



CNMC COMISIÓN NACIONAL DE LOS
MERCADOS Y LA COMPETENCIA

Diálogos de movilidad

LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO-IMPLICACIONES DEL 4º PAQUETE FERROVIARIO

Iván Santos Esteras

Subdirección Sector Ferroviario

5 de julio de 2019

1. Situación normativa

Diciembre de 2016 -> aprobación del 4º Paquete Ferroviario

- ✓ Aprobación en abril del Pilar Técnico:
 - Reglamento ERA
 - Directivas Seguridad e Interoperabilidad.
- ✓ Aprobación en diciembre del Pilar de Mercado:
 - RECAST.
 - Reglamento OSP.

Límite para su transposición -> 25/12/2019

- ✓ Real Decreto-ley 23/2018
- ✓ Gobernanza de las infraestructuras ferroviarias
- ✓ Apertura del mercado nacional de transporte de viajeros (14/12/2020)
- ✓ Competencias del regulador
- ✓ Otros aspectos incorrectamente transpuestos de la Directiva RECAST

2. Situación del mercado de transporte de viajeros

- ✓ Aprox. 32,9 millones de viajeros en 2017 (+3,4%).
- ✓ Crecimiento similar al observado en 2016 (3,3%).
- ✓ Asimetría en la evolución: Alta velocidad (21,1 millones pax.) vs red convencional (11,7 millones pax.).
- ✓ Principales trayectos: Madrid-Barcelona, Madrid-Sevilla y Madrid-Valencia.
- ✓ A pesar de estos crecimientos, la cuota modal de ferrocarril se ha mantenido constante o se ha reducido ligeramente en los últimos años.

2. Situación del mercado de transporte de viajeros

- ✓ España cuenta con la mayor red europea de alta velocidad (2.695 km).
- ✓ La inversión acumulada y en curso asciende a casi 46.500 millones de euros.
- ✓ La financiación de las infraestructuras plantea un reto dada la limitada capacidad de incremento de cánones.
- ✓ Cambio de dinámica en los generadores de tráfico, adicionales a la puesta en servicio de líneas.
- ✓ Consolidar los recursos de los gestores de infraestructuras para sufragar los costes financieros.
- ✓ La liberalización es una oportunidad para estos objetivos.

3. Liberalización de los servicios ferroviarios

✓ Modificación Declaración sobre la Red 2019

- Posibilidad Acuerdo Marco.
- Estructura en 3 paquetes de capacidad marco:

<i>(por sentido)</i>	MAD - BCN	MAD - Levante	MAD - Sur
Paquete A	2 trenes/hora Madrid-Barcelona 1 tren/hora Barcelona-Valencia	1 tren/hora Madrid-Valencia 1 tren/hora Madrid-Alicante	2 trenes/hora Madrid-Sevilla 1 tren/hora Madrid-Málaga
Paquete B	1 tren/hora Madrid-Barcelona	1 tren/2 horas Madrid-Valencia 1 tren/2 horas Madrid-Alicante	1 tren/2 horas Madrid-Sevilla 1 tren/2 horas Madrid-Málaga
Paquete C	1 tren/3 horas Madrid-Barcelona	4 trenes/día Madrid-Alicante/Valencia	4 trenes/día Madrid-Sevilla/Málaga

- Servicios prestados en estaciones.

3. Liberalización de los servicios ferroviarios

- ✓ Importante incremento oferta de capacidad con respecto a situación actual.

<i>Surcos/día (ambos sentidos)</i>	Servicios actuales	Capacidad marco	Incremento
Madrid-Barcelona	58	106	+ 83%
Madrid-Valencia	36	52	+ 44%
Madrid-Alicante	20	52	+ 160%
Madrid-Sevilla	46	84	+ 83%
Madrid-Málaga	24	52	+ 117%

- ✓ Posible situación inédita en un proceso de liberalización ferroviaria.

3. Liberalización de los servicios ferroviarios

- ✓ Aspectos positivos del planteamiento de la Declaración sobre la Red:
 - Transparencia en la capacidad disponible.
 - Importante margen de crecimiento a corto/medio plazo de los potenciales entrantes > 35% cuota mercado.
 - Criterios objetivos y no transparentes de asignación alineados con el objetivo de maximizar el uso de la red.
- Corredores y plazo.
 - Plazo suficiente para equilibrar diferentes modelos de negocio

3. Liberalización de los servicios ferroviarios

- ✓ Sin embargo, se identifican aspectos de mejora:
 - Flexibilización del modelo de petición: empresas no están vinculadas por los paquetes diseñados por el gestor.
 - ADIF debe asignar capacidad a todas las peticiones compatibles.
 - En caso de priorización, asignación de los paquetes a empresas independientes.
- ✓ Duración de los acuerdos marco flexibles:
 - Reflejar peticiones de capacidad realizadas.
 - Mayores a los 10 años cuando esté justificado.
 - Salvo en el caso del paquete A: 5 años renovables.

3. Liberalización de los servicios ferroviarios

- ✓ Garantías para asegurar peticiones realistas:
 - Peticiones a corto plazo coherentes con planes de adquisición de material rodante y su homologación.
 - Esquema de penalizaciones en caso de incumplimiento de peticiones.
- ✓ Acuerdos marco sujetos a aprobación por la CNMC
- ✓ Análisis de las condiciones de acceso a estaciones:
 - Transparencia sobre los servicios y espacios.
 - Pospuesta valoración definitiva a DR 2020, una vez conocidas las empresas que contarán con capacidad.

3. Liberalización de los servicios ferroviarios

✓ Quedan pendientes otros aspectos básicos para la liberalización:

- Instalaciones de mantenimiento:

- **Acceso a instalaciones de acuerdo con marco normativo. No aplica a mantenimiento pesado.**

- **Alcance de las obligaciones de acceso sobre Renfe Mantenimiento (DA 16ª Ley Sector Ferroviario).**

- Cánones ferroviarios.

- **Se mantiene la incertidumbre sobre su fijación y evolución futura.**

4. Papel del regulador en un entorno liberalizado

- ✓ Nuevas facultades de supervisión del sector
 - Intervención de oficio (art. 11.2 LCNMC)
 - Tomar las medidas necesarias de parte u oficio para corregir discriminaciones y distorsiones en el mercado (art. 11.3 LCNMC)
- ✓ Supervisión de la independencia de los gestores de infraestructuras
 - Resolución vinculante sobre Declaración Red.
 - Competencias sobre gestión de tráfico y planificación del mantenimiento.
 - Garantizar independencia de gestión de los administradores

4. Papel del regulador en un entorno liberalizado

- ✓ Regulación de los cánones ferroviarios
 - Supervisión sistema, cuantía y estructura de cánones
 - Resolución en exclusiva de conflictos
- ✓ Regulación del acceso a las instalaciones de servicio
 - Supervisión condiciones de acceso
 - Aplicación Reglamento 2017/2177
- ✓ Prueba de equilibrio económico
 - Revisión metodología equilibrio económico (nuevo Reglamento 2018/1795).



CNMC

COMISIÓN NACIONAL DE LOS
MERCADOS Y LA COMPETENCIA

Gracias por su asistencia.