

RESOLUCIÓN SOBRE LA PROPUESTA DE TARIFAS PARA LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS PRESTADOS POR TERMINAL INTERMODAL MONZÓN S.L. EN LA TERMINAL FERROVIARIA DE SELGUA.

SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

STP/DTSP/018/17

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

¹ 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 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 Terminal Intermodal Monzón S.L. (en adelante, TIM), comunicó el 3 de marzo de 2017 su propuesta tarifaria en relación con los servicios de manipulación de UTIs en la terminal ferroviaria de Selgua.

CUARTO.- Con fecha 7 de marzo de 2017 se solicitó a TIM 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.- TIM aportó la información requerida con fecha 24 de marzo de 2017.

SEXTO.- Tras analizar la información recibida, y no al no incluir una tarifa que incluyera dos días de estocaje de las UTIs, se solicitó el 31 de marzo de 2017 que se incluyera una propuesta sobre dicha tarifa así como que se rehicieran los cálculos para conocer exactamente cuáles eran los costes teniendo en cuenta el depósito de dos días que debe contener la tarifa.

SEPTIMO.- TIM aportó la información adicional requerida con fecha 12 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”.

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 TIM

El presente epígrafe tiene por objeto describir la terminal ferroviaria de Selgua (Huesca) 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 Selgua

La terminal ferroviaria “Monzón Río Cinca” junto a la estación de Selgua, se encuentra en la línea Lérida-Zaragoza, fue promovida y está actualmente explotada por TIM, sociedad perteneciente al Grupo SAMCA, y participada por Logirail.

Según se publica en la página web de TIM, el apartadero ocupa una superficie de 60.000 m², si bien podría llegar a un máximo de 150.000 m² en desarrollos posteriores. Actualmente el número de vías son 2, pudiéndose ampliar hasta 4, siendo la longitud de las vías principales de 520 metros y una tercera vía auxiliar para facilitar las maniobras. Actualmente la terminal cuenta con 2 grúas móviles para el movimiento de contenedores llenos, una carretilla manipuladores de contenedores vacíos y un locotractor.

En el entorno de la terminal objeto de estudio en la presente Resolución no existe ningún cargadero privado de uso público ni ninguna terminal intermodal propiedad de ADIF con consideración de terminal intermodal ferroviaria y que permita realizar el servicio de carga y descarga de UTIs.

Además de su ubicación, resulta también relevante el número de UTIs que se gestionaron en esta terminal, que se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 1. Número de UTIs gestionadas en la TIM.

2014	2015	2016	Prev 2017
19.966	22.568	20.514	17.054

Fuente. TIM

Cabe destacar que a pesar de la falta de existencia de una terminal ferroviaria de transporte intermodal cercana a la TIM, 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**.

II.2. Tarifas comunicadas por TIM

De acuerdo con TIM, la situación que afronta la explotación de la terminal, de acuerdo con los datos aportados, justifica el mantenimiento de la tarifa de carga y descarga de UTIs así como aumento de la correspondiente al depósito y almacenes generales que proponen y que se presenta a continuación:

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

Servicios al contenedor	Tarifa propuesta	Incremento
Servicios de carga y descarga de mercancías	32,45€/UTI	0%
Depósitos y almacenes generales	6€/UTI día	1076% ³

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

De conformidad con lo señalado anteriormente, **la tarifa de carga y descarga señalada en la tabla anterior incluye dos días de depósito de los contenedores en la terminal**, siguiendo la Resolución de 3 de noviembre de 2016. Por tanto, si bien en términos nominales no ha sido modificada, sí lo ha sido en relación con los servicios incluidos.

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

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

³ Este incremento se explica por la tarifa anterior de 0.51€/UTI/día que tenían anteriormente, muy inferior a la del resto del mercado en 2016 y porque la tarifa de movimiento básico de 2016 no incluían los dos primeros días de depósito.

analizará la propuesta tarifaria a la vista de los costes presentados por TIM, realizándose una valoración de la misma.

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

Entre la documentación aportada por TIM, 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. TIM

En la tabla anterior se observa que el conjunto de los costes se mantenga muy próximo a los costes de 2016, si bien el menor tráfico previsto haría que, en términos medios, se incrementara. Por otra parte, este explotador prevé un incremento sustancial del ingreso medio por UTI, lo que supondrá, según sus estimaciones, que la rentabilidad sobre los ingresos para 2017 **se sitúe sobre el [CONFIDENCIAL]%**.

Las previsiones anteriores, a la vista de la evolución pasada, **parecen ser conservadoras** tanto en términos de ingresos como de costes, haciendo creíble un margen sobre ingresos de la magnitud señalada por el explotador o incluso menor. En particular, a juicio de esta Sala, es previsible que no se alcance el ingreso medio por UTI que se señala por lo que **la rentabilidad será, con una alta probabilidad, menor.**

III.2. Razonabilidad del beneficio propuesto por TIM.

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 2017⁴, 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.

⁴ 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.

A este respecto, esta Sala considera que:

- TIM 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 línea o incluso por debajo de los resultados de otros explotadores y del resto de agentes del sector.

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

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

- Por otro lado, TIM facilitó el valor del inmovilizado neto para el año 2016, que ascendió, de manera provisional, a **[CONFIDENCIAL]** millones de euros. Por tanto, la rentabilidad económica esperada para 2017, de acuerdo a los valores obtenidos en la Tabla 3 anterior, se sitúa en el **[CONFIDENCIAL]%**, cifra muy inferior a 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.

Por tanto, aplicando la metodología del coste de capital ponderado o WACC para aproximar el beneficio razonable, cabe concluir que **las tarifas propuestas por TIM son coherentes con lo establecido en el artículo 102 de la Ley 38/2015**.

IV. CONCLUSIONES

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

- 1) Las tarifas propuestas por TIM 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) De acuerdo con lo establecido en el artículo 102 de la Ley 38/2015, se recuerda a TIM 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 Terminal Intermodal Monzón 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 comunicarlás 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.