

**OFICINA DEL
REGULADOR FERROVIARIO
Memoria Anual 2003-2004**

**Office of the Rail Regulator
Annual Report 2003-2004**



Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Estrategias Ferroviarias Europeas

Número 3 - Diciembre 2004

Ficha catalográfica:

Regulador Ferroviario : Memoria Anual 2003-2004 = Office of the Rail Regulator : Annual Report 2003-2004.- Madrid : Fundación de los Ferrocarriles Españoles ; Renfe. Dirección de Relaciones Internacionales, 2004

47 p. ; 30 cm. (Estrategias Ferroviarias Europeas; 3)

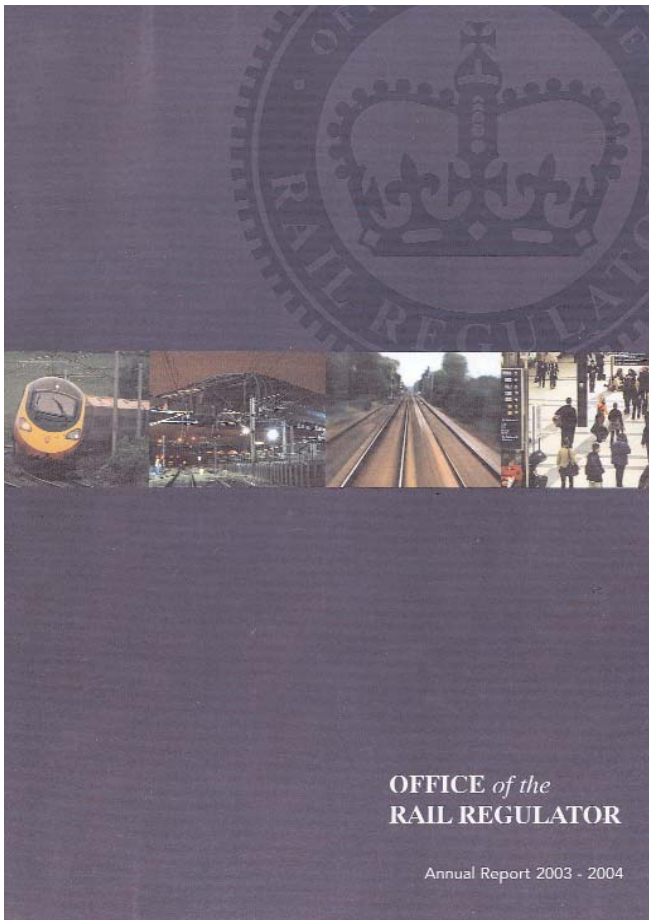
1. Ferrocarriles 2. Reino Unido 3. Política ferroviaria
4. Privatización 5. Informes de empresa

Edita: RENFE: Dirección de Relaciones Internacionales
Fundación de los Ferrocarriles Españoles
Centro de Documentación Ferroviaria

Diseño y Maquetación: José Mariano Rodríguez Martínez

Responsable de Traducciones: Lourdes Orozco Torres

Coordinación: Dolores Alonso Redondo



Introducción:

El Regulador Ferroviario británico, Tom Winsor, presenta su quinta y última memoria durante su mandato, llamado a finalizar el 4 de julio de 2004. Dado que se trata de su última memoria, el Regulador aprovecha la ocasión para pasar revista a los principales acontecimientos de los cinco años que ha permanecido en el cargo, ofreciendo una interesante crónica del panorama ferroviario británico más reciente, no exento de momentos turbulentos: a una serie de accidentes graves se ha sumado la promulgación de dos leyes de importancia, la destructiva gestión de la infraestructura desarrollada por Railtrack, el posterior colapso de esta entidad o la fundamental revisión de los cánones de acceso a la infraestructura. Frente a estos acontecimientos, que son sólo los más destacados, la Oficina del Regulador Ferroviario ha actuado siempre como estabilizador del sector, utilizando sus poderes de manera proporcionada. De ello se da cuenta en este informe, en el que también se incluyen los principales objetivos marcados en el plan de actividad de la Oficina y los logros alcanzados en cada uno de ellos a lo largo del último ejercicio.

PRESENTACIÓN

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles, a propuesta y en colaboración con la Dirección de Relaciones Internacionales de RENFE, ha iniciado un proyecto de traducción y edición de una serie de documentos en lengua no española bajo el título genérico: "Estrategias Ferroviarias Europeas", para su difusión con fines exclusivamente de información dentro del ámbito de las empresas ferroviarias.

La Dirección de Relaciones Internacionales selecciona periódicamente aquellos informes que considera de interés y actualidad para el sector, relacionados con las experiencias en otros países sobre los procesos de transformación del ferrocarril y su papel en el sistema de transportes.

La edición impresa está limitada a unos 200 ejemplares que se distribuyen en el ámbito interno de la empresa. Sin embargo, con la intención de hacerlo llegar al mayor número posible de personas, la versión en pdf tanto del documento original como de la traducción están disponibles a través de la página web de la Dirección de Documentación y Archivo Histórico Ferroviario de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles:

www.docutren.com/documentos_internacionales.htm

Por parte de la Dirección de Relaciones Internacionales de Renfe se cumple así con el objetivo de difundir aquella información internacional que pueda ser de utilidad para la empresa en el desarrollo de su actividad.

A su vez, con esta iniciativa, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles sirve una vez más a su compromiso de apoyar la actividad investigadora y en general, de contribuir a la difusión y el conocimiento del ferrocarril por la sociedad.

OFICINA DEL REGULADOR FERROVIARIO

MEMORIA ANUAL 2003 - 2004

Al Ministro de Transportes y los Ministros Escoceses

Adjunto mi Memoria Anual para el ejercicio cerrado el 31 de marzo de 2004, de conformidad con el artículo 74(1) de la Ley de Ferrocarriles de 1993 y la Ley Escocesa de 1998 (Transferencia de Funciones a los Ministros Escoceses, etc.) Orden de 1999.

Confirmando que durante este período:

no he consultado a la Comisión de Competencia, y no he recibido instrucciones generales conforme al artículo 69(2) de la Ley de Ferrocarriles de 1993.

Tom Winsor
Regulador Ferroviario
Mayo 2004.

Presentada al Parlamento en cumplimiento del artículo 74 de la Ley de Ferrocarriles de 1993.

INDICE

Prólogo del Regulador Ferroviario	3
Visión de Conjunto.....	12
Introducción.....	12
Acontecimientos durante el ejercicio anual.....	12
Relaciones externas de la ORR.....	15
Ferrocarril.....	15
Autoridad Ferroviaria Estratégica.....	15
Departamento de Transportes (DfT).....	15
Dirección de Sanidad y Seguridad (HSE).....	15
Consejo y Comités de Viajeros por Ferrocarril.....	15
Cooperación con otros organismos.....	16

Objetivo para 2003-2004**Objetivo 1**

Asegurar que el monopolio proveedor de la infraestructura, administra la red ferroviaria nacional de una manera efectiva y eficiente.....	18
Network Rail: Refinanciación de la deuda existente... 19	19
Vigilancia y examen de los planes de administración de Network Rail y su ejecución.....	19
Examen de la administración de la red por parte de Network Rail.....	20
Modernización de la Línea de la Costa Occidental... 21	21
Aceptación de vehículos y líneas.....	22
Actuación	23
Compromisos de producción local.....	24
Enajenaciones de terrenos.....	24
Concesiones de licencias.....	24
Declaraciones de Incremento de Producción (IOS)... 24	24
Marco de la política de mejora.....	24
Personas dependientes, código profesional.....	25

Objetivo 2.

Asegurar un consumo justo y eficiente de la capacidad del ferrocarril, y promover unas relaciones efectivas y eficientes entre los interesados en el mismo.....	27
Solicitudes de acceso a la infraestructura.....	27
Acuerdos de Mercancías.....	27
Modelos de cláusulas para los contratos de acceso a la red.....	27
Reforma del código de red.....	29
Código de estaciones.....	29
Acceso a las estaciones. Estudio de antecedentes... 30	30
Código de Depósitos.....	30
Directrices para la inversión en depósitos.....	30
Acceso a los depósitos Estudio de antecedentes.....	30
Concesión de licencias y exenciones.....	31
Seguridad y normas.....	31
Consejo de Seguridad y Normas (RSSB).....	31
Código de Normas del Grupo Ferroviario.....	31
Grupo de Estrategia Normativa.....	32

Objetivo 3

Evitar acuerdos y prácticas contra la competencia en el ferrocarril, y promover mercados competitivos en beneficio de sus usuarios.....	34
Ley sobre la Competencia, 1998.....	34
Consejos sobre fusiones.....	34
Aplicación de las Directivas de la CE.....	34
Contribución al desarrollo de nuevas Directivas de la CE.....	35
Acceso internacional y licencias.....	35
Cuestiones generales europeas / internacionales.....	35

Programas de soporte del negocio	37
Gobierno financiero y corporativo.....	37
Comunicaciones.....	38
Website e Intranet.....	38
Tecnología de la información.....	38
Gestión de registros electrónicos.....	38
Recursos humanos.....	38

Apéndice 1

El Consejo de Administración de la ORR.....	41
---	----

Apéndice 2

Discursos pronunciados por el Regulador Ferroviario y sus comparecencias ante comisiones parlamentarias.....	43
--	----

Apéndice 3

Tablas de actividad de estudio de antecedentes.....	44
---	----



Prólogo del Regulador Ferroviario

1. Ésta es mi quinta y última memoria anual como Regulador Ferroviario. Abarca el período comprendido entre 1 de abril de 2003 y 31 de marzo de 2004.

2. Los cinco años de mi mandato concluyen el 4 de julio de 2004. Después quedará suprimido el cargo de Regulador Ferroviario y será sustituido por un consejo que recibirá el nombre de Office of Rail Regulation (ORR, Oficina de Regulación Ferroviaria) bajo la presidencia de Chris Bolt. La independencia y jurisdicción de la ORR no cambiará como consecuencia de esta nueva estructura, pero sí lo hará, indudablemente, la dinámica del proceso de toma de decisiones de la organización; en realidad, es para esto para lo que el Parlamento la ha creado. Tan pronto como fue anunciada la composición del consejo, invité a cada uno de sus miembros a incorporarse a mi junta de asesores no estatutaria, con el fin de facilitar un traspaso de funciones suave y eficiente. Me complace decir que los nuevos miembros aceptaron mi oferta y, aunque el cargo de Regulador Ferroviario subsistirá formalmente hasta julio, mis colegas y yo mismo estamos haciendo todo lo que podemos para asegurar que el nuevo equipo inicie su labor con el conocimiento más completo posible de la situación. Deseo a Chris Bolt y a sus nuevos colegas la mejor suerte y el mayor éxito en la asunción y prosecución de las reformas y la labor de estos últimos cinco años, y en el encarar los nuevos retos que sin duda habrán de encontrar. Sinceramente confío en que puedan navegar por aguas mucho más tranquilas.

3. En el ejercicio al que corresponde la memoria quedó terminada la revisión de los cánones de acceso que había sido iniciada en septiembre de 2002 y mis conclusiones finales fueron anunciadas el 12 de diciembre de 2003. La revisión se había hecho necesaria por las secuelas del descarrilamiento de Hatfield el 17 de octubre de 2000 y la decisión del gobierno de solicitar que Railtrack fuera puesta bajo tutela administrativa el 7 de octubre de 2001. La conclusión de la revisión –con un ajuste global de 24.400 millones de libras esterlinas a lo largo de cinco años, para la explotación, mantenimiento, renovación y mejora de la red– ha constituido un hito para el ferrocarril, al establecer, como lo ha hecho, el tamaño, calidad y eficacia de costes de la red nacional para el quinquenio entre 1 de abril de 2004 y

31 de marzo de 2009. La revisión ha sujetado los costes del proveedor de infraestructura, que habían quedado virtualmente fuera de control como consecuencia de la reacción de Railtrack ante el descarrilamiento de Hatfield y el subsiguiente período de tutela administrativa de Railtrack cuando se perdió la disciplina del capital de la compañía en cuanto al control de los costes. La revisión ha fijado a Network Rail unos objetivos difíciles pero justos en la gestión de la red a lo largo de los cinco años próximos, incluso en materias de calidad, capacidad y rendimiento de la infraestructura, y ha reforzado y consolidado los incentivos a la compañía por el cumplimiento de sus obligaciones.

4. La revisión también me obligó a adoptar decisiones respecto a cómo había de ser financiado el ajuste de regulación: un aumento de más de 7.000 millones de libras en los ingresos de Network Rail a lo largo de cinco años. Recurrir simplemente a elevar los cánones de acceso en la medida necesaria para cubrir esta cantidad, habría ocasionado dificultades muy importantes para la hacienda pública, incluido el presupuesto de la Strategic Rail Authority (SRA) y del Ministerio de Transportes. En vista de ello, sin perjuicio de mantener la integridad del ajuste y por lo tanto también las cantidades totales que Network Rail debe percibir, el 10 de marzo de 2004 acepté una propuesta de Network Rail, apoyada por el gobierno, consistente en que una mayor proporción de los ingresos de Network Rail debería revestir la forma de subvenciones directamente concedidas por la SRA y que el dinero no debería tener que pasar a través de las compañías operadoras de trenes de viajeros. Acepté esto con la condición de que hubiera un alivio de los controles innecesarios y duplicativos que la SRA había impuesto a Network Rail en el período previo a su adquisición de Railtrack. La responsabilidad de Network Rail es en primer lugar hacia sus clientes –los operadores de trenes de mercancías y de viajeros– y en segundo lugar, en interés público, hacia su regulador. Considero que es esencial que la responsabilidad de Network Rail sea lo más simple, apropiadamente dirigida y sólida que resulte posible. La dinámica de responsabilidad no debía haber sido distorsionada como lo fue, y la confusión que esta política –y otros comportamientos– creó ha perjudicado al ferrocarril y a todas las instituciones públicas implicadas. Era preciso poner fin a todo esto. En diciembre de 2003, el Ministro y el Secretario Permanente del Ministerio de Transportes, confirmaron públicamente que la postura del gobierno a este respecto es la misma que yo mantengo.

5. El resultado que para el ferrocarril ha tenido la revisión de los cánones de acceso ha demostrado la fortaleza de un sistema en el que el gobierno ha podido establecer sus prioridades para el empleo de su presu-



puesto discrecional de subsidios, pero en el que, después de esto, la decisión sobre la producción requerida de la red, la eficiencia con la que deba proporcionarse y la suficiencia de los planes formulados para sustentarlas, se adoptó de acuerdo con criterios objetivos, transparentes y no políticos, en el interés público. Éste es el sistema ideado por el Parlamento y que ha sido aplicado como el Parlamento deseaba. Es un sistema al este y otros sectores, planear sus negocios con seguridad y confianza. Es la antítesis de los ajustes financieros anualizados de los tiempos de la nacionalización, y de la política de aliento y desaliento de la inversión. Ha demostrado su valía y su fortaleza. No es un sistema que cualquiera pueda permitirse ahora disminuir o desmantelar y, menos que nadie, el propio ferrocarril.

6. En el ejercicio al que corresponde la memoria, la ORR completó la labor de establecer contratos modelo para los operadores de trenes de viajeros y de mercancías. Diez operadores de trenes están funcionando ahora conforme a las nuevas bases; después vendrán otros y en un plazo relativamente breve, las relaciones entre Network Rail y sus clientes operadores de trenes de mercancías y de viajeros estarán asentadas sobre bases más firmes, con una clara especificación de lo que a cada una de las partes corresponde hacer en dicha relación, y con remedios justos y eficaces para cuando las cosas se tuerzan. Yo estoy agradecido al sector por un compromiso tan constructivo en esta tarea y por su cálida aceptación y adopción de los nuevos arreglos. Estoy seguro de que se comprobará que su confianza en los mismos está bien fundada.

7. Durante el ejercicio se han registrado gratas mejoras en la gestión de la red por parte de Network Rail, con una intensidad de concentración en su rendimiento operativo que no habíamos visto en varios años, y con éxitos reales. La reunión de alto nivel que se celebró en la ORR en diciembre de 2003 para examinar los resultados demostró la fuerte voluntad de todo el sector para cooperar en la determinación y corrección de las causas de los fallos de funcionamiento, y me sentí muy alentado por el espíritu cooperativo y el enfoque constructivo de todos los participantes. Network Rail ha

intensificado sus esfuerzos para introducir las mejoras necesarias, pero, naturalmente, todavía tiene algún camino por recorrer y seguirá siendo objeto de escrutinio y presión reguladora en este aspecto. El ferrocarril está dando pasos reales y positivos para satisfacer las legítimas expectativas de los ciudadanos a los que sirve y que le pagan, y Network Rail va por buen camino, acercándose a los arduos objetivos de funcionamiento que le he fijado. La posición está mejorando de un modo continuo y sostenido, lo que es de agradecer. Hemos visto también la cifra más baja de roturas de carriles desde que existen registros detallados, y las mejoras de la calidad de la vía son reales e importantes. Naturalmente, no hay motivo para dormirse en los laureles. El fuerte progreso actual tiene que ser mantenido e intensificado. De todos modos, el vigor, energía e imaginación del ferrocarril en este aspecto es digno de elogio y el trabajo que hasta ahora se ha realizado merece un fuerte apoyo.

8. Como quiera que ésta es mi última memoria anual, parece apropiado que ofrezca algunas observaciones y reflexiones sobre los últimos cinco años, y que exprese una opinión sobre lo que queda por delante. Para el sector ferroviario y sus usuarios, éstos han sido años turbulentos; de forma innecesaria además. El ferrocarril ha atravesado un período de considerable trastorno, turbulencia e incertidumbre. Ha soportado cinco graves accidentes, la promulgación de dos leyes de gran importancia, la destructiva gestión de Railtrack, la desintegración de la unidad de la red después de Hatfield, el colapso financiero del proveedor de la infraestructura, una notable e inconstitucional amenaza a la regulación económica independiente, la reestructuración del proveedor de la infraestructura sobre una base totalmente imprevisible, una explosión de los costes, una intensa politización y constantes asaltos de la artillería de los medios de comunicación.

9. Lo que el ferrocarril necesita ahora es estabilidad, previsibilidad, claridad de responsabilidades, incentivos adecuados y un entorno favorable a la inversión. Se encuentra herido y golpeado, reorganizado y reestructurado, presionado y criticado. Pero la profesionalidad y dedicación de las personas que trabajan en el sector ferroviario no han sido reprimidas ni, mucho menos, les han sido arrancadas. Todo lo contrario. Han persistido en sus esfuerzos y los han intensificado para proporcionar un servicio del que tanto ellos como nosotros podemos sentirnos orgullosos, y merecen nuestro apoyo y nuestro agradecimiento por su labor.

10. Quedan ya pocas dudas de que los años de Railtrack fueron en gran medida años perdidos, con la red ferroviaria nacional en manos de una compañía que en muchos aspectos era hostil hacia sus clientes y

negligente con su patrimonio. Cuando yo asumí el cargo estaba dispuesto a utilizar la jurisdicción de mi oficina para tratar de hacer a la compañía fuerte, competente y exitosa a pesar de sus contradicciones internas y sus obvios defectos de aptitudes y de relaciones exteriores. Pero Railtrack se resistió duramente y buscó el modo de frustrar las medidas que hubieran hecho de ella una compañía mejor, más competente y rentable. La mejora de su responsabilidad hacia sus clientes y el interés público, a través de los contratos y de su licencia de red, y la importante recuperación de su situación financiera, mediante la revisión de los cánones de acceso llevada a cabo en 2000, fueron torpemente desechadas. A pesar del inicio de un régimen de más elevada financiación y de incentivos mucho mayores, en lugar de aprovechar plenamente esas mejoras considerables de su entorno regulador y contractual, la dirección de la compañía y gobierno decidieron seguir un camino diferente, un camino en el que estas esenciales reformas fueron despreciadas y no entraron en juego. En efecto, según las propuestas de Railtrack al gobierno, hubieran estado suspendidas durante varios años. La tinta aún estaba fresca en la revisión de cánones del 2000 y en el refuerzo de responsabilidades que como parte de la misma se estableció –y que no tuvieron tiempo en absoluto de entrar en funcionamiento– cuando una política mal concebida y sin futuro de tratar de burlar el nuevo régimen fue seguida hasta la destrucción. El proceso de tutela administrativa de Railtrack resultó tan innecesario y costoso como inconstitucionales fueron algunos aspectos cruciales de su iniciación. Dio lugar a una explosión de costes sin precedentes, una suspensión real por parte del gobierno de los necesarios controles y limitaciones y una brusca caída de su comportamiento operativo, cosas todas ellas que nos ha costado algo más de diez años recomponer. Al haber quedado efectivamente extinguido el capital de la compañía en el proceso, junto con el gran aumento del gasto a partir de Hatfield y durante todo el proceso, es ahora el gobierno el que tiene que aceptar la factura y pagarla a través de la amortización de la base reguladora del activo, a lo largo de los próximos 30 años.

11. Railtrack debería haber tomado parte y encajar en el régimen regulador y contractual que había sido mejorado para su propio beneficio y el del ferrocarril.



Se habían reforzado los mecanismos de control del sistema y la compañía tenía un marco financiero y unos derechos de apelación mucho mejores que los que había disfrutado anteriormente. Si la revisión provisional de los cánones de acceso que Railtrack tenía derecho a esperar no había producido un ajuste financiero adecuado, la compañía tenía derecho de apelación ante la Comisión de Competencia. Si este recurso hubiera sido infructuoso, sus accionistas y los mercados todavía podrían haber proporcionado una salida. Naturalmente, es posible que, después de agotar las opciones del sistema establecido, la compañía hubiera tenido que enfrentarse aún con la insolvencia, y el gobierno hubiera tenido que reaccionar solicitando que se pusiera bajo tutela administrativa. Pero Railtrack podía tirar los dados todavía unas cuantas veces antes de que esto ocurriera. Por el contrario, la dirección optó por jugarse la compañía en una sola apuesta que, en mi opinión, no tenía probabilidades de ser aceptada o salir bien.

12. Las medidas que fueron adoptadas en los preparativos para la tutela administrativa de Railtrack implicaron una amenaza extraordinaria a la regulación económica independiente, poniendo en peligro la inversión privada en el sector, ya que suponían socavar la posición constitucional no solo de mi oficina sino también de todos los demás reguladores económicos independientes y arrojaban dudas muy reales sobre la santidad de los contratos entre el estado y el sector privado. La resistencia del sector ferroviario y de las instituciones financieras del Reino Unido y Europa obligaron al gobierno a dar marcha atrás en su política propuesta, y en lugar de enfrentarse a una reducción de su jurisdicción –tal como también se había propuesto–, se reforzaron considerablemente los poderes de mi oficina para hacer frente a las consecuencias de la política del gobierno de suprimir el capital del proveedor de la infraestructura. Por otra parte, además, desde aquel entonces el ministro ha hecho cuatro declaraciones al Parlamento, subrayando la importancia que el gobierno concede al mantenimiento de la regulación económica



independiente, y dando seguridades a los inversores y otros interesados de que su jurisdicción no va a ser materialmente disminuida en la actual revisión del sector ferroviario. Estas declaraciones y seguridades han merecido la confianza de las instituciones financieras en su reciente decisión de adelantar sumas muy considerables a Network Rail y, a pesar del escepticismo de otros en el ferrocarril, yo no creo que exista perspectiva apreciable alguna de que no sean respetadas.

13. Ante la turbulencia que el ferrocarril ha tenido que atravesar durante los últimos cinco años, la ORR ha dado pasos considerables para estabilizar el sector así como sus relaciones internas y externas –entre sí y con el mundo exterior– mediante las reformas marco que hemos venido promoviendo (y que casi hemos culminado) y mediante el uso de nuestros poderes de una manera justa, proactiva y proporcionada.

14. La matriz contractual y reguladora establecida en 1994 –cuando el ferrocarril estaba siendo reestructurado con vistas a su privatización– era en muchos aspectos débil, incierta o ineficaz. Algunos de estos defectos eran consecuencia de las prisas con las que se estaba procediendo a la privatización. Otros se incluyeron de manera deliberada con el fin de asegurar el éxito en la venta de los activos. Agravados por un enfoque excesivamente ligero de la aplicación de aquellas disposiciones, estos defectos dieron por resultado que en demasiados aspectos pasaran sin control los abusos de Railtrack. Cuando asumí mi cargo en 1999, empecé a utilizar los mecanismos para el cambio que habían sido incluidos en el sistema para la mejora de la matriz, con el fin de incrementar la responsabilidad de Railtrack respecto a sus clientes y el interés público, y para incentivar a la compañía a fin de que hiciera las cosas mejor. Desde entonces, la ORR ha llevado a cabo dos revisiones del marco financiero del proveedor de infraestructura (en 2000 y 2003), ha reforzado el marco contractual entre el proveedor de infraestructura y los usuarios y ha incrementado la protección de los intereses públicos en la licencia de red de la compañía.

15. Estas reformas han tenido por objeto corregir las deficiencias del pasado. Han buscado dar autoridad a los operadores del sector privado, sustituyendo la necesidad de una molesta imposición de reglas por un sistema de incentivos comerciales a la mejora. Han pretendido reformar también la relación entre el proveedor de infraestructura y el usuario, sustituyendo una cultura de enfrentamiento por una de asociación cooperativa en la que ambas partes tengan un interés real y positivo en que la relación funcione bien, mejorando el rendimiento y sirviendo al usuario final.

16. Se dice frecuentemente que para que funcione de manera apropiada, el ferrocarril tiene que estar integrado verticalmente; ningún otro sistema dará tan buenos resultados. Sin embargo, las industrias más maduras del sector privado no están organizadas de este modo. Nada hay que objetar a una cadena de suministro eficaz y que funcione bien. Tales disposiciones funcionan bien -y siempre lo han hecho- en otras industrias complejas y de carácter crítico para la seguridad. El transporte no es distinto en ningún aspecto fundamental. El factor esencial es que las interfaces entre los eslabones de la cadena tienen que estar adecuadamente diseñadas y ser utilizadas de un modo eficiente y competente. Es en este aspecto en el que el ferrocarril no ha funcionado bien; en muchos puntos cruciales, debido a que su dotación de privatización fue escasa.

17. Las reformas del contrato que hemos establecido, tienen en cuenta y apoyan plenamente la intensidad de la interdependencia de las dos partes de la interfaz vía-rueda. Pretenden lograr que las partes trabajen adecuadamente juntas, utilizando sus talentos para crear un ferrocarril mejor. Proporcionan, por primera vez, una clara especificación de lo que cada una de las partes debe aportar a la empresa común, cómo debe ser remunerada, cómo deben ser efectuadas las mejoras, y establecen mecanismos equitativos y eficaces para enderezar las cosas cuando se tuerzan. En resumen, los contratos han sido reforzados, simplificados y racionalizados, y ahora son -por fin- aptos para su propósito.



to. Estas reformas quedarán completadas con las modificaciones y mejoras que me propongo llevar a cabo antes de la conclusión de mi mandato, especialmente en las áreas de compromisos de producción local (contemplando una responsabilidad local más fuerte y más específica), cambios en los derechos de acceso, cambios en la propia red y el material rodante que pueda ser operado por la misma, el tratamiento de las interrupciones de la explotación y la provisión de información.

18. Muchas veces se sugiere que el ferrocarril necesita una mente rectora única, un “gran controlador”, una autoridad central que diga a todos los demás qué es lo que deben hacer. Por las razones que he señalado, en mi opinión, como proposición general, esto no es exacto. Los operadores del sector privado pueden hacer que la empresa común funcione, si se les proporciona el marco y los instrumentos necesarios y si poseen la capacidad y la voluntad debidas. No precisan que nadie -y menos que nadie un funcionario público- les diga cómo tienen que hacer para que el ferrocarril funcione, o que controle sus operaciones un día tras otro. ¿Por qué habría de aceptar una industria del sector privado tal grado de intervención? El marco para la integración virtual -no vertical- ya existe. Las reformas efectuadas a lo largo de los últimos cinco años han integrado tren y vía como es debido, sin necesidad de propiedad común. Los participantes en el sector deben entender el marco y usarlo de modo apropiado. Nada hay que se lo impida, a no ser ellos mismos, y la alternativa es muy poco atractiva.

19. Sin embargo, en el caso de las interrupciones de la explotación, cuando ocurran, es naturalmente necesario que exista una clara y única autoridad para asegurar que el remedio sea lo más rápido y eficaz posible. El código de red ya tiene esto en cuenta; lo ha tenido en cuenta desde 1994. Es lamentable que durante tanto tiempo, tantos en el ferrocarril desconocieran la existencia de un recurso de verdadera autoridad y utilidad a este respecto. Y es bueno que el sector esté

tomando ahora las medidas necesarias --por ejemplo, con el establecimiento de centros integrados de control y la mejora de los sistemas de regulación de la circulación de trenes-- para corregir tal situación. Se trata de un ejemplo de utilización adecuada y eficaz de un instrumento ya existente, obviando la necesidad de diseñar más mecanismos para hacer lo mismo.

20. Las reformas en la licencia de red de Network Rail han sido igualmente importantes. He introducido nuevas condiciones y he reforzado las existentes, con el fin de establecer el “Rail Safety and Standards Board”, disponer la creación de un registro de la capacidad, aptitud y condición de los recursos de Network Rail, hacer posible el nombramiento de relatores de gestión de red para que ayuden a mantener a Network Rail en línea, establecer controles sobre la enajenación de terrenos para fines no ferroviarios y realizar mejoras en el modo en que Network Rail trata con sus clientes dependientes. El desacreditado régimen de declaración de gestión de red para Network Rail ha sido reemplazado por un régimen de plan empresarial anual. También se han efectuado otras mejoras. Ésta es la licencia de red que Railtrack debiera haber tenido cuando fue establecida en 1994. Por fin es adecuada para su objeto. Se le debería dar una oportunidad de funcionar.

21. La regulación económica independiente ha establecido un marco financiero para Network Rail que proporciona a la compañía un flujo estable de ingresos para una adecuada y eficiente explotación, mantenimiento y renovación de la red. La revisión de los cánones de acceso realizada en 2003 implicó un análisis y una evaluación muy detallados de las actividades de Network Rail, la labor que viene realizando y la que proyecta realizar, sus políticas y prácticas de adquisición y gestión de activos, y su eficiencia. Los costes del ferrocarril, innecesariamente elevados como secuela de Hatfield y de la suspensión de pagos de Railtrack, ya han podido ser controlados y la compañía cuenta ahora con objetivos justos y extensibles para lo que puede alcanzar, así como la seguridad de saber que será justa y fiablemente pagada por su labor.

22. La revisión de los cánones de acceso dio a Network Rail, y a todos los que de ella dependen, un respiro y nueva vida, la posibilidad de planear y realizar inversiones y operaciones de un modo firme, competente y eficiente, libre de indebida intervención política que siempre abriría y cerraría el grifo del dinero, año tras año, en función de prioridades que nada tienen que ver con el ferrocarril y con las necesidades de sus usuarios. Todo el mundo reconoce que en el clima actual, el sector ferroviario nunca hubiera conseguido un ajuste quinquenal de esta especie --y la certidumbre y seguridad que el mismo conlleva-- si hubiera tenido que funcionar

del modo que muchos pretendían que lo hiciera. La regulación económica independiente, operando precisamente de acuerdo con sus atribuciones legales (no excediéndolas como algunos erróneamente han afirmado) y con la aportación que el gobierno (incluidas sus agencias) decida, ha dado al ferrocarril la certeza y previsibilidad que siempre le serían negadas si se salieran con la suya los promotores de un mayor control político. Ahora corresponde al ferrocarril usar esta preciosa dotación juiciosamente y bien, con inteligencia, cuidado y diligencia, para corresponder a la confianza que en él ha sido depositada.

23. Algunos participantes y actores del sector ferroviario –y de otros distintos– se han mantenido en demasiados aspectos en un estado de virtual negativa hacia la reestructuración y la privatización. Parecen anhelar un retorno a los tiempos de la nacionalización, aunque implicaran una casi permanente asfixia de capital por parte del Tesoro, un mantenimiento remendón y unas graves limitaciones operativas, con las prioridades políticas a corto plazo teniendo precedencia sobre las razones de eficacia económica, técnica y operativa. En su opinión, el paternalismo del control estatal es preferible a las libertades y disciplinas del sector privado. Y por eso fingen que no ha ocurrido. Debido a esta errónea noción, durante los últimos cinco años –e incluso los últimos diez– hemos visto tantas oportunidades desaprovechadas, soluciones menos que óptimas, negocios perdidos, derroche e ineficacia. La maduración del ferrocarril en el sector privado ha sido considerablemente más lenta que la de las industrias del gas, agua, electricidad y telecomunicaciones, y su rendimiento e inversión han sido empujados al descenso debido a ello. Esto es profundamente lamentable. Resulta esencial que las compañías en cuestión alcancen las competencias de verdaderos operadores del sector privado y que estas innecesarias rémoras autoimpuestas, que frenan el logro de los objetivos de explotación y económicos, sean arrojadas por la borda. El talento, energía e ideas de las personas de valía deben salir a la luz y deben ser aprovechadas, no escondidas o sofocadas. El ferrocarril tiene aún por delante camino que recorrer antes de alcanzar una mentalidad y competencia verdaderamente propias del sector privado, una situación libre de ataduras de control estatal y de inapropiada intervención y dirección por parte de funcionarios públicos. Para conseguir esto, el ferrocarril tendrá que nadar contra la corriente de la opinión de algunos círculos que no pretenden nada mejor que una vuelta a la nacionalización y al corto plazo.

24. El sector ferroviario se enfrenta ahora a otra revisión –la que está llevando a cabo el Ministerio de Transportes– que deberá quedar terminada en julio de

2004. La ORR está participando plenamente en la revisión, proporcionando información escrita y verbal, y discutiendo las cuestiones de una manera abierta y constructiva. El punto focal de la revisión es no obstante sencillo. Se trata de establecer una forma de que el gobierno pueda evitar tener que enfrentarse con un aumento inesperado e imposible de asumir, del subsidio requerido por el sector ferroviario como resultado de una futura revisión reglamentaria de los costes de provisión de servicios de infraestructura. Naturalmente, es perfectamente legítimo que el gobierno se proponga este objetivo. A fin de cuentas, todo el gasto del gobierno en ferrocarriles es discrecional, y el gobierno debe decidir qué clase de ferrocarril desea sustentar. Pero una vez tomadas sus decisiones, en su propio interés, en el del sector y en el de los usuarios finales, debe mantenerse firme en ellas. La solución no consiste en recortar los poderes o la jurisdicción de la autoridad reguladora, con el inevitable perjuicio que ello conlleva para la confianza del sector público y por lo tanto de los inversores. La solución está en asegurar que la política de transportes del gobierno, en lo relativo a los ferrocarriles, incluidas sus prioridades de gasto, se halle claramente establecida y comunicada de manera firme, competente y oportuna, con el fin de que la autoridad reguladora pueda tenerla plenamente en cuenta al desarrollar su labor esencial. Esto no ha sucedido en el pasado. Ha llegado ya el momento de que el papel que el gobierno debe jugar a este respecto sea plasmado en la legislación.

25. Algunos actores abogan por reformas más radicales, pero se trata de reformas que se inmiscuirían de forma injustificada en la condición de sector privado de las compañías ferroviarias y darían lugar a que el gobierno incumpliese las garantías que ya ha dado al Parlamento, a los mercados de capitales y a otros sectores, respecto al alcance de la revisión.

26. Durante los últimos cinco años, la ORR se ha tomado muy en serio la necesidad de ajustarse a normas elevadas de administración pública en todo lo que hace. Estamos públicamente comprometidos a ello: a





oír todos los puntos de vista relevantes antes de tomar una decisión, a estudiar el caso, las objeciones y las alternativas de una forma abierta y transparente, a aplicar los criterios correctos, constante y proporcionalmente, a efectuar un análisis de profundidad demostrable y a la publicación después de una decisión clara, acompañada por una completa exposición de razones por escrito. Estas cosas son necesarias -no simplemente deseables- si el ferrocarril y otros sectores han de poder ver que, aunque acaso no siempre les agraden las decisiones, han sido escuchados y comprendidos y que las conclusiones están fundadas sobre bases justas y racionales. Ésta es la mejor forma de asegurar que exista confianza y respeto hacia las decisiones difíciles que pueden tener efectos sustanciales sobre los intereses de muchas compañías y personas.

27. La experiencia británica con sus ferrocarriles es instructiva y valiosa para otros países que estén estudiando reformas con objeto de mejorar la eficiencia, calidad y rendimiento de los suyos, y para atraer inversores privados. Se supone muchas veces que toda nuestra experiencia es mala, debido a los problemas que hemos tenido y los errores que hemos cometido hace diez años en el diseño y puesta en práctica de la reestructuración y la privatización del ferrocarril. La realidad es que no todo ha sido malo, ni mucho menos. Hemos tenido una utilización sin precedentes del ferrocarril, con altos niveles de confianza del público en el sistema. Nuestro parque de material rodante -de mercancías y de viajeros- ha sido en gran medida renovado; cientos de estaciones se han mejorado y las medidas de administración que he mencionado son, en muchos e importantes aspectos, las mejores que jamás han tenido. Naturalmente, quedan aún muchas más cosas por hacer conforme nos recobramos del legado del pasado, y no hay lugar para complacencias. Pero estos éxitos se pasan frecuentemente por alto o son ignorados por los comentaristas que buscan censurar o denigrar el sistema que tenemos. Y a medida que los ferrocarriles europeos u otros separan la infraestructura de la explotación, se dan cuenta en mayor o menor medida de que lo que hemos hecho en Inglaterra es

enfocar una luz muy brillante a los más oscuros e inaccesibles rincones de la economía y la explotación de nuestro sistema ferroviario. Hemos sacado a la luz y nos hemos enfrentado con verdades que algún día tendrán que afrontar otras redes, y nos hemos enfrentado a ellas. Qué hicimos y cómo lo hicimos son cuestiones que contienen lecciones que otros harían bien en aprender. Es un despilfarro o algo peor el arriesgarse a tener que pasar por las dificultades que nosotros hemos experimentado y, al igual que nosotros, tener que efectuar las correcciones y reformas del sistema en los diez años siguientes a su reestructuración, cuando podríamos haber conseguido tantas cosas ya desde el principio.

28. Desearía dejar constancia de mi gran aprecio y sincero agradecimiento a todo mi equipo, por su lealtad, dedicación e intenso trabajo a lo largo de los últimos cinco años. Hemos pasado por algunos tiempos borrascosos e incluso la propia existencia de la organización se ha puesto en duda, muchas veces bajo fuego graneado por causa de las difíciles e importantes decisiones que hemos tenido que adoptar, y siempre en medio de cuestiones polémicas. Su comportamiento ha sido maravillosamente bueno, y el crédito de esta oficina es algo que me enorgullece defender, promover y afirmar que es nuestro, no mío. Mi equipo superior ha sido fuerte, resuelto y ha funcionado conforme a los más elevados estándares. También quiero dar las gracias a todos mis directores no ejecutivos a lo largo de estos cinco años, incluyendo a Peter Warry, Stephen Glaister, Richard Gillingwater, Chris Stokes y Robin Saunders. Sus sabios consejos han sido de inmenso valor. Mi mayor aprecio, no obstante, lo debo a un funcionario cuyo nombre rara vez, o ninguna, ha salido a la luz pública, pero cuyo talento, ingenio, lealtad y aplicación han sido superiores a los de cualquier esperanza que yo hubiera puesto en él. Keith Webb, mi jefe de personal y Director de Asuntos Corporativos, ha desarrollado los máximos niveles de servicio público, al que ha dedicado los 35 años de su carrera, y el sector del transporte probablemente nunca llegará a saber cuánto debe a esta persona.

29. En conclusión, creo que el futuro del sector ferroviario británico es brillante. Con las reformas que hemos hecho, unas finanzas saneadas, claras especificaciones y responsabilidades justas, y con unas competentes y honorables instituciones públicas desempeñando en su totalidad su papel apropiado, nuestro sistema bien puede mantenerse y prestar buenos servicios, a un coste justo y soportable, durante los próximos veinte o treinta años, o incluso más. El sector cuenta ahora con los medios, y creo que con la voluntad, de trabajar juntos de un modo integrado y competente, de liberar y aprovechar la energía y el talento de

las muy capacitadas y dedicadas personas que en él trabajan, de atraer a los más brillantes y mejores de la nueva generación, y de servir bien al pueblo que lo utiliza y que lo paga.

TOM WINSOR
Regulador Ferroviario



El Regulador Ferroviario firmando la notificación de revisión que inició el proceso de revisión de los cánones de acceso, el 23 de diciembre de 2003, acompañado de John Thomas, Subdirector de Regulación Económica.

Visión de Conjunto

Introducción

Esta memoria detalla los logros de la Oficina del Regulador Ferroviario (ORR) en el cumplimiento de las tareas requeridas para alcanzar los tres objetivos fijados en el Plan Empresarial de la ORR para el ejercicio 2003-2004.

El ejercicio ha sido en extremo exigente, siendo su principal tarea la necesidad de completar e implementar la revisión de los cánones de acceso (ACR 2003). Esta revisión incrementó considerablemente el empleo de recursos durante el ejercicio y esto se refleja en las cifras de gasto de producción esperado que figuran en la tabla del párrafo 4.1. Además de éstos y de la necesidad de gestionar los negocios del día a día, se ha desarrollado un importante programa de otros trabajos, que incluyen el desarrollo del código de estaciones y la terminación de los modelos de contratos de acceso para trenes de viajeros y de mercancías.

Al final del ejercicio al que corresponde la memoria, la ORR se estaba preparando para su transición a un consejo regulador que tendrá lugar el 5 de julio de 2004. El Ministerio de Transportes (DfT) ha designado ya el Presidente el Director General y tres de los cuatro miembros no ejecutivos, como preparación para el cambio. Para que esta transición pueda realizarse fácilmente, va a hacer falta una considerable cantidad de trabajo. De este trabajo se dará cuenta en la próxima memoria anual, que abarcará los últimos tres meses del mandato del actual Regulador Ferroviario, y los nueve primeros del consejo regulador.

Acontecimientos durante el ejercicio anual

>Abril 2003

El Regulador fundó el Rail Safety and Standards Board (RSSB), anunciando que Denis Tunnicliffe CBE y Len Porter, serían, respectivamente, el Presidente y el Director General de la nueva organización. Modificó Network Rail y las licencias de las TOC con el fin de proporcionar a la constitución del RSSB la base de sustentación precisa. Con la creación del RSSB se puso en práctica una de las principales recomendaciones hechas por lord Cullen, tras su investigación del accidente de Ladbroke Grove el 5 de octubre de 1999. El RSSB asumió las funciones de liderazgo en materia de seguridad y de establecimiento de normas, anteriormente desempeñadas por Railway Safety.

El Regulador publicó sus conclusiones provisionales tras su revisión del programa de mejoras de estaciones de Network Rail, propuesto por la Strategic Rail Authority (SRA)

El Regulador dio instrucciones a la London & Continental Stations & Property Limited (LCSP), al amparo del artículo 17 de la Ley de Ferrocarriles de 1993, para que procediese a establecer un nuevo contrato con la Midland Main Line Limited (MML) con el fin de proporcionar a los trenes de ésta acceso continuado a la estación de St Pancras. El nuevo contrato incluía las condiciones en que LCSP compensaría a MML por el perjuicio ocasionado a su negocio en la estación por las obras de construcción de la terminal internacional de la línea de enlace con el túnel del Canal. LCSP no entró en el acuerdo ordenado y por consiguiente el Regulador inició un proceso para obligarle a poner en práctica sus instrucciones. LCSP recurrió ante el Tribunal Supremo en demanda de revisión judicial de la decisión del Regulador.

>Mayo 2003

El Regulador publicó su memoria anual del ejercicio 2002-2003 y su plan de actividad para 2003-2004, junto con un documento de consulta sobre el proceso para establecer los derechos a pagar por las licencias.

>Junio 2003

El Regulador aprobó el código de conducta de Network Rail respecto a terceras personas dependientes, que cubre sus relaciones con sus clientes dependientes que desean proporcionar servicios o instalaciones ferroviarias.

El Regulador publicó un nuevo modelo de contrato de acceso a la infraestructura para cubrir la relación entre los operadores de trenes de viajeros y Network Rail. Este contrato proporcionó la base para unas disposiciones contractuales más firmes, simples y racionales.



>Julio 2003

El Regulador recibió con agrado la primera evaluación independiente de la gestión de la red nacional por parte de Network Rail, realizada por Halcrow Group Limited y Monchel Consulting Limited, en sus informes sobre el resultado de 2002 que le fue presentado por Network Rail.

El Regulador publicó sus correspondientes conclusiones en la ACR 2003, señalando las importantes economías potenciales en los costes de infraestructura ferroviaria planeados, en una serie de áreas de Network Rail a lo largo de los próximos cinco años. Esta publicación incluyó un documento por separado sobre los resultados de la modernización de la línea de la costa occidental.

El Regulador publicó un documento de consulta sobre cambios en los derechos de acceso y moderación de la competencia. Las propuestas definían las circunstancias en las que sería apropiado que el Regulador aprobase la protección contractual contra la competencia, y los mecanismos para la entrega de derechos que no sean usados por un operador.

El Regulador consultó sobre su propuesta para desarrollar un modelo de contrato de acceso a la infraestructura para operadores de tráfico de mercancías, sobre la base del modelo de contrato ya publicado para los operadores de tráfico de viajeros.

>Agosto 2003

El Regulador publicó las conclusiones finales de su revisión del programa de mejoras de estaciones presentado por Network Rail. La evaluación del Regulador establecía que 25,6 millones de libras sería un coste eficiente para la realización de un programa de mejora de 68 estaciones requerido por la Strategic Rail Authority.

>Octubre 2003

El Regulador consultó su borrador de conclusiones finales en la ACR 2003. El borrador de conclusiones proponía que se concedieran a Network Rail 22.700 millones de libras para la operación, mantenimiento y renovación de la red a lo largo de cinco años, a cambio de auténticas mejoras en las condiciones generales de la red.

>Noviembre 2003

El Tribunal Supremo confirmó la decisión del Regulador respecto a las instrucciones dadas a LCSP,



al amparo del artículo 17 de la Ley de Ferrocarriles de 1993, sobre las condiciones en que el operador de trenes MML debía tener acceso a la estación de St Pancras.

>Diciembre 2003

El Regulador publicó sus conclusiones finales de la ACR 2003, estableciendo las necesidades de ingresos de Network Rail. Network Rail recibiría 22.200 millones de libras —un ahorro de medio millón de libras respecto a lo anunciado en el borrador de conclusiones finales del Regulador, de octubre de 2003— para la operación, mantenimiento y renovación de la red ferroviaria durante cinco años a contar desde abril de 2004. Las conclusiones de Regulador preveían un mecanismo mediante el cual él podría reducir el aumento resultante en los cánones de acceso que habrían de pagar los concesionarios operadores de trenes de viajeros, si Network Rail presentara propuestas para modificar el equilibrio en sus ingresos entre cánones de acceso y subvenciones directas de la SRA.

El Regulador presentó a Network Rail y a los operadores de trenes implicados los documentos legales (un aviso de revisión) que iniciaron el proceso de realización de la revisión de cánones de acceso de 2003, con efectos desde el 1 de abril de 2004.

El Regulador consultó sobre un borrador de modelo de contrato de acceso a la infraestructura para operadores de tráfico de mercancías. El Regulador destacó el valor del contrato propuesto, para establecer una *joint venture* en la provisión de servicios ferroviarios de transporte de mercancías, describiendo ésta como una asociación de iguales entre el proveedor de la infraestructura y el usuario de la misma.

El Regulador aprobó un nuevo Código de Normas de Grupo Ferroviario, con el pleno apoyo de los miembros del RSSB, tomadas del sector ferroviario en general. El nuevo código prevé una implicación mucho mayor de



los actores del sector ferroviario en el proceso de las Normas de Grupo Ferroviario.

El Regulador celebró una reunión de alto nivel sobre el funcionamiento del sector, con el fin de determinar si Network Rail estaba dando todos los pasos razonablemente practicables para desempeñar sus obligaciones respecto a la circulación de los trenes de mercancías y de viajeros.

>Enero 2003*

El Ministro de Transporte anunció una revisión de la estructura de gestión de los ferrocarriles. En una declaración en la Cámara de los Comunes dijo que se proponía publicar en verano de 2004 propuestas de una nueva estructura y organización de los ferrocarriles ingleses. Reafirmó el compromiso del gobierno de una regulación de independencia económica.

El Regulador inició las consultas sobre borradores de propuestas para un nuevo código de estaciones, para las 2500 existentes en líneas ferroviarias principales en Gran Bretaña. Las propuestas sustituirían la estructura actual de contratos entre los operadores de trenes y Network Rail, por acuerdos contractuales más fuertes, simples y efectivos para gestionar las estaciones, proporcionando claridad en la expresión de los derechos y obligaciones de cada una de las partes.

El Ministro anunció el nombramiento de Chris Bolt como Presidente de la Oficina de Regulación Ferroviaria, el organismo legal que asumirá las funciones del Regulador Ferroviario cuando su mandato quinquenal concluya en julio de 2004.

>Febrero 2003

El Regulador consultó sobre el borrador del plan de actividad de la ORR para el período 2004-2007. En dicho borrador se expresaba el programa de trabajo preparado por la ORR para el año siguiente y se identificaban las prioridades de trabajo para los dos años sucesivos.

En una declaración ulterior al Parlamento, el Ministro descartó de su revisión ferroviaria cualquier cambio que pudiera afectar a los derechos de terceros. Sobre esta base, Network Rail inició el exitoso primer tramo (6.500 millones de libras) de su programa de obtención de capital.

Entró en vigor el primer acuerdo de acceso a la infraestructura concluido conforme al contrato modelo entre Network Rail y First/Keolis Transpennine Limited.

>Marzo 2003

El Ministerio de Transportes anunció el nombramiento, a partir del 5 de julio de 2004, de Suzanne McCarthy como Directora General, y de Chris Stokes, el profesor Jeffrey Jowel QC y Jane May, como directores adjuntos de la Oficina de Regulación Ferroviaria.

El Regulador aprobó las medidas financieras propuestas por Network Rail, que dieron por resultado que una mayor parte de sus ingresos procediesen de subvenciones de la SRA y menos de la percepción de cánones de acceso a operadores de trenes. También dieron por resultado que algunos ingresos fueran reproducidos desde 2004-2005 y 2005-2006 a años posteriores. El Regulador publicó el aviso de ejecución de la revisión, poniendo en práctica oficialmente sus conclusiones en la ACR 2003, con efectos a partir del 1 de abril de 2004.

El Regulador publicó el modelo de contrato de acceso a la infraestructura para los operadores de tráfico de mercancías, junto con una versión actualizada de los criterios y procedimientos a emplear en el escrutinio y aprobación de las solicitudes de acceso formuladas por dichos operadores de mercancías.

Relaciones externas de la ORR

La culminación de otro año de trabajo vino con la publicación de la ACR 2003 en diciembre, después de un completo examen del marco financiero y de incentivos de Network Rail. Durante los 15 meses de revisión se celebraron numerosas consultas con el sector ferroviario y con las instituciones públicas interesadas.

El Regulador desarrolló un amplio programa de conferencias, que culminó con la conmemorativa de sir Robert Reid pronunciada en febrero de 2004. En el Apéndice 2 se incluye el programa completo, que abarcó discursos en Washington, París, Lisboa y Shanghai.

* N. del T.: debería ser 2004, al igual que en los meses siguientes.



El Regulador recibió también visitantes de diversos países, deseosos de informarse sobre la experiencia reguladora del Reino Unido, entre los cuales figuraron delegaciones de Estados Unidos, China, Francia, Pakistán y Rusia.

Ferrocarril

El Regulador y su equipo celebraron reuniones regulares con miembros del ferrocarril para debatir cuestiones de interés general para el sector, así como temas concretos. Esto es fundamental para asegurar la transparencia de la labor reguladora, para la comprensión de la política de regulación por parte del sector y para las aportaciones del sector al desarrollo de tal política. El Regulador es miembro del Grupo de los Seis (G6) líderes del sector ferroviario (los otros miembros son: el Director General de Network Rail, el Presidente de la Asociación de Compañías Operadoras de Trenes, el Director General de English Welsh and Scottish Railway Limited, el Presidente de la SRA y el Director General de la Dirección de Seguridad y Sanidad) quienes se reúnen de forma regular para una discusión informal de las cuestiones fundamentales del sector.

La ORR ha mantenido estrecho contacto con otros interesados, tales como los Ejecutivos del Transporte de Viajeros (PTE), el Ejecutivo Escocés y la industria auxiliar ferroviaria. La ORR también participó como miembro en el Consejo creado para supervisar un estudio realizado conjuntamente por el Ministerio de Transportes y la Unidad de Impacto Regulador del Consejo de Ministros, con el fin de reducir y eliminar los innecesarios obstáculos burocráticos y administrativos relativos a los requisitos de comunicación de datos y de información, impuestos a Network Rail por el Ministerio de Transportes y otros interesados fundamentales. El consejo del proyecto ayudó al equipo a introducir los cambios convenidos en las prácticas y métodos. En marzo de 2004 se publicó un informe detallado de tales

cambios.

Autoridad Ferroviaria Estratégica

El Regulador y los directores generales continuaron reuniéndose regularmente con el Presidente de la Strategic Rail Authority y sus colaboradores inmediatos. También se mantuvo un diálogo regular a todos los niveles entre la ORR y la SRA. Durante 2003-2004 una parte fundamental de dicho diálogo fue el trabajo en la ACR 2003, en el que hubo amplia discusión bilateral así como reuniones en las que también estuvo implicada Network Rail, además de HSE, DfT y HM Treasury.

Ministerio de Transportes (DfT)

El Regulador continuó reuniéndose regularmente con el Ministro y con los altos funcionarios del DfT. También existió diálogo entre la ORR y los funcionarios del DfT sobre temas específicos, de modo especial los de rendimiento, infraestructura, administración y la revisión ferroviaria.

Dirección de Sanidad y Seguridad (HSE)

La ORR ha mantenido un diálogo regular de alto nivel con la HSE para tratar las cuestiones corrientes del sector. Además se produjeron contactos regulares e intercambios de información sobre cuestiones específicas, de conformidad con el memorándum de acuerdo entre ambas organizaciones.

Consejo y Comités de Viajeros por Ferrocarril

El Regulador continuó reuniéndose regularmente con el Presidente y el Director Nacional del Consejo de Viajeros por Ferrocarril y habló también en algunas sesiones del Consejo. Los directivos de la ORR asistieron como observadores a las reuniones del Consejo y el Comité de Viajeros por Ferrocarril, con el fin de infor-



mar a la Oficina sobre las cuestiones que preocupan a los viajeros.

Cooperación con otros organismos

El Regulador siguió reuniéndose con sus homólogos de otros organismos reguladores para tratar los asuntos corrientes. El Regulador asistió a la Convención Anual de Reguladores Ferroviarios Europeos organizada en Viena por la Comisión Europea, en la cual las autoridades reguladoras ferroviarias de la UE y países candidatos a la adhesión se reúnen para intercambiar información y compartir los mejores métodos. Esto es especialmente valioso dado que los ferrocarriles de Europa se enfrentan con cuestiones similares y cada uno de ellos puede encontrar en la experiencia de otros lecciones que vale la pena aprender. El Regulador será anfitrión de la próxima reunión que se celebrará en Londres en junio de 2004.

En el ejercicio de referencia, el Regulador cooperó con el Comité Selecto de Transportes de la Cámara de los Comunes en su estudio del futuro del ferrocarril, dándole incluso información verbal y por escrito. Lamentablemente, el Comité eligió criticar la jurisdicción y el historial de la ORR, en términos injustificablemente extremados, basando sus conclusiones -un anteproyecto de nacionalización y una disminución sustantiva de la independencia de regulación económica, con el considerable detrimento de la confianza del sector privado en el ferrocarril- en numerosos y elementales errores de hecho, ignorando claramente la información y pruebas que le facilitó (o que había publicado) la ORR y rechazando la oferta del Regulador de aportar pruebas adicionales en relación con la revisión de los cánones de acceso, después de que había sido anunciada. Las críticas y las conclusiones del informe, en cuanto concierne a la ORR, eran fundamentalmente erróneas y equivocadas.



Objetivo 1

Objetivo 1 - Asegurar que el monopolio proveedor de la infraestructura administra la red ferroviaria nacional de una manera efectiva y eficiente.

1.1. El acontecimiento más importante durante el año fue la terminación de la amplia revisión realizada por el Regulador, de la cantidad de dinero que Network Rail precisa para operar, mantener, renovar y mejorar la red ferroviaria nacional. La revisión determinó el nivel global y el perfil de los cánones de acceso pagados a Network Rail por los concesionarios operadores de trenes de viajeros y estableció un sólido marco financiero y regulador para la gestión de la red por parte de Network Rail. La revisión de los cánones de acceso (ACR 2003) comenzó el 25 de septiembre de 2002, fue completada el 12 de diciembre de 2003 y entró en vigor el 1 de abril de 2004.

1.2. Tras la publicación de plan empresarial de Network Rail el 31 de marzo de 2003, el Regulador publicó su tercer documento de consulta sobre la ACR 2003, el 24 de julio de 2003. Este documento contenía las conclusiones del Regulador derivadas de su evaluación del gasto (costes unitarios y niveles de actividad), incentivos y arreglos financieros. Al mismo tiempo, el Regulador publicó un documento de consulta sobre el proyecto de Modernización de la Línea de la Costa Occidental (WCRM). (Véanse los párrafos 1.24 y 1.27).

1.3. Las respuestas a estos documentos de consulta, y el plan empresarial revisado de Network Rail, que fue recibido en junio de 2003 (con actualización de algunos aspectos todavía en septiembre de 2003), informaron el borrador de conclusiones del Regulador publicado el 17 de octubre de 2003. El borrador de conclusiones fijaba provisionalmente la producción que Network Rail tendría que realizar para sus clientes hasta abril de 2009 y los fondos que Network Rail necesitaría para realizar dicha producción de manera eficiente.

1.4. El Regulador consultó con el ferrocarril su borrador de conclusiones antes de adoptar su decisión y de publicar sus conclusiones finales sobre la ACR 2003 el 12 de diciembre de 2003¹. El documento de conclusiones finales establecía para el período de cinco años a partir del 1 de abril de 2004:

(a) los ingresos que Network Rail necesitará para cubrir sus gastos;

(b) los resultados que Network Rail debe lograr (en términos –por ejemplo- de reducción de retrasos y de mejora del estado de las instalaciones);

(c) la dotación de fondos y la producción para la WCRM;

(d) incentivos transparentes al rendimiento; y

(e) unos criterios firmemente definidos para las futuras revisiones de los cánones de acceso.

1.5. El Regulador llegaba a la conclusión de que la compañía necesitaría 22.200 millones de libras a lo largo de cinco años para cubrir sus gastos de operación, mantenimiento y renovación. El Regulador determinó que sería preciso que contase además con otros 2.200 millones de libras para la mejora de la red (principalmente la WCRM y el proyecto de nuevos trenes para la Región Sur) y 7.100 millones como un beneficio sobre la base reguladora de los activos (para atender al servicio de las deudas y constituir una reserva para amortiguar los efectos de futuras sorpresas en los costes). El gasto total de Network Rail a lo largo del período de cinco años, estará cubierto con una combinación de cánones de acceso y subvenciones, ingresos por caja única (procedentes principalmente de propiedades inmobiliarias, operadores de tráfico de mercancías y derechos de acceso a estaciones) y préstamos.

1.6. Tras la publicación de sus conclusiones finales, el Regulador inició el proceso de puesta en práctica de las conclusiones de la revisión, emitiendo una notificación de revisión el 23 de diciembre de 2003, en la que especificaba los cambios relevantes en los acuerdos de acceso a la infraestructura entre Network Rail y los concesionarios operadores de trenes de viajeros. Más tarde publicó una notificación de acuerdo en febrero de 2004, después de que Network Rail hubiera decidido aceptar las conclusiones de la revisión (que en caso contrario hubiera obligado a someter el caso a la Comisión de Competición) y el 10 de marzo de 2004 una notificación de puesta en vigor de la revisión que declaraba que las conclusiones de la revisión se implementarían a partir del 1 de abril de 2004.

1.7. La notificación de revisión, publicada el 23 de diciembre de 2003, incluía una disposición en el sentido de que Network Rail habría de proponer al Regulador, no más tarde del 29 de febrero de 2004, medidas financieras alternativas que implicarían una reforma de su previsión de ingresos (que a su vez implicaría un mayor endeudamiento de Network Rail) y una diferente combinación de cánones de acceso y subvenciones. El Regulador especificaba en sus conclusiones finales las cuatro pruebas clave que habría

1- *Access charges review 2003: final conclusions*, Office of the Rail Regulator, Londres, diciembre de 2003.

de utilizar en su evaluación de tal propuesta, a saber:

(a) dado que el recurso a préstamos adicionales es una medida provisional, Network Rail, no más tarde de abril de 2006, deberá estar en situación de recibir la totalidad de los ingresos que el Regulador ha determinado en la revisión;

(b) si el nivel de endeudamiento en que incurriría la compañía podría hacer indebidamente difícil que financiase sus actividades relevantes durante los cinco años siguientes;

(c) si la deuda de este modo acumulada podría amenazar la viabilidad de la compañía a largo plazo, perjudicando con ello los intereses de los usuarios de los servicios ferroviarios; y

(d) si todas las partes aceptaban que cualquier endeudamiento adicional a corto plazo tiene que ser reflejado por el Regulador en el cálculo de la base reguladora del activo.

1.8. El 27 de febrero de 2004, el Regulador recibió de Network Rail una propuesta a este respecto. El 10 de marzo de 2004 anunció el Regulador que, como quiera que la propuesta superaba las pruebas más arriba especificadas, estaba dispuesto a aceptar el plan alternativo de financiación propuesto y ajustó de acuerdo con ello los cánones de acceso. Los ajustes entraron en vigor el 1 de abril de 2004.

Network Rail: refinanciación de la deuda existente

1.9. Los planes financieros a largo plazo de Network Rail están basados en la propuesta de aseguramiento de sus ingresos de cánones de acceso y subvención. El propósito de la compañía era iniciar el programa en 2003-2004, pero esta refinanciación ha sido después retrasada a 2004-2005. El Regulador sigue trabajando en estrecho contacto con Network Rail para asegurar que cualquier nueva estructura financiera se ajuste a

las cinco pruebas que ha especificado relativas a administración, sostenibilidad, flexibilidad, enajenaciones de terrenos y delimitación de la actividad empresarial básica, conforme a su declaración sobre la adquisición de Railtrack por parte de Network Rail, publicada el 27 de junio de 2002.

1.10. Entre tanto, Network Rail está refinanciando deudas existentes (especialmente la solución puente a la que hubo de recurrir para la adquisición de Railtrack en octubre de 2002) mediante un programa de bonos a medio plazo por valor de 10.000 millones de libras (respaldado por un crédito de 10.000 millones de la SRA). La emisión fue lanzada con éxito en marzo de 2004, con una fuerte demanda de los bonos.

Vigilancia y examen de los planes de administración de Network Rail y su ejecución

Plan empresarial

1.11. La condición 7ª de la licencia de red de Network Rail, requiere que publique un plan empresarial anual en el que tiene que demostrar cómo proyecta operar, mantener, renovar, reemplazar, mejorar y desarrollar la red. Network Rail publicó su primer plan empresarial el 31 de marzo de 2003. El documento incluía información fundamental sobre administración, gasto y productos, que había sido solicitada a Network Rail por el Regulador con el fin de facilitar el análisis de las necesidades de la compañía en relación con la ACR 2003. Conforme se dice más arriba, Network Rail publicó adiciones y revisiones de su plan en junio y en septiembre de 2003, como parte del proceso de ACR 2003.

1.12. El 15 de diciembre de 2003, tras consultar con Network Rail y con la SRA, el Regulador publicó una nota especificando el formato y estructura para el plan empresarial de 2004. Esta nota requería a Network Rail que proporcionase información esencial sobre sus planes de gasto y de producción, y sobre cómo planeaba satisfacer sus obligaciones de administración, de modo





particular los planes de Network Rail para mejorar el funcionamiento y para realizar las producciones detalladas en la ACR 2003, dentro del gasto determinado por el Regulador.

Resultado anual de Network Rail

1.13. Los auditores, Halcrow Group y Mouchel Parkman, llevaron a cabo su segunda auditoría de los resultados anuales de Network Rail para 2003. Realizaron una amplia evaluación de la solidez de los métodos de recogida de datos de Network Rail y confirmaron al Regulador que, por lo general, podía confiar en la exactitud de los datos que figuraban en el informe anual de resultados. Hacían también algunas recomendaciones sobre cómo podía mejorarse más aún la fiabilidad y la exactitud, y se está discutiendo su aplicación con Network Rail.

Cuentas reglamentarias

1.14. Network Rail está obligada a informar acerca de su situación financiera y su funcionamiento en las cuentas reglamentarias, sobre una base consecuente con la política y las decisiones reguladoras. Las cuentas de la compañía correspondientes al ejercicio de 2002-2003 fueron presentadas al Regulador en julio de 2003 y se publicaron en el portal de Network Rail poco más tarde. Esto se ajustaba al calendario establecido en la condición 22 de la licencia de red de la compañía. Las cuentas presentaban claramente las adiciones a la base reguladora del activo que fueron usadas en la ACR 2003 para los cálculos de los cánones de acceso.

1.15. Las cuentas están regidas por las políticas establecidas en las recomendaciones reguladoras de la contabilidad que habían sido publicadas de nuevo por el Regulador en junio de 2003 y que reflejaban la experiencia de las primeras cuentas reglamentarias publicadas en diciembre de 2002. Está previsto que las cuentas correspondientes al ejercicio 2003-2004 se publiquen en julio de 2004.

Examen de la administración de la red por parte de Network Rail

1.16. La evaluación de la administración de la red por parte de Network Rail constituye la pieza fundamental de la regulación. Es el medio por el cual juzga el Regulador hasta qué punto desempeña la compañía las obligaciones que su licencia de red le impone respecto a la operación, mantenimiento y renovación de la infraestructura existente.

1.17. La información que Network Rail proporciona semanalmente, cada cuatro semanas y anualmente sobre el estado de servicio de sus instalaciones y las condiciones en que se encuentra la red, aporta al Regulador un amplio abanico de conocimientos que reflejan la diversidad y el tamaño de los activos que constituyen la red ferroviaria. El Regulador utiliza estos datos para observar aspectos fundamentales de la administración de la red, y la evaluación de la calidad de gestión combina el análisis de tendencias en las estadísticas de seguridad relacionadas con las instalaciones, con datos sobre el funcionamiento y fiabilidad de las mismas, y tendencias en el estado subyacente de los componentes.

1.18. Aun cuando algunas medidas están reportando ya resultados positivos de mejora, el control de la administración de Network Rail por parte de la ORR no ha podido confirmar todavía una mejora clara y sostenida en cada uno de los elementos que constituyen la red y en el conjunto de la misma como un todo. Aunque resulta alentador que haya habido importantes reducciones en algunos de los tipos más comunes de incidentes de infraestructura, tales como fallos de desvíos y de circuitos de vía, estas mejoras han sido en gran medida anuladas por el creciente número de incidentes en otros lugares. A final de año el número total de incidentes por fallos de la infraestructura en 2003-2004 fue un 0,4% superior al del año anterior. Algunos tipos de incidentes, tales como defectos de cables, fallos en el suministro de corriente y averías en la línea de contacto de la tracción eléctrica, han revelado un deterioro del funcionamiento durante el año cuyas causas está investigando la ORR.



1.19. La evidente dificultad que presenta el intento de aminorar el gran número de reducciones temporales de velocidad (TSR), el impacto causado por las altas temperaturas registradas en agosto de 2003 y los síntomas de deterioro en algunas clases concretas de instalaciones, indujeron a la ORR a concluir que la red sigue careciendo de elasticidad en diversos aspectos.

1.20. Esta perspectiva fue crucial para la ACR realizada por el Regulador durante 2003. Los planes de Network Rail para las actividades y gastos de mantenimiento y renovación de las instalaciones en el futuro fueron analizados y cuestionados en profundidad. Gran parte de esta labor demostró que Network Rail ha realizado algunos buenos progresos en la valoración y el pronóstico de los futuros niveles de actividad en la infraestructura, y el Regulador estuvo de acuerdo en que existía una justificable necesidad de incrementar los niveles de actividad de mantenimiento y renovación en algunas áreas.

1.21. En sus conclusiones de la ACR 2003, el Regulador previó, por consiguiente, la necesaria dotación de fondos para realizar importantes aumentos de la actividad de mantenimiento y renovación. Esto incluye un gran programa de renovación de los equipos de telecomunicación de la red (gran parte de los cuales se aproxima ya a la obsolescencia), incrementos en la actividad de renovación de vías y de mantenimiento de estructuras, y la provisión de nuevas instalaciones y equipos que mejoren la inspección y el mantenimiento de la infraestructura.

1.22. Al concluir la ACR 2003, el Regulador estableció también las expectativas de regulación respecto a cómo satisfaría Network Rail sus obligaciones de administrador en el futuro. En cuanto al control de la administración, la ORR mantuvo discusiones detalladas con Network Rail y los auditores independientes, para seguir desarrollando el régimen mediante el cual se atribuye a Network Rail la responsabilidad de un efectivo y eficiente desempeño de sus actividades y compromisos de producción.



1.23. Con vistas al futuro, el examen destacó también ciertas áreas en las que existe la necesidad de una información todavía mayor sobre los activos, una mejor comprensión del comportamiento de los mismos en servicio y mejores criterios para determinar la forma más apropiada y el momento más oportuno de las intervenciones. Estos puntos han sido incorporados al plan de acción de la ORR para el próximo año.

Modernización de la Línea de la Costa Occidental

1.24. Durante el año, los consultores del Regulador (Booz Allen Hamilton) llevaron a cabo un amplio estudio de los planes de Network Rail para el proyecto "Modernización de la Línea de la Costa Occidental" (WCRM) y, de modo particular, de la eficiencia de dichos planes. El Regulador ordenó también a sus auditores independientes (Mouchel Parkman) que estudiaran cierto número de opciones para programar y efectuar la producción del proyecto, como parte de la ACR 2003.

1.25. Las revisiones del proyecto efectuadas por Network Rail, la SRA y la ORR, que eliminaron un importante volumen de trabajo innecesario de los planes empresariales de Network Rail para marzo y septiembre de 2003, dieron por resultado importantes reducciones de costes. Sin embargo, el Regulador siguió preocupado por la ineficiencia de la ejecución y los riesgos para la misma causados por el calendario del proyecto. En la ACR 2003, el Regulador estableció la dotación de fondos del proyecto WCRM (renovaciones y mejoras) en 2.800 millones de libras esterlinas a lo largo de cinco años hasta 2009, y llegó a la conclusión de que, para dar tiempo a Network Rail para resolver las ineficiencias, asegurar la ejecución y reducir los riesgos de incumplirla o de un aumento de costes, algunas de las fases finales del proyecto (trabajos en la línea entre Rugby y Stafford) deberían reprogramarse, retrasando su ejecución entre 18 meses y 2 años.

1.26. Esto es compatible con la realización de la producción fijada por la SRA para 2009 en su documento² de junio de 2003 sobre la Costa Occidental, y refleja las preocupaciones de la propia Network Rail respecto a las posibilidades y riesgos que el calendario propuesto implica. Las conclusiones del Regulador permiten a Network Rail planificar su trabajo en el proyecto de un modo más eficiente y llevarlo a cabo con unos costes unitarios más bajos.

1.27. El Regulador encargó a sus auditores, Mouchel Parkman, un análisis de la realización de la producción

² - *West Coast Main Line Strategy*, Strategic Rail Authority, Londres, junio de 2003



de septiembre de 2004 para el WCRM (un nuevo cuadro de horarios con mejores tiempos de viaje). El informe de Mouchel Parkman indicaba que seguían existiendo riesgos importantes para la realización del nuevo cuadro de horarios en septiembre de 2004. Los aspectos concretos de preocupación incluían la falta de claridad sobre las modalidades de realización y las dudas sobre la posibilidad de que Network Rail asegure que contará con todas las aprobaciones y autorizaciones necesarias para la circulación a 125 mph (201 km/h). A finales de año, sin embargo, los cambios en la forma en que Network Rail llevaba a cabo su trabajo en el proyecto WCRM permitieron esperar, con cierto cauto optimismo, que podría realizar sus objetivos de septiembre de 2004.

Registro de activos

1.28. Con el activo aliento de la ORR, Network Rail ha seguido desarrollando su estrategia de información sobre sus activos y ha completado cierto número de iniciativas. Éstas incluyen:

(a) implantación en toda la red del sistema de programación del trabajo "Minicom Information Management System" (MIMS);

(b) introducción de un sistema MIMS similar para el patrimonio inmobiliario;

(c) introducción de un nuevo tren de mediciones que proporciona datos esenciales sobre la geometría y el estado de la vía;

(d) desarrollo de instrumentos de apoyo a la decisión, para ayudar a predecir los volúmenes de renovación y mantenimiento en las tres grandes áreas de gasto: vía, estructuras y señalización;

(e) desarrollo de un nuevo sistema de gestión de fallos (FMS) para asegurar que éstos son tratados eficazmente y para que puedan detectarse las tendencias y

evitarse los fallos en el futuro;

(f) mejorar la base de datos Raildata, que contiene información fundamental sobre todas las averías de carriles;

(g) verificar y mejorar sustancialmente la base de datos principal sobre la vía, GEOGIS;

(h) desarrollo de un Modelo de Red Corporativo (CNM) utilizable para diversos fines, incluidos los cálculos de capacidad de la red;

(i) introducción del sistema de información geográfica Marlin para toda la compañía, actualmente para propiedades del ferrocarril pero que se extenderá en el futuro a otros bienes; y

(j) desarrollo de métodos para asegurar la retención de toda la información necesaria cuando el mantenimiento se efectúa internamente.

1.29. Además de esto, Network Rail ha desarrollado cierto número de piezas esenciales para la construcción del sistema definitivo de información de datos del patrimonio de la empresa. Estas piezas incluyen el Diccionario de Datos del Activo (ADD), el Visualizador de Datos del Activo, el Almacén de Datos y los procedimientos para la transferencia de los datos al nuevo sistema.

1.30. El trabajo de la ORR sobre el registro de activos a lo largo del año consistió en observar y revisar los progresos realizados por Network Rail en el desarrollo de su estrategia de información sobre los activos. De modo especial, la ORR trató de entender cómo estaba siendo utilizada la información sobre los activos en las actividades de Network Rail. Este proceso implicó un diálogo regular, información, confrontación e investigación a lo largo del año, incluidos dos informes oficiales de progreso presentados por Network Rail a la ORR en abril y octubre de 2003.

1.31. La ORR ha llevado a cabo evaluaciones detalladas de cierto número de componentes e iniciativas.



Particularmente, todos los componentes de FMS, GEOGIS, ADD y MIMS han sido revisados y los resultados del escrutinio efectuado por la ORR han formado la base de una acción reguladora continuada para asegurar un adecuado progreso en la elaboración del registro.

1.32. Con un proyecto tan complejo como la Estrategia de Información de Activos, no es fácil definir un punto en el que Network Rail sea capaz de mostrar que el Registro de Activos ya está completo y soporta los procesos empresariales. Sin embargo, ha propuesto una matriz de cumplimiento para la revisión reglamentaria, de modo que pueda ser demostrada la medición objetiva del progreso.

1.33. La ORR está controlando también la mejora en la disponibilidad de información para partes interesadas externas, con el fin de asegurar que Network Rail pueda responder a las preguntas legítimas, de manera suficiente y oportuna.

Aceptación de vehículos y líneas

1.34. En su informe sobre la introducción de nuevos trenes, que fue publicado en febrero de 2004³, la National Audit Office (Oficina Nacional de Auditoría) reconocía el valor potencial de los Contratos de Aceptación de Vehículos y Líneas (VRAC) para allanar el proceso de aceptación del material rodante y, especialmente, incentivar a Network Rail para emprender sus actividades de una manera oportuna y eficiente. El Regulador continuó realizando sondeos informales en el sector sobre la forma de un modelo apropiado de VRAC, y siguió trabajando en el desarrollo de un contrato para uso de los fabricantes. El Regulador espera publicar un modelo de contrato en el verano de 2004.

Actuación

1.35. Además de un programa en curso de control y análisis de los datos de actuación de Network Rail, el trabajo de la ORR en 2003-2004 abarcó dos áreas principales.

1.36. En primer lugar, los regímenes de rendimiento en los acuerdos de acceso a la infraestructura con los concesionarios operadores de servicios de viajeros fueron calibrados de nuevo como parte de la ACR 2003. Esta labor se desarrolló con ayuda de consultores y tenía como objetivo general reducir la ingente salida de



pagos que Network Rail había venido realizando desde el colapso de su funcionamiento tras el descarrilamiento de Hatfield en octubre de 2000, mientras se mantenían incentivos efectivos por buen rendimiento y se compensaba adecuadamente a los operadores de trenes por deficiencias de funcionamiento. Con el fin de evitar grandes pagos en el futuro, Network Rail tendrá que mantener una exigente trayectoria de mejoras año tras año. Esta trayectoria fue establecida tras un detenido análisis de los efectos probables de la ACR 2003 en su conjunto, incluido el ritmo que seguirán las renovaciones de elementos del activo y las tendencias previstas en los volúmenes de tráfico.

1.37. La segunda actividad principal fue la continua evaluación de si Network Rail venía cumpliendo las obligaciones que su licencia le impone en relación con la eficiente operación de la red. Después de una actuación en extremo insatisfactoria en 2002-2003, cuando el número de minutos de retraso (14,8 millones tras la resolución del contencioso final) superó en más de 3 millones la previsión original, el ejercicio 2003-2004 comenzó mal. Los retrasos seguían produciéndose a un nivel similar, sin que hubiese atisbo alguno de progreso hacia el más cauto objetivo de Network Rail, de 13,25 millones de minutos, debido en gran medida a un continuo crecimiento del retraso por incidente y a los efectos de un verano muy caluroso, para el que Network Rail se hallaba muy poco preparada.

1.38. El Regulador invitó a todas las partes interesadas del sector a una reunión de alto nivel en diciembre de 2003 con el fin de establecer si Network Rail estaba dando todos los pasos razonablemente practicables para cumplir sus obligaciones. Además de los testimonios verbales que se formularon en la reunión, se invitó también a los participantes a presentar sus contribuciones por escrito. Tras esta conferencia, el Regulador llegó a la conclusión de que Network Rail venía adoptando medidas razonables para mejorar el rendimiento, siempre y cuando continuase demostrando que mejoraba la gestión de la red e implicando a sus clientes. Los resultados reales en la segunda mitad de 2003-2004 mejoraron significativamente, con claras mues-

3- *Strategic Rail Authority: Improving passenger rail services through new trains*, Comptroller and Auditor General, Londres, febrero de 2004.

tras de una mucho mejor preparación para el otoño y más eficaz reacción a los incidentes. A finales de año, la cifra total de retrasos de Network Rail ascendía a 13,7 millones de minutos; una mejora respecto al año anterior, pero lejos aún de alcanzar el objetivo.

Compromisos de producción local

1.39. Después de extensas consultas con el ferrocarril en 2002-2003, durante el ejercicio que nos ocupa el Regulador publicó sus conclusiones finales sobre los compromisos de producción local en su documento de conclusiones definitivas sobre el modelo de contrato de acceso a la infraestructura en el tráfico de viajeros⁴. Los compromisos de producción local mejorarán la capacidad de reacción de Network Rail respecto a sus clientes. Inicialmente se concentrarán en lo que es una preocupación fundamental de los operadores de trenes y de sus clientes: mejorar el funcionamiento de los trenes. El Regulador propuso una nueva Parte L del código de red, que fue presentada al Comité de Representantes del ferrocarril en noviembre de 2003. Al mismo tiempo, el Regulador consultó sobre los criterios del borrador a utilizar en caso de una apelación.

1.40. La Parte L establece un mecanismo en el código de red –y por lo tanto también en el propio contrato de acceso– que provee el establecimiento de una serie de compromisos por parte de Network Rail con cada operador de trenes –sobre una base individual y local– respecto a funcionamiento y, más adelante, respecto a otras medidas. Los compromisos de producción local no son contratos separados y no es necesario que sean concertados. Si Network Rail y un operador de trenes no llegan a ponerse de acuerdo sobre los mismos, el asunto se resuelve, si es preciso, por apelación a la ORR. Los compromisos iniciales de producción local de Network Rail contendrán obligaciones respecto a reducciones específicas en el nivel de retrasos que ocasiona a sus clientes operadores de trenes. La reducción global de retrasos prevista debe ser igual al objetivo establecido para toda la red en la ACR 2003 para la reducción de los retrasos atribuibles a Network Rail. Cada compromiso de producción local deberá estar respaldado por un plan de actuación.

Enajenaciones de terrenos

1.41. La condición 26 de la licencia de red de Network Rail garantiza que los terrenos necesarios para el des-



arrollo de la red ferroviaria de viajeros y de mercancías estén protegidos de enajenaciones por parte de Network Rail que no sean de público interés. En 2003-2004 el Regulador aprobó 22 de las propuestas de enajenación de terrenos presentadas por Network Rail, imponiendo en muchos casos condiciones a su aprobación para asegurar que se alcanzara el propósito de la condición y para atender preocupaciones planteadas por los miembros del sector consultados durante el proceso de información. El Regulador ordenó a Network Rail en tres ocasiones que no llevara a cabo las enajenaciones propuestas.

Concesiones de licencias

1.42. Tras la adquisición de Railtrack PLC por parte de Network Rail en octubre de 2002, el Regulador introdujo una serie de nuevas condiciones para reformar la licencia de red de Network Rail, incluida una nueva disposición en la condición 12 que impide a la compañía emprender negocios distintos de los permitidos (tal como se definen en la licencia de red, que son esencialmente los negocios fundamentalmente ferroviarios) sin el previo consentimiento del Regulador.

1.43. Durante el año, el Regulador ha considerado cierto número de solicitudes de consentimiento formuladas por Network Rail bajo la condición 12 y disposiciones concordantes de su licencia de red. Estas solicitudes incluían: la financiación de un tren de reserva para mejorar el funcionamiento de los servicios del First Great Western; cierto número de actividades en curso de gestión del patrimonio; dotación de fondos para un servicio alternativo a Manchester por la Midland Main Line, con el fin de mitigar los efectos de las grandes obras que se están realizando como parte del proyecto de la WCRM, y la operación y mantenimiento por Network Rail de la primera sección de la línea de enlace con el túnel del Canal (CTRL).

4- *Model clauses: the template passenger track access contract: Regulator's final conclusions*, Office of the Rail Regulator, Londres, junio de 2003.



Declaraciones de Incremento de Producción (IOS)

1.44. El programa de Declaraciones de Incremento de Producción de Estaciones (IOS), también conocido como programa de Instalaciones Modernas en las Estaciones –MFAS–, tiene por objeto proporcionar nuevas instalaciones en las estaciones de toda la red, incluyendo mejoras de la seguridad personal de los viajeros, así como de los sistemas de información, las salas de espera y los aseos. En diciembre de 2002, en vista de las positivas respuestas a una consulta previa, el Regulador inició un estudio provisional del precio eficaz de realización de las IOS de estaciones. El Regulador publicó en abril de 2003 sus conclusiones provisionales sobre el precio eficaz para la primera fase del programa.

1.45. Tras las conclusiones provisionales y las negociaciones entre Network Rail y la SRA, Network Rail determinó cuáles serían las acciones que podrían reportar economías importantes. Estas economías se reflejaron en las conclusiones finales del Regulador, publicadas en agosto de 2003, que establecían el precio eficaz para la mejora de 68 estaciones. La realización de la primera fase de este programa se encuentra ya en una etapa avanzada.

Marco de la política de mejoras

1.46. La revisión de los cánones de acceso 2000 fijó los principios fundamentales del marco de mejora del Regulador. Sin embargo, el Regulador ha estado preocupado por la falta de progresos en esta área. A lo largo del año de referencia, el Regulador ha venido desarrollando, por consiguiente, un documento de consulta cuyo objeto es actualizar su política de mejoras, teniendo en cuenta los cambios que el sector ha experimentado, los debates celebrados sobre política ferroviaria con partes interesadas del sector y el tratamiento por parte del Regulador del WCRM y otros grandes proyectos de mejora.

1.47. El Regulador ha estado profundamente implicado en los debates mantenidos en el sector ferroviario sobre el modo de racionalizar los métodos de puesta en práctica de mejoras no patrocinadas por la SRA. Network Rail ha expresado ya cómo piensa abordar tales mejoras, con sugerencias respecto al modo de superar los obstáculos que se opongan a su realización. El Regulador, en su próximo documento de consulta que será publicado en el primer trimestre de 2004, propondrá los requisitos de Network Rail en relación con estos proyectos.

Personas dependientes, código profesional

1.48. En junio de 2003, el Regulador publicó sus conclusiones finales sobre el código profesional de Network Rail relativo a sus relaciones con personas dependientes, de conformidad con lo que requiere la Condición 25 de su licencia de red. Ésta incluía la aprobación del código profesional por parte del Regulador, el calendario para la presentación por Network Rail de secciones adicionales del código referentes a categorías específicas de relaciones y los criterios utilizados para concebir (y revisar) tales categorías y calendario.

1.49. El código profesional aprobado, que abarca todas sus relaciones con todos sus clientes dependientes, obliga a Network Rail a “actuar con la debida eficiencia y economía y de manera oportuna, aplicando en todos los aspectos el mismo grado de destreza, diligencia, prudencia y previsión que hubiera desplegado un hábil y experimentado propietario de las instalaciones de la red”. Además de este principio general, el código contiene principios y procedimientos relativos a comunicación y reacción, gestión de la información, tarifas y recursos. Estos principios y procedimientos están siendo aplicados a categorías determinadas de transacciones en once apartados adicionales del código preparados por Network Rail, que el Regulador está estudiando actualmente.



Objetivo 2

Objetivo 2 - Asegurar un consumo justo y eficiente de la capacidad del ferrocarril y promover unas relaciones efectivas y eficientes entre todos los interesados en el mismo.

Solicitudes de acceso a la infraestructura

2.1 Según la Ley de Ferrocarriles de 1993 ("la Ley"), el Regulador es responsable de la justa y eficiente asignación de capacidad de las instalaciones ferroviarias, a través de su determinación de las condiciones de los acuerdos de acceso, mediante los cuales los operadores de trenes obtienen acceso a la red ferroviaria, estaciones y depósitos de mantenimiento corriente. La Ley prevé en su artículo 18 que las solicitudes de acceso se efectúen con arreglo a unas bases convenidas entre un solicitante y Network Rail (o cualquier otro propietario de instalaciones). Cuando el solicitante no hubiera alcanzado un acuerdo con el propietario de las instalaciones, podrá solicitar el acceso conforme al artículo 17, que otorga al Regulador la facultad de determinar la forma del contrato de acceso y ordenar al propietario de las instalaciones que lo acepte. La Ley contiene disposiciones similares respecto a la aprobación de modificaciones a los acuerdos existentes.

Acuerdos de Viajeros

2.2. A comienzos de año, el Regulador estaba estudiando solicitudes de Great North Eastern Railway Company Ltd. y Arriva Trains Northern Ltd., formuladas al amparo del artículo 17 de la Ley, proponiendo la prórroga de ambos acuerdos. Más tarde, como resultado de negociaciones, ambas solicitudes fueron retiradas y se sustituyeron por modificaciones concertadas a los acuerdos de acceso existentes. El Regulador aprobó las modificaciones en junio de 2003.

2.3. Durante el año, el Regulador recibió y estudió un número desacomodadamente alto de solicitudes de aprobación de nuevos contratos de acceso a la red, en



la mayoría de los casos como continuación tras la expiración de los contratos originales posteriores a la privatización (en la tabla del Apéndice 3 figuran los detalles). El Regulador escrutó rigurosamente los nuevos contratos propuestos antes de aprobarlos (sujeto a su modificación por las partes del modo requerido por el Regulador). Los nuevos contratos de tráfico de viajeros aprobados según este proceso fueron los suscritos entre Network Rail y: c2c rail Ltd.; First/Keolis Transpennine Ltd.; Chiltern Railway Company Ltd.; Arriva Trains Wales/Trenau Arriva Cymru Ltd.; Central Trains Ltd.; Wales & West Passenger Trains Ltd. y West Anglia Great Northern Railway Ltd. También aprobó modificaciones de acuerdos existentes (Arriva Trains Northern Ltd.; North Western Trains Company Ltd. y Great Eastern Railway Ltd.) para reflejar la nueva configuración geográfica de los servicios asegurados en régimen de concesión por estos operadores.

2.4. A final de año, el Regulador estaba estudiando solicitudes presentadas al amparo del artículo 17 por ScotRail Railways Ltd., y bajo el artículo 18 por South Wales Trains Ltd. y South Central Ltd. Las decisiones sobre estas cuatro solicitudes se esperan a principios de 2004-2005.

Acuerdos de mercancías

2.5. Durante el año, el Regulador estudió y aprobó cierto número de acuerdos suplementarios que cubrían modificaciones en los servicios asegurados por English Welsh and Scottish Railway Ltd. y Freightliner Ltd., así como uno extendiendo el acuerdo de Direct Rail Services Ltd. Aprobó asimismo acuerdos para tres nuevos operadores de tráfico de mercancías: Freightliner Heavy Haul Ltd.; Advenza Freight Ltd. y Jarvis Fastline Ltd. y, conforme al artículo 17 de la Ley, dispuso que un nuevo contrato con GB Railfreight Ltd. reemplazase a su contrato original de plazo relativamente corto.

2.6. A final de año, el Regulador estaba estudiando una solicitud para modificar el contrato de Network Rail con Freightliner Ltd. y prorrogar su vigencia hasta 2009.

Modelos de cláusulas para los contratos de acceso a la red

2.7. En junio de 2003, el Regulador publicó sus conclusiones finales sobre un modelo de contrato de acceso a la infraestructura para tráfico de viajeros, junto con la versión final del propio contrato y un documento exponiendo los criterios y procedimientos que se proponía seguir en el tratamiento de las solicitudes de aprobación de contratos de acceso en tráfico de viajeros⁵. Estos documentos fueron precedidos de un prolongado

período de consultas con el ferrocarril. El contrato modelo ha sido muy bien acogido por su claridad y la forma en que debería reducir los costes de las transacciones, alinear los incentivos de las partes y alentar a los operadores de trenes y a Network Rail a trabajar juntos como partes de una *joint venture* con el fin de mejorar los servicios ofrecidos a los viajeros para su transporte por ferrocarril.

2.8. El Regulador exige que todos los contratos de acceso que le sean sometidos para su aprobación se ajusten al formato modelo, a menos que existan sólidas razones para hacerlo de modo diferente. Requiere también que los contratos existentes sean puestos en el formato modelo si se prorroga su duración o se introducen en los mismos modificaciones de alguna importancia. El primer acuerdo que utilizó los términos del contrato modelo fue el concertado entre Network Rail y First/Keolis Transpennine Limited que entró en vigor el 1 de febrero de 2004. A finales de 2003-2004 ya habían sido aprobados en el nuevo formato modelo, seis contratos nuevos o prorrogados.

2.9. Cierta número de contratos de acceso a la red en tráfico de viajeros contenían también un mecanismo de actualización bajo el cual el Regulador podría iniciar un proceso encaminado a ponerlos en el formato del contrato modelo, tras negociaciones entre el operador y Network Rail de disposiciones específicas de cada operador. El Regulador inició este proceso en relación con cuatro acuerdos (los de c2c Rail Limited, Gatwick Express Limited, Great Western Trains Company Limited y Merseyrail Electrics 2002 Limited) el 23 de diciembre de 2003 y estos acuerdos se trasladaron al formato de contrato modelo a partir del 1 de abril de 2004.

2.10. El Regulador desarrolló también una serie equivalente de documentos de modelos de contrato para operadores de tráfico de mercancías. Estos documentos están en gran medida basados en el formato del contrato modelo de viajeros, pero reconociendo que hay algunos aspectos específicos del tráfico de mercancías que es preciso tener en cuenta. Tras celebrar consultas en julio y en diciembre de 2003, el Regulador publicó en marzo de 2004 sus conclusiones finales sobre un modelo de contrato de acceso en el tráfico de mercancías, junto con la versión definitiva del propio contrato y un documento exponiendo los criterios y pro-



cedimientos que se propone aplicar para el tratamiento de las solicitudes de aprobación de contratos de acceso en el tráfico de mercancías⁶.

2.11. Todos, salvo uno, de los seis acuerdos de acceso a la red en el tráfico de mercancías existentes entre los operadores y Network Rail contienen un mecanismo de actualización que permite que tales acuerdos sean puestos en el formato del contrato modelo. El Regulador inició el proceso de actualización en estos casos en marzo de 2004 y, en función de los progresos que las partes alcancen en su negociación de disposiciones específicas de cada operador (tales como la descripción de los derechos de acceso de un operador), el Regulador espera que estos acuerdos hayan sido puestos en el formato del contrato modelo en junio de 2004.

2.12. Otros dos elementos del proyecto de cláusulas modelo también se aproximaban a su conclusión en 2003-2004: la política del Regulador sobre moderación de la competencia y su propuesta de introducir una nueva Parte J en el código de red, relativa a los cambios en los derechos de acceso.

2.13. En cuanto a moderación de la competencia, en julio de 2003 el Regulador sometió a consulta el borrador de sus conclusiones, que fueron generalmente bien aceptadas por el sector ferroviario. Las conclusiones clave del borrador eran que la moderación contractual de protección contra la competencia puede estar justificada para apoyar la inversión, pero sólo en casos

5- *Model clauses: the template passenger track access contract: Regulator's final conclusions. Model passenger track access contract and Criteria and procedures for the approval of passenger track access contracts: third edition*, Office of the Rail Regulator, Londres, junio de 2003.

6- *Model Freight track access contract: Regulator's final conclusions, Model freight track access contract and Criteria and procedures for the approval of freight track access contracts: second edition*, Office of the Rail Regulator, Londres, marzo de 2004.

excepcionales, y que, al estudiar las solicitudes de implantación de nuevos servicios competidores, el Regulador no esperaría aprobar derechos cuyo efecto fuera primordialmente abstractivo de los ingresos de los operadores en ejercicio. El Regulador espera publicar sus conclusiones finales en mayo de 2004.

2.14. Respecto a cambios de los derechos de acceso, el Regulador publicó el borrador de sus conclusiones en julio de 2003, incluyendo sus propuestas respecto a la renuncia voluntaria y obligatoria y el ajuste de los derechos de acceso, con un mecanismo de “usar o perder” para el tratamiento de derechos que un operador no esté utilizando en absoluto, o tan sólo muy de tarde en tarde. En diciembre de 2003 el borrador de conclusiones del Regulador sobre un contrato modelo para tráfico de mercancías formulaba también algunas propuestas, específicas de dicho tráfico, sobre cambios de los derechos de acceso, incluido un mecanismo para asegurar que los derechos se transfieran entre operadores de tráfico de mercancías cuando su titular pierda el correspondiente contrato de transporte y éste sea logrado por otro operador. Ambos juegos de propuestas tuvieron, en general, una favorable acogida en el sector. El Regulador espera publicar sus conclusiones finales en mayo de 2004, agrupando sus propuestas establecidas en estos dos documentos anteriores e incluyendo una versión actualizada de su propuesta de Parte J al código de red, que el Regulador incorporará entonces al código.

Reforma del código de red

2.15. En marzo de 2004 publicó el Regulador un documento de consulta solicitando opiniones sobre su propuesta de reforma del código de red: el juego común de reglas concernientes a cuestiones tales como formación de cuadros horarios, gestión de las interrupciones de la explotación y cambios en la red y en los trenes que la usan⁷.

2.16. Aunque el código de red es un elemento clave de la arquitectura legal y económica del ferrocarril, ha permanecido prácticamente sin cambios desde que fue establecido en abril de 1994. Durante este tiempo el ferrocarril ha experimentado una considerable transformación y la experiencia enseña que las disposiciones existentes podrían y deberían ser mejoradas y adaptadas más precisamente a las actuales necesidades del ferrocarril, de modo que sirvan para fomentar una auténtica asociación cooperativa entre Network Rail y los operadores de trenes.



2.17. El Regulador cree que las reformas del código de red producirán importantes beneficios para el ferrocarril, gracias especialmente a la creación de un elemento mayor de trabajo cooperativo entre las diferentes partes del sector, que dé lugar a una mejora de eficiencia y de funcionamiento de toda la red. Los puntos de vista del sector son importantes para el éxito de la revisión, y el Regulador se cuidará de que sean tenidos en cuenta en el proceso. El Regulador espera completar los aspectos de más alta prioridad del mismo, y haber realizado progresos significativos en los demás aspectos, antes del final de su mandato en julio de 2004.

Código de estaciones

2.18. Durante el ejercicio al que esta memoria se refiere, se progresó de manera importante en las propuestas para simplificar y mejorar el régimen de acceso a las estaciones. En enero de 2004, el Regulador publicó el borrador de sus conclusiones para el establecimiento de un código de estaciones que reemplazase al actual régimen de acceso a las estaciones⁸. Este borrador de conclusiones establece la propuesta del Regulador de un nuevo marco contractual para las estaciones, que incluye un completo borrador del código de estaciones propuesto. La propuesta contiene también una amplia gama de mejoras a introducir en las disposiciones clave, tales como las relativas a la división de las responsabilidades de mantenimiento y de reparación, cambio de estación, incentivos e imposición.

2.19. También en enero de 2004, el Regulador organizó un seminario que contó con una nutrida asistencia, para que los consultados pudieran obtener una mejor comprensión de las propuestas del código de estaciones y para facilitar sus respuestas. Se recibió una amplia colección de respuestas constructivas y detalladas. Están siendo analizadas y estudiadas, antes de

7- *Reform of the network code: an initial consultation document*, Office of the Rail Regulator, Londres, marzo de 2004.

8- *The Stations Code - draft conclusions (volumes 1 and 2)*, Office of the Rail Regulator, Londres, enero de 2004.

que el Regulador publique sus conclusiones finales en el verano de 2004.

Acceso a las estaciones. Estudio de antecedentes

2.20. Durante el ejercicio al que esta memoria corresponde, se solicitó al Regulador que aprobase y pusiera en vigor un significativo número de nuevos contratos de acceso a las estaciones y que aprobase un gran número de modificaciones de contratos existentes de acceso a las estaciones (véase Apéndice 3).

2.21. Muchas de las solicitudes de nuevos derechos de acceso o de modificación de los existentes estaban asociadas al programa de reorganización geográfica de las concesiones que está poniendo en práctica la SRA y a la sustitución de concesiones existentes (incluida la creación de la nueva concesión Merseyrail Electrics 2002 Ltd. que opera en la conurbación de Liverpool). Una buena proporción de estudios de antecedentes del acceso a estaciones se derivó también de la aplicación de planes de mejoras de estaciones, tales como la instalación de sistemas de información a los clientes, televisión en circuito cerrado, nuevas salas de espera y ampliaciones de los estacionamientos de automóviles..

2.22. Además de esta labor de rutina, el Regulador concluyó su estudio de la solicitud presentada por Midland Main Line Ltd. (MML) al amparo del artículo 17 de la Ley, en relación con las condiciones de su acceso a la estación londinense de St Pancras. MML no había podido llegar a un acuerdo con la empresa propietaria de la estación –London & Continental Stations & Property Ltd. (LCSP)–, respecto a la cuantía de la compensación que debía pagarse a MML por los efectos de las obras que se están realizando en dicha estación de St Pancras para la construcción de la nueva terminal Norte de la Línea de Enlace con el Túnel del Canal.

2.23. Tras un proceso abierto y consultivo, en abril de 2003 el Regulador dio instrucciones a LCSP para que procediera a establecer un contrato de acceso a la estación con condiciones específicas, y publicó sus razones. En vista de que LCSP rehusaba cumplir sus instrucciones, el Regulador inició un procedimiento legal contra dicha empresa en el Tribunal Supremo, en demanda de que fuesen obedecidas. En respuesta, LCSP solicitó la revisión judicial de la decisión del Regulador. Dicha revisión judicial se llevó a efecto en octubre de 2003 y se resolvió en contra de la postura de LCSP. Inmediatamente después, LCSP firmó el contrato del modo dispuesto por el Regulador.

Código de depósitos

2.24. Durante 2003, la ORR emprendió un programa de visitas a los propietarios de depósitos, con el fin de descubrir cualquier problema que pudieran tener en la administración y aplicación del régimen de derechos de acceso a los mismos. Esta tarea se mantuvo con aportaciones de un grupo de trabajo del ferrocarril presidido por ATOC y en el que participan gran número de entidades, tales como operadores de trenes, proveedores de servicios de mantenimiento, de subvenciones y Network Rail. La ORR inició después la preparación de un documento de consulta para reunir las cuestiones suscitadas y establecer las conclusiones provisionales del Regulador con el fin de simplificar y racionalizar el régimen de acceso a los depósitos, incluyendo propuestas para la elaboración de un código de depósitos. El Regulador se propone publicar este documento de consulta durante el primer trimestre de 2004-2005.

Directrices para la inversión en depósitos

2.25. El grupo de trabajo del ferrocarril presidido por ATOC también estaba empeñado en trazar vías que facilitasen la inversión de terceras personas en depósitos para labores de mantenimiento ligero. Un subgrupo, aprovechando los conocimientos especializados de sus miembros, preparó una serie de directrices en las que pretendían reflejar la experiencia del sector en la construcción y mejora de una serie de depósitos, y facilitar la puesta en práctica de tales proyectos en el futuro. El borrador de las directrices está siendo evaluado actualmente por miembros de dicho subgrupo.

Acceso a los depósitos; estudio de antecedentes

2.26. En el año al que se refiere esta memoria, el Regulador aprobó nuevos acuerdos de acceso a depósitos y modificaciones de acuerdos existentes de acceso a depósitos, que facilitaron inversiones multimillonarias en nuevas instalaciones de depósitos para Chiltern





Railways, South Central and South West Trains. Comentó también las disposiciones “a la medida” propuestas y aún pendientes de ser sometidas a aprobación, que contribuirán a facilitar la aparición de nuevas instalaciones de depósitos para South Eastern Trains, Chiltern Railways y Thameslink. Muchas de estas inversiones han de hacer posible la introducción de nuevos trenes y nuevos servicios. La actividad del acceso a los depósitos se resume en el Apéndice 3.

Concesión de licencias y exenciones

2.27. Durante el año al que esta memoria corresponde, se registró un aumento del 60% en el volumen de estudios de licencias recibido y un incremento de más de tres veces en el número de licencias concedidas (véase Apéndice 3). Esto se debió en parte a la ejecución del programa de reorganización geográfica y de sustitución de concesiones por parte de la SRA, y la ORR trabajó una vez más en estrecho contacto con la SRA para asegurar que los requisitos de concesión de las licencias eran satisfechos dentro de los plazos fundamentales establecidos.

2.28. Digna de especial mención fue la concesión de licencia a Merseyrail Electrics 2002 Limited en julio de 2003 y el subsiguiente cambio de control a favor de Merseyrail Services Holding Company Limited. Trabajando de acuerdo con la SRA y con Merseytravel (la PTE correspondiente), la ORR puso en vigor una serie de licencias con obligaciones apalabradas para esta concesión anterior arrendada por la PTE como una concesión local. También se concedieron licencias a Arriva Trains Wales/Trenau Arriva Cymru Limited, First Keolis Transpennine Limited, First Thames Trains Limited y London Eastern Railway Limited.

2.29. También se desarrolló una importante actividad fuera del ámbito concesionario. Por ejemplo: el 25 de abril de 2003 el Regulador concedió licencias a Wensleydale Railway Plc, autorizando a dicha compañía a adquirir y explotar un antiguo ramal de Network Rail. Además se concedieron exenciones de licencia a cierto número de subcontratistas, clientes de tráfico de

mercancías y operadores del patrimonio de Network Rail.

2.30. El Regulador aprobó a lo largo del año modificaciones para la mejora de la eficacia del Convenio para la Tramitación y Resolución de Reclamaciones. Las modificaciones estaban diseñadas para garantizar que el ferrocarril continúa tramitando las reclamaciones de las partes lesionadas y perjudicadas de un modo equitativo, rápido y eficiente, y fueron aprobadas tras consultarlas con la SRA, con el ferrocarril (a través de ATOC) y con sus compañías aseguradoras.

Seguridad y normas

2.31. Para que sea eficaz, la regulación ferroviaria tiene que ser justa, predecible y proporcionada. Y tiene que estar bien informada. Por esta razón, la ORR trabaja en estrecho contacto con los interventores fundamentales de todo el sector, incluyendo el regulador de seguridad, la Dirección de Sanidad y Seguridad (HSE) y la SRA.

Rail Safety and Standards Board (RSSB) (Consejo de Seguridad y Normas)

2.32. El RSSB fue creado con efectos a partir del 1 de abril de 2003 como un órgano independiente del ferrocarril, encargado de dirigir los asuntos de seguridad. Durante su primer año de funcionamiento, la ORR ha desarrollado buenas relaciones de trabajo con este nuevo órgano de seguridad. Además de un contacto regular con sus directivos, a través de entidades tales como el “Standards Strategy Group”, la ORR ha iniciado también reuniones regulares con el Director General del RSSB y otros directivos del mismo. El RSSB ha emprendido una completa revisión de su organización y actividades y, durante los últimos meses del año, el Regulador aprobó algunos cambios en sus funciones de acuerdo con el Convenio Constitutivo del RSSB.

Railway Group Standards Code (Código de Normas del Grupo Ferroviario)

2.33. Las Normas del Grupo Ferroviario son normas técnicas y procedimientos operativos, cuya observancia contribuye a la seguridad de funcionamiento de la red ferroviaria. Las Normas del Grupo Ferroviario se desarrollan de acuerdo con el Código de Normas del Grupo Ferroviario (RGSC) que es aprobado por el Regulador. Cuando se estableció el RSSB se requirió que fuera sometido a la aprobación del Regulador un RGSC completamente revisado, que hiciera más transparente el proceso de desarrollo de las Normas del

Grupo Ferroviario y fuera más abierto a la intervención de representantes del ferrocarril, reflejando la nueva estructura del RSSB. Los principios generales de este RGSC revisado fueron establecidos en las conclusiones del Regulador sobre la creación del RSSB. En diciembre de 2003, el RSSB sometió al Regulador un nuevo RGSC, al cabo de un exhaustivo proceso de elaboración y consulta en todos los ámbitos del ferrocarril. Tras consultar a su vez con el HSE, la SRA y miembros del RSSB, el Regulador aprobó el RGSC revisado, sujeto tan sólo un pequeño número de enmiendas de poca importancia.

Standards Strategy Group (Grupo de Estrategia Normativa)

2.34. El Grupo de Estrategia Normativa (SSG), en el que se halla representado todo el sector y que está presidido por la SRA, fue creado al mismo tiempo que el RSSB para proporcionar apoyo y asesoramiento a este último y para facilitar el logro de soluciones óptimas a los problemas de interfaz, desde los puntos de vista de la seguridad y de la economía. La ORR ha desempeñado un activo papel en el trabajo del SSG, asumiendo el liderazgo en la definición de una forma de organización apropiada para resolver las cuestiones de interfaz del sistema. Aunque la Autoridad de Sistemas de Interfaz Rueda-Carril (WRISA), establecida con activa participación por la ORR tras una recomendación de la encuesta de Southall, había conseguido buenos progresos en la identificación de las causas de problemas tales como la fatiga de contacto rodante, se había visto obstaculizada en sus esfuerzos para aportar soluciones viables, a causa en parte de dificultades con las aseguradoras. El SSG pidió a la ORR que se encargase de dirigir la tarea de identificar una organización adecuada para sustituir a WRISA y de identificar una organización patrón para tratar las demás interfaces del sistema. Tras una serie de consultas y conversaciones informales en el SSG con representantes del ferrocarril, se llegó a un acuerdo sobre la idea de unos Comités de Interfaz de Sistema, bajo el paraguas del RSSB y con un presidente designado por la SRA. El primero de ellos, el Comité del Sistema de Interfaz Vehículo-Vía, dio comienzo a sus tareas en marzo de 2004.



Objetivo 3

Objetivo 3 - Evitar acuerdos y prácticas contra la competencia en el ferrocarril, y promover mercados competitivos en beneficio de sus usuarios.

Ley sobre la Competencia de 1998

3.1. El Regulador siguió recibiendo peticiones de investigar quejas sobre la prestación de servicios ferroviarios. En su examen inicial de cada una de ellas, el Regulador determinaba si existía un comportamiento o conducta potencialmente contrarios a la libertad de competencia, que merecieran ser investigados bajo la Ley sobre la Competencia de 1998, o si el caso podía ser tratado de forma más apropiada utilizando sus poderes bajo la Ley de Ferrocarriles de 1993 o incluso debería ser transmitido a otros órganos, tales como la SRA o la HSE. La ORR tramitó trece quejas durante el año al que corresponde esta memoria. En nueve de ellas no se encontró infracción alguna; un caso se consideró potencialmente más apropiado para ser tratado en función de las condiciones de la licencia y las investigaciones sobre las tres quejas restantes se hallan todavía en curso.

3.2. El 3 de diciembre de 2003 publicó el Regulador su decisión en relación con una queja contra English, Welsh and Scottish Railway Ltd. (EWS) en la que se alegaba que EWS había incurrido en la práctica de precios abusivos o de descuentos selectivos, en el mercado de trenes "chárter" de viajeros.

3.3. En virtud de su examen inicial de las alegaciones, sus indagaciones subsiguientes entre los actores del mercado (clientes y competidores), y un estudio del mercado de servicios de trenes "chárter" de viajeros, el Regulador llegó a la conclusión de que no había indicios que razonablemente hicieran sospechar que EWS había incurrido en una conducta infractora de las prohibiciones del Capítulo II.

3.4. Bajo la ley de modernización de competencia europea, las autoridades británicas en materia de compe-



tencia tendrán jurisdicción sobre casos de competencia que afecten al comercio dentro de la UE a partir del 1 de mayo de 2004. Esto permitirá a la ORR investigar casos que afectan al comercio entre Estados Miembros, lo que en algunos implicará trabajar en cooperación con otras autoridades de competencia de la UE. El 16 de marzo de 2004, la ORR firmó una declaración conjunta con otras entidades reguladoras sectoriales del Reino Unido y con la "Office of Fair Trade" (OFT) comprometiéndose a respetar los principios establecidos por la Comisión Europea en su "Decisión sobre la cooperación dentro de la red de autoridades de competencia". La Red Europea de Competencia (ECN) es una pieza fundamental del programa europeo de modernización de la competencia. Reúne a las autoridades nacionales de competencia de la UE para resolver e intercambiar información sobre casos de competencia que afecten al comercio entre los países miembros. La Decisión abarca las reglas y los procedimientos bajo los que operará la ECN.

3.5. Durante todo el ejercicio al que esta memoria corresponde, la ORR continuó relacionándose con otras entidades reguladoras sectoriales y con la OFT, y siguió participando en el "Concurrency Working Group" (compuesto por representantes de organizaciones reguladoras del Reino Unido, que tienen poderes coincidentes con los de la OFT para investigar casos bajo la Ley de Competencia de 1998). Estos contactos proporcionaron oportunidades de intercambiar información y los mejores métodos para asegurar coherencia en el planteamiento.

Consejos sobre fusiones

3.6. La OFT pidió consejo al Regulador respecto a cinco casos de adquisiciones que afectaban al sector ferroviario, a saber: Transpennine Express, ScotRail, Wales and Borders, Thames Trains y Greater Anglia. La ORR asesoró también a la Comisión de Competencia (CC) cuando la OFT decidió poner en manos de la CC, para una detallada investigación, la propuesta de adquisición de ScotRail por el First Group.

Aplicación de las Directivas de la CE

3.7. La ORR ha estado activamente implicada en proseguir la labor de la plena implantación de las tres Directivas de la CE⁹ que constituyen el Primer Paquete

9- Directivas 2001/12/CE, 2001/13/CE y 2001/14/CE. La Directiva 91/440/CEE es modificada por la 2001/12/CE; la 95/18/CE es modificada por la 2001/13/CE; y la 2001/14/CE reemplaza a la 95/19/CE.



de Infraestructura, que cubre el desarrollo de los ferrocarriles de la Comunidad, incluyendo la separación de ciertas funciones esenciales y exigencias de libre acceso para algunos servicios internacionales de mercancías; la concesión de licencias a los operadores de trenes; y la asignación de capacidad y el régimen de cánones. En el ámbito nacional, esto implicó participar en reuniones y discusiones con el DfT (responsable de la aplicación del paquete de decisiones), la SRA, HSE y otras partes del sector ferroviario.

3.8. A nivel europeo, la ORR siguió manteniendo su representación en el Comité de Desarrollo de los Ferrocarriles Europeos, presidido por la Comisión Europea, y participó en subgrupos relevantes del Comité, atendiendo a algunos aspectos específicos del Primer Paquete de Infraestructura, tales como el establecimiento y el papel de órganos reguladores, la producción de declaraciones de red, el desarrollo de una licencia estándar europea para operadores de trenes y el contenido de los acuerdos de acceso a la infraestructura.

3.9. La ORR contribuyó también al desarrollo de reglamentaciones por parte del DfT para la aplicación de la Directiva convencional de interoperabilidad¹⁰, y tomó parte en un foro gobierno/ferrocarril, organizado para discutir los problemas prácticos que la implementación de esta directiva presenta en el Reino Unido.

Contribución al desarrollo de nuevas Directivas de la CE

3.10. Durante el año prosiguieron las negociaciones sobre el Segundo Paquete de Infraestructura, que contiene propuestas sobre seguridad, liberalización del tráfico de mercancías, la alineación de la alta velocidad y los requisitos de interoperabilidad convencional, el establecimiento de una Agencia Ferroviaria Europea y la convención sobre transporte internacional por ferrocarril (COTIF). La ORR contribuyó a la postura negociadora del Reino Unido y, hacia finales de 2003, cuan-

do el paquete entró en la fase de conciliación, proporcionó consejos sobre la postura del Reino Unido respecto a las enmiendas propuestas, y en especial en cuanto a las propuestas de liberalización. El Segundo Paquete deberá ser adoptado hacia mayo de 2004 y el acuerdo alcanzado al final de la conciliación satisface por entero los objetivos del Reino Unido.

3.11. La ORR también intervino en los debates preliminares dentro del Reino Unido sobre el Tercer Paquete de Infraestructura, antes de que la Comisión anunciara oficialmente sus propuestas en marzo de 2004. Este paquete cubre la liberalización del mercado de viajeros, los derechos y obligaciones de los viajeros por ferrocarril en tráfico internacional, los contratos de calidad en tráfico de mercancías y el régimen de licencias de conducción de trenes.

Acceso internacional y licencias

3.12. En noviembre de 2003 se notificó al Regulador Ferroviario Internacional (IRR)¹¹ un acuerdo de acceso a la infraestructura concluido entre CTRL (UK) Limited y Eurostar (UK) Limited. Tras la publicación de la noticia de dicho acuerdo en el portal de ORR/IRR, no se recibieron protestas. Durante el año se recibió una solicitud de licencia internacional, pero luego no fue mantenida por el solicitante.

Cuestiones generales europeas / internacionales

3.13. La ORR recibió también cierto número de visitas a lo largo del año por parte de representantes de otros países, incluyendo Taiwan, Corea de Sur, Noruega, Sudáfrica, Pakistán, Alemania, Holanda y Kazajstán, todos los cuales deseaban informarse sobre las experiencias ferroviarias y de regulación británicas. Un representante de la ORR participó también como un experto nacional en una revisión patrocinada por la Comisión Europea de la aplicación de la legislación europea en la República Checa, Estonia y Hungría antes de su ingreso en la UE.

3.14. Los representantes de la ORR ofrecieron durante el año cierto número de presentaciones de cuestiones europeas e internacionales y la ORR participó en una sesión del Comité Selecto sobre Transportes de la Cámara de los Comunes, para discutir sobre Europa.

11- El Regulador Ferroviario Internacional es actualmente una entidad legal separada, que ha sido establecida para desempeñar funciones en Gran Bretaña en relación con los servicios internacionales. Los cargos de Regulador Ferroviario Internacional y nacional son desempeñados por la misma persona.

10- Directiva 2001/16/CE.

Programas de soporte de la actividad

Gobierno financiero y corporativo

4.1. La ORR es un departamento no ministerial del gobierno, financiado a través de las cotizaciones de los concesionarios titulares de licencias. Su presupuesto de ingresos y gastos totales tiene que ser planificado a través del Tesoro (Hacienda) y del mismo debe darse cuenta al Parlamento. El Regulador Ferroviario es la autoridad responsable de estos fondos.

	2001/2002 Producción (millones £)	2002/2003 Producción (millones £)	2003/2004 Previsión* (millones £)	2004/2005 Planeado (millones £)	2005/2006 Indicativo (millones £)	2006/2007 Indicativo (millones £)
Costes de Administración	10.3	13.6	14.9	14.1	14.4	14.7
Ingresos por licencias	10.3	13.1	14.9	14.1	14.4	14.7
Coste Neto de Administración	0	0.5	0	0	0	0
Capital	0.4	0.3	0.3	0.5	0.5	0.5

*En 2003/2004 los ingresos por cotizaciones de licencias ascenderán a 14,8 millones de libras. El resto de la suma devengada se recuperará en las cotizaciones por licencias de 2004/2005

4.2. El plan de actividad de la ORR para 2003-2004 establecía un compromiso de desarrollar medidas de gobierno corporativo con la idea de revisar constantemente la eficacia de la organización en su conjunto.

Procesos de planificación de la actividad

4.3. Durante el año al que esta memoria se refiere, la ORR ha tratado de mejorar el proceso general de planificación de su actividad. Esto ha incluido mejoras en la planificación de sus direcciones y una más estrecha conexión de los objetivos personales con los de las direcciones y de la ORR. La ORR ha desarrollado mejores métodos de control de la planificación de la actividad y elabora informes sobre los progresos realizados hacia la consecución de los objetivos del plan, que los altos directivos de la ORR reciben mensualmente. En febrero de 2004 la ORR publicó un plan de



actividad trienal de alto nivel, para consulta, que exponía el programa de trabajo de la ORR para 2004-2007. Este plan de actividad y presupuestos fueron preparados en consulta con todos los miembros de la ORR, mediante un proceso de planificación más fuerte.

Registro de riesgos

4.4. Durante el segundo trimestre del año al que esta memoria se refiere, la ORR estableció un registro de riesgos de alto nivel que identifica los principales riesgos que podrían afectar al logro de sus objetivos. El registro de riesgos expone también qué controles existen ya para mitigar tales riesgos y qué controles hay que desarrollar. En el último trimestre de 2003-2004 se inició la presentación al Consejo de la ORR de los informes oficiales sobre riesgo y el registro de riesgos, presentación que seguirá efectuándose trimestralmente en adelante. El plan de actividad de la ORR refleja las acciones necesarias para mitigar los riesgos identificados para la ejecución de las actividades reguladoras, que se detallan en el registro de riesgos. Éstas serán revisadas en el primer trimestre, 2004-2005, a la luz del Plan de Actividad de la ORR para 2004-2007.

Gestión de recursos

4.5. El año al que esta memoria se refiere ha sido testigo de la implantación de controles más estrictos del gasto de la ORR, mediante la creación del Comité de Presupuesto y Asesoría. Este comité, presidido por el "Principal Establishment and Finance Officer" y compuesto por todos los Directores, Subdirectores, Jefe de Recursos y Jefe de Finanzas, se reúne mensualmente para controlar y fijar los presupuestos de la ORR, y dirigir la estrategia financiera y de adquisiciones de la organización. Durante el ejercicio, la ORR se vio obligada a adoptar un presupuesto suplementario de 500.000 libras, para hacer frente a las presiones adicionales y a la incertidumbre resultantes de la ACR 2003 y de la revisión judicial del caso de St Pancras bajo el artículo 17 (véase "Acontecimientos durante el ejercicio anual" – noviembre 2003) aunque las más recientes previsiones indican que tan sólo serán precisas 173.000 £. Este presupuesto adicional está reflejado en la tabla del párrafo 4.1 anterior y el exceso de ingresos sobre gastos será tratado como renta acumulada y recuperada en la cuota de licencia de 2004-05.

Comité de Auditoría

4.6. El compromiso de la ORR de mantener un eficaz gobierno de la organización está respaldado por la

labor del Comité de Auditoría. Presidido por el Regulador, este comité está compuesto por una mezcla de miembros internos y externos, estos últimos miembros legos independientes. Además, la Oficina Nacional de Auditoría y la Auditoría Interna asisten a todas las reuniones. El Comité de Auditoría se ha reunido cada cuatro meses y ha considerado y ayudado a dirigir el desarrollo del gobierno corporativo en la ORR, así como conformando el programa de trabajo futuro para Auditoría Interna. La ORR adquiere servicios de Auditoría Interna de la División de Auditoría de Riesgos y Seguros del Ministerio de Transportes.

Iniciativa de pronto pago

4.7. La ORR pretende pagar todas las facturas de acuerdo con las condiciones contractualmente convenidas o, cuando no existan tales condiciones contractuales, dentro de los 30 días siguientes a la entrega de los bienes o servicios, o de presentación de una factura válida si ésta fuera presentada en fecha posterior a la de aquella entrega. Durante el año al que esta memoria se refiere, el 88% de las facturas se pagaron dentro del plazo objetivo, en comparación con el 90% que se alcanzó en el año anterior.

Comunicaciones

4.8. La División de Comunicaciones, que pertenece a la Dirección de Asuntos Corporativos, incluye la Oficina de Prensa, el equipo de correo electrónico, la Biblioteca y Recepción. Durante el año de esta memoria, la ORR publicó 23 notas de prensa y 28 documentos de los que el más importante fue el de las conclusiones finales de la revisión de los cánones de acceso en diciembre de 2003. Este anuncio, al igual que había ocurrido con los documentos de consulta anteriores en la serie de la revisión, tuvo una gran repercusión y el Regulador celebró más de 30 entrevistas con los medios de comunicación, sólo en relación con el documento de las conclusiones finales. A lo largo del año, la Biblioteca acogió a 78 visitantes externos y resolvió 2.372 consultas.

Portal e Intranet

4.9. Durante el año de esta memoria se llevaron a cabo importantes incrementos de las posibilidades de empleo del portal de la ORR. Entre las funciones adicionales cabe mencionar la introducción de un buscador tras la implantación de un sistema de gestión del contenido. El número de visitas diarias a esta página aumentó desde un promedio de 934 en abril de 2003 hasta 1.340 en marzo de 2004.

4.10. Durante el año de esta memoria se desarrolló el trabajo preparatorio para el lanzamiento de la Intranet de ORR, que tendrá lugar en el primer trimestre de 2004-2005.

Tecnología de la Información

4.11. La informática sigue prestando un servicio vital a la oficina y es fundamental para la eficacia de la labor reguladora. Durante el año de esta memoria hemos mantenido un entorno operativo seguro y robusto.

4.12. Como ocurre en todos los departamentos y órganos gubernamentales, la ORR está tratando de poner en práctica las disposiciones de la norma de seguridad ISO 17799. Nuestro programa de aplicación se encuentra ya casi completo para garantizar que la seguridad se mantiene en un nivel elevado. Hemos emprendido también un proyecto para mejorar el entorno de nuestro servidor y nuestro sistema operativo, y en abril de 2004 daremos cima a la instalación de los nuevos PC de sobremesa. La oficina acaba de concluir los ensayos y la formación de los administradores iniciales de nuestra nueva base de datos de contactos, que ha incrementado la funcionalidad de nuestra anterior base, permitiéndonos mantener nuestros contactos con el sector ferroviario más eficientemente y de manera actualizada.

Gestión de registros electrónicos

4.13. Durante el año al que esta memoria se refiere, se ha emprendido con éxito cierto número de proyectos que han ayudado a la Oficina a llevar a cabo su plan de actividad, mediante la mejora de su gestión informática. Esta mejora incluye la implantación de sistemas de registro electrónico que permiten almacenar de manera eficaz la información vital y recuperarla cuando es preciso mediante una extensa búsqueda. Esta mejora continuará en 2004 conforme demos más servicios al personal.



Recursos humanos

Gestión y desarrollo de nuestro personal

4.14. Hemos seguido formando a nuestros agentes para asegurar que posean una formación perfecta y que sean capaces de alcanzar los objetivos de la ORR. Nuestros planes de formación y nuestra estrategia de desarrollo han conseguido que nuestro personal haya podido acceder a una amplia gama de actividades de formación y desarrollo a todos los niveles de la organización.

4.15. Este año hemos proporcionado un amplio programa de formación orientado a las tareas de gestión y al desarrollo personal, que abarcaba desde un programa de desarrollo de directivos y clases "master" de dirección para nuestros directivos superiores, hasta los talleres "Gestionando su Carrera" y "El Gestor Eficaz" para nuestro personal ejecutivo y administrativo.

4.16. Para respaldar nuestro conocimiento y conciencia ferroviarios y de regulación, hemos organizado tanto sesiones internas de concienciación para incrementar la comprensión de la contribución que cada parte de la ORR aporta al negocio, como eventos de formación encargados al exterior, sobre materias tales como legislación de la competencia, revisión judicial y Ley de Derechos Humanos de 1998, así como en materias de explotación de ferrocarriles.

4.17. Hemos seguido realizando una extensa revisión de las políticas incorporadas a los contratos de empleo de nuestro personal, para asegurar que nuestros métodos laborales se ajustan a los cambios introducidos en las normas de la legislación sobre el empleo y a las mejores prácticas en la materia. Estos cambios han sido respaldados por sesiones de formación y de información sobre temas tales como igualdad y diversidad, salud y seguridad en el puesto de trabajo y gestión del desempeño.

4.18. La tabla siguiente muestra el perfil de nuestra plantilla a 31 de marzo de 2004.

	SCS*	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4	Total
Plantilla	8	7	34	52	16	117
Hombres	6	6	28	31	8	79
Mujeres	2	1	6	21	8	38
Blancos	8	7	33	39	10	97
Minoría Étnica	0	0	1	13	6	20
Minusválidos	0	0	3	3	3	9

*Senior Civil Service (Cuerpo Superior de Administradores Civiles), excluido el Regulador.



Correspondencia de los Clientes

La ORR recibe un volumen importante de correspondencia pública sobre una gran diversidad de temas derivados de los servicios ferroviarios. Entre estos figuran de forma habitual los de puntualidad y fiabilidad de los servicios, el coste y complejo carácter del sistema de billeteo del ferrocarril, la calidad y coste de los trenes y de las estaciones, la seguridad frente a riesgos y la seguridad personal, cuestiones de horarios de trenes, y conducta del personal ferroviario. En el año al que esta memoria se refiere, la ORR recibió 1.368 cartas, de las cuales aproximadamente el 90% tuvo una respuesta completa dentro del plazo que nos hemos fijado, de 20 días hábiles.

La ORR ha dedicado un equipo de correspondencia con los clientes (CCT) que trata toda la correspondencia pública. El CCT investiga los casos que afectan directamente a la gestión de la red nacional por parte de Network Rail. Alentamos el contacto por carta, teléfono y correo electrónico (nuestra dirección es: contact.cct@orr.gsi.gov.uk); disponemos de un sistema Minicom y podemos contestar a nuestros comunicantes total o parcialmente invidentes mediante cintas de audio o con cartas en caracteres de gran tamaño.

Inversores en personas

4.19. Nuestra dedicación al desarrollo de nuestros empleados ha sido reconocida cuando logramos nuevamente el título de "Inversores en personas" en noviembre de 2003.

Contratación de personal

4.20. La ORR ha seguido atrayendo y conservando personal cualificado y de talento. Contamos con sistemas que garantizan que la contratación de empleados se efectúa con arreglo a una competición justa y abierta y una selección de méritos conforme al Código de Contratación de Funcionarios Civiles. Dichos sistemas están sujetos a comprobaciones internas y externas. La ORR no ha solicitado exención alguna de las disposiciones de dicho código.

La tabla siguiente muestra el número de agentes contratados del exterior durante el año al que esta memoria se refiere:

Plantilla*	SCS	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4	Total
Total	1	0	4	2	4	12
Hombres	1	0	4	2	4	11
Mujeres	0	0	0	1	0	1
Blancos	1	0	4	1	0	8
Minoría Étnica	0	0	0	2	2	4
Minusválidos	0	0	0	0	1	1

*N. del T.: Los datos numéricos de esta tabla no concuerdan. Así figuran en el original

Apéndice 1: Consejo de Administración de la ORR



Chris Bolt:
Director no ejecutivo

Robin Saunders:
Directora no ejecutiva

Tim Martin:
Director de Infraestructura y
Regulación Económica

Keith Webb:
Director de Asuntos
Corporativos



Chris Stokes:
Director no ejecutivo

Tom Winsor:
Regulador Ferroviario

Michael Beswick:
Director, Política Ferroviaria

Apéndice 2: Discursos pronunciados por el Regulador Ferroviario y sus comparecencias ante comisiones parlamentarias

13 mayo 2003	Conferencia en la Institution of Electrical Engineers: Ley y Ferrocarril: Regulación de la independencia económica real del ferrocarril.
21 mayo 2003	Discurso en el "D Group" sobre el futuro del ferrocarril.
23 mayo 2003	Discurso en el "Fourth Friday Group" de profesionales ferroviarios sobre la revisión de los cánones de acceso de 2003.
4 junio 2003	Conferencia anual del "Rail Freight Group": La regulación de la independencia económica favorece los intereses del tráfico de mercancías.
11 junio 2003	Comparecencia ante el Comité Constitucional de la Cámara de los Lores que investigaba la responsabilidad de los reguladores.
25 junio 2003	Comparecencia ante el Comité Selecto de Transportes de la Cámara de los Comunes, sobre el futuro del ferrocarril.
26 junio 2003	Conferencia sobre el futuro del ferrocarril en el Reino Unido, en el Instituto de Asuntos Económicos; revisión provisional de los cánones de acceso.
2 julio 2003	Discurso sobre la revisión de los cánones de acceso 2003, ante los participantes en un almuerzo de la Asociación de la Industria Ferroviaria.
10 septiembre 2003	Discurso sobre la revisión de los cánones de acceso 2003, ante los participantes en la conferencia anual del Consejo de Viajeros por Ferrocarril.
19 septiembre 2003	Cena del Grupo de Letrados de la "Law Society" de Escocia y de la Asociación de Abogados de Empresa Europeos: disertación sobre la regulación y el futuro del ferrocarril (Edimburgo).
25 septiembre 2003	Conferencias Waterfront: Por qué es importante el ferrocarril: regulación económica e incentivos para el éxito.
21 octubre 2003	Conferencias City and Financial: Cumbre financiera ferroviaria: finanzas saneadas e incentivos para un sólido marco de rendimiento e inversión.
22 octubre 2003	Comparecencia (como Regulador Ferroviario Internacional) ante el Comité Selecto de Transportes de la Cámara de los Comunes en su indagación sobre el futuro del ferrocarril.
23 octubre 2003	Discurso sobre la experiencia británica en materia de privatización y regulación, ante los participantes en un almuerzo de los Gestores de Infraestructura Ferroviaria europeos (Bruselas).
29 octubre 2003	Comparecencia (como Regulador Ferroviario) ante el Comité Selecto de Transportes de la Cámara de los Comunes en su indagación sobre el futuro del ferrocarril.
4 noviembre 2003	Royal Institution of Chartered Surveyors: PPP y el ferrocarril: regulación económica e incentivos para el éxito.
5 noviembre 2003	Conferencia en la Institution of Electrical Engineers: Ley y ferrocarril: regulación de la independencia económica real del ferrocarril (repetición de la presentación de mayo de 2003).
7 noviembre 2003	Convención de reguladores ferroviarios europeos: disertación sobre la regulación en los ferrocarriles del Reino Unido (Viena).
13 noviembre 2003	Consejo Estratégico Portugués sobre Transportes y Universidad de Coimbra: disertación sobre la regulación en los ferrocarriles del Reino Unido (Lisboa).
18 noviembre 2003	Conferencia de Standard & Poor's Infrastructure Finance Ratings Group: Regulación de los ferrocarriles - Afrontando el problema de los costes de Network Rail.
18 noviembre 2003	Institute of Economic Affairs y London Business School: Conferencias Beesley 2003: ponente sobre una comunicación de Christ Bolt, árbitro de PPP, sobre el Metro de Londres.
20 noviembre 2003	Revista ferroviaria: Control de los costes de infraestructura: revisión de los cánones de acceso 2003.
26 noviembre 2003	<i>Power lunch</i> en el Adam Smith Institute: Cuestiones actuales en los ferrocarriles británicos.

7 enero 2004	Railway Study Association: Resultados mediante una Regulación eficaz.
12 enero 2004	Grupo del Congreso de EE UU y otros: Las lecciones de los ferrocarriles del Reino Unido (Washington DC).
13 enero 2004	Banco Mundial: Reestructuración de los ferrocarriles. La experiencia británica (Washington DC)
19 enero 2004	All-party Parliamentary Rail Group y West Coast Main Line Group. Regulación de los costes de la red de los ferrocarriles británicos.
21 enero 2004	Conferencia no programada del Centro para el Estudio de Industrias Reguladas: El futuro del ferrocarril a través de una regulación económica independiente y efectiva.
26 enero 2004	Institution of Railway Operators: Regulación de la Infraestructura nacional y control de sus costes.
30 enero 2004	The Ditchley Foundation: Conferencia sobre política integrada de transportes (Oxfordshire).
3 febrero 2004	Associate Parliamentary Transport Forum: La regulación de los ferrocarriles.
6 febrero 2004	Almuerzo del seminario de McKinsey & Co.: La experiencia de cinco años regulando los ferrocarriles británicos.
10 febrero 2004	Chartered Institute of Transport and Logistics: Conferencia memorial de sir Robert Reid 2004: El futuro de los ferrocarriles.
11 febrero 2004	Revista ferroviaria: National Rail Conference 2004: revisión de los cánones de acceso 2003.
1 marzo 2004	Adam Smith Institute: El futuro del ferrocarril en Europa: la regulación de los ferrocarriles en Inglaterra y perspectivas de futuro (París).
4 marzo 2004	Major Projects Association: El papel futuro y función de la regulación en el Reino Unido.
9 marzo 2004	Merrill Lynch International European Transport Conference 2004: Los ferrocarriles en Inglaterra - Lecciones de los últimos cinco años.
19 marzo 2004	Ministerio de Ferrocarriles de China: Presentación de la experiencia de los ferrocarriles del Reino Unido al Vice-ministro de Ferrocarriles (Pekín).
23 marzo 2004	Conferencia Ferroviaria Asia Pacífico 2004: Reestructuración de los ferrocarriles: la experiencia del Reino Unido (Shanghai)
	<i>Cuando no se indica otra cosa, el lugar de la disertación es Londres</i>

Apéndice 3: Tablas de actividad de estudio de antecedentes

Contratos de acceso: 1 abril 2003 a 31 marzo 2004	Vía	Estaciones	Depósitos
Nuevos acuerdos de acceso aprobados según el artículo 18 de la Ley de Ferrocarriles de 1993	25	167	62
Acuerdos ordenados bajo el artículo 17 de la Ley de Ferrocarriles de 1993	1	1	0
Modificaciones de acuerdos existentes aprobados bajo el artículo 22 de la Ley de Ferrocarriles de 1993	74	109	4
Modificaciones de acuerdos existentes cubiertos por aprobación general	68	160	16
Instrucciones variadas según el artículo 144(3) de la Ley de Ferrocarriles de 1993	0	1	2

**Solicitudes de licencia y de exención recibidas
entre 1 abril 2003 y 31 marzo 2004**

Solicitante (de licencia)	Fecha de recepción	Clase de licencia				
		de viajeros	no de viajeros	de estación	de depósito mantenimiento ligero	de red
Arriva Trains Wales/Trenau - Arriva Cymru Ltd.	26/08/03	•	•	•	•	
GrantRail Limited	09/09/03				•	•
First/Keolis Transpennine Limited	09/10/03	•	•	•		
Arriva Trains (London & Anglia) Limited	04/11/03	•	•	•	•	
London Eastern Railway Limited	14/11/03	•	•	•	•	
Grand Central Railway Company Limited	18/11/03	•	•			
Cambrian Railways Society Limited	18/11/03	•	•	•	•	•
First Thames Trains Limited	26/11/03	•	•	•	•	
Merlin Rail Limited	03/12/03		•			
Eurostar International Limited	05/12/03			•	•	
Solicitante (de exención)						
The Potter Group Limited	09/04/03		•		•	•
Wyvernrail Plc	09/05/03	•	•	•	•	•
Gloucerstershire Warwickshire Steam Railway Plc	16/05/03	•	•	•		•
Guardian Industries UK Limited	21/05/03					•
AWG Rail Services Limited	26/06/03		•			
McAlpine Capital Projects Limited	18/09/03		•			
Weardale Railways Limited	30/09/03	•	•	•	•	•
Deeside Railway Company Limited	04/12/03	•	•	•	•	
Avon Valley Railway Company Limited	16/01/04	•	•	•		•
West Coast Railway Company Limited	17/02/04		•			

**Cambios de control aprobados por el Regulador
Ferroviario: 1 abril 2003 a 31 marzo 2004**

Titular de la licencia	Fecha de aprobación	Control por
Amey Rail Limited	17/07/03	Ferrovial Servicios, S.A,
Merseyrail Electrics 2002 Limited	13/08/03	Merseyrail Services Holding Company Ltd.
Anglia Railways Train Services Limited	09/10/03	FirstGroup Plc
Hull Trains Limited	09/10/03	FirstGroup Plc
GB Railfreight Limited	09/10/03	FirstGroup Plc

Licencias y/o exenciones revocadas por el Regulador Ferroviario entre 1 abril 2003 y 31 marzo 2004

Solicitante (de licencia)	Fecha de recepción	Clase de licencia				
		de viajeros	no de viajeros	de estación	de depósito mantenimiento ligero	de red
Arriva Trains Wales/Trenau - Arriva Cymru Ltd.	26/08/03	•	•	•	•	
GrantRail Limited	09/09/03				•	•
First/Keolis Transpennine Limited	09/10/03	•	•	•		
Arriva Trains (London & Anglia) Limited	04/11/03	•	•	•	•	
Solicitante (de exención)						
The Potter Group Limited	09/04/03		•		•	•
Wyvernrail Plc	09/05/03	•	•	•	•	•
Gloucerstershire Warwickshire Steam Railway Plc	16/05/03	•	•	•		•

Solicitudes de licencias y de exención retiradas por el solicitante: 1 abril 2003 - 31 marzo 2004

Solicitante	Fecha de retirada	Tipo(s) de Licencia
Buxton Lime Industries Limited	13/08/03	Licencia de Red
Eurostar International Limited	12/03/04	Estación y depósito de mantenimiento ligero

**Licencias y exenciones concedidas por el
Regulador Ferroviario entre 1 abril 2003 y 31 marzo
2004**

Solicitante (de licencia)	Fecha de recepción	Clase de licencia				
		de viajeros	no de viajeros	de estación	de depósito mantenimiento ligero	de red
Pre Metro Operations Limited	03/04/03	●			●	
Wensleydale Railway Plc	25/04/03	●	●	●	●	●
Merseyrail Electrics 2002 Limited	17/07/03	●	●	●	●	
Arriva Trains Wales/Trenau - Arriva Cymru Ltd.	03/12/03	●	●	●	●	
First/Keolis Transpennine Limited	28/01/04	●	●	●		
Harsco Track Technologies Limited	13/02/04		●			
Merlin Rail Limited	27/02/04		●			
London Eastern Railway Limited	26/03/04	●	●	●	●	
First Thames Trains Limited	26/03/04	●	●	●	●	
Solicitante (de exención)						
East Lancashire Light Railway Company Ltd.	29/08/03	●	●	●	●	●
DMQA Technical Services (UK) Limited	19/09/03		●			
The Potter Group Limited	01/10/03					●
Guardian Industries UK Limited	17/10/03					●
Gloucestershire Warwickshire Steam Railway Plc	01/03/04	●	●	●		●
Dartmoor Railway Limited	22/03/04	●	●	●	●	

Producido por la Oficina del Regulador Ferroviario
Fotografías de Kim Brett, David Davies, Duncan Phillips,
John Sully, Colin White, Network Rail, Urban Exposure/Rail
Link Engineering, Alvey & Towers, Milepost 92 y Rail Images

Diseñado por **mj impressions**
Impreso por **mj impressions**, Londres, mayo de 2004

Oficina del Regulador Ferroviario

1 Waterhouse Square
138 - 142 Holborn
Londres EC1N 2TQ

Teléfono: 020 7282 2000
Fax: 020 7282 2040
E-mail: rail.library@orr.gsi.gov.uk
Portal: www.rail-reg.gov.uk