



CONSULTA PÚBLICA PREVIA SOBRE EL PROYECTO DE ORDEN POR LA QUE SE APRUEBAN LAS BASES REGULADORAS PARA LA CONCESIÓN DE AYUDAS POR PERTURBACIONES EXTRAORDINARIAS DE TRÁFICO EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS (SAPET).

De conformidad con lo previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, con el objetivo de mejorar la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas, con carácter previo a la elaboración del correspondiente borrador o borradores, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente, en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma acerca de:

- Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.
- La necesidad y oportunidad de su aprobación.
- Los objetivos de la norma.
- Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

En cumplimiento de lo anterior y de acuerdo con lo dispuesto en la Orden PRE/1590/2016, de 3 de octubre, por la se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 2016, por el que se dictan instrucciones para habilitar la participación pública en el proceso de elaboración normativa a través de los portales web de los departamentos ministeriales, se plantea la siguiente consulta pública.

Los ciudadanos, organizaciones y asociaciones que así lo consideren pueden hacer llegar sus opiniones sobre su contenido, hasta el día 29 de marzo de 2024, a través del formulario web que se ha habilitado para ello, en:

<https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/participacion-publica>

Sólo serán consideradas las observaciones en las que el remitente esté identificado.

Madrid, 14 de marzo de 2024.



1.- ANTECEDENTES.

Dentro de las políticas de apoyo a los tráficos de mercancías ferroviarias, el Gobierno, a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, está impulsando la iniciativa Mercancías 30. En esta iniciativa se identifican una serie de acciones y medidas de impacto a corto y medio plazo, cuya implantación antes de 2030 tiene por objetivo elevar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías y, por lo tanto, reducir las externalidades negativas asociadas al transporte por carretera.

Sobre la base de la iniciativa Mercancías 30, se contempla diseñar un sistema de ayudas por perturbaciones extraordinarias de tráfico (SAPET), para que las empresas ferroviarias que realicen transporte ferroviario de mercancías puedan mantener su tráfico en el modo ferroviario, aun cuando se vean afectadas por los efectos de restricciones temporales de capacidad.

Durante la tramitación de la primera versión de la orden de bases del sistema de ayudas por perturbaciones extraordinarias de tráfico (SAPET) se han realizado una serie de modificaciones sustanciales en el texto, tras lo cual, se ha considerado conveniente proceder a iniciar de nuevo el proceso de tramitación de la presente orden.

2.- PROBLEMAS QUE SE PRETENDEN SOLUCIONAR CON LA INICIATIVA.

En ocasiones las obras y trabajos en la infraestructura ferroviaria pueden acarrear importantes restricciones temporales de capacidad que conllevan la supresión de los surcos ferroviarios, el desvío por otros itinerarios o la reducción en cuanto al volumen de carga que los trenes pueden transportar o en cuanto a la longitud máxima permitida de circulación de los trenes. Este hecho provoca en algunos casos la sustitución por otros medios de transporte, cuando no existe una alternativa ferroviaria viable o, aun existiendo esta, cuando la Empresa Ferroviaria no puede hacer uso de ella.

La generación de restricciones temporales de capacidad en las infraestructuras ferroviarias implica sobrecostes y retrasos en la cadena logística. El sistema actual no contempla ayudas directas a las empresas ferroviarias, por lo que estas restricciones, sobre todo cuando no han podido ser comunicadas con la suficiente antelación, pueden llegar a implicar la pérdida de contratos y clientes, desincentivando que se vuelva a hacer uso del ferrocarril una vez que ha desaparecido la restricción ante la falta de garantías futuras sobre la disponibilidad de la infraestructura.



3.- NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DE SU APROBACIÓN.

Con el fin de generar en las empresas ferroviarias y resto de agentes implicados el máximo nivel de confianza en el modo de transporte ferroviario, deben minimizarse los perjuicios que generan las restricciones temporales de capacidad en la cadena logística, siendo clave su comunicación temprana y la definición de medidas mitigadoras, tanto a nivel de costes como a nivel operativo.

Por este motivo, resulta razonable prever un sistema de ayudas públicas que mitigue los impactos que ocasionan las restricciones temporales de capacidad sobre el transporte ferroviario, contribuyendo así a incentivar este modo de transporte.

4.- OBJETIVOS DE LA NORMA.

La presente orden tiene como fin articular los mecanismos necesarios en favor de las empresas ferroviarias vinculadas con el transporte ferroviario de mercancías, de forma que estas puedan obtener una ayuda cuando, como consecuencia de una restricción temporal de capacidad, se produzca la supresión de surcos ferroviarios, el desvío de los itinerarios o la reducción en el volumen de carga que los trenes pueden transportar derivada de limitaciones en cuanto a la longitud máxima permitida de circulación de los trenes o a cualquier otra circunstancia.

5.- POSIBLES SOLUCIONES ALTERNATIVAS REGULATORIAS Y NO REGULATORIAS.

No se han planteado alternativas distintas a la regulación que pretende adoptarse.