

B**PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS****“ESTUDIO PARA LA ELABORACIÓN DE UNA METODOLOGÍA PARA LA
DETERMINACIÓN DE LA DEMANDA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
FERROVIARIO EN ESPAÑA”****CLÁUSULAS****1. OBJETO**

El apartado 5 de la disposición transitoria tercera de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en la redacción dada por la Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo al crecimiento y de la creación de empleo, contempla, con carácter transitorio, la posibilidad de establecer un esquema de mercado en el que el acceso para los nuevos operadores se lleve a cabo a través de la obtención de títulos habilitantes. De conformidad con lo establecido en dicha disposición transitoria, el Consejo de Ministros determinará el número de títulos habilitantes a otorgar para cada línea o conjunto de líneas en las que se prestará el servicio en régimen de concurrencia, así como el periodo de vigencia de dichos títulos habilitantes.

En este contexto, el Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de junio de 2014 determinó que se otorgaría un título habilitante adicional que permita a un nuevo operador prestar, en concurrencia con RENFE-Operadora, los servicios de transporte ferroviario de viajeros no sujetos a obligaciones de servicio público sobre las líneas que componen el corredor de Levante durante un periodo de 7 años.

La CNMC¹ ha establecido que este sistema de apertura progresiva del sector ferroviario de viajeros supone una etapa de transición hasta la completa liberalización del sector prevista, según los borradores del 4º Paquete Ferroviario de la Comisión Europea, en 2019. En este sentido, esta Comisión vinculaba el éxito de este modelo a la apertura de los corredores y trayectos de mayor demanda, lo que incentivaría la participación en el proceso, por ser lo más rentables.

Dada esta situación, y de cara a posteriores fases de la apertura del mercado, la CNMC considera necesario establecer la demanda real y potencial de los diferentes corredores ferroviarios así como el número de operadores que podrían concurrir en dichos corredores de manera sostenible.

¹ Ver Documento de Reflexión sobre el proceso de liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril (PRO/DTSP/0001/14) de 25 de junio de 2014.

Por otra parte, la Directiva 2012/34/UE² (en adelante, Directiva RECAST) establece que, con el fin de recuperar totalmente los costes asumidos por el administrador de infraestructuras, los Estados miembros podrán, siempre que el mercado pueda aceptarlo, cobrar recargos basados en principios eficientes, transparentes y no discriminatorios, sin dejar de garantizar una competitividad óptima de los segmentos de mercado ferroviario. En particular, la cuantía de los cánones no deberá excluir la utilización de las infraestructuras por parte de segmentos del mercado.

Efectivamente, los cánones fijados por el gestor de las infraestructuras ferroviarias suponen un porcentaje elevado de los costes de las empresas ferroviarias. En la medida en que éstas deban trasladar al mercado final los incrementos en los cánones ferroviarios, las estimaciones de la demanda realizadas de acuerdo con los párrafos anteriores se verán modificadas dada su elasticidad precio.

De esta forma, la CNMC requiere disponer de una metodología que evalúe la capacidad del mercado para aceptar incrementos en los cánones que, necesariamente, estará relacionada con la demanda potencial de los diferentes corredores, los precios finales y el número de competidores potenciales.

2. ALCANCE Y DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO

Sin carácter de exhaustividad, el adjudicatario deberá llevar a cabo el siguiente trabajo:

2.1. FASE 1: Comparativa internacional

- 2.1.1. La fase inicial del proyecto consistirá en la realización de un *benchmarking* europeo describiendo los modelos de liberalización del transporte ferroviario de pasajeros y su impacto en términos de precios y tráficos gestionados. Durante la ejecución del contrato se determinarán los países a analizar si bien, en cualquier caso, la comparativa incluirá a Austria, Alemania, Francia, Italia, Reino Unido y Suecia.
- 2.1.2. A la hora de analizar los modelos de liberalización se deberá detallar si las autoridades del país en cuestión han optado por una competencia en el mercado o por el mercado y las razones subyacentes para tomar dicha decisión.
- 2.1.3. Para cada uno de los países anteriores se establecerán los principales corredores ferroviarios así como su caracterización en términos de, entre otros, longitud, tráfico de pasajeros, tipología del servicio ferroviario, etc.
- 2.1.4. Finalmente se deberá analizar la estructura de los cánones vigente en cada país y, en particular, para los citados corredores descritos en el apartado anterior. Para facilitar la comparativa se establecerán tipologías comunes de servicios de transporte de pasajeros así como el cálculo de los cánones.

² Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012 por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

- Análisis económico-financiero y de cuenta de resultados de los gestores de infraestructuras ferroviarias de los países analizados, incluyendo a su vez el análisis de su estructura de capital (deuda y fondos propios).

- 2.2.1. El objetivo de esta fase del proyecto es determinar la demanda potencial del transporte ferroviario de pasajeros en los diferentes corredores en España así como definir las variables explicativas de la misma.
- 2.2.2. La empresa adjudicataria definirá los corredores existentes y potenciales del transporte ferroviario de pasajeros en España y, en particular, de alta velocidad.
- 2.2.3. Estos corredores deberán caracterizarse incluyendo las áreas de influencia, la población conectada, su renta o el tráfico de los diferentes medios de transporte. Durante la ejecución del contrato se determinará el horizonte temporal sobre el que deberán realizarse previsiones.
- 2.2.4. A partir de los datos anteriores, la empresa adjudicataria definirá una metodología para establecer la demanda potencial del transporte ferroviario en función de los parámetros relevantes, incluyendo el tipo de infraestructura, el tiempo de viaje, los precios, diversidad de ofertas, etc. Esta metodología incluirá los patrones de sustitución entre medios de transporte así como, en su caso, el incremento total de la demanda.
- 2.2.5. Finalmente, se deberá aplicar la metodología anterior a cada uno de los corredores caracterizados en el punto 2.2.1 para un horizonte temporal definido.

- 2.3.1. En esta fase se deberá establecer el número de entrantes potenciales en cada uno de los corredores definidos de acuerdo con el punto anterior estableciendo los determinantes de su viabilidad. Para ello se partirá, en primer lugar, de la demanda establecida en la Fase anterior, estimándose los ingresos de cada uno de los corredores.
- 2.3.2. Para establecer la viabilidad de la entrada en dichos corredores, se analizarán también los costes subyacentes de prestación de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros. En particular, la empresa adjudicataria determinará las principales partidas de costes, su naturaleza (fija o variable) así como su cuantificación. Dada su relevancia regulatoria,

2.3.3. De acuerdo con los elementos anteriores, la empresa adjudataria analizará la capacidad de entrada en los distintos corredores así como un análisis de escenarios y de sensibilidad a las principales partidas de costes que determinen la sostenibilidad de dicha entrada.

2.4.1. El objetivo de esta fase es determinar la capacidad del mercado para aceptar los recargos previstos en el artículo 32 de la Directiva RECAST sin que éstos excluyan a ningún segmento de mercado. Para ello, en primer lugar, se caracterizarán los posibles segmentos de mercado, y en particular, los enumerados en el Anexo VI, punto 1, de la Directiva.

2.4.2. A la vista de los resultados en las Fases precedentes, la empresa adjudicataria analizará, de los segmentos de mercado anteriores relacionados con el transporte de viajeros por ferrocarril, la capacidad para aceptar recargos en los cánones, especificando las principales variables para su determinación para concluir sobre la magnitud de dichos recargos.

Como consecuencia de los trabajos enumerados anteriormente, se emitirá un informe con las conclusiones de cada una de las fases que contendrán los siguientes aspectos:

- El adjudicatario deberá elaborar y entregar, en su caso, una versión censurada de los informes y un resumen ejecutivo del mismo.

FIRMADO DIGITALMENTE - FIRMADO DIGITALMENTE - FIRMADO DIGITALMENTE - FIRM