



LA LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR FERROVIARIO: ANÁLISIS Y PROPUESTAS

Consejo del Transporte y la Logística

JUNIO 2014

LA LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR FERROVIARIO

Análisis y propuestas

I. INTRODUCCIÓN

La CEOE contempla la Liberalización del Sector Ferroviario emprendida por el Gobierno de España como una iniciativa muy positiva para el desarrollo competitivo de una parte fundamental del transporte en nuestro país, tanto de mercancías como de viajeros.

El proceso que se afronta no es sencillo. Las distintas experiencias vividas en otros países de nuestro entorno europeo y en España, confirman la complejidad de las múltiples interacciones que se registran a la hora de liberalizar un sector con un enorme impacto político, social, económico, empresarial y sindical.

El presente documento realiza un análisis general de la situación actual del Sector Ferroviario en España, destacando las grandes ventajas del mismo y las áreas de mejora que todavía esperan soluciones, para concluir con una serie de recomendaciones que ayuden a hacer de esa liberalización una herramienta eficaz para aumentar la competitividad del país y cohesionar socialmente la movilidad de su población.

No se trata de un estudio exhaustivo, ni de un análisis pormenorizado. Se trata de una reflexión realizada por el Consejo del Transporte y la Logística de la CEOE con el objeto de impulsar de la manera más positiva y eficaz posible el proceso de Liberalización del Sector Ferroviario en España.

2

II. ANÁLISIS DEL SECTOR FERROVIARIO EN ESPAÑA

Es importante destacar la complejidad del sistema ferroviario español con distintos anchos de vía y distintas alturas de andenes, distintas tensiones de alimentación y diferentes sistemas de señalización, con objeto de entender la necesidad y el acierto de los distintos gobiernos españoles de las dos últimas décadas apostando por la inversión en el mismo con objeto de adecuarlo progresivamente a los estándares europeos (ancho UIC, tensión de alimentación de 25KV y señalización ERTMS).

Durante los últimos años, España ha realizado un enorme esfuerzo inversor en su sector ferroviario, sin parangón en ningún otro país de su entorno, con objeto de estandarizar y modernizar este sector. Ese tremendo esfuerzo ha sido fundamentalmente dirigido a mejorar la movilidad de los ciudadanos reduciendo de una manera muy significativa los tiempos de desplazamiento, y mejorando sustancialmente los estándares de calidad, confort, frecuencias y puntualidad, tanto en el ámbito urbano como en el interurbano. Hoy en día, nuestro país cuenta con los mejores sistemas de metro pesado en nuestros grandes núcleos urbanos, dispone de modernos sistemas de metros ligeros y tranvías en sus ciudades de tamaño medio, y ha desarrollado una de las más extensas y modernas redes de alta velocidad y cercanías.

Sin embargo, esta expansión adolece de ciertas anomalías que no favorecen su completa competitividad. Algunas inversiones han sido realizadas no teniendo en cuenta suficientemente su rentabilidad económica y en aras de una discutible rentabilidad social, y hoy en día, no han alcanzado los umbrales deseables de viabilidad y sostenibilidad económica. Por otro lado, en ocasiones se han escatimado soluciones que aumentarían la eficacia de las inversiones ya realizadas alegándose la escasez de fondos públicos que, sin embargo, se siguen aplicando en ámbitos cuya necesidad sólo se demuestra atendiendo a criterios no económicos.

Y en cuanto al transporte ferroviario de mercancías, el sector ha seguido perdiendo competitividad frente a otros sistemas de transporte, dejando vacío un espacio que es necesario llenar si se quiere optimizar el balance modal.

La imprescindible coexistencia de los distintos modos de transporte, tanto de personas como de mercancías, obliga a plantear las mejores soluciones para cada necesidad. El ferrocarril no es el enemigo del avión, ni del coche, ni del camión, ni del barco, ni del autobús. De hecho, puede ser su complemento ideal.

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

El transporte ferroviario de mercancías en nuestro país es una de las grandes asignaturas pendientes. En el transcurso de los últimos años ha ido perdiendo cuota de mercado de una manera que, un país moderno como España, no se puede permitir.

Es cierto que España, por su ubicación geográfica en el extremo sudoeste de Europa, no constituye un lugar de paso para el transporte de mercancías que se mueven en el continente. Sin embargo, esa misma situación geográfica la hace ser uno de los lugares ideales de atraque para el tráfico marítimo mundial, lo que unido a un mejor y más eficiente sistema de transporte ferroviario de mercancías, potenciaría la posición de España como nudo logístico de primera magnitud.

- Competitividad del transporte ferroviario de mercancías

La competitividad del transporte ferroviario de mercancías en España es manifiestamente mejorable y no corresponde a las necesidades reales de un país moderno y avanzado. Existen importantes deficiencias tanto en la propia red que no está concebida para el desarrollo del modo, como en las instalaciones (estaciones de clasificación, apartaderos, puertos secos, accesos portuarios y aeroportuarios, etc.) y en la gestión del servicio que no responde a las necesidades de los usuarios/clientes.

Casi siempre se plantea dicha competitividad en términos de arrebatar parte del mercado del transporte de mercancías a la carretera. Nada más equivocado, la relación entre la carretera y el ferrocarril en el ámbito del transporte de mercancías debe plantearse desde la colaboración modal. El ferrocarril nunca podrá ofrecer la flexibilidad y la respuesta que ostenta el camión por méritos propios. El ferrocarril debe ganar su competitividad como complemento de la carretera, cubriendo los ámbitos que ésta no puede abarcar, como son las mercancías cuyo volumen o peso excedan los límites viarios o las mercancías peligrosas, aliándose también con el tráfico marítimo para convertir a España en el puerto de Europa. Mención aparte merece la mayor

eficiencia energética del transporte ferroviario, pues para transportar el mismo tonelaje el consumo de carburante es significativamente menor. Teniendo en cuenta la dependencia energética de España no es éste un aspecto a despreciar.

Si bien el sector ferroviario de mercancías ha sido liberalizado en España hace ya unos años, su competitividad no ha crecido ni mucho menos como era de esperar, gracias en gran parte a las enormes inconsistencias con las que se ha acometido el proceso, algo que bien puede servir de ejemplo de cómo no hacer las cosas en otros ámbitos. Los operadores privados han sido incapaces de expandirse en un entorno viciado por múltiples obstáculos, como han sido la prevalencia del operador público Renfe, las carencias del gestor de infraestructuras y un cierto proteccionismo del Ministerio de Fomento a la hora de definir la normativa exigible a los nuevos operadores y, sobre todo, la ausencia de un Regulador independiente y activo. A pesar de todo esto, las empresas privadas ya han ganado un 25 % del exiguo volumen de mercado del transporte ferroviario de mercancías, demostrando su empuje.

Parece preocupante que las grandes empresas ferroviarias públicas tomen posiciones en el mercado español, conscientes de que tarde o temprano el Gobierno de España tendrá que acometer una liberalización real del sector, sin la exigencia de aplicar en sus países de origen la necesaria reciprocidad para poder trabajar en igualdad de condiciones.

- [Renfe Mercancías](#)

La nueva sociedad Renfe Mercancías, nacida como Sociedad Anónima el 1 de enero de 2014, afronta su existencia con enormes dificultades para su supervivencia. Su cuota de mercado ha ido descendiendo paulatinamente hasta alcanzar unos límites que se sitúan muy por debajo de cualquier homóloga europea. No es una empresa rentable, las previsiones siguen acumulando pérdidas y no cuenta todavía con una estrategia a medio y largo plazo que garantice su viabilidad económica y financiera sin ayuda del Estado.

Además, la falta de detalle de sus cuentas antes del 31 de diciembre de 2013, plantea serias dudas sobre su política de precios sostenida con subvenciones más o menos encubiertas, uno de los factores que más negativamente puede haber influido en la hasta ahora fallida liberalización del transporte ferroviario de mercancías en España.

Renfe Mercancías, que ha contado con un apoyo financiero en el pasado con el que será muy difícil contar en adelante, se enfrenta además como cualquier otro operador a las graves insuficiencias de una red ferroviaria carente de las infraestructuras e instalaciones adecuadas para una eficaz gestión del transporte de mercancías, tanto en el acceso a las plataformas intermodales, fundamentalmente portuarias y logísticas, como en las estaciones de clasificación o en la adecuación misma de la red viaria.

- [Operadores privados](#)

Nacidos al albur de la temprana e improvisada liberalización del sector de transporte ferroviario de mercancías en España, los operadores privados se han desarrollado de forma lenta aunque sostenible, condicionados por la competencia desleal desarrollada

por Renfe y carentes de un Regulador independiente eficaz, ocupando las empresas que se han embarcado en el sector su espacio, superando múltiples barreras.

Desde la rentabilidad que rige las actividades de toda empresa, estos operadores han aumentado su cuota de mercado a base de encontrar nichos muy concretos de desarrollo, a un ritmo mucho más lento que el esperable y deseable en un entorno realmente liberalizado, habiendo alcanzado ya un 25% de cuota en el mercado del transporte ferroviario de mercancías, lo que demuestra la viabilidad de dicho transporte y la necesidad del mismo en un entorno multimodal y comodal.

MOVILIDAD DE VIAJEROS

La movilidad de las personas es sinónimo de modernidad, cohesión social y equilibrio territorial. Ningún país de nuestro entorno puede permitirse carecer de los medios adecuados para garantizar dicha movilidad.

El sistema ferroviario español es uno de los más avanzados del mundo en términos de movilidad de viajeros. Dispone de unas excelentes infraestructuras y ofrece unos servicios de gran calidad, estando sin duda entre los países europeos más adelantados.

- **Núcleos urbanos**

El sistema de ciudades españolas está constituido por núcleos urbanos de tamaño medio (con la excepción de las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona), que cuentan con sistemas ferroviarios de movilidad de viajeros adaptados a sus necesidades, modernos y eficaces.

5

Madrid y Barcelona cuentan con servicios de Cercanías de alta capacidad dedicados a la movilidad de sus ciudades satélite hacia la almendra urbana o entre ellas mismas. Disponen de una extensa red de metro que garantiza la movilidad en la metrópoli y algunas redes de tranvías o metros ligeros que complementan el transporte en ciertos ejes críticos. En el caso de Barcelona, su morfología funcional, su alta densidad demográfica, y la necesidad de mejora y modernización de unas infraestructuras muy sobrecargadas limita el número de trenes en circulación e impacta gravemente en el servicio cuando hay una incidencia. La existencia de la otra red de los Ferrocarriles de la Generalidad Catalana (FGC), proporciona un mayor dinamismo al sistema ferroviario catalán de cercanías.

Valencia, Sevilla y Bilbao cuentan también con todos estos servicios ferroviarios en una escala menor, facilitando así la movilidad urbana de forma efectiva.

Si bien otras ciudades han implantado con éxito los sistemas de metros ligeros o tranvías allí donde no es necesario un sistema de metro subterráneo o de cercanías (Zaragoza, Tenerife o Alicante), hay núcleos en donde estos sistemas han fracasado por falta de demanda. Demostrando las sinergias del equilibrio modal, estos sistemas ferroviarios ligeros aumentan su eficacia y rendimiento económico cuando se coordina su explotación con el transporte por autobús, haciendo que operen en red.

Los sistemas ferroviarios de los núcleos urbanos se ven, en ocasiones, afectados negativamente por escenarios de conflictividad laboral que tienen mucha incidencia y perjudican notablemente la movilidad de los ciudadanos.

- **Movilidad regional**

La movilidad regional ferroviaria en España, entendida como aquélla que se produce en el ámbito de una o dos regiones o Comunidades Autónomas entre núcleos de población por debajo de los 250.000 habitantes a distancias por debajo o en el entorno de los 200 km. tiene escasa incidencia, salvo en Comunidades Autónomas como Andalucía, Cataluña y la Comunidad Valenciana, dada la extensión de sus territorios y la existencia de importantes núcleos de población.

Ni siquiera aumentando la calidad de los servicios, incluso mediante el uso de la alta velocidad, se consigue un incremento significativo del número de viajeros.

Esta movilidad es en ocasiones enarbolada como una reivindicación social que asocia la desaparición de esa ya inexistente/escasa movilidad regional ferroviaria con el abandono de ciertas capas sociales.

- **Movilidad interurbana de largo recorrido**

España ha demostrado en varios corredores que la movilidad interurbana ferroviaria de largo recorrido es muy demandada por la sociedad si se ofrece un producto de calidad.

Esta solución ferroviaria compite con el avión, con el vehículo privado e incluso, si la oferta económica es suficientemente atractiva, con el autobús. Además, la oferta ferroviaria interurbana aflora una demanda inducida, formada por aquellos viajeros que no hubieran emprendido el viaje si no hubiera existido el medio de transporte ferroviario, que otros medios de transporte público no generan.

La extensa y moderna red de alta velocidad y velocidad alta desarrollada durante los últimos años, y el empleo de trenes de ancho variable que circulan tanto por vías rápidas de ancho europeo como por vías convencionales de ancho ibérico, confieren a la movilidad interurbana ferroviaria de largo recorrido en España la máxima categoría en Europa y en el mundo.

MANTENIMIENTO DE LA RED Y DEL MATERIAL MÓVIL

Es preciso analizar brevemente el mantenimiento de la red y el material móvil ferroviarios, así como sus repercusiones en un modelo liberalizado.

- **Metros y tranvías**

Los metros y los tranvías explotados por operadores públicos son mantenidos de una forma que puede ser considerada como competitiva y eficaz. La concentración tanto de vehículos como de instalaciones y sistemas viarios hace que surja la especialización, adecuándose la capacidad mantenedora a las necesidades de una forma bastante ajustada.

Sin duda la capacidad de gestión de las empresas públicas podría ser mejorada en muchas ocasiones por empresas privadas más competitivas en términos económicos. Sin embargo, dado el necesario acuerdo con los representantes sociales que este proceso de transferencia de gestión requiere, no hacen recomendable el proceso al menos en una primera fase aunque sí es aconsejable acordar una estrategia a medio-largo plazo para ir permitiendo este cambio de gestión de manera progresiva. No obstante lo anterior, hay ejemplos en el ámbito de los metros urbanos (como lo es el caso del Metro de Sevilla) y en el de multitud de metros ligeros y tranvías, todos ellos gestionados por empresas privadas, cuyo correcto funcionamiento y cuya rentabilidad constituyen un aval de la iniciativa privada también en el entorno del transporte ferroviario urbano.

- **Red ADIF de ancho ibérico y ancho métrico**

En términos generales, la red ADIF de ancho ibérico y métrico se encuentra necesitada de importantes mejoras: tramos entre Madrid y Barcelona o Barcelona y Valencia aún con vía única y sin electrificar, señalización anticuada e inadecuada, apartaderos de longitud insuficiente para el tráfico de mercancías, accesos a puertos, etc. nos indican la importancia de la necesidad de modernización de dicha red.

España dispone de una red convencional que se puede separar de la red de viajeros (muy relacionada con la alta velocidad). Es decir, somos de los poquísimos países que disponen de toda una malla a nivel nacional independiente de las relaciones interurbanas por alta velocidad.

El mantenimiento de la red ADIF de ancho ibérico y métrico está gestionada por el administrador público de forma insuficiente. Existe un importante margen de mejora si la gestión de este mantenimiento se ajustara a criterios de mercado, eficacia operativa y eficiencia económica.

- **Red ADIF de ancho internacional**

La red de alta velocidad, desarrollada en el ancho de vía internacional de 1.435 mm, es la más extensa, la más interoperable y la más moderna de todas las redes europeas y mundiales, está mantenida por empresas y consorcios industriales profundos conocedores de su tecnología, y su mantenimiento ya se rige con arreglo a los principios del libre mercado.

- **Material móvil de mercancías**

El material motor (locomotoras) está formado fundamentalmente por modernas locomotoras eléctricas de Renfe series 252 y 253 (éstas últimas mantenidas en un 75% por el fabricante), antiguas locomotoras eléctricas de Renfe series 269, 250 y 251, y las modernizadas locomotoras diésel de Renfe serie 333 para mercancías y de la serie 334 para pasajeros. El resto de parque motor lo constituyen pequeñas series de ancho ibérico y ancho métrico. Algunas locomotoras serie 252 están adaptadas al ancho europeo pero aún no penetran en territorio francés.

En general, el parque motor de mercancías Renfe presenta una disponibilidad muy baja (entre un 30 y un 50% del parque no suele estar disponible para el servicio) y

una fiabilidad muy mejorable (las averías suelen presentarse en algunas series cada 10.000 km. recorridos o menos). Estos datos contrastan con la calidad del mantenimiento realizado en las locomotoras serie 253 por parte del fabricante, que aparte de ser aplicado al parque más moderno y rentable, mantiene cotas de disponibilidad alrededor del 98% y una fiabilidad superior a 200.000 km. entre averías.

Los nuevos operadores privados han optado en su mayoría por locomotoras diésel modernas de la serie 333 y 335 por su flexibilidad y gran capacidad de carga. Estas locomotoras están mantenidas por el fabricante con unos niveles de disponibilidad y fiabilidad óptimos alcanzando, en ciertos casos, un grado de utilización altísimo con más de 200.000 km. al año.

En cuanto al material remolcado (vagones de mercancías), el estado del parque es desastroso, con una falta de disponibilidad cercana al 40%.

- **Material móvil convencional de viajeros**

Los trenes de viajeros que circulan por la red de Renfe, la antigua FEVE y los ferrocarriles autonómicos configuran un parque variopinto, con anchos de vía métrico (1.000 mm), ibérico (1.668 mm) e internacional (1.435 mm).

Las unidades de cercanías Renfe series 465, 450, 447 y 446 son trenes modernos o relativamente modernos, mantenidos tanto por empresas privadas como por la propia Renfe, con índices de disponibilidad y fiabilidad muy altos (cercaos al 99% en horas punta y los 300.000 km. entre averías en los mantenimientos de empresas privadas; no se dispone de datos de Renfe).

8

Algunos trenes de FEVE y otras administraciones autonómicas son de nueva adquisición o han sido modernizados recientemente, siguen mantenidos por los operadores públicos y sus parámetros de calidad no son comparables con los de la industria /fabricantes.

El resto de trenes de cercanías, serie 440, los trenes regionales, así como algunos trenes de largo recorrido convencional, forman un parque generalmente mal mantenido, con un rendimiento mejorable y una utilidad descendente, excepción hecha de la flota de coches de viajeros Talgo traccionados por locomotoras, mantenidos por el propio fabricante en óptimas condiciones.

- **Material de alta velocidad**

España dispone de la flota más moderna de alta velocidad de toda Europa.

Desde los primeros serie 100 utilizados en el Madrid-Sevilla y ahora en el Madrid-Alicante y en la conexión con Francia, que ya han sido sometidos a una profunda modernización hace un par de años, hasta los más modernos series 112, 103 y 102, pasando por los trenes regionales series 114 y 104 o los trenes de ancho variable series 730, 130, 121 y 120, la flota de alta velocidad española está mantenida en su mayor parte por empresas privadas que garantizan una disponibilidad muy próxima al 100% de la flota con unas fiabilidades que superan el millón de kilómetros entre averías.

III. PLANTEAMIENTO GENERAL DEL FUTURO FERROCARRIL EN ESPAÑA

El futuro del ferrocarril en España en el marco de la Liberalización Ferroviaria debe encuadrarse dentro de las siguientes líneas de actuación:

- Mantener la inversión en el ferrocarril con objeto de continuar adecuándolo progresivamente a los estándares europeos (ancho UIC, tensión de alimentación de 25KV y señalización ERTMS), bien a través de nuevas líneas con vía doble o única - dependiendo de las necesidades de tráfico y demanda y donde su rentabilidad lo permita-, bien incorporando soluciones de tercer carril sobre la red convencional existente.
- Mejorar el rendimiento económico de las inversiones realizadas en el sistema ferroviario español mediante el uso efectivo del ferrocarril.
- Mejorar la intermodalidad del sistema ferroviario español con otros medios de transporte con objeto de:
 - Mejorar la satisfacción del usuario.
 - Mejorar la competitividad y eficiencia del transporte ferroviario.
 - Obtener el máximo equilibrio con otros medios de transporte.
- Mantenimiento de los máximos parámetros de seguridad, con el objetivo prioritario de alcanzar la siniestralidad nula.
- Eliminar cualquier subvención o ayuda pública a aquellos servicios ferroviarios no declarados de obligación pública, permitiendo a su vez la entrada de operadores privados para estos servicios en libre competencia.

9

MOVILIDAD URBANA

Los servicios de movilidad urbana -tranvías, metros, trenes regionales, autonómicos y cercanías- están en general bien resueltos, dando respuesta adecuada hoy por hoy a una demanda cada vez más exigente.

Las directrices más importantes frente a la Liberalización Ferroviaria en España deberían ser:

- Mantener el equilibrio y la complementariedad entre el ferrocarril y el autobús, de forma que operen en red.
- Utilizar cada modo ferroviario (tranvía, metro ligero o pesado, regional, cercanías, monorraíl, etc.) en el ámbito adecuado, dependiendo de las condiciones de operación y la demanda, y obligando a la elaboración de planes de transporte intermodales.
- Potenciar el uso del transporte público frente al vehículo privado.
- Potenciar los sistemas automáticos sin conductor.
- Evitar la proliferación de sistemas tranviarios que no respondan a criterios de sostenibilidad económica.
- Fomentar la competencia en el mantenimiento de infraestructuras y material móvil, dando entrada paulatinamente a las empresas privadas con criterios de fiabilidad y rentabilidad hasta cubrir el 100% de las actividades.

- Liberalizar los sistemas públicos de tranvías, metros y ferrocarriles autonómicos garantizando su rentabilidad mediante la correcta coordinación del transporte urbano de autobuses, de forma que la operación sea en red.
- Fomentar la liberalización de aquellos servicios públicos ineficaces bajo el modelo de concesión de OSP, o eliminarlos mediante otras alternativas.
- Valorar en las OSP el equilibrio presupuestario más allá del puramente económico, evaluando en toda su magnitud los aspectos sociales, medioambientales, etc.

MERCANCÍAS

Las mercancías en el sector ferroviario han sido ya liberalizadas de forma manifiestamente inadecuada.

Las directrices más importantes para reconducir esa liberalización deberían ser:

- Establecer un periodo máximo de 4 años a partir del cual Renfe Mercancías deje de estar subvencionada directa o indirectamente por el Estado, con total rigor y transparencia.
- Potenciar el establecimiento de un Corredor Mediterráneo ferroviario competitivo y racional, con accesos limpios y eficaces a puertos que se conviertan en auténticos centros logísticos de Europa.
- Favorecer la integración del camión en el ferrocarril estableciendo grandes ejes de movilidad combinada, con los gálíbos adecuados para subir el camión al tren. Aplicar el modelo adecuado de autopista ferroviaria en las congestionadas rutas de Levante, A7, o de las Carreteras Nacionales I y II.
- Modernizar la red convencional interurbana adaptándola al uso prioritario de las mercancías, con grandes apartaderos, poniendo en valor la red mallada de líneas convencionales de ancho ibérico dedicándolas al transporte ferroviario de mercancías.
- Considerar inapropiado el uso de las líneas de alta velocidad para el tráfico de mercancías.
- Dejar que el sistema liberalizado funcione sin barreras, haciendo competir a Renfe en igualdad real de condiciones con el resto de operadores privados.
- Transferir todo el material móvil, tanto motor como remolcado, a uno o varios Propietarios de Material Ferroviario (ROSCO en terminología inglesa) independientes, bien privados o bien públicos asignados al Ministerio de Industria o al Ministerio de Economía, de manera que todo operador, incluido Renfe, disponga del material necesario en condiciones de estricto mercado.
- Dentro del marco legal establecido en la Unión Europea, evitar la entrada y el establecimiento de monopolios u oligopolios por parte de los grandes operadores públicos ferroviarios europeos.
- Privatizar la gestión de estaciones de clasificación, centros logísticos o accesos portuarios en la red ferroviaria con criterios de eficiencia y rentabilidad.
- Asegurar la conexión de los puertos principales con la red convencional de ferrocarril apostando por la incorporación del tercer carril con objeto de crear una red de ancho internacional de mercancías.

MOVILIDAD INTERURBANA

La movilidad interurbana ferroviaria es la que más se presta a la liberalización. Países como el Reino Unido o Suecia vivieron grandes problemas de coordinación y gestión de la misma, y es precisamente en este ámbito donde la mayor parte de los agentes implicados se están posicionando a la espera de cómo se defina el modelo.

Las directrices más importantes frente a la Liberalización Ferroviaria en España deberían ser:

- Potenciar la movilidad ferroviaria dentro del territorio nacional, descargando el espacio aéreo para fomentar el tráfico intercontinental hacia África y, sobre todo, América del Sur y Centro América.
- Facilitar el acceso de la red de alta velocidad a los aeropuertos de Madrid y Barcelona, de manera que la interoperabilidad de ambos modos sea total.
- Concretamente en el aeropuerto de Madrid, construir en la terminal T4 la estación de AVE pasante que comunique la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona con la capital y la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid hacia el Norte de España, poniendo en servicio asimismo el ya horadado túnel de alta velocidad Atocha-Chamartín para aumentar con un bajo coste adicional el carácter mallado de la red de ancho internacional, poniendo en valor toda la red de alta velocidad y sus cuantiosas inversiones ya realizadas, fomentando el uso de dicho aeropuerto para los vuelos internacionales y el uso de la red AVE para el tráfico doméstico de viajeros.
- Con relación al Aeropuerto de Barcelona, facilitar la conexión ferroviaria de la L9 del metro de Barcelona y la de cercanías Renfe con la terminal T1 de dicho aeropuerto.
- Eliminar las relaciones regionales no rentables potenciando las OSP por autobús en caso de necesidad social contrastada.
- Potenciar el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado.
- Potenciar el uso de sistemas automáticos sin conductor.
- Evitar la proliferación de infraestructuras de alta velocidad cuya demanda, viabilidad y rentabilidad no estén suficientemente contrastadas y garantizadas.
- Transferir todo el material móvil, tanto motor como remolcado, a uno o varios Propietarios de Material Ferroviario (ROSCO en terminología inglesa) independientes, bien privados o bien públicos asignados al Ministerio de Industria o al Ministerio de Economía, de manera que todo operador, incluido Renfe, disponga del material necesario en condiciones de estricto mercado.
- Convocatoria de concursos públicos para la adjudicación de los derechos de explotación de distintos corredores interurbanos.
- Establecer un periodo máximo de 4 años a partir del cual Renfe Pasajeros deje de estar subvencionada directa o indirectamente por el Estado, en aquellos servicios interurbanos que no sean de obligación pública, fomentando la liberalización de todos aquéllos en lo que Renfe no sea suficientemente eficiente bajo el modelo de concesión de OSP.
- Dentro del marco legal establecido en la Unión Europea, tratar de evitar la entrada y el establecimiento de monopolios u oligopolios por parte de los grandes operadores públicos ferroviarios europeos.

IV. LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR FERROVIARIO EN ESPAÑA

A modo de resumen, se proponen las siguientes medidas para los actores ferroviarios intervinientes en el marco de la Liberalización del Sector Ferroviario en España:

MINISTERIO DE FOMENTO

El Ministerio de Fomento debería adoptar las siguientes medidas:

- Continuar el desarrollo de una red con los estándares europeos adecuándola a los recursos presupuestarios existentes y teniendo en cuenta criterios de rentabilidad económica y social que determinen la solución más óptima dependiendo de las necesidades de tráfico y demanda (vía doble, única o soluciones de tercer carril).
- Potenciar los puertos del Mediterráneo (Algeciras, Barcelona, Valencia, Sagunto, etc.) como puertos de entrada a Europa, a fin de que los barcos que atraviesen el Canal de Suez y el estrecho de Gibraltar atraquen para dejar mercancías asiáticas o productos terminados americanos, y para embarcar productos terminados europeos rumbo a los mercados mundiales, tratando de capturar parte del tráfico que hoy en día se dirige a otros importantes puertos europeos como Róterdam y Marsella.
- Realizar de forma efectiva el Corredor Mediterráneo Ferroviario, corrigiendo los errores de su actual planteamiento, construyendo un corredor uniforme de ancho internacional con 25 KV, apto para la entrada en Europa desde Algeciras, con accesos optimizados al puerto o puertos escogidos como Puerto de Europa o creando un puerto seco en el interior que garantice la intermodalidad tren-barco de contenedores.
- Priorizar el servicio aeroportuario hacia el tráfico internacional y vuelos de duración superior a 1-1½ horas, transfiriendo el tráfico aéreo doméstico hacia el tren y potenciando el tráfico internacional para que España se convierta en hub del mayor número posible de compañías en el tráfico con Sudamérica y África.
- Garantizar el acceso de las líneas de alta velocidad a los aeropuertos de Madrid y Barcelona con estaciones pasantes de gran capacidad que potencien la intermodalidad avión-AVE.
- Facilitar la incorporación del camión (completo) al tren, estableciendo corredores (o "autopistas") donde sea muy rentable para el camión dejar la carretera y subirse al tren.
- Transferir todo el material móvil de Renfe a uno o varios ROSCO's públicos o privados que alquilen o vendan dicho material con arreglo a los parámetros económicos que dicte el libre mercado, amortizando parcial o totalmente la deuda pública asociada a la adquisición de esos activos.
- Favorecer la creación de ROSCO's de manera que se incentive la entrada de operadores privados.
- Dejar que Renfe Pasajeros y Renfe Mercancías operen en condiciones de mercado durante los próximos 4 años garantizando su acceso prioritario a las redes y los horarios, transcurridos los cuales no tendrán ningún trato especial ni prioridad alguna respecto al resto de competidores privados.
- Evitar que otras empresas públicas europeas entren en el mercado liberalizado español para competir deslealmente con operadores privados. Exigir la aplicación de la necesaria reciprocidad en sus países de origen para poder trabajar en igualdad de condiciones.

- Asegurar un marco jurídico estable en el tiempo y transparente que incentive la apuesta del capital privado por la liberalización del sector ferroviario.
- Promover, tanto a nivel español como europeo, una racionalización y simplificación de los requerimientos legislativos y normativos de homologación del material rodante, con objeto de reducir los excesivos costes y plazos que requieren a día de hoy.

ORGANISMO DE CONTROL

Se hace imprescindible potenciar al máximo el Organismo de Control del Mercado Ferroviario independiente.

Este Organismo de Control debe regular las condiciones a cumplir para ser operador ferroviario y garantizar el acceso de todos los operadores en igual de condiciones, incluido el incumbente, a los recursos (material móvil e infraestructuras) en condiciones de libre mercado.

Este papel va a ser asumido por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), aunque su labor en el ámbito ferroviario ha de ser notablemente potenciada dotándola de los medios materiales y humanos para poder llevar a cabo dicha responsabilidad. En una primera fase, debe estar claramente enfocado en fórmulas que faciliten el acceso de nuevos operadores y debe evitar barreras de entrada sostenidas por inciertas razones técnicas o administrativas.

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF)

13

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias deberá desarrollar un sistema de cánones estable de manera que no se produzcan variaciones significativas en el tiempo de los mismos, fomentando e incentivando a los operadores que usen de forma más intensiva y continua su red de acuerdo a la capacidad solicitada, a la vez que garantizando el retorno de la inversión realizada en plazos no inferiores a 40 años.

ADIF deberá también privatizar toda la gestión de la energía y el mantenimiento de las infraestructuras, reservándose sólo la administración de los Concursos Públicos por los que se rijan y adjudiquen los mencionados servicios, adaptando su estructura y costes, con objeto de mejorar su eficiencia económica.

ADIF continuará velando y garantizando la seguridad de las instalaciones, regulando también el acceso y los permisos de circulación de todos los operadores en las mismas condiciones de seguridad absoluta ("fail-safe" o SIL 4).

ADIF adjudicará el acceso de los operadores a los distintos surcos cumpliendo con las leyes del libre mercado y la libre competencia, estableciendo mecanismos de adjudicación apropiados que le permitan poner en valor sus inversiones a largo plazo de manera sostenible. Se hace necesario cambiar el actual canon administrativo por un sistema de subastas libres y acordes con la dinámica del mercado y la ley de la oferta y la demanda.

ADIF debe actuar con la máxima transparencia en la aplicación de sus precios, evitando –en su fase inicial- fórmulas de adjudicación de surcos o de precios por volumen que puedan favorecer al operador dominante.

Por último, ADIF tiene que privatizar la explotación de sus instalaciones (estaciones de clasificación, terminales portuarias, estaciones, centros de mando y de control, etc.) para que se rijan por criterios de eficacia y rentabilidad, o hacerlas indudablemente competitivas.

RENFE

Renfe Holding o Entidad Pública Estatal debe racionalizar su estructura y formalizar las relaciones entre sus empresas con precios y condiciones de mercado, con objeto de asegurar una correcta y transparente gestión de costes que le permita su competitividad.

La creación de uno o varios ROSCO's que no dependan de Renfe ni del Ministerio de Fomento -en el caso de que sigan siendo públicos- hará posible que se trasfiera todo el material móvil a esas entidades, facilitando la desaparición de la deuda actual que lastra la rentabilidad de los planes de negocio.

Los operadores Renfe Pasajeros y Renfe Mercancías alquilarán el material móvil que necesiten, motor o remolcado, en condiciones de libre mercado, sin necesidad de soportar en sus balances la totalidad de los activos. Durante 4 años podrán contar con un tratamiento especial que les otorgue ciertas prioridades o privilegios, pero transcurrido ese periodo de transición deberán entrar a competir con el resto de operadores en igualdad de condiciones.

14

Renfe Mantenimiento deberá optimizar su rendimiento, garantizando los parámetros de calidad competitivos que alcanzan los mantenedores privados a un precio de mercado. Deberá poner en valor sus activos y su conocimiento, asociándose con los tecnólogos y mantenedores privados.

En la medida en que compita con operadores privados, debe evitar participar en convocatorias de concurso públicos con objeto de garantizar su neutralidad. Con este fin, sería aconsejable considerar que Renfe dejara de depender del Ministerio de Fomento y que su Consejo de Administración fuera independiente de éste y de sus empresas asociadas, debiendo adscribirse a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI).

OPERADORES PRIVADOS

Los operadores sometidos a las leyes del libre mercado en el marco del Sector Ferroviario Español Liberalizado deberán ser todos privados, sin que se admita la competencia desleal de otros operadores públicos europeos que no sea la propia Renfe, sometida al control del Gobierno Español.

La viabilidad inicial de estos operadores deberá estar basada en la existencia de un ROSCO público y/o varios ROSCO's privados que ostenten la propiedad de todo el material ferroviario perteneciente a los ámbitos liberalizados, de manera que dichos

activos dejen de lastrar en lo posible los balances públicos con su correspondiente deuda, a la vez que se facilita a todos los operadores el acceso al mercado liberalizado en igualdad de condiciones, sin que sea necesario inicialmente hacer inversiones para la puesta en marcha del modelo.

CONCESIONES

Las Obligaciones de Servicio Público (OSP), tal y como se definan en cada caso, serán adjudicadas mediante Concesiones a un operador privado o a Renfe, el que mejor dé respuesta al correspondiente Concurso de Concesión que se plantee.

La liberalización de las OSP puede ser paulatina.

LIBRE COMPETENCIA

Los servicios que no sean declarados OSP, tal y como se definan en cada caso, serán abiertos a la libre competencia, pudiendo ser adjudicados a uno o varios operadores privados y/o a Renfe de manera global y progresiva para todo el territorio, en función de quién dé mejor respuesta al correspondiente Concurso de Explotación que se plantee.

Esta libre competencia deberá estar vigilada por el Organismo de Control que se designe, sea éste la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) o aquel organismo independiente que se constituya al efecto.

OPERADORES PÚBLICO EUROPEOS

15

El acceso al mercado ferroviario español una vez liberalizado deberá estar restringido para los operadores públicos europeos que, mientras mantengan su carácter público, no pueden garantizar el desarrollo por su parte de una competencia leal en régimen de libre mercado. Asimismo, se debe exigir la aplicación de la necesaria reciprocidad en sus países de origen, a fin de poder trabajar en igualdad de condiciones.

En otras palabras, para que los operadores públicos ferroviarios europeos dominen el mercado ferroviario español no hace falta la liberalización, que lo siga dominando Renfe.