

DICTAMEN 2/03

sobre el Borrador del Anteproyecto de Ley de creación del ente
“Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca” (ETS-RFV).

Bilbao, 19 de marzo de 2003

I.- ANTECEDENTES

El día 24 de enero de 2003 tuvo entrada en el Consejo Económico y Social Vasco escrito del Departamento de Transportes y Obras Públicas, solicitando informe sobre el borrador del Anteproyecto de Ley de creación del ente de Derecho Privado “Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca”, según lo establecido en el artículo 3.1.a) de la Ley 9/1997, de 27 de junio, del Consejo Económico y Social Vasco.

Esta Ley tiene como objeto la creación del ente “Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca”, que será competente en materia de construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias en la CAPV.

De manera inmediata fue enviada copia del documento a todos los miembros del Pleno del Consejo a fin de que remitieran sus propuestas y opiniones y dar traslado de las mismas a la Comisión de Trabajo pertinente, según lo establecido en el Reglamento de Funcionamiento del Consejo Económico y Social Vasco.

Los días 14 y 28 de febrero se reunió en sesión de trabajo la Comisión de Desarrollo Económico para debatir sendas propuestas de Anteproyecto de Dictamen. A partir de los acuerdos adoptados por esta Comisión, se eleva Proyecto de Dictamen ante el Pleno del CES Vasco, que reunido en sesión extraordinaria el 19 de marzo de 2003, aprueba el siguiente texto.

II.- CONTENIDO

El texto del borrador del Anteproyecto de Ley consta de: Exposición de Motivos, cinco Capítulos que contienen dieciocho artículos, tres Disposiciones Adicionales, una Transitoria, una Derogatoria y tres Disposiciones Finales.

Exposición de Motivos:

En un momento en que el transporte ferroviario está siendo objeto de una profunda transformación en el ámbito de la Unión Europea, uno de los elementos básicos de este proceso reside en la separación entre la gestión de la infraestructura ferroviaria y la prestación de los servicios de transporte ferroviario. Esto resulta necesario para permitir no sólo la introducción de la competencia en el sector, sino también su saneamiento, de modo que las costosas inversiones acometidas en infraestructuras sean asumidas directamente por los poderes públicos y repercutidas posteriormente en los operadores de un modo equitativo y eficiente.

En este contexto, la CAPV tiene ante sí el reto de adaptar la gestión de su sistema ferroviario a este nuevo modelo, lo que permitirá su apertura a un gran ámbito de oportunidades, de modo que su modernización sirva como soporte para potenciar la situación geoestratégica del país.

La presente Ley crea el ente público “Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca” (ETS-RTF), cuyo objeto es la construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias, ajustando su actividad al Derecho privado con algunas excepciones, cuya competencia se extiende a todas las infraestructuras ferroviarias actuales o que en el futuro sean asumidas por el Gobierno Vasco en cumplimiento de los marcos constitucional y estatutario vigentes.

Cuerpo normativo:

El **Artículo 1** dicta la creación de Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca, como ente público de Derecho privado. El **Artículo 2** define el régimen jurídico por el que se regirá y el **Artículo 3** establece su adscripción al Departamento de la Administración de la CAPV con competencias en materia de ferrocarril y que su ámbito de actuación será el de la CAPV.

El **Artículo 4** cita como fines del ente ETS-RFV el desarrollo del sistema ferroviario de Euskadi conforme a los principios de la normativa comunitaria, el impulso de la interoperatividad de la infraestructura ferroviaria vasca en sintonía con la Política Común de Transporte, la incorporación a este proceso de las exigencias de protección medioambiental y, por último, el impulso a la intermodalidad en el sistema vasco de transporte.

El **Artículo 5** desarrolla en siete puntos el objeto de ETS-RFV, entre los que destacan la construcción, conservación y gestión de las infraestructuras ferroviarias competencia del Gobierno Vasco. Para este fin podrá crear sociedades públicas y firmar convenios de colaboración con entes de idénticos fines en cualquier país de la UE, para el mejor cumplimiento de estas funciones.

El **Artículo 6** enumera las funciones del ente ETS-RFV, en lo que se refiere a sus facultades para el cumplimiento del objeto definido en el artículo anterior, para la realización de obras de construcción o renovación y mejora de las infraestructuras y para la contratación de obras, suministros y servicios.

El **Artículo 7** establece el régimen de funcionamiento del ente, que se someterá, en general, a Derecho Público.

El **Artículo 8** cita como órganos de gobierno el Consejo de Administración y el Presidente. El **Artículo 9** regula la composición del Consejo de Administración, al tiempo que el **Artículo 10** enumera las funciones de este órgano.

El **Artículo 11** establece que el Presidente de ETS-RFV será el Consejero del Departamento competente en materia de ferrocarriles, y el **Artículo 12** delimita sus funciones. El **Artículo 13** regula la figura del Secretario del Consejo de Administración y el **Artículo 14** regula el régimen de funcionamiento del citado Consejo.

El **Artículo 15** describe el patrimonio con que contará ETS-RFV para el cumplimiento de sus fines, al tiempo que el **Artículo 16** describe los recursos económicos del ente. Asimismo, el **Artículo 17** establece el régimen económico al que se acogerá el mismo. Por último, el **Artículo 18** trata del personal de ETS-RFV, que quedará sometido al derecho laboral y cuya selección se realizará conforme a los principios de igualdad, mérito y capacidad.

La **Disposición Adicional Primera** establece que el Gobierno dictará por Decreto las nuevas condiciones del personal, bienes y situaciones jurídicas relacionados con la infraestructura ferroviaria preexistente. La **Segunda** establece que el nuevo ente asumirá la gestión de los bienes de los que actualmente es titular el Consorcio de Transportes de Bizkaia. La **Tercera** dicta, también por Decreto, la extinción de la Sociedad “Ingeniería para el Metro de Bilbao, S.A. – IMEBISA”, cuyo personal y bienes pasarán a formar parte del nuevo ente ETS-RFV.

La **Disposición Transitoria Unica** afirma que hasta que el Gobierno dicte las disposiciones necesarias para desarrollar y aplicar la presente Ley, se habilitarán por parte de la Administración General de la Comunidad Autónoma, los créditos y la adscripción de personal necesarios.

La **Disposición Derogatoria Unica** da por derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este texto.

La **Disposición Final Primera** acude a la normativa de los entes públicos de derecho privado y a las normas generales de régimen jurídico y procedimiento de las administraciones públicas para todo lo no regulado en la presente Ley. La **Segunda** faculta al Gobierno y al Consejero competente para adoptar las disposiciones de desarrollo necesarias para aplicar esta Ley, al tiempo que establece un plazo de seis meses a partir de su entrada en vigor para dictar las disposiciones reglamentarias precisas. La **Tercera**, por último, prevé la entrada en vigor de esta Ley a los tres meses de su publicación en el BOPV.

III.- CONSIDERACIONES

Consideraciones generales

I - Valoración general del Anteproyecto de Ley:

El transporte en Europa se enfrenta al conflicto entre la creciente demanda de movilidad, por un lado, y el empeoramiento de la congestión, el medio ambiente y la seguridad y el aislamiento de algunas regiones, por otro. Ante la evidencia de que las soluciones no pueden venir, ni por impedir la movilidad, ni por imponer una redistribución entre los medios de transporte, el Libro Blanco sobre Política Europea de Transportes (COM/2001-370) define un conjunto de estrategias al objeto de romper la relación entre crecimiento económico y crecimiento de la movilidad.

La evidencia permite constatar, además, el carácter integral del sistema de transporte y, por tanto, la interdependencia de los distintos medios entre sí, funcional y operativamente, lo que implica que una acción en una modalidad afecta al resto del sistema, especialmente y de forma inmediata a los servicios públicos de transporte, haciendo necesaria una unificación de criterios. El Libro Blanco persigue, entre sus objetivos, reequilibrar los distintos modos de transporte, suprimir los puntos de estrangulamiento, considerar a los usuarios como lo más importante en la política de transporte y gestionar la globalización del transporte. Para ello detalla una larga lista de medidas, entre las que se encuentra la potenciación del ferrocarril, puesto que este medio de transporte tiene un valor estratégico para el éxito del reequilibrio modal, además de ser el más sostenible.

Las instituciones vascas reconocen igualmente el transporte como un sector estratégico y básico, de naturaleza económica, capacidad de cohesión social y territorial e instrumento de relación económica, social y cultural con el exterior. La Política Común de Transporte Europea se constituye en el marco de referencia de la Política del Transporte en la CAPV. Ésta constata la necesidad de liberalizar el sector mediante la implantación de las medidas propuestas por las Directivas de desarrollo del Libro Blanco, promoviendo la separación entre los entes reguladores, los gestores de infraestructuras y los operadores ferroviarios, para garantizar la seguridad, calidad y rentabilidad de los servicios.

Con este objetivo fundamental se presenta la Ley de creación del ente "Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca", que permitirá la separación entre la gestión de la infraestructura y la prestación de los servicios de transporte. En este sentido, el CES Vasco entiende que esta iniciativa es coherente con la estrategia ferroviaria europea, al tiempo que detecta algunas carencias.

En este sentido, el CES Vasco, compartiendo la necesidad de crear el Ente ETS-RFV, manifiesta la conveniencia de que la Exposición de motivos profundice en las razones que justifican la urgencia de su creación. Si bien la legislación comunitaria obliga a los Estados miembros a que en 2003 creen Entes de este tipo para abrir la red ferroviaria internacional a los operadores privados de transporte de mercancías, para el resto de la red esta obligación se retrasa a 2008.

Por otro lado, tampoco consideramos suficientemente argumentada la necesidad de dotar a ETS-RFV de la naturaleza jurídica elegida, ente público de Derecho privado que, cuando menos, suscita nuestras dudas acerca de si es la más ajustada al objeto encomendado.

II - Lenguaje empleado:

Este Consejo solicita el empleo de un lenguaje no sexista desde el punto de vista del género, de manera que se sustituyan expresiones como "el presidente" o "el secretario" por otras más neutras como "la presidencia" o "el/la secretario/a".

Concluidas las consideraciones de carácter general, el CES Vasco estima necesario emitir las siguientes específicas:

Consideraciones específicas

Exposición de motivos.

En la Exposición de motivos se hace una primera referencia a la Directiva 95/19/CE, de 19 de junio de 1995, norma derogada por la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero 2001.

Creemos que el texto legal sometido a nuestra consideración debería dejar constancia expresa de que la citada norma está derogada.

Artículo 4: Fines del ente Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca.

El apartado 1 dice:

"El desarrollo del sistema ferroviario de Euskadi, conforme a los principios de servicio público establecidos en la normativa comunitaria, de acuerdo con las exigencias del desarrollo sostenible del sistema vasco de transporte y la cohesión social y económica de Euskadi."

Apreciamos que la redacción de este artículo no responde técnicamente al concepto de Desarrollo Sostenible en cuanto a las tres dimensiones que le reconoce la Unión Europea: la económica, la social y la ambiental. Sin embargo, el CES Vasco es partidario de no modificar su redacción, por su énfasis en la necesidad de cohesión económica y social.

Artículo 6: Funciones del ente Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca.

En primer lugar, el apartado 1.a) cita, entre las funciones del ente ETS-RFV, "la elaboración del material de los proyectos técnicos, los de viabilidad económica y evaluación medioambiental de las infraestructuras ferroviarias a ejecutar..."

Consideramos adecuado que la evaluación ambiental de los impactos originados por la construcción de una nueva infraestructura ferroviaria sea realizada por el ente encargado posteriormente de su explotación económica, aunque sin perjuicio de las competencias en materia medioambiental que puedan corresponder a otros departamentos y, más concretamente, al de Medio Ambiente.

Además, este Consejo estima de dudosa legalidad el que ETS pueda ejecutar obras de construcción, renovación, mantenimiento y mejora de las infraestructuras ferroviarias sin necesidad de la correspondiente licencia municipal, tal y como se dice en el apartado tercero de este mismo artículo. En efecto, esto implicaría detraer competencias propias de los Ayuntamientos.

IV.- CONCLUSIONES

El CES Vasco considera adecuada la tramitación del borrador del Anteproyecto de Ley de creación del ente de Derecho Privado "Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca", con las consideraciones que este órgano consultivo ha efectuado.

En Bilbao, a 19 de marzo de 2003

Vº Bº El Presidente
Rafael Puntonet del Río

El Secretario General
Manuel Aranburu Olaetxea