

**Índex**

**DICTAMEN 12/2005** sobre l'Avantprojecte de llei ferroviària.....2

**Dictamen 12/2005** sobre l'Avantprojecte de llei ferroviària.

Atenent les competències atribuïdes al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya per la Llei 7/2005, de 8 de juny, prèvia anàlisi i valoració per part de la Comissió Executiva en la sessió del dia 20 de setembre del 2005, el Ple del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya aprova el següent

**DICTAMEN****I. ANTECEDENTS**

En data 9 de setembre del 2005 va tenir entrada al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya un escrit tramès per l'Honorable Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya en què sol·licitava l'emissió del dictamen de caràcter preceptiu, previ a la tramitació, i en el termini de 15 dies, de l'Avantprojecte de llei ferroviària.

La sol·licitud de dictamen va ser traslladada als membres de la Comissió Executiva, que es va reunir el dia 20 de setembre del 2005 i va aprovar la proposta de dictamen.

**Context normatiu**

L'Estatut d'autonomia de Catalunya, en l'article 8.2, encomana a la Generalitat, entre altres funcions, la de facilitar la participació de tots els ciutadans i les ciutadanes en la vida política, econòmica, cultural i social. D'altra banda, l'article 52 de l'Estatut d'autonomia faculta la Generalitat per constituir institucions que fomentin la plena ocupació i el desenvolupament econòmic i social en el marc de les seves competències.

**II. CONTINGUT**

L'Avantprojecte de llei consta d'un preàmbul, setanta-un articles estructurats en deu títols, tretze disposicions addicionals, quatre disposicions transitòries, una disposició derogatòria i dues disposicions finals.

El **preàmbul** està dividit en quatre apartats. El primer conté una breu síntesi de la història del transport ferroviari a Catalunya i de les seves perspectives de futur. El segon apartat especifica el marc competencial de la Generalitat de Catalunya en matèria ferroviària i descriu el sistema ferroviari de Catalunya. El tercer apartat sintetitza els referents normatius de la Llei: les directives de la Unió Europea que integren els anomenats "paquets ferroviaris" i la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat. El quart i darrer epígraf del preàmbul presenta l'estructura i el contingut de la Llei.

El **títol I**, denominat "Disposicions generals", engloba els cinc primers articles que regulen l'objecte de la Llei; l'àmbit d'aplicació; la definició dels conceptes que considera necessaris per a una millor comprensió de l'àmbit objecte de la regulació i del sistema ferroviari de Catalunya, i les competències del Govern de la Generalitat de Catalunya en matèria ferroviària.

El **títol II**, denominat "El sistema ferroviari de Catalunya", recull els articles 6 a 9. Aquest títol regula la planificació del sistema ferroviari, sobre la base del Pla director d'infraestructures de transport de Catalunya.

El **títol III**, denominat "La infraestructura ferroviària", està estructurat en dos capítols que engloben els articles 10 a 12 i 13 a 15, respectivament. Sota aquest

títol es regulen la projecció i construcció d'infraestructures ferroviàries, la delimitació de les seves zones de servei i la forma en què s'incardinen en el territori, tant des del punt de vista urbanístic com, en el capítol II, de protecció del domini públic que els és inherent.

El **títol IV**, denominat "L'Administració i regulació de les infraestructures ferroviàries", engloba els articles 16 a 30, dividits en tres capítols. El capítol I recull els articles 16 a 21 i regula la naturalesa jurídica, l'objecte, les competències, les facultats, l'organització i els recursos econòmics de l'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya. El capítol II engloba els articles 22 a 29 i defineix l'administració de les infraestructures ferroviàries, entesa com un servei que ha de garantir el manteniment, l'explotació i la gestió d'aquestes. Regula l'establiment d'un cànon d'utilització de les infraestructures per part de l'ens administrador, la regulació de l'accés a la xarxa, la declaració sobre la xarxa, l'adjudicació de capacitat, el procediment d'adjudicació, les mesures especials en cas de perturbacions del trànsit ferroviari i els drets d'ús de capacitat. El capítol III consta d'un únic article, el 30, i regula les funcions de la Comissió de Regulació ferroviària.

El **títol V**, denominat "El servei de transport ferroviari" engloba els articles 31 a 38, agrupats en quatre capítols. En aquest títol es regula el servei de transport ferroviari, la llicència i autorització d'empreses ferroviàries, els requisits per a l'obtenció de l'autorització i la seva vigència, els serveis públics de transport ferroviari i el personal ferroviari.

El **títol VI**, denominat "Normes específiques per als sistemes tramviàries", inclou els articles 39 a 45. En aquest títol es regulen les normes generals a les quals, de forma específica, estan subjectes els sistemes tramviàries, la delimitació de les zones de domini públic i de protecció, els aspectes urbanístics associats als sistemes tramviàries supramunicipals, el manteniment i la conservació de la infraestructura tramviària, les llicències per a obres d'implantació i explotació de sistemes tramviàries de caràcter supramunicipal, el manteniment i conservació de la infraestructura tramviària i les condicions i els requisits de la circulació i la conducció dels tramvies.

El **títol VII**, denominat "Seguretat en el transport ferroviari", engloba els articles 46 a 48, dividits en dos capítols. Sota aquest títol es regulen les normes de seguretat en el transport ferroviari així com, en particular, els passos a nivell.

El **títol VIII**, denominat "Drets i deures de les persones usuàries", recull els articles 49 i 50 i regula els drets i deures dels usuaris.

El **títol IX**, denominat "Règim econòmic i tributari", engloba els articles 51 a 59, dividits en dos capítols. En aquest títol es regulen les taxes per atorgament de l'autorització d'empresa ferroviària i de certificats de seguretat, així com la meritació i la gestió i afectació d'aquestes taxes i de les corresponents a l'atorgament de títols a personal ferroviari i per homologació de material rodant. Tanmateix, es regulen el cànon per utilització de les infraestructures ferroviàries i les tarifes corresponents a la prestació de serveis addicionals per part de l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries.

El **títol X**, denominat "Inspecció i règim sancionador", recull els articles 60 a 71. En aquest títol es regulen la funció inspectora, la responsabilitat administrativa derivada de les infraccions de les normes reguladores del sector ferroviari, la classificació de les infraccions esmentades en funció de la seva gravetat, així com les sancions corresponents a cadascuna de les categories. Anàlogament, es regulen les infraccions i sancions específiques en matèria de circulació i conducció, la graduació de les sancions, les multes coercitives, el procediment sancionador i la prescripció de les infraccions.

La **disposició addicional primera** estableix el termini per adaptar els estatuts de l'empresa pública Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) al que disposa aquesta Llei.

La **disposició addicional segona** declara d'interès públic els serveis de transport ferroviari de viatgers que operen en el moment d'entrada en vigor de la Llei i autoritza les empreses ferroviàries FGC i FMB per a la gestió dels serveis esmentats.

La **disposició addicional tercera** regula la titularitat i la gestió de la xarxa tramviària de Barcelona.

La **disposició addicional quarta** permet l'actualització per reglament de les quanties de les sancions.

La **disposició addicional cinquena** estableix que el Govern ha d'adoptar les mesures necessàries per garantir l'adequació del règim jurídic aplicable al ferrocarril metropolità de Barcelona.

La **disposició addicional sisena** estableix que en el desenvolupament del sistema ferroviari de Catalunya s'han de tenir en compte els requisits establerts en la normativa comunitària respecte a la interoperabilitat dels sistemes ferroviaris.

La **disposició addicional setena** regula el sistema de control del frau en el transport ferroviari de viatgers.

La **disposició addicional vuitena** preveu l'elaboració d'un catàleg de les infraestructures i els serveis del Sistema Ferroviari.

La **disposició addicional novena** conté regles concretes que s'han de tenir en compte en l'elaboració del Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya.

La **disposició addicional desena** regula la competència sobre els tramvies urbans i defineix, als efectes d'aquesta Llei, aquest mitjà de transport.

La **disposició addicional onzena** regula la possibilitat d'inclusió en el Sistema Ferroviari de Catalunya de les infraestructures ferroviàries que existeixin en ports i aeroports.

La **disposició addicional dotzena** estableix que el Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transports pot determinar, mitjançant reglament, les condicions generals de contractació aplicables al transport de mercaderies que es desenvolupi pel sistema ferroviari de Catalunya.

La **disposició addicional tretzena** ordena la preservació del material històric ferroviari.

La **disposició transitòria primera** regula diversos aspectes de l'administració de les infraestructures ferroviàries.

La **disposició transitòria segona** determina que el Govern ha d'arbitrar les mesures necessàries per a la creació i posada en funcionament de la Comissió de Regulació Ferroviària i que, mentre no sigui constituïda, les seves funcions són exercides pel Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transports.

La **disposició transitòria tercera** regula el reconeixement de les habilitacions professionals del personal ferroviari que a l'entrada en vigor d'aquesta Llei està

exercint funcions ferroviàries i homologa el material rodant del que es disposa per al servei de transport ferroviari.

La **disposició transitòria quarta** preveu que fins que es determini per la legislació pròpia de la Generalitat de Catalunya un sistema per a la valoració dels danys i perjudicis causats a les persones en accidents ferroviaris, en aquests accidents per a la determinació dels danys i perjudicis els serà d'aplicació la normativa existent sobre Classificació i valoració de seqüeles.

La **disposició derogatòria** preveu la derogació de la Llei 19/2001, de 31 de desembre, de creació de l'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya, l'article 79 de la Llei 31/2002, de 30 de desembre, de mesures fiscals i administratives i de qualsevol altra disposició de rang igual o inferior que s'oposí a aquesta Llei.

La **disposició final primera** faculta el Govern i el conseller/a del Departament competent en matèria d'infraestructures de transport a desenvolupar reglamentàriament la Llei.

La **disposició final segona** estableix l'entrada en vigor de la Llei.

### III. OBSERVACIONS GENERALS

**Primera.** El CTESC acull favorablement i valora positivament la voluntat del Govern de fomentar el sistema ferroviari com a sistema de transport de persones i mercaderies, fet que inicialment sembla prou justificat. Tot i així, aquest Consell creu necessari contextualitzar i justificar amb major amplitud el nou text normatiu, d'acord també amb les mesures que inclou l'Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana, signat el febrer del 2005.

El caràcter estratègic que té la xarxa de ferrocarril pel desenvolupament econòmic i social a Catalunya fa necessari emmarcar aquesta dins dels preceptes de la Llei 9/2003 de la mobilitat, dins d'una àmplia xarxa intermodal de transport eficient i coordinada, i dins de l'objectiu de cercar una mobilitat cada cop més sostenible. Així mateix, el CTESC considera que s'hauria de fer referència a la normativa estatal en la matèria.

A la vegada, el CTESC considera que l'Avantprojecte hauria d'identificar els beneficis ambientals i de cost energètic derivats d'aquest sistema de transport i justificar l'aposta per aquest sistema de transport.

**Segona.** El CTESC valora positivament que l'Avantprojecte de llei defineixi el transport ferroviari com a servei d'interès general i essencial per a la comunitat, fet que posa els interessos col·lectius per davant dels particulars i assegura la intervenció pública en la salvaguarda d'aquest interessos.

**Tercera.** El CTESC considera també que l'impuls del transport ferroviari ha d'anar acompanyat d'altres mesures de gestió, econòmiques, sectorials i socials que donin coherència a la seva implantació.

**Quarta.** El CTESC vol incidir en la necessitat d'entendre el ferrocarril com un sistema de transport integrat en la xarxa intermodal de transports a Catalunya i afavorir la interconnexió entre les seves línies. En aquest sentit, considera que l'Avantprojecte de llei ha de recollir la garantia de connexió del ferrocarril amb altres modes de transport, i en conseqüència, cal que estableixi normativament la construcció a les estacions, d'accessos i aparcaments destinats a altres mitjans

de transports (peu, bicicleta, cotxe, etc.), així com l'enllaç del ferrocarril amb els grans centres logístics, ports, aeroports o polígons industrials.

**Cinquena.** El CTESC considera que la delimitació que l'Avantprojecte de Llei fa, als articles 4 a 6, de l'àmbit competencial de la Generalitat de Catalunya no està del tot ben definit i, en conseqüència, recomana revisar l'actual redacció dels articles esmentats.

**Sisena.** El CTESC considera que caldrà tenir present en les noves intervencions ferroviàries, les condicions d'accessibilitat als polígons industrials (creació d'autobusos llançadora, accessibilitat a peu o amb bicicleta així com la permeabilització de les estacions) a partir de la creació de noves estacions futures i adequació de les estacions actuals.

**Setena.** El fet que el transport ferroviari sigui valorat com a servei d'interès general i essencial per la comunitat, i la implicació que aquest té sobre aspectes econòmics i socials, posa de relleu la necessitat d'assegurar la participació dels afectats. En conseqüència, el CTESC creu convenient que, en la línia de la Llei 9/2003 de la mobilitat, la llei prevegi la creació d'un sistema de participació institucionalitzat que permeti la participació dels implicats en la planificació i gestió del sistema ferroviari, especialment dels usuaris i de les organitzacions empresarials i sindicals més representatives.

**Vuitena.** El CTESC comparteix plenament el caràcter de la llei per mantenir les infraestructures ferroviàries i la seva administració sota responsabilitat pública.

**Novena.** En el procés de transposició de les directives europees en matèria de ferrocarril, el CTESC valora positivament el contingut de l'Avantprojecte de Llei per tal de separar la construcció i administració de les infraestructures ferroviàries de les empreses que oferiran els serveis i explotaran aquestes infraestructures. Tanmateix, el CTESC considera que per garantir la qualitat del servei en lliure competència, aquest procés no pot comportar una desregulació de les condicions laborals.

**Desena.** Pel que fa a la política de tarifes, el CTESC considera oportú incloure dins de l'Avantprojecte de llei que, pel que fa al transport de persones, el Govern assegurarà amb caràcter general, i mitjançant els convenis i subvencions necessàries en els serveis que resultin deficitaris, la integració del cost dels bitllets i títols de transport que paguen els usuaris finals, dins les zones i les tarifes integrades definides per a cada territori, o en el seu cas per tot Catalunya.

**Onzena.** El CTESC considera que en la decisió i previsió de noves infraestructures ferroviàries caldrà tenir present el nou marc energètic actual definit pels preus elevats del petroli (Pla de l'energia) i pel compliment del Protocol de Kioto (emissions de CO<sup>2</sup>) en les projeccions de noves infraestructures a programar prioritzant les més eficients i sostenibles.

**Dotzena.** El CTESC constata que l'Avantprojecte de llei dictaminat fa un ús excessiu de la remissió al desenvolupament reglamentari en aspectes que considera que haurien de ser concretats per la llei, tal com s'especifica en les observacions a l'articulat.

D'altra banda, recorda que el desenvolupament reglamentari de l'Avantprojecte de llei que es dictamina ha de ser sotmès al seu dictamen d'acord amb el que preveu la Llei 7/2005 del CTESC.

**Tretzena.** El CTESC posa de manifest que no se li ha posat a disposició la documentació que, d'acord amb la regulació de l'article 19.3 del Decret 336/2002, li ha de ser remesa juntament amb la norma sobre la qual se sol·licita el dictamen.

En aquest sentit, ateses les característiques de l'Avantprojecte de llei que es dictamina, constata la utilitat de poder disposar de la memòria justificativa, l'informe econòmic, així com la taula de vigències.

#### IV. OBSERVACIONS A L'ARTICULAT

1. El CTESC considera que atribuir la funció inspectora a les empreses que presten serveis ferroviaris tal com consta a l'article 5.2.o) de l'Avantprojecte de llei pot posar en entredit la seguretat que es pretén garantir.

2. El CTESC valora com a necessari que als articles 6, 7 i 8 de l'Avantprojecte de llei, que regulen la planificació del sistema, es prevegi la participació dels agents socials.

3. El CTESC considera adient que la llei reguli, a l'article 7, un Pla director d'infraestructures de transport de Catalunya. Amb tot, considera que aquest hauria de fer referència a totes les infraestructures de transport, no únicament de les ferroviàries i amb la condició que també incorpori mesures de gestió.

4. El CTESC considera que a l'article 8 de l'Avantprojecte s'ha d'introduir el transport de mercaderies.

5. El CTESC constata —contràriament al que es preveu, pel que fa a les noves infraestructures viàries, en la recent aprovada Llei de carreteres— que l'Avantprojecte que es dictamina no considera la necessitat d'elaborar el preceptiu estudi de viabilitat previst a l'article 16 de la Llei 9/2003 de la mobilitat, pel que fa a la necessitat d'avaluar l'impacte que comporta la creació, modificació o adaptació d'una infraestructura o un servei de transport ferroviari. En aquest sentit, el CTESC considera que caldria introduir en l'article 10 l'estudi de viabilitat com el primer dels instruments per a la projecció i construcció d'infraestructures ferroviàries.

6. Atesa la importància que pot tenir l'estudi informatiu en les obres a realitzar a la xarxa ferroviària, el CTESC considera convenient aclarir a què es refereix l'article 10.2 de l'Avantprojecte de llei quan fa referència a "modificació substancial de les infraestructures existents".

7. El CTESC entén que l'estudi informatiu regulat a l'article 10.3 de l'Avantprojecte de llei hauria d'incloure l'estudi d'impacte agrari. Aquest estudi ha de ser l'informe sobre els efectes i repercussions que el projecte pot ocasionar al normal funcionament de les explotacions agràries que en puguin resultar afectades. Es tracta d'un informe preceptiu i vinculant, tal com s'estableix en la Llei 18/2001 d'orientació agrària.

8. El CTESC constata que l'article 10.3 de l'Avantprojecte de llei és repetitiu: s'esmenta dues vegades l'estudi d'alternatives i, d'altra banda, s'esmenta l'estudi d'impacte ambiental, al qual també es fa referència a l'apartat 5 del mateix article.

9. El CTESC entén que, a l'article 10.4), a més de l'audiència a les entitats locals afectades, hi ha d'haver també el tràmit d'audiència per a les entitats representatives del territori.

Així mateix, considera que cal regular el termini de què disposen les persones interessades per presentar al·legacions a l'estudi informatiu i al projecte necessaris per fer una nova infraestructura ferroviària. En concret, proposa que també caldria assegurar que fos d'un mínim de 30 dies, sense comptar com a hàbil el mes d'agost.

La Llei hauria d'assegurar que l'administració respondrà a les al·legacions, tant si aquestes són estimades com si són desestimades.

**10.** El CTESC considera convenient concretar el concepte de “modificacions rellevants “ referit a l’article 10.7 de l’Avantprojecte de llei.

**11.** En l’article 10.8) de l’Avantprojecte de llei, el CTESC considera escaient establir un sistema per tal que, en cas que una modificació del projecte en el tràmit d’informació pública suposi l’afectació de nous béns i drets que no estaven previstos, les persones afectades puguin realitzar al·legacions al nou traçat modificat.

**12.** El CTESC fa palès que els articles 13, 14 i 15 estableixen la mateixa limitació que la legislació estatal. Seria convenient, però, definir millor quan i com es donaran llicències i sota quins criteris.

**13.** En l’article 15.4 de l’Avantprojecte de llei, el CTESC constata la conveniència d’afegir que es poden realitzar conreus agrícoles amb les infraestructures que els corresponen.

**14.** D’acord amb l’Observació general dotzena, el CTESC considera que a l’article 19 s’hauria de concretar la composició del Consell d’administració de l’IFERCAT, així com el règim del personal d’aquest.

**15.** El CTESC considera que a l’article 26 s’hauria d’incorporar l’actual apartat 5 de l’article 29.

**16.** D’acord amb l’Observació general dotzena del present dictamen i amb el preàmbul de l’Avantprojecte de llei, que especifica que l’administració de les infraestructures ferroviàries requereix una regulació molt detallada, el CTESC considera que als articles 26 i 27 s’haurien de concretar els criteris d’adjudicació de capacitat d’infraestructura.

**17.** El CTESC considera que, per garantir la independència de la Comissió de Regulació Ferroviària, a l’article 30.4 de l’Avantprojecte se n’hauria de concretar la composició.

**18.** El CTESC considera que, com a requisit per a l’obtenció de l’autorització d’empresa ferroviària regulada per l’article 34 de l’Avantprojecte de llei, fóra convenient concretar els requisits materials de prestació del servei de transport ferroviari.

**19.** El CTESC proposa afegir un nou punt a l’article 34 amb la redacció següent:

“e) El compliment de la legislació vigent en matèria de reserva de llocs de treball per a discapacitats (Llei 13/1982, de 7 d’abril, d’integració social dels minusvàlids”, així com la legislació en matèria d’accessibilitat i adaptació dels edificis d’ús públic (Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l’accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques i Decret 13/1995, de 24 de març, de desplegament de la mateixa llei)”.

**20.** El CTESC proposa que a l’article 38.1 de l’Avantprojecte, després de “títols” s’hi afegixi “que siguin homologables en tot el territori de la UE” i després de “qualificació suficient” s’hi afegixi “segons estableixi el catàleg de qualificacions professionals de Catalunya”.

D’altra banda, el CTESC considera que a l’article 38 s’haurien de regular uns requisits mínims, sobretot de formació, al personal que pugui realitzar les funcions d’agents de l’autoritat, que en cap cas poden ser decidides discrecionalment per l’empresa ferroviària.



**21.** El CTESC recomana revisar l'article 38 de l'Avantprojecte de llei, atès que aquest presenta manca de concordança amb l'article 60.

**22.** El CTESC considera que a l'article 39 de l'Avantprojecte de llei seria convenient regular en el desplegament reglamentari els requisits mínims, sobretot en matèria de formació, atès que aquest article preveu que les funcions que aquesta llei atribueix en matèria de policia de ferrocarrils a l'Administració titular de la infraestructura poden ser objecte de delegació, en el cas dels sistemes tramviàries, en favor de l'empresa concessionària que gestiona el servei.

**23.** El CTESC constata que l'article 49, i en general l'Avantprojecte de llei objecte de dictamen, no preveu la garantia dels drets mínims en els serveis de transport ferroviaris de mercaderies, circumstància per la qual es recomana la regulació d'aquest aspecte en l'article esmentat.

**24.** Dins els drets previstos en l'Avantprojecte de llei que es dictamina, el CTESC considera que fóra convenient una major concreció de l'apartat a) del punt 1 de l'article 49, sobretot pel que fa als nivells de qualitat de què han de gaudir els usuaris dels serveis de transport ferroviari. Com a exemple, es pot citar el "Real Decreto 1041/1997 de junio, por el que se establecen las normas relativas a la protección de los animales durante su transporte", on a l'article 47 es detallen els espais mínims de què han de gaudir els diferents animals susceptibles de ser transportats mitjançant ferrocarril. En aquest sentit, el CTESC considera oportú definir en aquesta llei uns estàndards mínims de qualitat i de confort de què han de gaudir els usuaris del servei.

**25.** El CTESC considera que s'ha de garantir que efectivament el llibre de reclamacions sigui a disposició dels usuaris, tal com consta a l'article 49.3 de l'Avantprojecte de llei. En conseqüència, recomana que es reguli la ubicació del llibre esmentat, a les estacions i/o a bord dels combois.

**26.** El CTESC considera que l'article 50 de l'Avantprojecte és excessivament reglamentista en la descripció dels deures dels usuaris i que estaria justificat incloure'ls en el reglament de desenvolupament.

**27.** El CTESC, en la línia de l'Observació general dotzena, considera que a l'article 58 s'hauria d'especificar el concepte de serveis addicionals, complementaris i auxiliars.

**28.** El CTESC considera que als articles 63 a 65 de l'Avantprojecte de llei seria aclaridor classificar les infraccions en funció dels subjectes infractors.

**29.** El CTESC considera que a l'article 67 de l'Avantprojecte de llei s'hauria de regular per ordre les infraccions en funció de la seva gravetat i que cal preveure la sanció per les infraccions greus.

**30.** El CTESC considera que el termini de prescripció establert a l'article 71 per a les infraccions lleus és massa llarg i proposa que sigui de sis mesos.

**31.** El CTESC considera que, ateses les nombroses remissions reglamentàries que inclou l'Avantprojecte de llei, algunes en aspectes importants, la disposició final primera hauria d'incorporar un termini per procedir al desenvolupament reglamentari.

## V. CONCLUSIONS

El Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya ha valorat l'Avantprojecte de llei ferroviària i sol·licita al Govern que sigui receptiu a les recomanacions formulades en el present dictamen.

Barcelona, 29 de setembre del 2005

El president  
Rafael Hinojosa i Lucena

La secretària executiva  
Teresita Itoiz i Cruells