

MADRID

Castellana, 216
28046 Madrid
Tel.: (34) 91 582 91 00

BARCELONA

Diagonal, 640 bis
08017 Barcelona
Tel.: (34) 93 415 74 00

BILBAO

Alameda Recalde, 36
48009 Bilbao
Tel.: (34) 94 415 70 15

MÁLAGA

Marqués de Larios, 3
29015 Málaga
Tel.: (34) 952 12 00 51

VALENCIA

Gran Vía Marqués
del Turia, 49
46005 Valencia
Tel.: (34) 96 351 38 35

VIGO

Colón, 36
36201 Vigo
Tel.: (34) 986 44 33 80

BRUSELAS

Avenue Louise, 267
1050 Bruselas
Tel.: (322) 231 12 20

LONDRES

Five Kings House
1 Queen Street Place
EC 4R 1QS Londres
Tel.: +44 (0) 20 7329 5407

LISBOA

Avenida da Liberdade, 131
1250-140 Lisboa
Tel.: (351) 213 408 600

ESPAÑA SE ADELANTA A EUROPA EN LA LIBERALIZACIÓN FERROVIARIA

El Real Decreto Ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios adelanta la liberalización del transporte ferroviario de viajeros al 1 de agosto del 2013

Ana Isabel Mendoza Losana

*Profesora contratada doctora de Derecho Civil de la Universidad de Castilla-La Mancha
Departamento de Gestión de Conocimiento de Gómez-Acebo & Pombo*

El BOE del sábado 21 de julio publica el Real Decreto Ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios. Ha entrado en vigor al día siguiente de la publicación.

De nuevo, la crisis económica dicta las decisiones políticas

Aunque se ha presentado como la norma de liberalización del transporte ferroviario de viajeros, los dos primeros párrafos de la Exposición de Motivos, ya permiten intuir que en realidad estamos ante un capítulo más de los ajustes llevados a cabo por el Gobierno, más conocidos popularmente como "recortes", motivados por las gravísimas condiciones económicas. De acuerdo con los objetivos de estabilidad presupuestaria y gestión más eficiente de los servicios de transporte, el real decreto ley adopta una serie de medidas relativas a las políticas de infraestructuras y de transportes.

Es precisamente la situación de crisis económica la que sirve al Gobierno para justificar la utilización, una vez más, de un instrumento normativo como es el real decreto ley, reservado por la Constitución para situaciones de extraordinaria y urgente necesidad. No deja de llamar la atención que se adopte esta

decisión movidos por la urgencia y se establezca un plazo de carencia de más de un año.

Situación de partida

Según la valoración del Gobierno (v. la presentación difundida por el Ministerio de Fomento [Medidas Infraestructuras Ferroviarias](#)), la Ley 39/2003, del 17 de noviembre, del Sector Ferroviario no ha llegado a desplegar sus plenos efectos, toda vez que existe una infrutilización de las infraestructuras ferroviarias y en especial de la red ferroviaria de interés general, un uso deficitario de algunos servicios de transporte de viajeros de media distancia y un escaso nivel de competencia en el mercado ferroviario de mercancías, a pesar de estar liberalizado desde el 1 de enero del 2005.

Adelanto al 31 de julio del 2013 de la plena liberalización del transporte ferroviario de viajeros

En un contexto de grave crisis económica y en el intento desesperado de dinamizar la actividad económica, se opta por adelantarse a los dictados de Bruselas y si la Ley 39/2003 difería la liberalización del transporte de viajeros "hasta tanto la Unión Europea no establezca un régimen de apertura del mercado para este tipo de transporte" (DT 3ª), el Gobierno español considera que "este sector del

transporte debe seguir los pasos que se han dado en otros sectores económicos” y “que es el momento oportuno de anticipar la apertura”, estableciendo un calendario en virtud del cual se fija la apertura del mercado del tráfico de viajeros nacional por ferrocarril a partir del 31 de julio del 2013, tanto para servicios que discurran por la red ferroviaria de interés general de ancho internacional (incluye Alta Velocidad) o de ancho ibérico convencional y métrico.

El régimen de licencias y uso de la red ferroviaria de interés general será el previsto en la Ley 39/2003 y aplicable hasta ahora únicamente al transporte ferroviario de mercancías.

Probablemente, la decisión se ve con muy buenos ojos desde Alemania, donde, según los datos facilitados por Fomento ([Medidas Infraestructuras Ferroviarias](#)), existen cincuenta operadores privados de corta distancia y tres de larga distancia.

Reestructuración de RENFE – Operadora

RENFE-Operadora se mantiene como entidad pública empresarial pero se estructura en cuatro sociedades mercantiles estatales según áreas de actividad, participadas al cien por cien de su capital por RENFE-Operadora. A saber: viajeros; mercancías y logística; fabricación y mantenimiento y realización de operaciones de arrendamiento de material ferroviario y, subsidiariamente, venta y otras formas de puesta a disposición de dicho material e instalaciones. La creación de esta sociedad de alquiler tiene como objetivo poner a disposición de cualquier operador ferroviario material rodante que permita una efectiva concurrencia en el mercado del transporte ferroviario en España. Se admite también en el sector ferroviario la figura del “operador virtual” (o en otros términos, “prestador de servicios ferroviarios sin trenes”).

Corresponderá al Consejo de Ministros autorizar la constitución de las indicadas sociedades.

Supresión de FEVE a partir del 1 de enero del 2013

En consonancia con el Plan de Reestructuración y Racionalización del Sector Público Empresarial y Fundacional Estatal, aprobado por el Gobierno el 16 de marzo del 2012, y en atención a sus rendimientos económicos negativos (vid. [Medidas Infraestructuras Ferroviarias](#)), el 31 de diciembre del 2012 quedará extinguida la entidad pública empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE). Hasta ahora, esta entidad era la encargada de la administración de las líneas y de la explotación comercial de viajeros y mercancías de la red de ancho métrico situada fundamentalmente en el norte de España. Tras la extinción, los bienes, derechos y obligaciones de FEVE se distribuirán entre las entidades públicas empresariales ADIF y RENFE-Operadora o en las sociedades que se constituyan en el seno de la misma. Se segrega la parte de infraestructuras, que pasa a ADIF, de la parte de operación y transporte, que pasa a RENFE. El mismo criterio servirá de base para la distribución del personal procedente de FEVE entre ADIF y RENFE-Operadora. Por orden ministerial se concretará la adscripción a una u otra sociedad.

Operaciones exentas de gravámenes y aranceles

El real decreto ley comentado declara las operaciones tendentes a la reestructuración de RENFE y a la extinción de FEVE exentas de cualquier tributo estatal, autonómico o local, incluidos los tributos cedidos a las comunidades autónomas, así como de aranceles u honorarios por la intervención de fedatarios públicos y registradores de la propiedad y mercantiles.

Situación de los trabajadores: integración sin incremento de costes

En coherencia con el objetivo de estabilidad presupuestaria, la integración del personal de RENFE-Operadora en las sociedades que se constituyan, así como del personal de FEVE en Adif o RENFE, no podrá suponer en ningún caso incremento de dotaciones, retribuciones, ni otros gastos de personal al servicio del sector público y se realizará previo informe favorable del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

Aunque no se mencionan expresamente, todo hace pensar en planes de reestructuración de la plantilla. Ante la extinción de FEVE, se prevé que por Orden del Ministerio de Fomento previo informe favorable del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas *“se determinarán los trabajadores que deban integrarse en ADIF y en RENFE-Operadora o en su caso en las respectivas sociedades mercantiles estatales”*, sin que tal integración suponga, en ningún caso, la consolidación o convalidación de condiciones laborales en general, y retributivas en particular, contrarias a

lo establecido en las disposiciones aplicables a los empleados del sector público.

Se prevé expresamente que las relaciones laborales de los trabajadores de FEVE se seguirán rigiendo por los convenios colectivos que estuvieran vigentes en el momento de su integración.

Anuncio subliminal de eliminación de infraestructuras y servicios ferroviarios no rentables

De forma inminente se procederá a la “reestructuración” de servicios e infraestructuras ferroviarias. Así, antes del 31 de diciembre del 2012, el Ministerio de Fomento elevará al Consejo de Ministros dos propuestas: una sobre la viabilidad de aquellas infraestructuras ferroviarias que no generen rentabilidad desde el punto de vista económico y social, previa tramitación del procedimiento previsto al efecto en el artículo 11 de la Ley del Sector Ferroviario y otra en relación con las prestaciones de servicios ferroviarios de media distancia que no tengan la consideración de obligaciones de servicio público (DA 1ª).