

RESOLUCIÓN SOBRE LA PROPUESTA DE TARIFAS PARA LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS PRESTADOS POR LA UTE SEFEMED EN LA INSTALACIÓN DE SERVICIO DE BARCELONA - MORROT

SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

STP/DTSP/256/16

Presidenta

D.^a María Fernández Pérez

Consejeros

D. Eduardo García Matilla

D. Diego Rodríguez Rodríguez

D.^a Idoia Zenarrutzabeitia Beldarraín

D. Benigno Valdés Díaz

Secretario de la Sala

D. Miguel Sánchez Blanco, Vicesecretario del Consejo

En Madrid, a 7 de febrero de 2017.

De acuerdo con la función establecida en el artículo 11 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, LCNMC), y del artículo 102 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante, Ley 38/2015), la Sala de Supervisión Regulatoria, emite la siguiente Resolución:

PRIMERO.- ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- La Ley 38/2015 modificó sustancialmente el régimen regulatorio aplicable a las instalaciones de servicio ferroviarias, reconociendo el derecho de acceso a todas las empresas ferroviarias e imponiendo nuevas obligaciones a sus explotadores. Por una parte, se modificó la clasificación de los servicios complementarios y auxiliares así como su regulación. En particular, las tarifas de los servicios complementarios y auxiliares, cuando estén prestados por un único explotador, deberán estar orientados a costes más un beneficio razonable. Finalmente, en relación con la supervisión de las tarifas de los servicios complementarios, la nueva legislación sustituye el régimen de comunicación al Ministerio de Fomento previsto en el artículo 79 de la Ley

39/2003¹ por el procedimiento fijado en el artículo 102 de la Ley 38/2015 que prevé que, de forma previa a su publicación, la CNMC realice un informe, en el plazo de un mes, de las propuestas aprobadas por los explotadores de las instalaciones de servicio, con independencia del titular de las mismas.

SEGUNDO.- Con fecha 3 de noviembre de 2016, esta Sala emitió Resolución sobre las propuestas de tarifas para los servicios complementarios prestados en instalaciones de servicio y por la que se adoptan medidas para próximas modificaciones de acuerdo al artículo 11 de la ley 3/2013, de 4 de junio, en la que, entre otras cosas, se fijaba la información mínima a aportar por parte de los explotadores de los servicios complementarios de carga y descarga de UTIs a la vez que se establecía la necesidad de que la tarifa incluya una franquicia de 2 días. Además se recordaba la obligación de transparencia sobre las tarifas impuesta a los explotadores por la Ley 38/2015.

TERCERO.- La UTE Sefemed (formada por Servicios Terrestres y Marítimos, S.A. (SETEMAR) y Servicios Ferroviarios del Mediterráneo, S.L.), explotador a riesgo y ventura de la terminal Barcelona – Morrot propiedad de ADIF, presentó su propuesta tarifaria el día 9 de enero de 2017.

SEGUNDO.- FUNDAMENTOS DE DERECHO

I. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

Corresponde a esta Comisión informar sobre las propuestas tarifarias de los servicios complementarios prestados en las instalaciones de servicio, independientemente de quien sea su titular, en virtud de la función cuyo ejercicio le atribuyen el artículo 11.12 de la LCNMC y el artículo 102.1 de la Ley 38/2015 al establecerse, en éste último, que dichas tarifas “(...) serán aprobadas por el explotador de la instalación de servicio, previo informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, quien deberá informar en el plazo de un mes”.

Igualmente, el artículo 11.5 de la LCNMC atribuye a la Comisión velar por que las tarifas ferroviarias cumplan lo dispuesto en sus normas reguladoras y no sean discriminatorias.

Por tanto, la CNMC está habilitada para conocer e informar sobre las propuestas de tarifas para los servicios complementarios realizadas por los explotadores de las instalaciones de servicio ferroviarias.

¹ Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

Dentro de la CNMC, la Sala de Supervisión Regulatoria resulta competente para emitir el presente informe, de conformidad con lo establecido en el artículo 21.2 de la LCNMC.

II. PROPUESTA TARIFARIA DE LA UTE SEFEMED

El presente epígrafe tiene por objeto describir la terminal intermodal de Barcelona – Morrot así como el contexto en el que presta sus servicios y la propuesta tarifaria que ha comunicado a la CNMC.

II.1. Descripción de la Terminal de Barcelona - Morrot

La terminal de transporte de mercancías de Barcelona – Morrot es propiedad de ADIF y se encuentra en el eje Madrid-Chamartín-Zaragoza-Lleida-Barcelona-Portbou/Cerbère. Como se ha dicho, esta terminal se encuentra actualmente explotada a riesgo y ventura por la UTE Sefemed, perteneciente al Grupo Alonso.

Según se publica en la página web de ADIF, con última actualización en julio de 2016, la instalación de Barcelona – Morrot dispone de varias naves, almacenes y terrenos así como de grúas pórtico y móviles para el movimiento de las UTIs, y un tractor 311 como medios auxiliares de logística. Desde el punto de vista técnico, la instalación cuenta con dieciocho vías, de las cuales, cuatro tienen ancho mixto (Ibérico más UIC) y el resto, ancho ibérico.

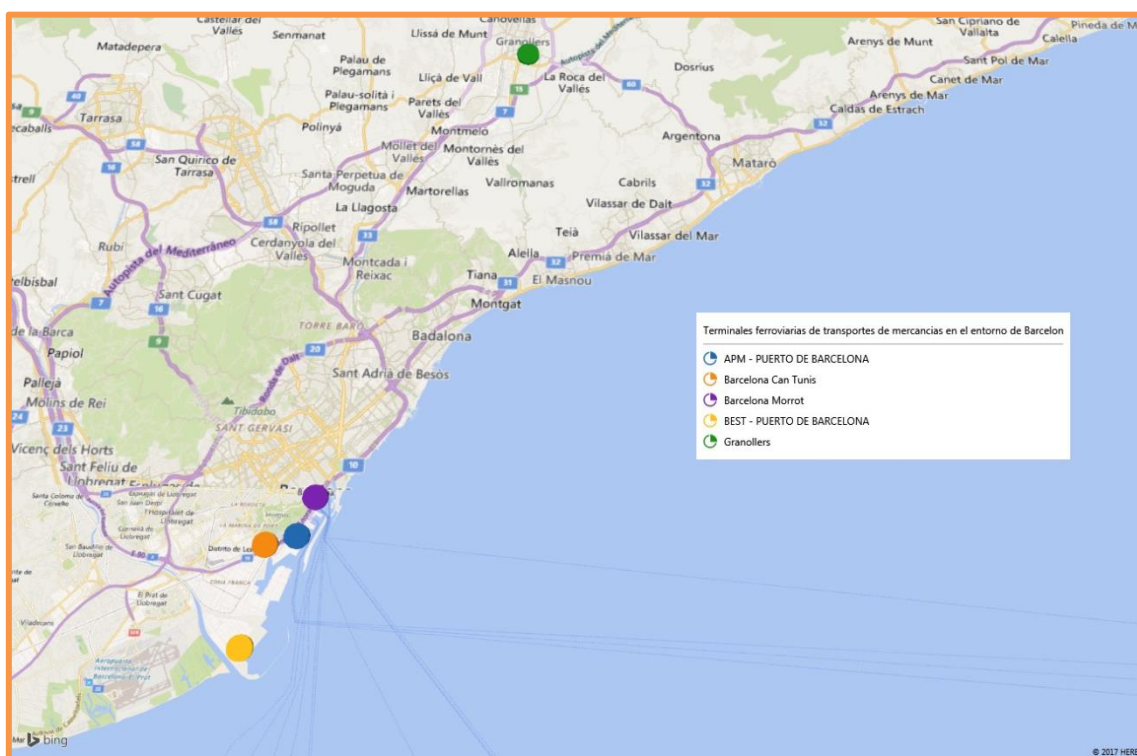
Por otro lado, la Declaración de la Red de ADIF señala que, además de los servicios complementarios de carga y descarga de UTIs, la instalación dispone de vías de apartado/estacionamiento así como de un punto móvil de suministro de combustible. También se comprueba en la Declaración de la Red, que en la terminal Barcelona Morrot, el servicio de maniobras está gestionado directamente por ADIF.

En el entorno de la ciudad de Barcelona, que es donde se encuentra la terminal de Barcelona – Morrot se encuentra otra terminal de transporte de mercancías, Barcelona - Can Tunis, aunque no es intermodal. Además hay **dos terminales de contenedores con acceso ferroviario en el puerto de Barcelona** (BEST y APM Terminals). Según la Declaración de la Red de ADIF, aparte de las instalaciones anteriores, no existe en la ciudad de Barcelona ni en sus proximidades, ningún cargadero privado de uso público con consideración de terminal intermodal ferroviaria.

Por su parte, en la provincia de Barcelona se encuentran otras siete terminales de transportes de mercancías propiedad de ADIF, pero solo se presta el servicio de carga y descarga de UTIs en la terminal de **Granollers Mercaderies**. En este ámbito tampoco existe otra terminal ferroviaria de titularidad privada que preste servicios a terceros.

Por lo tanto, como se observa en el mapa siguiente, existen **cuatro terminales ferroviarias en la provincia de Barcelona capaces de prestar el servicio de carga y descarga de UTIs**, tres de ellas en la ciudad de Barcelona y la cuarta en Granollers.

Gráfico 1. Terminales ferroviarias de transporte de mercancías en el entorno de la ciudad de Barcelona.



Fuente. Elaboración propia.

Además de su ubicación, resulta también relevante el número de UTIs que se gestionaron en estas terminales. Como se observa en la siguiente tabla, en el ámbito geográfico de Barcelona se gestionaron en torno a 170.000 en 2015, repartidas de la forma siguiente:

Tabla 1. Número de UTIs gestionadas en el ámbito de Barcelona (2015)

Terminal	Volumen (UTIs)
Barcelona Morrot	64.186
APM Puerto de Barcelona	82.771
BEST Puerto de Barcelona	
Granollers Mercaderies	22.278

Fuente. Elaboración propia a partir de datos proporcionados por las terminales.

De la tabla anterior puede concluirse que, si bien la terminal de Barcelona – Morrot es la de mayor tamaño, únicamente gestiona el 37,5% de las UTIs totales en el citado ámbito. Por otra parte cabe señalar que esta terminal está perdiendo tráfico, al contrario de lo que sucede con sus competidoras. Así, la terminal de Granollers Mercaderies obtuvo un incremento del número de UTIs tratadas en la terminal del 37,2% entre los años 2014 y 2015. Por su parte, en la terminal BEST del Puerto de Barcelona se produjo un incremento del tráfico de contenedores entre 2013 y 2014 del 28% y entre 2014 y 2015 un incremento aún mayor, del 46%. Por el contrario, el **tráfico de UTIs en la terminal Barcelona Morrot ha venido sufriendo un descenso continuado** del 15,8% en 2015 y del 13,9% en 2016.

II.2. Tarifas comunicadas por la UTE Sefemed

De acuerdo con la UTE Sefemed, la situación que afronta la explotación de la terminal, de acuerdo con los datos aportados, justifica el incremento tarifario que proponen y que se presenta a continuación:

Tabla 2. Propuesta de tarifas presentada por la UTE Sefemed

Servicios al contenedor	Tarifa propuesta	Incremento
Movimiento básico (con estancia 2 días)	30€/UTI	33,63%
Suplemento estancia de 3º al 7º día	30€/UTI	76,99%
Estancia a partir del 7º día	6€/UTI	0,00%
Remoción por estancia superior a 7 días	30€/UTI	33,63%
Cambio de contenedores entre plataformas	30€/UTI	33,63%
Servicios al operador		
Utilización de las vías del foso	150€/día	0,00%
Extensión de la jornada normal hasta 4 horas	400€	33,33%
Extensión de la jornada normal hasta 8 horas	800€	33,33%
Apertura de la terminal en festivo	1000€	25,00%

Fuente. Elaboración propia a partir de datos proporcionados por la empresa explotadora.

Como se observa en la tabla anterior, la UTE Sefemed propone un importante incremento de sus tarifas, en torno al 33% para la mayoría de servicios e incluso llega al 77% para el caso de las estancias comprendidas entre 3 y 7

días. De acuerdo con el Resuelve Segundo y el epígrafe VII.6 de la citada Resolución de 3 de noviembre de 2016, el servicio complementario de carga y descarga establecido en el punto 18 del Anexo I de la Ley 38/2015 está compuesto por la actividad principal de carga y descarga de las UTIs así como las complementarias de de control de acceso (entrada y salida), su vigilancia y seguridad así como un estocaje máximo de 2 días. Por tanto, la tarifa sujeta a regulación se corresponde con la tarifa denominada “Movimiento básico” de la tabla anterior.

III. VALORACIÓN DE LA PROPUESTA TARIFARIA

Como se ha señalado anteriormente, el artículo 102 de la Ley 38/2015 establece que las tarifas de los servicios complementarios deberán estar orientadas a los costes más un beneficio razonable. En el presente epígrafe se analizará la propuesta tarifaria a la vista de los costes presentados por la UTE Sefemed, realizándose una valoración de la misma.

III.1. Costes de prestación del servicio complementario de manipulación de UTIs en la terminal de Barcelona - Morrot

Entre la documentación aportada por la UTE Sefemed, se presenta el balance de ingresos y costes relacionados directamente con la explotación de los servicios, que se muestra a continuación:

Tabla 3. Estructura de costes e ingresos relacionados con el servicio complementario en la Terminal
[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

Fuente. UTE SEFEMED

En la tabla anterior se observa que la mayor parte de las partidas de costes se han reducido con respecto a 2015, salvo el alquiler de la instalación, cuya cuantía fija ha sufrido un importante incremento. La UTE Sefemed indica que esta mejora en la eficiencia se ha producido a pesar de que los conceptos con más peso, alquiler de la instalación y personal, se encuentran determinados bien por el contrato de adjudicación firmado con ADIF o por las condiciones laborales heredadas. Por el contrario, señala el explotador que se han hecho esfuerzos en mejorar la eficiencia, como en el mantenimiento de la maquinaria de la terminal, consiguiéndose una reducción en los costes en torno al **[CONFIDENCIAL]%**.

Sin embargo, la reducción del número de UTIs gestionadas, superior a la disminución de los costes, ha supuesto que el coste por UTI manipulada se incrementa hasta los **[CONFIDENCIAL]** euros, esto es, un **[CONFIDENCIAL]%** más.

Para evaluar el cumplimiento de lo establecido en el artículo 102 de la Ley 38/2015, a continuación se presenta una estimación de los ingresos previstos para 2017 aplicando las tarifas propuestas y manteniendo constante el volumen de manipulaciones del ejercicio 2016 así como su composición en términos de estancias medias en la terminal. Como se observa, el ingreso medio por UTI, tal y como se observa en la tabla siguiente, ascendería a **[CONFIDENCIAL]** euros por UTI manipulada.

**Tabla 4. Estimación del ingreso medio previsto por UTI para 2017
[INICIO CONFIDENCIAL]**

[FIN CONFIDENCIAL]

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos aportados por UTE Sefemed.

De la tabla anterior puede concluirse que el **ingreso medio por UTI**, aplicando la propuesta de tarifas para el ejercicio 2017, **se encuentra por debajo del coste medio por UTI de 2016** y que, como se observa en la Tabla 3, asciende a **[CONFIDENCIAL]** euros.

Con las nuevas tarifas, el punto de equilibrio de la terminal, manteniéndose los costes constantes, se alcanzaría con una actividad de **[CONFIDENCIAL]** UTIs gestionadas, lo que supone un incremento del **[CONFIDENCIAL]**% con respecto al tráfico de 2016. Dada la evolución de los últimos ejercicios, que presenta tasas negativas, **no es previsible que la UTE Sefemed consiga superar dicho umbral, por lo que las tarifas propuestas se ajustan al precepto de orientación a costes establecido en la Ley 38/2015.**

III.2. Consideraciones adicionales

Una vez se ha concluido que, efectivamente, la propuesta tarifaria realizada por la UTE Sefemed con respecto a las tarifas de los servicios complementarios de manipulación de UTIs es coherente con lo dispuesto en el artículo 102 de la Ley 38/2015. Sin embargo, cabe señalar que las tarifas propuestas dejarían a la terminal desposicionada con respecto al resto de terminales, con tarifas menores, como se observa en la tabla siguiente:

Tabla 5. Comparativa de tarifas por manipulación de UTIs

<i>Euros/UTI</i>	Hasta 2 días	Diferencia con Barcelona - Morrot
Barcelona Morrot	30	
APM (Puerto de Barcelona)	25,58	-14,7%
BEST (Puerto de Barcelona)	25,58	-14,7%
Granollers Mercaderies	22,45	-25,2%

Fuente. Elaboración propia.

Efectivamente, dada la **estructura de costes**, que como se observa en el gráfico siguiente y, como la propia UTE Sefemed reconoce, **es eminentemente fija**, con el alquiler de la instalación junto con los costes de personal suponiendo un 75% de los costes de la instalación, **la actividad determina**, en una importante medida, **los costes medios finales**.

Gráfico 2. Reparto de costes en la terminal Barcelona - Morrot en 2016 **[INICIO CONFIDENCIAL]**

[FIN CONFIDENCIAL]

Fuente. Elaboración propia a partir de datos de UTE SEFEMED

Por otra parte, esta Sala también considera necesario recordar que el **modo ferroviario cuenta**, como se señaló en el Informe de Supervisión del Mercado de Transporte Ferroviario de Mercancías², **con una intensa competencia de otros modos de transporte, en particular, la carretera**. En este sentido, las **tarifas en las terminales** en general, y las de manipulación de UTIs en particular, **cuentan con gran influencia en el coste de transporte de mercancías por ferrocarril**. Efectivamente, estos conceptos pueden suponer en torno al 12% del coste total, bajo premisas muy favorables de explotación, como son trenes de 750 metros y locomotoras realizando unos 150.000 km al año³. De esta forma, el aumento de las tarifas que propone la UTE Sefemed podría suponer un aumento del 4% en los costes por kilómetro del transporte de mercancías por ferrocarril.

En este contexto, y sin perjuicio de la necesidad de que los prestadores de los servicios complementarios así como de los propietarios de las instalaciones de servicio recuperen los costes de prestación de los servicios, resulta imprescindible que las tarifas fijadas mantengan la competitividad del modo ferroviario. El citado informe de Supervisión del Mercado de Transporte Ferroviario de Mercancías señalaba que la *“actual situación del transporte de mercancías por ferrocarril sitúa al mercado en una situación en la que falta masa crítica para hacer viable su prestación en algunas zonas geográficas y para determinados servicios”*. Esta Sala considera que, para alcanzar esa masa crítica, las tarifas en las terminales de mercancías son un elemento relevante por lo que, cubriéndose sus costes, debe asegurarse su eficiencia, tanto en relación con la prestación de los propios servicios como en las condiciones fijadas por los propietarios de las mismas.

² Informe INF/DTSP/002/16, de 21 de diciembre de 2016.

³ Transporte ferroviario de mercancías, Ignacio Sanz, Íñigo de Peñaranda, Joan Carles Enguix y Jordi Mas, coordinado por Miguel Ángel Dombriz, publicado por MARGE Books.

IV. CONCLUSIONES

De acuerdo con lo establecido anteriormente, esta Sala considera que:

- 1) Las tarifas propuestas por UTE Sefemed en relación con el servicio complementario de carga y descarga de UTIs son coherentes con los costes subyacentes de prestación de acuerdo con lo establecido en el artículo 102 de la Ley 38/2015.
- 2) Esta Sala ha puesto de relevancia en el Informe de Supervisión del Mercado de Transporte Ferroviario de Mercancías la importancia de los servicios prestados en las terminales de mercancías para asegurar la competitividad del modo ferroviario. Por este motivo, debe asegurarse que las tarifas de los servicios prestados en ella sean eficientes, lo que implica tanto a los explotadores de las mismas como, en caso de existir, a sus propietarios.
- 3) Finalmente, de acuerdo con lo establecido en el artículo 102 de la Ley 38/2015, se recuerda a la UTE Sefemed que, una vez aprobadas las tarifas de los servicios complementarios, éstas deberán publicarse en la Declaración sobre la Red de ADIF o en una página web gratuita en el plazo de 10 días una vez recibido el informe de esta Sala.

Por todo cuanto antecede, la Sala de Supervisión Regulatoria de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia,

RESUELVE

PRIMERO.- Informar favorablemente las propuestas tarifarias comunicadas por UTE Sefemed en relación con el servicio complementario de carga y descarga de unidades de transporte intermodal sobre y desde vagón establecidos en el punto 18 del Anexo I de la Ley 38/2015.

SEGUNDO.- Una vez recibido el informe positivo de esta Sala en relación con la propuesta tarifaria o transcurrido el plazo previsto en el artículo 102 de la Ley 38/2015, en el plazo de 10 días, la UTE Sefemed deberá comunicarlas a los gestores de infraestructuras o bien indicarles el enlace donde puedan ser accesibles de forma gratuita para su publicación en la Declaración sobre la Red.