

NOTA DE PRENSA

La CNMC analiza el procedimiento de licitación del título habilitante del Corredor Levante, previo a la liberalización del transporte de viajeros.

- El título habilitante concede el derecho a realizar el transporte de viajeros por ferrocarril en el Corredor Levante, junto con Renfe Viajeros, por un período de siete años.
- La CNMC considera que, antes de la concesión del título habilitante, es necesario definir los elementos básicos de ordenación del proceso de apertura, con el fin de otorgar mayor seguridad jurídica para los operadores ferroviarios.
- Se propone la eliminación de asimetrías del proceso que favorecen a Renfe y reforzar sus obligaciones en materia de contabilidad de costes, acceso al material rodante y comunicación previa de ofertas comerciales.

Madrid, 16 de diciembre de 2014.- La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) ha publicado un informe sobre el proyecto de orden ministerial sobre del procedimiento por el que se otorgará un título habilitante para el Corredor Levante. En el documento se analizan las implicaciones del procedimiento desde el punto de vista de la buena regulación económica y la competencia efectiva en los mercados.

El Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de junio de 2014 supuso el inicio del proceso de liberalización en el corredor Levante a través de la concesión de un título habilitante por un período de siete años, tras el cual, el corredor se abrirá a la competencia. El proyecto de orden presenta el procedimiento por el que se concederá el derecho a la empresa adjudicataria a explotar los servicios de transporte ferroviario en ese corredor, en régimen de competencia con el operador que ya cubre el trayecto: RENFE-Operadora.

En su informe, la CNMC incide en la necesidad de definir los elementos básicos de ordenación del sistema, antes de que comience el procedimiento de licitación, para conceder una mayor certidumbre y seguridad jurídica a los operadores ferroviarios y promover una mayor participación, tal y como ya se puso de manifiesto en el [“Documento de reflexión sobre el proceso de liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril”](#).

En relación al proyecto de orden, la CNMC señala una serie de elementos que pueden contribuir a conseguir una mayor eficiencia y transparencia en el procedimiento que se plantea, entre los que destacan los siguientes:

- Se han identificado asimetrías que favorecen a Renfe-Operadora, que cuenta de manera automática con la concesión del título habilitante. Estas

Reproducción permitida solo si se cita la fuente.

asimetrías se centran, entre otras, en la mayor flexibilidad que se concede al operador público en la prestación de servicios, al no serle de aplicación los límites impuestos en la Oferta Base de Servicios Ferroviarios.

- Además, la CNMC recomienda reforzar las obligaciones de Renfe-Operadora relativas a la contabilidad de costes. En el caso del incumbente, la obligación en materia de contabilidad analítica debería ser más estricta que la impuesta a los nuevos entrantes en el mercado, incluyendo, por una parte, no solo la contabilidad separada del Corredor Levante, sino la contabilidad analítica de toda la actividad de viajeros, para evitar la posible existencia de subsidios cruzados. Para ello, se propone la publicación de una contabilidad analítica separada y detallada por línea o por corredor ferroviario, que impute transparentemente el coste del servicio a cada uno de los trayectos y que pueda ser supervisada por la CNMC.
- Se propone, en aras de una mayor transparencia, que RENFE-Operadora tenga la obligación de comunicar a la CNMC, de forma previa a su lanzamiento comercial, los descuentos y tarifas que pretende aplicar en el corredor del Levante, de forma que se pudiera prevenir los daños que, dado su peso económico, podría ocasionar al operador entrante.
- Ante las dificultades de acceso al material rodante por parte de los nuevos entrantes y la estrechez del mercado de material ferroviario español, la CNMC plantea que la unidad de Alquiler de Material Ferroviario de RENFE publique una oferta de referencia con las unidades puestas a disposición de terceros, así como las condiciones de acceso, precios y plazos de suministro. Además, se insiste en la necesidad de desvincular esta unidad de Renfe para poder ofrecer una alternativa real y orientada por los principios de objetividad y neutralidad a los operadores ferroviarios.
- Por último, la CNMC advierte sobre la necesidad de valorar la adecuación sobre la actual cuantía de los cánones, que presenta un diseño muy independiente del tráfico gestionado, lo que supone un coste medio mayor para el nuevo entrante que para el operador ya establecido.