

NOTA DE PRENSA

La CNMC publica un estudio sobre la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril

- En diciembre de 2020 se abrirá a la competencia el transporte comercial de viajeros por ferrocarril en España, permitiendo la entrada de nuevas empresas que competirán con Renfe.
- La experiencia de otros países europeos indica que la liberalización es una oportunidad para aumentar la oferta, mejorar la calidad, reducir los precios y mejorar el uso de la infraestructura ferroviaria.
- Los nuevos entrantes necesitan un marco favorable a la competencia en materia de acceso a la infraestructura y cánones.
- La CNMC recomienda que se asegure el acceso de los nuevos operadores al material rodante y a su mantenimiento.
- La CNMC aconseja una competencia efectiva en los mercados de formación y de contratación de maquinistas.
- Renfe no debería tener ventajas derivadas de su posición como monopolio histórico.

Madrid, 3 de julio de 2019.– La CNMC ha publicado el Estudio sobre la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril ([E/CNMC/04/19](https://www.cnmc.es/E/CNMC/04/19)). Este informe forma parte de un conjunto de iniciativas dirigidas a impulsar la apertura del sector a la competencia a partir de diciembre de 2020.

El transporte ferroviario de pasajeros es fundamental para garantizar la movilidad de las personas y la vertebración territorial. En diciembre de 2020, culminará en España el proceso de liberalización impulsado en el ámbito europeo. Así, nuevas empresas ferroviarias podrán ofrecer servicios comerciales de transporte de viajeros en competencia con Renfe. La experiencia de otros países en los que ha desaparecido el monopolio y existe competencia entre operadores ha sido positiva en términos de aumento de pasajeros, mayores frecuencias de los trenes, mejor calidad del servicio y menores precios.

El sistema ferroviario español tiene una serie de características que favorecen la entrada de nuevos operadores. Entre ellas, el bajo nivel de utilización de la infraestructura en la actualidad y el reducido solapamiento entre los servicios comerciales y los servicios sujetos a obligaciones de servicio público (OSP).

No obstante, la apertura del monopolio debe afrontar retos importantes. Por un lado,

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula a la CNMC.

El Informe completo se publica en la página web de la CNMC, una vez eliminados los elementos confidenciales, y se puede consultar mediante el vínculo que figura en la nota de prensa.

Reproducción permitida solo si se cita la fuente.

España tiene características propias en cuanto a la infraestructura viaria que dificultarán la entrada de competidores en algunos de los segmentos de mercado que se liberalizan. Por otro lado, Renfe cuenta con ventajas heredadas de su situación de monopolio durante un largo periodo, dado que dispone de material rodante, instalaciones, personal ferroviario e información sobre el mercado y los usuarios finales que son difícilmente replicables por sus potenciales competidores. Finalmente, existen algunos aspectos que es preciso abordar para reducir al máximo la incertidumbre para los nuevos entrantes. En concreto, avanzar en la autonomía de Renfe y de ADIF, las reglas de acceso a la infraestructura y los cánones.

La CNMC considera que, si el marco normativo e institucional no otorga suficientes garantías, será difícil que las nuevas empresas apuesten decididamente por el mercado español, asumiendo los costes y riesgos derivados del negocio ferroviario.

Con el fin de asegurar el éxito de la liberalización, la CNMC realiza en su estudio las siguientes recomendaciones desde la óptica de la competencia y la regulación económica eficiente:

1. Mantener la separación estructural de ADIF y ADIF Alta Velocidad respecto de Renfe.
2. Asegurar la plena autonomía de ADIF, ADIF Alta Velocidad y de Renfe.
3. Garantizar un acceso adecuado y suficiente a la capacidad en la infraestructura ferroviaria e instalaciones de servicio.
4. Mejorar el sistema por el que se deciden los cánones ferroviarios.
5. Asegurar el acceso de los nuevos operadores al material rodante y a su mantenimiento.
6. Garantizar una competencia efectiva en los mercados de formación y de contratación de maquinistas.
7. No prorrogar el contrato de adjudicación directa de los servicios OSP (Obligación de servicio público) a Renfe.
8. Evitar que la prestación de los servicios OSP proporcione una ventaja competitiva en los mercados liberalizados al operador histórico.

Este estudio forma parte de un conjunto de iniciativas dirigidas a garantizar el éxito de la apertura a la competencia a partir de diciembre de 2020. El pasado 25 de junio, la CNMC adoptó un informe sobre la modificación de la Declaración sobre la Red de 2019 de ADIF y ADIF Alta Velocidad, que recoge las características de la red ferroviaria y los procedimientos para acceder a ella ([STP/DTSP/032/19](#), ver [nota de prensa](#)).

La CNMC es el organismo independiente regulador de los mercados y que garantiza y promueve la existencia de una competencia efectiva en beneficio de los consumidores y usuarios. Este Estudio se realiza en ejercicio de las competencias previstas en el artículo 5.1.h) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula a la CNMC.

El Informe completo se publica en la página web de la CNMC, una vez eliminados los elementos confidenciales, y se puede consultar mediante el vínculo que figura en la nota de prensa.

Reproducción permitida solo si se cita la fuente.