este tipo de transporte la establecerá, mediante Real Decreto, el Gobierno.

La nueva ley no será de aplicación al transporte de viajeros hasta que la UE defina un marco común de apertura al mercado de este tipo de transportes. Cuando en el ámbito europeo se impulsen las medidas y los calendarios correspondientes, el Gobierno adoptará las decisiones oportunas en el ámbito español.

De cualquier forma, cuando tenga lugar la apertura del mercado de transporte de viajeros, el Consejo de Ministros po-



Con la nueva ley, la construcción de infraestructuras, su mantenimiento y el resto de servicios de la red pasará a manos de la entidad pública Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).



LA CREACIÓN DEL COMITÉ DE REGULACIÓN FERROVIARIA GARANTIZARÁ LA LIBRE COMPETENCIA ENTRE LOS OPERADORES

Más empleo, más demanda y más ahorro de tiempos

Las repercusiones que tendrá la puesta en marcha del nuevo modelo ferroviario, a juicio de los responsables del Ministerio de Fomento, superarán el ámbito del transporte propiamente dicho. Según las previsiones, las inversiones en el periodo 2000-2010 del Plan de Infraestructuras y del programa ferroviario, en torno al 0,6% del PIB anual, incrementarán la producción en un 2,1% y el empleo en un 1,4%, lo que equivale a unos 200.000 puestos de trabajo de carácter permanente.

A corto plazo, es decir, durante el periodo de construcción de las nuevas infraestructuras que se proyecten, se generarán en torno a 90.000 empleos temporales al año y 6.500 empleos temporales/año más para la fabricación del material móvil que va a requerir el nuevo modelo ferroviario. En total, se prevé que al finalizar el Plan, el empleo directo en el sector ferroviario se vea incrementado en un 60% respecto al del año 2000, que ascendía a 23.400 empleos. Por otra parte, la red de Alta Velocidad

va a permitir que la demanda de tráfico de viajeros por el ferrocarril pase de 13 a 30 millones de viajeros/año en larga distancia y de 24 a 38 millones en los servicios regionales que también circulan por la red de larga distancia. Esta red logrará, además, que se reduzcan los tiempos de viaje entre las capitales de provincia, tardándose menos de cuatro horas para llegar a cualquiera de ellas desde Madrid. Como consecuencia de la entrada en servicio de las nuevas líneas, el Ministerio de Fomento ha estimado que en el periodo 2005-2025 habrá un ahorro de tiempos equivalente a 34.000

millones de euros, una considerable reducción de los índices de siniestralidad y un ahorro energético y medioambiental que puede cifrarse en 14.000 millones de euros. Por otra parte, la conexión de la red española a la red europea de Alta Velocidad va a paliar el carácter periférico que tiene España en relación con gran parte del resto de Europa. Los ahorros de tiempo oscilarán, en general, entre el 35% y el 40% en cualquier desplazamiento ferroviario entre Madrid, Barcelona y Zaragoza y las principales ciudades de la Unión Europea.

drá, de oficio o a instancias de las comunidades autónomas o corporaciones locales interesadas, declarar de interés público la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario. En estos casos, las empresas ferroviarias sólo podrán prestarlos en exclusiva previa autorización, que será otorgada por el Ministerio de Fomento mediante un procedimiento de licitación pública.

En el supuesto de que la declaración de interés público se realice a instancias de las comunidades autónomas o de las corporaciones locales, éstas deberán hacerse cargo de su financiación.

El proyecto de ley, por otra parte, no afecta a los ferrocarriles de ámbito regional o local porque así lo establecen las



El nuevo modelo ferroviario supondrá ahorros de tiempo para los usuarios y 100.000 puestos de trabajo al año en el sector.

directivas europeas. Esto significa que los ferrocarriles competencia de las comunidades Autónomas y los ferrocarriles competencia de los consorcios metropolitanos, como pueden ser los Metros, quedan excluidos de esta normativa.

Beneficios del nuevo modelo

Según los expertos, los efectos del nuevo modelo ferroviario serán sumamente beneficiosos para el sector y no sólo porque con él mejorará la eficiencia económica del sistema ferroviario, al dar entrada a la iniciativa privada. Además, permitirá la progresiva apertura de este transporte a la competencia, incrementando la participación del ferrocarril en la distribución de tráficos de viajeros y mercancías, reduciendo la siniestralidad, el consumo energético y los efectos ambientales que produce el sistema de transportes en su conjunto, objetivos, estos últimos, de la Estrategia Española de Desarrollo Sostenible.

Por otro lado, integrará la red ferroviaria española en la red europea al mejorar la interoperabilidad en nuestras infraestructuras ferroviarias y garantizará la situación financiera de todos los agentes del sector, contribuyendo decisivamente, como el resto de las infraestructuras y de los sistemas de transportes, a la política de convergencia real y de creación de empleo.

A juicio de los responsables del Minis-



terio de Fomento, la contribución del nuevo modelo ferroviario a la generación de puestos de trabajos se manifestará, en primer lugar, por medio del empleo directo generado durante la fase de construcción de las actuaciones previstas. En segundo lugar, y con carácter permanente, a través del aumento de productividad de la economía española, que vendrá asociado a la mejora del sistema ferroviario español y del sistema de transportes nacional en su conjunto.

El nuevo modelo ferroviario, además, no plantea una reconversión traumática del ferrocarril español. RENFE ha venido preparando durante los últimos años su organización interna para la aplicación de este modelo, que obliga a separar la infraes-

tructura del transporte. El GIF, creado por Ley en 1996, representó, por su parte, un avance importante en el proceso de segregación de la infraestructura ferroviaria que en la actualidad explota Renfe. Ambas circunstancias garantizarán una transición suave y sin brusquedades del sistema antiguo al nuevo.

Según recalcan los responsables del Ministerio de Fomento, el ferrocarril estaba en una situación de deterioro y de pérdida constante de capacidad de captación de tráfico que imponía el diseño de un modelo de estas características porque, de lo contrario, casi con toda seguridad hubiera sufrido una reconversión traumática ajustada a la pérdida de capacidades.

Ahora, Europa y, concretamente, España —en vanguardia de la política europea de transporte, ya que nuestro país se ha anticipado incluso a las previsiones que contiene el segundo “paquete ferroviario” actualmente en trámite y en el que por primera vez en la historia reciente se invierte más en ferrocarril que en carreteras— plantean una reforma potenciadora de la capacidad del sistema ferroviario.

Por otra parte, el hecho de que la viabilidad económica-financiera de la reforma que plantea el nuevo modelo ferroviario se apoye en el Plan de Infraestructuras del Transporte 2000-2007 del Ministerio de Fomento potenciará los efectos de éste, provocando una transformación sin precedentes en el sector ferroviario español. ■