

## **Informe del Regulador Ferroviario sobre disponibilidad de material rodante**

La adquisición de material rodante constituye un coste importante, que puede suponer una barrera de entrada para los nuevos operadores.

Las alternativas a la compra del material rodante se encuentran comparativamente limitadas en España. En primer lugar, existen escasas opciones para acceder a este tipo de material en el extranjero, debido a las singularidades de las infraestructuras españolas. Estas restricciones se plasman en el escaso desarrollo del alquiler a nivel nacional, afectando especialmente al mercado de locomotoras. A los problemas derivados del aislamiento internacional se suma el hecho de que RENFE-Operadora cuenta con un parque excedentario de locomotoras y vagones que podría rentabilizar de forma favorable a la competencia a través de su puesta a disposición en España. Frente a esta opción, se ha observado en años anteriores que RENFE-Operadora ha vendido parte de su flota a países terceros con ancho de vía ibérico que no tienen empresas potencialmente competidoras. Por el contrario, no ha vendido ninguna locomotora para el transporte de mercancías a las empresas ferroviarias que operan o pueden operar en España.

RENFE-Operadora es la empresa en España con un mayor parque de material rodante. A los vehículos heredados y ya homologados de la antigua Renfe (y los procedentes de FEVE a partir del 1.01.2013) se unen las adquisiciones realizadas posteriormente,

RENFE-Operadora, según han manifestado varias empresas ferroviarias y el propio Ministerio de Fomento contaría con capacidad sobrante de material ferroviario (especialmente locomotoras) ya homologado, mientras que los nuevos operadores se encuentran con una escasa oferta de material rodante en España y las dificultades señaladas para la homologación de nuevo material. La dificultad de acceso a material rodante ha sido calificada por la mayor parte de las empresas ferroviarias como uno de los problemas principales para acceder y operar en el mercado.

Las empresas ferroviarias indican que en la actualidad RENFE-Operadora mantiene ociosa una parte significativa de su material rodante, sin ponerlo a disposición de los nuevos entrantes en venta ni en alquiler, hasta la creación de la Sociedad Renfe Alquiler que en los dos últimos años ha puesto una parte, poco significativa, de dicho material en alquiler.

Es por ello por lo que es incomprensible la desaparición de dicha alternativa para el acceso del material rodante al hacer desaparecer la cláusula adicional decimosexta de la Ley del Sector Ferroviario

El análisis efectuado en este informe permite indicar que, efectivamente, RENFE-Operadora pueda tener material rodante excedentario:

Primero, RENFE-Operadora tiene más proporción de locomotoras y vagones aptos para el transporte de mercancías en la RFIG que su cuota de mercado: RENFE-Operadora tiene el 85% de las locomotoras aptas para circular por la RFIG y el 95% de los vagones, mientras que su cuota de mercado está en torno al 70%.

Segundo, que el promedio de utilización de las locomotoras y vagones de RENFE-Operadora es muy inferior al de sus competidores: así, RENFE-Operadora realiza en media 40.000 Kms/año/locomotora y las empresas alternativas 145.000 Kms/año/locomotora

· Tercero, que en la comparativa efectuada con los incumbentes ferroviarios de los países más comparables RENFE-Operadora es una de las que dispone de más vagones de mercancías en relación a sus ingresos de mercancías

El Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, contemplaba la creación de cuatro sociedades mercantiles estatales, participadas íntegramente por RENFE-Operadora, siendo una de ellas una empresa dedicada a la *“realización de operaciones de arrendamiento y otras vinculadas de los activos de material ferroviario y, subsidiariamente, la venta y otras formas de puesta en disposición de dicho material e instalaciones.”*

Teniendo en cuenta la reestructuración que aconteció en RENFE-Operadora, el riesgo que se deriva de esta estructura es que esta unidad de arrendamiento, similar a los ROSCOS británicos, al estar vinculada a la sociedad matriz RENFE-Operadora, no actuara de manera independiente y pudiera estar incentivada a obstaculizar el acceso de los nuevos operadores al material rodante, bien a través de precios excesivos o de plazos dilatados para el acceso al material rodante. Esto ha ocurrido en parte, pero ahora lo que se plantea con esta eliminación de la cláusula adicional decimosexta de la LSF es la desaparición pura y simple de la Rosco o que la misma no tenga regulación lo que nos parece especialmente grave.

En el **Informe Especial TRIBUNAL DE CUENTAS EUROPEO** *“Transporte de mercancías por ferrocarril en la UE: todavía no avanza por la buena vía” (2016)*

*Se dice en su página 35:*

Ejemplos de prácticas que limitan la competencia: Polonia, Francia, España

a) En Polonia, el operador predominante es propietario, a través de empresas subsidiarias, de la mayoría de las terminales ferroviarias del país entre las que se cuentan importantes terminales fronterizas. Una de dichas terminales se encuentra en una ruta principal de uno de los corredores ferroviarios de mercancías. Aunque debe facilitarse acceso a esta terminal a otros operadores de transporte de mercancías por ferrocarril en unas condiciones justas y no discriminatorias, en la práctica esto no sucedía en el momento de la fiscalización: el operador predominante se había reservado casi toda la capacidad de la terminal, obligando a los nuevos operadores a tomar rutas más largas a través de otro punto fronterizo.

b) En Francia, se adjudicaron al operador predominante surcos fijos (en los que hay menos probabilidad de cambios por trabajos de mantenimiento, etc.) en mucha mayor medida que a los restantes operadores. En 2014, alrededor del 80 % del total de los surcos adjudicados a los operadores predominantes eran fijos, frente al 68 % adjudicado a los nuevos participantes.

***c) En España, no se vendieron locomotoras o vagones excedentes del operador predominante a otros operadores ferroviarios en el mercado de dicho país, aunque sí se vendió material rodante excedente a operadores de otros países. En abril de 2014, el Gobierno de España estableció una empresa independiente, todavía dentro del mismo grupo comercial que la predominante, para el arrendamiento de material rodante. No obstante, en el momento de la fiscalización, dicha empresa todavía no había arrendado***

**AEFP. Asociación de Empresa Ferroviarias Privadas**

C/ Mario Roso de Luna nº29 post.; 28022 Madrid  
Tlfn: 917475207 – gestion@aefp.es

**ninguna locomotora ni ningún vagón** a nuevos participantes. Además, el operador ferroviario predominante es el único que cuenta con locomotoras autorizadas para arrastrar trenes de mercancías en España y en el tramo internacional Perpiñán-Figueras.

## **Sobre Renfe Fabricación y Mantenimiento**

**La desaparición de la cláusula adicional decimosexta de la LSF tiene además un componente importante en los servicios de mantenimiento**

### **Servicios de mantenimiento y reparación de material rodante**

El acceso al mantenimiento y reparación del material rodante es esencial para las empresas que transportan mercancías por ferrocarril. Se trata de una actividad en la que las alternativas reales a la empresa Renfe Fabricación y Mantenimiento, filial de Renfe-Operadora, son prácticamente nulas, dado que aquella es la única que dispone de una red de talleres en todo el territorio nacional y, además, tiene vínculos con todos los fabricantes de material ferroviario en España. Esta situación entraña el riesgo de que RENFE-Operadora pueda realizar negativas de suministro absolutas o constructivas a sus rivales, encareciendo o retrasando el mantenimiento y reparación del material rodante de sus competidores.

)La mayor parte de las empresas que operan en el mercado del transporte de mercancías por ferrocarril subrayan el comportamiento de RENFE-Operadora en este mercado. Un operador indica lo siguiente: *“Lo importante del mantenimiento del material es que RENFE-Operador a través de su sociedad RENFE- Fabricación y Mantenimiento ejerce un cuasimonopolio al tener bajo su órbita la inmensa mayoría de talleres homologados, así como propias o participadas las empresas homologadas para ejecutar el mantenimiento [...] Por lo que las condiciones para trabajar en sus instalaciones son abusivas en coste. A ello se añade una total falta de flexibilidad y disponibilidad de horarios”*.

La CNMC también se ha posicionado acerca de estos posibles efectos negativos para la competencia en este asunto en el IP en relación con el Real Decreto-Ley 22/2012, de 20 de julio. En relación a la nueva estructura propuesta para RENFE-Operadora articulada sobre cuatro sociedades participadas todas ellas de manera íntegra por RENFE-Operadora, la CNMC considera que puede resultar insuficiente y propone garantizar *“la absoluta independencia funcional, jurídica y contable de las unidades de fabricación y mantenimiento y de arrendamiento de material rodante, para facilitar una verdadera liberalización del sector”*.

Desde la óptica de competencia, por tanto, los problemas que se plantean en esta actividad son de dos clases.

En primer lugar, **la posición de que disfruta RENFE-Operadora con su red de talleres de reparación y mantenimiento le otorga una ventaja significativa y probablemente irreplicable** en el mercado conexo de servicios de transporte ferroviario de mercancías, dada la significativa cuantía y el carácter de costes hundidos de las inversiones que serían necesarias para disponer de una red alternativa semejante.

En segundo lugar, **la posición de RENFE-Operadora se ve reforzada por los vínculos que tiene con los principales fabricantes** de material rodante ferroviario a través de las empresas conjuntas que tiene con cada uno de ellos. Gran parte de estas sociedades desarrollan su actividad en los talleres pertenecientes a RENFE-Operadora, lo que permite un mayor control de la entidad pública en este tipo de actividades. Pero este hecho, además, contribuye a **debilitar la competencia entre los fabricantes en la actividad de mantenimiento y reparación de material ferroviario**, dado que el vínculo común, reforzado por su dependencia

## **AEFP. Asociación de Empresa Ferroviarias Privadas**

de las infraestructuras de RENFE-Operadora, reduce su capacidad e incentivos para competir entre ellos y con la entidad pública. Es indicativo que ninguna de las empresas mixtas mantenga o haya mantenido material rodante fabricado por alguno de los fabricantes competidores.

Por todo ello nos parece esencial que se mantenga la Adicional decimosexta tal y como está actualmente en la Ley 38/2015 de 29 de septiembre del Sector Ferroviario

***Disposición adicional decimosexta. Alquiler y mantenimiento de material ferroviario.***

*1. Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A. facilitará el acceso de los operadores al material de forma transparente, objetiva y no discriminatoria, dando publicidad a su oferta de tal forma que su contenido pueda ser conocido por todas aquellas empresas ferroviarias que estén interesadas.*

*La entidad pública empresarial Renfe-Operadora asegurará la independencia de los miembros del consejo de administración de Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A. respecto de los operadores ferroviarios públicos o privados.*

*2. Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. prestará asimismo los servicios de forma transparente, objetiva y no discriminatoria.*

*3. La entidad pública empresarial Renfe-Operadora asegurará que Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A. y Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. guarden la debida confidencialidad en el manejo de la información relevante relativa al negocio de terceros a la que, en su caso, tengan acceso en el ejercicio de su actividad.*

Secretario General AEFPP  
Juan Diego Pedrero