

Durante los siguientes años, la compañía sufrió numerosos cambios mediante la aprobación de distintas leyes en aras de modernizarla en varios aspectos.

En 1979 se formalizan los “Contratos -Programa” entre Renfe y el Estado para que este realice inversiones en el ferrocarril.

En 1987 se publica la “Ley de ordenación de los transportes terrestres” (LOTT), para adaptar la legislación ferroviaria a los tiempos que corrían y en 1989 RENFE se divide en “Unidades de Negocio”, las UNES y así responder a las exigencias del mercado en aquel momento.



En el año 1992 España ingresa en la élite de los países que cuentan con líneas de alta Velocidad al inaugurarse entre Madrid y Sevilla el “AVE”, con motivo de la celebración de la EXPO en Sevilla. Desde ese momento los trenes “AVE” empezarían a conectar las dos ciudades reduciéndose considerablemente los tiempos de viaje.

En el año de 1994, se aprueba un nuevo estatuto RENFE, que deroga al anterior de 1964, para que la empresa pase a ser una ‘sociedad estatal’ con personalidad jurídica propia e independiente del estado y adscrita al ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

## B. La Primera Ley del Sector Ferroviario 39/2003

Va a ser en el año 2003 cuando el panorama ferroviario español cambie radicalmente al transponerse numerosa normativa europea mediante la publicación de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, que sentaría las bases para la separación de la administración de la infraestructura ferroviaria y la prestación del servicio de transporte de viajeros y mercancías por ferrocarril.



Por el medio, se había creado en 1996 un ente público llamado el “GIF”, Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, cuya misión era la de construir y administrar las líneas ferroviarias que le atribuyera el Gobierno a través del ministerio de Fomento, y que con la publicación de esta ley desaparecería como tal.

A raíz de ello, la empresa pública RENFE pasa a denominarse administrador de infraestructuras ferroviarias ADIF con la misión de construir y gestionar la infraestructura ferroviaria, y se crea el ente público RENFE-OPERADORA que se encarga de la explotación del transporte de viajeros y de mercancías por ferrocarril dándose así los primeros pasos hacia la liberalización del Sector Ferroviario.

Con esta nueva Ley se crea también un 'Comité de Regulación Ferroviaria' para la supervisión y resolución de conflictos en el Sector Ferroviario.

### C. Adif y Renfe-Operadora

Es en el año 2004 cuando a raíz de lo recogido en la Ley del Sector Ferroviario 39/2003, mediante el Real Decreto 2395 y el Real Decreto 2396, se crean los entes públicos de ADIF y RENFE-OPERADORA respectivamente, los cuales comenzarán su andadura el 1 de enero de 2005, separándose así la gestión y construcción ferroviaria de la del transporte de viajeros y mercancías.



### D. RD 2387/2004 Reglamento del Sector Ferroviario

Lo recogido en las leyes ha de desarrollarse mediante normativa al efecto y es por ello, que la Ley del Sector Ferroviario, primero la 39/2003 y después la 38/2015, ven desarrollado lo recogido en sus títulos II, III, IV, VI y VII mediante lo que se recoge en este RD 2387/2004.

Se estructura en 6 Títulos:

- Infraestructuras ferroviarias
- Régimen jurídico aplicables a los nuevos servicios ferroviarios
- Servicio de transporte ferroviario
- Ordenación de los servicios de inspección
- Régimen aplicable al Registro Especial Ferroviario
- Regulación del Comité de Regulación Ferroviaria

### E. La Segunda Ley del Sector Ferroviario 38/2015

Tras las numerosas modificaciones sufridas en la Ley 39/2003, se hacía necesario redactar y publicar una nueva Ley del Sector ferroviario que recogiera y clarificara esas

modificaciones, así como que continuara dando los pasos necesarios para la liberalización definitiva del Sector Ferroviario.



Una liberalización que alcance al transporte nacional de viajeros por ferrocarril y a la consecución de un espacio ferroviario europeo único transponiendo la Directiva 2012/34. Esta Directiva pretende dar un impulso al desarrollo en lo relativo al derecho de acceso de las empresas ferroviarias a las infraestructuras de conexión con puertos e instalaciones de servicio, y una nueva y más completa clasificación de los servicios relacionados con el ferrocarril, entre otros aspectos.

## 2. Normativa ferroviaria nacional

### 3.1 – Introducción al sistema ferroviario nacional

#### Ministerio de Transportes

Es el Ministerio de Transportes quien lleva la batuta de la política en materia de transportes y por índole, del transporte ferroviario.

#### **Sus líneas de actuación se circunscriben a:**

- Definición de la política ferroviaria
- Planificación estratégica del sector ferroviario y su desarrollo.
- Ordenación general y regulación del sistema ferroviario.
- Definición de objetivos y la supervisión de la actividad de las entidades públicas empresariales.
- Establecimiento de la cuantía de los cánones.

#### Adif – Administrador de infraestructuras

En el año 2005 se separó la construcción y gestión de la infraestructura ferroviaria, la cual es encomendada a la figura del ‘administrador de infraestructuras ferroviarias’ ADIF (sucediendo en ello a RENFE y el GIF), de la prestación de los servicios ferroviarios de transporte de viajeros y mercancías que fue encomendada a la empresa ferroviaria RENFE OPERADORA.

#### **Las características básicas del ADIF son:**

- Es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Transportes.
- Su función esencial es la administración de las infraestructuras ferroviarias tanto de titularidad propia como las del Estado.
- No puede prestar servicios de transporte ferroviario, excepto los inherentes a su actividad.

### **Funciones:**

- Construcción y renovación de las infraestructuras ferroviarias.
- Gestión del mantenimiento.
- Gestión de la circulación y los sistemas de seguridad y control.
- Elaboración de la Declaración sobre la Red.
- Adjudicación de la capacidad de la infraestructura.
- Cobrar los cánones por el uso de la infraestructura.
- Prestar servicios adicionales, complementarios y auxiliares, fijar las tarifas y cobrarlas.

### **CIAF – Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios**

La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios CIAF, es el organismo de investigación de accidentes e incidentes que se creó en el año 2007 conforme a lo dispuesto en la Directiva 2004/49 y por el RD 810/2007. Posteriormente la regulación de la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios quedó recogido en el RD 623/2014.

### **La CIAF:**

- Órgano colegiado especializado adscrito al Ministerio de Transportes.
- Competencias en la investigación técnica de accidentes e incidentes ferroviarios.
- Plena independencia funcional. En el desempeño de sus funciones no podrán solicitar ni aceptar instrucciones de ninguna entidad pública o privada.
- Las EF y los AI, según tengan establecido en su SGS, llevarán a cabo una investigación interna sobre los accidentes e incidentes en los que se encuentre implicados.

### **AESF – Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria**

Con el fin de cambiar el nombre y las competencias de la Agencia Estatal de Seguridad del Transporte Terrestre (que en un principio sería la autoridad responsable de seguridad en nuestro país), ésta pasa a denominarse Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF).



Mediante el RD 1072/2014 se da cumplimiento a los requerimientos de la Comisión Europea sobre independencia del organismo de seguridad ferroviaria, dando más celeridad y respuesta a las necesidades del sector ferroviario. Como ya vimos, la Directiva 2016/798 sobre seguridad ferroviaria, cambia la denominación del organismo pasando a ser la Autoridad Nacional de Seguridad, en nuestro caso la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

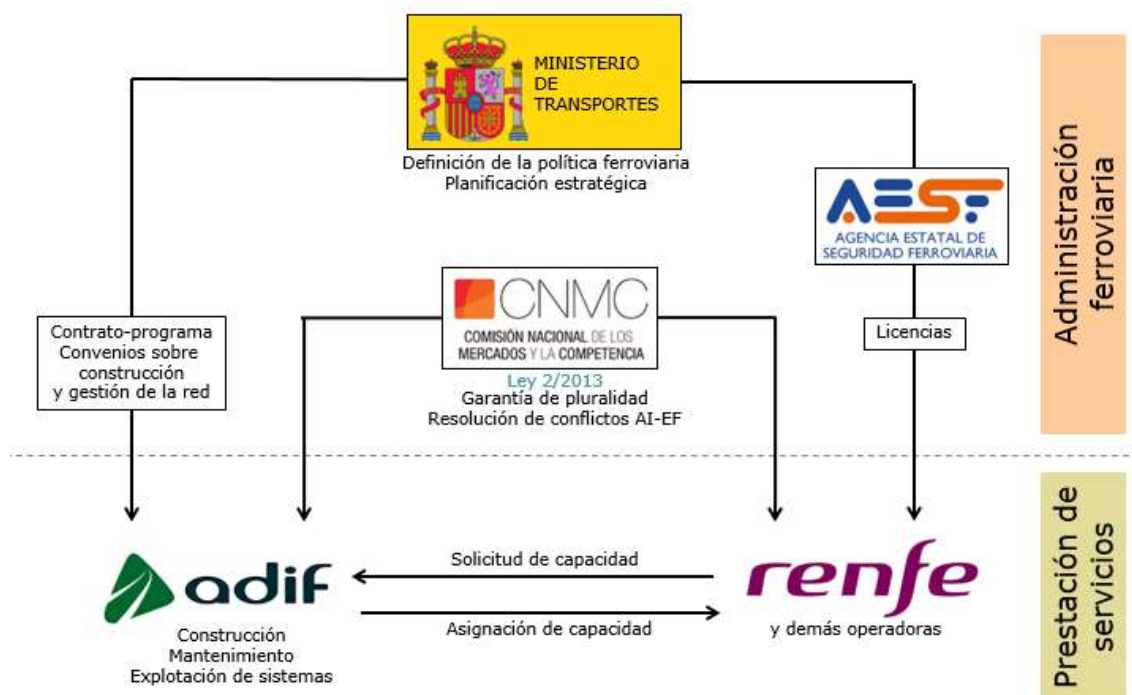
### Principios de actuación:

- Detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en el transporte por ferrocarril.
- Desarrollo y aplicación de las normas de seguridad ferroviaria.
- Promoción y difusión de una cultura de seguridad.

### Competencias:

- Otorgamiento, suspensión y revocación de licencias de empresas ferroviarias.
- Velar por el mantenimiento de la seguridad en la circulación ferroviaria.
- Expedir, renovar, modificar o revocar los certificados y autorizaciones de seguridad.
- Elaborar y desarrollar el marco normativo de seguridad.
- Autorizar la puesta en servicio de subsistemas estructurales y de vehículos.
- Homologación de centros de formación y centros de reconocimiento psicofísico.
- Otorgar, renovar, suspender y revocar las licencias y títulos de conducción.

Esquema resumen de los principales actores del sector ferroviario:



### Empresa ferroviaria

En el Artículo 48 de la Ley del Sector Ferroviario 38/2015 se define a una empresa ferroviaria como aquella entidad titular de una licencia de empresa ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril, en los términos establecidos en esta ley.



Las empresas ferroviarias deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, empresas ferroviarias aquellas que aporten exclusivamente la tracción.

### **Licencia de empresa ferroviaria**

En el Artículo 49 de la Ley del Sector Ferroviario se estipula que la prestación del servicio de transporte ferroviario de viajeros y de mercancías no podrá realizarse sin obtener, previamente, la correspondiente licencia de empresa ferroviaria.



- Es única e intransmisible y especifica las actividades que puede realizar la empresa.
- Las licencias otorgadas por los demás estados de la UE producirán también sus efectos en España.
- Es otorgada por la AESF.

Requisitos para la obtención de una licencia:

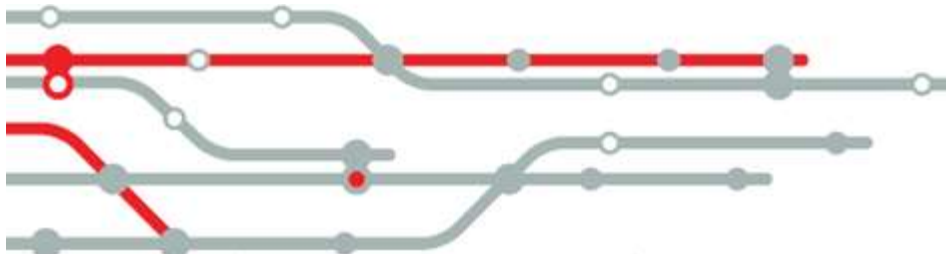
- Revestir la forma de una sociedad anónima.
- Tener capacidad financiera para hacer frente a sus obligaciones.
- Garantizar la competencia profesional de su personal.
- Tener cubiertas las responsabilidades civiles.

### **Capacidad**

Número de franjas horarias disponibles en un tramo de infraestructura ferroviaria, en un periodo de tiempo determinado, en función de la tipología del tráfico.

Los requisitos más importantes para que una EF pueda acceder a la RFIG son:

- Licencia de empresa ferroviaria.
- Certificado de seguridad
- Adjudicación de la capacidad de la infraestructura.
- Plan de contingencias.



### **Adjudicación de capacidad**

Es la asignación por parte del AI de aquellas franjas horarias, definidas en la Declaración sobre la Red, a los correspondientes candidatos con el fin de que un tren o un vehículo ferroviario puedan circular, entre dos puntos, durante un período de tiempo determinado.

