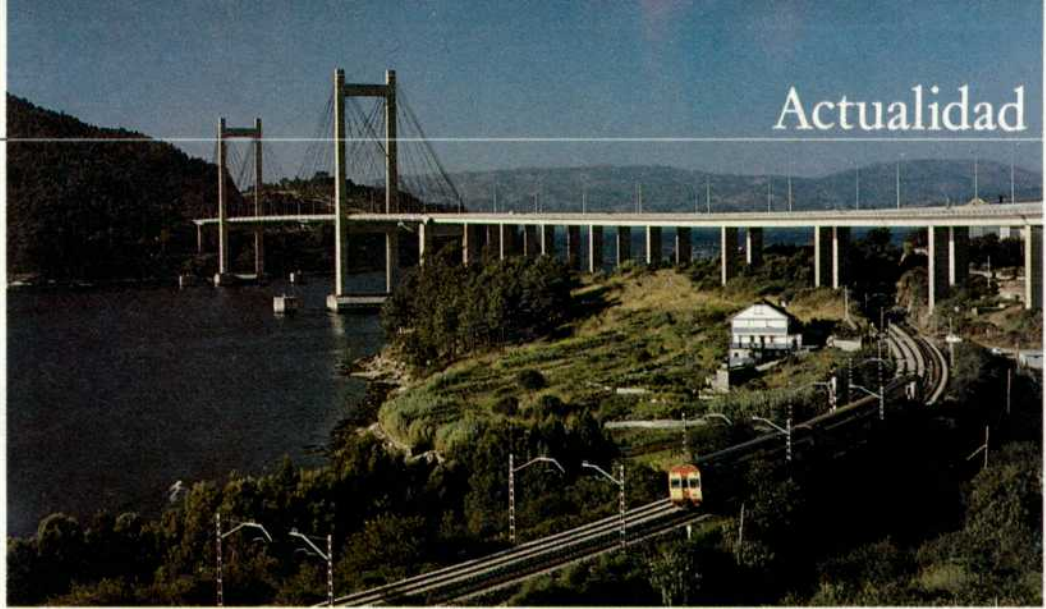


Preparar la liberalización de la explotación del tren europeo y eliminar los graves déficits de las compañías ferroviarias de los países miembros son los objetivos fundamentales de los cinco proyectos de normativa que el Comisariado de Transportes de la Comunidad ha elaborado sucesivamente desde el mes de octubre de 1988, y que han sido distribuidos discretamente para su estudio entre altos cargos directivos de este sector. La profunda reforma deberá realizarse antes de la entrada en vigor del Acta Unica en 1993.



ELABORADOS POR EL COMISARIO DE TRANSPORTES DE LA COMUNIDAD EN 1988 y 1989

Cinco documentos de la Comunidad Europea preparan la liberalización del tren europeo

Antonio Carballo

El Comisariado de Transportes de la CE está promoviendo, desde su sede en Bruselas, un amplio debate sobre la estructura de propiedad y explotación que adoptará el ferrocarril en la Comunidad, una vez entre en vigor el Acta Unica, en enero de 1993. El principio básico en el que se inspira la fi-

losofía del Comisariado, pretende asegurar que los Estados miembros de la Europa unida no puedan restringir la libertad de cualquier empresa para suministrar todo tipo de servicios ferroviarios.

El proyecto pretende seguir el rumbo que han marcado otras iniciativas desestatalizadoras de este modo de transporte, atendándose

muy especialmente a la experiencia japonesa. En esta línea, las reticencias que ha despertado el proceso en algunas administraciones ferroviarias nacionales y fuerzas sindicales, hacen que la propuesta del Comisariado pueda oscilar, desde una apuesta clara de privatización de la propiedad y explotación del tren europeo, hasta un marco de iniciativas



PROYECTO DE NORMATIVA

OBJETIVO

El objetivo de esta Normativa es asegurar el desarrollo de un eficiente sistema ferroviario comunitario que cubra las necesidades de un mercado...

ALCANCE

- Esta Normativa es de aplicación a empresas establecidas en la Comunidad, ya sea para suministrar un servicio general de transporte ferroviario, en adelante llamado "empresas ferroviarias" o para la explotación de la infraestructura ferroviaria, en adelante llamadas "agentes operadores de la infraestructura ferroviaria".
- Las empresas cuyas acti-

vidades estén limitadas al suministro de servicios urbanos y suburbanos —como define el artículo 1 (3) del Reglamento (CEE) n° 68 1.191/69— y/o a la explotación de infraestructura asociada, están exentas del alcance de esta Normativa.

- Una división o un sector de una empresa de transporte ferroviario que suministre servicio urbano y suburbano, y que cumpla con los requisitos establecidos en el artículo 1 (2) de la antes mencionada Reglamentación (CEE) n° 1.191/69, está considerada, a los fines de esta Normativa, como otra empresa ferroviaria distinta a la que aplica el párrafo 2.

CONTROL DEL ESTADO

Los Estados Miembros dictarán los principios que gobiernen sus relaciones con las empresas ferroviarias y con los agentes operadores de la infraestructura.

Estos principios tendrán en cuenta las siguientes normas que el Estado puede hacer cumplir:

- Promocionar el suministro de los servicios de transporte bajo el concepto de servicio público.
- Facilitar el desarrollo de la infraestructura ferroviaria nacional.
- Poseer empresas ferroviarias y/o agentes operadores de infraestructura.

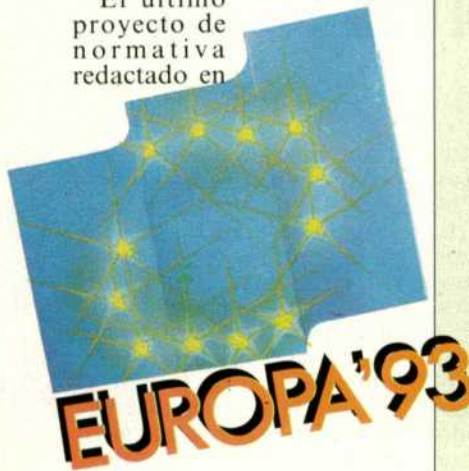
CREACION DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS

- Los Estados Miembros dictarán los requisitos financieros y demás que cualquier empresa tenga que cumplir para establecer o continuar siendo una empresa ferroviaria o un agente operador de infraestructura.
- Cualquier empresa ferroviaria que haga también uso de la infraestructura de acuerdo con los artículos 6 (2) ó 7 organizarán sus instalaciones de infraestructura como si se tratase de una "división" o "sector" distinto, de acuerdo con los requisitos del artículo 1 (2) del Reglamento (CEE) n° 1.191/69. ▶

más matizado, que se inscribiría bajo la denominación de "proceso de liberalización del servicio ferroviario comunitario".

CALENDARIO. Los planes del Comisariado de Transportes de la CE han ido conociéndose a través de diversos proyectos de normativa. El primero de ellos estaba fechado el 4 de octubre de 1988. Posteriormente fueron redactadas otras versiones con diferentes correcciones el 16 de octubre del mismo año, y el 3 y el 16 de marzo del 89. Todos estos documentos han sido filtrados de forma muy selectiva entre las autoridades del transporte de los países miembros, así como el personal directivo de las distintas administraciones ferroviarias.

El último proyecto de normativa redactado en



EDUARDO PEÑA, DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE DE LA CE

“Tenemos que revitalizar el ferrocarril”

Julio César Rivas

Cuáles son los objetivos que se ha marcado como director general de Transportes de la CE a través de la comisión?

Eduardo Peña: Lo que pretendemos es resolver definitivamente la problemática de los ferrocarriles, a pesar de que la Comunidad Europea en materia ferroviaria ha legislado mucho en los últimos treinta años. La realidad es que los países miembros no han aplicado esa normativa que se ha elaborado vía reglamentos, directivas, etc.

Ahora la nueva comisión quiere hacer un planteamiento global de cara al año 1993. Realizaremos una comunicación por parte de la comisión al Consejo de Ministros europeos con todo el enfoque de la política ferroviaria de cara al año 2000,

que contendrá propuestas concretas legislativas recogiendo lo que ya existe y actualizándolo. Las ideas básicas de este planteamiento serían: por una parte el saneamiento de los ferrocarriles por la vía de la eliminación de su deuda histórica; y por otro lado la racionalización de las relaciones estado-propietario-accionista con las compañías naciona-

les de su propiedad, estableciendo muy claramente cuáles son sus obligaciones de servicio público y limitando estas obligaciones. La propuesta de la comisión es reservar fundamentalmente el servicio público a las operaciones urbanas y suburbanas, dejando la larga distancia en pasajeros para una gestión comercial.

Lo que pretendemos es dar a las compañías nacionales de ferrocarriles la posibilidad de que realicen una auténtica gestión comercial. Sólo aquella parte que se considere servicio público quedará perfectamente definida mediante una relación contractual con el Estado. El resto de la gestión será comercial y quedará fuera de los presupuestos del Estado, puesto que normalmente casi todas las compañías tienen déficits. Esto im-

“Estamos pensando en elaborar una nueva política ferroviaria cara al final de siglo”

PROYECTO DE NORMATIVA

EMPRESAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO

- Los Estados miembros asegurarán la libertad de las empresas de transporte ferroviario para suministrar servicios de transporte ferroviario y ofertar el suministro de servicios públicos operados bajo el artículo 14 del Reglamento (CEE) n° 1.191/69. En particular, la libertad de acceso a la infraestructura será garantizada a una empresa de transporte ferroviario establecido sin discriminación, como indica la Sección III.
- Los Estados miembros revocarán cualquier Ley, Reglamento o acción administrativa que impida o restrinja el funcionamiento de una empresa de transporte ferrovia-

rio en las mismas condiciones que cualquier otra empresa de transporte.

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

- Los Estados miembros asumirán la propiedad y la responsabilidad financiera de la infraestructura ferroviaria nacional, tal y como se define en la parte A del Anexo del Reglamento de la Comisión (CEE) n° 2.598/70.
- Sin embargo, un Estado miembro puede autorizar a una empresa, en particular a una empresa ferroviaria, a poseer y explotar las instalaciones de infraestructura; el Estado miembro realizará su autorización, sujeto a las condiciones que garanticen el derecho de uso de dicha infraes-

tructura por todas las empresas ferroviarias, excepto en el caso de que ésta sea para el uso exclusivo de las necesidades del propietario y no comercialice con la misma.

- Los Estados miembros pueden imponer que los costos de uso sean inferiores a dichos costos si éstos fueran establecidos comercialmente, de forma que se garantice una ayuda estatal compensatoria a la empresa explotadora de la infraestructura bajo el artículo 3 (1) (b) del Reglamento (CEE) n° 1.107/70 (1).

ADMINISTRACION DE LA INFRAESTRUCTURA

- Los Estados miembros establecerán entes públicos específicos o bien contratará

con empresas, garantizándoles las responsabilidades por la administración y/o mantenimiento de las instalaciones de infraestructura propiedad del Estado.

- Los contratos de administración a que se refiere el párrafo 1 establecerán en particular las reglas relativas al mantenimiento standard, los costes de uso a percibir y los honorarios de administración que debe cumplir el Estado.

COSTOS DE USUARIO

- Los Estados miembros se asegurarán que los usuarios de la infraestructura ferroviaria paguen los costos basados en el principio de no discriminación entre usuarios y modos de transporte.



que ir hacia un renacimiento y una revitalización del ferrocarril, de cara a la liberalización del año 93 del transporte por carretera y del transporte aéreo y marítimo, y de cara a una creciente conciencia de los ferrocarriles tiene que jugar un importante papel tanto en mercancías como en pasajeros con vistas al año 2000.

¿La Comunidad Europea ayudará económicamente a ese saneamiento de las empresas ferroviarias?

E. Peña: En principio no. La Comunidad lo que haría sería establecer unas reglas de juego para que los Estados siguiesen esas reglas pero con cargo a los presupuestos nacionales —por ejemplo la amortización a largo plazo de las deudas históricas— para que las compañías ferroviarias pudiesen partir de cero o de casi cero.

¿En qué momento tiene que ser realidad este “panorama cero”, para el año 93?

E. Peña: Las fechas todavía no están definidas. No pensamos que esto sea un objetivo del 93. Pensemos que sea objetivo para el último decenio de siglo, pero no fijemos fechas. Estamos pensando en elaborar esa nueva política ferroviaria cara al final de siglo. □

plica resolver el problema de la infraestructura, que es una carga financiera muy grande que tienen las compañías nacionales de ferrocarriles.

Como ha señalado, la CE ha dictado numerosas normas en materia ferroviaria que nunca, se han cumplido. ¿Cree que los países miembros de la CE acatarán la nueva legislación que ahora dicte?

E. Peña: Creo que habrá discusión, pero las decisiones finales las tomará el Consejo de Ministros de la Comunidad. Si el Consejo de Ministros aprueba reglamentos o directivas —los reglamentos son de directa aplicación en los Estados miembros y las directivas son para el desarrollo por parte de los Estados miembros— deberán cumplirse. Es evidente que tenemos



DIEGO F.F.

Bruselas recoge un calendario, en el que se establecen fechas inminentes para la introducción paulatina de las medidas “liberalizadoras” en los ferrocarriles nacionales, que deberán culminar el día primero de enero de 1992. El 30 de septiembre de 1990, el 30 de junio de 1991 y el 31 de marzo de 1992, cada Estado miembro deberá rendir cuentas ante la Comisión de la CE sobre las disposiciones que haya introducido en su esquema ferroviario para hacer cumplir la normativa “liberalizadora”.

Los anteproyectos de normativa elaborados pretenden establecer la libre concurrencia en régimen comercial, como sistema habitual para la prestación de cualquier tipo de servicio ferroviario. Se incluye en la iniciativa tanto el transporte de mercancías como de pasajeros, en largo recorrido y

en relaciones entre países.

La única excepción se mantendrá para las empresas que gestionen servicios de cercanías, regionales, urbanos y suburbanos, poniendo límite a esta modalidad en distancias de viaje que superen los 100 kilómetros. Las relaciones de este tipo serán explotadas en régimen de servicio público, con contratos entre la empresa concesionaria y el Estado que no podrán tener una duración inferior a cinco años.

La iniciativa reformadora del Comisariado pretende distinguir aquellas empresas que realizan servicios ferroviarios, de las que se dedican a la explotación de la vía y las instalaciones. Las primeras se conocerán como “empresas ferroviarias”, y a las segundas como “agentes operadores de la infraestructura ferroviaria.” □

- Los costos por el uso de cada línea serán establecidos para cada usuario, teniendo notablemente en cuenta el total de kilómetros que utilice y cualquier requisito específico en base a factores tales como peso del eje y velocidades.

- Los Estados miembros dictarán las reglas de procedimiento cubriendo la distribución de capacidad entre usuarios y el mantenimiento de la red con respecto a cualquier infraestructura cuyo uso sea puesto a disposición de todas las empresas.

- Adicionalmente a la información suministrada con respecto a los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento (CEE) n° 1.108 (I), los Estados Miembros suministrarán, con res-

pecto a la infraestructura cuyo uso ponga a disposición de todos los usuarios, lo siguiente:

- Cualquier cambio que pueda haber.

- El uso e ingresos anuales de cada instalación, detallado por usuario.

- Los costos anuales de mantenimiento e inversión de cada instalación.

EMPRESAS PUBLICAS DE TRANSPORTE

Los Estados miembros garantizarán la autonomía legal y la administración independiente de las empresas públicas de transporte ferroviario, en adelante llamada empresa pública. La administración independiente garantizará en particular:

- Las relaciones de la empresa pública con las autoridades locales, regionales y nacionales o cualquier otro ente público.

- Los procedimientos para nombrar o destituir personal directivo de la empresa pública y salvaguardar legalmente su independencia del Estado.

PRINCIPIOS COMERCIALES

Los Estados miembros asegurarán que las empresas públicas funcionen con principios comerciales y sean libres de ajustar su negocio al mercado. En particular, serán libres de:

- Establecer planes de negocio.

- Controlar la producción, el marketing y el precio de los servicios.

- Tomar decisiones sobre personal, activos y procedimientos.

- Desarrollar nuevos mercados, tecnologías y servicios para incrementar su rentabilidad, a corto o largo plazo.

- Adoptar cualquier innovación técnica que considere beneficiosa, incluyendo la creación de empresas filiales y participación en asociación de empresas.

- Negociar y establecer contratos comerciales con entes públicos en notable relación con el suministro del transporte de “servicio público”.

CONVENIO FINAL

- Los Estados miembros fijarán una liquidación final respecto a compensar ▶

PLAN RAIL 92

La red de alta velocidad se abordará en la CE

Yolanda del Val

Karen van Miert, ministro de Transportes de la CE, ha dado a conocer un plan radical (Rail 92) de reforma y armonización de los ferrocarriles de la Comunidad Europea. Sus planes que han sido aprobados por la Comisión Europea y el Consejo de Ministros suponen la reorganización más profunda

da sufrida hasta hoy por los ferrocarriles europeos.

Quizás, la recomendación más importante del plan sea la separación entre la infraestructura y la explotación. Van Miert va, incluso, más lejos al sugerir que los ferrocarriles extranjeros deberían pagar también estas tasas

al utilizar las vías de los ferrocarriles vecinos.

El ministro de Transportes de la CE también busca mayor autonomía para los ferrocarriles, en parte, a través de una mayor "transparencia" en las relaciones financieras con sus propios gobiernos.

"El hecho de que los ferrocarriles sean dueños de su propia infraestructura, generalmente, pone trabas al desarrollo de los servicios más allá de las fronteras y, naturalmente, produce un tratamiento desigual entre los diferentes modos de transporte y sus costes infraestructurales", afirmó Van Miert.

Los planes de armonización, que no han sido todavía presupuestados, cubrirían infraestructura y material rodante, gálibo de carga, anchos de vía, perfil de líneas, los tipos de suministro de energía eléctrica, y la designación de líneas para tráfico mixto o para pasajeros, con recomendaciones de trazados y velocidades prácticas.

El plan pone especial énfasis en favorecer el desarrollo de una red europea de alta velocidad y el transporte combinado (intermodal). Una red coherente de alta velocidad depende de la construcción de varios "eslabones perdidos", y según Van Miert, este problema debería abordarse a nivel comunitario porque, de lo contrario, muchos de estos enlaces no serían viables. Por ejemplo, los costes de construcción son muy altos en las áreas montañosas, y los flujos de tráfico no cubrirían estos costes. □



Karen van Miert, ministro de Transportes de la CE.

PROYECTO DE NORMATIVA

los costes financieros o beneficios resultantes de la obligación, cuya terminación sea requerida por el artículo 1 (2) del Reglamento (CEE) n° 1.191/69 y por el artículo 13 (2) de esta Normativa. La liquidación final tendrá en cuenta, a efectos de compensación, los efectos financieros por continuidad o por finalización de imposiciones obligatorias.

● La compensación a que se refiere el párrafo 1 será calculada de acuerdo con las normas establecidas en el Reglamento (CEE) n° 1.191/69 para cada obligación de servicio público o clase de servicio. El importe calculado de esta manera resultará en un sólo pago o en otra solución financiera equivalente.

SITUACION FINANCIERA

● Los Estados miembros se asegurarán que las empresas públicas tengan el 1 de enero de 1993 una sólida estructura financiera, tal y como define el párrafo 2.

● "Sólida estructura financiera" significa que el balance se realice de acuerdo con los principios generales de contabilidad y refleje el valor real de los activos empleados, después de haber tenido en cuenta cualquier transferencia para infraestructura, de forma que:

— Los requisitos financieros mencionados en el artículo 4 sean cumplidos.

— Los activos a largo plazo más un razonable fondo de amortización sean financiados por el capital más los

préstamos a largo plazo.

— El capital sea igual o superior que los préstamos a largo plazo.

● Si después del ajuste final a que se refiere el artículo 7, no se alcanzase una sólida estructura financiera, el Estado miembro efectuará una reestructuración financiera excepcional.

En particular, puede incluir la quita (supresión) de deudas, bien sea por absorción estatal, por un fondo de amortización o por medio de otra solución financiera equivalente.

● Los Estados miembros informarán a la Comisión de las acciones tomadas para la aplicación del párrafo 1 anterior así como de los resultados obtenidos.

DISPOSICIONES FINALES

● El 1 de enero de 1992, los Estados Miembros dictarán las disposiciones necesarias para cumplir con esta Normativa, que será de aplicación desde el 1 de enero de 1993.

● Las disposiciones adoptadas de acuerdo con el párrafo 1, harán mención expresa a esta Normativa.

● Los Estados miembros informarán a la Comisión de las medidas tomadas para la aplicación de esta Normativa, por medio de informes que serán remitidos el 30 de septiembre de 1990, el 30 de junio de 1991 y el 31 de marzo de 1992. La Comisión podrá solicitar cualquier información complementaria.

PROMOCION NAVIDAD

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles le ofrece con un 25% de descuento 4 lotes variados de libros relacionados con el mundo del ferrocarril. Si su compra supera las 12.000 pesetas, usted puede componer su propio lote entre los títulos que considere más interesantes. Sobre el precio total le haremos también el descuento del 25%. Dirija sus peticiones a Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Dirección de Publicaciones. Santa Isabel, 44. 28012 Madrid.



Lote 1. Imágenes del ferrocarril

	Precio
— I y II Certamen fotográfico	2.000
— Cuenca y el ferrocarril	350
— La estación de Toledo	250
— Madrid-Delicias	1.175
— Madrid-Aranjuez	1.400
— M.Z.A. Historia de sus estaciones	3.815

OFERTA 6.740 pts. 8.990

Lote 2. Planificación ferroviaria. El futuro

— El incremento de velocidad comercial en el ferrocarril	2.755
— El medio ferroviario en el proceso de integración europeo	3.180
— Ferrocarril urbano y territorio	4.000
— Introducción del ancho internacional en la red ferroviaria española	2.700
— Raíl 300	2.700

OFERTA 11.500 pts. 15.335

Lote 3. Nuestra historia

— Viajes y reportajes	3.180
— Vapor en la sierra	3.180
— Los ferrocarriles de España y Portugal	3.180
— De la Habana a Güines	3.180

OFERTA 9.500 pts. 12.720

Lote 4. Grandes volúmenes

— El ferrocarril de Canfranc	6.150
— El ferrocarril de la Robla	6.360
— El ferrocarril eléctrico del Guadarrama	5.880

OFERTA 13.800 pts. 18.390

Renfe ingresó el pasado año algo más de 5.000 millones de pesetas por la venta de terrenos considerados, innecesarios para la explotación ferroviaria. Precisamente, el pasado 14 de diciembre acabó el plazo para la presentación de ofertas de compra de catorce parcelas, por un valor estimado en cerca de 2.000 millones. Tras la recepción de las ofertas, la compañía ferroviaria negociará la venta con los titulares de las cuatro o las cinco ofertas más interesantes efectuadas.

DIEGO F. F.



Salida de la estación de Dolencias.

EN DOS AÑOS LA COMPAÑÍA HABRÁ REALIZADO EL INVENTARIO

Renfe vendió inmuebles en 1989 por valor de 5.000 millones de pesetas

Julio César Rivas

Con estas últimas ventas Renfe cierra su primer año como vendedor inmobiliario, tras la luz verde que supuso la promulgación de la LOTT (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres). Gracias a esta ley, Renfe puede vender todos aquellos bienes considerados privados —innecesarios para la explotación ferroviaria— en igual condiciones que cualquier otra empresa.

Sin embargo, para que la compañía ferroviaria pueda operar con total libertad de movimientos en el mercado inmobiliario son necesarios dos requisitos: por una parte, realizar el inventario total de los bienes inmuebles de la empresa; y por otro lado, se tiene que elaborar una normativa para determinar cuáles son los bienes de Renfe considerados privados y cuáles no lo son.

Ambos requisitos están



DIEGO F. F.

Pasillo Verde ferroviario.

ya siendo solucionados. Renfe está efectuando una relación jurídica y económica de todas sus propiedades. Esta labor es considerada por José María Rodes —director del grupo empresarial de Renfe— “como realmente dura y complicada”, ya que el patrimonio inmobiliario de la compañía es muy extenso y es necesario estudiar en todos los archivos documentos que en muchos casos se remontan más allá de principios de siglo.

Para realizar el inventario, la compañía ferroviaria ha dividido sus propiedades en tres categorías denominadas genéricamente A, B y C. A, engloba aquellos bienes inmuebles situados en las ciudades; B, los que se localizan en pueblos y municipios, y C, el trazado de la vía. Este último capítulo es el que mayor cantidad de número representa, aunque sólo los englobados en A —los bienes situados en las ciudades y que monetariamente concentran casi todo el patrimonio— son los que tienen interés por su valor en el mercado.

NORMATIVA Por otra parte, el criterio para definir los bienes considerados privados está siendo definido por el Ministerio de Transportes

UN PROCEDIMIENTO RIGUROSO

—conjuntamente con Economía— y está a punto de hacerse público. Básicamente se apoyará en dos criterios: si el bien ha sido adquirido por Renfe y si es necesario para el servicio público.

Con la normativa elaborada, Renfe podrá vender inmuebles con una mayor agilidad y sin más limitaciones que la rentabilidad. Según José María Rodes "el objetivo es vender lo máximo posible con una única condición: la rentabilidad. Sólo se vende cuando interesa. Se va a sacar a la venta todo lo que se pueda, dependiendo por supuesto de la demanda que haya de suelo en cada momento".

Las operaciones inmobiliarias que está realizando Renfe no son únicamente con empresas privadas. También juegan un papel muy importante los numerosos convenios firmados con ayuntamientos para la reubicación —generalmente— de estaciones de mercancías y, a veces, de pasajeros. Estos casos son consecuencia de la evolución de las ciudades que por su crecimiento han terminado por rodear las instalaciones ferroviarias. Instalaciones que en muchos casos se convierten en verdaderas barreras al desenvolvimiento de la actividad urbana, a la vez que se hacen menos útiles para los servicios ferroviarios. Un claro ejemplo es el de Pasillo Verde Ferroviario, de Madrid.

La política seguida por Renfe es llegar a acuerdos con los ayuntamientos afectados para trasladar la instalación a terreno rústico más alejado del núcleo urbano. A cambio, se ofrece una compensación —por ejemplo una recalificación de terrenos— que permita llevar a cabo la operación sin costos para ninguna de las partes interesadas.

La finalidad de estas operaciones es, en palabras de José María Rodes, "poner en valor un patrimonio que hasta ahora había permanecido muerto, y así poder invertirlo, por ejemplo, en el plan de modernización de estaciones." □

Antes de iniciar cualquier procedimiento de enajenación de bienes inmuebles de Renfe se realizan una serie de procesos:

- Selección de los inmuebles aptos para ser enajenados en función de su innecesidad para el servicio ferroviario y su situación urbanística.

- Análisis de la situación jurídica y urbanística del inmueble. En este proceso interviene la Dirección de Urbanismo y Patrimonio a través de las Gerencias Zonales de Urbanismo y Patrimonio.

- Constatación de la innecesidad de hecho para la prestación del servicio ferroviario. En este trámite intervienen las Gerencias Territoriales y/o las Zonas.

- Certificación de la calificación jurídica del bien a efectos de inventario. Esta certificación la expide la Gerencia de Patrimonio.

- Tasación Interna: Elaborada por servicios técnicos de la Gerencia de Patrimonio.

- Tasación Externa: Elaborada por la empresa externa especializada.

- Propuesta al Consejo de Administración sobre "Declaración de innecesidad para el servicio ferroviario".

- Ofrecimiento del derecho reversional cuando legalmente proceda.

- Comunicación al Delegado Especial de Economía y Hacienda en Renfe. Una vez que se han realizado esas operaciones, se lleva a cabo el procedimiento de enajenación que puede realizarse de acuerdo con dos normas. El procedimiento general determina los siguientes trámites:

- Publicidad: El anuncio de la apertura del procedimiento de concurrencia se insertará en prensa nacional y local (en este caso el Municipio o Comunidad

Autónoma en que está enclavado el bien inmueble). Asimismo, se comunicará personalmente a aquellas personas, empresas o entidades que se hayan dirigido a Renfe solicitando participar en procesos de enajenación.

- Fase de concurrencia propiamente dicha: Recibidas las ofertas conforme al Pliego de Condiciones que se señale al efecto, se procederá a ordenarlas al objeto de seleccionar aquellas que por su superior cuantía merezcan participar en la segunda fase de negociación.

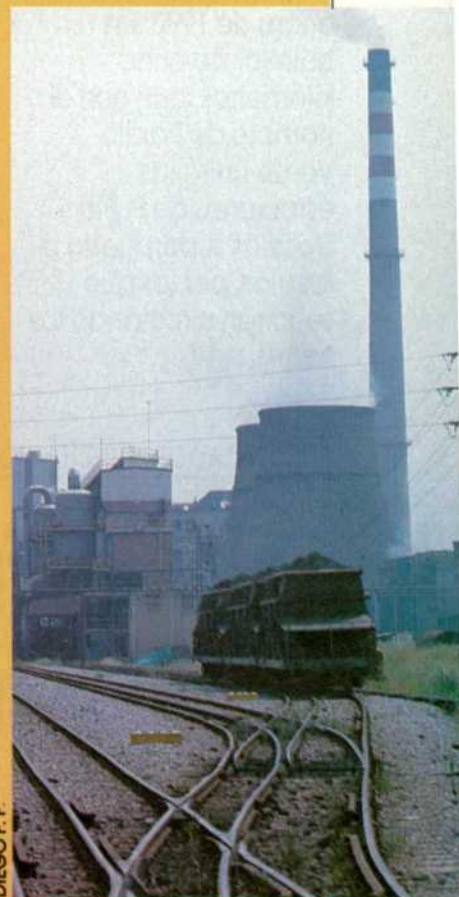
- Fase de negociación: Con los titulares de las ofertas seleccionadas en la fase anterior se abrirá una ronda de negociaciones para determinar la mejor y definitiva oferta de adquisición que se someterá a la aprobación del Consejo de Administración.

- Modalidades: La modalidad preferente de enajenación que se utilizará con carácter general es la compra-venta. No obstante, en aquellos supuestos en que la entidad de la operación lo aconseje y así se recoja en el Pliego de Condiciones Particulares, se podrá utilizar la modalidad de enajenación denominada venta de aportación o permuta de suelo por edificación futura.

Sin embargo, el proceso de enajenación también puede realizarse, de forma excepcional por razones de operatividad y eficacia en la gestión, sobre la base de estos supuestos:

- Por razón de existencia de un derecho preferente de adquisición (tanteo, retracto), situación de colindancia, etc.

- Por razón de la cuantía: Se considera que cabe la venta directa en suelos con valor referencial que no supere los 15 millones de pesetas. Asimismo, se considera esta posibilidad para las par-



DIEGO F.F.

San Adrián del Besos.

ticipaciones minoritarias de Renfe en Juntas de Compensación o Unidades Reparcelables, siempre que el valor referencial no supere los 25 millones de pesetas.

- Por razón de la personalidad del adquirente: Se procederá a la venta directa cuando el adquirente tenga la consideración de persona jurídica de derecho público y el objeto de la venta no comporte la devolución inmediata del bien al tráfico jurídico privado.

- Por razón del destino: Cabe la venta directa cuando el destino que el comprador vaya a dar al inmueble repercuta en beneficio de Renfe o del transporte por ferrocarril y así se contemple en el contrato. □