

RESOLUCIÓN SOBRE LA PROPUESTA DE TARIFAS PARA LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS PRESTADOS POR NOATUM RAIL TERMINAL ZARAGOZA S.L. EN EL CENTRO LOGÍSTICO ZARAGOZA-PLAZA.**SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA****STP/DTSP/024/17****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 4 de mayo 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.- Noatum Rail Terminal Zaragoza S.L. (en adelante, NRTZ), comunicó el 15 de marzo de 2017 su propuesta tarifaria en relación con los servicios de manipulación de UTIs en la terminal ferroviaria de Zaragoza-Plaza.

CUARTO.- Con fecha 28 de marzo de 2017 se solicitó a NRTZ a que complementara su escrito inicial aportando información adicional necesaria para poder evaluar con mayor precisión la razonabilidad del beneficio y acordando la suspensión del transcurso del plazo para resolver y notificar la presente Resolución.

QUINTO.- NRTZ aportó la información requerida con fecha 19 de abril 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”.

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

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 NRTZ.

El presente epígrafe tiene por objeto describir la terminal ferroviaria de Zaragoza-Plaza (Zaragoza) así como el contexto en el que presta sus servicios y la propuesta tarifaria que ha comunicado a la CNMC.

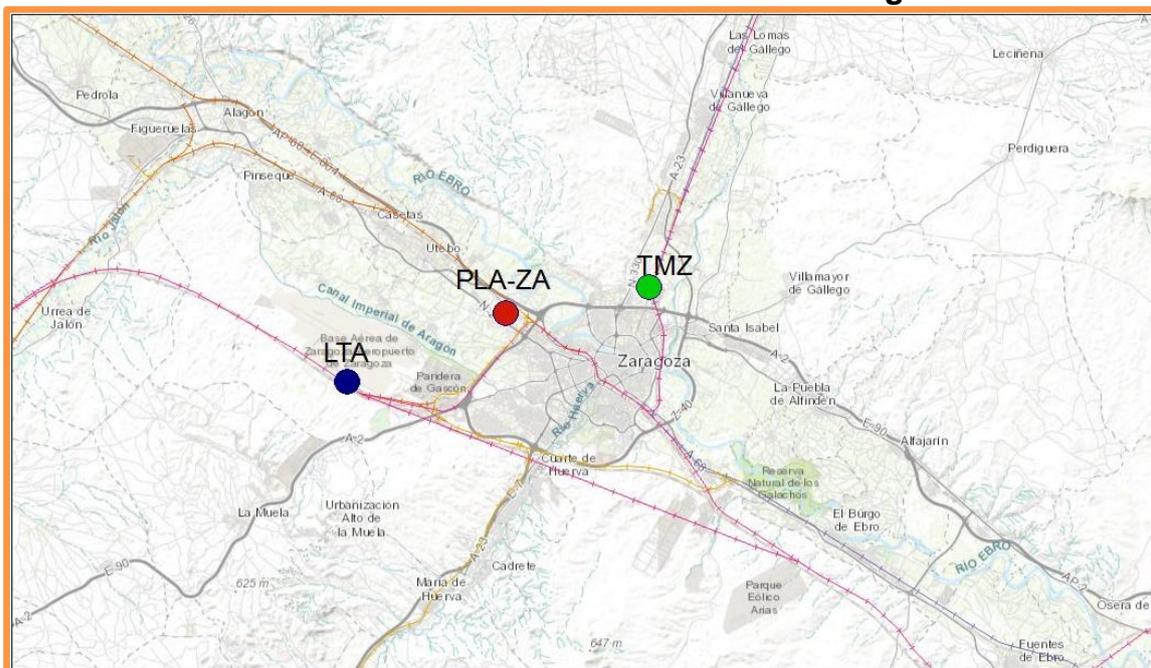
II.1. Descripción de la Terminal ferroviaria de Zaragoza-Plaza

La terminal ferroviaria Zaragoza-Plaza, propiedad de ADIF, se encuentra actualmente explotada por NRTZ, sociedad participada por Noatum, Grupo Sese y Logitren, a riesgo y ventura con fecha prevista de fin de la concesión el 31 de julio de 2017.

Según se publica en la página web de NRTZ, el apartadero ocupa una superficie de 75.000 m² con 6 vías para operaciones de carga y descarga, 5 de ellas de 850 metros de longitud y una de ellas de 690 metros. Esta terminal cuenta con una grúa pórtico y 3 grúas móviles.

En el entorno de la terminal objeto de estudio en la presente Resolución existen otras dos terminales ferroviarias intermodales de mercancías: la terminal Marítima de Zaragoza explotada por DEPOT TmZ Services S.L. y la terminal Zaragoza ALIF explotada por Leader Transport Aragon. De esta forma, en el entorno de Zaragoza existen tres terminales ferroviarias intermodales explotadas por diferentes sociedades.

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



Fuente. Elaboración propia.

Esta proximidad de otros competidores ha influido negativamente en el número de UTIs que se han gestionado durante estos últimos años frente al número de UTIs que por ejemplo se gestionaron en la terminal Zaragoza Plaza en 2012, donde se rondaban los 50.000 UTIs².

Tabla 1. Número de UTIs gestionadas en la NRTZ.

2014	2015	2016
36.476	27.813	28.636

Fuente. NRTZ

II.2. Tarifas comunicadas por NRTZ

NRTZ comunicó la propuesta de establecer nuevas tarifas para la prestación del servicio complementario de carga y descarga de UTIs, tal y como se muestra en la tabla 2. En la citada tabla se muestran además los incrementos que suponen las tarifas en relación con las tarifas actualmente en vigor.

Tabla 2. Propuesta de tarifas presentada por NRTZ S.L.

² <http://www.cadenadesuministro.es/noticias/adif-adjudica-al-consorcio-formado-por-noatum-grupo-sese-y-logitren-la-gestion-del-centro-logistico-ferroviario-de-zaragoza-plaza/>

Servicios al contenedor	Tarifa propuesta	Incremento
Servicios de carga y descarga de mercancías	24 €/UTI	6,90%
Servicio de carga y descarga con 7 días	39,95 €/UTI	1,40%
Movimiento adicional tras 7 días	24 €/UTI	6,90%

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

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 NRTZ, realizándose una valoración de la misma.

III.1. Costes de prestación del servicio complementario de manipulación de UTIs en la terminal ferroviaria de Zaragoza-Plaza

Entre la documentación aportada por NRTZ, 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. NRTZ

En primer lugar es necesario señalar que los datos presentados para 2017 se corresponden con una previsión hasta el 31/07/2017, fecha en la cual finaliza el primer tramo de concesión de este explotador según el contrato suscrito con ADIF. Como se observa en la tabla anterior, a pesar del incremento de tarifas propuesto, este explotador prevé mantenerse en pérdidas. En relación con este aspecto, es necesario destacar que el ingreso medio por UTI ha venido reduciéndose en los últimos ejercicios.

A este respecto es preciso señalar que las previsiones de NRTZ para la mitad del ejercicio resultan poco creíbles a la vista de la previsión de tráfico ([CONFIDENCIAL] UTIs gestionadas en siete meses, lo que extrapolándose supondría un tráfico de [CONFIDENCIAL] UTIs gestionadas en todo el año, esto es, un [CONFIDENCIAL]% más que en 2016). Sin embargo, a los efectos de la comprobación del beneficio razonable implícito en la propuesta tarifaria, **esta desviación no es relevante dado que un menor tráfico supondría menores ingresos y, por tanto, mayores pérdidas.**

Por otra parte, en el mismo sentido, la estimación de ingresos también resulta excesivamente conservadora dado que supone una reducción del **[CONFIDENCIAL]**% con respecto al ingreso medio observado en 2016 cuando, como se ha señalado anteriormente, este explotador está proponiendo un incremento tarifario del 6,9%. A este respecto, aplicando el ingreso medio de 2016 más el incremento propuesto, los ingresos esperados hasta 31/07/2017 de acuerdo con la previsión de tráfico – que, de acuerdo con lo anterior, resulta excesivamente optimista – resultaría en unos ingresos de **[CONFIDENCIAL]** euros, esto es, un margen sobre ingresos del **[CONFIDENCIAL]**%.

En definitiva, esta Sala considera que, a pesar de que **las previsiones aportadas por NRTZ no resultan creíbles** a partir de los datos disponibles, **la aplicación de unas magnitudes de tráfico e ingresos más coherentes con la evolución pasada no resultarían, en ningún caso, en un beneficio no razonable.**

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 Mercancías³, **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 año⁴.

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

³ Informe INF/DTSP/002/16, de 21 de diciembre de 2016.

⁴ Transporte ferroviario de mercancías, Ignacio Sanz, Íñigo de Peñaranda, Joan Carles Enguix y Jordi Mas, coordinado por Miguel Ángel Dombriz, publicado por MARGE Books.

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 NRTZ 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 NRTZ 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 Noatum Rail Terminal Zaragoza S.L. 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, Terminal Intermodal Monzón S.L. 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.

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.