



FACULTAD DE DERECHO

LA LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR FERROVIARIO DE PERSONAS

Autor: Cristina María Arcas Rubio
4 ° E-1 JGP
Derecho Administrativo

Tutor: Antonio Jesús Alonso Timón

Madrid
Mayo, 2020

Resumen

La liberalización de sector ferroviario de personas se hará efectiva en diciembre de 2020 tras un largo proceso de transposición de paquetes ferroviarios comunitarios al ordenamiento jurídico español. Por ende, nuevas compañías ferroviarias se incorporarán a la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros que competirán con el operador histórico.

El sector ferroviario español presenta ventajas considerables gracias a la calidad de sus infraestructuras ferroviarias. Sin embargo, es fundamental realizar un análisis de los posibles obstáculos que pueden sobrevenir con motivo de la apertura de la competencia a otras empresas ferroviarias.

Palabras clave

Sector ferroviario; liberalización del sector ferroviario; apertura de la competencia en el sector ferroviario de personas; empresas ferroviarias; ferrocarril.

Abstract

The liberalization of the railway sector will be effective in December 2020 after a lengthy process of transposition of community railway packages to the Spanish legal order. Thus, new railway companies will join the service delivery of the railway transport of passengers that will compete with the historic operator.

The Spanish railway sector brings considerable advantages thanks to the quality of its railway infrastructures. However, it is important to carry out an analysis of the possible obstacles that can occur due to the opening of the competition to other railway undertakings.

Keywords

Railway sector; liberalization of the rail sector; the opening of the competition of the railway sector; railway companies; railway.

ÍNDICE

| | |
|---|-----------|
| LISTADO DE ABREVIATURAS | 4 |
| 1. INTRODUCCIÓN | 5 |
| 2. LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR FERROVIARIO | 6 |
| 3. LIBERALIZACION DEL SECTOR FERROVIARIO DE PERSONAS..... | 10 |
| 3.1. La liberalización del sector ferroviario en el transporte de personas en otros países europeos..... | 10 |
| 3.2. Inconvenientes de la apertura del sector..... | 15 |
| 3.2.1. <i>Elevado precio para acceder al sector</i> | <i>15</i> |
| 3.2.2. <i>Canon Ferroviario</i> | <i>16</i> |
| 3.2.3. <i>Maquinistas</i> | <i>17</i> |
| 3.2.4. <i>Infraestructuras ferroviarias.....</i> | <i>19</i> |
| 3.2.5. <i>Acceso a las estaciones de transporte de viajeros</i> | <i>20</i> |
| 3.2.6. <i>Ventaja de RENFE (operador histórico) respecto de otros competidores ..</i> | <i>21</i> |
| 3.2.7. <i>Capacidad de la red ferroviaria española</i> | <i>22</i> |
| 3.2.8. <i>Servicios complementarios y auxiliares</i> | <i>23</i> |
| 3.2.9. <i>Contratos OSP (Obligación de Servicio Público)</i> | <i>24</i> |
| 3.2.10. <i>Murallas chinas entre el gestor de las infraestructuras ferroviarias y los operadores ferroviarios</i> | <i>26</i> |
| 3.3. Procedimiento requerido para entrar en el sector | 27 |
| 3.4. Posición de RENFE tras la liberalización del sector ferroviario en personas..... | 32 |
| 3.5. Posibles competidores e inversores interesados en el sector | 34 |
| 5. CONCLUSIÓN | 39 |
| 6. BIBLIOGRAFÍA..... | 41 |

LISTADO DE ABREVIATURAS

| | |
|-------------|--|
| ADIF | Administrador de Infraestructuras Ferroviarias |
| AEFP | Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas |
| AESF | Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria |
| AGE | Administración General del Estado |
| AVLO | Alta Velocidad Low Cost |
| CNMC | Comisión Nacional del Mercado de Valores |
| GEI | Gas de efecto invernadero |
| LSF | Ley del Sector Ferroviario |
| OSP | Obligación de Servicio Público |
| SNCF | Société Nationale des Chemins de fer Français |
| UE | Unión Europea |

1. INTRODUCCIÓN

El transporte ferroviario es considerado uno de los medios de transporte más sostenible con una alta capacidad para transportar tanto personas como mercancías. A pesar de ello, también es uno de los menos demandados en comparación con otros vehículos como puede ser el automóvil.

España cuenta con una de las mayores redes ferroviarias. Sin embargo, ésta se encuentra infrautilizada. La entrada de los competidores puede ayudar a aumentar el tránsito de trenes y consecuentemente sacar el máximo provecho de esta gran ventaja respecto a otros países.

La apertura del sector ferroviario de personas se materializa con la aprobación del Cuarto Paquete Ferroviario a partir de diciembre de 2020, servicios que venía prestando el operador nacional histórico RENFE desde el año 1941 como entidad pública estatal. De la misma forma, se han introducido gradualmente las Directivas Europeas en el ordenamiento español con la publicación de la Ley del Sector Ferroviaria en 2003 derogada por la nueva LSF de 2015, que ha estado sujeta a diversas modificaciones para así ser adaptada a la apertura de la competencia.

El objetivo principal de este trabajo es el estudio de los distintos obstáculos que pueden acontecer, y las regulaciones y procedimientos que rigen el sector, con motivo de la liberalización del sector ferroviario de personas prevista para el cierre del presente año y que pueden facilitar su consecución.

Este trabajo se compone de cuatro apartados separados de la introducción y de la conclusión. En el primer apartado se presenta el proceso de liberalización del sector ferroviario de una forma más general, desarrollando las diferentes normativas que han regulado este proceso. En el segundo apartado se han analizado las experiencias de algunos países de la Unión Europea que pueden servir tanto para corregir los errores cometidos por éstos como para aprender de las medidas que han resultado satisfactorias. Asimismo, también se valoran los principales obstáculos que pueden derivarse de la apertura del sector ferroviario de personas. Además, se desarrolla el procedimiento que deben completar las empresas ferroviarias españolas para poder prestar estos servicios, junto con los posibles competidores interesados en el sector y la posición en que se situará el operador histórico una vez se produzca se abra la competencia a nuevas empresas ferroviarias. Por último, el apartado cuarto relaciona uno de los problemas que más preocupa a la sociedad actual, es decir, el cambio climático, y la contaminación de los

medios de transporte, junto con las diferentes opciones con las que el sector cuenta para contribuir con a solucionarlo.

La realización del trabajo de fin de grado sobre la liberalización del sector ferroviario de personas se debe al interés por adquirir conocimientos sobre esta materia los cuales no poseía previamente, además del aprendizaje sobre un tema de gran actualidad ya que se hará efectiva a finales del presente año.

Por otro lado, la metodología empleada para la elaboración del trabajo se ha basado en un estudio sobre conceptos básicos del tema ya que era un área que desconocía, para posteriormente realizar un análisis más profundo. Una vez obtuve toda la información necesaria, procedí al desarrollo de todos los epígrafes que se encuentran en el siguiente trabajo. Finalmente, adecué el trabajo para que fuera acorde a las exigencias formales.

Por último, es necesario destacar que la elaboración de este trabajo ha sido un reto personal ya que nos encontramos ante una situación difícil y especial. Por ello, hemos tenido que adaptarnos y superar los distintos obstáculos que podían derivarse de este acontecimiento.

2. LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR FERROVIARIO

El proceso de liberalización del sector ferroviario en la Unión Europea se remonta al año 1990 con la aprobación de la primera directiva en materia ferroviaria, la Directiva 91/440 /CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios. Este documento fue aprobado con el objetivo de establecer un mercado único en el transporte ferroviario en todo el territorio de la Unión Europea, y recogía una serie de medidas necesarias para que el resultado fuera eficaz, como por ejemplo la concesión a las empresas ferroviarias del poder para gestionarse de forma autónoma, la reducción de las deudas contraídas por las empresas ferroviarias o la separación de las infraestructuras ferroviarias y la explotación de los servicios prestados por las empresas ferroviarias (en el caso español la separación entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) de RENFE – Operadora).¹

En el año 1995 tuvo lugar la aprobación de dos directivas: la 95/18 /CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias; y la 95/19

¹ Directiva del Consejo 91/440/CEE, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios (DO L 237 de 24.8.1991, p. 25)

/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre la adjudicación de las capacidades de la infraestructura ferroviaria y la fijación de los correspondientes cánones de utilización.

La primera de ellas tenía como objetivo principal regular la concesión, el mantenimiento y la modificación de las licencias que concede el estado a las empresas ferroviarias, las cuales son obligatorias para poder prestar sus servicios.²

La Directiva 95/19 trataba de establecer aquellas medidas necesarias para adjudicar la capacidad a las distintas infraestructuras ferroviarias, además de regular la percepción de los cánones que obtienen los administradores de infraestructuras por el uso de sus infraestructuras ferroviarias por parte de las empresas ferroviarias.³

Ambas directivas fueron incorporadas más tarde al derecho español a través del Real Decreto 2111/1998, de 2 de octubre, por el que se regula el acceso a las infraestructuras ferroviarias.⁴

Para una mejor regulación del sector, se optó por agrupar las directivas y los reglamentos que se adoptaban en los denominados Paquetes Ferroviarios⁵, aprobados por la Unión Europea con la finalidad de lograr un mercado único y además una mejora en la prestación de este servicio.

El Primer Paquete Ferroviario se aprobó en febrero de 2001. Está compuesto por cuatro directivas: 2001/12, 2001/13, 2001/14 y 2001/16, modificando las directivas 91/440 y 95/18 mencionadas anteriormente. Este paquete pretendía dar comienzo al proceso de liberalización del sector ferroviario mediante una serie de medidas. En primer lugar, la separación notable entre el administrador de las infraestructuras ferroviarias y las operadoras ferroviarias con el fin de proporcionar un servicio más eficaz al cliente. En segundo lugar, una liberalización de los servicios internacionales en relación con el transporte de mercancías garantizando de esta forma los derechos de acceso a la red transeuropea a todas las empresas ferroviarias a las que se haya dotado de esta posibilidad

² Directiva del Consejo 95/18/CE, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias (DO L 143 de 27.6.1995, p. 70)

³ Directiva del Consejo 95/19/CEE, de 19 de junio de 1995, sobre la adjudicación de las capacidades de la infraestructura ferroviaria y la fijación de los correspondientes cánones de utilización (DO L 143 de 27.6.1995, p. 75)

⁴ Real Decreto 2111/1998, de 2 de octubre, por el que se regula el acceso a las infraestructuras ferroviarias (BOE núm. 250, de 19 de octubre de 1998)

⁵ Campos Méndez, J. (2015): La competencia en el ferrocarril: un análisis del nuevo marco institucional en Europa y en España, *FEDEA Policy Papers*, núm. 12, p. 13-14.

por cumplir con los requisitos sobre seguridad y contar con la licencia habilitante. En tercer lugar, regular los cánones ferroviarios, es decir, el coste por el uso de las infraestructuras ferroviarias. Por último, garantizar la seguridad ferroviaria, considerado uno de los pilares fundamentales para la prestación de estos servicios.

El Segundo Paquete Ferroviario fue aprobado en marzo de 2004, integrado por tres Directivas y un Reglamento. Las Directivas son las siguientes: Directiva 2004/49 sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, que modificaba la Directiva 95/18 y la 2001/14⁶; Directiva 2004/50 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, que modificaba la Directiva 96/48/CE y la 2001/16/CE⁷; y la Directiva 2001/51/CE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, que modifica la Directiva 91/440/CEE⁸.

En relación con el Reglamento, se trataba del Reglamento 881/2004 que incorpora la creación de la Agencia Ferroviaria Europea (AFE) para controlar la seguridad ferroviaria en la Unión Europea estableciendo objetivos comunes a todos los Estados, además de la interoperabilidad ferroviaria⁹.

El Tercer Paquete Ferroviario ponía énfasis en el transporte de viajeros mediante ferrocarril. Su origen se remonta al año 2004. Sin embargo, no se aprobó hasta diciembre de 2007. Estaba compuesto por dos Directivas y dos Reglamentos desarrolladas a continuación¹⁰.

⁶ Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 2004/49/CE, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitario y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (Directiva de seguridad ferroviaria) (DO L 164 de 30.4.2004, p. 44/113)

⁷ Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 2004/50/CE de 29 de abril de 2004 por la que se modifican la Directiva 96/48/CE del Consejo relativa a la interoperabilidad de sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional (DO L 164 de 30.4.2004, p. 114/163)

⁸ Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 2004/51/CE de 29 de abril de 2004 por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios (DO L 164 de 30.4.2004, p. 164/172)

⁹ Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo 811/2004, de 29 de abril de 2004, por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea (DO L 164 de 30.4.2004, p. 1/43)

¹⁰ Olmedo Raya, A. (2017), El proceso de liberalización gradual del transporte ferroviario en la Unión Europea, *Revista Aragonesa de Administración Pública*, núm. 49-50, pp. 454 – 499.

La Directiva 2007/58/CE tenía como objetivo la apertura del transporte de viajeros en el territorio de la Unión a partir del 1 de enero de 2010 a aquellas empresas que contaran con la licencia y el certificado de seguridad requeridos para prestar dicho servicio¹¹.

La segunda Directiva, 2007/59/CE, desarrollaba la creación de una certificación a los maquinistas de las locomotoras y los trenes, y las competencias y responsabilidades que les correspondían. También se establecían una serie de requisitos mínimos para obtener tanto la licencia como el certificado¹².

El Reglamento 2007/1370/CE trata de regular la intervención de las autoridades competentes en el transporte de viajeros con el fin de prestar unos servicios más frecuentes, seguros, con mayor calidad y más económicos. Mediante este Reglamento se derogan los Reglamentos 1191/69 y 1107/70¹³.

Por último, el Reglamento 1371/2007/CE, se elaboró con el objetivo de regular los derechos y las obligaciones de los viajeros del ferrocarril, tales como la protección y asistencia a personas con discapacidad, o la responsabilidad de las empresas ferroviarias respecto de los viajeros¹⁴.

Finalmente, el Cuarto Paquete de Directivas se aprobó en abril de 2016. Está compuesto por dos pilares, uno técnico y otro de mercado.

El pilar técnico lo conforman el Reglamento 2016/2338 en el cual se abre el mercado de servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril; y la Directiva 2016/2370, sobre la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias.

El pilar de mercado está integrado por la Directiva 2016/797 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea que modifica la Directiva 2008/57; la Directiva 2016/798 sobre la seguridad que modifica la Directiva 2004/49; y el

¹¹ Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 2007/58/CE, de 23 de octubre de 2007 por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización. (DO L 315 de 3.12.2007, p. 44/50)

¹² Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC) de 1 de junio de 2016, sobre la evaluación de la Directiva 2007/59/CE

¹³ Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo 1370/2007, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos 1191/69 y 1107/70.

¹⁴ Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo 1371/2007 de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril.

Reglamento 2016/796 relativo a la Agencia Ferroviaria Europea que deroga el Reglamento 2004/881.¹⁵

En España, la aprobación de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (LSF) marca el inicio del proceso de liberalización del sector ferroviario, que entró en vigor en enero de 2005. Esta ley tiene como objeto regular las infraestructuras ferroviarias y la prestación de los servicios de transporte ferroviario y demás¹⁶. Tras la entrada en vigor de esta ley se logró la liberalización del transporte de mercancías en el sector ferroviario y se impulsó la creación del administrador de las infraestructuras ferroviarias (ADIF)¹⁷.

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario deroga la ley anteriormente mencionada e incorpora las normas de la Directiva 2012/34/UE en el ordenamiento español¹⁸.

Finalmente, el Real Decreto-Ley 23/2018 incorpora la Directiva 2016/2370 sobre la apertura del mercado nacional del transporte de viajeros por ferrocarril y tiene la finalidad de crear un espacio único y dar la posibilidad a todas las empresas ferroviarias para poder prestar determinados servicios¹⁹.

3. LIBERALIZACION DEL SECTOR FERROVIARIO DE PERSONAS

3.1.La liberalización del sector ferroviario en el transporte de personas en otros países europeos

Tras la apertura de la competencia del sector ferroviario en el transporte de personas, un gran número de países de la Unión Europea han completado este proceso de

¹⁵ Alonso Timón, A.J. (2019). La liberalización del transporte ferroviario de personas. *Revista de Administración Pública*, 210, pp. 351-392.

¹⁶ Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 276, de 18 de noviembre de 2003).

¹⁷ Rivas Castillo, M.I. (2008), “Tres años desde la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario”, *Revista Aragonesa de Administración Pública*, 32, p. 215-242.

¹⁸ Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015).

¹⁹ Real Decreto-ley 23/2018, de 21 de diciembre, de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario y viajes combinados y servicios de viaje vinculados. (BOE núm. 312, de 27 de diciembre de 2018)

liberalización, entre los que se encuentran Reino Unido, Dinamarca, Polonia, Suecia y Alemania. No obstante, todavía es notable el número de países que no se encuentran en esta situación. A continuación, se procederá al análisis de los procesos seguidos por varios estados.

En primer lugar, es esencial comenzar con el caso de Italia ya que fue el primer país en completar el proceso de liberalización en el año 2012 y, por tanto, de incluir las directivas comunitarias en su legislación²⁰.

Para poder introducir la apertura de la competencia en el sector ferroviario en la legislación italiana ha sido necesaria la incorporación de una serie de medidas. A fin de introducir la directiva 440/91/CEE, se aprobó el decreto del presidente de la República nº 277 de 1998 en el cual se insertaban los principios de autonomía de gestión y acceso al mercado ferroviario, además de garantizar la independencia del gestor de las infraestructuras de los operadores, controlar las licencias y certificaciones de seguridad necesarias para poder prestar los servicios, etc.

El proceso de liberalización del sector ferroviario en Italia comienza con la aparición de una empresa privada perteneciente por completo al Estado, denominada Ferrovie dello Stato S.p.A., la cual era anteriormente una empresa pública pero más tarde fue transformada en empresa de derecho privado. Años más tarde, tras la independencia de los gestores de las infraestructuras ferroviarias de los operadores, surgen varias empresas pertenecientes a la anteriormente citada: la empresa Trenitalia S.p.A., la cual se ocupa de la prestación de los servicios de transporte ferroviario; y Red Ferroviaria Italiana S.p.A. constituida en 2001 con el objetivo de llevar a cabo la gestión de la infraestructura ferroviaria.

En 2006, tras la apertura de la competencia a través de la liberalización del sector, se crea una empresa ferroviaria llamada Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV). El proceso para el comienzo de la prestación de servicios de esta operadora fue largo y costoso ya que no pudo operar hasta 2012, tras adquirir las licencias y certificaciones de seguridad obligatorias para la circulación, comprar fabricas y homologar el material rodante, y adquirir una flota considerable de trenes. Esta compañía ha logrado ser la mayor competencia frente a la empresa pública Trenitalia S.p.A. y consecuentemente, la primera red ferroviaria italiana como operador privado, con una flota compuesta por veinticinco

²⁰ Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC) de 1 de julio de 2019, sobre la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril, pp. 94.

trenes y cubriendo gran parte del territorio conectando hasta 30 estaciones de 25 ciudades italianas. Además, el número de servicios prestados aumentó a un total de 56 diarios y logrando un 26% del total de la cuota del mercado ferroviario italiano²¹.

Una vez realizado el estudio de la puesta en funcionamiento del proceso de liberalización del sector ferroviario de personas, se pueden extraer varias conclusiones. Por un lado, el papel desarrollado por el Regulador Ferroviario Italiano (ART) separado de las otras empresas ferroviarias que desarrollan los servicios, garantizando de esta forma la transparencia y la no discriminación, principios fundamentales según la Unión Europea para lograr el objetivo del proceso de liberalización. Sin embargo, Trenitalia S.p.A. continúa siendo una operadora participada por el estado al 100% por lo que sería conveniente que todas las empresas ferroviarias sean privadas para alcanzar el fin previamente citado²².

El proceso de liberalización en Reino Unido se caracteriza por gestionarse en un primer momento de forma privada por medio de Railtrack, el administrador privado. En un primer momento, British Rail poseía el monopolio del sector ferroviario público hasta que con el proceso de liberalización iniciado en la Unión Europea se privatizó pasando a denominarse Railtrack. Tras tener lugar un accidente en 2000 provocado por un tren de la compañía y teniendo como resultado la muerte de cuatro personas, se procedió a abandonar este sistema privado sustituyendo Railtrack por Network Rail como empresa pública ocupada de la administración y el mantenimiento de las infraestructuras²³.

El sector ferroviario actual funciona a través de un sistema de franquicias que han sido cedidas por Network Rail y que pueden ser adquiridas mediante subasta pública a través de dos opciones: ofreciendo el mayor canon, o aceptando una subvención del gobierno más reducida. En relación con el material rodante, existen unas compañías privadas que lo alquilan a las operadoras ferroviarias llamadas ROSCO o Rolling Stock Leasing Companies entre las que destacan Angel Trains o Porterbrook leasing²⁴.

²¹ Datos obtenidos el 25/11/2019 de <https://italospa.italotreno.it/en/ntvs-fleet/ntv-s-fleet.html>

²² Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC) de 1 de julio de 2019, sobre la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril, pp. 95.

²³ Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC) de 1 de julio de 2019, sobre la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril, pp. 97.

²⁴ Instituto de Comercio Exterior. (2019) “El Mercado del Ferrocarril en Reino Unido”. Obtenido el 25/11/2019 de <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/estudios-de-mercados-y-otros-documentos-de-comercio-exterior/DOC2019830070.html>

También cuentan con un departamento denominado Office of Rail Regulation, creado en el año 2004 para regular las actividades de Network Rail y sus necesidades de financiación y licencias de operación, además de asegurar la protección legal del consumidor ante las entidades ferroviarias.

En relación con material rodante, los trenes que usan no pertenecen a las compañías ferroviarias sino a compañías privadas de leasing de material llamadas ROSCO. Estas compañías alquilan a las operadoras el material rodante.

A pesar de que el transporte ferroviario en Reino Unido es caracterizado como uno de los más acordes a las medidas de seguridad, todavía no ha logrado altos valores en la demanda como consecuencia de los elevados precios de los billetes y la impuntualidad de los trenes²⁵.

A diferencia de Reino Unido, Francia optó por iniciar su proceso de liberalización del sector ferroviario a través del servicio público²⁶. Su sistema de operación previo a la liberalización podría asimilarse al español mediante RENFE, ya que SNFC (Société National de Chemins de Fer) Réseau regula las infraestructuras ferroviarias, y SNCF Mobilités son las operadoras ferroviarias de alta velocidad, controlando Inoui los servicios más exclusivos y Ouigo los más baratos²⁷. SNCF Mobilités opera tanto en trayectos internacionales, cooperando con empresas ferroviarias de otros países, como en líneas interiores en las que pasará a tener competencia en la larga distancia a partir de diciembre de 2020 tras la aprobación del Cuarto Paquete Ferroviario. De la misma forma, la apertura del sector permitirá que SNCF Mobilités amplíe sus servicios a otros países como España, empresa que ya cuenta con licencia para ello.

Francia se caracteriza por disponer de una extensa red ferroviaria, y eficaz producción de material rodante situándose en 2017 como en el tercer a nivel mundial puesto como productor de material rodante, detrás de China y Alemania²⁸.

²⁵ Instituto de Comercio Exterior (2019) “El Mercado del Ferrocarril en Reino Unido”, pp. 13-14. Obtenido el 25/11/2019 de <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/estudios-de-mercados-y-otros-documentos-de-comercio-exterior/DOC2019830070.html>

²⁶ Alonso Timón, A.J. (2019). La liberalización del transporte ferroviario de personas. *Revista de Administración Pública*, 210, p. 351-392.

²⁷ Chiambereto, P. Y Fernández, A.S. (2014), Transferring low-cost marketing practices from air to rail services: The Ouigo case. *Research in Transportation Business & Management*, 10, pp. 40-44.

²⁸ Instituto de Comercio Exterior. (2019) “Sector ferroviario en Francia”. Obtenido el 25/11/2019 de <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/estudios-de-mercados-y-otros-documentos-de-comercio-exterior/DOC2019820971.html>

Para permitir el acceso a otras empresas ferroviarias, SNCF deberá realizar una entrevista previa al candidato a operar en el sector, y exigirá la presentación de un documento en el que se indiquen tanto su capacidad jurídica como financiera y técnica, ya que son las mayores barreras para la entrada en el sector²⁹.

Los objetivos fundamentales que se establecen en el proyecto de ley del Senado son los siguientes. En primer lugar, proceder a la renovación de la infraestructura ferroviaria, especialmente en las redes de alta velocidad, aunque manteniendo la inversión en las regionales. En segundo lugar, la apertura del sector ferroviario en el transporte de personas a través de la aprobación del cuarto Paquete Ferroviario. En tercer lugar, derogar la anterior ley que se aplicaba a los empleados de SNCF por otra que incluya a los empleados de las nuevas operadoras que entren como competencia. Por último, la separación de la gestión de la infraestructura (SNCF Réseau) de la operación del transporte (SNCF Mobilités) para evitar tratos favorables entre ellas y la consecuente discriminación a nuevas operadoras tal y como indica el Primer Paquete Ferroviario.

El caso de Alemania destaca por un elevado número de empresas ferroviarias incorporadas al sector, logrando el mayor volumen a nivel europeo. Su proceso de reforma comienza en 1994.³⁰

La red ferroviaria, infraestructura y empresas ferroviarias pertenecen a Deutsche Bahn (DB), la cual es al 100% del Gobierno. Opera tanto en Alemania en las infraestructuras ferroviarias y como operador, como en el extranjero. La apertura de la competencia en el transporte a larga distancia ha sido complicada, con una cifra de la competencia de un 1% de la cuota de mercado a causa del elevado coste inicial para entrar a formar parte del sector y la falta de una regulación eficaz que facilite el acceso de la competencia.

En relación con la fabricación del material rodante, Alemania se sitúa en la segunda posición a nivel mundial después de China y por tanto en primer lugar a nivel europeo.

Actualmente es una sociedad anónima privada, pero se encuentra participada mayoritariamente por la República Federal Alemana³¹.

²⁹ Instituto de Comercio Exterior. (2019) “Sector ferroviario en Francia”. Obtenido el 25/11/2019 de <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/estudios-de-mercados-y-otros-documentos-de-comercio-exterior/DOC2019820971.html>

³⁰ Instituto de Comercio Exterior. (2018) “El sector ferroviario en Alemania”. Obtenido el 25/11/2019 de <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/el-mercado/estudios-informes/DOC2018801074.html?idPais=DE>

³¹ Instituto de Comercio Exterior. (2018) “El sector ferroviario en Alemania”. Obtenido el 25/11/2019 de <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/el-mercado/estudios-informes/DOC2018801074.html?idPais=DE>

3.2. Inconvenientes de la apertura del sector

3.2.1. Elevado precio para acceder al sector

La liberalización del sector ferroviario en el transporte de personas que se prevé para diciembre del presente año trae como consecuencia una serie de obstáculos a causa de las características del sistema ferroviario español y que deben ser analizados a la hora de iniciar su apertura para de esta forma eliminarlos o reducir sus consecuencias.

El material rodante es uno de los principales obstáculos tanto por su elevado coste de adquisición y mantenimiento como por el largo proceso necesario para obtener la correspondiente autorización que lo homologa. La Ley 38/2015, del Sector Ferroviario establece en su artículo 66 como requisito para obtener el certificado de seguridad, el cual es necesario para empezar a operar en el sector, la necesidad de contar con un material rodante que cumpla con las características técnicas obligatorias tanto para su puesta en marcha como para su mantenimiento. Asimismo, dicha ley sanciona como infracción grave la carencia de material rodante que cumpla con los requisitos establecidos necesarios para su homologación.

La disposición adicional decimosexta de la LSF reconoce la obligación por parte de Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A. de permitir el acceso a otras operadoras distintas de Renfe-Operadora a sus servicios mediante un trato no discriminatorio, al igual que exige la separación de ambas entidades para ofrecer un mejor servicio. De la misma forma, determina la necesidad de garantizar una independencia similar entre Renfe-Operadora y Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A.

Todas las funciones encomendadas relativas al material rodante se atribuyen al Ministerio de Fomento y a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Todas las características técnicas del material rodante deberán ser inscritas en el Registro Especial Ferroviario incluida su matriculación. Esta última función corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, junto con la concesión de las autorizaciones para la utilización del material rodante, la elaboración del marco normativo, la inscripción en el Registro Europeo de Tipos de Vehículos, y la inspección del material.

El alquiler de material rodante podría ser considerada una opción menos costosa para las nuevas empresas ferroviarias que quieran entrar a prestar servicios y tengan que afrontar gastos elevados en comparación con el de su adquisición, que además requiere de una autorización que implica un largo proceso hasta su obtención, concretamente de dos a tres

años y la necesidad de abonar tasas para su obtención. Sin embargo, la opción de alquiler de material rodante también encuentra varios límites, principalmente relacionados con el ancho de la vía ibérica ya que difieren los anchos de la vía español y europeo lo cual supone un obstáculo para operar en los servicios de larga distancia. Asimismo, Renfe Alquiler de Material Ferroviario no fabrica material rodante para el transporte de pasajeros³². Por lo tanto, estos obstáculos llevan a las nuevas operadoras ferroviarias a la necesidad de adquirir el material rodante y, por lo tanto, invertir un elevado valor en ello. La solución más razonable a este incidente consistiría en modificar las vías creando un sistema homogéneo y homologado³³.

3.2.2. *Canon Ferroviario*

De la misma forma que se da un límite al acceso para la prestación de servicios como operadora ferroviaria por el elevado coste del material rodante, también se produce con el pago de los cánones ferroviarios. La LSF recoge en su Sección sexta del Capítulo I contenido en el Título VI la regulación de estos cánones ferroviarios. Define como canon ferroviario como aquella remuneración que reciben los administradores de las infraestructuras ferroviarias por parte de las empresas ferroviarias por el uso de las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General, estaciones de transporte de viajeros, terminales de transporte de mercancías y demás instalaciones³⁴. El valor de estos cánones se establecerá en función de una serie de principios regulados en el artículo 96 de la ley. Corresponderán al administrador de las infraestructuras ferroviarias las funciones de gestión y recaudación de los cánones ferroviarios por el uso de sus instalaciones. Actualmente el administrador de la infraestructura ferroviaria es ADIF. Esta empresa pública se vio afectada en un procedimiento sancionador por establecer un modelo de cánones para el año 2019 no correspondiente con la propuesta realizada por la CNMC en

³² Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC) de 1 de julio de 2019, sobre la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril, pp. 63-64.

³³ Alonso Timón, A.J. (2019). La liberalización del transporte ferroviario de personas. *Revista de Administración Pública*, 210, p. 351-392.

³⁴ Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015).

el RE 2015/909, tipificada como infracción grave por el artículo 107, apartado uno, 2.2.1 de la LSF. Por ello se le condenó a ADIF al pago de seis mil trescientos euros³⁵.

3.2.3. *Maquinistas*

Con motivo de la apertura del sector ferroviario en el transporte de personas y consecuentemente el aumento de número de operadoras ferroviarias, es necesario contar con un número superior de personal laboral ya que puede derivar en una desventaja para las nuevas empresas del sector.

El personal ferroviario se encuentra regulado por un amplio número de legislaciones. En primer lugar, la Orden FOM/2872/2010 en la que se establecen las condiciones necesarias para obtener el título que habilita el ejercicio de esta profesión acorde a la seguridad ferroviaria exigida, junto con la regulación de los centros de formación de este personal y los de reconocimiento médico. Esta orden fue modificada en algunos de sus artículos y disposiciones por la Orden FOM/679/2015 y, posteriormente, por la Orden FOM/1613/2016.

Asimismo, el Real Decreto 1579/2008 regula las jornadas especiales de trabajo tales como descansos o registros de horas; y las condiciones de trabajo del personal ferroviario que opera en servicios transfronterizos.

De forma paralela, la AESF también ha recogido una serie de resoluciones mediante las cuales se regulan todos los aspectos que atañen al personal ferroviario en relación con los cursos de formación para obtener el diploma o la licencia que habilita para la conducción de los trenes³⁶; la competencia de los examinadores y formadores³⁷; la convocatoria y celebración de las pruebas para obtener los diplomas o licencias.

Como se mencionó anteriormente, la Directiva 2007/59/CE trata de regular los certificados que la Unión Europea otorga a los maquinistas de trenes para habilitar el ejercicio de su profesión. Tal y como señala el artículo 7, se trata de un certificado válido en toda la Comunidad, tanto para transporte de mercancías como de personas en función

³⁵ Resolución del procedimiento sancionador incoado a la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) por el incumplimiento de la Resolución de 27 de septiembre de 2018, sobre la propuesta de cánones de ADIF y ADIF alta velocidad para 2019, y por la que se adoptan medidas para el próximo ejercicio de supervisor de acuerdo al artículo 11 de la ley 3/2013, de 4 de junio. SND/DTSP/041/19

³⁶ Resolución 3/2020 de la AESF sobre la convalidación de la formación práctica de los cursos de ampliación de alcance de estaciones para responsables de circulación.

³⁷ Resolución 2/2020 de la AESF por la que se regula la acreditación de la competencia de los examinadores reconocidos y formadores de enseñanza práctica de las habilitaciones o certificados de conducción de nuevo material ferroviario y para conducir por nuevos tramos de infraestructura.

de lo que indique dicho documento. En caso de certificados de terceros países, dependerá de la existencia o no de un acuerdo bilateral entre los Estados. Asimismo, se establecen una serie de requisitos para la concesión de los certificados, tales como que el candidato tenga una edad mínima de 20 años, una educación básica obligatoria (es decir, primaria y secundaria), contar con un reconocimiento médico sobre la aptitud física y psicológica, y conocimientos lingüísticos. Además, deberá superar una prueba teórica relativa a conocimientos sobre material rodante e infraestructuras. Esta licencia deberá ser renovada cada cierto periodo de tiempo a través de determinados reconocimientos médicos y exámenes³⁸.

De la misma forma resulta necesario analizar el control sobre los centros de formación de los maquinistas. España cuenta con un número considerable de centros de formación homologados por la AESF, en concreto un total de diecisiete: Acciona Rail, ADIF, ALSA, CAPTRAIN, Centro de Formación Ferroviaria Low Cost Rail, Centro Europeo de Formación Ferroviaria, Cetren, CS de Innovación y Desarrollo CHF, Continental Rail, Create Human Resources, Foravant Formación y Desarrollo S.L., Gesteme Gestión Integral S.L., Medway, Plasser Ibérica, Raxel Rail S.A., Escuela técnica Profesional de Conducción y Operaciones de Renfe-Operadora y Escuela Ferroviaria de Transfesa Rail³⁹. A pesar de contar con una amplia variedad de centros, Renfe-Operadora como operador histórico cuenta con una serie de ventajas adquiridas con la experiencia, de las cuales el resto de centros carecen.

Como consecuencia de estas notorias ventajas de RENFE respecto del resto de operadoras para acceder al personal ferroviario, la CNMC tomó una serie de medidas en la STP/DTSP/053/17. En este asunto, la AAFP como parte actora denunció a RENFE-Operadora por la contratación de un número superior de maquinistas del que objetivamente necesitaban, teniendo contratados en 2016 a casi el 90% del total de plantilla y de este porcentaje total, el 80% correspondía a personal en transporte de pasajeros. De esta forma, dicha operadora habría llevado a cabo una acción que perjudicaba la contratación de personal por parte de las nuevas compañías. Con motivo de las funciones conferidas a la CNMC en materia de competencia, ésta extrajo una serie de conclusiones. En primer lugar, RENFE-Operadora estará obligada a comunicar en un

³⁸ Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007, sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad (DO L núm. 184 de 25 de junio de 2014)

³⁹ Lista de Centros de Formación homologados en España Obtenido el 3/12/2019 de <https://www.seguridadferroviaria.es/agentes-sector-ferroviario/centros-formacion-homologados>

plazo mínimo de tres meses cualquier convocatoria de empleo, y sus previsiones de contratación de maquinistas con un plazo de 2 años. Esto tiene como objetivo lograr que todas las operadoras ferroviarias tengan un acceso en condiciones de igualdad a la bolsa de maquinistas formados evitando de esta forma el abuso de ciertas empresas ferroviarias. Asimismo, dicha empresa deberá “ofrecer un servicio mayorista de tracción de forma no discriminatoria y orientado a sus costes directos de prestación” (STP/DTSP/053/17)⁴⁰.

Estas medidas pueden conseguir garantizar el acceso de todas las empresas ferroviarias en régimen de igualdad. Sin embargo, será fundamental el control del cumplimiento de éstas a largo plazo.

3.2.4. *Infraestructuras ferroviarias*

A pesar de que España posee una de las mejores redes ferroviarias del mundo, la infraestructura ferroviaria española presenta una serie de propiedades que pueden suponer un obstáculo para la correcta apertura de sector en el transporte de viajeros.

Por un lado, la diferencia en los anchos de vía en las redes ferroviarias. En España existen tres tipos de vía: por un lado, la Red de Alta Velocidad, las cuales poseen un ancho estándar de 1.435 mm.; por otro lado, las Redes convencionales, con un ancho ibérico de 1.668 mm.; y finalmente, la Red mixta, formada por ambos anchos de vía⁴¹. Asimismo, estas dimensiones también difieren de las redes europeas. El motivo de las diferencias en estas medidas se remonta a la llegada del ferrocarril a España en el siglo XIX. Los ingenieros encargados del proyecto proponen unas vías más anchas (1.668 mm.) como consecuencia de las características orográficas de la Península Ibérica, a diferencia de las que utilizaba el resto de países (1.435 mm.).

Estas características técnicas de las vías pueden suponer un problema a la hora de proceder a la apertura del sector ya que implican la necesidad de contar con material rodante adecuado para cada tipo de vía, el cual, como se mencionaba anteriormente,

⁴⁰ Resolución sobre la solicitud de intervención de la Asociación de Empresas Ferroviarias en relación con los procesos de selección y contratación del personal de conducción ferroviario por parte de RENFE Operadora, S.A. STP/DTSP/053/17

⁴¹Diferentes anchos de vía. Obtenido el 6/12/2019 de http://www.adifaltavelocidad.es/es_ES/infraestructuras/lineas_de_alta_velocidad/lineas_de_alta_velocidad.shtml

requiere de una gran inversión por parte de las futuras empresas ferroviarias que desearan entrar en el sector. La única solución posible a esta cuestión sería disponer de un ancho de vía único y semejante al europeo. Sin embargo, esta medida conlleva una elevada inversión.

3.2.5. Acceso a las estaciones de transporte de viajeros

Las estaciones de transporte de viajeros son reconocidas en el artículo tercero de la LSF como infraestructura ferroviaria, formadas además por “*sus edificios e instalaciones conexas*”, “*paneles de información sobre itinerarios y viajeros y los emplazamientos propios para la venta de billetes*”⁴². Por ello, los administradores de las infraestructuras ferroviarias deberán garantizar el acceso igualitario de todas las empresas ferroviarias a estas instalaciones y a los servicios prestados en ellas, con la posible supervisión de la CNMC, competencia dotada por la normativa europea⁴³.

Para poder acceder a estas infraestructuras y a sus servicios, los operadores ferroviarios deberán formular una solicitud que dirigirán a los explotadores de dichas instalaciones en un plazo establecido por la CNMC. Solo se podrá rechazar dicha solicitud si existen otras alternativas⁴⁴. El uso de las estaciones de transporte de viajeros supone el abono de un canon por parte de la empresa ferroviaria al administrador general de infraestructuras ferroviarias dueño de la instalación.

Además, los explotadores de estos servicios deberán publicar una declaración que contenga de forma detallada la prestación de estos servicios y las condiciones para acceder a éste. Asimismo, deberán coordinarse para garantizar que todas las operadoras gozaran de estos servicios.

El acceso a este tipo de infraestructuras es fundamental para poder prestar el servicio de transporte. Por ello, es esencial garantizar el cumplimiento del principio de no

⁴² Artículo 42 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015)

⁴³ Artículo 20 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015)

⁴⁴ Artículo 43 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015)

discriminación en su plenitud y que, de esta forma, todas empresas del sector puedan acceder a éste en condiciones igualitarias.

No obstante, para garantizar un mayor uso del transporte ferroviario, es fundamental la prestación de servicios en más tramos de la península que garanticen una conexión total y, por lo tanto, nuevas estaciones de ferrocarril que puedan desarrollar estos servicios. Esto supone además un aumento de los espacios en los que las operadoras ferroviarias puedan prestar sus servicios.

3.2.6. Ventaja de RENFE (operador histórico) respecto de otros competidores

RENFE (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles) fue creada en febrero de 1941 a raíz de las empresas privadas existentes en ese momento, y como resultado de la entrada en vigor de la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes de Carretera de 24 de enero de 1941⁴⁵. Lleva prestando sus servicios desde su origen como operadora única. Como consecuencia de la entrada en vigor de la Ley de Sector Ferroviario de 2003, RENFE debe separarse en dos empresas públicas: RENFE-Operadora y ADIF (Administrador de las infraestructuras ferroviarias).

Por ello, es indiscutible su posición superior respecto de nuevas empresas ferroviarias, gozando de una serie de ventajas tales como el conocimiento del sector como consecuencia de la experiencia del operador histórico o la posesión de material rodante y maquinistas a su servicio.

En primer lugar, es fundamental garantizar, de forma acorde a la Directiva 91/440/CE, la independencia entre gestores de infraestructuras ferroviarias y operadoras, ya que años atrás ADIF y RENFE conformaban ambas una misma empresa pública. Esta separación se reconoció por primera vez en el Primer Paquete Ferroviario de 2001 y ha sido recogida en directivas posteriores. Los resultados tras la aplicación de esta medida han podido apreciarse de forma positiva en otros países de la Unión Europea.

En segundo lugar, RENFE-Operadora posee cantidades importantes de material rodante y personal laboral, características que como se mencionaban anteriormente son un recurso de difícil acceso, ya sea por coste o por cualquier motivo relacionado. Por el contrario, las empresas ferroviarias que quieran formar parte del sector tras su liberalización,

⁴⁵ Muñoz Rubio, M. (2016). “RENFE, 75 años de Historia (1941-2016)”. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

deberán adquirir o alquilar material rodante soportando un precio muy elevado, y conseguir maquinistas que prefieran trabajar en su empresa en lugar de la operadora histórica. Para lograr esto último, será necesario que las ofertas que se ofrezcan a los candidatos como personal laboral de las diferentes empresas ferroviarias sean similares. Sin embargo, en caso de que esta solución no consiga un reparto equitativo de los recursos de personal laboral, sería conveniente garantizar una serie de incentivos a estos sujetos para que de esta forma otras operadoras diferentes de RENFE logren contar con los recursos necesarios y evitar un abuso de la posición de la operadora histórica.

Finalmente, otra de las ventajas que puede apreciarse de RENFE respecto de otras operadoras se encuentra en la entrada en el sector ferroviario. Es decir, mientras RENFE-operadora ya se encuentra circulando prestando sus servicios y con una amplia experiencia, el resto de operadoras deberán llevar a cabo el procedimiento que les permita acceder al sector y que será desarrollado posteriormente.

3.2.7. Capacidad de la red ferroviaria española

Para garantizar la prestación de todos los servicios posibles en la red ferroviaria es necesaria la capacidad suficiente de ésta para que con la entrada de nuevas empresas ferroviarias no se produzca la saturación de la red. De esta forma, las empresas ferroviarias que entrasen en el sector dispondrían de los surcos suficientes para poder compensar los costes elevados que suponen.

La apertura del sector ferroviario puede provocar un colapso por el excesivo número de empresas que soliciten diferentes surcos. Para ello, el artículo 10 del Reglamento comunitario 2016/545 habilita la opción a los administradores de las infraestructuras para declarar “congestionada” su infraestructura y asignar la capacidad a las empresas en función de una serie de criterios enunciados en los apartados segundo y tercero de dicho artículo como pueden ser la existencia de un acuerdo de duración menor en el cual se haya procedido a la amortización total o en gran parte, o que la capacidad que se solicite o disponga por parte del operador sea considerable⁴⁶. La existencia de estos criterios permite al administrador de las infraestructuras conceder gran parte de estos surcos a la prestación de servicios de transporte de alta velocidad, que supone además reducir los

⁴⁶ Artículo 10 del Reglamento comunitario 2016/545 de la Comisión de 7 de abril de 2016 sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria

posibles cuellos de botella que pudieran surgir con motivo del tráfico ferroviario. A su vez, la correcta aplicación de estos criterios estará sujeta al control de la CNMC, a la que la ley otorga competencias para su supervisión⁴⁷.

Tras el análisis de las experiencias europeas, se puede afirmar que la solución a este obstáculo consistiría en permitir un uso exclusivo de una determinada red a la AV como sucede en Italia, en lugar de tener acceso los distintos servicios a todas las redes produciendo una saturación de la red.

Asimismo, para poder desarrollar estas funciones de transporte ferroviario es necesaria la adjudicación de capacidad por parte del administrador de las infraestructuras ferroviarias hacia los operadores ferroviarios. De nuevo la experiencia en otros países de la UE ha demostrado que en ocasiones se han producido tratos discriminatorios para favorecer al operador histórico⁴⁸. Además, podrá constituir una infracción grave el no uso injustificado de los surcos, siempre y cuando las infraestructuras se encuentren congestionadas⁴⁹.

Finalmente, debe destacarse que la red ferroviaria española actualmente no presenta saturaciones ya que se encuentra infrautilizada, haciendo uso de entre el 24% y 28% de su capacidad disponible. Sin embargo, una vez accedan a la prestación de estos servicios otras empresas ferroviarias, debe garantizársele una adjudicación de esta capacidad de forma igualitaria, así como tener en cuenta los errores cometidos en otros países como Alemania y Reino Unido adjudicando una red concreta a los servicios de AV.

3.2.8. *Servicios complementarios y auxiliares*

A partir de diciembre de 2020, y con motivo de la apertura de la competencia en el transporte ferroviario de viajeros, las empresas que quieran prestar estos servicios estarán obligadas al pago de los servicios tanto complementarios como auxiliares a la empresa ferroviaria histórica como dueña de estas infraestructuras, que comprenden por ejemplo la venta de billetes en las estaciones de viajeros, o el suministro de energía eléctrica⁵⁰. Es

⁴⁷ Alonso Timón, A.J. (2019). La liberalización del transporte ferroviario de personas. *Revista de Administración Pública*, 210, 351-392.

⁴⁸ Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC) de 1 de julio de 2019, sobre la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril

⁴⁹ ADIF (2020): Declaración sobre la Red 2020, *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias*. Obtenido el 13/11/2019 de http://www.adif.es/es_ES/conoceradif/doc/DR_ADIF_2020_MARZO.pdf

⁵⁰ Estos servicios se encuentran enumerados en los apartados 18 y 19 del Anexo I de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015)

un valor distinto del canon ferroviario, puesto que éste se paga a las empresas ferroviarias por el uso de sus servicios, y el canon ferroviario se paga al administrador de la infraestructura ferroviaria.

Tras la modificación de la LSF acometida el 28 de diciembre de 2018, se lleva a cabo una nueva redacción del artículo 101 en el que se regulan los precios que puede establecer el operador por la prestación de servicios auxiliares y complementarios, prohibiendo que se cobre una cantidad superior al coste de los servicios más un beneficio razonable. En este caso, puede apreciarse otra diferencia destacable respecto del canon ferroviario, ya que mientras los servicios complementarios y auxiliares suponen un precio privado sometido a unos límites; el canon ferroviario es un precio público sujeto a la Ley 53/2003 General Tributaria y la Ley/81989, de tasas y precios públicos.

La nueva redacción de este artículo se realiza con el objetivo de beneficiar a las empresas ferroviarias que vayan a prestar los servicios de transporte ferroviario de pasajeros, evitando el abuso por parte de los operadores históricos a través del cobro de cantidades no correspondientes con el valor real de los servicios⁵¹.

El precio quedará fijado en un acuerdo entre las partes, es decir, el operador que solicita el acceso a las instalaciones, y el operador dueño de éstas. Los límites a esta cantidad se fijan en el supuesto en que se pueda caracterizar a una empresa ferroviaria por controlar el monopolio del sector. Es en este caso, a la hora de fijar el precio se tendrán en consideración el coste del servicio y un beneficio razonable⁵².

Estos precios serán publicados en la Declaración de la Red o sitio web en que puedan ser conocidos una vez hayan sido comunicados al administrador de las infraestructuras, junto con las condiciones de acceso a los servicios tanto básicos como complementarios y auxiliares⁵³.

3.2.9. *Contratos OSP (Obligación de Servicio Público)*

Las obligaciones de servicio público ya se regulaban en la anterior Ley de Sector Ferroviario del año 2003, y también se encuentran previstas en el artículo 59 del Capítulo

⁵¹ Alonso Timón, A.J. (2019). La liberalización del transporte ferroviario de personas. *Revista de Administración Pública*, 210, 351-392.

⁵² Artículo 101 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015)

⁵³ Artículo 102 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015)

III de la actual y vigente Ley de Sector Ferroviario de 2015. En ambas regulaciones se establece la competencia del Consejo de Ministros para declarar la sujeción a OSP sobre determinados servicios prestados en la Red Ferroviaria de Interés General⁵⁴.

Se encuentran sujetos a obligaciones de servicio público tanto los de cercanías y media distancia⁵⁵, como los de media distancia en la red de ancho convencional⁵⁶, y sobre los servicios de media distancia sobre la red de altas prestaciones y de ancho métrico⁵⁷. En total suponen un 63,8% del total de los servicios prestados en España. En cuanto a los ingresos, ascienden al 53% de los totales del sector ferroviario. Por ello, se demuestra que estos servicios sujetos a OSP suponen una parte considerable en el transporte ferroviario de viajeros⁵⁸.

Estas medidas se formalizaron por primera vez en 2013 a través de la firma de un Contrato entre la Administración General del Estado y RENFE-Operadora, que como se mencionó anteriormente tenía el objetivo de regular la prestación de servicios públicos de transporte ferroviario de viajeros en los servicios de cercanías, media distancia, ancho métrico y AVANT, que formarían parte de las obligaciones de servicio público. A través de este contrato, RENFE-Operadora estaría obligada a la prestación de los servicios públicos de los años 2013, 2014 y 2015. Este acuerdo reconocía una serie de aportaciones anuales (alrededor de 500.000 € por año) a modo de compensación por la declaración de ciertos servicios como OSP⁵⁹. Más tarde, con la firma de un nuevo contrato en octubre de 2016 tras la finalización del anterior, se cubrió el periodo de 2016 hasta 2017, que de nuevo preveía la aportación de un importe similar al contratado anteriormente⁶⁰.

Es imprescindible en este apartado hacer mención al contrato firmado en 2018 en el cual se adjudica la prestación de estos servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril tanto en los servicios de cercanías como media distancia convencional, alta velocidad media distancia y ancho métrico a RENFE Viajeros, SME, S.A. hasta el año

⁵⁴ INF/DTSP/117/18: Informe de supervisión del mercado de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril sujetos a obligaciones de servicio público 2017

⁵⁵ Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2010

⁵⁶ Acuerdo del Consejo de Ministros de 28 de diciembre de 2012

⁵⁷ Acuerdo del Consejo de Ministros de 5 de julio de 2013

⁵⁸ INF/DTSP/117/18: Informe de supervisión del mercado de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril sujetos a obligaciones de servicio público 2017

⁵⁹ RENFE (2016): Informe anual Responsabilidad Social Empresarial 2016. *Red Nacional de Ferrocarriles Españoles*.

⁶⁰ Revisión de los Servicios Ferroviarios de Viajeros Declarados como Obligación de Servicio Público (INECO) 2017

2027 con posibilidad de prórroga de cinco años⁶¹. Mediante este contrato dicha sociedad obtiene una serie de importes a modo de compensación que suman un total de aproximadamente 9,7 millones de euros, sujetos a las variaciones estipuladas en las cláusulas séptima y octava del contrato.

La normativa europea prevé la apertura de estos servicios públicos a partir del año 2023 según lo establecido en el Reglamento 2016/2338. Sin embargo, el contrato celebrado entre la AGE y RENFE Viajeros tiene vigencia hasta 2027 por lo que en España no podrá producirse hasta la finalización de éste⁶².

La firma de este contrato impide que otros operadores ferroviarios que entren en el mercado compitiendo con RENFE cuenten con la opción de prestar estos servicios públicos, lo cual podría calificarse como una conducta discriminatoria.

Por ello, es esencial evitar la prórroga de este contrato por el que se adjudica directamente la competencia para la prestación de los servicios públicos, y consecuentemente garantizar la apertura a la competencia para la prestación de estos servicios de forma igualitaria, y una separación efectiva de RENFE.

3.2.10. Murallas chinas entre el gestor de las infraestructuras ferroviarias y los operadores ferroviarios

Uno de los objetivos fundamentales del primer paquete ferroviario es eliminar por completo el obstáculo que supone el trato favorable por parte del gestor de las infraestructuras hacia los operadores ferroviarios. Por ello, las directivas europeas han tratado de establecer una serie de requisitos que tengan como finalidad lograr esta separación.

A pesar de que el segundo y tercer paquete ferroviario no hicieron inciso en esta cuestión, la Directiva 2012/34/UE se pronunció sobre la necesidad de establecer una separación real y efectiva entre el gestor de las infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias en su cuarto artículo y las actividades en las que debería garantizarse en los

⁶¹ Contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal RENFE Viajeros SME, S.A., para la Prestación de los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril de “cercanías”, “media distancia convencional”, “alta velocidad media distancia (AVANT)” y “ancho métrico”, competencia de la Administración General del Estado, sujetos a Obligaciones de Servicio Público en el Periodo 2018-2027.

⁶² Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC) de 1 de julio de 2019, sobre la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril.

artículos siguientes, comprendiendo tanto actividades desarrolladas por la misma empresa como aquellas relacionadas con asignación de surcos y tarificación.

Más tarde, entró en vigor la Directiva (UE) 2016/2370, recogida en el cuarto paquete ferroviario, la cual ordenaba de nuevo la separación económica de las funciones esenciales de los gestores de infraestructuras, prohibiendo a las empresas ferroviarias influir en las decisiones tomadas por el gestor respecto de estas funciones esenciales. También se exige una separación “institucional” entre ambas, es decir, que sean entidades distintas la empresa y el gestor. Esta medida no solo implica una separación de las entidades sino también del personal que ejerza sus funciones en ellas ya que solo podrá tomar decisiones en una de ellas, o la prohibición de concederse préstamos entre administrador y empresa ferroviaria. Sin embargo, permite la firma de “acuerdos de colaboración” entre el gestor y la empresa ferroviaria siempre que se lleven a cabo sin dar lugar a un trato discriminatorio respecto del resto de empresas, y siempre y cuando el beneficio se obtenga en favor del cliente⁶³.

Teniendo en cuenta las experiencias de otros Estados miembros de la UE, es esencial garantizar esta separación de ADIF y RENFE para evitar un trato discriminatorio en determinadas situaciones como puede ser el acceso a las instalaciones propiedad de ADIF. De la misma forma puede apreciarse un resultado satisfactorio en la experiencia española sobre la separación estructural llevada a cabo en los servicios de mercancías⁶⁴.

En conclusión, la separación tanto estructural como económica permite un trato igualitario para todas las empresas ferroviarias evitando de esta forma los tratos de favor que podrían obtener determinadas empresas como el operador histórico nacional RENFE.

3.3.Procedimiento requerido para entrar en el sector

Tras la liberalización del sector ferroviario de personas el próximo diciembre de 2020, numerosas empresas apuestan por la entrada dicho sector. Para ello, los candidatos

⁶³ Altzelai Uliondo, M.I. (2017) la liberalización del sector ferroviario: ¿una política congruente con el derecho comunitario de la competencia? *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, 58, 941-975.

⁶⁴ Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC) de 1 de julio de 2019, sobre la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril.

deberán llevar a cabo una serie de procesos, los cuales se encuentran recogidos en numerosas normas, fundamentalmente en la LSF.

El Capítulo segundo del título IV regula las empresas ferroviarias, que son definidas como aquellas entidades que prestan servicios tanto de transporte de pasajeros como de mercancías, o incluso aquellas que simplemente presten tracción.

El principal requisito que establece la ley es la obtención de una licencia de empresa ferroviaria. No será necesaria la obtención de dicha licencia para las empresas destinadas al mantenimiento y reparación de la infraestructura ferroviaria siempre y cuando su actividad no exceda de lo señalado⁶⁵.

Estas licencias permiten su uso para toda la Red Ferroviaria de Interés General, pero no podrán ser transferidas a un sujeto distinto del que la obtuvo. También serán válidas las licencias obtenidas en otros Estados miembros de la Unión Europea⁶⁶.

En primer lugar, para la obtención de la licencia la entidad deberá cumplimentar una declaración de actividad en la cual se expresen los servicios que se quieren prestar. A continuación, será requerida toda la documentación que solicite el Ministerio de Fomento. Estas licencias serán otorgadas por la AEFS en un plazo de tres meses desde la presentación de la solicitud o la formalización de la documentación necesaria, y requerirá motivación en caso de que sea desestimada⁶⁷.

En segundo lugar, el siguiente artículo establece una serie de requisitos previos imprescindibles para su obtención y que son los siguientes. Por un lado, que se trate de una entidad con forma de sociedad anónima constituida por tiempo indefinido y acciones a título nominativo. Podrá rechazarse la licencia cuando los administradores de la sociedad se encuentren domiciliados en un Estado no miembro de la Unión Europea en caso de que en dicho estado las empresas ferroviarias tanto españolas como comunitarias no se beneficien de este derecho⁶⁸.

Por otro lado, se exigirá una capacidad financiera mínima. Como se analizó anteriormente, la puesta en marcha de una empresa de este carácter implica una inversión

⁶⁵ Artículo 49 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015)

⁶⁶ Artículo 49 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015)

⁶⁷ Artículo 49 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015)

⁶⁸ Artículo 50 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015)

considerable a la que hacer frente tanto desde el inicio como para su posterior mantenimiento⁶⁹. El artículo 51 de la LSF define la capacidad financiera que se exige a estas entidades, la cual será rechazada en caso de encontrarse endeudada⁷⁰.

Además, deberá garantizarse que el personal directivo de la entidad posee las competencias necesarias para llevar a cabo sus respectivas funciones⁷¹. Estas competencias se regulan en el artículo 52, en el cual se afirma la necesidad de contar con unos órganos directivos especializados en el sector ferroviario para una correcta regulación de las empresas ferroviarias⁷².

Finalmente, deberán *“tener cubiertas las responsabilidades civiles que puedan serle exigibles”*⁷³. De nuevo esta cuestión la regula el artículo 53, enumerando una serie de aspectos en los que se podrá solicitar la responsabilidad civil a la empresa, tales como los posibles daños ocasionados a los pasajeros, o incluso a sus equipajes, etc.⁷⁴

La conservación de esta licencia dependerá del cumplimiento de estos cuatro requisitos, ya que la AESF procederá a su control periódico⁷⁵.

Estas entidades también tendrán la obligación de abonar una tasa, tanto para la creación de una nueva empresa ferroviaria como para su modificación. Actualmente, el valor de esta licencia asciende a un total de 11.721,18 euros⁷⁶.

En España, son numerosas las empresas que cuentan con esta licencia para transporte de mercancías o viajeros o incluso ambas, como por ejemplo Acciona, Alsa Ferrocarril, S.A.U., CEFSA o AVANZA TREN, S.A.U; además de las empresas que cuentan con

⁶⁹ Artículo 50 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015)

⁷⁰ Artículo 51 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015)

⁷¹ Artículo 50 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015)

⁷² Artículo 52 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015)

⁷³ Artículo 50 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015)

⁷⁴ Artículo 53 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015)

⁷⁵ Artículo 54 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015)

⁷⁶ Lista publicada por el Gobierno sobre las empresas que cuentan con licencia. Obtenido el 4/1/2020 de <https://www.seguridadferroviaria.es/agentes-sector-ferroviario/empresas-ferroviarias>

licencia emitida en otro Estado miembro de la Unión Europea pero que pueden prestar sus servicios en este país, tales como SNCF o MEDWAY⁷⁷.

Junto con esta licencia que permite la prestación de este servicio de transporte a empresas ferroviarias, es esencial contar con un certificado de seguridad. Mediante este documento se pretende acreditar que la empresa ha tomado todas las medidas exigidas por la ley en relación con la seguridad, contando por ejemplo con un sistema de gestión de la seguridad. De nuevo, este certificado será obligatorio para desarrollar sus servicios, además del cumplimiento del contenido en este documento⁷⁸.

El certificado se compone de dos partes: A y B. La primera de ellas contiene la acreditación por parte de la empresa ferroviaria en la que indica que dispone de un sistema de gestión de la seguridad válido para todos los estados miembros de la Unión Europea. La segunda parte acredita que la empresa puede cumplir con los requisitos de normas de explotación, acreditación del personal o autorización de los vehículos⁷⁹.

La tasa que debe pagarse por la expedición de este certificado de seguridad es igual a la licencia, es decir, 11.721,18 euros⁸⁰.

Nuevamente, la lista de empresas que poseen este certificado es bastante amplia. En ella se encuentran las mismas empresas ferroviarias ya que ambos documentos son necesarios para la prestación de los servicios de transporte⁸¹.

Por lo tanto, tras el estudio de los documentos esenciales para la puesta en marcha de las empresas ferroviarias, es decir, licencia y certificado de seguridad, se puede concluir que la expedición de ambos supone el abono de un total de 28.442,36 euros. Su ampliación, renovación o revisión también obliga al pago de un importe que será, en concreto, la mitad del valor para su obtención.

Para que las empresas ferroviarias dispongan de espacios en los que prestar sus servicios, ADIF establece la obligación de rellenar una “solicitud de asignación de espacios”, la

⁷⁷ Lista publicada por el Gobierno sobre empresas de la UE que pueden prestar servicios en España. Obtenido el 4/1/2020 de <https://www.seguridadferroviaria.es/agentes-sector-ferroviario/empresas-ferroviarias>

⁷⁸ Artículo 66 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015)

⁷⁹ Datos obtenidos el 4/1/2020 de <https://www.seguridadferroviaria.es/actividades/empresas-ferroviarias/certificados-de-seguridad-de-empresas-ferroviarias>

⁸⁰ Valor obtenido el 4/1/2020 de https://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/cuadro_tasas_para_publicar_0.pdf

⁸¹ Valor obtenido el 4/1/2020 de https://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/cuadro_tasas_para_publicar_0.pdf

cual contendrá ciertos datos sobre la empresa, como la fecha en la que desea contar con estas instalaciones junto con la franja horaria, los servicios que prestará y los que solicita a ADIF. A continuación, el ADIF procederá al estudio de las solicitudes durante el cual se podrá solicitar a la empresa ferroviaria información adicional. Este análisis tendrá una duración de un mes y se comunicará el día 28 del mes correspondiente. En caso de congestión de unos espacios concretos, se concederá la solicitud en un orden de prioridad comenzando por la decisión del Ministerio de Fomento y terminando por la solicitud que se realizará con anterioridad. Tras la autorización por parte de ADIF para el uso de sus servicios, la empresa ferroviaria y ADIF deberán firmar un acuerdo o contrato que contendrá las partes, el objeto, la duración (que no podrá ser superior a un año, pero sí prorrogable), la forma, las instalaciones en las que se prestará el servicio, y el precio⁸². De la misma forma, se deberá solicitar la adjudicación de capacidad por parte de las empresas ferroviarias, es decir, solicitar los surcos. En ella, los operadores ferroviarios reservan el uso de un tramo durante una franja horaria⁸³. Para ello, ADIF divide estos surcos en: surcos con reserva, que pueden solicitarse tanto para un servicio regular como puntual; y los surcos sin reserva, que será útil en caso de no poder formular reserva, que pueden ser consecuencia de incidencias o solicitarse con una antelación de menos de un día. El administrador de infraestructuras ferroviarias pone a disposición de las empresas ferroviarias un calendario para proceder a la reserva de los surcos. El procedimiento para la adjudicación de capacidad se compone de cuatro fases. En primer lugar, la fase de adjudicación de la capacidad en las franjas horarias correspondientes, y para ello se tendrán en cuenta una serie de criterios de prioridad. En segundo lugar, la fase de ajuste técnico de malla, es decir, el ajuste de la malla en función de las solicitudes. A continuación, tiene lugar la fase de coordinación en la cual se otorga un plazo de diez días para aceptar o rechazar la adjudicación. Por último, se inicia un plazo para la presentación de alegaciones con una duración de quince días⁸⁴.

⁸² PC-04 Procedimiento de asignación de espacios y uso de instalaciones y medios a las empresas ferroviarias y candidaturas titulares de material rodante para la auto prestación de servicios complementarios y auxiliares. Obtenido el 4/1/2020 de http://www.adif.es/es_ES/empresas_servicios/doc/IyS_ssll_instalac_autoprest-procdmto.pdf

⁸³ Capítulo VII de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015)

⁸⁴ ADIF (2016): Declaración sobre la Red de 2016, *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias*, Capítulo IV: Adjudicación de capacidad.

3.4. Posición de RENFE tras la liberalización del sector ferroviario en personas

La historia del ferrocarril en España se remonta al siglo XIX, en concreto el año 1848, con la construcción de las primeras vías que unían Barcelona y Mataró tras varios intentos fracasados de traer el ferrocarril a la península, impulsado por el mismo sujeto que llevó a cabo la misma instalación en Cuba años atrás, y que residía en Mataró. Más tarde, el número de tramos fue ampliando poco a poco continuando con Madrid – Aranjuez. Además, también fueron aumentando el número de compañías ferroviarias según los tramos que cubrían, que desde un primer momento eran empresas privadas⁸⁵.

En enero del año 1941 entró en vigor la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes, la cual tenía como objetivo principal convertir las compañías ferroviarias privadas que existían hasta el momento en una única empresa pública a la que denominarían: RENFE (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles), que fue constituida el mes posterior a la publicación de esta ley. El órgano directivo de la nueva empresa pública se conformaba de los anteriores directivos de las compañías privadas para así garantizar un correcto funcionamiento del sistema⁸⁶.

Tras una etapa crítica de la operadora ferroviaria, el Gobierno procedió a la publicación de el Plan Decenal de Modernización de RENFE en 1964, mediante el cual trataba de modernizar el servicio con medidas tales como la renovación de las instalaciones ferroviarias o el cambio de las locomotoras de vapor por diésel o eléctricas. Esta actuación pudo hacerse efectivo gracias a la aportación realizada por parte del Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo⁸⁷.

La línea de Alta Velocidad se inicia en el tramo Madrid – Sevilla en 1988, ocasionando una revolución radical en el mundo del transporte, gracias a un servicio con innumerables ventajas como la facilidad para trasladarse de una ciudad a otra, la puntualidad o el crecimiento económico de las ciudades que contaban con ello⁸⁸.

⁸⁵ Aranaz del Río, F., Barrón de Angoiti, I., Font-Agustí, J., Fuentes Losa, J., Garcival, G., López Romero, A., Lucas, A., Muñoz Rubio, M., Palacio, J.M., Torres Dulce, E. (2017). *El Arte del Grabado y el Ferrocarril del Siglo XIX al XXI*. Madrid: Taller de Museografía del Museo de la Real Casa de la Moneda.

⁸⁶ Muñoz Rubio, M. (2016). *RENFE, 75 años de Historia (1941-2016)*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

⁸⁷ Muñoz Rubio, M. (2016). *RENFE, 75 años de Historia (1941-2016)*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

⁸⁸ Aranaz del Río, F., Barrón de Angoiti, I., Font-Agustí, J., Fuentes Losa, J., Garcival, G., López Romero, A., Lucas, A., Muñoz Rubio, M., Palacio, J.M., Torres Dulce, E. (2017). *El Arte del Grabado y el Ferrocarril del Siglo XIX al XXI*. Madrid: Taller de Museografía del Museo de la Real Casa de la Moneda.

Esta breve introducción es necesaria para conocer la posición del operador histórica tras casi ochenta años de experiencia en el sector del transporte ferroviario.

Como consecuencia de la apertura del sector ferroviario en el transporte de viajeros, RENFE pierde su posición de operadora única debido a la entrada de competidores en la prestación del servicio de transporte de pasajeros. Por este motivo, el operador histórico deberá incorporar una serie de medidas que le permitan estar a la altura de la competencia. Esta situación se asemeja a los conflictos ocasionados tras la creación de los VTC (Vehículos de Turismo con Conductor) y respecto de los taxis que operaban en el mismo sector del transporte. La aparición de esta opción de transporte supuso un gran impacto en el sector ya que los clientes en VTC aumentaron notablemente a diferencia de los taxistas. Esto se produjo como consecuencia de un mejor servicio por parte de los primeros y una adecuación a lo que el cliente actual necesita: posibilidad de pagar a través de una aplicación, además de conocer el precio antes de solicitar el servicio; coches limpios tanto en su interior como en su exterior; un trato cercano y cordial, etc. Por lo tanto, VTC supo prestar un servicio que los taxis no ofrecían de la misma forma.

Es importante relacionar ambas situaciones ya que RENFE debe prestar un servicio adecuado, pero sobre todo actualizado a las necesidades de los clientes de este siglo ya que el acceso de nuevos competidores puede suponer una infinidad de nuevos retos que no se habían presentado anteriormente, y que pueden dificultarle mantenerse en una buena posición en el mercado.

A comienzos del año 2020, RENFE lanzó a través de su compañía AVLO (AVE Low Cost) una serie de paquetes diarios de mil viajes al módico precio de cinco euros cada trayecto. Esta compañía lanzó 1.000 billetes cada día entre el 27 de enero y el 5 de febrero, lo que suma un total de 10.000, que podrían hacerse efectivos a partir del 6 de abril del mismo año. Mediante esta estrategia, RENFE tenía el objetivo de lograr una promoción de su nueva línea de AVE Low Cost con la que captar a un mayor número de clientes y evitar el uso de otros medios de transporte que supongan una mayor contaminación. Esta nueva compañía está formada por asientos de una única clase, en lugar de otras líneas que ofrecen servicios especiales como la primera clase. A pesar de no contar con este tipo de servicios, sí existirán otros adicionales tales como equipaje adicional o la posibilidad de elegir asiento. Una de las ventajas fundamentales de este servicio será la tarifa de niños, que supondrá cinco euros por trayecto, aunque esta opción estará sujeta a ciertos requisitos.

Asimismo, los trenes de la línea AVLO contarán con una capacidad mayor respecto de los trenes actuales, contado con la capacidad de 438 viajeros por tren⁸⁹.

Por otra parte, RENFE ha desarrollado un Plan Estratégico que abarca desde 2019 hasta 2023, el cual contiene tanto los proyectos como las iniciativas de la operadora tras la apertura de su sector⁹⁰. A continuación, se enumerarán algunos de los proyectos o iniciativas que incluyen dicho plan.

Como señala el documento aprobado por el Consejo de Administración, uno de los objetivos principales es la apertura de la línea de bajo coste mencionada anteriormente, creada con el fin de competir una vez entren a competir otras operadoras ferroviarias tras la apertura del sector⁹¹.

Además, otra de las estrategias que incluye este plan es adaptar el servicio a las necesidades del cliente, es decir, lograr que el cliente encuentre en RENFE el mejor servicio de transporte ferroviario en lugar de las nuevas compañías⁹².

Es necesario destacar que RENFE prevé ampliar sus servicios en el ámbito internacional, no solo en transporte de cercanías sino también en alta velocidad. Para ello, deberá estudiar los posibles países a los que acceder, socios con los que contratar los servicios, etc.

Por último, con motivo de la importancia de las nuevas tecnologías a día de hoy, el operador histórico tiene prevista la actualización de sus sistemas en este ámbito que puede ayudar a una mejora en las ventas mediante un sistema más eficaz, además de aumentar el número de trenes con wifi, ya que actualmente parte de la flota carece de ello⁹³.

3.5. Posibles competidores e inversores interesados en el sector

La liberalización del sector ferroviario en personas ha suscitado el deseo por parte de un gran número de grandes empresas que prestan sus servicios en diferentes ámbitos de incorporarse en él. Como ya se mencionó anteriormente, actualmente numerosas empresas cuentan con las Licencias y Certificados de Seguridad esenciales para el

⁸⁹ Datos obtenidos el 20/1/2020 de <https://www.renfe.com/viajeros/AVLO/index.html>

⁹⁰ RENFE, (2019): Plan Estratégico 2019-2023. *Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*.

⁹¹ RENFE, (2019): Plan Estratégico 2019-2023. *Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*.

⁹² RENFE, (2019): Plan Estratégico 2019-2023, *Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*.

⁹³ RENFE, (2019): Plan Estratégico 2019-2023, *Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*.

transporte ferroviario de personas. En concreto, treinta y una empresas ferroviarias cuentan la licencia que les habilita la prestación de estos servicios, y SNCF, compañía ferroviaria francesa, dispone de la licencia europea que le permite operar en España y el certificado de seguridad español. Sin embargo, es inferior el número de empresas que poseen el Certificado de Seguridad, sumando un total de dieciocho empresas. Para poder desarrollar estos servicios de transporte ferroviario es necesario que todas las empresas adquieran ambos, por lo que las empresas que carecen de ellos actualmente deberán iniciar los trámites para su obtención.

Entre las compañías que ya están preparadas para el transporte de viajeros, es decir, que han poseen ambos documentos, pueden destacar la siguientes. En primer lugar, ALSA FERROCARRIL, S.A.U., que pertenece a una empresa líder en el transporte de viajeros por carretera, al igual que AVANZA TREN, S.A.U. Por otro lado, Low Cost Rail, S.A., la cual será una gran competencia para AVLO, actual línea low cost de RENFE⁹⁴.

De cualquier modo, se espera un incremento notable en el número de empresas ferroviarias tras la liberalización del sector de transporte de personas en diciembre de 2020 ya que la cantidad de empresas que se unen al sector incrementa constantemente.

Esta apertura de la competencia y por tanto posibilidad de entrada de diferentes operadoras no solo ocurre a nivel nacional, sino que además se extiende en el ámbito internacional. Por ejemplo, el caso de empresas ferroviarias italianas como Italo que tienen la intención de unirse a la prestación de servicios en España.

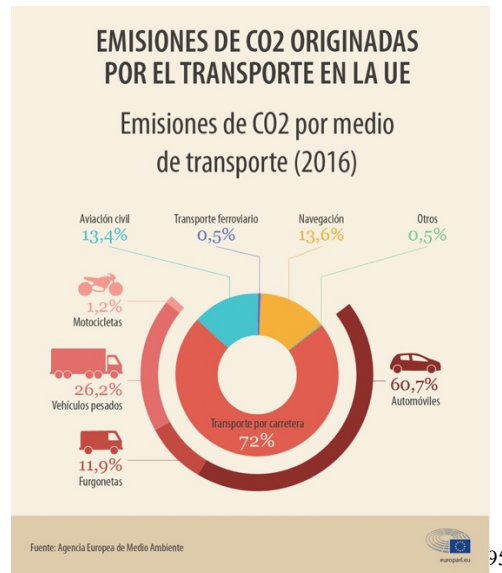
4. CONSECUENCIAS RESPECTO DEL MEDIO AMBIENTE

El objetivo principal de este epígrafe es realizar un estudio comparativo sobre cómo afectan al medio ambiente los distintos medios de transporte más comunes, es decir, coche, motocicleta, barco, avión y tren; y además, analizar las posibles opciones que permiten al sector ferroviario contribuir con el medio ambiente.

Como puede apreciarse en la gráfica contenida en la siguiente imagen, el medio de transporte que menos contamina emitiendo una menor cantidad de CO₂ es con diferencia el transporte ferroviario, suponiendo el 0.5% del total de las emisiones en la UE en el año 2016. Por lo tanto, este medio de transporte logra trasladar a un número mayor de

⁹⁴ Listado de empresas que cuentan con licencia y certificado de seguridad en España. Obtenido el 20/1/2020 de <https://www.seguridadferroviaria.es/agentes-sector-ferroviario/empresas-ferroviarias>

personas de un punto a otro dañando entre tres y cinco veces menos que en carretera, y trece veces menos que en avión. Además, el operador histórico ha conseguido reducir notoriamente las emisiones de CO2 de toda su flota desde el comienzo de sus servicios, además de la contaminación acústica.



Las emisiones de CO2 del coche más vendido del mercado en España pueden suponer entre 100 y 115 g/km de CO2. Por el contrario, el uso del transporte ferroviario reduce el consumo a una media de entre 10-15 g/km de CO2. Esta notable reducción en las emisiones de RENFE se debe a una serie de medidas producto del compromiso del operador con el cambio climático, que podrá verse reflejado en los acuerdos en que es entidad firmante.

RENFE cuenta con una serie de certificados en sus distintas áreas de actividad que determinan estar acordes con diversas normativas sobre medio ambiente, como son la norma UNE-EN-ISO 14001 de Gestión Ambiental, UNE-EN-ISO 9001 de Gestión de Calidad o UNE-EN-ISO 12816 relativa al consumo de energía en el transporte de viajeros.

Asimismo, ADIF también se ha sumado a la lucha contra esta preocupación medioambiental mediante la publicación de su “Plan de Lucha Contra el Cambio Climático”, ya que lo consideran un problema actual que puede empeorar con los años.

⁹⁵ Emisiones de CO2 en 2016 en la UE: Parlamento Europeo. Obtenido el 5/2/2020 de <https://www.europarl.europa.eu/news/es/headlines/society/20190313STO31218/emisiones-de-co2-de-los-coches-hechos-y-cifras-infografia>

Este proyecto tiene una duración de doce años (2018-2030)⁹⁶. Los objetivos principales del plan son los siguientes. En primer lugar, la reducción del consumo de energía de todo el sistema ferroviario estableciendo unas metas concretas entre los años 2020, 2025 y 2030 con una estimación de ahorro total de 2.900 GWh. En segundo lugar, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero o GEI a través del uso de Energía Eléctrica Verde de nuevo a través del cumplimiento de unas metas en determinados años. Con ello se estima una reducción acumulada de 777 KTCO₂eq mediante la reducción de las emisiones de GEI y de 3.700 KTCO₂eq por la compra de Energía Verde⁹⁷. En total suma una reducción de 4.477 KTCO₂eq en todo el sistema ferroviario.

Además, otro de los objetivos previstos en el Plan es realizar una serie de estudios que permitan determinar la vulnerabilidad de las infraestructuras ferroviarias y de esta forma mejorar la resiliencia de éstas⁹⁸.

Por último, ADIF introduce una medida centrada más en las personas, estableciendo unas metas con la finalidad de concienciar a la sociedad del cambio climático. Entre estas medidas pueden destacarse el aumento del número de punto de recarga de vehículos eléctricos en los parkings de sus instalaciones, o un aumento de la inversión en proyectos sobre medio ambiente⁹⁹.

Para cumplir con estos objetivos, ADIF ha elaborado un total de 56 proyectos divididos según las líneas de actuación¹⁰⁰.

En 2018, tanto ADIF como RENFE se comprometieron a tomar las medidas para reducir el cambio climático mediante la firma del “Acuerdo Marco por la Sostenibilidad y Eficiencia Energética del Sistema Ferroviario”, elaborando un plan como el mencionado anteriormente en el que recogiesen las diversas medidas que aplicarían en el desarrollo de sus diferentes actividades. Este acuerdo se vio expresado a través de la publicación del Plan Director de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030.

⁹⁶ ADIF (2018): Plan de Lucha contra el Cambio Climático, *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias*.

⁹⁷ ADIF (2018): Plan de Lucha contra el Cambio Climático, *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias*.

⁹⁸ ADIF (2018): Plan de Lucha contra el Cambio Climático, *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias*.

⁹⁹ ADIF (2018): Plan de Lucha contra el Cambio Climático, *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias*.

¹⁰⁰ ADIF (2018): Plan de Lucha contra el Cambio Climático, *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias*.

El sector del transporte supone aproximadamente una tercera parte del consumo de energía en la UE¹⁰¹. El constante aumento de los niveles de contaminación ha llevado a la Unión Europea a tomar una serie de medidas que ayuden a reducir estos valores los cuales producen efectos negativos en la salud de las personas. Por ello, se han publicado una serie de regulaciones entre las que pueden destacarse el Acuerdo de París de diciembre de 2015 en la cual se fijaron unos valores máximos de temperatura media mundial; los Paquetes de Energía y Clima aprobados hasta el año 2050; o la Hoja de Ruta presentada por la Comisión Europea con el objetivo de lograr una neutralidad climática. Una gran parte de la normativa vigente sobre la regulación del transporte y medio ambiente, se centra en las emisiones de CO₂ de los automóviles ya que es el medio de transporte más utilizado por la población, por lo que el transporte ferroviario no cuenta con una regulación específica en relación con el cambio climático.

Cabe destacar que existen una serie de organizaciones creadas con el fin de calcular las emisiones de los distintos medios de transporte, como por ejemplo “EcoTransIT” que además facilita los medios para calcular estos valores¹⁰².

También se debe hacer referencia al Programa de Vías Verdes creado en 1993 con la finalidad de convertir aquellas vías que se encontraban en desuso y las cuales sumaban aproximadamente 7.600 km para la realización de otras actividades como senderismo, ciclismo, y demás actividades al aire libre. Este proyecto fue originado por el Ministerio de Transición Ecológica y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, y es apoyado por ADIF, ADIF-AV y Renfe-Operadora ¹⁰³. Actualmente, 2.800 km de infraestructuras ferroviarias en desuso han sido transformadas en itinerarios verdes.

Actualmente también existen las Estaciones Verdes, que son aquellas con la doble finalidad de por un lado prestar el servicio común de una estación de ferrocarril, y por otro lado un acercamiento a la naturaleza. ADIF cuenta con un total de nueve Estaciones Verdes¹⁰⁴.

La entrada de nuevos operadores ferroviarios destinados al transporte de viajeros puede traer una gran ventaja respecto al medio ambiente ya que llevará consigo el aumento de

¹⁰¹ Agencia Europea de Medio Ambiente (2008), Transporte. Obtenido el 8/4/2020 de <https://www.eea.europa.eu/es/themes/transport/intro>

¹⁰² Economical Transport Information Tool For Worldwide Transports (2019), Methodology Report. Obtenido el 8/4/2020 de https://www.ecotransit.org/download/EcoTransIT_World_Methodology_ShortVersion_2019.pdf

¹⁰³ ADIF (2018): Memoria Medioambiental 2018, *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias*.

¹⁰⁴ ADIF (2018): Memoria Medioambiental 2018, *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias*.

la demanda en el sector. Con ello, se reducirá el número de personas que emplearán otros medios de transporte que intensifican estas emisiones de gases que contribuyen al cambio climático. Asimismo, se espera un compromiso serio de las nuevas empresas ferroviarias con el medio ambiente, tomando medidas similares a las desarrolladas por el operador histórico y el administrador de las infraestructuras ferroviarias.

5. CONCLUSIÓN

La liberalización del sector ferroviario en el transporte de personas va a implicar la necesidad de superar grandes retos como los estudiados en este trabajo, y a su vez la oportunidad de nuevas empresas ferroviarias para entrar en la prestación de estos servicios. Ya son muchas las empresas que apuestan por el transporte ferroviario de viajeros y cuentan con los permisos que le habilitan para ello.

Por una parte, estas nuevas empresas ferroviarias deberán llevar a cabo una serie de trámites que les otorguen la capacidad para la prestación de estos servicios, como son la adquisición de certificados de seguridad y licencias. Asimismo, tendrán que soportar los elevados costes que exige su acceso al sector, tales como la adquisición o alquiler del material rodante, y su posterior mantenimiento, o el pago de los cánones ferroviarios, y la contratación de maquinistas.

Por otro lado, el operador nacional histórico lleva prestando los servicios ferroviarios por casi ochenta años, lo que supone una clara y notable ventaja respecto de las empresas ferroviarias que quieran incorporarse al sector. A este problema se añade los posibles tratos de favor a los que puedan estar sujetos por su experiencia en el sector, lo que lleva principalmente a insistir en una separación efectiva entre ADIF y RENFE. Además, el operador histórico recibirá una serie de ingresos con motivo de los servicios complementarios y auxiliares, aunque este valor se encuentra limitado por la LSF para de esta forma evitar cualquier trato discriminatorio.

Del mismo modo puede verse materializado este trato a favor a RENFE con la firma de un Contrato OSP con duración hasta el año 2027 por el que recibe ciertas cantidades. Esta adjudicación de la prestación de servicios públicos impide la apertura de la competencia a las nuevas empresas del sector para la prestación de estos servicios concretos. Por ello, se solicita que no se aplique la posible prórroga estipulada en el contrato.

Por otra parte, la infraestructura ferroviaria española puede entorpecer la prestación de estos servicios debido a la diferencia de ancho de la vía, que obliga a las empresas ferroviarias a contar con material ferroviario diferente según el tipo de vía.

A su vez, la red ferroviaria española presenta una gran ventaja consistente en su alta capacidad ya que un alto porcentaje de la red se encuentra en desuso, lo cual previene la aparición de tráfico ferroviario. Actualmente, todos los servicios ferroviarios pueden prestarse en todas las vías. Sin embargo, la experiencia europea nos advierte de la necesidad de separar una red para destinarla a la alta velocidad, y diferenciada de otros tramos impidiendo así el solapamiento.

Finalmente, es importante destacar que el tren es el medio de transporte que menos perjudica al medio ambiente. Por ello, la apertura del sector podrá ayudar a priorizar este tipo de transporte con el aumento de viajes. Asimismo, las empresas ferroviarias podrán gozar de diversas oportunidades para prevenir el cambio climático como es la formulación de planes en los que se establezcan determinados objetivos que contribuyan con el medio ambiente.

6. BIBLIOGRAFÍA

1. LEGISLACIÓN

Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 2004/51/CE de 29 de abril de 2004 por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios (DO L 164 de 30.4.2004, p. 164/172)

Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007, sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad (DO L núm. 184 de 25 de junio de 2014)

Directiva del Consejo 95/18/CE, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias (DO L 143 de 27.6.1995, p. 70)

Directiva del Consejo 95/19/CEE, de 19 de junio de 1995, sobre la adjudicación de las capacidades de la infraestructura ferroviaria y la fijación de los correspondientes cánones de utilización (DO L 143 de 27.6.1995, p. 75)

Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 2004/49/CE, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitario y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (Directiva de seguridad ferroviaria) (DO L 164 de 30.4.2004, p. 44/113)

Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 2004/50/CE de 29 de abril de 2004 por la que se modifican la Directiva 96/48/CE del Consejo relativa a la interoperabilidad de sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional (DO L 164 de 30.4.2004, p. 114/163)

Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 2007/58/CE, de 23 de octubre de 2007 por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la

capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización. (DO L 315 de 3.12.2007, p. 44/50)

Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2015).

Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 276, de 18 de noviembre de 2003).

Real Decreto 2111/1998, de 2 de octubre, por el que se regula el acceso a las infraestructuras ferroviarias (BOE núm. 250, de 19 de octubre de 1998)

Real Decreto-ley 23/2018, de 21 de diciembre, de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario y viajes combinados y servicios de viaje vinculados. (BOE núm. 312, de 27 de diciembre de 2018)

Reglamento comunitario 2016/545 de la Comisión de 7 de abril de 2016 sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.

Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo 1370/2007, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos 1191/69 y 1107/70.

Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo 1371/2007 de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril.

Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo 811/2004, de 29 de abril de 2004, por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea (DO L 164 de 30.4.2004, p. 1/43)

[Resolución 2/2020 de la AESF](#) por la que se regula la acreditación de la competencia de los examinadores reconocidos y formadores de enseñanza práctica de las habilitaciones o certificados de conducción de nuevo material ferroviario y para conducir por nuevos tramos de infraestructura.

[Resolución 3/2020 de la AESF](#) sobre la convalidación de la formación práctica de los cursos de ampliación de alcance de estaciones para responsables de circulación.

Resolución del procedimiento sancionador incoado a la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) por el incumplimiento de la Resolución de 27 de septiembre de 2018, sobre la propuesta de cánones de ADIF y ADIF alta velocidad para 2019, y por la que se adoptan medidas para el próximo ejercicio de supervisor de acuerdo con el artículo 11 de la ley 3/2013, de 4 de junio. SND/DTSP/041/19

Resolución sobre la solicitud de intervención de la Asociación de Empresas Ferroviarias en relación con los procesos de selección y contratación del personal de conducción ferroviario por parte de RENFE Operadora, S.A. STP/DTSP/053/17

2. OBRAS DOCTRINALES

Alonso Timón, A.J. (2019). La liberalización del transporte ferroviario de personas. *Revista de Administración Pública*, 210, pp. 351-392.

Altzelai Uliando, M.I. (2017) la liberalización del sector ferroviario: ¿una política congruente con el derecho comunitario de la competencia? *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, 58, 941-975.

Aranaz del Río, F., Barrón de Angoiti, I., Font-Agustí, J., Fuentes Losa, J., Garcival, G., López Romero, A., Lucas, A., Muñoz Rubio, M., Palacio, J.M., Torres Dulce, E. (2017). *El Arte del Grabado y el Ferrocarril del Siglo XIX al XXI*. Madrid: Taller de Museografía del Museo de la Real Casa de la Moneda.

Campos Méndez, J. (2015): La competencia en el ferrocarril: un análisis del nuevo marco institucional en Europa y en España, *FEDEA Policy Papers*, núm. 12.

Chiambereto, P. Y Fernández, A.S. (2014), Transferring low-cost marketing practices from air to rail services: The Ouigo case. *Research in Transportation Business & Management*, 10, pp. 40-44.

Muñoz Rubio, M. (2016). “RENFE, 75 años de Historia (1941-2016)”. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Olmedo Raya, A. (2017), El proceso de liberalización gradual del transporte ferroviario en la Unión Europea, *Revista Aragonesa de Administración Pública*, núm. 49-50, pp. 454 – 499.

Rivas Castillo, M.I. (2008), “Tres años desde la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario”, *Revista Aragonesa de Administración Pública*, 32, pp. 215 – 242.

3. RECURSOS DE INTERNET

Acuerdo del Consejo de Ministros de 28 de diciembre de 2012

Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2010

Acuerdo del Consejo de Ministros de 5 de julio de 2013

ADIF (2016): Declaración sobre la Red de 2016, *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias*.

ADIF (2018): Memoria Medioambiental 2018, *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias*.

ADIF (2018): Plan de Lucha contra el Cambio Climático, *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias*.

ADIF (2020): Declaración sobre la Red 2020, *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias*. Obtenido el 13/11/2019 de

http://www.adif.es/es_ES/conoceradif/doc/DR_ADIF_2020_MARZO.pdf

Agencia Europea de Medio Ambiente (2008), Transporte. Obtenido el 8/4/2020 de <https://www.eea.europa.eu/es/themes/transport/intro>

Contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal RENFE Viajeros SME, S.A., para la Prestación de los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril de “cercanías”, “media distancia convencional”, “alta velocidad media distancia (AVANT)” y “ancho métrico”, competencia de la Administración General del Estado, sujetos a Obligaciones de Servicio Público en el Periodo 2018-2027.

Diferentes anchos de vía. Obtenido el 6/12/2019 de http://www.adifaltavelocidad.es/es_ES/infraestructuras/lineas_de_alta_velocidad/lineas_de_alta_velocidad.shtml

Economical Transport Information Tool For Worldwide Transports (2019), Methodology Report. Obtenido el 8/4/2020 de https://www.ecotransit.org/download/EcoTransIT_World_Methodology_ShortVersion_2019.pdf

Emisiones de CO2 en 2016 en la UE: Parlamento Europeo. Obtenido el 5/2/2020 de <https://www.europarl.europa.eu/news/es/headlines/society/20190313STO31218/emisiones-de-co2-de-los-coches-hechos-y-cifras-infografia>

INECO (2017): Revisión de los Servicios Ferroviarios de Viajeros Declarados como Obligación de Servicio Público.

INF/DTSP/117/18: Informe de supervisión del mercado de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril sujetos a obligaciones de servicio público 2017

Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC) de 1 de junio de 2016, sobre la evaluación de la Directiva 2007/59/CE

Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC) de 1 de julio de 2019, sobre la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril

Instituto de Comercio Exterior. (2018) “El sector ferroviario en Alemania”. Obtenido el 25/11/2019 de <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/el-mercado/estudios-informes/DOC2018801074.html?idPais=DE>

Instituto de Comercio Exterior. (2019) “El Mercado del Ferrocarril en Reino Unido”. Obtenido el 25/11/2019 de <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/estudios-de-mercados-y-otros-documentos-de-comercio-exterior/DOC2019830070.html>

Instituto de Comercio Exterior. (2019) “Sector ferroviario en Francia”. Obtenido el 25/11/2019 de <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/estudios-de-mercados-y-otros-documentos-de-comercio-exterior/DOC2019820971.html>

Lista de Centros de Formación homologados en España Obtenido el 3/12/2019 de <https://www.seguridadferroviaria.es/agentes-sector-ferroviario/centros-formacion-homologados>

Lista publicada por el Gobierno sobre empresas de la UE que pueden prestar servicios en España. Obtenido el 4/1/2020 de <https://www.seguridadferroviaria.es/agentes-sector-ferroviario/empresas-ferroviarias>

Lista publicada por el Gobierno sobre las empresas que cuentan con licencia. Obtenido el 4/1/2020 de <https://www.seguridadferroviaria.es/agentes-sector-ferroviario/empresas-ferroviarias>

Listado de empresas que cuentan con licencia y certificado de seguridad en España. Obtenido el 20/1/2020 de <https://www.seguridadferroviaria.es/agentes-sector-ferroviario/empresas-ferroviarias>

PC-04 Procedimiento de asignación de espacios y uso de instalaciones y medios a las empresas ferroviarias y candidaturas titulares de material rodante para la auto prestación de servicios complementarios y auxiliares. Obtenido el 4/1/2020 de

http://www.adif.es/es_ES/empresas_servicios/doc/IyS_ssl_instalac_autoprest-procdmto.pdf

RENFE (2016): Informe anual Responsabilidad Social Empresarial 2016. *Red Nacional de Ferrocarriles Españoles*.

RENFE, (2019): Plan Estratégico 2019-2023. *Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*.