

“La liberalización del transporte de pasajeros en el sector ferroviario” organizado por Ashurst

Madrid, 3 de julio de 2019

Agradecimientos

El 14 de diciembre de 2020 se abrirá a la competencia uno de los últimos mercados monopolizados: el transporte nacional de viajeros por ferrocarril.

Extraordinario esfuerzo inversor: a los 10.700 km de vías en ancho ibérico se le suman unos 2.800 km de alta velocidad. La red de alta velocidad se consolida de esta forma como la 2ª del mundo y la 1ª a nivel europeo.

Como ya señaló la CNMC, la **inversión ya realizada en la red de alta velocidad supera los 43.000 millones** de euros, una cifra que se incrementará cuando se concluyan los corredores ahora en construcción: Madrid-Galicia, Madrid-Norte (Asturias y País Vasco) y el corredor Mediterráneo, entre otros.

Estos números contrastan con el **reducido uso de nuestra red. En términos de tráfico** España se sitúa en el **5º puesto a nivel europeo**, con un tráfico que es la mitad de el de Italia, algo menos de un tercio del de Reino Unido y un cuarto del registrado en Francia y Alemania.

Ante esta situación, la **liberalización** del mercado nacional de pasajeros **es una oportunidad para incrementar de forma notable el uso de la red** y, de esa forma, **rentabilizar socialmente la inversión realizada**.

La experiencia europea muestra que la entrada de nuevos competidores se ha traducido en:

- un incremento de frecuencias
- la puesta en servicio de trenes de mayor velocidad y equipados con servicios de valor añadido, y
- una **reducción de precios** significativa.

El resultado de este proceso ha sido un **incremento notable del uso de los servicios ferroviarios**, no solo por la **captación de clientes que utilizaban otros modos de transporte**.

Esta transformación del sector también ha de **facilitar la sostenibilidad financiera de ADIF Alta Velocidad**, que ha de hacer frente deuda de más de 16.000 millones de euros y un coste anual en intereses de casi 360 millones.

“La liberalización del transporte de pasajeros en el sector ferroviario” organizado por Ashurst

Madrid, 3 de julio de 2019

Para lograr los objetivos deseados con la liberalización **es necesario que se produzca un alto grado de competencia entre el operador histórico y los nuevos entrantes.**

Para ello es imprescindible que el marco legal y el procedimiento de asignación de capacidad en la red y de servicios en ella favorezca la entrada y el desarrollo de nuevas estrategias empresariales.

Dada su reciente publicación, permítanme que me refiera **en primer lugar a la asignación de capacidad**, y en concreto al informe sobre la modificación de la Declaración sobre la Red de ADIF Alta Velocidad de 2019.

En el Informe que se aprobó el pasado 25 de junio, **la CNMC ha valorado positivamente los aspectos más relevantes de la propuesta de ADIF.**

- En primer lugar, **la oferta de capacidad marco da transparencia sobre la capacidad disponible para los potenciales nuevos entrantes.**
- La considerable nueva capacidad que se pone a disposición de nuevos operadores **permitirá la entrada de al menos dos empresas ferroviarias con una potencial cuota del 35% del mercado.**
- **La estructura de tres paquetes que ADIF propone** en la Declaración de capacidad marco **permite priorizar a aquellas empresas ferroviarias que se comprometan con un uso más intensivo de todos los corredores de alta velocidad**, y que se extiendan los beneficios de la competencia a un mayor número de usuarios.
- Finalmente, creemos que **el criterio de asignación**, basado en el compromiso de uso en un marco temporal de 10 años, **equilibra las peticiones** de aquellas empresas ferroviarias que ya dispongan de material rodante y las de aquellas que deban adquirirlo.

Sin embargo, la CNMC también **ha señalado elementos que deben modificarse para flexibilizar el modelo de asignación**, con el fin de facilitar la entrada de nuevas empresas con modelos de negocio diferenciados e innovadores, capaces de ejercer una presión competitiva.

1. **ADIF Alta Velocidad debe atender todas las solicitudes de capacidad marco que reciba** mientras sean compatibles y no superen la capacidad disponible (no puede negarse).
2. **Cuando ADIF Alta Velocidad no pueda atender todas las peticiones de capacidad, se debe dar prioridad a empresas ferroviarias diferentes**, en el sentido de que no formen parte del mismo grupo empresarial ni sus socios

ostenten participaciones de control o ejerzan influencia decisiva en distintos adjudicatarios de capacidad.

De otra forma, **podríamos estar amparando el acaparamiento de capacidad.**

3. El Informe de la CNMC también señala que **la duración de los acuerdos marco para nuevos entrantes debe ser flexible.**

De otra forma, se correría el riesgo de forzar a las empresas ferroviarias a una amortización acelerada del material rodante y de otras inversiones, **comprometiendo su viabilidad y la capacidad de competir.**

4. Se ha considerado adecuado **no extender a más de cinco años renovables la asignación de capacidad marco al adjudicatario del paquete A.**

Este paquete, que **representa el 65% del total de la capacidad**, cuenta con importantes similitudes con la oferta actual de RENFE, y con ello evita que la apertura del mercado perturbe la oferta de servicios a los usuarios; pero, al mismo tiempo otorga una importante ventaja al operador histórico para realizar solicitudes de este paquete.

La propuesta remitida por ADIF y ADIF Alta Velocidad incorpora **detalles del acceso a las instalaciones de servicio, incluyendo las estaciones de viajeros.** Sabemos que las estaciones son determinantes para la experiencia de los viajeros y para diferenciar la oferta de las empresas entrantes.

Por ello, el acceso transparente y no discriminatorio a sus servicios resulta de elevada importancia.

Valoramos positivamente la transparencia que la Declaración de la Red aporta sobre los servicios que se ofrecen en ellas, así como sobre los espacios disponibles pero nos pronunciaremos en diciembre.

Aunque la Declaración de la Red es un **documento básico** para la liberalización, **es necesario que el conjunto del marco normativo ofrezca un escenario de certidumbre** a los potenciales entrantes, que han de realizar importantes inversiones.

En este sentido, con el Real decreto-ley 23/2018, de 21 de diciembre, se avanzó de forma importante en la **transposición del Cuarto Paquete Ferroviario, corrigiendo inconsistencias de la normativa española con la legislación europea** que la CNMC venía poniendo de relieve en sus informes.

No me gustaría terminar esta intervención sin llamar la atención sobre un elemento

que marcará la supervisión del futuro mercado liberalizado: **la aplicación de la Ley de Defensa de la Competencia.**

Las competencias de supervisión ferroviaria de la CNMC, y que persiguen el funcionamiento sin distorsiones del mercado, **son a nuestro juicio complementarias con la persecución de conductas anticompetitivas.**

Con ambos instrumentos, los de supervisión y los de defensa de la competencia, haremos frente a las fricciones que, casi inevitablemente, hayan de aparecer en un mercado que da sus primeros pasos en la liberalización.

Con ellos analizaremos las preocupaciones que algunos de ustedes ya anticipan, y entre las que quizás se encuentre el acceso a talleres, certificación de trenes o a otros elementos propios de la operación ferroviaria (maquinistas).

La configuración de la CNMC como autoridad de competencia y de regulación nos coloca en una **situación responsable** para analizar las dificultades que puedan surgir en este y en otros mercados **desde ambas perspectivas**, que buscan un mismo objetivo: que su funcionamiento en términos de precio, calidad e innovación beneficie a los usuarios.

Gracias por su atención.