LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS EN ESPAÑA

Competencia pionera, más y mejores servicios para los ciudadanos

Texto: José Estrada Guijarro (director general de Circulación y Gestión de Capacidad de Adif; Ángel García de la Bandera (director de Gestión de Capacidad de Adif), y Pedro Antonio Martín Moreno (subdirector de Circulación de Alta Velocidad de Adif Alta Velocidad).

© Renfe

► Tren AVLO de Renfe en el viaducto del Jalón, en la LAV Madrid-Barcelona.

La liberalización ya está aquí. Desde el 10 de mayo circulan por la red española de alta velocidad los primeros trenes de viajeros de la empresa OUIGO en el corredor Madrid-Barcelona. Cinco trenes diarios por sentido que empezarán a competir con los trenes de la empresa pública Renfe, que también ha puesto en marcha su servicio *low cost* AVLO, y que cristaliza un largo proceso realizado por todo el sector ferroviario para la apertura del mercado a nuevos operadores de viajeros. En el 2022 está previsto que inicie sus servicios ILSA, la tercera empresa que ha logrado disponer de reserva de capacidad de sus trenes para los próximos diez años con una oferta competitiva.

La apertura del mercado del transporte ferroviario de viajeros en España es ya una realidad. Tres empresas entran en competencia en unos corredores especialmente atractivos por su volumen de viajeros. Por un lado Renfe, con una larga trayectoria exitosa en el mercado español y, por el otro, dos nuevas entrantes que inician sus operaciones: ILSA (participada por la aerolínea AIR NOSTRUM y Trenitalia) y OUIGO España (perteneciente al grupo SNCF). Estas compañías disponen de reserva de capacidad para operar en los próximos años (gracias a los acuerdos marco establecidos con Adif) y así consolidar su oferta de servicios en los corredores Madrid-Barcelona, Madrid-Levante y Madrid-Andalucía.

Es una experiencia única en la Unión Europea que tres empresas operen con una oferta de horarios potente, atractiva (no meramente testimonial) y en competencia en líneas de alta velocidad, por lo que en Adif estamos muy orgullosos de haber alcanzado este hito. Esto es solo el principio, porque la previsión es que la participación de nuevas empresas se extenderá a más corredores y más regiones de España en los próximos años.

El principal promotor de esta liberalización es la Unión Europea, que impulsa la creación de un espacio ferroviario único, sin fronteras tecnológicas, esencial para seguir mejorando el estado del bienestar de todos sus ciudadanos, mientras evolucionan los sistemas productivos hacia medios poco contaminantes. Es el *Green Deal*, el pacto verde de la Unión Europea, que España asume como propio, y donde el transporte ferroviario tiene gran protagonismo uniendo ciudades y regiones, haciendo más competitiva la economía, y, en definitiva, igualando las oportunidades de los ciudadanos independientemente del territorio donde estos residan.

La Comisión Europea, entendiendo el impulso político que debe transmitir para conseguir el cambio modal, propuso que este año 2021 fuese el año del ferrocarril, sistema que además será receptor de importantes ayudas derivadas de los Fondos de Recuperación y Resiliencia. España, plenamente alineada con estas políticas, tiene la satisfacción de haber realizado una gran apuesta, decidida y estratégica, materializando en este mismo año la presencia efectiva de competencia en el sector.

Es de destacar la forma en que se ha producido la apertura del mercado en España, modélica y proactiva, aplicando con rigor las directivas europeas sobre la creación de un espacio ferroviario único, y creando las condiciones oportunas para despertar el interés de las empresas ferroviarias.

Este sector, tradicionalmente monopolístico, presentaba dificultades para una apertura efectiva. El ferrocarril cuenta con tecnologías específicas a nivel nacional (aunque se van superando con la puesta en marcha cada vez en más líneas del sistema ERTMS, todavía queda camino por recorrer) y cada modelo de tren debe homologarse a la compatibilidad con la infraestructura, trayecto a trayecto. No existe un parque de trenes listos para alquilar y empezar a operar en cualquier país, tal como ocurre en el sector aéreo. Tampoco hay posibilidades de establecer talleres de mantenimiento de forma rápida, ya que requieren de espacios, edificaciones y personal muy cualificado.

Por tanto, si una empresa desea comenzar su actividad en una red ferroviaria, necesita generalmente comprar trenes nuevos, construir talleres y formar personal especializado. Esto es tiempo e inversión. De igual forma, cualquier inversor, requerirá una garantía para que su plan de negocio se asegure en el tiempo. Y en el ferrocarril, asegurar legalmente la capacidad de uso de la infraestructura por un periodo de más de un año solo se puede conseguir mediante el establecimiento de acuerdos marco.

Una apuesta valiente de Adif

Desde Adif, se entendió que para conseguir que la apertura del mercado fuese exitosa y no meramente testimonial, había que generar la confianza suficiente para que las empresas pudiesen desarrollar sus

© Adif

► Estación Barcelona Sants.

Se han aplicado con rigor las directivas europeas sobre la creación de un espacio ferroviario único, creando las condiciones oportunas para despertar el interés de las empresas ferroviarias.

planes de negocio en el tiempo. No bastaba solo con asegurar a nivel teórico la entrada libre, el *Open Access* en el argot, ya que con esta medida, o bien no habría gran interés, o bien atender excesivas solicitudes provocaría la saturación de infraestructuras congestionadas (como son las estaciones de alta velocidad de Madrid y Barcelona), generando complejos sistemas de coordinación y de resolución de conflictos que podrían provocar un mercado atomizado, problemático para las empresas operadoras y poco atractivo para los viajeros.

Por tanto, Adif dio un paso valiente, adelantando propuestas y participando de forma proactiva para que la liberalización fuese una realidad efectiva y eficiente. Los principios que guiaban este proceso serían la transparencia, la no discriminación, y garantizar el máximo aprovechamiento de la capacidad. El objetivo final era el crecimiento del ferrocarril como modo de transporte, y por supuesto, que el beneficio revirtiese a la sociedad.

El proceso consistió en diseñar una capacidad marco en tres

corredores (Madrid-Barcelona, Madrid-Sur y Madrid-Levante) compatible para al menos tres empresas, con las que establecer acuerdos marco. No obstante, dicha posibilidad quedaba abierta para cualquier empresa y servicio, pero en caso de congestión a la hora de atender las solicitudes, se recurría a un diseño preestablecido en forma de paquetes de surcos concatenados. Finalmente, seis empresas solicitaron establecer acuerdos marco, pero al ser sus solicitudes incompatibles entre sí, se recurrió a priorizar de forma objetiva a aquellas empresas que más uso de la infraestructura planteaban en sus solicitudes.

Pese a la crisis de movilidad generada por la covid-19, la competencia se materializó el pasado 10 de mayo con el inicio de operaciones de OUIGO, y el año que viene, de ILSA. Renfe también comenzó con su nuevo servicio de bajo coste AVLO en junio. El cambio es evidente, la oferta se incrementa, se suceden descuentos en los precios, se dispone de diversidad de productos, de modelos, y es el viajero quien cuenta con opciones

Desde Adif se entendió que para conseguir que la apertura del mercado fuese exitosa había que generar la confianza suficiente para que las empresas pudiesen desarrollar sus planes de negocio en el tiempo.

© FJAbad

► Tren de la empresa Ouigo en la estación de Madrid Puerta de Atocha.

© AGCalz.com

► La apertura a la competencia permitirá un mayor uso de la red de alta velocidad.

La competencia creada generará mejoras, innovación, y conseguirá servir de palanca para asegurar el cambio modal hacia transportes más sostenibles.

¿CUÁLES SON LOS RETOS PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS?

A pesar del consenso sobre las mejoras que supone un entorno ferroviario liberalizado, siguen existiendo aspectos que deberán madurarse dentro del sector, en la Comisión Europea y sus Estados miembros en los próximos años.

Por un lado, la necesidad de que los Estados miembros y sus administradores de infraestructuras ofrezcan un mercado transparente de surcos en sus redes, a través de sus declaraciones de red y establezcan con claridad reglas de prioridad para poder competir en igualdad de condiciones todas las empresas operadoras interesadas en esos mercados como es el caso de Renfe, al igual que ha ocurrido en España.

Igualmente, es esencial la claridad y transparencia de los cánones a aplicar en los diferentes servicios dentro de la Unión y una mayor capacidad para que los administradores puedan aplicar rebajas e incentivos para promocionar el mercado de surcos, sin comprometer su sostenibilidad financiera.

Otro de los retos que afrontaremos en los años venideros es acelerar la interoperabilidad en todas las redes y todos los trenes, resolviendo ciertas incompatibilidades de las versiones tecnológicas, con apoyo a la industria ferroviaria.

Además, resulta necesario facilitar un mercado de trenes que incentive la aparición de empresas que quieren operar en el sector, donde quien no compra trenes no puede operar, lo que perjudica el deseado dinamismo que se demanda en el sector de los viajeros por ferrocarril.

► Frecciarossa de Trenitalia al paso sobre un viaducto.

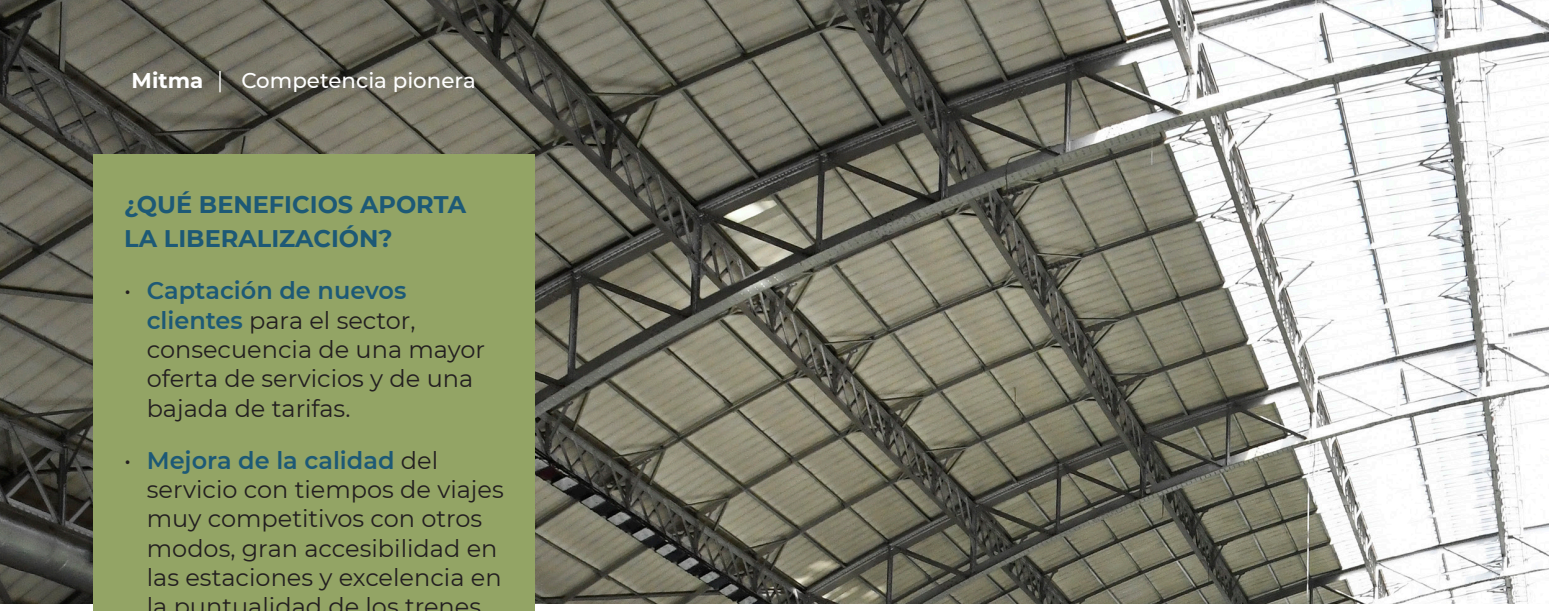
► Acceso y andenes en la Estación Madrid Puerta de Atocha.

de elección. La competencia creada generará mejoras, innovación, y conseguirá servir de palanca para asegurar el cambio modal hacia transportes más sostenibles.

El éxito de la apertura a la competencia ha sido refrendado por las propias empresas (que han podido participar de forma transparente y no discriminatoria en el proceso, con gran interés), por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y ha sido objeto de una especial monitorización por parte de la Dirección General de Movilidad de la Comisión Europea. Desde Europa se considera como un ejemplo a seguir en aquellas redes más congestionadas de otros países, donde el modelo tradicional *Open Access*, más pasivo, no ha facilitado hasta la fecha la apertura real del mercado salvo en contadísimas experiencias.

Una vez completada esta primera etapa, Adif sigue trabajando. La red sigue creciendo: conexiones con Galicia, el Corredor Mediterráneo, el túnel de Pajares, Extremadura, etc. El objetivo de Adif es favorecer la competencia en nuevos corredores para incrementar la oferta de servicios. Una de las mejores redes de alta velocidad del mundo ha de usarse mucho más, y los beneficios de las inversiones realizadas deben volver a la sociedad en forma de más ofertas, nuevos productos y mejores precios.

No se puede obviar, que el proceso seguido, si bien transparente y no discriminatorio, dejó un sabor agridulce ya que solo se pudo ofrecer capacidad a tres de las seis empresas que se presentaron con intención de competir en el mercado. El interés se mantiene y eso hace que se puedan generar nuevas oportunidades para que esas compañías, u otras nuevas, o el fruto de



¿QUÉ BENEFICIOS APORTA LA LIBERALIZACIÓN?

- **Captación de nuevos clientes** para el sector, consecuencia de una mayor oferta de servicios y de una bajada de tarifas.
- **Mejora de la calidad** del servicio con tiempos de viajes muy competitivos con otros modos, gran accesibilidad en las estaciones y excelencia en la puntualidad de los trenes.
- **Atraer a ciudadanos** que estaban utilizando otros modos como la carretera y el avión, menos sostenibles.
- **Incrementar la competitividad** del sector mediante la competencia entre compañías y proveedores de servicios ferroviarios.
- **Refuerzo de lo público**, Adif y Renfe, al mismo tiempo que se promueve la competencia y se atrae a lo mejor del sector privado.
- **Fomento de tecnologías** innovadoras en el sector para un ferrocarril más seguro y eficiente.
- **Mayor compromiso** de plazos y fechas en las puestas en explotación de las nuevas infraestructuras.
- **Transformación** de las importantes estaciones de viajeros para permitir una mejor integración en su entorno y nuevos servicios.
- **Preparar a los profesionales** de Adif ante los retos de un sector más dinámico, exigente e intercomunicado.
- **Acelerar la recuperación** de la movilidad tras la pandemia.
- **Facilitar la sostenibilidad** del sector público y de Adif en particular.

alianzas entre ellas, tengan opción de operar en el sector. Adif ayudará a buscar entre todos soluciones con el fin de seguir incrementando el número de trenes y mejorar la movilidad de la sociedad.

29 años de Alta Velocidad

Es justo recordar y agradecer a todos aquellos que contribuyeron en abril de 1992 a la puesta en servicio de la primera línea de Alta Velocidad entre Madrid y Sevilla, aquel hecho supuso un revulsivo en la forma de hacer del ferrocarril español, con una nueva forma de viajar orientada al cliente como concepto integral de viaje, trenes de alta velocidad, con ancho estándar, y con unos niveles de puntualidad a 3 minutos superior al 98%. Nuestro reconocimiento a los artífices de aquel acontecimiento histórico para el ferrocarril. Hoy seguimos extendiendo esa forma de entender el viaje vertebrando más ciudades y regiones.

Todo el sector ferroviario ha venido trabajando intensamente para llegar hasta aquí, con el objetivo de lograr maximizar la capacidad disponible de una Red de Alta Velocidad española que disponía de recursos para permitir más servicios de trenes. Debemos felicitarnos por nuestra contribución a la hora de culminar este proceso irrepetible e ilusionante: desde las nuevas empresas interesadas en operar en este sector, de la propia empresa Renfe, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de la CNMC, de la industria ferroviaria en general, de

El objetivo de Adif es favorecer la competencia en nuevos corredores para incrementar la oferta de servicios.

los diferentes colectivos y grupos de interés, de la Dirección General de Movilidad de la Comisión Europea y de todo nuestro trabajo como administradores de infraestructura. Gracias a todos.

No podemos obviar que la aparición de la pandemia covid-19 ha tenido influencia en los plazos de implantación de los nuevos servicios y ha obligado a priorizar las acciones para garantizar la salud de todos los trabajadores y de la ciudadanía en general durante 2021 y 2022. Ahora que las medidas sanitarias y la vacunación están permitiendo remontar la situación, y nos planteamos cómo recuperar la movilidad y dejar atrás el sufrimiento vivido por toda la sociedad, el sector ferroviario está ahí para ofrecer a la sociedad un ferrocarril renovado y seguir siendo el modo estratégico de transporte que aportará sostenibilidad e impulso a la economía de la Unión Europea y de España en particular.

El año 2021 pasará a los anales de la historia del ferrocarril español como aquel en el que la oferta de servicios de Alta Velocidad dejó de ser un monopolio, en que los ciudadanos tuvieron la opción de elegir entre varias opciones, el inicio de una nueva era de competitividad y democratización de la Alta Velocidad. La perspectiva del tiempo dictará, como ha ocurrido en otros sectores, que esta transformación sea irreversible y nos haga olvidar cómo era el mercado antes del 2021. Además, gracias a este proceso emprendido, España se encuentra ya a la cabeza de Europa en la implantación del cuarto paquete ferroviario, habiendo producido una apertura efectiva, transparente, original, y que ha tenido el mayor de los éxitos conocidos hasta ahora, refrendado por las numerosas solicitudes de capacidad presentadas por las empresas ferroviarias.