

LAS CONCESIONES FERROVIARIAS EN LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO

Xavier GINEBRA SERRABOU

SUMARIO: I. *La Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario*. II. *Las concesiones en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario*. III. *Límites de los derechos de la concesión*. IV. *Naturaleza jurídica de la concesión de servicio público*. V. *Obligaciones del concesionario*. VI. *Conclusiones*.

I. LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO

En mayo de 1995 se publicó en el *Diario Oficial* la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario (LRSF), la cual es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares (art. 1).

El art. 2 hace un catálogo de definiciones para efectos de la interpretación de la LRSF.

El art. 3 señala las condiciones para que una vía férrea constituya una vía general de comunicación.

Las atribuciones de la aplicación de la LRSF corresponden a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (art. 6).

II. LAS CONCESIONES EN LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO

Se requiere concesión para construir, operar y explotar vías férreas, que sean vías generales de comunicación (art. 7, frac. I) y para prestar el servicio público de transporte ferroviario (art. 7, frac. II).

Las vías generales de comunicación ferroviaria se mantendrán en todo momento dentro del dominio público de la federación. Las vías férreas que se construyan al amparo de un título de concesión pasarán a formar parte del dominio público inmediatamente, con independencia de las condiciones y plazos de la concesión (art. 8 de la LRSF).

Las concesiones se otorgan mediante licitación pública (art. 9 de la LRSF), siguiendo el procedimiento previsto en dicho artículo. Una concesión ferroviaria incluye:

- a) La vía general de comunicación ferroviaria: son los caminos con guías sobre los cuales transitan trenes indispensables para la operación (art. 2, frac. VIII de la LRSF).
- b) Son parte integrante de la vía general de comunicación, el derecho de vía, los centros de control de tráfico y las señales para la operación ferroviaria (art. 3 de la LRSF).

El derecho de vía es la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación (art. 2, inciso I, de la LRSF).

A la vía férrea solamente se le puede dar el uso de una vía general de comunicación. Como constituye un bien del dominio público de la federación es inembargable, imprescriptible e inalienable. No puede ser objeto del comercio la vía en sí, pero sí lo pueden ser los derechos de la concesión relativos a la vía férrea, de acuerdo con la Ley del Servicio Ferroviario.

- c) Los bienes del dominio público que se señalan en la concesión, así como su uso, aprovechamiento y explotación: *Dichos bienes no son enajenables, pero sí las partes de la concesión en la que se otorgan tales derechos. Lo mismo puede decirse en tratándose de arrendamientos o la celebración de contratos sobre los bienes del dominio público parte de la concesión: no son transmisibles en sí mismos, sino como parte de los derechos de la concesión que se cedan en un momento dado. El uso de tales bienes debe estar relacionado con la explotación de la vía férrea.*
- d) La prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga en la vía férrea. El servicio público consiste en la satisfacción de una necesidad general de manera uniforme, ininterrumpida y general. En el presente caso es el que se presta en vías

férreas destinado al porte de bienes, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de terceros (art. 2, frac. V, de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, LRSF) *en el caso de la concesión ferroviaria el servicio público puede incluir el transporte de carga a través de la vía férrea sin interrupciones, a todos los que lo soliciten, y sin variaciones (para ciertas variaciones se requiere aprobación de la SCT).*

El servicio público es la actividad organizada que se realiza conforme a las disposiciones legales o reglamentarias, con el fin de satisfacer una necesidad continua, uniforme y regular de necesidades de carácter colectivo (artículo 65 de la ley de 29 de diciembre de 1970).

Con el mismo criterio que esta ley y dada la finalidad que se persigue con la creación de servicio público, la doctrina también ha considerado como principios esenciales comunes a todos los servicios el de continuidad en razón de la permanencia de la necesidad que se pretende satisfacer; el de adaptación, o sea la posibilidad de modificarlo a medida que vaya variando dicha necesidad y el de igualdad que significa que no debe discriminarse el goce del servicio a ningún particular que llene las condiciones legales.¹

- e) La prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga en las demás vías troncales, rutas cortas o ramales integrantes del Sistema Ferroviario Mexicano, *siempre que cuente con derechos de paso o derechos de arrastre.*

Los bienes del dominio público están sujetos al régimen jurídico de inalienabilidad e imprescriptibilidad (artículo 16 de la Ley General de Bienes Nacionales).

La inalienabilidad significa que los bienes del dominio público están sujetos a acción reivindicatoria o de posesión definitiva o provisional y que los particulares y las instituciones públicas sólo podrán adquirir sobre el uso, aprovechamiento y explotación de estos bienes los derechos regulados por la propia ley.

Sin embargo, se declara que pueden establecerse sobre los bienes de dominio público aprovechamientos accidentales o accesorios compatibles con la naturaleza de tales bienes, en cuyo

¹ FRAGA, Gabino, *Derecho administrativo*, Ed. Porrúa, 35a. ed., México, 1997, pp. 243 y 244.

caso tales aprovechamientos se regirán por el derecho común, pero los derechos de tránsito, de vista, etc., se regirán exclusivamente por las leyes y reglamentos administrativos.²

La Ley de Bienes Nacionales considera como bienes del dominio público a los destinados a un servicio público. La LRSF claramente habla de la concesión *para la prestación del servicio público, por lo que le resulta aplicable dicha disposición*.

El régimen jurídico aplicable a esta clase de bienes es igual a la que corresponde a los bienes de uso común, pues mientras se encuentran afectos al servicio, no pueden ser enajenados ni prescritos, prohibiéndose respecto a ellos todo gravamen real. Sin embargo, en la práctica pueden gravarse con autorización de la SCT.³

f) La prestación de los servicios auxiliares.

III. LÍMITES DE LOS DERECHOS DE LA CONCESIÓN

- a) Los derechos de la vía general de comunicación y los bienes del dominio público son en principio, intransmisibles.
- b) El concesionario no podrá usar, aprovechar o explotar la vía férrea para fines diversos a los permitidos en la concesión.

La concesión no incluye los derechos de paso y los derechos de arrastre.

IV. NATURALEZA JURÍDICA DE LA CONCESIÓN DE SERVICIO PÚBLICO

La doctrina jurídica contemporánea considera que la concesión es un acto mixto compuesto de tres elementos: un acto reglamentario, un acto condición y un contrato.

El acto reglamentario fija las normas a las que ha de sujetarse la organización y el funcionamiento del servicio y dentro de él quedan comprendidas las disposiciones referentes a horarios, tarifas, modalidades de la prestación del servicio, derechos de los usuarios.

Teniendo el carácter de un acto reglamentario este primer elemento de la concesión, la administración puede variarlo en cualquier ins-

² *Ibidem*, p. 348.

³ *Ibidem*, pp. 350 y 351.

tante, de acuerdo con las necesidades que satisfacen el servicio, sin que sea necesario el consentimiento del concesionario, pues no se trata de modificar una situación contractual.

El segundo elemento de la concesión, el acto condición, es el que como su nombre lo indica, condiciona la atribución al concesionario de las facultades que la ley establece para expropiar, para gozar de ciertas franquicias fiscales, para ocupar tierras nacionales, etcétera.

Finalmente, existe en la concesión un tercer elemento, cuya finalidad es proteger los intereses legítimos del particular concesionario, creando a su favor una situación jurídica individual que no puede ser modificada unilateralmente por la administración.

Pensamos que el elemento contractual de la concesión está constituido, además de las cláusulas que conceden ciertas ventajas pecuniarias al concesionario, pero las cuales pueden dejar de existir, en un derecho para el concesionario de mucha mayor importancia jurídica, puesto que representa la verdadera protección de sus intereses y la garantía de sus inversiones. Ese derecho es el que el concesionario tiene a que se *mantenga el equilibrio financiero de la concesión*.⁴

Para otros la concesión es un acto administrativo discrecional, y las concesiones-contrato que el Estado otorgó están por extinguirse.⁵ Nosotros nos adherimos a la opinión anterior.

V. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

A continuación nos referiremos a las principales obligaciones que debe cumplir un concesionario ferroviario, y analizaremos el tipo de obligación, dada la naturaleza jurídica de la concesión.

- a) El concesionario se obliga a prestar los servicios ferroviarios a los usuarios solicitantes, de manera permanente, uniforme y en condiciones equitativas y no discriminatorias en cuanto a oportunidad, calidad y precio en las condiciones previstas en el Reglamento.

⁴ *Ibidem*, p. 245.

⁵ ACOSTA ROMERO, Miguel, *Teoría general del derecho administrativo*, Ed. Porrúa, 14a. ed., México, 1999, p. 931.

Dichas obligaciones son acordes con las obligaciones que debe asumir un concesionario de servicios públicos en el derecho administrativo. Constituyen *la obligación esencial de la concesión. Tal como hemos definido un servicio público, la concesión para prestar el servicio público ferroviario.*

- b) En todos los puntos de interconexión con vías férreas de otros concesionarios o con ferrocarriles conectantes de otros países, el concesionario deberá proporcionar los servicios de terminal e interconexión, en condiciones equitativas y no discriminatorias en cuanto a oportunidad, calidad y precio. Cualquier diferencia en la oportunidad del servicio o en la aplicación tarifaria debe estar basada en circunstancias específicas que determinen las diferencias establecidas.

El servicio de interconexión comprende el entronque de la vía férrea de un concesionario con la de otro, y el intercambio recíproco de equipo ferroviario, así como, en su caso, los servicios de terminal que se requieran cuando uno de los concesionarios tenga a su cargo la operación de la misma.

El servicio de interconexión deberá permitir en todo tiempo la prestación de servicios ferroviarios entre vías férreas, de la vía férrea de un concesionario a la de otro.

Punto de interconexión es el lugar en el que se enlazan vías férreas para prestar servicios de interconexión. La SCT determinará los puntos y distancias de interconexión en los que se efectuará el intercambio de equipo ferroviario (art. 104 del Reglamento de la LRSF, RLSF).

Los derechos de interconexión son los que permiten a una línea conectarse con la línea férrea de otra empresa para prestar el servicio o llegar a otra localidad. En la práctica se han retrasado a propósito para impedir la competencia, lo que podría constituir una práctica monopólica relativa de obstaculización de acceso al mercado (artículo 10, fracción VII, de la Ley Federal de Competencia Económica).

- c) El concesionario será responsable ante la SCT de que se preste el servicio público de transporte público de transporte ferroviario de carga y demás servicios auxiliares, conforme los indicadores de eficiencia y seguridad que se especifiquen, los cuales serán revisados y, en su caso, modificados por la SCT cada cinco años.

Esta obligación forma parte de la obligación esencial de la concesión de servicio público: satisfacer necesidades colectivas de manera uniforme, continua y, sobre todo, *general*.

- d) El concesionario deberá ajustarse, como mínimo, a los compromisos de inversión establecidos en el plan de negocios, el cual deberá actualizarse cada cinco años, remitiéndose la documentación respectiva a la SCT, en el entendido de que dicha actualización no podrá tener por efecto la reducción de la inversión o de los compromisos adquiridos en el título: esta obligación la consideramos como parte del elemento contractual de la concesión: si se afecta el plan de negocios, se altera *el equilibrio financiero de la concesión*.

El Plan de Negocios debería ser revisado por el Consejo de Administración o por la Asamblea de Accionistas, para no incumplir esta condición de la concesión.

- e) El concesionario podrá llevar a cabo la modificación de la vía férrea o los bienes cuando dichas modificaciones tengan por efecto modernizar, reconstruir, conservar o mantener dicha vía o los bienes, o bien para mejorar la eficiencia o la calidad del servicio ferroviario.

Esta obligación guarda relación con el carácter de la concesión. Contrariamente a lo que se ha pensado durante mucho tiempo, las concesiones obligan más que las empresas que no la poseen a prestar el servicio en las mejores condiciones posibles para los usuarios. Acorde con lo anterior, el concesionario puede llevar a cabo (y a nuestro juicio debería) las reparaciones o mejoras necesarias a las vías generales de comunicación para estar en situación de cumplir con la obligación de adaptar el servicio público a las necesidades de los usuarios.

- f) Todas las obras que se realicen a la vía férrea pasarán inmediatamente a formar parte del dominio público de la federación. Lo anterior constituye una muestra de la teoría de la concesión, por la cual el concesionario no es más que un "prestador autorizado" de un bien o servicio público. Al ser público el bien o servicio que presta, es lógico que reúnan dicho carácter los bienes y servicios que se afecten a la concesión.
- g) El concesionario se obliga a realizar las obras con apego al proyecto ejecutivo previamente aprobado por la SCT. La SCT está

facultada para señalar las características, especificaciones y límites de la concesión (art. 9, frac. III, inciso a). Dentro de dichas atribuciones podemos incluir las previstas en este rubro. Sin embargo, es muy importante que dicho proyecto técnico esté bien especificado y detallado, pues sus modificaciones, aunque sean pequeñas, pueden implicar cantidades fuertes, por lo que debería haber una compensación para el caso que la SCT modifique el proyecto técnico o una prohibición para modificarlo para evitar el problema anterior. Una alteración supone una *afectación del equilibrio económico de la empresa, por lo que se requiere consentimiento de ambas partes para su modificación.*

h) El concesionario deberá contar con los servicios de telecomunicaciones y sistemas necesarios para el funcionamiento eficiente de los centros de control de tráfico. En su caso, se deberá obtener la autorización correspondiente al art. 34 de la ley. Los servicios de telecomunicaciones deberán estar interconectados con toda la red del Sistema Ferroviario Mexicano. Es lógico que se exija esta medida, pues el servicio debe contar con ciertas condiciones mínimas de seguridad que, en parte, se pretenden lograr mediante estas obligaciones.

Esta obligación también ayuda a cumplir con el principio de adaptabilidad mencionado: adaptar la concesión a las necesidades colectivas de los usuarios.

i) El concesionario deberá cumplir con las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, así como con los tratados internacionales aplicables, en materia de equilibrio ecológico y protección al ambiente.

El concesionario será responsable de los daños que, en materia ecológica y protección al ambiente, se originen a partir de la conclusión de la diligencia de entrega-recepción, y que deriven de actos u omisiones a su cargo.

De igual forma, el concesionario será responsable de llevar a cabo las correcciones, modificaciones y obras de superficie e infraestructura de los centros de abasto y talleres que opere, que son requeridas para cumplir con la legislación de la materia.

El ferrocarril es un medio de locomoción contaminante. De ahí que las autoridades condicionen el otorgamiento y mantenimiento de la concesión al cumplimiento de las obligaciones en

materia ecológica. El cumplimiento de dichas obligaciones llega a ser oneroso, por lo que sería conveniente la inclusión de esquemas para facilitar a las empresas el cumplimiento de las obligaciones en materia de medio ambiente.

Dichas obligaciones forman parte del acto reglamentario por el cual el Estado puede sujetar al concesionario al cumplimiento de determinadas normas, *siempre y cuando guarden relación con el objeto de la concesión.*

- j) En la ejecución de obras que realice el concesionario respecto a la vía férrea y a los bienes afectados a esta concesión dentro de los límites de un centro de población, deberá cumplir con lo dispuesto en la legislación, programas y zonificación en materia de desarrollo humano. Es extensible el mismo comentario que el número anterior. Cuando se celebren contratos de obra, el concesionario deberá asegurar que se cumplan con las condiciones de zonificación y desarrollo humano, cuyo incumplimiento puede llevar a la nulidad absoluta del acto (artículos 2224 y ss. del Código Civil).
- k) El concesionario será responsable de la preservación y conservación de los bienes que constituyan monumentos históricos ante el Instituto Nacional de Antropología e Historia: dicha obligación corresponde a cualquier persona física o moral que posea monumentos históricos, por lo que no constituye una obligación adquirida por virtud del título de concesión.
- l) El concesionario se obliga a designar, antes del inicio de operaciones, un responsable de la operación de la vía férrea. Los operadores deben estar registrados ante la SCT, para que pueda asegurar el control y la supervisión del personal ferroviario, como un modo de garantizar la seguridad del servicio público (art. 41 de la LRSF). *Este responsable no exime de responsabilidad al concesionario.*
- m) El concesionario no podrá negarse a transportar agua a aquellas comunidades que por sus características geográficas o climatológicas lo requieran. Una de las finalidades del servicio público es la universalidad, que se pueda prestar a todos los usuarios, y dicha obligación tiende a imponer dicha obligación. Es de justicia que las empresas tienen una responsabilidad social que tienen que cumplir, de la que las concesiones se hacen eco a través de dicha obligación.

Esta obligación forma parte de las obligaciones propias del acto reglamentario, para el cumplimiento de la obligación de servicio público de satisfacer necesidades colectivas para todos los usuarios.

- n) El concesionario se obliga a transportar el correo dentro de los servicios de carga que proporcione; a transportar personas y bienes destinados a equipo de salvamento o auxilio, así como el personal y equipo de fuerzas armadas. El mismo comentario que al número anterior le resulta aplicable.
- o) En la aplicación de las tarifas, el concesionario deberá abstenerse de practicar ventas atadas, discriminación de precios o realizar subsidios cruzados. Las ventas atadas son la venta o prestación de un bien o servicio condicionado a la adquisición de otro producto (art. 10, frac. IV, de la Ley Federal de Competencia Económica, LFCE). La discriminación de precios es el otorgamiento de condiciones distintas para compradores que se encuentran en las mismas circunstancias (art. 7 del Reglamento de la LFCE y 10, frac. VII, de la LFCE). Los subsidios cruzados consisten en cubrir los gastos de un bien con los producidos en otro (art. 7 del Reglamento de la LFCE y 10, frac. VII, de la LFCE).

Dichas prácticas constituyen, además de violaciones al título de concesión, violaciones a la LFCE que pueden ser objeto de fuertes sanciones, y que pueden ser más frecuentes en una industria de tradición monopólica como la ferrocarrilera.

- p) En caso fortuito o de fuerza mayor, la SCT está facultada para imponer modalidades en la operación y explotación de la vía férrea, así como en casos de desastres naturales, guerra, grave alteración del orden público, cuando se prevea algún peligro para la seguridad nacional o la paz interior del país. De manera parecida a la suspensión de garantías, para asegurar la paz pública, es lógico que el Estado pueda imponer modalidades en la prestación del servicio para mantener dicha paz. Sin embargo, dichas modalidades sólo deberán durar el tiempo que dure la perturbación.

Esta obligación forma parte del acto reglamentario que rige la concesión y, por ende, puede ser sujeto a modificación por parte de la SCT.

- q) El concesionario se obliga a contar con las pólizas de seguros que en términos de la Ley y el Reglamento deban contratar: una

industria de transporte supone riesgos, por lo que en atención a la prevención de los mismos, se obliga a los concesionarios a asegurar los bienes o a las personas, en los términos de la LRSF o su Reglamento.

- r) El concesionario estará obligado a otorgar derechos de paso y los derechos de arrastre conforme a los términos de la concesión.

El derecho de paso es el que se concede a un concesionario para que sus trenes con su tripulación, transiten en las vías férreas de otro concesionario mediante el cobro de una contraprestación al concesionario solicitante (art. 105, RLRSF).

El derecho de arrastre es el que se concede a un concesionario para que su equipo de arrastre sea manejado con el equipo tractivo, la tripulación y en la vía férrea de otro concesionario mediante el cobro de una contraprestación al concesionario solicitante (art. 106, RLRSF).

Los derechos de paso y de interconexión constituyen los activos esenciales (*essential facilities*) para que los competidores puedan acceder al mercado en que opera el concesionario. Si no se da esto convenientemente, es muy difícil que exista competencia. Por esta razón, deberían ser objeto de una regulación más estricta para su prestación a los agentes económicos concesionarios.

- s) El concesionario tiene derecho para que se le otorguen los derechos de paso y los derechos de arrastre, conforme a los términos de la concesión.

Los derechos de paso constituyen un activo esencial para la operación de otros ferrocarriles, que de otra manera no podrían competir o alcanzar otras rutas que las que operan con su concesión.

- t) El concesionario se obliga a permitir la construcción de cualesquiera de las instalaciones, siempre que no se vea perjudicada la prestación de servicios públicos ferroviarios.

Consideramos que la imposición de dicha obligación debe guardar relación con los fines de la concesión, para que sea una facultad discrecional debidamente fundada y motivada (artículo 16 constitucional).

- u) El concesionario podrá constituir gravámenes sobre los derechos derivados de la concesión, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13 de la ley. En los casos en que se autorice la constitución de gravámenes sobre los derechos derivados

de la concesión, se deberá establecer que la ejecución de la garantía no otorgará el carácter de concesionario al adjudicatario, a menos que sea autorizado en los términos del art. 18 de la ley.

El concesionario, para garantizar el pago de los gravámenes, podrá obligarse en el convenio correspondiente a ceder los derechos y obligaciones contenidos en el título al acreedor o tercero adjudicatario, condicionado a que se obtenga autorización previa de la SCT.

La concesión, por su propia naturaleza es intransmisible, debido a que se eligió aquel transportador porque tenía las condiciones técnicas y humanas para prestar el servicio. Para el caso de que se quiera cambiar el concesionario, la autoridad debe cerciorarse que reúne las mismas características técnicas y materiales para la prestación del servicio.

- v) El concesionario sólo podrá ceder total o parcialmente sus derechos con aprobación de la SCT. Se considera aplicable el último párrafo del número anterior.
- w) Los inversionistas extranjeros se obligan a no invocar la protección de sus gobiernos, bajo la pena, de perder, en caso contrario, los derechos objeto del presente título en beneficio de la nación mexicana.

Dicha cláusula, un tanto retrógrada, transcribe la disposición constitucional de que los extranjeros no deben invocar la protección de sus gobiernos, para proteger la soberanía nacional. Con los capítulos de inversión y los tratados para proteger las inversiones en los acuerdos de libre comercio, esta cláusula cada vez tiene menos sentido.

- x) El concesionario se obliga a constituir una reserva para cubrir pasivos laborales contingentes que se originen durante la vigencia de este título.

La constitución de la reserva, que aquí aparece como acto reglamentario, puede afectar el equilibrio económico de la empresa, por lo que consideramos *que la empresa puede negociar lo con la autoridad.*

- y) El concesionario deberá utilizar un sistema de contabilidad uniforme, que permita desagregar los diferentes costos. En la aplicación de tarifas, el concesionario está obligado a separar el com-

ponente originario en el extranjero del generado en México, guardando congruencia con los costos asociados a cada segmento.

Esta obligación es claramente consecuencia del acto reglamentario de la concesión, pero no sabemos si es suficiente para detectar la existencia de posibles subsidios cruzados. Consideramos que, como en materia de telecomunicaciones, debería haberse exigido que la contabilidad para las diferentes empresas deberían llevarse por separado, además de otros requisitos para poder detectar prácticas monopólicas.

- z) El concesionario pagará al gobierno federal un aprovechamiento único, así como los derechos que procedan por la explotación de los bienes del dominio público y las cuotas que correspondan en los términos de la Ley Federal de Derechos por concepto de verificación.

Consideramos que el pago de aprovechamientos y derechos no pueden ser impuestos por la autoridad *ad libitum*, pues con ellos se afecta directamente el equilibrio financiero de la empresa, por lo que en caso de que se impusieran cargas fiscales excesivas, el concesionario podría impugnarlas, por romperse el elemento contractual, que forma parte de la concesión.

VI. CONCLUSIONES

La Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario regula, por primera vez, la concesión de los servicios públicos ferroviarios, después de que el mismo había sido prestado por Ferrocarriles Nacionales de México.

Dicha Ley y su Reglamento establecen una regulación detallada de las prohibiciones y obligaciones de los concesionarios, tanto en lo que es consecuencia del poder reglamentador del Estado, como las que hacen referencia a los intereses económicos del concesionario.

Destacan asimismo, la prohibición de prácticas monopólicas, como la obligación de otorgar derechos de arrastre y de paso, pero consideramos que hasta el momento no han sido suficientes para alentar la competencia en el sector ferroviario. Con una mejor reglamentación y supervisión de los derechos de paso e interconexión, consideramos que la competencia en el sector se verá fortalecida.