



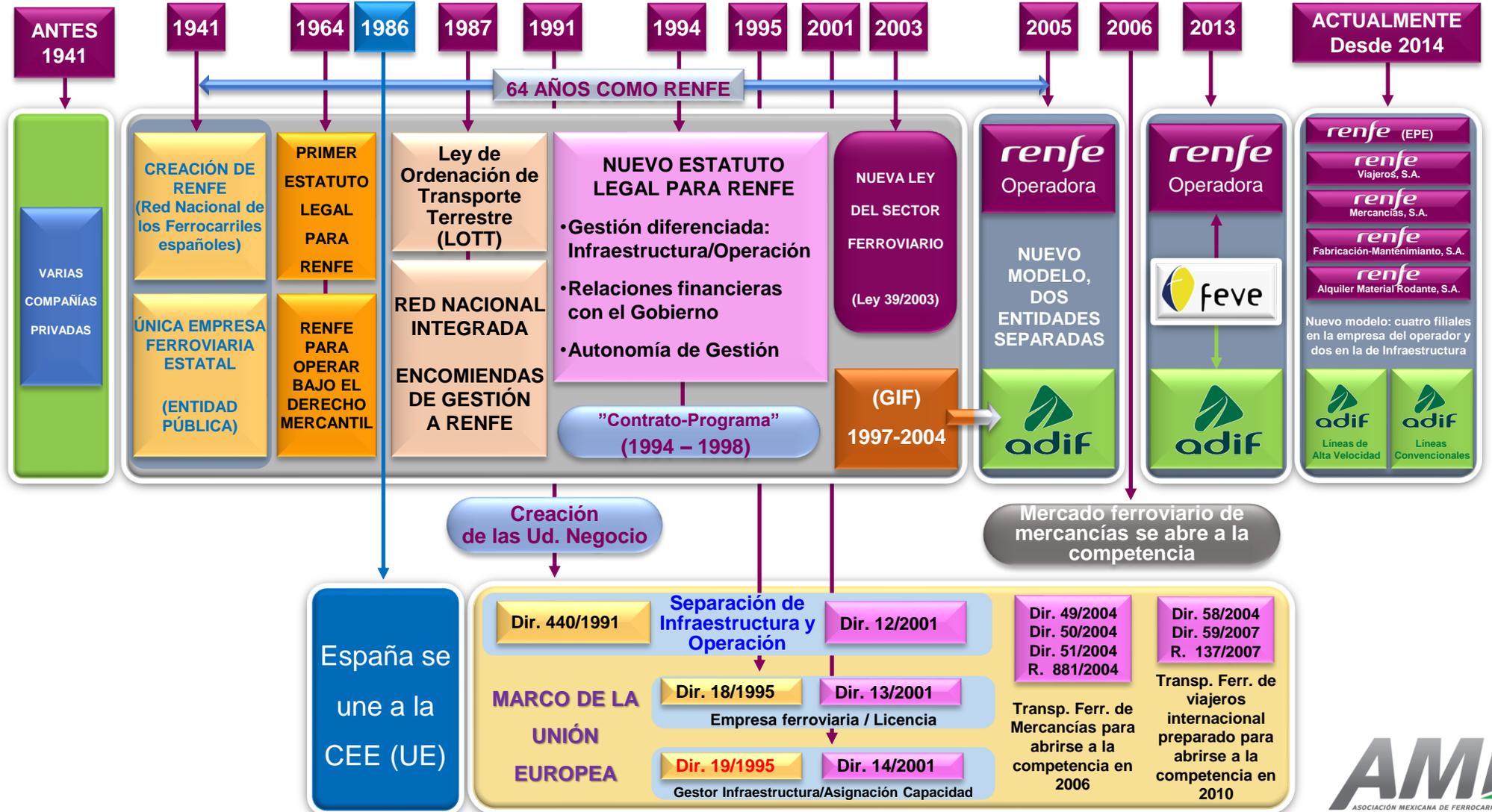
Modelo ferroviario español: normatividad y relaciones entre el Administrador y el Operador.

José Antonio Grandell Sicilia

Renfe Operadora



Evolución histórica.



Modelo ferroviario en España hasta 2013.





Modelo ferroviario actual en España.

- Define la política ferroviaria, legislación, planificación y desarrollo, concesión de licencias y los servicios públicos

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA

- Responsable de la seguridad ferroviaria, realizando la ordenación y supervisión de la seguridad de todos los elementos del sistema ferroviario: las infraestructuras, el material rodante, el personal ferroviario y la operación ferroviaria.

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y COMPETITIVIDAD



AUTORIDAD FERROVIARIA

COMISIÓN NACIONAL DE MERCADOS Y COMPETENCIA
 Ferrocarriles, telecomunicaciones, correos, electricidad y gas natural, audiovisuales, tarifas aeroportuarias

- Supervisa, controla y resuelve posibles conflictos en la preservación de la libre competencia.

Construcción, mantenimiento, control del tráfico, gestión de los sistemas de seguridad y protección civil, administración de la infraestructura

Obligaciones de Servicios Públicos

Infraestructura ferroviaria



GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA EN LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD



GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA EN LÍNEAS CONVENCIONALES

SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO



RENFE-OPERADORA (EPE)

Pagos por cargos de Infraestructura

Adjudicación de capacidad

OTROS OPERADORES FERROVIARIOS





Marco normativo: evolución histórica.

Contexto del proceso de liberalización:

- Escuela de Chicago.
- Liberalización de las telecomunicaciones, energía, servicios postales...
- Unión Europea y Monopolios públicos nacionales.

Las primeras directivas:

- Directiva 91/440/CE: Separación entre infraestructura y servicios, con gestión autónoma de ambas, esbozo de modelo de acceso a la infraestructura y primera apertura a la competencia de transporte internacional de mercancías (agrupaciones internacionales y transporte combinado).
- Directiva 95/18/CE: régimen de licencias.
- Directiva 95/19/CE: régimen de acceso a la infraestructura.
- Directivas 96/49/CE y 96/48/CE: armonización técnica e interoperabilidad.



Marco normativo: evolución histórica.

El primer paquete ferroviario (2001):

- Directiva 2001/12/CE: Profundización en el modelo:
 - Apertura de redes transeuropeas de mercancías, separación contable.
- Directiva 2001/13/CE: se universaliza el régimen de licencias.
- Directiva 2001/14/CE: régimen de acceso a la infraestructura.

El Libro Blanco del Transporte (2001).

El segundo paquete ferroviario (2004):

- Directiva 2004/51/CE: Apertura del transporte internacional de mercancías (1.1.2006) y del transporte nacional de mercancías (1.1.2007).
- Directiva 2004/49/CE: armonización en materia de seguridad (accidentes):
 - Certificados de seguridad para operadores.
 - Autorizaciones de seguridad para gestores de infraestructuras.
- Directiva 2004/50/CE: régimen de interoperabilidad.
- Reglamento 881/2004: creación de la Agencia Ferroviaria Europea.



Marco normativo: evolución histórica.

El tercer paquete ferroviario (2007):

- Directiva 2007/58/CE: Profundización en el modelo:
 - Apertura de transporte internacional de pasajeros.
- Reglamento 1370/2007: obligaciones de servicio público.
- Reglamento 1371/2007: protección del usuario.
- Directiva 2007/59/CE: armonización de maquinistas.

Directiva 2012/34: creación de un espacio ferroviario europeo único: normas aplicables; criterios para la concesión, la renovación o la modificación de licencias; y los principios y procedimientos aplicables para la determinación y percepción de cánones.

Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI's): normativa para promover la capacidad de circular indistintamente por cualquier sección de la red ferroviaria europea, donde coexisten diferentes anchos, gálibos, sistemas de bloqueo, de electrificación, emisión de armónicos y compatibilidad electromagnética, altura de la catenaria, la de los andenes, carga por eje, longitud de los trenes, pendientes, etc.



Marco normativo: evolución histórica.

El cuarto paquete ferroviario (2013): ahonda en la liberalización, conseguir una mayor calidad en los servicios ferroviarios y un espacio ferroviario único → Competencia en el mercado / Competencia por el mercado.

El Paquete contiene tres grupos de medidas (pilares) y seis propuestas legislativas, destinadas a:

- **Pilar técnico.** Establecer y armonizar las condiciones relativas a la interoperabilidad y seguridad del sistema ferroviario, tanto de infraestructura como de material rodante, simplificando el elevado número de normativas nacionales sobre el sector. Reducir los obstáculos técnicos que los diferentes estándares nacionales generan a los operadores y fabricantes de material rodante. La Agencia Ferroviaria Europea emitirá un certificado único de seguridad y una única autorización de puesta en servicio.
- **Pilar social y de gobernanza (Pilar político).** Renovar las normas sobre la estructura de gobernanza en relación con la gestión de infraestructuras y las operaciones de transporte, de manera que los administradores de infraestructuras funcionen de forma eficiente y no discriminatoria hacia los distintos operadores ferroviarios. Aclarar los requisitos exigidos para controlar su transparencia financiera. Liberalizar el mercado interior de los servicios ferroviarios comerciales.
- **Pilar de mercado.** Promover la competitividad y la calidad de los servicios ferroviarios mediante la rebaja de los costes administrativos, garantizar una mayor apertura del mercado de servicios nacionales de transporte de pasajeros por ferrocarril, aumentar la competencia en el transporte de pasajeros, garantizando igualdad de trato a todos los operadores, y regular los procesos de la apertura a la competencia del transporte de viajeros sometido a obligaciones de servicio público (OSP).



Marco institucional del transporte ferroviario en España.

- Comisión Europea.
- Agencia Ferroviaria Europea. Propone, elabora y desarrolla el marco normativo de seguridad y supervisa su cumplimiento por los agentes del sistema ferroviario, así como formular propuestas, directrices y recomendaciones normativas, incluidas las especificaciones técnicas de los subsistemas ferroviarios.
- Ministerio de Fomento.
- Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.
- Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Potestades:
 - Normativa.
 - Sancionadora.
 - Resolución de conflictos.
- Comunidades autónomas (Cercanías y redes suburbanas).



Licencia de empresa ferroviaria.

- Certifica el cumplimiento de requisitos mínimos de honorabilidad, solvencia económica y capacidad técnica.
- No está vinculada a una infraestructura concreta.
- Pleno reconocimiento entre Estados Miembros.
- Solicitud por sociedad anónima cuya actividad principal sea el transporte ferroviario.
- Deben aportar tracción.
- Sociedades establecidas en España deben solicitar licencia en España.
- Incluirá declaración de actividad: el tipo, las características y la cantidad de servicios que desea prestar.
- Informe ADIF (30 días), decide el Ministro de Fomento en 3 meses.
- La licencia recogerá derechos y obligaciones, teniendo una duración indeterminada.
- Se debe iniciar operaciones en 6 meses.
- Las licencias no son transmisibles, en cuanto intuitu personae.
- Los agentes de transporte, cargadores y operadores de transporte combinado pueden acceder a la licencia.



Certificado de seguridad.

- Certificado del sistema de gestión de la seguridad. Armonizado a nivel europeo.
- Certificados de seguridad específicos para operar en cada tipo de infraestructura.
- Armonizados a nivel europeo los trámites y procedimientos administrativos.
- Naturaleza jurídica: certificado de hechos.
- Solicitud por titular de licencia de empresa ferroviaria (española o de otro EM):
 - Incluye licencias del personal ferroviario.
 - Incluye acreditación del material rodante
- Competencia de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (anteriormente ADIF).
- Plazo de otorgamiento: 4 meses.
- Silencio: negativo.
- Inicio de actividad en 1 año.
- Duración del certificado: cinco años.



Regulación del acceso a la Red.

- Tras la separación de red y servicios, es necesario establecer un régimen para el acceso a la red por las empresas ferroviarias.
- Paquete mínimo: surcos, tramitación de solicitudes, bifurcaciones y desvíos, control del tren, información necesaria.
- Servicios adicionales (ADIF, obligatorios):
 - a) Las de aprovisionamiento de combustible;
 - b) Las de electrificación para la tracción, cuando esté disponible;
 - c) Las de formación de trenes;
 - d) Las de mantenimiento y otras instalaciones técnicas;
 - e) Las terminales de carga.
- Servicios complementarios (ADIF y autorizados):
 - a) corriente de tracción;
 - b) precalentamiento de los trenes de viajeros;
 - c) suministro de combustible, servicio de maniobras y cualquier otro servicio prestado en las instalaciones;
 - d) los servicios de acceso;
 - e) contratos personalizados para control del transporte de mercancías peligrosas y asistencia a la circulación de convoyes especiales.
- Servicios auxiliares (abiertos):
 - a) acceso a la red de telecomunicaciones;
 - b) suministro de información complementaria;
 - c) inspección técnica del material rodante.



Declaración de Red.

- ADIF hace Declaración sobre la red: toda la información necesaria para la utilización de los derechos de acceso se publicará en este documento.
- Contenido:
 - Un primer capítulo, de información general.
 - Un segundo capítulo, relativo a las condiciones generales de acceso a la infraestructura, incluidas las condiciones de seguridad.
 - Un tercer capítulo en el que se expone la naturaleza de la infraestructura puesta a disposición de los candidatos, la descripción de la red, las características técnicas de la misma y cualquier restricción de su uso, incluidas las necesidades previsibles de capacidad para su mantenimiento.
 - Un cuarto capítulo dedicado a los criterios y la forma, con arreglo a los cuales se adjudicará la capacidad de infraestructura.
- Procedimiento de aprobación:
 - ADIF hace proyecto.
 - Observaciones de la Dirección General de Ferrocarriles.
 - Alegaciones de las empresas ferroviarias.
 - Acuerdo de aprobación por ADIF.
 - Publicación en BOE 10 meses antes de entrada en vigor del horario.



José Antonio Grandell Sicilia

Director Técnico en el Operador Sombra del proyecto Tren Maya

jagrandell@renfe.es

