

**RESOLUCIÓN SOBRE LA PROPUESTA DE TARIFAS PARA LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS PRESTADOS POR LA UTE TRANSERVI, S.A. Y SOLUCIONES LOGÍSTICAS INTEGRALES, S.A. EN LA INSTALACIÓN TERMINAL DE CONSTANTÍ (TARRAGONA)****SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA****STP/DTSP/012/17****Presidenta**D.<sup>a</sup> María Fernández Pérez**Consejeros**

D. Eduardo García Matilla

D. Diego Rodríguez Rodríguez

D.<sup>a</sup> Idoia Zenarrutzabeitia Beldarraín

D. Benigno Valdés Díaz

**Secretario de la Sala**

D. Miguel Sánchez Blanco, Vicesecretario del Consejo

En Madrid, a 23 de marzo 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. Por otra parte, 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 39/2003<sup>1</sup> por el procedimiento fijado en el artículo 102 de la Ley 38/2015 que

---

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

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 unidades de transporte intermodal (en adelante, UTIs) a la vez que se establecía la necesidad de que la tarifa incluyera 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 TRANSERVI, S.A. Y SOLUCIONES LOGÍSTICAS INTEGRALES, S.A. (en adelante, UTE Translisa) comunicó el 6 de febrero de 2017 su propuesta tarifaria en relación con los servicios de prestación de los servicios de manipulación de UTIs en la instalación terminal de Constantí (Tarragona).

**CUARTO.-** Con fecha 9 de febrero de 2017 se instó a UTE Translisa, de conformidad con la citada Resolución 3 de noviembre de 2016, a que complementara su escrito inicial aportando la información fijada en el Resuelve Tercero de la misma y acordando la suspensión del transcurso del plazo para resolver y notificar la presente Resolución.

**QUINTO.-** UTE Translisa aportó la información requerida con fecha 27 de febrero 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.

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 TRANSLISA

El presente epígrafe tiene por objeto describir la terminal ferroviaria de Constantí, así como el contexto en el que presta sus servicios y la propuesta tarifaria que su explotador, la UTE Translisa, ha comunicado a la CNMC.

### II.1. Descripción de la Terminal de Constantí

La terminal de mercancías de Constantí (Tarragona) es una terminal intermodal propiedad de ADIF cuya explotación a riesgo y ventura, como ya se ha indicado, corre a cargo de la UTE Translisa, formada por Transfesa y Slisa. La terminal está conectada a la red ferroviaria de interés general (RFIG) mediante ancho ibérico. El servicio de maniobras en la terminal también está gestionado por la propia UTE Translisa.

Según se publica en la página web de ADIF, esta terminal cuenta con dos grúas pórtico para el movimiento de las UTIs así como con 5 vías de ancho ibérico con longitudes útiles orientativas que van desde los 380 a los 400 metros de longitud sin electrificar.

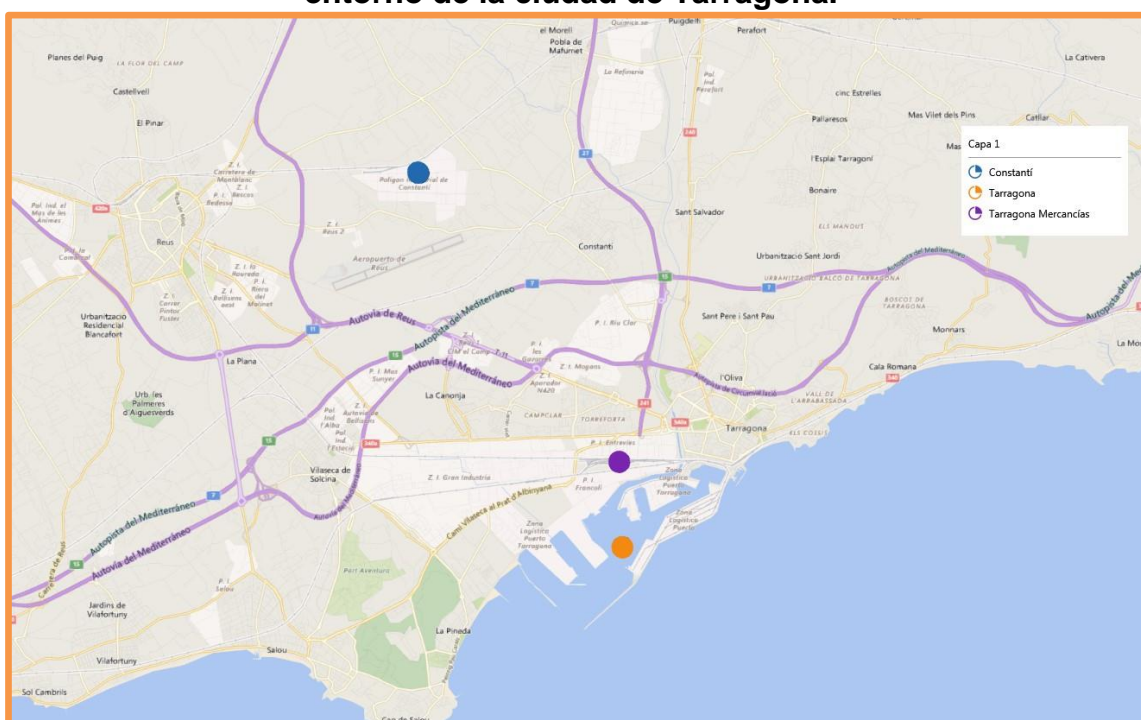
Por otro lado, la Declaración de la Red de ADIF señala que, además de los servicios complementarios de carga y descarga de UTIs, la instalación dispone de vías de apartado/estacionamiento, vías de mantenimiento/lavado así como de un punto móvil de suministro de combustible.

Además de la Terminal de Constantí, en el entorno de la ciudad de Tarragona se localiza la terminal intermodal de **Tarragona – Mercancías**, propiedad de ADIF y gestionada a riesgo y ventura por Transportes Portuarios S.A. así como la **terminal de contenedores del Puerto de Tarragona**. No existe en la ciudad de Tarragona ni en sus proximidades, **ningún cargadero privado de uso público** con consideración de terminal intermodal ferroviaria. Cabe señalar que la terminal de contenedores del Puerto de Tarragona es de reciente construcción y, si bien dispone de cuatro vías de ancho mixto y acceso

electrificado a la RFIG, actualmente su volumen, en términos de manipulación de UTIs, es muy reducido.

Por lo tanto, como se observa en el mapa siguiente, existen **tres terminales ferroviarias en la provincia de Tarragona capaces de prestar el servicio de carga y descarga de UTIs**, dos de ellas en la ciudad de Tarragona y la tercera en Constantí.

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



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 Tarragona se gestionaron en torno a 58.500 UTIs, repartidas de la forma siguiente<sup>2</sup>:

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

Terminal	Volumen (UTIs)
Constantí	47.523

<sup>2</sup> Como se ha señalado, el volumen de la terminal ferroportuaria de Tarragona es, a día de hoy, muy reducida.

Tarragona Mercaderies	10.980
-----------------------	--------

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

La terminal ferroviaria de Constantí habría incrementado su actividad en 2016 en torno al 5%, gestionando más de 50.000 y 2.665 trenes. De esta forma, esta terminal habría alcanzado una utilización de más del **[CONFIDENCIAL]**% de su capacidad máxima.

## II.2. Tarifas en vigor en la Terminal Constantí

La UTE Translisa empezó su actividad en la Terminal de Constantí el pasado 1 de julio de 2013, gracias a la adjudicación del concurso con duración inicial de 4 años más la posibilidad de prórroga por dos años más. De acuerdo con la información suministrada, el explotador habría ejercido este derecho, teniendo prevista su finalización inicialmente en julio de 2019.

Durante el año 2016, la UTE Translisa presentó para su aprobación las tarifas de los servicios complementarios en la Terminal Constantí, que eran coincidentes con las que aplicaba ADIF, y que fueron aprobadas por la Resolución de la CNMC de 3 de noviembre de 2016<sup>3</sup>.

**Tabla 2. Tarifas para servicio de manipulación de UTIs actualmente en vigor en Terminal Constantí**

	Tarifa
Tránsito entre 0 y 2 días en la instalación	22,45 €/UTI
Tránsito hasta 7 días en la instalación	39,40 €/UTI
Exceso sobre 7 días de tránsito en la instalación	6 €/día
Manipulación adicional por más de 7 días de tránsito	22,45€/UTI

Fuente. UTE Terminal de Constantí

## II.3. Tarifas propuestas por UTE Translisa para la terminal de Constantí

La UTE Translisa indica que para mantener el nivel de rentabilidad actual es necesario un incremento de las tarifas en línea con los aumentos de los costes que espera sufrir durante 2017, en particular, aquéllos relativos al personal, gasóleo, energía eléctrica, suministros y mantenimiento de la maquinarias, así como la inversión llevada a cabo durante 2016 para la mejora de la terminal.

Por otra parte, este explotador indica, como previsión para el año 2017, que gestionará un número menor de trenes con respecto a 2016

<sup>3</sup> 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.

(**[CONFIDENCIAL]**)%, lo que previsiblemente reducirá la actividad y, por tanto, incrementará el coste medio.

En la siguiente tabla se muestra la propuesta realizada por la UTE Translisa:

**Tabla 3. Propuesta tarifaria Terminal Constantí para 2017**

	<b>Propuesta 2017</b>	<b>Incremento 17/16</b>
Tránsito entre 0 y 2 días en la instalación	23,12 €/UTI	3%
Tránsito hasta 7 días en la instalación	39,95 €/UTI	1,4%
Exceso sobre 7 días de tránsito en la instalación	6 €/día	0%
Manipulación adicional por más de 7 días de tránsito	23,12 €/UTI	3%

Fuente. UTE Terminal de Constantí

Finalmente, la UTE Translisa señala que los factores señalados anteriormente y que justifican los incrementos propuestos de tarifas no repercuten de manera directa en el almacenaje de larga duración, por lo que no se propone incremento alguno.

### **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 UTE Translisa, realizándose una valoración de la misma.

#### **III.1. Costes de prestación del servicio complementario de manipulación de UTIs en la terminal ferroviaria de Constantí**

Entre la documentación aportada, la UTE Translisa ha presentado el balance de ingresos y costes relacionados directamente con la explotación de los servicios de manipulación de UTIs de los años 2015 y 2016, que se muestra a continuación:

**Tabla 4. Estructura de costes e ingresos de UTE Translisa**  
**[INICIO CONFIDENCIAL]**  
**[FIN CONFIDENCIAL]**

Fuente. UTE Terminal de Constantí

Como se observa en la tabla anterior, los costes de la terminal se han incrementado ligeramente (**[CONFIDENCIAL]**%), en una menor proporción, en cualquier caso, que el incremento de la actividad que, como se ha dicho, se ha incrementado en un 5,3%. De esta forma, los costes medios por UTI manipulada se han reducido en un **[CONFIDENCIAL]**%, con lo que el margen sobre ingresos ascendió al **[CONFIDENCIAL]**%.

En relación con 2017, ejercicio en que se aplicarán las tarifas ahora comunicadas, es necesario considerar, en primer lugar, la estimación del explotador relativa a la evolución del tráfico, elemento esencial para prever la evolución de los costes e ingresos de la instalación. Como se ha dicho, la UTE Translisa prevé una reducción del **[CONFIDENCIAL]**% en los trenes gestionados que, previsiblemente se trasladará al número de UTIs gestionadas. Por otra parte, de la evolución del ejercicio 2016 puede concluirse que la elasticidad de los costes a la actividad se situaría en torno al 0,3 por lo que los costes se reducirían ligeramente (**[CONFIDENCIAL]**%).

Por otra parte, a los efectos de este análisis, se ha considerado un reparto de las UTIs en relación con las estancias igual al del 2016, el último facilitado por el explotador.

El margen estimado en 2017 aplicando la nueva propuesta tarifaria se detalla en la tabla siguiente:

**Tabla 5. Estimación del resultado de la UTE Translisa en 2016 y 2017**  
**[CONFIDENCIAL]**

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

Como se observa en la tabla anterior, y considerando las hipótesis señaladas, el margen esperado sobre ingresos se mantendría en el entorno de 2016, concretamente en el **[CONFIDENCIAL]**%.

A la vista del beneficio esperado, esta Sala debe analizar, de conformidad con el artículo 102 de la Ley 38/2005, si resulta razonable.

### **III.2. Razonabilidad del beneficio propuesto por UTE Translisa**

En relación con la evaluación del beneficio razonable y, en ausencia de la orden del Ministro de Fomento prevista en el citado artículo 102 de la Ley 38/2015 y que debería desarrollar el marco general tarifario de estos servicios, tal y como ya se indicó en la Resolución de 23 de febrero de 2017<sup>4</sup>, la valoración que debe realizar esta Sala debe basarse en la **metodología de cálculo** aplicada por el explotador para realizar su propuesta, el **contexto en el que se aplicarán** las tarifas así como la **rentabilidad esperada del capital** empleado en comparación con un mercado competitivo.

A este respecto, esta Sala considera que:

- La UTE Translisa ha realizado su propuesta tarifaria sobre una previsión de sus costes y de tráfico, por lo que la **metodología aplicada por el explotador puede considerarse coherente con lo dispuesto en el artículo 102 de la Ley 38/2015**.
- Por otra parte, la tarifa propuesta conlleva, un margen del **[CONFIDENCIAL]%** que, como se observa en el gráfico siguiente está en sintonía con los resultados de otros explotadores y del resto de agentes del sector.

**Gráfico 2. Margen sobre ingresos de agentes presentes en el sector ferroviario (2015)**  
**[CONFIDENCIAL]**

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos aportados por las empresas.

- La rentabilidad prevista, de acuerdo con la metodología descrita en el Anexo, se sitúa en el **[CONFIDENCIAL]%**, cifra incluida en la horquilla de entre el 6,8 y 7,4% fijada en la citada Resolución de 23 de febrero de 2017 donde se recoge detalladamente la metodología utilizada así como su cálculo.

Sin perjuicio de lo anterior, 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 Mercancías<sup>5</sup>, **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**

---

<sup>4</sup> Resolución sobre la propuesta de tarifas para los servicios complementarios prestados por la Terminal Catalunya, S.A.U. en la instalación del Muelle del Prat en el Puerto de Barcelona.

<sup>5</sup> Informe INF/DTSP/002/16, de 21 de diciembre de 2016.



**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 año<sup>6</sup>.

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 más un beneficio razonable, 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.

#### IV. CONCLUSIONES

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

- 1) Las tarifas propuestas por UTE Translisa 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) El beneficio que obtendría Translisa aplicando el incremento tarifario propuesto se considera razonable de acuerdo con los criterios metodológicos utilizados por la CNMC y establecidos en la Resolución de 23 de febrero de 2017.
- 3) 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.

---

<sup>6</sup> Transporte ferroviario de mercancías, Ignacio Sanz, Íñigo de Peñaranda, Joan Carles Enguix y Jordi Mas, coordinado por Miguel Ángel Dombriz, publicado por MARGE Books.

- 4) Finalmente, de acuerdo con lo establecido en el artículo 102 de la Ley 38/2015, se recuerda a la UTE Translisa 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 recibida la presente Resolución.

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 TRANSERVI, S.A. Y SOLUCIONES LOGÍSTICAS INTEGRALES, S.A. en relación con el servicio complementario de carga y descarga de unidades de transporte intermodal sobre y desde vagón en la instalación terminal de Constantí (Tarragona), establecido en el punto 18 del Anexo I de la Ley 38/2015.

**SEGUNDO.-** En el plazo máximo de diez días a contar desde la notificación de la presente Resolución en relación con su propuesta tarifaria, la UTE TRANSERVI, S.A. Y SOLUCIONES LOGÍSTICAS INTEGRALES, S.A. deberá comunicar sus tarifas 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.

## ANEXO. ESTIMACIÓN DE LA RENTABILIDAD DEL CAPITAL DE TRANSLISA APLICANDO LAS NUEVAS TARIFAS

En la Resolución de 23 de febrero de 2017 se estableció que el coste medio ponderado de capital y por tanto el beneficio razonable a aplicar en la valoración de las tarifas de los servicios complementarios estaría comprendido en un rango entre el 6,8% y el 7,4%. En aquella Resolución, el explotador de la terminal afrontaba unas fuertes inversiones, por lo que la aplicación de la metodología del coste de capital era similar a la realizada por la CNMC en otros sectores regulados.

Sin embargo, en el presente caso, Translisa es un explotador que gestiona una terminal en régimen de riesgo y ventura por lo que sus inversiones son limitadas y, por el contrario, debe afrontar los costes derivados del alquiler de la terminal. Esta **Sala entiende que es necesario**, al objeto de analizar el beneficio razonable, **considerar la rentabilidad** también de este tipo de explotadores con una **metodología consistente con aquéllos que deben realizar inversiones**.

Sin perjuicio de lo anterior, es también cierto que deben realizarse algunas matizaciones a la metodología aplicada en el contexto de un agente inversor dado que el inmovilizado neto, magnitud sobre la que se aplica la WACC, no es relevante en estos casos. Por tanto, al objeto de evaluar el beneficio razonable de un explotador de una terminal a riesgo y ventura se considerará que **la adjudicación de la propia terminal supone un proyecto inversor**, considerándose todo el periodo de adjudicación de la terminal.

A la hora de estimar el **importe de la inversión** y adoptando un enfoque más favorable a los explotadores de estas terminales, se considerará que éste asciende al **importe de la renta que deberá abonar a ADIF durante el periodo adjudicado**.

A partir de los elementos anteriores se obtendría la tasa interna de retorno (TIR) que se comparará con la horquilla señalada anteriormente y considerada razonable de entre el 6,8 y el 7,4%.

En el caso de Translisa, como se ha dicho, el periodo adjudicado se situaría entre 2013 y 2019 (6 años) y, de acuerdo con los datos de la Tabla 6, se estimaría el importe de la inversión, correspondiente al importe de la renta anual, así como el margen, obteniéndose las siguientes estimaciones:

**Tabla 6. Estimación de la TIR aplicando las tarifas propuestas por  
Translisa  
[CONFIDENCIAL]**

De esta forma, **la TIR estimada** con el incremento propuesto para las tarifas de manipulación de UTIs por Translisa **es menor a la WACC máxima estimada en la Resolución de 23 de febrero de 2017.**