

RESOLUCIÓN SOBRE LA PROPUESTA DE TARIFAS PARA LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS PRESTADOS POR FERROSER SERVICIOS AUXILIARES S.A. EN EL CENTRO LOGÍSTICO FERROVIARIO DE PORT BOU (GIRONA)

SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

STP/DTSP/015/17

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 30 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

39/2003¹ 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 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.- Ferroser Servicios Auxiliares S.A. (en adelante, Ferroser), explotador a riesgo y ventura de la terminal ferroviaria de Port Bou, comunicó el 17 de febrero de 2017 su propuesta tarifaria en relación con los servicios de prestación de los servicios de manipulación de UTIs en el centro logístico ferroviario de Port Bou (Girona).

CUARTO.- Posteriormente, el día 20 de febrero de 2017 se solicitó a Ferroser, de conformidad con la citada Resolución de 3 de noviembre de 2016, que complementara su escrito inicial, aportando la información fijada en el Resuelve Tercero de la misma, así como de las inversiones de capital que hubieran sido asumidas o que se previeran asumir durante el periodo de concesión, incluyendo las prórrogas y acordando la suspensión del transcurso del plazo para resolver y notificar la presente Resolución.

QUINTO.- Con fecha 6 de marzo de 2017, Ferroser aportó la información requerida anteriormente, añadiendo información complementaria el día 13 de marzo 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

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

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 FERROSER

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

II.1. Descripción de la Terminal de Port Bou

La terminal de mercancías de Port Bou (Girona) es una terminal intermodal propiedad de ADIF cuya explotación a riesgo y ventura, como ya se ha indicado, corre a cargo de Ferrosfer. Esta terminal es de tipo fronteriza, de enlace de los tránsitos regulares del eje mediterráneo entre España y Francia, por lo que las operaciones que se realizan son esencialmente de transbordo vagón – vagón. Efectivamente, la terminal de Portbou cuenta con vías en ancho ibérico e internacional (UIC).

Según se publica en la página web de ADIF, esta terminal cuenta con cuatro grúas pórtico para el movimiento de las UTIs, dos tractores 311 así como con 15 vías, de las cuales son 5 de ancho UIC, 3 de ancho mixto y el resto de ancho ibérico, con longitudes útiles que van desde los 310 a los 560 metros de longitud.

Por otro lado, la Declaración de la Red de ADIF señala que la instalación dispone de vías de apartado/estacionamiento, vías de maniobra/formación así como de un punto de carga.

La actividad principal de esta terminal resulta muy específica ya que, como se ha dicho, consiste esencialmente en el trasbordo vagón – vagón de la carga, por lo que no procede realizar un análisis de las terminales de mercancías de

su entorno, ya que ninguna otra tiene ni sus características ni su tipo de tráfico. Cabe destacar, igualmente, que por la razón anterior, el tiempo de permanencia habitual de las UTIs en la instalación es de menos de dos días.

Además de su ubicación y su funcionalidad resulta también relevante indicar que el número de UTIs que se gestionaron en la terminal ferroviaria de Port Bou se situó en torno a 38.600 UTIs, tras descender un 4,3% respecto al año 2015.

En relación con la capacidad operativa máxima de la instalación, Ferroser estima, a través del análisis de la evolución del número de UTIs desde 1994, que estaría en el entorno de las 90.000 UTIs/año, lo que implica un nivel de ocupación actual alrededor del 43%.

II.2. Tarifas propuestas por Ferroser para la Terminal de Port Bou

Ferroser empezó su actividad en la Terminal ferroviaria de Port Bou el 1 de octubre de 2013, gracias a la adjudicación del concurso con duración inicial de 4 años más la posibilidad de prórroga por dos años más hasta una vigencia total de contrato y prórrogas de hasta 10 años.

Durante el año 2016, Ferroser presentó a la CNMC las tarifas de los servicios complementarios en la Terminal ferroviaria de Port Bou, que eran coincidentes con las que aplicaba ADIF, y que fueron consideradas informadas favorablemente por Resolución de la CNMC de 3 de noviembre de 2016².

Ferroser indica en su escrito complementario que la situación de tráfico actuales y el incremento de circulaciones por la red de ancho UIC a través del túnel del Petrus habría reducido de manera significativa la actividad de trasbordo de UTIs.

Aunque Ferroser declara que está trabajando para aumentar los tráfico, al no cerrarse ninguna operación, proponen al objeto del cálculo de la tarifa, que el tráfico en 2017 se mantenga en los niveles de 2016.

En la siguiente tabla se muestra la propuesta realizada por Ferroser para la terminal ferroviaria de Port Bou:

² 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.

Tabla 1. Propuesta tarifaria para la Terminal Port Bou para 2017

	Tarifa 2016	Propuesta 2017	Incremento 17/16
Tránsito entre 0 y 2 días en la instalación	22,45 €/UTI	29,30 €/UTI	30,51%
Tránsito hasta 7 días en la instalación	39,40 €/UTI	39,40 €/UTI	0%
Exceso sobre 7 días de tránsito en la instalación	6 €/día	6 €/día	0%
Manipulación adicional por más de 7 días de tránsito	22,45€/UTI	29,30 €/UTI	30,51%

Fuente. Ferroser

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 Ferroser, realizándose una valoración de la misma.

III.1. Costes de prestación del servicio complementario de manipulación de UTIs en la terminal ferroviaria de Port Bou

Entre la documentación aportada, Ferroser ha presentado los costes relacionados directamente con la explotación de los servicios de manipulación de UTIs del año 2016. Por otro lado, se ha estimado que los ingresos se corresponden con el paso por la instalación de las UTIs por un periodo inferior a 2 días, de forma que la estructura de costes e ingresos queda como se muestra a continuación:

Tabla 2. Estructura de costes e ingresos de Ferroser
[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

Fuente. Ferroser

Como se observa en la tabla anterior, durante el año 2016, el coste por UTI alcanzó los ([CONFIDENCIAL] euros frente a unos ingresos por UTI de ([CONFIDENCIAL] euros.

Por otra parte, para el ejercicio 2017, y considerando, en línea con lo señalado con Ferroser, que tanto el tráfico como los costes del año 2016 permanecieran constantes, con las nuevas tarifas los ingresos medios por UTI estarían cercanos a los ([CONFIDENCIAL] euros.

Finalmente cabe señalar que, con las nuevas tarifas propuestas y considerando unos costes constantes, el punto de equilibrio de la terminal 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 del último ejercicio, que presenta una tasa negativa, **no es previsible que Ferroser 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 Ferroser 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, conviene destacar que esta terminal enfrenta competencia intramodal (como indica Ferroser en su propio escrito, por el incremento de circulaciones de ancho UIC a través del túnel del Pertús) e intermodal (carretera, cuyo tráfico asciende a más de 9.000 vehículos pesados diarios³). En este sentido, esta Sala considera que el incremento de tarifas propuesto podría afectar a la actividad y los ingresos previstos en la instalación.

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. Como se señaló en el Informe de Supervisión del Mercado de Transporte Ferroviario de Mercancías⁴ 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:

³ Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos.

⁴ Informe INF/DTSP/002/16, de 21 de diciembre de 2016.

- 1) Las tarifas propuestas por Ferroser 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 Ferroser 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 Ferroser Servicios Auxiliares S.A. en relación con el servicio complementario de carga y descarga de unidades de transporte intermodal sobre y desde vagón en el centro logístico ferroviario de Port Bou (Girona), 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 la propuesta tarifaria, Ferroser Servicios Auxiliares 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.

La presente Resolución agota la vía administrativa, no siendo susceptible de recurso de reposición, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36.2 de la Ley 3/2013, de 4 de junio. Puede ser recurrida, no obstante, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses, de conformidad con lo establecido en la disposición adicional cuarta, 5, de la Ley 29/1998, de 13 de julio.