



Presentación AEFP

Asociación de Empresas Ferroviarias
Privadas

Juan Diego Pedrero
Presidente

Antecedentes

- **Ley 39/2003 17 Nov. (LSF):** transposición del Primer Paquete, liberalización tránsito *Cargo* nacional el **2005**;
- **Primera licencia ferroviaria** otorgada el 27 Set. **2005** (Renfe y CRT);
- **Primer certificado de seguridad** otorgado el 24 Nov. **2006** (CR);
- **Primer tren comercial** a cargo de una “NEF” el 10 Junio **2007** (ARS).

- **El transporte ferroviario de mercancías se encuentra liberalizado** desde 2005, si bien hasta 2007 no se produjo la entrada efectiva de empresas ferroviarias alternativas. Es en este inicio del proceso de liberalización cuando comienzan su actividad la mayor parte de estas nuevas empresas. Actualmente, junto con el operador histórico, RENFE Mercancías, la AEFP representa a 10 empresas activas en servicios de transporte de mercancías por ferrocarril
- **Operador histórico:** RENFE Mercancías
- **Operadores alternativos (Privados) AEFP:**
 - ACCIONA RAIL SERVICES, S.A.
 - COMSA Rail Transport, S.A.
 - CONTINENTAL RAIL, S.A.
 - FERROVIAL RAILWAY, S.A.
 - LOGITREN FERROVIARIA, S.A.
 - TRACCION RAIL, S.A.
 - TRANSITIA RAIL, S.A.
 - TAKARGO RAIL, S.A.
 - TRAMESA
 - SUARDIAZ RAIL
 - LOW COST RAIL
 - RAXELL RAIL

TREN - KILÓMETRO ACUMULADO AÑO 2016

Renfe Mercancías 71%

Otras empresas **29%**

TREN - KILÓMETRO ACUMULADO AÑO 2017

Renfe Mercancías 69%

Otras empresas **31%**

TREN – KILÓMETRO ACUMULADO AÑO 2018

Renfe Mercancías 66%

Otras empresas **34%**

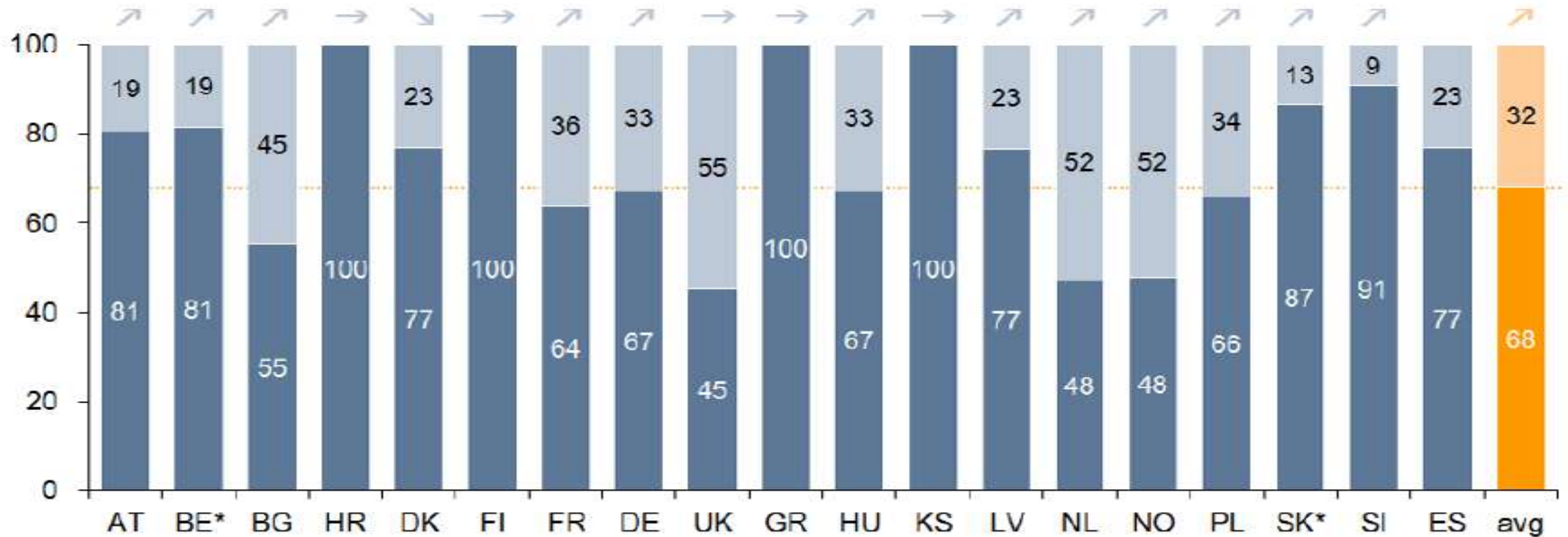
En mayo 2019 **65%**

34%

- **En Toneladas/netas/Km, la cuota llega al 40 %**

Incumbent Competitors

↘ → ↗ trend market share competitors 2012 - 2013



* calculated from gross tonne kilometres if net tonne kilometres were not available

Cuota de mercado de las empresas estatales y los competidores privados en el transporte ferroviario de mercancías en Europa

El transporte de mercancías por ferrocarril en Europa (comparación con España)

La evolución de la cuota modal de este modo de transporte terrestre muestra un estancamiento en los últimos años, cuando no una disminución, en la mayor parte de países europeos, situándose, en media en torno al 10% en toneladas netas y del 19% en t.km netas
último dato publicado por Eurostat.

A título comparativo:

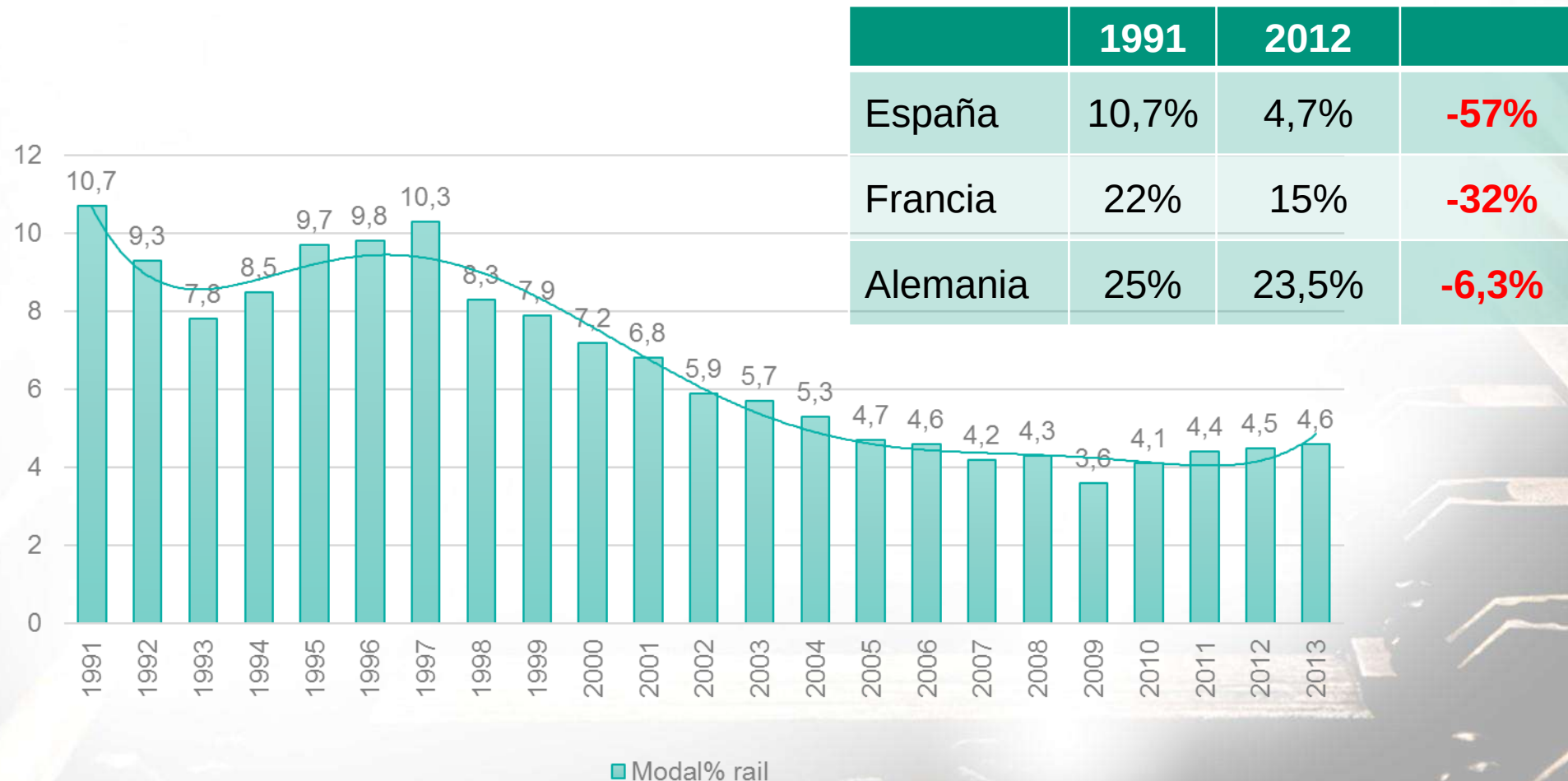
- Alemania 26,3%
- Francia 18,2%
- Polonia 16,3%
- Italia 15,1%
- UK 12,2%
- **España 4,7% (En toneladas netas la cuota es del 1,7%)**
- Media de la UE (27 Países) 18,9%

El uso que se hace de la red ferroviaria disponible por la red española es de lo más bajos de Europa se mueven menos toneladas y se realizan menos toneladas-kilómetro que en cualquier otro país europeo, con las excepciones de Irlanda, Grecia o Macedonia.

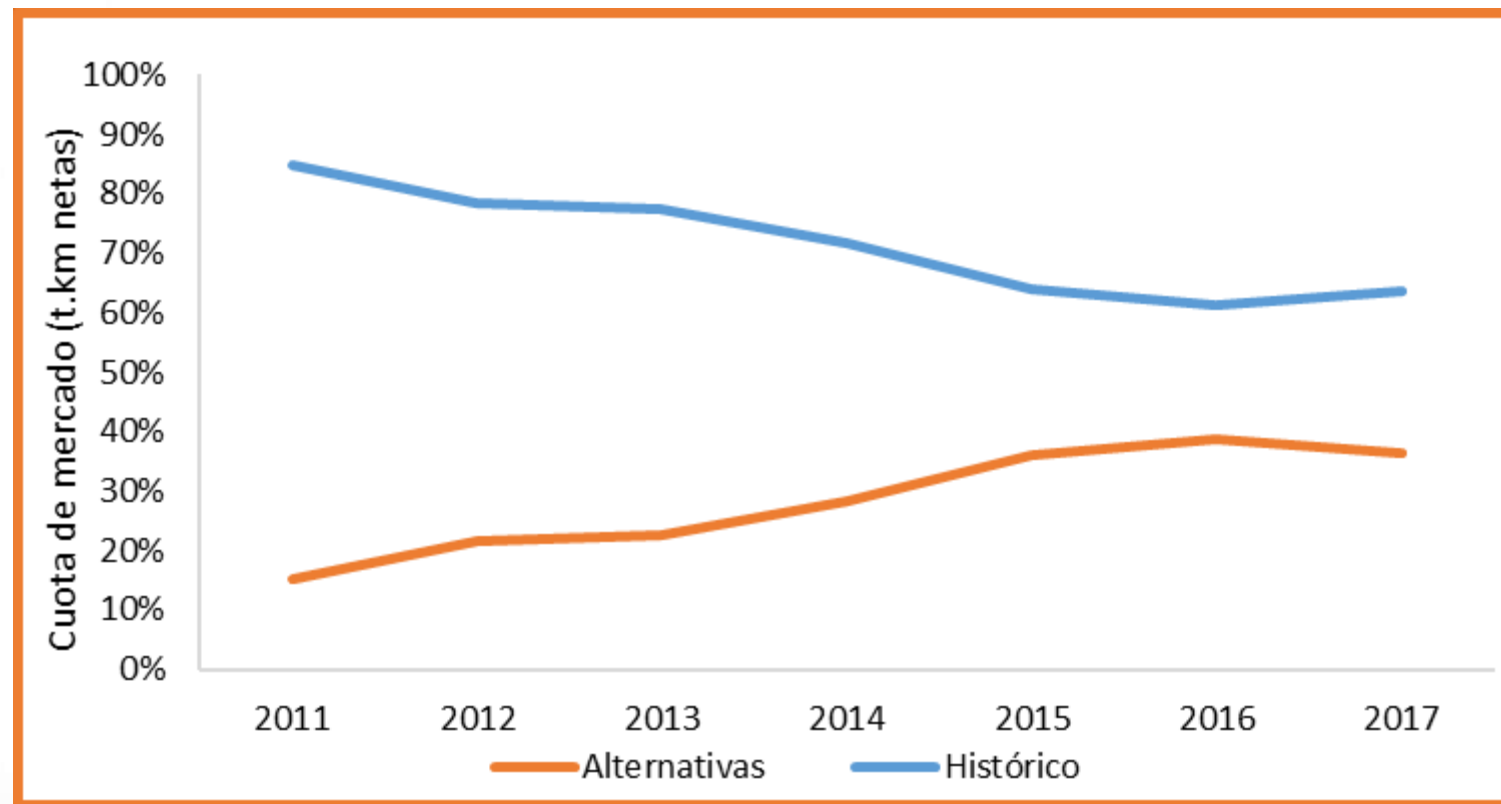
Otros países europeos se han aplicado con éxito modelos ferroviarios, diferentes del español (que no tiene un modelo para mercancías), logrando un notable aumento de la actividad:

<u>PAÍS</u>	<u>AUMENTO DEL TRANSPORTE POR FERROCARRIL</u>	
Alemania	17%	
Países Bajos	26%	
Suecia	12%	
Italia	11%	
Portugal	7%	
Austria	11%	
España	-13%	Fuente Eurostat 2004/2016

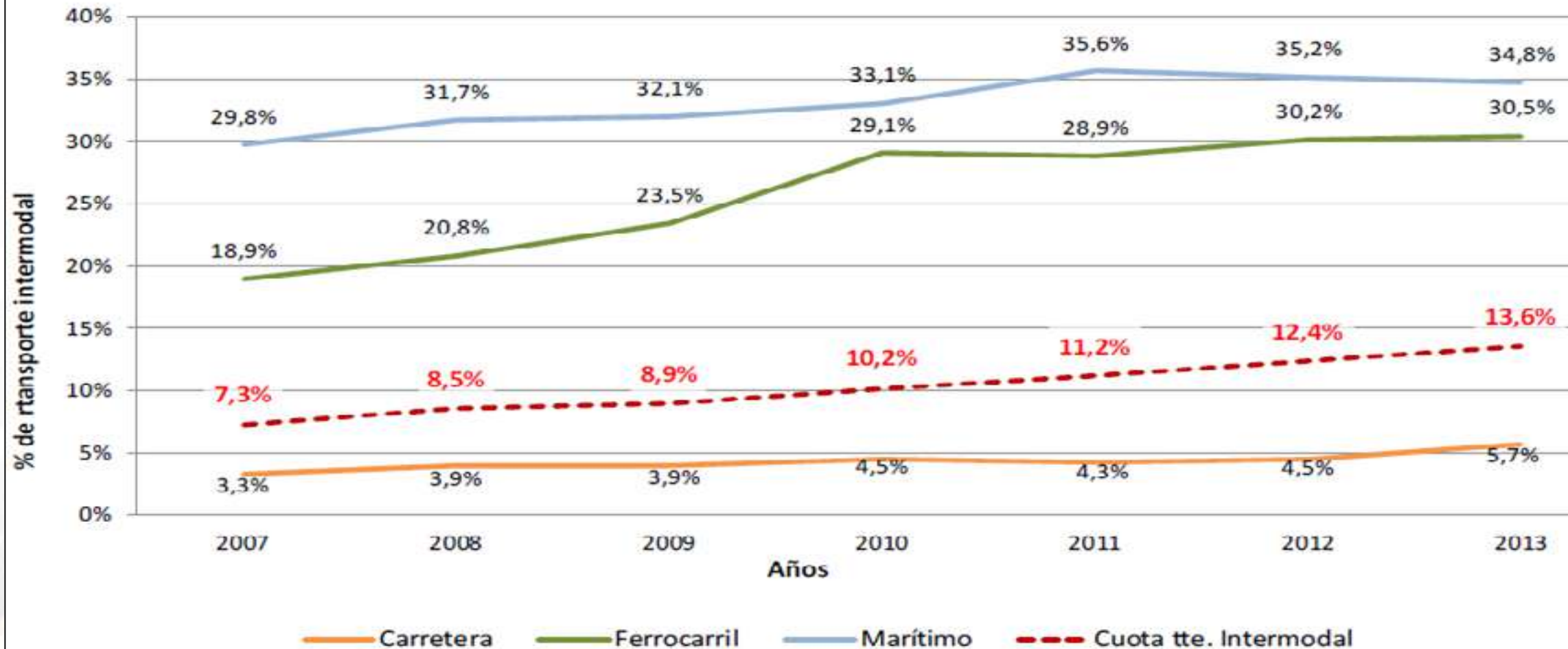
La demanda relativa: Evolución de a Cuota Modal



Evolución de la cuota de mercado de las empresas alternativas y RENFE Mercancías (t.km netas).



Cuota de transporte intermodal (t) por modo (%)



El ferrocarril de mercancías :

Transporte de mercancías:

Requisitos críticos:

- precio O/D transferido al cliente;
- calidad objetiva comparada con los medios alternativos.

Marco económico:

- libre competencia con un mercado hiper-desregulado (la carretera).
- España ocupa el puesto 34 de 137 en competitividad, el 12 en términos de competitividad de nuestras infraestructuras y el 11 en ferrocarril. Pero solo tenemos ese exiguo 5% sobre e 95% de la carretera
- El problema esencial, por tanto, no es tanto la infraestructura como la eficacia de nuestro transporte de mercancías por ferrocarril.
- Fomentar la liberalización e incrementar la concurrencia competitiva en el transporte de mercancías por ferrocarril se nos antoja fundamental para ser más eficaces

El ferrocarril de mercancías sólo tiene sentido si es negocio:

- El transporte de mercancías por ferrocarril **NO** es servicio público;
- No existen mercancías cautivas del ferrocarril, aunque si algunas dónde el ferrocarril debería (en teoría) tener las adecuadas condiciones para competir en precio;
- Hasta ahora no se han podido internalizar los ahorros y beneficios medioambientales; Aunque empiezan de forma tímida a considerarse: Plan de del Ministerio de Fomento actual
- Los “lobbies” de la competencia hacen difícil cualquier cambio de status.

Las rigideces de la oferta ferroviaria sólo son aceptables para el cliente a cambio de precio;

- El ferrocarril exige normalmente una integración de procesos con el cliente y unas inversiones relevantes por su parte;
- Los clientes sólo optan por el ferrocarril si ello les reporta un ahorro en sus costes productivos que compense las rigideces del medio;
- Los clientes no valoran otros costes que los que pueden repercutir en la cuenta de resultados;
- Sólo tiene sentido orientar el transporte al medio ferroviario con una visión a medio y largo plazo.

Sólo el precio es “driver” de decisión para utilizar el ferrocarril, sin embargo la calidad o el tiempo lo son para dejar de utilizarlo;

- Existe una gran reticencia de los clientes a apostar por el ferrocarril que es percibido como un medio poco fiable, lejano comercialmente, farragoso desde el punto de vista operativo y muy ligado a decisiones que superan la capacidad del operador (infraestructura, operaciones, cambios de estado de la Red);
- El cliente ve al operador ferroviario como una fuente inagotable de excusas para justificar sus debilidades de gestión, algunas de las cuales son perfectamente razonables pero comercialmente inadmisibles;
- La carretera aparece como una alternativa con gran capacidad de adaptación, fiable y barata.

En primer lugar es necesario señalar la elevada calidad de las infraestructuras viales en España. Además, ésta es mucho menos densa que la de otros países europeos comparables, con algo más de 0,03 Km de vías por cada Km² del territorio, un tercio de la densidad alemana o algo más de la mitad que en Francia o Italia. Este hecho contrasta con la situación del transporte por carretera, en el que la densidad, ya no de las carreteras sino, en especial, de las autopistas en España es superior a la de Reino Unido, Francia o Italia.

Km/Km ²	Ferrocarril	Autopistas	Carreteras
Alemania	0,094	0,036	0,646
Reino Unido	0,067	0,015	0,721
Italia	0,057	0,022	0,598
Francia	0,056	0,021	0,734
España	0,031	0,029	0,327

La Red Ferroviaria

Estado	Km. Línea ferroviaria por millón de habitantes	Km. Línea ferroviaria por cada 100 km ²
España	299,09 (232,75 sin AV)	2,76 (2,15 sin AV)
Alemania	505,08	11,60
Suiza	637,39	12,41
Francia	446,38	5,31
Reino Unido	248,59	6,49

Fuente: Eurostat.

La Red de Autopistas

Estado	Km. Autopista por millón de habitantes	Km. Autopista por cada 100 km ²
España	314,6	2,9
Alemania	157,0	3,6
Suiza	176,5	3,4
Francia	174,8	2,1
Reino Unido	57,7	1,5

Fuente: Eurostat.

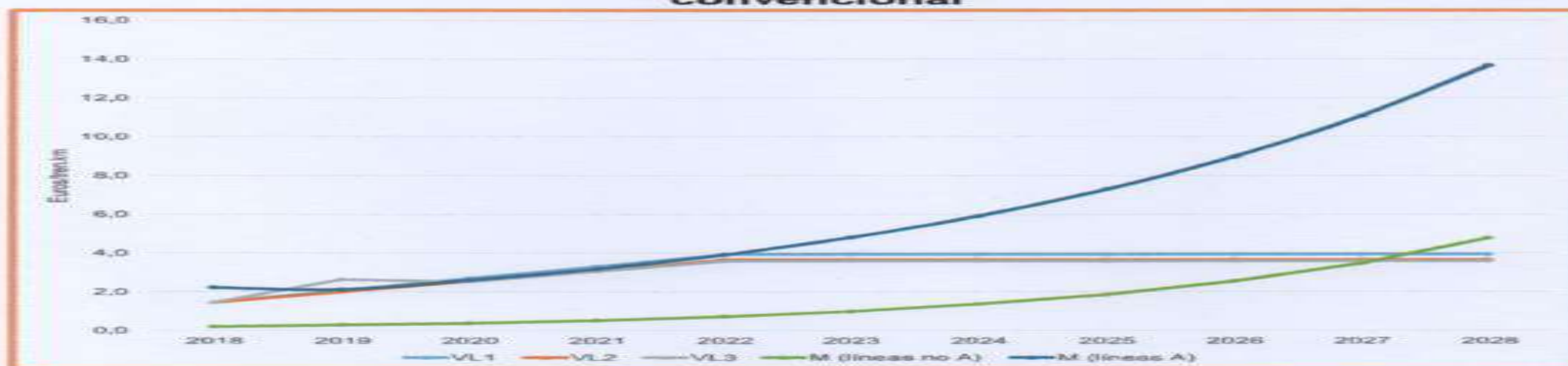
En la actualidad, el transporte por carretera no hace frente con carácter generalizado a los costes que supone el uso de la infraestructura. De hecho, de los 15.444 km que componen la red de autopistas en España, el 21% son de pago, porcentaje que contrasta con el observado en Francia (79%), Italia (86,5%) o Alemania (99,6%), tal y como muestra la siguiente tabla.

Extensión de las infraestructuras de carretera y ferroviaria.

	Extensión red ferroviaria (km)	Extensión red de carreteras	Km de autovía	Km. autovía con peaje	% km autovía con peaje
Alemania	38.990	N.D.	12.996	12.945	99,60%
España	15.468	151.000	15.444	3.228	20,90%
Francia	28.364	1.075.000	11.612	9.158	78,90%
Italia	19.983	252.000	6.943	6.003	86,50%
Portugal	2.553	N.D.	3.065	2.512	82.00%

La red viaria de carreteras española, si bien es de menor tamaño que las redes francesa e italiana, es la que cuenta con mayor número de km de autovía. A pesar de ello, como se ha dicho, solo una pequeña parte de la extensión de este tipo de carretera tiene asociado un peaje.

Gráfico 1. Senda de evolución de los cánones ferroviarios sobre la red convencional*



* A efectos ilustrativos, se ha incluido en el gráfico la senda de cánones ferroviarios para los servicios de mercancías en las líneas A. No se han incluido en el gráfico los servicios VCM (ligados a las OSP), que cubren prácticamente los costes directos, y los VOT, por su limitada importancia.

En aplicación de la senda anterior, los cánones propuestos para 2019 de los diferentes servicios ferroviarios son los siguientes:

Tabla 2. Propuesta de cánones para 2019 la red convencional (líneas no A) (euro/tren.km)

Euro/tren.km	VL1		VL2		VCM		Mercancías*	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Modal. A	0,5082	0,7548	0,5133	0,7354	1,3851	1,3849	0,0724	0,0973
Modal. B	0,7247	0,9743	0,7320	0,9526	1,9752	1,9736	0,1032	0,1434
Modal. C	0,2018	0,3278	0,2039	0,3069	0,5500	0,5588	0,0287	0,0390
Total	1,4347	2,0569	1,4492	1,9949	3,9103	3,9173	0,2043	0,2797
Variación		43,4%		37,7%		0,2%		36,9%

* Como se ha señalado, el incremento de los servicios de mercancías se corresponde con la senda a 10 años propuesta por ADIF y ADIF AV.

II.1.2. Modalidades de canon del artículo 98 de la Ley del Sector Ferroviario

En relación con los cánones del resto de las instalaciones de servicio que gestionan ADIF y ADIF AV, se propone congelar las tarifas vigentes en 2018, salvo el caso de la modalidad C1, por utilización de vías con andén, para la que

servicios prestados en la red convencional, dicha propuesta debe ser modificada, de acuerdo con lo establecido en el apartado III.2.1 anterior. La tabla siguiente presenta la evolución corregida de los cánones durante toda la senda. Para el ejercicio 2019, como se observa en la tabla siguiente, esto supone un impacto de 1,9 millones de euros para el conjunto de los tráficos de mercancías en ese ejercicio (+36%) con respecto a la recaudación en 2018.

Tabla 18. Senda de evolución de los cánones de mercancías

	Canon servicio mercancías corregido (€/tren.km)				Recaudación (mill. €)	Cobertura costes directos
	A	B	C	Total		
2018	0,0724	0,1032	0,0287	0,2043	5,13	4,4%
2019	0,0971	0,1434	0,0376	0,2781	7,00	6,0%
2020	0,1302	0,1993	0,0492	0,3788	9,55	8,2%
2021	0,1746	0,2770	0,0645	0,5161	13,03	11,2%
2022	0,2342	0,3849	0,0845	0,7036	17,80	15,3%
2023	0,3141	0,5349	0,1107	0,9597	24,32	20,9%
2024	0,4212	0,7433	0,1450	1,3095	33,23	28,5%
2025	0,5649	1,0330	0,1900	1,7878	45,44	39,0%
2026	0,7576	1,4355	0,2489	2,4419	62,15	53,4%
2027	1,0160	1,9948	0,3260	3,3368	85,05	73,1%
2028	1,3626	2,7722	0,4270	4,5618	116,43	100,0%

Dada su limitada importancia no se incluye en la Tabla 18 la senda de las líneas tipo A, si bien es necesario modificar igualmente la propuesta de ADIF AV, y los cánones ferroviarios a aplicar para este servicio en 2019 serán los señalados en la Tabla 11.

ADIF propone una senda de adecuación de los cánones ferroviarios a los costes directos durante un periodo de 10 años. A la hora de valorar este horizonte, esta Sala considera relevante lo dispuesto en el artículo 34 de la Directiva RECAST, que establece que “[L]os Estados miembros podrán implantar por un periodo limitado un sistema que compense, por el uso de la infraestructura ferroviaria, los costes medioambientales, de accidentes y de infraestructuras que no paguen los modos de transporte competidores (...)”.

En este mismo sentido, el artículo 96 de la Ley del Sector Ferroviario también señala que “(...) para la fijación de los cánones por la utilización de las infraestructuras ferroviarias se podrá tomar en consideración los costes medioambientales, en particular los efectos del ruido, de accidentes y de la infraestructura que no graven los modos de transporte distintos del ferroviario, a fin de reducir su cuantía”.

El ferrocarril compite con la carretera en inferioridad de condiciones, pero este es un tema de difícil solución;

- Es conocido que el ferrocarril soporta internalidades que no asume la carretera (costes de uso de infraestructura),
- Sin embargo, si tiene que soportar costes de deseconomías: uso de terminales y servicios a tasas reguladas; costes de implantación de las sociedades; marco regulatorio y procesos de homologación... que no tienen parangón con los que se aplican al transporte por camión;
- No existen mecanismos en la UE ni en la mayoría de países* para compensar este efecto o si existen son muy escasos.

*Los casos dónde existen verdaderos mecanismos son contados(CH, Italia)

La inversión en infraestructuras ferroviarias no está normalmente orientada a la reducción de costes productivos;

- La falta de cultura de competencia es un problema en los grandes operadores incumbentes, pero ha sido notoria en los gestores estatales de infraestructura, que hasta ahora no tienen consciencia en absoluto de que sus decisiones a nivel de diseño e implantación de nuevas infraestructuras son inductores de coste/ahorro en la producción del transporte ferroviario;
- Afortunadamente comenzamos a percibir cambios en los Gestores de Infraestructuras que nos permiten ser más optimistas.
- No han existido estudios de costes operativos asociados a las decisiones de inversión;
- Ha sido muy difícil encontrar especialistas de operaciones en los órganos de decisión de las actuaciones en infraestructura;
- El enfoque ingenieril de las infraestructuras ferroviarias acaba siendo, por lo general, fuente de costes adicionales;
- El tema ha sido especialmente grave en España por sus peculiaridades técnicas (Electrificaciones, anchos de vía, ausencia de parque motor compatible, etc..)

La falta de competencia histórica en el sector y la tutela del Estado distorsiona el funcionamiento económico del sistema.

- Aunque la competencia no es la solución a todos los males, si crea las condiciones adecuadas para que esas debilidades se minimicen;
- No ha habido ni hay (En Europa y en términos generales) competencia suficiente ni la ha habido durante suficiente tiempo para que la cultura del sistema (entendido integralmente: Estado; AI; EF) se haya adaptado;
- Estamos en un círculo vicioso: no es negocio □ no hay competencia □ las decisiones empeoran las condiciones competitivas □ hay menos competencia;
- Sólo un enfoque proactivo de los Estados podría cambiar el sistema... pero a cambio de perder poder.

Algunas reflexiones:

- Cada empresa debe focalizarse en su “core business”, terciarizando aquello que no corresponde a su actividad troncal;
 - Es imposible ser experto en todos los eslabones de la cadena logística;
 - Cada eslabón de la cadena tiene una aproximación diferente a la necesidad de transporte del cliente;
- Las Empresas Ferroviarias deben ser Empresas Ferroviarias;
- Los Agentes Logísticos, Agentes Logísticos

Algunos ejemplos: Schenker, Geodis....

Las particulares condiciones del Ferrocarril (ancho de vía, dimensión, densidad, opciones tecnológicas) hacen que no haya prácticamente sinergias con el mercado europeo y **extraordinariamente más difícil cambiar la tendencia.**

Sólo una **actuación ordenada, continuada y decidida por parte del estado para reducir los costes de la operación ferroviaria puede hacer** que esto pase.

El Estado tiene que ser promotor, garante y facilitador de las condiciones del contorno que pueden provocar de forma natural y sostenible el crecimiento del transporte ferroviario de mercancías.

Además de potenciar definitivamente al regulador ferroviario y poner en práctica las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia.

Para la estabilización de un modelo ferroviario, basado en una competencia equitativa y orientada a un crecimiento sostenible.

Sólo la adopción de medidas consistentes con las necesidades reales, decididas y urgentes permitirán la supervivencia del ferrocarril y más adelante su crecimiento.

- SE TIENEN QUE FORMULAR LOS PRECIOS DE LAS TERMINALES para conseguir mayor productividad del sistema ferroviario (ir a por mas tráfico en lugar de maximizar los ingresos de los actuales): son las terminales públicas fuente de valor?, deben las terminales públicas ser un negocio a costa del negocio de transporte?
- Los ACTIVOS DE RENFE TIENEN QUE SER LÍQUIDOS CUANTO ANTES Y CON UNA DISTRIBUCIÓN EQUITATIVA, en precios y en condiciones de mercado.
- EL ACTOR INCUMBENTE mientras presente déficit y / o no se venda a un tercer privado TIENE QUE SUBIR LOS PRECIOS Y BAJAR SUS COSTES, transparentemente sus costes de transferencia internos.
- DEBE CREARSE LA COMPETENCIA ENTRE LAS EMPRESAS mantenedoras DE MATERIAL RODANTE MOTOR, facilitando la homologación de nuevos actores.