

Jornada el Reglamento 2017/2177 de instalaciones de servicio ferroviario Madrid, 22 de marzo de 2019

En primer lugar, quiero agradecer su presencia en esta jornada tanto a los ponentes y a los asistentes.

El sector ferroviario se encuentra en un proceso de transformación como consecuencia de la liberalización de los servicios nacionales de transporte de viajeros.

Por este motivo, la normativa también se está adaptando a la nueva realidad en diferentes ámbitos, como es el caso del tema de la jornada de hoy: el acceso a las instalaciones de servicio.

Las instalaciones de servicio incluyen infraestructuras de muy diversa índole, como estaciones, talleres o terminales de mercancías. Todas ellas son esenciales para la prestación de los servicios ferroviarios tanto de viajeros como de mercancías.

En este ámbito debo señalar la mejora normativa con respecto a la regulación de las instalaciones de servicio que supuso la aprobación del Real Decreto-ley 23/2018 el pasado 21 de diciembre. Ahora el marco nacional es similar al comunitario, incluyendo la regulación económica de estas infraestructuras, las obligaciones de acceso o las competencias de la CNMC.

Dada esta importancia, la Comisión Europea aprobó en noviembre de 2017 un Reglamento, de aplicación directa a nuestro país, que supone una modificación sustancial de la regulación de las instalaciones de servicio, con el propósito de asegurar un acceso objetivo, transparente y no discriminatorio a todas las empresas ferroviarias y otros agentes del mercado.

El resultado final de la aplicación del Reglamento debe ser un mercado donde las empresas ferroviarias y otros interesados conozcan la situación geográfica de las instalaciones de servicio, qué características tienen y cómo se accede, incluyendo unos precios de referencia.

Si bien todos estamos de acuerdo con el objetivo perseguido por el Reglamento, debemos ser conscientes del coste que su cumplimiento puede suponer para algunos explotadores, especialmente los de menor tamaño.

La regulación no puede suponer una barrera a la entrada. El equilibrio entre un acceso adecuado a las instalaciones de servicio y las cargas que puede suponer se logra mediante el régimen de exenciones previsto en el propio Reglamento y que, como señalaré a continuación, la CNMC ha desarrollado.

Como seguramente se mencionará durante la jornada, toda esta información deberá incluirse en la Declaración sobre la Red que se publicará en diciembre de 2019.

El Reglamento otorga importantes competencias a los organismos reguladores para la supervisión e implementación práctica de las disposiciones del Reglamento.

En cumplimiento de estas competencias, la CNMC aprobó una Resolución el pasado 23 de enero de 2019. Mediante esta Resolución, la CNMC ha pretendido facilitar la interpretación del Reglamento desde una perspectiva más práctica y cercana al terreno, incluyendo casos concretos.

Además, y después de una consulta pública en la que todos los agentes del mercado pudieron participar, se ha determinado, en el ámbito de las competencias de la CNMC, aspectos concretos del acceso, como es el plazo de respuesta, y los criterios para declarar exentas a las instalaciones del cumplimiento de algunas obligaciones incluidas en el Reglamento.

El objetivo de la Resolución es dar transparencia a los criterios que utilizará el regulador para la concesión de exenciones a los explotadores que lo soliciten.

En la misma línea cabe enmarcar esta jornada, esto es, facilitar, desde la CNMC, el conocimiento y el cumplimiento del Reglamento.

En nuestra opinión, se encuentran representados en las ponencias y mesas redondas todos los ámbitos afectados:

- ADIF, en su papel de ente que elabora la Declaración de la Red donde se publicarán las características de las instalaciones de servicio;
- Explotadores de instalaciones de servicio, tanto de terminales de mercancías como estaciones o talleres;
- Puertos del Estado, como ámbito particular en que se sitúan algunas terminales relevantes en términos de actividad;
- Demandantes, tanto empresas ferroviarias de mercancías como de viajeros, establecidas o que pretenden acceder al mercado.
- La CNMC.

Además, el formato que hemos elegido, que incluye mesas redondas, debería facilitar el debate de los aspectos más controvertidos del Reglamento, así como exponer las dificultades que supone su cumplimiento.

Para finalizar debo remarcar el compromiso de la CNMC con la aplicación de la normativa en el ámbito ferroviario, desear que esta primera jornada que se organiza desde el regulador permita y propicie un debate muy fructífero. Gracias por su atención.