



CORTES GENERALES  
**DIARIO DE SESIONES DEL  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

**COMISIONES**

Año 2022

XIV LEGISLATURA

Núm. 589

Pág. 1

**TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA  
URBANA**

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO**

Sesión núm. 24

celebrada el lunes 14 de febrero de 2022

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

**Comparecencias. Por acuerdo de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana:**

- Del señor director general de Intermodalidad de Levante S.A. (Bañares Yébenes), para informar a la Comisión sobre su valoración de la repercusión de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril. (Número de expediente 219/000683) ..... 2
- De la señora directora general de Ouigo España S.A.U. (Valenzuela), para informar a la Comisión sobre su valoración de la repercusión de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril. (Número de expediente 219/000684) ..... 12
- Del señor director del área de negocio de alta velocidad y otros servicios de Renfe Viajeros S.M.E., S.A. (Arteaga Gómez), para informar a la Comisión sobre su valoración de la repercusión de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril. (Número de expediente 212/002089) ..... 22

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

**COMPARENCIAS. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA:**

— **DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE INTERMODALIDAD DE LEVANTE S.A. (BAÑARES YÉBENES), PARA INFORMAR A LA COMISIÓN SOBRE SU VALORACIÓN DE LA REPERCUSIÓN DE LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL. (Número de expediente 219/000683).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías. Vamos a dar comienzo a la sesión del día de hoy.

Como ustedes saben, vamos a celebrar las comparencias para informar sobre la valoración de la repercusión de la liberalización del sector del transporte de viajeros por ferrocarril, tal como fue acordado por esta Mesa. Vamos a tener a tres compañías que nos van a dar su información valorativa sobre lo que supone la liberalización del ferrocarril.

Antes de dar comienzo, les quiero recordar que, cuando el compareciente acabe con su información, tendrán ustedes una intervención de siete minutos de tiempo máximo. Se hará una única intervención. Para dar respuesta después a las distintas cuestiones que le hayan planteado, el compareciente tendrá otros cinco o siete minutos.

Sin más, vamos a dar comienzo a la intervención de don Víctor Bañares Yébenes, director general de Intermodalidad de Levante S.A. Bienvenido y gracias por querer comparecer. Esperamos sus palabras de hoy para darnos esa visión de la liberalización por parte de ILSA. Tiene usted la palabra.

**EI SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE INTERMODALIDAD DE LEVANTE S.A. (Bañares Yébenes):** Buenas tardes a todos y a todas. Muchísimas gracias.

Es nuestra primera comparencia, y no solo les damos las gracias, sino que les queremos expresar nuestra emoción por estar dentro del Congreso de los Diputados para poder presentarles la perspectiva del sector privado sobre el proceso de liberalización del sector ferroviario, que, como todos ustedes saben, entró en vigor el 14 de diciembre de 2019. Vamos a tratar los servicios comerciales, es decir, la alta velocidad y la larga distancia, ya que el resto de los servicios públicos siguen siendo una prestación pública por parte del ministerio y son operados por Renfe. Muchísimas gracias a la presidenta del Congreso y a todos ustedes, miembros de la Comisión.

Hasta ahora, este ha sido un proceso de apertura en España ejemplar, liderado por ADIF, que en 2019 convocó un proceso de selección de operadores ante el gran número de potenciales operadores que querían entrar en el mercado. Al no haber capacidad para todos, tuvo que hacer un proceso de selección, por decirlo de alguna manera, de priorización, en el que Intermodalidad de Levante, ILSA, cuya marca comercial es IRYO —lanzamos la marca el pasado mes de noviembre—, se convirtió en el operador con mayor volumen de frecuencias, por detrás de Renfe. Somos la primera compañía privada española en operar a final de este año con un porcentaje significativo, más de un tercio del total de las frecuencias ferroviarias en los principales corredores de alta velocidad. **(Continúa su intervención apoyándose en una presentación digital).**

En la tarde de hoy les queríamos exponer brevemente cuál es la situación actual del proceso de liberalización y, también, qué podemos aprender de la experiencia internacional de otros países que liberalizaron sus servicios comerciales, los servicios ferroviarios de alta velocidad y larga distancia, antes que España; asimismo, qué podemos aprender del sector aéreo y las líneas de acción o las sugerencias, propuestas o comentarios de líneas de acción para asegurar este éxito con algunos comentarios o visiones desde nuestro lado de lo que tendría que ser una ley del sector ferroviario fuerte, que sirviera para estimular un sector que —créanme— va a ser de creación de empleo estable y de calidad, un sector en el que los ciudadanos van a notar inmediatamente que pueden viajar en tren de alta velocidad muchas más veces porque los precios bajan considerablemente, un sector —vamos a decir— industrial nuevo en España de operadores de mantenimiento, talleres de mantenimiento, etcétera, que para nuestra economía va a ser importante en los próximos años. Porque si les decía que el proceso de liberalización ha sido ejemplar en el proceso de selección de operadores, también les quiero decir que queda todo por hacer. No estamos en el fin de nada, estamos en el principio de todo. Quedan por adaptar normativas, reglamentos; queda por pasar de un sector pensado para un solo operador, como hace cuarenta años el transporte aéreo estaba conceptualizado en Europa, a un sector donde hay varios operadores que tienen que tener las mismas reglas. Por lo tanto, todo está por hacer.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 3

Hay un gran margen para un mayor uso de la red de alta velocidad y así aprovechar las inversiones realizadas, que yo creo que es una más que obligación que tenemos todos como sociedad. Como ustedes saben, tenemos la red de alta velocidad más extensa de Europa: la longitud en kilómetros son 3300; tenemos un 21 % más de kilómetros que el segundo país, que es Francia. Además, por cada millón de habitantes tenemos la red más densa, tenemos un 72 % más que Francia —esta medición es en kilómetros por millón de habitantes en 2019—; tenemos 70 kilómetros por millón de habitantes, siendo la red de alta velocidad más densa del continente, pero, por contra, está caracterizada por una muy baja utilización. Contrariamente a lo que pudiéramos pensar, la utilización de la red está muy por debajo de otros países. Fíjense en que estamos con un 287 % de menos ocupación, es decir, de menor número de pasajeros por kilómetro de red de alta velocidad; estamos un 222 % por debajo de Italia, que es el gran país europeo cuyo mercado fue liberalizado en el año 2008 y la competencia efectiva empezó en 2012. Más adelante les hablaremos de las que creemos buenas lecciones aprendidas del mercado italiano, que es un mercado muy parecido al español en términos demográficos y en términos de consumidor, con patrones de consumo muy similares. También ven que la cuota modal del tren está muy por debajo de la de otros países. En España hay todavía un uso excesivo del coche y también del avión: el tren representa un 7 % de la cuota modal, frente a un 11 % de Alemania y otro 11 % de Holanda.

Con las medidas que les vamos a presentar, el aumento del uso del tren permitirá también una reducción significativa de las emisiones de CO<sub>2</sub>, y es significativa e inmediata, es decir, en otros sectores quizá se tarde más en alcanzar esas reducciones, pero esto es automático: hay menos aviones y hay menos coches. Por tanto, si hay más trenes, la reducción es inmediata. En ese sentido, y siendo las emisiones de transporte por carretera el gran contaminante —ven ustedes ahí cuál es la cuota tanto de la carretera como del ferrocarril y el avión a lo largo de los años, entre el 2012 y 2018—, cada pasajero que metemos en un tren emite un 96 % menos que un viajero por carretera. Fíjense en que el ferrocarril es un 0,01 % frente al 0,22 % en toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente por cada 1000 pasajeros/kilómetro. Para un viaje Madrid-Barcelona, el tren de alta velocidad es de lejos la alternativa menos contaminante; contaminamos un 89 % menos, aparte de la contaminación acústica, que también es importante, frente al avión, al coche diésel o incluso al coche eléctrico.

Uno de los objetivos como sociedad es llevar los beneficios de esta competencia al mayor número de ciudades y de ciudadanos posible. El proceso de liberalización comienza en las rutas de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona, Madrid-Córdoba-Málaga-Sevilla, Madrid-Valencia y Madrid-Alicante, pero en cuanto haya nuevos tramos en servicio, creemos que es necesario llevar al mayor número posible de ciudadanos esta nueva oferta de más frecuencias y menores precios, porque esta competencia fomenta bajadas de precios e incrementos claros de la demanda. Les estamos mostrando algo que ya ha ocurrido en otros países europeos —son cifras de algo ya ocurrido y constatado, no son previsiones— y, como ven ustedes, en el caso italiano especialmente, una bajada de cánones como la que se produjo en Italia —ahora les presentaremos cómo se realizó— ha significado una importante reducción de precios, una bajada del 37 % de precios, y un aumento de la demanda de un 120 %. El mercado de alta velocidad en Italia en cinco años se duplicó. Como ven, en el resto de países con operadores privados, como son Austria, Suecia o la República Checa, consiguieron incrementos del 80 o el 90 % de la demanda —son incrementos que casi llegan al cien por cien, casi a doblar la demanda—, con reducciones de precios de entre el 16 y el 42 %.

Hay que decir que la regulación europea hoy tiene un marco de tarificación ferroviaria que es claro. En la parte de la izquierda, en naranja, ven ustedes los costes totales, y en la derecha, en rojo, los ingresos totales. Voy a intentar no ser excesivamente técnico. En la parte de los costes están los costes no elegibles y los costes elegibles, y en la parte de los ingresos están los cánones, los recargos y las subvenciones. Hoy solo les quería hablar de los costes elegibles y de los cánones, ya que estos solo incluyen aquellos que varían con el tráfico, es decir, aquellos costes que con un mayor tráfico tienen algún tipo de incremento. También les queremos hablar de los recargos, que son específicos para aquellas líneas en las que el mercado, con sus incrementos de pasajeros, puede permitir que haya unos incrementos de cánones, pero luego veremos cuál es la metodología que actualmente se aplica para explicarles cómo creemos que puede ser mejorada.

¿Qué cuatro cosas podemos aprender de la experiencia italiana? Les repito que Italia es el gran mercado de la Unión Europea que desde hace años, desde el año 2012, tiene totalmente liberalizado o ha introducido la competencia en la alta velocidad y en la larga distancia, y es un mercado muy similar al español en términos de consumidores, de patrón de consumo, y también en término de ciudades y movimiento entre

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 4

ciudades: el Milán-Roma es perfectamente comparable con un Madrid-Barcelona, por ejemplo. Las cuatro enseñanzas o aprendizajes que podemos mostrarles son las siguientes. La primera, que la reforma de los cánones, la reducción de cánones que ha habido en el sistema italiano ha permitido un incremento en la frecuencia de los trenes y, por tanto, una bajada de precios en los billetes con la duplicación de la demanda, como les hemos mostrado en el gráfico anterior. La segunda es que la ruta Roma-Milán —que es un Madrid—Barcelona— tenía en 2019 hasta diez trenes por hora, es decir, un tren cada seis minutos. Esto permite que, aunque haya tantas frecuencias y no tengan tanta ocupación, sea posible casi reducir o eliminar la demanda aérea, porque un servicio tan frecuente captura todo tipo de viajeros: el viajero o viajera que va por trabajo, el de ocio o el de precio ajustado. Esto es lo que se consiguió con ese aumento de frecuencias. La tercera, que la ruta Roma-Milán es un ejemplo de conversión modal de tráfico que genera un ahorro en emisiones, donde la cuota de carretera bajó hasta porcentajes mínimos que tiene ahora el avión en Italia en esa ruta. Y lo cuarto es que esto se ha conseguido sin perjudicar al ADIF italiano, al gestor de infraestructuras, ya que ha mantenido sus beneficios grandemente elevados, incrementados después de la liberalización; ahora verán ustedes en cuanto.

También es cierto que en Italia hay un regulador que estableció la metodología de cálculo siguiendo las directrices europeas. En el año 2013, el Gobierno italiano ejecutó una reducción del 16 % para favorecer ese estímulo al operador privado, a Italo, en su llegada al mercado y favorecer la competencia con Trenitalia, la Renfe italiana. Este primer 16 % fue una decisión del Ministerio de Economía y del Ministerio de Transporte, y en el año 2015, el regulador de transporte, que fue una recién creada Autoridad de Regulación del Transporte, el ART, estableció una nueva metodología para el cálculo de los cánones. Los principales cambios que introdujo fueron: primero, una metodología de cálculo y una contabilidad regulatoria para el coste directo y eficiente; segundo, el *ability to pay*, la metodología para decidir en qué rutas se tiene una capacidad para incrementar ese canon porque lo soportan sus ingresos y, por tanto, establecer adiciones, incrementar los cánones, y tercero, certidumbre, porque estableció un esquema para un periodo regulatorio de cinco años. Por lo tanto, todos los operadores, públicos o privados, quien quiera que concurra en el mercado, tiene una certidumbre de medio plazo con la que establecer inversiones que, como ustedes saben, son cuantiosas, sobre todo en flota. Fíjense en la evolución de los cánones en Italia. Tenemos esta primera bajada del 16 % en el primer gráfico de la derecha, y la segunda, del 46 %, que en un total fueron de un 54 %, aunque la reducción media en un Roma-Milán sería de un 36 %, porque ahí se incluyen tramos en líneas que van desde los 250 a los 300 kilómetros, no son líneas puramente de 300 kilómetros. Asimismo, una de las medidas que tomó el RFI, el ADIF italiano, fue incrementar otros servicios que estaban muy muy bajos y que compensaban también el descuento de la alta velocidad; así, se incrementaron un 49 % los cánones medios en internacional, en la red convencional y en el coste de las OSP y larga distancia. En cualquier caso, como ven ustedes, el cambio regulatorio produjo una bajada del canon del 54 %.

Esto es, en tres gráficos, lo que les comentaba a sus señorías respecto de la nitidez de las consecuencias de estas bajadas de cánones. Permitted esa subida de las frecuencias diarias de un 123 %, con trenes cada seis minutos en el Roma-Milán, tanto repartidas entre el incumbente, Trenitalia, como en el nuevo entrante, Italo, en este nuevo volumen de frecuencias. Los precios bajaron un 40 % en términos de euros/pasajero/kilómetro, lo cual es una bajada significativa e importante, y esta bajada de cánones se tradujo en este menos 40 % a partir del año 2015, escasamente dos años después de la entrada en vigor de la liberalización en Italia. Y luego la demanda, que, como les decía antes, se duplicó, creció un 108 %, de una manera fortísima. Una duplicación del mercado es algo notabilísimo.

¿Qué ha ocurrido? Pues que el cambio modal del avión al tren se ha producido de manera inmediata. Esas son las cuotas de mercado del tren, del avión y de la carretera entre el año 2008 y el año 2016. Como ven ustedes, la cuota del avión se ha reducido en 14 puntos porcentuales, que es lo mismo que ha subido la cuota de tren. Esta bajada de cánones, esta competencia, estos menores precios, han permitido un rapidísimo cambio modal. Y por seguir reiterándoles estas ideas clave, esto ha ocurrido gracias a las frecuentes conexiones en alta velocidad antes de pandemia, y se espera su restablecimiento total en los siguientes meses; en hora pico, había un tren cada seis minutos entre Roma y Milán, era realmente un puente ferroviario o un servicio casi metropolitano más que de alta velocidad. También les quiero decir que nosotros tendríamos un beneficio añadido, porque en Italia no utilizan, al menos en todo el conjunto de la red, fuentes de energías renovables, pero aquí tenemos la suerte de la iniciativa que ya hace tiempo tomó ADIF, que el cien por cien de toda la energía ferroviaria que se consume en España es cien por cien renovable. Con lo cual, los beneficios son inmediatos e importantes.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 5

Estos son los números de RFI, el ADIF italiano, que ha aumentado sus beneficios tras la liberalización y la bajada de cánones. En el gráfico de la izquierda ven que en el periodo entre 2011 y 2019 los ingresos han crecido un 10%, mientras que los costes solo han crecido un 1%. En rojo, de los 2541 millones, a 2799, hay un 10% de incremento, y fíjense cómo prácticamente los costes se han mantenido estables, ligeramente un 1%. Este incremento de ingresos, con unos costes constantes, genera un crecimiento de Ebitda del cien por cien. Lo tienen ustedes a la derecha, el crecimiento del Ebitda se ha duplicado y los beneficios se han triplicado en millones de euros. Lo tienen ahí ustedes, de 240 a 481 y de 98 a 302, que es el beneficio que tiene RFI, el ADIF italiano, por todos los servicios de alta velocidad.

España, situación y objetivos. Creemos que hay tres puntos clave, como les decíamos al inicio: uno, hay que incrementar el uso de nuestra infraestructura, que es única en el mundo, para poder aprovechar las inversiones realizadas en alta velocidad y retornar a la sociedad esas inversiones; dos, el cambio modal hacia un mayor uso de la alta velocidad reduce significativa e inmediatamente las emisiones, y tres, la competencia en el ferrocarril conlleva reducciones de precios, que incrementan la demanda y que directa e inmediatamente favorecen a los ciudadanos. Para nosotros y para la comunidad del sector ferroviario el caso italiano es, como les decía, el caso de referencia, y nos muestra cómo una competencia sana y fuerte, acompañada de una bajada importante de los cánones, permite incrementos mayores de frecuencia y demanda, acelerando ese cambio modal. Creemos que ADIF debiera tener en la ley del sector ferroviario, sobre la que ahora ustedes están trabajando, la flexibilidad de gestión para lograr estos objetivos.

Las cuatro líneas de actuación principales son: en primer lugar, tener un modelo de costes elegibles que sea transparente para todos; en segundo lugar, que las adiciones o recargos también se hagan sobre la base de un modelo transparente para todos; en tercer lugar, empoderar a la CNMC, es decir, clarificar las funciones de ADIF y clarificar y empoderar las funciones de la CNMC, y en cuarto lugar, la participación del sector de las compañías y de los agentes sociales ferroviarios en este proceso. Creemos honestamente que ahora hay algunos cambios que dotan a ADIF de flexibilidad para fijar tarifas, como veremos ahora, sin tener que pasar por los Presupuestos Generales del Estado, es decir, le dan la flexibilidad, pero si no cambiamos otros aspectos de la ley donde ADIF sigue siendo, permítame la expresión, juez o parte y no empoderamos también a la CNMC, quedará una ley coja, por decirlo de alguna manera, y es lo que pretendemos mostrarles en las siguientes *slides*. Por eso decimos que creemos que la CNMC debe controlar el proceso de fijación de cánones para asegurar el beneficio global del sector, su imparcialidad y su transparencia. Miren, los costes directos en España son el doble que en el resto de la Unión Europea. En España tenemos 4,5 euros por kilómetro de tren, mientras que la media europea es de 1,8. Esto es algo que a nosotros como sector nos extraña mucho. Hay un proceso de revisión de los costes y creemos que al final es aquí donde, con la aplicación de una metodología absolutamente transparente y convenida, estos deben bajar, porque no puede ser, es rarísimo, que tengamos un 64% más de costes que el segundo país. La estimación de estos costes directos también creemos que está lejos de las mejores prácticas europeas. Hay otros sistemas aparte de los que utiliza ADIF. Solo España e Italia utilizan modelos de contabilidad, pero hay otros modelos que utilizan otros operadores de infraestructuras en Europa que creemos que también debieran ser objeto de análisis para poder implementarlos en España. Partimos de la base de que la regulación europea ya exige unos altos estándares sobre los costes elegibles. Estos son extractos de las distintas directivas y reglamentos de la Unión, y el objetivo es el mismo, es decir, que sea transparente, riguroso, objetivo y que esté en consonancia con las mejores prácticas internacionales. Por eso creemos que la Ley del Sector Ferroviario debe promover el cumplimiento de estos criterios de medición y prueba con estas prácticas internacionales, lo mismo que anteriormente la Ley del Sector Ferroviario debería solicitar directrices al regulador para la elaboración de este modelo de costes.

La estimación de los recargos puede limitar el desarrollo del ferrocarril y limitar también la competencia, porque la normativa europea define recargos de una manera muy clara, pero el proyecto de ley del sector ferroviario no tiene criterios transparentes —cuando decimos transparentes queremos decir nítidos, que todavía no se han desarrollado y por eso les solicitamos que piensen sobre esta cuestión— de fijación y de reparto de estas adiciones. Creemos que el modelo actual no es eficiente —el de simulación de la sostenibilidad económica— porque, primero, se propone por parte de ADIF una adición y, después, se comprueba si el mercado la puede soportar. Creemos que, en todo caso, tendría que ser al revés, ¿no? Creemos también que reparte de manera eficiente entre servicios, no favoreciendo el desarrollo de demanda en rutas que son más elásticas.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 6

Finalmente, en el último minuto les querría también comentar que creemos que los cambios en la naturaleza jurídica y aprobación de la Ley del Sector Ferroviario todavía nos generan ambigüedades —es decir, creemos que hay que trabajar más sobre ello, sobre algunos principios que nos den a los operadores más certeza y seguridad jurídica—, y creemos de verdad que se requiere de un control del regulador, de un control de un árbitro independiente y, por tanto, creemos también que se debería modificar la propia ley de la CNMC.

Todo esto que les he contado —y son ya veinte segundos los que me restan— ya se hizo en el proceso de liberalización del transporte aéreo con el DORA, el Documento de Regulación Aeroportuaria, donde todos estos principios se acordaron entre AENA —por tanto entre el ministerio—, entre los operadores aéreos y entre el regulador. Por lo tanto, tenemos en Europa, y aquí en España, ejemplos donde beber y donde mejorar nuestra Ley del Sector Ferroviario.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Perfecto. Justo el tiempo.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE INTERMODALIDAD DE LEVANTE S.A.** (Bañares Yébenes): He ido a alta velocidad. En cualquier caso, tienen ustedes la presentación a su disposición.

El señor **PRESIDENTE**: Sí. Creo que la tienen todos ustedes. Creo que se les ha ido pasando.

Bien, pues vamos a pasar ahora al turno de intervenciones de los distintos grupos. Como saben, y como suele ser norma, lo hacemos de grupo menor a grupo mayor. Vamos a dar comienzo a la primera intervención con el Grupo Republicano, y va a hacer uso de la palabra doña Inés Granollers Cunillera. Tiene usted la palabra.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Sí, buenas tardes. Voy a ser muy breve. Quiero agradecerle su comparecencia y sus explicaciones para documentarnos un poco a todos respecto a esta nueva ley.

Solo le quiero hacer una pregunta. Usted dice, y estoy totalmente de acuerdo, que hay que potenciar más los viajeros en tren, pero si solo hacemos las líneas de alta velocidad que sean rápidas o que paren en estaciones como pueden ser Madrid o Barcelona, a veces ignorando las estaciones que pueden quedar en el centro o durante el recorrido, ¿cómo vamos a conseguir que la gente quiera viajar más en tren, si después no tenemos unas comunicaciones buenas para unir las diferentes ciudades? Solamente era esto, por si tenían alguna idea. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, don Rafael Mayoral Perales, tiene usted la palabra.

El señor **MAYORAL PERALES**: Gracias, señor presidente.

Bueno, en primer lugar, por aclararnos, su empresa está participada por Trenitalia —que es la empresa pública del operador, entiendo, ferroviario italiano—, y sí que tendría interés que nos pudiera indicar qué relación existe entre la empresa operadora ferroviaria y la de infraestructuras. Creo que es un dato que nos interesaría bastante. Me refiero a la italiana, no a la española, obviamente. Luego nos ha hablado de cuáles han sido los costes, los ingresos, todo este asunto de la liberalización, pero sí que estaríamos muy interesados desde nuestro grupo parlamentario en saber qué impacto ha tenido en los salarios y en las condiciones de trabajo de los trabajadores de Trenitalia, claro, porque estamos hablando de un operador nuevo.

Con respecto a lo que se refiere a nuestro país, en concreto a la prestación de sus servicios, queríamos que nos pudiera ilustrar acerca de si prestarán sus empresas a los clientes servicio de bar y restauración en el asiento, y qué convenio colectivo tienen intención de aplicarle a las personas que realicen esa actividad; si sus empresas tienen también personas que se dediquen a controlar los billetes, equipajes, atención al viajero durante la ruta así como cualquier otro imprevisto durante el viaje, y qué convenio colectivo les van a aplicar a los trabajadores que realicen esa actividad. Al personal de conductores de trenes, qué convenio colectivo creen que es aplicable, si creen ustedes que el *dumping* laboral debe ser uno de los elementos para ganar competitividad en el sector ferroviario o si están ustedes de acuerdo en que pueda existir un convenio ferroviario que abarque al conjunto de la actividad en estos momentos. Creo que en Italia son contratos colectivos, no se llaman convenios colectivos, pero nos gustaría saber si tienen ustedes voluntad de hacer de la negociación colectiva un elemento central de la actividad de su

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 7

empresa, o si uno de los elementos para lograr competitividad se encuentra en los costes laborales, algo que a nosotros sí que nos preocupa sobremanera para la recuperación de nuestro país. Creemos que uno de los elementos centrales para la recuperación económica en estos momentos es afrontar el proceso de devaluación salarial que hemos vivido en la última década, desde la crisis anterior. Creemos que para poder afrontar una salida de la crisis es necesaria una revalorización salarial que permita la reactivación de la actividad económica en nuestro país, y eso pasa obviamente, según nuestro punto de vista, por una revalorización salarial que permita la reactivación del conjunto de la actividad económica del país. En ese sentido, nos gustaría que nos aclarase cuál es la voluntad que existe de cara a la articulación de un convenio del sector que garantice las condiciones laborales del conjunto de los trabajadores.

Como bien sabrá usted perfectamente—si conoce nuestro grupo—, nosotros sí creemos que debe haber una reflexión a medio plazo en el marco de la Unión Europea en torno al sector ferroviario. Nosotros no compartimos los procesos de liberalización. Creemos que sería mucho más útil en un momento como este que se establecieran mecanismos de cooperación entre las principales empresas operadoras ferroviarias con capital público, que son las que garantizan el servicio en el conjunto de la Unión Europea. En el caso de ustedes, tienen un porcentaje alto de la empresa pública italiana, pero vamos a ver cómo los operadores, quienes van a realizar la actividad económica en nuestro país, tienen un componente importantísimo de capital público, como no puede ser de otra manera en una actividad que es un monopolio natural, que es en lo que estamos. Es decir, nos encontramos en un monopolio natural donde en demasiadas ocasiones, cuando nos enfrentamos a monopolios naturales, se generan a veces mercados artificiales, lo cual ha sido la tendencia en las últimas décadas en la propia Unión Europea, pero quizá en el nuevo marco y en la nueva perspectiva, a raíz de lo que ha supuesto la COVID-19, y la necesidad de entender la actividad económica de otra manera y poner precisamente los intereses del conjunto de los países de la Unión Europea en el centro, así como nuestra capacidad para poder garantizar el transporte de la población, pues esa reflexión sí creemos que es necesario tenerla presente y tenerla encima de la mesa, porque tenemos una preocupación por lo que los procesos de liberalización puedan suponer para una depauperación del servicio y una depauperación de las condiciones de trabajo.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario VOX. Tiene la palabra el señor Juan Carlos Segura Just.

El señor **SEGURA JUST**: Sí. Buenas tardes, señor Bañares.

Quería hacerle algunas preguntas. La primera va un poco en la línea de la intervención anterior, respecto a estas líneas no rentables de la llamada España vaciada que algunas señorías han manifestado. Evidentemente, las empresas se pelean entre ellas para conseguir la concesión de la línea Madrid-Barcelona, Barcelona-Valencia o Madrid-Sevilla, ¿pero qué pasa con poblaciones capitales de provincia como Valladolid, Zamora, Soria, Málaga, etcétera, que quizá no tengan tanta proyección de rentabilidad? No olvidemos que ustedes, claro, no dejan de ser una sociedad anónima y, bajo la lógica del sistema capitalista, las sociedades buscan la rentabilidad económica. Entonces, si un tren sale rentable económicamente en una línea, pues ahí acuden muchas empresas a conseguir esa concesión en base a la liberalización del mercado, mientras que si una línea no es rentable, ninguna empresa quiere ir salvo, que sea alguna pública estatal, como puede ser ADIF, que son las que al final parece ser que con esta liberalización se van a quedar con la peor parte del pastel, mientras que la mejor se la van a quedar ustedes, que encima, claro, su empresa tiene participación italiana. Las empresas tienen una obediencia, hay uno que manda, el que llama por teléfono y pone a todo el mundo firme. Dentro del teléfono de ustedes, que llama desde Roma, desde Italia o desde Madrid, ¿qué poder de decisión tiene la empresa Trenitalia —que es el Grupo Ferrovie dello Stato Italiane—, qué influencia tiene en ustedes?

También quería preguntarle cuál sería la proyección internacional de su empresa. Nos ha hablado mucho de lo que quieren o pretenden hacer aquí sobre la base de la liberalización del mercado, pero imagino que ustedes también tendrán un plan para implantarse en otros países —no sé si en Italia o Italia ya tiene el monopolio la misma empresa que también les controla a ustedes—, si tiene usted previsiones en Francia, en Alemania, en otros Estados de la Unión Europea, que también me lo dijese.

Simplemente, para terminar mi intervención, quiero felicitar a los señores del Partido Popular que han ganado las elecciones en Castilla-La Mancha de ayer, lo tenía que decir... **(Un señor diputado: En Castilla y León)**. Perdón, Castilla y León. **(Risas)**. Como no voto allí me he equivocado de comunidad. Simplemente quiero evidenciar que los señores que tengo a la derecha, el Partido Socialista, donde no

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 8

hay filioetarras de Bildu y donde no hay independentistas catalanes, ahí lo tienen complicado para hacer Gobierno. **(Protestas.—Un señor diputado: Si no sabes ni dónde eran las elecciones).**

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos ahora al grupo parlamentario... **(Continúan las protestas)**. Por favor, señorías, les ruego silencio. Señorías, ¿podemos continuar? **(Pausa)**. Gracias.

Por el Grupo Popular, pasamos a doña Ana María Zurita Expósito. Tiene usted ahora la palabra.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, presidente.

Muchísimas gracias al compareciente, el señor Bañares, en representación de Iryo. Nos ha parecido superinteresante lo que nos acaba de exponer. Luego, por supuesto, está esa comparación de cómo está funcionando en Italia la liberalización del transporte ferroviario que parece que también en España va viento en popa, por los datos que hemos conocido. O sea, desde que viajó el primer tren de Ouigo yo creo que hasta la fecha ha habido un incremento de pasajeros, un incremento de utilización del sector ferroviario y también un crecimiento en la utilización de esa red que tenemos infrautilizada. Aunque, por supuesto, oyéndole y también por todo lo que suena al sector, hay que mejorar muchísimo más. De hecho, ya no solo se está incrementando esa utilización del sector ferroviario, sino que además está arrebatando pasajeros —usted lo acaba de decir— al transporte aéreo. Esta mañana salían datos en una publicación que indicaban que los datos en el 2020 habían sido: en avión, un millón de pasajeros; Ouigo, 1,3 millones en el trayecto Madrid-Barcelona, y Renfe, 3 millones de pasajeros; o sea, que incluso el puente aéreo Madrid-Barcelona se está haciendo notar. Por lo tanto, parece que las cosas, en lo que se habían planteado para liberalizar el sector, por ahora van bien.

Nosotros también tenemos la duda —que lo han expresado otros compañeros— sobre qué pasa con las líneas deficitarias. Claro, todos quieren ofertar y participar en las líneas de mayor demanda, en las líneas que son más atractivas económicamente, pero, ¿qué pasa con esas líneas que son deficitarias? ¿Qué pasa con las obligaciones de servicio público donde, ahora mismo, a lo mejor no son tan atractivas económicamente, pero si hay una demanda que hay que resolver? A lo mejor se resolvería si hubiera participación y liberalización del sector en este aspecto. Una de las preguntas es si ustedes han estudiado la manera de participar, de que se pudiera instaurar un canon o un convenio o cualquier otra historia que permitiera también la entrada de otros operadores, porque después está la parte b; o sea, aquí no estamos hablando solo de sostenibilidad económica, también hablamos de sostenibilidad ambiental.

Una de las cosas que se venden respecto al Pacto Verde Europeo y, es más, en la Estrategia Indicativa del Sector Ferroviario se habla mucho de lo que es la movilidad urbana, se habla mucho de lo que representa el tren como instrumento estrella de ese intercambio modal; entonces, también nos gustaría saber si ustedes estarían dispuestos a participar en este tipo de estrategias. El tren consume energía —lo acaba de decir— y ADIF ya ha resuelto el tema del abastecimiento del sector. En cuanto a la energía que consumimos es renovable, pero no se está hablando de la mayor emisión de CO<sub>2</sub> y gases de efecto invernadero que producen los coches en las grandes ciudades. O sea, a lo mejor habría que participar de esa estrategia europea y de ese gran Pacto Verde Europeo analizando cómo sería la implantación del sector con operadores privados en todo ese sistema que nos queda, que no está resuelto, ya no solo son las grandes líneas de interés nacional, sino todo lo que afecta a la movilidad de las ciudades.

Oyéndole a usted nos da la impresión de que no está muy de acuerdo con la ley que ha sacado el Gobierno, sobre todo en lo que se refiere a los cánones. En eso todos estamos de acuerdo, vemos que falta todavía seguridad jurídica, falta precisión. Lo que nos gustaría es, sobre todo, que nos explicitara más —para que nosotros trabajemos y podamos proponer cuestiones, enmendando esta ley que tenemos sobre la mesa— cómo considera que funcionaría mejor la implantación de esos cánones, el tema del menudeo de esos gastos y la estrategia que habría que introducir. Yo creo que esta ley es una oportunidad enorme no solo de resolver el tema de la alta velocidad, sino también de resolver el tema de cercanías, es decir, esa intermodalidad porque, además, ahora tenemos otra ley sobre la mesa que es la de movilidad sostenible y financiación del transporte urbano, y vamos a intentar que el sector ferroviario esté. Yo creo que ya que estamos trabajando en instrumentos legislativos, vamos a matar dos pájaros de un tiro, no vamos a trabajar solo el alta velocidad e intentar que ese instrumento nos sirva para también abordar ese segundo episodio, esa parte b que, a lo mejor, ahora mismo no es tan sostenible económicamente o tan rentable económicamente, pero sí lo será a largo plazo.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 9

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para concluir este turno de los distintos grupos, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra doña Montserrat García Chavarría.

La señora **GARCÍA CHAVARRÍA**: Gracias, presidente.

*Boa tarde*, señorías. Muchas gracias, señor Bañares, por su comparecencia y, además, por ofrecernos esta interesante exposición. Como ya se apuntaba, España tiene una amplia red ferroviaria que es capaz de vertebrar el territorio eficazmente. Nosotros entendemos que optimizar su uso supone optimizar la enorme cantidad de recursos que hemos dedicado todos los españoles y las españolas a lo largo de estos años. Se estima que los más de 3000 kilómetros de alta velocidad construidos han supuesto una inversión de más de 55000 millones de euros. Actualmente la capacidad ferroviaria está infrutilizada, y eso supone que la inversión realizada no esté teniendo el retorno deseado, por eso abrir la prestación del servicio, además de una cuestión a la que nos está conminando la Unión Europea, efectivamente sí es una manera eficaz de dinamizar e impulsar nuestra economía, máxime tras estos años de pandemia.

Creo que hay mucho de verdad en la máxima de hacer de la necesidad una virtud. La crisis generada por la pandemia de la COVID, una vez superada y gestionada de la mejor manera posible, sin dejar a nadie atrás y con un amplio escudo social que ha evitado la debacle, tanto de la economía estatal como de las economías de muchas familias, habremos de enfocarla como una oportunidad de cambio, un cambio que tiene que ser hacía una sociedad más igual, más verde y que sea más cohesionada. Entendemos que el tren ha de ser, efectivamente, un eje vertebrador de todo ello, y tiene que ser el pulmón de la movilidad en España y en Europa. Esto es algo que tiene muy claro este Gobierno y, de hecho, la apuesta por la red convencional y de cercanías queda patente con los más de 24000 millones de euros, hasta el año 2026, destinados a impulsar el desarrollo, el mantenimiento y la renovación de la infraestructura ferroviaria, además de la puesta en marcha de iniciativas como Mercancías 30 y Cercanías 25, que son estrategias que están dirigidas a impulsar la infraestructura ferroviaria.

La liberalización del transporte ferroviario debe suponer para los viajeros, efectivamente, una mejora de la calidad del servicio, tanto a nivel de precios como a nivel de frecuencias y opciones, como usted apuntaba. Por eso, la apuesta de este Gobierno está siendo llevarla a cabo, como digo, de la forma más eficaz y más responsable, ofreciendo condiciones que nos han colocado a la cabeza de nuestros vecinos europeos en cuanto a compañías operando el servicio. Y también nos alegra ver cómo funciona a la hora de que las empresas acometan su propia modernización mediante inversiones propias, porque esta modernización seguro que revertirá en la calidad del servicio que reciben los pasajeros, y además en trenes más modernos, seguros, eficientes y atractivos para viajar.

Miren, mientras preparaba esta comparecencia comprobaba cómo el deseo más repetido, por prácticamente todos los actores de la liberalización, era el de acercar personas, y yo también creo que efectivamente esta es la clave. Yo soy gallega y confío en que la alta velocidad gallega también despierte el interés de los operadores, porque estoy convencida de que generará mayor demanda y, por lo tanto, mayores frecuencias y precios más competitivos, y que no tengamos que esperar otros veinticinco años para conseguir paliar los desequilibrios territoriales que hemos sufrido históricamente. Y, como antes apuntaba, no pierdo de vista que la construcción y el sostenimiento de las infraestructuras ferroviarias no están ahí por arte de magia, son obras públicas sufragadas con dinero público, que, bueno, es el fruto de la redistribución de los impuestos que sostienen los servicios públicos. Por eso es tan importante que después sean accesibles a toda la ciudadanía.

Los socialdemócratas creemos que el mercado, si está contrapesado por la política para corregir sus fallas, es determinante en el desarrollo de la sociedad. En este caso, esta misma comparecencia es en sí ya una forma de contrapesar, pero, si además lo acompañamos de la vigilancia activa de los resultados que se obtienen, podemos mejorarlo, y mucho, en beneficio de toda la sociedad. Por eso, apoyamos que la oferta aumente y tratamos además de incentivar la demanda. Sin embargo —esta es una parte que apuntaban también algunos compañeros; es una de las partes que más me preocupa—, por el momento los trayectos donde hasta ahora ha llegado la liberalización son aquellos que, efectivamente, ya tenían una demanda alta y, por lo tanto, una rentabilidad alta. Esto es lo primero que sobresale: la separación entre las líneas de alta rentabilidad y las de baja rentabilidad, y preocupa especialmente que estas últimas queden abandonadas por falta de interés económico, porque, entre otras muchas cosas, la primera consecuencia territorial es la contribución a la mayor despoblación de estos territorios ya deprimidos y, por lo tanto, la intensificación de los desequilibrios territoriales.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 10

Teniendo en cuenta todo esto y que la capacidad marco para los tramos adjudicados es de diez años, me gustaría conocer cuál sería su posicionamiento en el hipotético caso de que algún trayecto deje de ser rentable; cómo van a enfocar o qué opciones barajan ustedes ante una pérdida de rentabilidad en alguno de los trayectos que ya operan; aprovechando también su experiencia, cuáles serían sus recomendaciones para hacer más rentables nuevas rutas que a día de hoy todavía no están liberalizadas, y algo que también apuntaba el compañero de Podemos, qué voluntad tendrían para que exista un convenio del sector que establezca un marco laboral.

*Nada más y moitas grazas.*

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Antes de dar la palabra al compareciente, como ha ido más rápido, porque menos grupos de los que forman parte de esta Comisión han hecho uso de la palabra, y la siguiente comparecencia la tenemos prevista a las 17:30, me van a permitir, aunque en principio habíamos dicho veinticinco minutos y cinco minutos, si los miembros de la Mesa que me acompañan hoy no tienen inconveniente, para responder, ya que se han planteado varias preguntas aquí, ser flexibles en el uso del tiempo, como le había comentado antes. **(El señor Bañares Yébenes, director general de Intermodalidad de Levante S.A.: Muy amable)**. Tiene usted ahora la palabra, don Víctor Bañares Yébenes.

El señor **BAÑARES YÉBENES** (director general de Intermodalidad de Levante S.A.): Muchas gracias.

Señora Cunillera, efectivamente, respecto de las ciudades medianas, hay algo que se ha repetido en algunas de las intervenciones de los distintos grupos, y que quizá conviene aclarar de manera global. Miren, lo que se ha liberalizado y se ha abierto a la competencia son los servicios comerciales, es decir, las líneas de alta velocidad o las de larga distancia: Madrid-Barcelona alta velocidad, Madrid-Bilbao larga distancia, los trenes de Madrid-Valladolid que van por la línea de alta velocidad, pero los de Valladolid-Bilbao van por la línea clásica; todas estas rutas son las que se han liberalizado, pero un Madrid-Jaén o un Madrid-Logroño por vía convencional no están liberalizados. Nosotros, aunque quisiéramos operar, no podríamos, porque hay un contrato de servicio público del Ministerio de Transportes que tiene adjudicado a Renfe y, por decisión del Gobierno y aceptación de la Unión Europea, existe la obligatoriedad de licitar un primer contrato en el año 2026 que suponga el 3% de los ingresos totales del volumen de OSP, es decir, que algún núcleo de cercanías o algunos trenes regionales podrían ser licitados. Esto significaría que el que gane esa licitación tendría que operar con los trenes, los maquinistas y el personal que actualmente explota la línea, que son de Renfe, pero por ahora eso está previsto a medio o largo plazo. Por lo tanto, en los servicios comerciales se ha abierto todo el mercado. Se ha liberalizado toda Europa. No es una concesión, don Juan Carlos, es una apertura del mercado, es decir, puede haber, y seguramente habrá, otras compañías ferroviarias. Los diez años son de un contrato de capacidad marco, no es un contrato que acaba y hay que renovar; hay que renovar la capacidad, pero, si cumples con tus horarios y con tu puntualidad, se renueva sin ningún límite, porque el mercado está abierto, no se ha concesionado. Entonces, hay poblaciones en líneas de alta velocidad —podemos pensar en Calatayud, en Antequera, etcétera— que, efectivamente, necesitarían de una reflexión, porque ya hay —y usted lo conoce bien, señora Cunillera— obligaciones de servicio público en tramos de alta velocidad, las que explota la Generalitat, por ejemplo, entre Lleida o Tarragona con Barcelona, y esa podría ser una solución, es decir, que, dentro de las líneas de alta velocidad, aquellas poblaciones que necesiten ser apoyadas para que haya una operación tuvieran OSP de alta velocidad, como ya existen.

Respondiendo al señor Mayoral, vamos a ver, nosotros somos una empresa española que tiene dos socios: un socio español con el 55% y un socio italiano con el 45%. Por lo tanto, es una empresa europea, que es lo que nos gusta a todos, en un mercado que encarna un proyecto de continente, en el que llevamos treinta o treinta y cinco años. Creo que encarnamos a la perfección qué es una empresa europea en el siglo XXI. Para responder también a don Juan Carlos, no hay un teléfono en Roma o un teléfono en Valencia, donde tenemos la sede, hay un consejo de administración de una empresa europea, que es quien gestiona la compañía.

Usted me preguntaba sobre cómo se organiza el sistema ferroviario en Italia. Allí RFI y Trenitalia están en un mismo grupo y dependen del Ministerio de Transportes y aquí digamos que ADIF y Renfe son dos compañías distintas, pero que acaban perteneciendo al Ministerio de Transportes. Es decir, al final la organización a efectos prácticos es la misma. En una tiene una estructura más de *holding* y en otra son compañías separadas. En cualquier caso, lo que ha ocurrido en Italia va a ser lo mismo que va a ocurrir en España; es decir, en Italia, Italo —ahora mismo desconozco el dato, pero se lo facilitaremos— creo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 11

cientos por no decir miles de empleos, porque desconozco el dato. Es una compañía que tiene 50 trenes y haciendo una fácil multiplicación seguro que está en el entorno de los 4000 puestos de trabajo directos e indirectos. Hablo de Italo, del nuevo competidor privado. Y Trenitalia, hasta donde yo sé, ha incrementado tanto la flota con la compra de nuevos trenes como el número de empleados. Le facilitaremos los datos. Lo que ha habido en Italia es el nacimiento de un sector industrial nuevo, en este caso de operadores ferroviarios, que no existía con condiciones laborales absolutamente competitivas, con empleo estable. Un mercado que se duplica es un mercado vigoroso. Como le digo, le daremos el dato, pero han tenido que crearse miles y miles de puestos de trabajo en las compañías operadoras, en el propio gestor de infraestructuras y también, muy importante, en las compañías de mantenimiento de trenes.

En España está ocurriendo lo mismo. Nosotros vamos a crear 2600 empleos, empleos de calidad; vamos a tener personal propio con contratos adaptados a la normativa vigente, con salarios absolutamente competitivos con los salarios del sector. Este año vamos a contratar a cien maquinistas con salarios que, con el inicio de nuestras operaciones, serán muy similares, por no decir cuasi idénticos, al de otras compañías operadoras y, por tanto, yo creo que, en España, lo mismo que en Italia, se va a generar un mercado laboral ferroviario en crecimiento, obviamente, de calidad y sostenido en el tiempo; con contratos de calidad. Nosotros vamos a aplicar las normas que marquen las distintas regulaciones respecto a conducción y de otro tipo. En principio, si dentro de tres, cuatro o cinco años hay un convenio, será estupendo. Por ahora los empleados que estamos incorporando tienen unas condiciones laborales absolutamente de mercado y estamos teniendo éxito en la contratación. Poco más le podría decir, excepto redundar en que van a ser empleos estables, sostenidos y de calidad.

Vamos a tener restauración a bordo con personal propio. Vamos a contratar cerca de 400 asistentes que van a dar servicio al público en las estaciones y a bordo —personal propio— y, efectivamente, vamos a tener servicio de restauración como usted preguntaba.

Yo no estoy de acuerdo porque no entiendo muy bien esto del monopolio natural. Don Rafael, fíjese lo que está ocurriendo, ahora mismo si no hubiera liberalización en Austria, en Italia, en Francia, donde ya empiezan a haber operadores privados, o en República Checa, no se habrían creado los miles y miles de puestos de trabajo estables en la industria. Dense cuenta ustedes de la ingente inversión en capital que requiere este negocio. En transporte aéreo es fácil encontrar aviones. Hay momentos del mercado en los que hay más demanda que oferta, pero en general es muy fácil encontrar aviones que te traes a precios competitivos de cualquier lado. En el sector ferroviario tienes que comprar trenes porque, primero, todos los trenes no pueden circular por todos los países y, segundo, la industria ferroviaria no admite el *leasing* porque, como todos han sido monopolios, todas las empresas estatales compraban. No hay trenes en *leasing*. Aquí la compañía, y no sé si lo transmitimos con suficiente energía, creo que ha hecho una meritoria inversión de casi 800 millones en la compra de veinte trenes nuevos. Los motores de esos trenes se fabrican en Trápaga, en Vizcaya, en la factoría de Bombardier. Ya estamos impactando en el empleo desde el momento de la compra, pero es que ha habido que poner 800 millones, ha habido que financiar para comprar. Si vamos a Galicia a partir de 2026, como es nuestra visión, o al País Vasco cuando las infraestructuras lo permitan, será porque tenemos que comprar más trenes porque en España tenemos dos tipos de ancho: el estándar internacional y el ancho ibérico. Como en todo el norte, de la mitad de Madrid, si la partimos, hacia arriba va a haber tramos donde sea necesario el ancho ibérico, por lo que hay que volver a invertir, a gastar, otros 250 o 350 millones de euros en trenes distintos para poder ir. Por lo tanto, este es un negocio muy muy intensivo en capital, que yo creo que es una de las claves, y por eso les pedimos el apoyo a todos ustedes en esa visión global de sector, porque, si de verdad queremos desarrollar toda la alta velocidad, no solo la actual, sino las nuevas, las compañías necesitamos de un estímulo para hacerlo.

Creo que al señor Segura le he respondido respecto de la España vaciada. Las OSP, como le digo, es otro negocio. Nosotros estamos interesados en operar OSP. Somos una compañía ferroviaria integral, pero para nosotros ese era un tercer capítulo. Ahora estamos en el proceso de poder salir al mercado a final de este año, sobre el mes de noviembre, y cuando la compañía tenga dos años y esté consolidada, desde luego que nos plantearemos operar OSP con total calidad.

Señora Zurita, efectivamente, el tema de las rutas deficitarias y OSP creo que más o menos está contestado. Para nosotros la palanca de impulso al sector pasa por dos cuestiones. Una es que haya un regulador, en este caso la CNMC, que tenga competencias para fijar metodologías y que ADIF tenga la tranquilidad y el confort de poder aplicarlas; metodologías de cálculo de cánones estandarizadas e internacionales. La consecuencia de eso será que tienen que bajar los cánones, porque, si es así,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 12

multiplicaremos el número de viajeros a bordo de los trenes, restaremos coches de la carretera y aviones en conexiones domésticas, que en España no tienen mucho sentido, y bajaremos los precios para hacer del ferrocarril casi casi una extensión de la red metropolitana de una ciudad. Para hacer un ferrocarril frecuente y a precios accesibles es por lo que pedimos esa bajada de cánones que también tiene que ayudar a afrontar inversiones cuantiosas en nueva flota para poder extender esos beneficios a otras regiones y a otros ciudadanos que tienen tanto derecho como alguien que viva en Madrid o en Barcelona a disfrutar de esa alta velocidad.

Doña Montserrat, por último, nosotros sí que en una segunda fase contemplamos, como le digo, extender al norte de España nuestra actividad. Sería a partir de 2026. A finales de este año tendríamos que empezar el proceso de compra, el proceso de análisis de cuál sería el tipo del tren y prever las inversiones necesarias. Pero, vamos, uno de nuestros trenes actuales cuesta 35 millones —multiplique 35 por 20—. Un tren para ir a Galicia cuesta del orden de los 22 o 24 millones; si necesitas diez, también es fácil multiplicar para calcular cuál es la inversión requerida para poder ir.

Para nosotros las armas que usted decía, las armas para poder extender los beneficios, vuelven a ser las mismas; es decir, enfocarnos en que ADIF incremente sus ingresos y sea rentable económicamente, pero con un mayor incremento de la actividad, un incremento mucho mayor de la actividad, y bajando los precios unitarios de los cánones, esa sería nuestra petición. No sé si me he dejado alguna pregunta por responder.

El señor **PRESIDENTE**: Habiendo respondido a todas las cuestiones que le han planteado, solo queda agradecerle la intervención, su comparecencia y esa visión que nos da, y trasladarle desde esta Comisión toda la suerte en esta aventura del servicio de transporte público del ferrocarril de nuestro país; así que, muchísimas gracias.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE INTERMODALIDAD DE LEVANTE SA** (Bañares Yébenes): Gracias a ustedes.

El señor **PRESIDENTE**: Aunque tenemos prevista y además está convocada la siguiente intervención a las 17:30 horas y la siguiente a las 19:00 horas, me van a permitir, por respeto a los grupos que no están, ya que hemos dado una hora de comienzo a los comparecientes, que hagamos una parada hasta las 17:30 horas... **(Rumores)**. A mí personalmente me es indiferente, pero si los portavoces prefieren continuar... **(El señor Lorite Lorite: La Comisión comenzaba a las cuatro de la tarde, si se adelantan los tiempos... Por respeto a los comparecientes se ha puesto una hora...)**. Por los grupos también. **(El señor Lorite Lorite: La obligación de los grupos es estar...)**. Sí, ya lo sé, pero como hay una comparecencia puesta en una hora. A mí, si los grupos no tienen inconveniente, lo podemos hacer de seguido. ¿Sí? ¿No les parece mal? **(Asentimiento)**.

Despedimos al señor Bañares Yébenes

— **DE LA SEÑORA DIRECTORA GENERAL DE OUIGO ESPAÑA S.A.U. (VALENZUELA), PARA INFORMAR A LA COMISIÓN SOBRE SU VALORACIÓN DE LA REPERCUSIÓN DE LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL. (Número de expediente 219/000684).**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la sesión. Vamos a dar paso ahora a la directora general de Ouigo España S.A.U., doña Helene Valenzuela, que nos va a dar su valoración sobre el tema de hoy, la repercusión de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril. Creo que ha escuchado cómo son los tiempos. Así que, sin nada más, tiene usted ahora la palabra.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE OUIGO ESPAÑA S.A.U.** (Valenzuela): Muchas gracias, presidente.

Quiero comenzar, por supuesto, agradeciendo al presidente y a toda la Comisión la invitación a participar en esta sesión informativa. Es un verdadero honor para mí estar hoy aquí con ustedes. Primero me gustaría situar un poco a Ouigo España, presentarnos brevemente. Somos una compañía de transporte ferroviario de viajeros en alta velocidad que cuenta con un modelo con varios años de existencia y de experiencia contrastada en los mercados más exigentes de Europa. Nuestra seña de identidad es mantener altos estándares de calidad combinados con tarifas asequibles para todos los ciudadanos. Nuestro objetivo principal es poner al alcance de todos los españoles, con independencia de su nivel de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 13

renta, una alta velocidad sencilla y sostenible. Somos el primer operador que ha entrado en realidad en este mercado de nuestro país en un proceso de liberalización del transporte ferroviario de pasajeros. Como saben, el administrador de infraestructuras optó por organizar el acceso a las rutas de alta velocidad mediante un proceso competitivo, bajo un régimen de acceso libre y a cuenta y riesgo de los operadores. No somos una concesión, a cuenta y riesgo de los operadores.

El criterio de adjudicación de la capacidad consistió en que el operador que más surcos de un lote tenía ganaba el lote, y de los tres paquetes puestos a disposición de los operadores Ouigo España ganó el paquete C, el más pequeño de todos, que representaba el 8,9% de la capacidad ofertada, es decir, treinta trenes al día. Esto supone que realizamos cinco idas y vueltas diarias en el eje Madrid-Zaragoza-Tarragona-Barcelona, y esta ruta de hecho la operamos desde el 10 de mayo del año pasado, al día siguiente de terminar el estado de alarma. Igualmente, empezaremos en los próximos meses con tres idas y vueltas diarias entre Madrid y Valencia y dos idas y vueltas diarias entre Madrid y Alicante con parada en Albacete. Posteriormente, ampliaremos nuestras operaciones en el eje Madrid-Córdoba-Sevilla y Madrid-Málaga. Sé que mucha gente espera a Andalucía, siempre se me pregunta por Andalucía. En estas rutas estamos trabajando con gran intensidad en el proceso de adecuación de nuestros trenes a los sistemas de seguridad presentes en dicha línea y en colaboración con el administrador de infraestructuras, ADIF Alta Velocidad. Por tanto, comparezco ante esta Comisión para dar a conocer nuestro punto de vista sobre el sector en España y sobre el grado de avance de la liberalización, y espero que les resulte de utilidad para el debate del proyecto de ley para la reforma de la Ley del Sector Ferroviario.

Me gustaría iniciar mi exposición con dos ideas que resumen nuestra visión tras nueve meses de operaciones, más de tres años de trabajo paciente y callado en nuestras oficinas de Madrid preparando nuestro lanzamiento. En primer lugar, la liberalización del transporte aporta tres grandes beneficios a la sociedad española: permite una descarbonización efectiva, aporta más seguridad a los ciudadanos y abre camino a la sostenibilidad económica del sistema ferroviario. En segundo lugar, aunque la primera fase de la liberalización está siendo un verdadero éxito de todos, este éxito no es definitivo y no está asegurado.

¿Qué quiero decir cuando digo que queremos conseguir que el tren sea la palanca de la descarbonización en España? Cada trayecto en tren de alta velocidad contamina de media ochenta veces menos que un avión y cincuenta veces menos que un coche. Aunque todo suma, hemos de ser conscientes todos de que una de las alternativas, por ejemplo el coche eléctrico, no podrá contribuir por sí solo a esta reducción de la huella de carbono. Estas alternativas solo van a contribuir a una reducción del 20% de las emisiones de CO<sub>2</sub> hasta 2030 y de un 50% de aquí a 2050, tal y como estima la propia Unión Europea. El tren es la opción más sostenible y más alineada con los objetivos medioambientales marcados por las instituciones y organismos nacionales y europeos.

Pero, para conseguir este gran objetivo compartido de la descarbonización, la alta velocidad se debe popularizar de manera generalizada y para ello es vital que el precio del billete sea atractivo, combatiendo la imagen de exclusividad del sector. El precio es el elemento decisivo para que aquellos que aún no han optado o no han podido optar por el tren lo hagan ya. En Ouigo pensamos que si el acceso a la alta velocidad se populariza, miles de personas dejarán el coche para subirse a un tren, logrando avanzar hacia un cambio modal real. Por ejemplo, desde que Ouigo ha llegado al mercado una familia puede plantearse viajar en alta velocidad entre Madrid y Barcelona a un coste razonable, concretamente un niño hasta catorce años puede hacer una ida y vuelta entre Madrid y Barcelona por 10 euros, y todo ello con grandes beneficios no solo medioambientales, sino también de seguridad. Hablo de decenas de vidas ahorradas gracias a la liberalización, porque esta popularización del tren implica una mejora significativa en la seguridad de los ciudadanos. En términos de víctimas mortales en accidentes, el transporte por ferrocarril resulta hasta veintisiete veces más seguro que el transporte en coche, y con una fatalidad similar a la del avión. Se ha estimado que si la alta velocidad alcanzase en España una cuota de mercado por encima del 70% se reduciría en un 63% la mortalidad en la carretera.

Otro beneficio para España de la liberalización de la alta velocidad es la creación de un nuevo mercado con todo lo que implica consolidar a los operadores existentes y atraer nuevos. Este es un elemento fundamental para la sostenibilidad del sistema en su conjunto y especialmente para los administradores de infraestructuras, que dispondrán de mayores recursos. En la misma línea, la liberalización es también una oportunidad que el Estado tiene para aprovechar la amplísima y excelente red de alta velocidad del país, la más extensa del continente europeo. España ha sido un país pionero a la hora de apostar por el ferrocarril como medio de transporte del futuro. La inversión está hecha y ahora puede ser rentabilizada. Tenemos las vías y cuanto más gente las utilice, mejor. En conclusión de esta primera idea que les quiero

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 14

transmitir, la liberalización del transporte aporta tres grandes beneficios a la sociedad española: una descarbonización efectiva, más seguridad para los ciudadanos y un equilibrio económico del sistema ferroviario sostenible en el tiempo.

Ahora bien, estos beneficios solo llegarán a ser realidad si se sientan unas bases sólidas que permitan configurar un modelo de gobernanza equilibrado y transparente y un sistema de gestión eficiente y sostenible por parte de los administradores y de los operadores. Por tanto, señorías, el proyecto de ley por el que se modifica la Ley del Sector Ferroviario es un hito clave para el futuro de nuestro sector.

La segunda idea que me gustaría transmitirles hoy es que, si bien la primera fase de la liberalización está siendo un éxito de todos, este éxito no es definitivo, no está asegurado, ni mucho menos en el medio y en el largo plazo. ¿Por qué decimos que ha sido un éxito de todos y para todos? Permítanme que les dé algunos datos. De acuerdo con ADIF y AENA, desde nuestra entrada en el mercado el número de viajeros en tren entre Madrid y Barcelona ha subido desde un 65% hasta un 78% de la cuota de mercado frente al avión. Estamos logrando que se reduzcan los viajes en avión de corto alcance, mucho más contaminantes. Otro ejemplo: en el mes de agosto de 2021, con solo el 78% de los trenes respecto del mismo mes del año 2019, se transportaron el 117% de viajeros. Estamos creando mercado, pese a un contexto sociosanitario negativo en el que estamos inmersos desde hace dos años. Uno de los indicadores más positivos de esta primera etapa es que los precios del tren han bajado una media del 50% en los corredores en los que hay competencia, actualmente Madrid y Barcelona. Esta significativa reducción obedece en parte a la existencia de cánones razonables, que han sido rebajados temporalmente como consecuencia de la crisis sanitaria, pero también obedece a nuestro compromiso, el compromiso del operador Ouigo de reducir los precios para hacer más asequible la alta velocidad. En cualquier caso, sin lugar a duda, los ciudadanos han sido los grandes beneficiarios de este cambio.

¿Quién es el nuevo cliente del tren? También estamos cambiando el perfil del pasajero de alta velocidad. Hasta ahora era un servicio exclusivo al que pocos podían acceder, un servicio muy orientado al viajero de negocio. Pues bien, la liberalización ha cambiado esta situación. En seis meses, el 62% de nuestros pasajeros fueron menores de 45 años, 160 000 usuarios viajaron en familia, de los cuales 70 000 eran niños o bebés.

Finalmente, un aspecto muy positivo es que, gracias a la transparencia de nuestros canales de venta, los españoles pueden conocer de un solo vistazo desde su móvil u ordenador los precios más bajos a lo largo de todo el año. Abrimos la venta para todo ese tiempo y se puede ver todo el calendario de todos los precios más bajos del año de un solo vistazo, lo que amplía sus posibilidades de planificación y gestión de los viajes. Vemos que estos datos muestran que hay potencial para crear mercado, es cierto, y para seguir ampliándolo, pero hay riesgos reales que pueden obstruir esta trayectoria positiva y hacer que la liberalización de la alta velocidad sea flor de un día; este riesgo existe, es real. La liberalización del mercado de pasajeros ha venido después de la liberalización del segmento de mercancías, que nos ha dejado unas lecciones aprendidas que no podemos obviar, de la misma manera que no podemos pasar por alto elementos que hemos aprendido de nuestra experiencia en Europa. ¿De qué riesgos estoy hablando y cómo evitarlos? En primer lugar, los cánones. Hay que contar con una estructura de cánones estable, razonable y que sea asumible por el mercado en cada momento; más adelante me detendré en este punto, solo quiero subrayar ahora su importancia. Los cánones son un instrumento fundamental para estimular la demanda y atraer nuevos agentes y servicios. Este es un elemento esencial, reconocido tanto por la Comisión Europea como por el regulador de este mercado, la CNMC. En segundo lugar, las barreras de entrada. Hay que trabajar por reducir las barreras de entrada como las cuestiones más técnicas, como, por ejemplo, la interoperabilidad de la infraestructura y su compatibilidad con los trenes; esto constituye un reto a nivel europeo. Otro ejemplo es la fluidez del mercado laboral de maquinistas, lo que puede suponer un problema pero también una oportunidad para impulsar la formación y crear empleo de calidad en un sector en crecimiento. En tercer lugar, la igualdad de condiciones entre los medios de transporte. El transporte ferroviario debe jugar en las mismas condiciones que los otros modos de transporte tanto por ser neutro desde el punto de vista ambiental como por la capacidad que tiene de traer a más viajeros al resto del sistema de transporte colectivo. Es importante tener esto en cuenta, ya que el desequilibrio a favor de la carretera puede distorsionar de forma grave la competencia. Esto lo estamos viendo muy claramente en el sector de mercancías en España, es una lección aprendida del sector de mercancías.

Termino esta idea haciendo una breve mención a un aspecto que conlleva un riesgo para el proceso de liberalización. Como todos saben, la liberalización de la alta velocidad ha comenzado en un escenario atípico. La pandemia ha impactado de lleno la movilidad; nos hemos enfrentado, y continuamos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 15

haciéndolo, a un escenario de incertidumbre ante la imposibilidad de prever cuándo terminará la crisis sanitaria, cuándo se recuperará el sector turístico o cómo se desarrollará el proceso de reactivación económica. Tengo que decir en este punto que los efectos adversos de esta situación se han logrado contener de algún modo gracias a la reducción temporal de los cánones ferroviarios que el administrador de infraestructuras ha aplicado en 2021 y 2022. Sin esa rebaja, con los niveles de tráfico en el contexto pandémico y los inesperados y desorbitados precios energéticos, hubiese resultado imposible poner en marcha la liberalización. Y, como también saben, señorías, el sector ferroviario no goza de la flexibilidad de otros; no podemos coger el tren e irnos a cualquier otro país. Otros sectores, como el aéreo o el de carreteras, tienen mucha más flexibilidad, y esto nos obliga a ser muy precavidos a la hora de invertir, sobre todo en contextos de especial incertidumbre. Por ello resulta clave que en esta situación de creación de mercado se mantengan estas medidas extraordinarias, al menos en el corto plazo.

Quiero ahora entrar de lleno en el análisis del proyecto de reforma de la Ley del Sector Ferroviario que hoy nos congrega. Esta es una iniciativa que esperábamos con gran interés. ¿Por qué? Porque nos permite actualizar y adaptar el marco normativo actual al contexto de la liberalización. Además, teniendo en cuenta la gran complejidad técnica y de gestión del sector, así como las elevadas inversiones que se realizan, no hay duda de que esta ley es fundamental. En ese sentido, consideramos que contiene avances en algunos aspectos. ¿De qué avances estamos hablando? Un primer avance es la eliminación de la consideración de los cánones como tasas. Se dota al administrador de infraestructuras de una mayor flexibilidad para incentivar un uso óptimo y eficiente de su red, esto resulta más que deseable. Otro avance es que gran parte de las modificaciones propuestas permiten alinear la normativa nacional con las directrices y recomendaciones de las instituciones europeas. Esas directrices y recomendaciones son resultado de las experiencias de éxito de los procesos de liberalización en otros países. Además, ello permitirá hacer realidad la integración de los sistemas ferroviarios de la Unión Europea.

Ahora me gustaría, señorías, llamar la atención en tres cuestiones que consideramos críticas para asegurar un funcionamiento óptimo del sector ferroviario en el nuevo contexto de la liberalización. Estas tres cuestiones son: la eficiencia, la definición de una estructura de cánones razonables y la necesidad de configurar un sistema de gobernanza transparente y equilibrado. En relación con el primero, la eficiencia, es necesario incluir como principio rector de esta ley la eficiencia, en línea con las directrices europeas. Este elemento resulta determinante para asegurar la sostenibilidad de todo el sistema. Eficiencia por parte de los administradores para gestionar las infraestructuras, para administrar sus ingresos y también sus costes, de forma que resulten sostenibles económicamente en el tiempo. Esto ha sido subrayado en varias oportunidades por la CNMC y lo consideramos imprescindible en esta nueva etapa que afronta el sector. Pero también eficacia por parte de los operadores, los cuales debemos continuar mejorando nuestros procesos operativos y repercutir las mejoras en el precio de los billetes. Señorías, configurar un sistema eficiente es la mejor garantía para atraer a nuevos operadores, dinamizar el mercado y aumentar los servicios en otras líneas.

La segunda cuestión se centra en la definición de una estructura de cánones razonable y que incentive la demanda. Como saben, los cánones ferroviarios son un elemento muy importante para la sostenibilidad del sistema. Es la retribución que percibe el administrador en concepto del uso de la infraestructura por los operadores, pero, sobre todo, suponen el mejor instrumento para estimular la creación del mercado, dado que su impacto es muy importante en el precio del billete. Esto es algo que la Comisión Europea y la CNMC también han reiterado en varias ocasiones. Casos como el de la liberalización italiana, de la que hemos hablado —Víctor Bañares ha expuesto cómo ha funcionado en Italia—, la liberalización checa o la austríaca muestran cómo en el medio y el largo plazo la fijación de unos cánones razonables y estables crea una suerte de círculo virtuoso, en el que su reducción estimula que los operadores bajen el precio de los billetes, lo que provoca el crecimiento de la demanda, y ello a su vez genera un mayor tráfico y uso de la red ferroviaria, lo que permite una mayor recaudación del gestor. Señorías, esta es la razón por la que he indicado anteriormente que la popularización del tren es la clave del éxito de la liberación. Como ustedes saben, para la fijación de los cánones ferroviarios la legislación europea prevé que se les facturen a los operadores los costes de las infraestructuras definidos como elegibles, es decir, aquellos directamente relacionados con la explotación de la infraestructura. Sin embargo, la legislación europea permite repercutir a los operadores bajo ciertas circunstancias los costes no elegibles bajo la figura de una adición o recargo. Los costes no elegibles engloban una serie de gastos variados, como son, entre otros, los derivados de la financiación del administrador o de la gestión de sus activos intangibles. Es decir, la Unión Europea estipula que los costes elegibles deben formar parte en todo caso del canon. Sin embargo,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 16

los costes no elegibles solo pueden ser repercutidos en cierta medida a los operadores cuando se da una condición muy clara y muy concreta, exclusivamente cuando el mercado pueda aceptarlos; esa es la condición. ¿Y son estos costes no elegibles una cantidad pequeña? No, todo lo contrario, estos costes no elegibles, recargo o adición nos suponen ahora mismo el 55 % de los costes totales de cánones. Son la categoría que más pesa, algo que contrasta con el resto de los países europeos, en que el peso de estos costes, de esas adiciones es mucho menor o inexistente. ¿Puede asumir el mercado estos costes no elegibles? Nosotros pensamos que, dada la fase en la que nos encontramos de creación de demanda y dados los objetivos ambiciosos marcados en materia descarbonización, se debe revisar el peso que ahora mismo suponen este tipo de costes no elegibles.

La tercera y última cuestión que quería compartir con ustedes es la necesidad de configurar un sistema de gobernanza transparente y equilibrado, un sistema que establezca pesos y contrapesos y que permita una relación más fluida entre todos los actores. Señorías, al igual que este proyecto de ley afianza la autonomía del administrador de infraestructuras, es imprescindible reforzar el papel del regulador, la CNMC, en esta nueva etapa. Como saben, en cualquier liberalización en cualquier sector el papel de los organismos reguladores es clave para garantizar que todos los operadores compitan en igualdad de condiciones y para generar seguridad jurídica a las empresas dispuestas a invertir. Por ello resulta necesario asignar a la CNMC de forma clara y decidida las funciones ejecutivas que prescriben las directrices europeas, como, por ejemplo, supervisar los cánones, tomar medidas eficaces y rápidas para corregir discriminaciones o distorsiones del mercado o imponer sanciones suficientemente disuasorias para que se apliquen sus decisiones.

En conclusión, la liberalización es por ahora un éxito para el sistema ferroviario y para los ciudadanos. Ahora bien, estos beneficios solo llegarán a ser realidad, una realidad duradera, si se sientan unas bases sólidas que permitan configurar un modelo de gobernanza equilibrado y transparente, un sistema de cánones razonable y una gestión eficiente y sostenible por parte de los administradores y los operadores. Señorías, estamos en un momento histórico, la liberalización del sector ferroviario ha llegado para quedarse y Ouigo está aquí desde el principio, desde el primer día para ofrecer un servicio de alta calidad a un precio razonable. Esta liberalización supone, después de treinta años de alta velocidad española, la oportunidad de popularizar un servicio que hasta ahora estaba reservado a segmentos minoritarios de la población. Es el momento de aprovechar dicha oportunidad. El medio ambiente pero también el conjunto de la población española serán los grandes beneficiados.

Muchas gracias por su atención. Ahora quedo a su disposición para contestar a sus preguntas y aclarar sus dudas. Muchas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, doña Helene Valenzuela, por su exposición.

Pasamos ahora al turno de los distintos grupos. Por el Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, el señor Mayoral tiene la palabra.

El señor **MAYORAL PERALES**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias por su intervención. La verdad es que ha sido excepcionalmente ilustrativa.

En primer lugar, me gustaría que nos pudiera aclarar cuál es la composición societaria de su empresa y confirmar si está la Compañía Nacional de Ferrocarriles Franceses en el accionariado, porque tengo entendido que sí y en un porcentaje elevado, aunque no sé exactamente la cantidad. Siendo así, me gustaría que también nos pudiera aclarar cuál es la relación que existe entre el administrador de las infraestructuras francesas y el operador de ferrocarril, en concreto, de la compañía que hoy va a desarrollar servicios en España. Estamos muy interesados en saber qué impacto va a tener esa política de costes en la fuerza laboral que va a emplear su empresa. Hoy, en cuanto a los trabajadores ferroviarios de nuestro país, en concreto, los trabajadores que operan sobre la red de ADIF y Renfe, el operador Renfe tiene su propio convenio colectivo, con unas tablas salariales que son el resultado del acuerdo entre la empresa y los trabajadores. ¿Van a respetar ustedes esas tablas salariales? ¿Las van a asumir como propias? ¿Van a plantear la negociación de un convenio colectivo del sector ferroviario? Estamos muy interesados en que nos pueda dar datos sobre este asunto porque cada vez que hemos oído cuestiones relativas a la liberalización siempre termina cayendo el peso sobre el mismo sitio, que es precisamente sobre aquellos que trabajan. Los procesos de liberalización tienen como consecuencia histórica los procesos de depauperación del trabajo. Quizá en el lugar donde fuera señora y modélica la liberalización, después de haber tenido las infraestructuras ferroviarias mejores de Europa, que fue Reino Unido, el resultado fue un proceso de depauperación de las propias infraestructuras ferroviarias y un proceso de precarización de la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 17

fuerza laboral desconocido y sin precedentes, un paso atrás que en nuestro país en este momento no nos podemos permitir. Necesitamos que los salarios sean dignos, que para la gente que trabaja, que es la que compra en la tienda de la esquina, esos salarios sean altos, precisamente para garantizar que la reactivación económica sea posible. En ese sentido, estamos muy interesados en saber cuáles son los criterios de eficiencia que se aplican, porque el modelo neoliberal una y otra vez nos ha hablado de criterios de eficiencia que tienen como consecuencia la devaluación salarial. Estamos en un momento en que en Europa aquello está puesto en cuestión, ahora mismo no se está planteando que esa la salida ni en Europa ni en otras partes del mundo desarrollado; más bien al contrario, se habla de la necesidad de acabar con los procesos de devaluación salarial, de revalorizar los salarios para garantizarla la propia reactivación. Y en ese sentido, estamos muy interesados en sus explicaciones.

También nos interesaría saber si sus empresas van a ofrecer a los clientes servicio de bar y restauración en los asientos, así como si esa actividad la van a prestar trabajadores de su compañía; nos gustaría saber si van a hacerlo con prestación directa. Asimismo, quisiera conocer si van a realizar ustedes control de billetes, equipajes y atención al viajero durante la ruta y qué convenios colectivos tienen intención de aplicar a todas estas personas. Y en cuanto al personal de conducción de trenes, tres cuartas partes de lo mismo, si van a ser también de su compañía y qué convenio colectivo tienen intención de aplicar.

Estaba escuchando su intervención y realmente no he terminado de entender muy bien qué significa que los costes no elegibles sean soportables por el mercado. Es cierto que nosotros tenemos la red de alta velocidad más grande de Europa, pero eso no se paga solo, lo está pagando la gente trabajadora de este país, que es la que paga los impuestos; las grandes transnacionales prácticamente no pagan, porque están de *free rider* en Europa. Así pues, al final, si lo que se está planteando es que la población española tiene que asumir la subvención de la actividad económica de las empresas que van a realizar la actividad, no entiendo cuál es el beneficio de la liberalización, porque podríamos hacerlo bajo una lógica de planificación de la actividad del transporte garantizando el acceso, puesto que las pérdidas las va a asumir la población española, como ya lo está haciendo desde que se inició este —no sabría cómo expresarlo— paradigma de poner la alta velocidad como centro de la planificación ferroviaria de los últimos treinta años en España, en detrimento del tren convencional, que, desgraciadamente, está sufriendo una deuda histórica en financiación, con consecuencias devastadoras en la desvertebración de nuestro territorio. Entonces, a nosotros sí nos interesaría saber qué significa eso y cuáles son las consecuencias que tiene, porque al final no es solamente lo que pagas en la taquilla, sino lo que se paga finalmente de los presupuestos generales del Estado para poder garantizar esas infraestructuras. En definitiva, lo ha pagado nuestro pueblo y nosotros creemos que esto al final debería ser única y exclusivamente en beneficio de quienes lo han pagado.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra don Juan Carlos Segura Just.

El señor **SEGURA JUST**: *Bonsoir, madamme* Valenzuela. Buenas tardes.

Hay una cosa que el Grupo Parlamentario VOX tiene muy clara, y es que liberalizar el espacio ferroviario europeo, sí, pero, como grupo español que nos debemos a nuestro país, queremos una cierta prevalencia de las empresas españolas en este reparto. Vemos una Unión Europea controlada por Francia y Alemania principalmente —usted es francesa, mitad española, por lo que me ha comentado antes y en su apellido también se ve—, y el eje franco-alemán impone los criterios de la adjudicación a empresas francesas y alemanas. Este es el problema, porque el Gobierno que tiene España no apuesta por sus empresas. Se utiliza la excusa de la libre competencia, pero la verdad es que nos imponen empresas extranjeras, y las empresas españolas se suelen quedar fuera de este reparto. Le pondré un ejemplo muy claro. ADIF ha ofertado el 70 % de su red, lo que se llama el paquete ferroviario, y, en lo que yo llamo la teoría de la bajada de pantalones, la Ouigo francesa, la empresa que representa usted, se ha cogido el mejor paquete, que es Madrid-Barcelona. Y la SCNF, la Société Nationale des Chemins de Fer, empresa pública francesa, también se ha cogido un paquete importante y está con las garras preparadas para cogerse el resto evidentemente de lo bueno. Hablamos de las líneas Madrid-Barcelona, Madrid-Sevilla y Madrid-Bilbao. Pero, claro, las de la famosa España vaciada, Soria, Valladolid, Logroño, no las quiere nadie, y menos una empresa francesa o extranjera, que se rige por la lógica capitalista, que quiere rentabilizar. Usted misma ha manifestado que invierte mucho dinero en trenes, que no son como los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 18

aviones, que se pueden traer de aquí o allá, porque hay que comprarlos. Si ustedes invierten dinero, están legitimados en rentabilizar su coste económico, de modo que siempre quieren las buenas líneas, y las malas se las dejan a Renfe y a ADIF. Luego también tenemos otro grupo en España, Trenitalia, de Ferrovie dello Stato, con participación en Yrío en un 45%. Y, por último, como farolillo rojo, que decimos en España, tenemos a Air Nostrum, empresa española, que dudo acerca de qué concesión cogerá en España, aunque lo que tengo muy claro es que no cogerá ninguna en el resto de Europa. O sea, Europa viene aquí, pero nosotros no vamos a Europa.

Yo entiendo que en la privatización o la liberalización del paquete ferroviario no va a mejorar la movilidad de los españoles o que, si lo hace, será en un pequeño sentido, en un sentido muy restrictivo, porque las líneas ya están puestas, los trenes ya existen. O sea, lo único que ustedes pueden hacer es establecer una mayor frecuencia de trenes, pero las líneas ya están y eso lo puede hacer perfectamente una empresa española, sin que venga una de fuera. Además, está el precio del billete. Respecto a cuando el usuario compra su billete, ese dinero que se gasta, 70, 80, 100 euros, etcétera, entiendo que si compra un billete de su empresa, ese dinero se va a Francia, que es donde está la sede de su empresa, no se queda en España; evidentemente, la empresa rentabiliza el capital y el capital se va al país matriz de la empresa. Por tanto, nosotros consideramos que esta es una nueva forma de colonialismo económico. Ojalá los chinos no pongan sus ojos en los trenes españoles, en nuestras vías ferroviarias, porque el día que lo hagan ya me imagino un AVE en el que los de la cafetería sean chinos, las azafatas chinas, el maquinista chino, etcétera. Por tanto, insisto, es una pérdida de soberanía, y entiendo que los políticos tenemos que ser gestores de lo público, gestionar lo mejor posible el capital público y los bienes públicos, pero no gestores de las ventas de lo público, porque vender es muy fácil.

Acabo ya, con un asunto que me aterra sobre estas cuestiones, el de las comisiones ilegales. En España ya tuvimos un asunto con Siemens, un tema sobre maquinaria en la línea Madrid-Barcelona, 369 millones de las antiguas pesetas que fueron a parar al PSOE para la financiación ilegal del partido, el caso Filesa, Malesa y Time Export. Por tanto, sé que el plato favorito de los socialistas son las comisiones ilegales, y me aterra que vengan empresas extranjeras y también españoles a repartirse ese pastel, que está combinado con la clase política.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos al Grupo Popular. Tiene la palabra don Celso Delgado Arce.

El señor **DELGADO ARCE**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, señora Valenzuela, muchas gracias por su presencia y por la aportación que hace en este importantísimo tema, que guarda estrecha relación con la reforma de la Ley del Sector Ferroviario, que tenemos en este momento en el Congreso de los Diputados. Esta es una ley muy trascendente, muy técnica y recibir la opinión de los operadores, como lo haremos seguramente del administrador y de otros entes, resulta bastante necesario.

Estamos en Europa, nos movemos precisamente en la trasposición de una directiva comunitaria, en mejorar la trasposición de la directiva comunitaria. Somos un mercado interior, el del transporte, del que estamos muy orgullosos, porque nos sentimos profundamente miembros de una Europa en la que España, Francia y otros países, como Italia, son claros protagonistas. El sector del transporte ha vivido unos años muy difíciles por la pandemia, que ha afectado a todos los sectores económicos, pero en especial el transporte ha sido duramente golpeado, y el transporte ferroviario y el aéreo han sido unos de los que más golpe han recibido. Por eso, hemos celebrado ver los datos de viajeros con que el INE ha cerrado el año 2021, entre los que gratamente vemos cómo precisamente el ferrocarril, y, en concreto el AVE, ha tenido el mejor porcentaje de variación con relación al año 2020, aunque sin recuperar todavía los niveles de 2019.

En este contexto, se ha producido una gran democratización y popularización en la utilización del ferrocarril, que nosotros celebramos porque creemos en la liberalización, y quienes se benefician de la ella son los ciudadanos y, como se ha dicho aquí, los que tienen los recursos económicos menos importantes. Sobre todo, hemos conseguido atraer hacia el ferrocarril a muchos usuarios que antes no lo utilizaban, y en eso tiene mucho que ver el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, que nos ha construido unas redes de transporte magníficas, con gran esfuerzo económico por parte del Estado, de las que nos sentimos orgullosos. Tenemos la mayor red en transporte de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad de Europa y debemos sentirnos orgullosos, pero al mismo tiempo también preocupados por el nivel de su

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 19

utilización, razón por la que la presencia de otros operadores resulta imprescindible. Aspectos técnicos que usted ha puesto de manifiesto y que a nosotros nos gustaría que se nos concretasen. Se habla de los problemas de los cánones, que efectivamente han dejado de ser en este proyecto de ley unas tasas, y además éramos nosotros, a través de los Presupuestos Generales del Estado, los que finalmente teníamos la última palabra e íbamos aprobando año a año. Esto claramente no era deseable y por eso la reforma de la ley es interesante, puesto que ya nos plantea un escenario de aportaciones patrimoniales bien diferente y con un criterio de fijación que creemos bastante acomodado a la normativa europea. Sin embargo, su disertación hoy pone de manifiesto que está preocupada porque dentro de lo que es la fijación de los cánones hay un concepto de costes no elegibles, que a su juicio plantea distorsiones. Quiero entender que no solo tienen que ver con cuestiones de naturaleza coyuntural, porque todavía no hemos superado el tema de la pandemia, sino estructural. Me gustaría que nos puntualizara en qué medida esos recargos por adición, que dice usted que representan el 55% de los costes totales, podrían mejorarse sin detrimento tampoco de que, lógicamente, hay un administrador de infraestructuras ferroviarias del que nos sentimos orgullosos, pero que tiene también que soportar unos gastos de financiación y de sostenimiento de la red que son importantes. ¿Y qué es eso de cuando el mercado pueda aceptarlos? Eso nos parece un concepto un tanto difuso.

Estoy de acuerdo en lo que se plantea. El papel de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en relación con muchos sectores económicos de este país está siendo trascendente, lo ha sido en el ámbito energético, lo ha sido en el ámbito de las telecomunicaciones y, desde luego, lo está siendo también en el ámbito postal. Yo he leído el informe de la CNMC en relación con lo que es el anteproyecto —nos gustaría también que en esta Comisión pudiera tener ocasión de comparecer el representante del sector ferroviario de la CNMC— pero en todo caso creemos que, efectivamente, procede reforzar el papel del regulador. Me gustaría que me concretara de qué cree usted que carece este proyecto de ley en materia de supervisión de cánones y por qué ese énfasis en un régimen sancionador, si es que el que se plantea hoy no tiene realmente nivel.

En relación con otras cuestiones no tan referidas al proyecto de ley, incidiendo en lo que le fue preguntado al señor Bañares, son las líneas más maduras las que se están beneficiando de la liberalización del sector ferroviario, pero hay otras, como la que yo utilizo, que es la nueva línea de alta velocidad Madrid-Olmedo-Zamora-Galicia, que tiene diez servicios diarios y que se inauguró el 21 de diciembre. Estamos orgullosísimos de la infraestructura que se ha hecho y estamos felices de disfrutar de diez servicios, pero lógicamente también ambicionamos que entre la competencia. ¿Por qué? Porque, fíjese usted, solo la apertura de la línea de alta velocidad entre Madrid y Galicia supuso que los precios de los aviones entre Madrid y Galicia bajarán rápidamente. No hay nada como que entre la competencia en un sector —me refiero ahora al sector global del transporte— para que el usuario, para que el público potencial disfrute de ello. Yo le quería preguntar por las previsiones de su compañía. En el momento que se abra, ¿estarían ustedes interesados en operar en esa nueva línea? La siguiente pregunta es, ¿constituiría una barrera para ustedes el hecho de la coexistencia de dos tipos de ancho, el ancho internacional y el ancho ibérico? Porque todavía en buena parte del territorio no está homogeneizado. Y, tercera cuestión, los trenes suponen inversiones cuantiosas y para operar en estos diferentes niveles de ancho se necesitan trenes de rodadura desplazable. ¿Disponen de esto ustedes, estarían dispuestos a traerlo a España o en su cuenta de resultados esto no operaría? Yo les invito a que lo piensen y, en fin, si hubiera más tiempo le plantearíamos muchas más cosas.

Muy agradecido por su intervención y, finalmente... No, finalmente no porque no quiero abusar del presidente. Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos a la intervención del Grupo Socialista. Doña María Montserrat García Chavarría tiene ahora la palabra.

La señora **GARCÍA CHAVARRÍA**: Gracias, presidente.

*Boa tarde*, señora Valenzuela. Muchísimas gracias por su exposición. Creo que ha sido una exposición muy clara y muy concisa.

Efectivamente, estamos todos de acuerdo en que España tiene una red ferroviaria que debemos ser capaces de optimizar. La capacidad es muy alta y su saturación es baja; por lo tanto, las enormes inversiones, acometidas y sufragadas con recursos públicos, no están teniendo la rentabilidad económica ni social deseable. Entendemos que la red debe ser accesible a toda la ciudadanía y vertebrar de manera

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 20

efectiva todo el territorio. Por eso, creemos que la liberalización ferroviaria debe suponer mejoras en la calidad del servicio, con un aumento de frecuencias y de opciones y con mejoras tarifarias para los usuarios, pero, además, debe estimular la demanda para llevarnos hacia una movilidad más sostenible, vertebradora y cohesionada. Yo comentaba que soy gallega y que por fin, después de más de dos décadas de retrasos, de paralizaciones de inversiones y de paralizaciones de obras, este Gobierno ha logrado la conexión de la alta velocidad de Galicia con la Meseta. Espero que también esta conexión despierte el interés de los operadores de tal manera que permita su rentabilización, sobre todo su rentabilización por parte de los gallegos y las gallegas, y que puedan también beneficiarse de tarifas asequibles y de más frecuencias y mayores opciones. Yo creo que la rentabilidad de una línea no debe medirse solamente en términos económicos sino en rentabilidad social, porque, efectivamente, la construcción y el mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias se han llevado a cabo con dinero público y, por lo tanto, deben ser accesibles a toda la ciudadanía sin ningún tipo de discriminación territorial. Consciente de ello —como decía antes en mi intervención—, el Gobierno, a través del Mitma, hace una clara y fuerte apuesta por la red convencional y de cercanías, destinando más de 24 000 millones de euros para el impulso de la red ferroviaria hasta el año 2026, con una distribución equilibrada entre lo que es la alta velocidad y la red convencional, con especial atención además a la mejora de las cercanías y al impulso de los tráficos de mercancías. Estamos seguros de que lograrán una infraestructura ferroviaria más conectada, más verde, más cohesionada y que sea medioambientalmente sostenible. Sin embargo, los trayectos que por el momento han generado el interés de los operadores son aquellos que ya tienen —como comentábamos anteriormente y usted también hacía mención— una demanda alta y, por lo tanto, una rentabilidad alta. Esto, evidentemente, puede generar desequilibrios territoriales y un importante incremento de la desigualdad entre aquellos territorios con menor demanda. Me preocupa sobre todo la referencia italiana al respecto, donde en un principio sí que se cubrieron las líneas de baja demanda, pero, finalmente, se concentraron los recursos en las de mayor demanda para acabar interrumpiendo servicios calificados como no rentables y eso, evidentemente, supuso un grave daño a la ciudadanía. Por eso quisiera conocer su opinión a este respecto y que nos explicara cómo enfocaría o cuáles serían sus opciones ante la hipotética bajada o pérdida de rentabilidad de alguno de los trayectos actuales. Y aprovechando también su conocimiento y su experiencia, quería preguntarle cómo harían ustedes más rentables nuevas rutas que a día de hoy todavía no están liberalizadas pero que lo estarán en un futuro próximo y también, como comentaba alguno de los compañeros, qué opina sobre la posibilidad de un convenio colectivo del sector.

Nada más. *Moitas grazas.*

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Acabadas las cuestiones que le han planteado los distintos grupos, toca responder. Le recuerdo a la señora Valenzuela que tiene un tiempo limitado. Le hemos dado cinco minutos de tiempo, pero como vamos bien vamos a ser un poco flexibles. Tiene usted ahora la palabra, señora Valenzuela.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE OUIGO ESPAÑA S.A.U.** (Valenzuela): Muchas gracias, señorías, por todas esas preguntas sobre el sector y su análisis. Me parece muy interesante poder tener este intercambio con ustedes.

Voy a empezar por la última pregunta, que también fue la primera de su compañero de Unidas Podemos, el señor Mayoral, sobre un convenio. Nosotros, y ahí quiero ser muy clara, no hablamos en futuro; nosotros existimos. Llevamos meses, desde el 10 de mayo, transportando a gente. Ya tenemos 36 maquinistas y somos 160 empleados en esta empresa española, sociedad anónima española. Es cierto que somos filial al cien por cien de SNCF, los ferrocarriles franceses, pero somos una empresa de derecho español, creamos valor aquí, en España, creamos empleo aquí y el dinero se queda aquí, trasladamos a los españoles los ahorros que hacemos. Esos precios bajos que tenéis a vuestra disposición en un calendario hasta el 12 de diciembre, ¿cómo es que podemos ofrecer esos precios bajos? No es a costa de bajar los sueldos, para nada. Somos atractivos: esas 160 personas que trabajan con nosotros aceptan trabajar con nosotros porque les interesa este proyecto y porque tenemos sueldos competitivos. Son contratos fijos indefinidos al noventa y nueve coma no sé cuántos, casi el cien por cien fijos indefinidos. Entonces, claramente no hablamos en futuro. Tenemos a bordo de nuestros trenes cafetería con personal propio, no son subcontratas, es personal propio, y estoy muy orgullosa de decir que representan nuestros valores de alta calidad. La acogida de los clientes además ha sido increíble: tenemos el 97 % de aprovechamiento medio desde que nos lanzamos, hace ahora más de siete meses. Entonces, es un éxito que no se hace a costa de los trabajadores. Dentro de nuestros valores, queremos que la gente lo pase

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 21

bien trabajando con nosotros, porque pensamos que los tripulantes, los maquinistas, no pueden tratar bien a los clientes si no se sienten bien en la empresa. Ellos se sienten bien en la empresa porque se quedan con nosotros; somos atractivos y se quedan con nosotros. Todas las reglas las aplicamos. De hecho, la modificación de la ley no nos impacta porque ya son todos fijos, contratos indefinidos, y si hay un convenio dentro de unos años, evidentemente, respetaremos todas las reglas. Este sector se está formando, se está construyendo; entonces, hay que darle tiempo a que llegue a una madurez y, por supuesto, nosotros aplicaremos todas las reglas.

Ha hablado, señor Mayoral, de la precarización en el Reino Unido. En el Reino Unido la apertura del mercado —estoy de acuerdo con lo que dice— no se ha hecho bien: se ha privatizado la línea, se ha privatizado el servicio, pero son concesiones. En nuestro caso todo es a cuenta y riesgo del operador. Estamos hablando de 600 millones de euros de inversión, estamos creando empleo; entre directos e indirectos —cuando tengamos los treinta trenes al día— estamos hablando de 1300 empleos, todos fijos; el 43% de la plantilla ya somos mujeres. Intentamos fomentar diversidad, integración, esto nos parece muy importante, y empleo de calidad. Antes hablé de fluidez del mercado de maquinistas y creo que tenemos una oportunidad para crear una formación técnica del sector ferroviario e impulsar el crecimiento del empleo en este sector que se va a desarrollar.

Voy a intentar contestar a muchas preguntas. En cuanto a la prevalencia de las empresas españolas, nos dice, señoría, que nos quedamos con las mejores líneas y a ver con qué se queda Air Nostrum y con qué se quedan diversas empresas españolas. Este ha sido un proceso competitivo, abierto, de libre acceso. Lo que hizo Adif —porque el que organizó todo esto es el Grupo Fomento, es Adif de acuerdo con el MITMA y supervisado por el regulador, CNMC— se hizo de manera transparente y equilibrada. Había tres paquetes y no le puedo dejar que comente que nosotros, Ouigo, nos quedamos con el Madrid-Barcelona. En cada paquete había un equilibrio entre los tres ejes: Madrid-Barcelona, Madrid-Valencia y Alicante, y Madrid-Andalucía. Los tres paquetes tenían esos tres componentes. Entonces, para que lo sepa, de momento estamos en el Madrid-Barcelona, este año vamos a ampliar el plan de transporte al Madrid-Valencia y Madrid-Alicante con parada en Albacete y, a continuación, Andalucía.

Habla de reparto del pastel. En realidad yo no estoy compitiendo contra mis compañeros de Ilsa o mis compañeros de Renfe. Los tres tenemos el mismo objetivo: hacer que este pastel crezca. Hemos visto que en otros países este pastel se ha duplicado. ¿Por qué se ha duplicado? Antes se me hizo una pregunta sobre el precio y cómo el precio puede crear mercado. Es una ley económica: hay una elasticidad del mercado al precio. Mire nuestros precios: hasta los catorce años, tarifa fija de 5 euros; gratis para los bebés de hasta tres años incluidos y, luego, para los adultos, a partir de 9 euros. Tiene el calendario con todos los precios. Entonces, me podrá decir: ¿esto es una promoción? No, mire nuestros precios: 9, 15, 19. Es que con la planificación y si se compra con antelación, se pueden conseguir muy buenos precios. ¿Y qué pasa? El mercado se anima cuando puede viajar una familia con dos niños de menos de catorce años por 28 euros entre Madrid y Barcelona. Con el balance del riesgo en la carretera, de los atascos, del coste —ahora que la gasolina también sube—, del ahorro de tiempo, de la tranquilidad y del medioambiente —la descarbonización—, el tren y los ciudadanos van a ser los grandes ganadores de esta liberalización.

Galicia. Nos encantaría ir a Galicia, pero, como bien lo han explicado, se requiere material de ancho variable y se requiere material bitensión. Con respecto a nuestro material rodante, tenemos 14 trenes. La inversión fue superior a 600 millones de euros. Nuestros trenes no son compatibles con esta infraestructura. Es lo que expliqué cuando hablaba de barreras técnicas de interoperabilidad. Es así. Es verdad que el sistema ferroviario de por sí es complicado, porque hay sistemas históricos, hay que integrar la red convencional con la red de alta velocidad, etcétera. A nosotros nos encantaría ir a Galicia, nos encantaría, en un futuro, ir al País Vasco, todo esto nos encantaría, pero es otro proyecto. Ahora ADIF nos ha adjudicado un paquete de treinta trenes, quince idas y vueltas al día, y queremos hacer las cosas bien. Estamos hablando de sistemas y proyectos complicados. Hay que hacer las cosas bien, con tiempo. Y si esto sale bien, este círculo virtuoso que os describía —si la demanda sube, habrá más demanda de surcos a ADIF y ADIF recaudará más y no necesitará tanto esas adiciones, esos costes no elegibles que nos repercute y pesan tanto— repito, si este círculo virtuoso funciona, la contribución de esta apertura de mercado permitirá bajar más los costes y repercutirlo al cliente final y que haya más financiación para todo el sistema. ¿Y qué significa esto? Pues que en un sistema bien organizado, en el que hay previsibilidad y estabilidad, otras empresas, otros inversores españoles y europeos podrían estar interesados. Pero, claro, una inversión tan ingente sin previsibilidad de los gastos que se van a tener es muy complicada, y vemos que el precio de la electricidad se ha triplicado para nosotros. Pandemia, electricidad y dudas sobre la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 22

recuperación económica, para un contrato a cuenta y riesgo del operador, ¿qué significa? Que hay que mejorar todos los procesos, hacerlos muy sencillos.

Me preguntaba su señoría antes qué haríamos si baja la rentabilidad. Estamos construyendo este mercado y no hay otra opción más que bajar precio y producir bien, en seguridad, con costes razonables, y en eso necesitamos apoyo durante este periodo de crecimiento y creación de la demanda con un nivel de cánones razonable, crear mercado, contribuir al sistema y hacer que toda España se pueda beneficiar de esto para que haya más agentes, más operadores que se sientan atraídos por este mercado.

Más o menos, espero haber contestado a todo.

El señor **PRESIDENTE**: Yo creo que sí. Muchísimas gracias, doña Helene Valenzuela, por comparecer aquí hoy y por dar tan extensa explicación de todos los detalles de lo que significa la liberalización, tanto desde una perspectiva general como desde la de su propia compañía, a la que representa hoy. Le deseamos suerte, igual que hice con su predecesor, en la aventura. Es cierto que ya están ustedes operando, pero se la deseamos en todo el recorrido que tengan, porque al final van a dar un servicio de transporte público. Así que gracias, suerte y hasta otra ocasión.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE OUGO S.A.U.** (Valenzuela): Gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a hacer en receso de cinco o diez minutos y volvemos para la última comparecencia. (Pausa).

### — DEL SEÑOR DIRECTOR DEL ÁREA DE NEGOCIO DE ALTA VELOCIDAD Y OTROS SERVICIOS DE RENFE VIAJEROS S.M.E., S.A. (ARTEAGA GÓMEZ), PARA INFORMAR A LA COMISIÓN SOBRE SU VALORACIÓN DE LA REPERCUSIÓN DE LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL. (Número de expediente 212/002089).

El señor **PRESIDENTE**: Proseguimos.

Damos la bienvenida a don Francisco Arteaga Gómez, director del Área de Negocio de Alta Velocidad y Otros Servicios de Renfe Viajeros, que viene a dar su propia valoración de la repercusión de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril. Le damos la bienvenida y las gracias por estar en esta sesión de la Comisión de hoy. Ya sabe que tiene veinticinco minutos. Estamos siendo flexibles, pero vamos a intentar acogernos a ese tiempo para su exposición. Sin más dilación, tiene usted ya la palabra.

El señor **DIRECTOR DEL ÁREA DE NEGOCIO DE ALTA VELOCIDAD Y OTROS SERVICIOS DE RENFE VIAJEROS S.M.E., S.A.** (Arteaga Gómez): Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señorías. Quiero empezar mi intervención trasladándoles, en mi nombre y en el de Renfe, nuestro agradecimiento por poder compartir con los miembros de esta Comisión nuestra visión sobre el proceso de liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril y los resultados que hemos podido observar en los meses que han transcurrido desde la entrada de nuevos operadores en el mercado español; unos resultados que, como ha ocurrido con el resto de actividades, se han visto condicionados por la pandemia provocada por la COVID-19 que irrumpió a principios de 2020.

Para hablar de todo ello y hacerlo de la forma más sintética y clara posible, voy a estructurar mi exposición en los siguientes apartados: en primer lugar, expondré nuestra visión general sobre el proceso de liberalización del transporte ferroviario de viajeros en los servicios comerciales y su implantación en el país. En segundo lugar, me gustaría referirme a todas aquellas actuaciones que hemos venido desarrollando en Renfe desde el año 2019 en el marco de nuestro plan estratégico para afrontar en las mejores condiciones la entrada de nuevos operadores ferroviarios en nuestro país. En tercer lugar, quisiera compartir con ustedes algunas consideraciones y datos sobre los resultados de este proceso, que, como les decía, se ha iniciado de forma efectiva hace apenas unos meses y tiene todavía mucho recorrido por delante. Y terminaré con unas conclusiones que, teniendo en cuenta el breve periodo transcurrido y los condicionantes de la pandemia, tienen que ser necesariamente provisionales.

Señorías, como conocen, el 14 de diciembre de 2020 entró en vigor en el conjunto de países miembros de la Unión Europea la apertura a la competencia intramodal del transporte de viajeros por ferrocarril en los servicios comerciales, en nuestro caso el AVE y la larga distancia, según lo previsto en el conocido como cuarto paquete ferroviario, articulado a través de diversas directivas y reglamentos comunitarios.

Más allá de las consecuencias concretas que ha tenido la liberalización de los servicios comerciales desde finales de 2020, a las que voy a referirme más adelante, quiero destacar que este proceso ya ha

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 23

tenido efectos importantes con anterioridad a esta fecha en la regulación y en la configuración de los actores que operan en el sistema ferroviario. En primer lugar, la separación de la gestión de la infraestructura y la explotación de los servicios, como ha ocurrido en otros países europeos. Esto llevó a la separación en el año 2005 del administrador de la infraestructura, en este caso ADIF, y la operadora ferroviaria Renfe. Otra de las consecuencias que ya hemos visto, fruto del cambio normativo, ha sido el establecimiento de un organismo regulador independiente que vela por el control y supervisión de este proceso. En el caso de España, estas funciones han sido asumidas por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

En paralelo a este proceso, es indudable que el ferrocarril en España ha experimentado a lo largo de los últimos veinticinco años un enorme salto en calidad y prestaciones, y sin duda con la entrada de la competencia en los servicios comerciales se abre una nueva etapa que va a suponer un cambio de gran magnitud en nuestro sector ferroviario, un cambio que también se viene produciendo con distinta intensidad en el conjunto de los países europeos, con distintos ritmos y situaciones. Existen países donde apenas ha avanzado la liberalización, salvo en los tráficos internacionales, como es el caso de Bélgica o los países bálticos. En los países del centro y norte de Europa, como Chequia, Eslovaquia, Suecia, Noruega y Finlandia, existe un mayor avance de este proceso y cuentan ya con más operadores, no solo en los servicios de larga y alta velocidad, sino también en las cercanías y regionales. En países como Alemania, Francia o Italia existen *holding* donde están integrados los operadores ferroviarios y los gestores de la infraestructura y que cuentan con filiales internacionales que operan o van a operar en otros países, como es el caso de España. En otros países, como es nuestro caso, el de Portugal o el de los Países Bajos, esta liberalización está llegando parcial o totalmente a los servicios comerciales, aunque aún no al servicio público. En el caso de España, estos servicios de media distancia y de cercanías forman parte de las obligaciones de servicio público, es decir, son fijados y contratados por la Administración Central del Estado, y Renfe los opera en virtud del contrato suscrito en 2018 con esta Administración, que tiene una vigencia de diez años, prorrogables por otros cinco más.

Al margen de los ritmos de cada país, me gustaría subrayar que en Renfe hemos visto en todo momento este proceso de apertura a la competencia como un avance y una gran oportunidad para Renfe. Entendemos que la liberalización va a fortalecer al sector ferroviario, ampliando la oferta y atrayendo cada día a más viajeros al modo de transporte más sostenible, que es el tren, contribuyendo de esta forma a afrontar uno de los mayores desafíos que tenemos no solo en España, sino a nivel global, como es la emergencia climática. En estos momentos el ferrocarril realiza entre cinco y siete veces menos emisiones de CO<sub>2</sub> que el transporte por carretera y entre siete y diez veces menos que el avión. En el caso de Renfe, en estos momentos el 80% de los trenes que estamos operando tienen cero emisiones, ya que circulan con electricidad cien por cien procedente de fuentes renovables con origen certificado.

Al mismo tiempo, la liberalización va a permitir hacer un uso más eficiente de la infraestructura ferroviaria, especialmente en los corredores de alta velocidad, en los que España ha realizado una importante inversión en las últimas décadas. Además de valorar el beneficio para la sociedad, como les decía, en Renfe hemos visto en todo momento la liberalización del sector como una gran oportunidad en muchos sentidos, una gran oportunidad para impulsar con más intensidad, si cabe, la gran transformación que está experimentando nuestra empresa, aprovechando, entre otras, todas las ventajas que ofrece la digitalización, y una gran oportunidad no solo para seguir siendo el operador de referencia en nuestro país, sino para convertir Renfe en un operador integral de movilidad.

En este sentido, les anticipo que la valoración que hacemos desde Renfe de todo el trabajo que hemos venido realizando para hacer frente al reto de la liberalización, incluyendo el lanzamiento de nuevos productos y servicios, es altamente positiva, y todo ello a pesar de las dificultades sobrevenidas a causa de la pandemia, que han tenido un alto impacto en la movilidad y en la demanda de los viajeros. Este trabajo ha sido posible, en muy buena medida, gracias a la aprobación de una herramienta fundamental, como fue y sigue siendo el Plan Estratégico de Renfe que aprobamos a principios del año 2019 para el periodo 2019-2023-2028. Este plan estratégico tenía como objetivo primordial preparar a Renfe ante dos retos de vital importancia, la liberalización del sector y la disrupción digital. Para afrontarlos el plan se sustentó en tres pilares fundamentales: el foco en el cliente, mejorando cada día la calidad de nuestro servicio y ofreciendo nuevos productos adaptados a las necesidades de los clientes; la eficiencia y la seguridad, simplificando los procesos internos, aprovechando las oportunidades de la digitalización y la robotización, incrementando la productividad de los recursos y manteniendo una de nuestras señas de identidad, como es la seguridad, y la internacionalización, aprovechando la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 24

experiencia de nuestra empresa para ampliar nuestra actividad y volumen de negocio fuera de nuestras fronteras y para obtener nuevas experiencias que nos retroalimentan. Este plan, que fue concebido desde su inicio como un instrumento en revisión continua, fue actualizado en noviembre de 2020 para devolver el equilibrio a la compañía tras el enorme impacto que la crisis sanitaria ha tenido en la movilidad. Para ello, señorías, se añadieron nuevos proyectos con el fin de recuperar la actividad y los ingresos de la compañía y al mismo tiempo mejorar la productividad y la eficiencia.

No podemos perder de vista que el año 2020, primer año de la pandemia, en el que se declararon dos estados de alarma y se establecieron importantes restricciones a la movilidad, el número de viajeros de los servicios comerciales descendió un 65% respecto al año anterior. Este año 2021, a pesar de la mejora que ha supuesto el avance de la vacunación, el número de viajeros de estos servicios todavía se ha situado un 45% por debajo del registrado en 2019, con anterioridad a la pandemia. Es evidente, por tanto, que el impacto de la pandemia ha hecho aún más necesario mejorar la eficiencia interna y el mejor uso posible de los recursos, generando los mayores ahorros posibles en los costes.

En este sentido, quiero destacar algunas medidas adoptadas, como es el caso de la internalización de actividades, por ejemplo en el caso de los servicios en tierra, que han supuesto la incorporación de alrededor de 1600 empleados a la empresa. Sin lugar a dudas, el proceso de liberalización ha situado a Renfe en uno de los momentos más trascendentales, por no decir el que más, tras la creación de la operadora ferroviaria, tal y como hoy la conocemos, que tuvo lugar en el año 2005, un escenario al cual se han añadido circunstancialmente las consecuencias derivadas de la pandemia. Todo ello ha supuesto un incentivo añadido para seguir desarrollando un programa profundamente transformador para Renfe a través de todas las líneas de actuación y proyectos previstos en el plan estratégico, que vamos a seguir llevando en los próximos años. Son proyectos que, en muchos casos, ya son una realidad tangible y que están ofreciendo resultados positivos y una clara mejora para el conjunto de los usuarios; en otros casos, van a ir poniéndose en marcha, algunos en breve plazo. No me estoy refiriendo solo a la puesta en marcha de nuevos servicios y productos, sino a proyectos que van a suponer un cambio sustancial a la hora de concebir la movilidad como servicio y de atender las necesidades de los clientes.

De forma breve me gustaría referirme a algunos de estos proyectos, que son los más significativos en relación con el objeto de esta comparecencia. En primer lugar, quisiera destacar la apuesta por la digitalización de los servicios y procesos que estamos llevando a cabo a través de los centros de competencias digitales de Renfe. Como saben, hasta el momento ya se han puesto en marcha cinco centros en antiguos enclaves ferroviarios —Teruel, Miranda de Ebro, Alcázar de San Juan, Mérida y Linares— y que hoy están en zonas en riesgo de despoblación. Estos centros van a desempeñar un papel fundamental en nuestra apuesta por mejorar nuestra atención a los clientes, aprovechando al máximo las posibilidades que nos ofrecen las nuevas tecnologías, facilitándoles el acceso a nuestro servicio de forma fácil y amigable y permitiéndonos mejorar nuestra respuesta ante sus necesidades. Estamos hablando de una realidad que ya es tangible, que ya está creando empleo cualificado en esta zona; la previsión es que se alcance más de cuatrocientos puestos de trabajo. Ya están mejorando aspectos como, por ejemplo, el tiempo que necesitamos para poner a la venta los billetes en los sistemas en un 75% o la emisión de la factura a los clientes. Esto nos va a permitir mejorar la atención a los clientes a través de una nueva plataforma tecnológica y reducir el coste de todos estos servicios respecto a los contratos de servicios que teníamos con anterioridad.

En segundo lugar, quiero destacar la puesta en servicio de AVLO, el nuevo producto de alta velocidad a bajo precio. Se trata de un producto de gran calidad, económico, sencillo de utilizar, altamente competitivo, que va a permitir a los usuarios que hasta ahora utilizaban otros modos para sus desplazamientos utilizar el tren de alta velocidad y que va a favorecer, como les decía, la apuesta por la reducción de emisiones y una más sostenible movilidad. Como saben, este nuevo producto empezó a operar en junio del pasado año en el corredor Madrid-Barcelona-Figueras. Cuenta con paradas en todas las estaciones del corredor nordeste y un total de cuatro circulaciones diarias por sentido. El servicio ha tenido una gran acogida, como ponen de manifiesto los datos, tanto de demanda como de ocupación de los servicios, a los que me referiré en el siguiente apartado. Como ya trasladamos, desde su puesta en servicio el objetivo de Renfe es ir extendiendo progresivamente este producto al conjunto de los corredores de alta velocidad del país. El siguiente corredor donde va a empezar a operar es en el de Madrid-Valencia: dentro de exactamente siete días —el 21 de febrero— va a disponer de seis circulaciones diarias de AVLO, tres por sentido entre ambas ciudades, y una oferta de 2200 plazas al día. Parte de estos trenes también efectuarán parada en Cuenca y Requena-Utiel. Por tanto, los viajeros de este corredor van a poder viajar

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 25

en breve en estos servicios de bajo precio: billetes a partir de 7 euros; billetes por 5 euros para los niños menores de catorce años, y las familias numerosas disfrutarán de descuentos adicionales sobre los mejores precios disponibles en la web.

Además de las ventajas que ha supuesto la puesta en servicio de AVLO, también quiero poner en valor el nuevo modelo de esquema comercial para los servicios comerciales AVE y larga distancia que pusimos en marcha en julio del pasado año. Es un modelo más sencillo y personalizado para los usuarios y, al mismo tiempo, ofrece unas condiciones más ventajosas y competitivas. En primer lugar, este nuevo modelo tiene una estructura más simple que la anterior, con opciones de precios —Básica, Elige y Prémium— que permiten al cliente contratar aquello que necesita, y no más, es decir, contar con un servicio más personalizado y adaptado a sus necesidades de viaje. En segundo lugar, ofrece en todos los casos los mejores precios de partida, garantizando el precio mínimo existente en el sistema en el momento de la compra. Por tanto, al margen del producto AVLO, estamos acercando y haciendo más accesible la oferta de servicio de alta velocidad y larga distancia a todo el conjunto de la sociedad, especialmente a aquellos segmentos más sensibles al precio, como pueden ser colectivos de personas mayores, familias con niños o jóvenes. Además, ofrece descuentos adicionales a todos estos colectivos que se aplican sobre el precio más bajo disponible. Como recordarán, antes estos descuentos, como el de tarjeta dorada o el de carné joven, se aplicaban sobre la tarifa flexible, que era la más cara.

Finalmente, dentro de los proyectos que estamos trabajando para mantener el liderazgo de Renfe dentro del nuevo paradigma de la movilidad como servicio, quiero destacar la nueva plataforma integral de movilidad Renfe as a Service, que en unos meses va a empezar a operar con parte de sus funcionalidades en algunas ciudades de España. Se trata de una plataforma que va a permitir a los clientes planificar y contratar todos los servicios de transporte para viajar punto a punto, que estamos desarrollando junto a un socio técnico y comercial. Nuestras previsiones son que, en el momento en que esté plenamente implantada, esta nueva herramienta genere unos 650 000 viajes adicionales en tren al año. Con esta plataforma perseguimos un doble objetivo, que Renfe continúe siendo el operador ferroviario y de movilidad de referencia y también contribuir al crecimiento del sector ferroviario en su conjunto en el contexto de la liberalización.

Además de a todos estos proyectos que tienen importantes implicaciones para Renfe y para el transporte ferroviario de viajeros en nuestro país quiero referirme también, brevemente, al esfuerzo que estamos realizando en estos momentos para la renovación de la flota de trenes. Como saben, en 2019 Renfe lanzó el programa más ambicioso de inversiones destinado a la compra de nuevos trenes de las últimas décadas. Estamos hablando de un plan que va a permitir renovar el 50% de la flota que presta los servicios públicos en los próximos años, con una inversión global superior a los 3500 millones de euros. En 2020 se firmó el contrato para la adquisición de 31 trenes de ancho métrico y 6 trenes alpinos. Posteriormente, a mediados de 2021, se firmó el contrato para la compra de 211 trenes de cercanías de gran capacidad, por valor de 2445 millones de euros. Actualmente, está en curso una licitación para adjudicar la fabricación de otros 57 trenes eléctricos de cercanías y media distancia. Del mismo modo, en 2021 hemos formalizado la compra de hasta cuarenta cabezas motrices de alta velocidad y esperamos empezar a recibir en unos meses las primeras unidades de los trenes Talgo de la serie 106, los conocidos como Avril. En definitiva, quiero poner en valor el esfuerzo de renovación y modernización de la flota que estamos llevando a cabo con el objetivo de adaptar nuestra oferta de servicios a las nuevas infraestructuras y también para ofrecer unas mayores prestaciones y confort a nuestros clientes.

Señorías, estos son algunos de los proyectos que hemos impulsado y en los que seguimos trabajando en Renfe ante el escenario de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril. Podría referirme a otros proyectos y prioridades, como, por ejemplo, la apuesta por la internacionalización de la compañía, pero por razón de tiempo voy a pasar a continuación a analizar cómo se ha implantado de forma efectiva la entrada de nuevos competidores en nuestro sector ferroviario y algunos de los resultados iniciales que podemos extraer de lo acontecido en los últimos meses.

Como les decía, el 14 de diciembre del año 2020 entró en vigor de forma efectiva la liberalización del sector ferroviario de los servicios comerciales. Con anterioridad a esta fecha, ADIF publicó la declaración de red, donde se exponen las características de la infraestructura, puesta a disposición de los operadores y los requisitos para acceder a la prestación de los servicios en igualdad de condiciones, un proceso para la adjudicación de un acuerdo marco de capacidad agrupado en tres paquetes: A, B y C. Sobre la base de este proceso y antes de la fecha de entrada en vigor de la liberalización, los operadores interesados realizamos nuestra solicitud de capacidad y ADIF resolvió la adjudicación de estos acuerdos marco de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 26

capacidad a tres operadores: a Renfe le fue adjudicado el paquete A y a los otros operadores, que han comparecido anteriormente, les fueron asignados los paquetes B y C. Cada uno de estos paquetes incluye un número de surcos —para entendernos, la frecuencia en que se opera cada uno de los servicios en los distintos corredores ferroviarios—. Como les decía, la pandemia ha venido condicionando todo este proceso desde el primer momento, ya que las restricciones a la movilidad y la caída abrupta del número de viajeros retrasaron la entrada efectiva de los nuevos operadores o la puesta en servicio del nuevo producto AVLO, que estaba prevista para el año 2020. En mayo de 2021, como ustedes conocen, inició su operación en el corredor Madrid-Barcelona el operador Ouigo y, posteriormente, el 23 de junio, Renfe inició la operación del servicio AVLO en este mismo corredor. Por tanto, el primer efecto de la liberalización ha sido un incremento y mayor competitividad de la oferta comercial en este corredor, con unos precios sensiblemente más bajos que los anteriores, tanto por los productos de bajo precio como por el nuevo modelo tarifario implantado por Renfe en el resto de servicios de alta velocidad.

El segundo efecto que podemos observar gracias a la entrada de nuevos operadores y productos es que el número de viajeros entre Madrid y Barcelona —en ambos sentidos— que han utilizado todos los productos y operadores de esta relación se ha incrementado un 5,8% entre los meses de julio y diciembre en relación al mismo periodo de 2019, con anterioridad a la pandemia. Sin duda, podemos señalar que la demanda de estos servicios se ha visto estimulada en este corredor, y buena prueba de ello son los buenos resultados de AVLO. Desde su entrada en servicio en junio y hasta finales de 2021, este servicio ha registrado más de 734 000 viajeros, con una ocupación de los servicios de prácticamente el 100%

Quiero poner en valor que todos estos resultados se producen en un contexto de recuperación de la demanda respecto a la situación anterior a la COVID-19 y que la evolución en el futuro más inmediato va a seguir estando condicionada por la evolución de la pandemia, como hemos visto en este inicio del año, donde la variante ómicron ha provocado un descenso del número de viajeros en los servicios comerciales respecto a las previsiones de las que disponíamos. Precisamente por ello, por la pandemia y otros factores como la reciente liberalización del peaje en la A-7, todavía es pronto para visualizar con claridad el potencial de atracción de nuevos clientes al transporte por ferrocarril. Probablemente podamos ir viéndolo con mayor nitidez a lo largo de 2022, que esperamos que sea el año en el que se consolide la recuperación de la movilidad en nuestro país, teniendo en cuenta los altos niveles de vacunación que ya hemos alcanzado y el descenso de la incidencia que ya se empieza a observar en esta sexta ola.

Por nuestra parte somos optimistas y pensamos que la apertura de nuevas relaciones de alta velocidad, como ha sido recientemente el caso de Galicia y la propia expansión del Avlo, nos permitirán consolidar esta senda de recuperación y confiamos en alcanzar a finales de año el nivel de viajeros que tuvimos en 2019 en nuestros servicios comerciales. En esta línea, además de las razones sanitarias, existen otras razones para ser optimistas sobre el crecimiento que puede experimentar el transporte de viajeros por ferrocarril en los próximos años. En primer lugar, por el impulso que se ha dado el último año a las líneas de alta velocidad, que han reducido y siguen reduciendo muy sustancialmente los tiempos de viaje entre las ciudades de España, lo cual favorece la movilidad. También existe un alto potencial para seguir captando viajeros de la carretera a medida que se reducen los tiempos de viaje y que la oferta para viajar en ferrocarril, como estamos viendo, se hace más competitiva. Ese es el camino en el que Renfe quiere seguir haciendo su contribución con unos servicios de calidad, competitivos, cada día más adaptados a los clientes y que contribuyan a un modelo de desarrollo más respetuoso con el medioambiente. No podemos perder de vista que en la actualidad el transporte supone aproximadamente el 29% de las emisiones de CO<sub>2</sub> en nuestro país y, por tanto, es un sector clave sobre el que debemos actuar si queremos articular respuestas eficaces para hacer frente a la emergencia climática.

Tras todo lo señalado, señorías, querría compartir con ustedes en esta parte final de mi intervención algunas conclusiones y consideraciones de cara al futuro respecto al desarrollo de la liberalización del sector ferroviario en nuestro país. La primera conclusión es que, a pesar del poco tiempo transcurrido desde su aplicación y del impacto de la pandemia en la movilidad, podemos observar que la liberalización ha estimulado favorablemente a la demanda en el corredor Madrid-Barcelona, lo cual es positivo. Esto nos permite ser optimistas respecto a la apertura del mercado ferroviario de viajeros, en la medida en que puede favorecer la demanda y fortalecer a un sector clave para la movilidad del futuro que sí o sí deberá ser más sostenible. Ello también supone un estímulo para los operadores a la hora de seguir mejorando nuestra oferta y de ofrecer una mayor calidad y atención a los clientes con precios competitivos, lo que nos obliga a ser cada día más eficientes y a mejorar la experiencia de nuestros clientes y también es positivo para toda la industria asociada al sector, desde los fabricantes de trenes a todo lo relacionado con

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 27

la construcción y mantenimiento de las infraestructuras. Por ello, señorías, por nuestra parte creemos que en ningún caso la liberalización de nuestro sector supone un juego de suma cero, sino que ofrece enormes oportunidades para todos los actores que formamos parte de la cadena de valor. Si hacemos bien las cosas, si somos capaces de aprovechar las oportunidades de la digitalización, la integración de los distintos modos para avanzar hacia la movilidad como servicio y todo el potencial que puede ofrecer el ferrocarril en términos de coste, tiempo de viaje, calidad de servicio y seguridad, todo ello puede situar al tren en una posición muy ventajosa e incrementar de forma muy sustancial el número de viajeros en los próximos años.

Les pondré un ejemplo en este sentido, centrado en el caso de nuestro país. En los mejores años a nivel turístico, nuestro país recibía más de 80 millones de visitantes; de ellos, alrededor de un 20 % realizan estancias largas en nuestro país, de más de una semana. Pues bien, nos debemos marcar como objetivo ofrecerles un servicio de transporte ferroviario adecuado que fomente los desplazamientos internos entre ciudades durante ese periodo de estancia, generando una oferta atractiva, trabajando conjuntamente con las administraciones e instituciones correspondientes. Por tanto, a medida que va creciendo la red de alta velocidad, tenemos una oportunidad enorme de captar tanto nuevos clientes interiores como potenciales turistas que quieran aprovechar su estancia para visitar distintas ciudades en tren. Ahí de nuevo aparece con claridad un nuevo nicho que puede incrementar el número de viajeros en tren en nuestro país.

Por ello, como les decía, por parte de Renfe vemos en la liberalización una clara oportunidad para seguir creciendo y mejorando día a día nuestra oferta de servicio. Este proceso ha supuesto para nosotros un aliciente para establecer una cultura de mejora continua en todos los ámbitos, tanto en el diseño de nuevos productos como en la atención a los clientes, en el aprovechamiento de los recursos propios o a través de las nuevas herramientas digitales para ser más eficientes y ofrecer el mejor servicio a los viajeros. Lo hemos hecho y lo seguimos haciendo, manteniendo, señorías, una de nuestras señas de identidad, que es la vocación de servicio público. Nuestra vocación es seguir ofreciendo el mejor servicio posible, tanto en los servicios comerciales como en los públicos en los que operamos sin distinción, que hoy también se están beneficiando de la gran transformación que está experimentando nuestra empresa. Un compromiso que vamos a seguir desarrollando para estar también en las mejores condiciones cuando dentro de unos años la liberalización también llegue a estos servicios.

Por todo ello, señorías, nuestro objetivo es seguir trabajando para afrontar todos los retos que supone la liberalización, los presentes y los futuros. Nos hemos preparado para hacerlo a lo largo de los últimos años y lo vamos a continuar haciendo, desarrollando todas las líneas de actuación que he tenido ocasión de desgranar en mi comparecencia. En este sentido, los resultados que estamos obteniendo hasta ahora nos hacen ser optimistas; también el grado de avance que tienen proyectos en curso, como RaaS o la extensión del Avlo, y confiamos en que este 2022 sea el año en que se pueda recuperar la demanda anterior a la pandemia.

Concluyo, señorías. Es evidente que la historia de Renfe está íntimamente ligada al desarrollo del transporte de viajeros y mercancías por ferrocarril en España. Como saben, el pasado año nuestra empresa celebró el 80.º aniversario de su creación. Hoy nuestra aspiración es seguir siendo la referencia de los viajeros en España cuando elijan viajar en ferrocarril, no solo por esa larga trayectoria y ese importante vínculo, sino porque cada día seamos capaces de ofrecerles el mejor servicio, la mejor atención y la mejor experiencia a bordo de nuestros trenes. No queremos ser los únicos, pero queremos ser los mejores.

Muchas gracias, señorías, quedo a su disposición. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora a los portavoces de los distintos grupos. Por el Grupo Ciudadanos, el señor Juan Ignacio López-Bas va a hacer uso de la palabra. Tiene ahora la palabra.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente.

Señor Arteaga, muchas gracias por su exposición, sobre todo porque a un grupo parlamentario como el mío le agrada el hecho de que el operador público —en este caso— esté tan implicado con el tema de la liberalización del sector ferroviario y, además, lo vea con buenos ojos y esté dispuesto a trabajar en ese sentido, lo que en todo caso es, evidentemente, una trasposición, una aplicación de la directiva europea y, por lo tanto, norma de aplicación.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 28

Pero yo quería aprovechar para preguntarle por una duda que, además, es conocida. Yo no sé si usted, como director del Área de Negocios de Alta Velocidad de Renfe, me lo podrá aclarar. Va referido a las noticias que ha habido, sobre todo a final de este año, en la temporada de Navidades, en cuanto a los diferentes sistemas tarifarios que ya se modificaron en el verano y que en el corredor Madrid-Barcelona, evidentemente, han supuesto, con la entrada de otros operadores, un abaratamiento de los billetes, no solamente en la línea de AVE normal —por así decirlo— u ordinaria, sino con la aparición del tren Avlo en ese corredor, Pero es cierto que ha habido numerosas quejas, y además se han hecho públicas, sobre la posible existencia de lo que se llaman los subsidios cruzados entre diferentes corredores para financiar, bien con incrementos reales de tarifas en otras líneas y en otros tramos horarios, bien no aplicando descuentos directamente salvo, precisamente, en el corredor Madrid-Barcelona, que es el que actualmente está en régimen perfectamente de libre competencia.

Se lo pregunto porque nosotros hicimos una pregunta en noviembre al Gobierno sobre si tenía conocimiento de esta situación, puesto que había ya denuncias incluso publicadas en empresa por asociaciones de consumidores y usuarios, si nos podían confirmar que se estaba dando esta situación y sobre todo, qué medidas se estaban adoptando. Resulta que la respuesta que nos dio el Gobierno en noviembre —y me imagino que además vendría de Renfe— fue prácticamente un listado de los sistemas tarifarios que tenía Renfe en el corredor mediterráneo, hablándonos de la tarjeta dorada, hablándonos incluso del 75% de descuento en función de la compra anticipada, pero en ningún momento nos llegó a responder si se está produciendo esta situación y si realmente es algo que se esté dando y que se vaya a corregir.

Quería aprovechar para preguntarle si nos puede aclarar y, en su caso, desmentir que, efectivamente, se estén dando estas situaciones de subsidios cruzados entre diferentes líneas ferroviarias porque entendemos, entre otras cosas, que podríamos estar de alguna manera falseando esa libre competencia de la que se hace gala por el operador público si realmente estamos utilizando unas líneas y el bolsillo de unos usuarios para financiar la libre competencia, sobre todo en el corredor Madrid-Barcelona

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

¿Grupo Republicano? (**Denegación**). No va a hacer uso de la palabra. Por el Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, el señor Rafael Mayoral tiene la palabra.

El señor **MAYORAL PERALES**: Gracias, señor presidente.

Muchas gracias al compareciente. La verdad es que después de las dos comparencias anteriores a mí hay una pregunta que me viene a la cabeza rápidamente. Ambos comparecientes nos han hablado de que sus empresas matrices, tanto Trenitalia como la Compañía Nacional de Ferrocarriles Franceses, forman parte de la misma empresa de infraestructuras. Si nosotros separamos ADIF de Renfe hace unos años porque, supuestamente, era una imposición europea, la realidad es que tanto franceses como italianos la mantienen y creo que los austriacos también. Hay una reflexión en diferentes países sobre la reintegración de las dos empresas, porque además facilita la competitividad en Europa y la capacidad para poder afrontar los retos del futuro. Quería saber si esa reflexión se está haciendo, porque es algo que llama mucho la atención, sobre todo porque además ahora, con este proceso de liberalización del que nos hablan, hay unas ventajas competitivas por parte de esos otros operadores, ¿no? No deja de llamar la atención que los principales operadores que compiten sean todos públicos, pero, claro, al fin y al cabo, cuando estamos hablando de un monopolio natural, es obvio que tienen que ser los Estados quienes respalden a las empresas que puedan llevar a cabo este tipo de actividades.

Me gustaría saber si Renfe está reflexionando sobre la posibilidad de un convenio en el sector. La empresa lo tiene, pero corremos un serio riesgo de que la competitividad o la eficiencia tengan una derivada en la devaluación salarial, en el empeoramiento de las condiciones de trabajo en el sector ferroviario. Entendemos que, en primer lugar, uno de los elementos clave para poder traccionar la recuperación económica es la recuperación de los niveles salariales o la revalorización de los salarios, después de un periodo amplio de devaluación salarial como el que hemos vivido en la última década. Así que me gustaría saber si Renfe se lo está planteando con el resto operadores, porque hay que constituir una patronal que tenga la capacidad para poder negociar y garantizar unas condiciones mínimas al conjunto de las plantillas. Porque si al final en lo que va a consistir esto es en que los trabajadores cobren un 30% menos, la verdad es que no sabemos muy bien dónde está el negocio, sobre todo porque estas infraestructuras, con los precios que estamos viendo y con los niveles de ocupación, obviamente en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 29

cincuenta años, que son los periodos de amortización de la red de alta velocidad, es evidente que no se van a amortizar, es decir, esto lo va a pagar la gente trabajadora de este país, que es quien paga impuestos. Ante esa situación, nuestra preocupación es que, además de eso, veamos una depauperación en el trabajo.

Como hemos preguntado acerca de la integración de los servicios de a bordo en las otras empresas y nos han manifestado que, en la compañía vinculada a los ferrocarriles franceses, va a ser personal directo y no van a ser subcontratas, me gustaría preguntarle si ustedes se están planteando o no en ese tipo de servicios que han sido externalizados, por lo que han sido políticas generales que se han dado a lo largo de la historia en esta compañía, la posibilidad de internalizar el personal de servicios que hasta ahora ha estado en subcontratas, con convenios diferentes al convenio de Renfe. Nos gustaría que nos diera algunos datos al respecto y que nos dijera si ustedes tienen conocimiento de las diferencias salariales que se van a producir, si los trabajadores de Avlo van a tener diferencias con respecto a los del resto de la compañía Renfe y si ustedes tienen hecho algún análisis de las diferencias salariales que tienen los trabajadores del convenio de Renfe con los trabajadores de las nuevas empresas adjudicatarias, porque los datos que nosotros tenemos son bastante escalofriantes.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, don Juan Carlos Segura Just tiene ahora la palabra.

El señor **SEGURA JUST**: Señor Arteaga, he escuchado con atención su discurso, que está muy bien, pero si este discurso lo hubiera hecho usted hace cinco o diez años defendiendo el monopolio ferroviario de Renfe, lo habría hecho usted también muy bien, porque aquí ninguna señoría se hubiera opuesto a usted en lo que hubiera dicho. Es decir, ahora están todos por la internacionalización del servicio, la apertura de las concesiones a terceros países europeos o mundiales, porque es una imposición de la Unión Europea, y aquí, pues bueno, todo el mundo se pliega a lo que dicen los dictados de Bruselas.

Hay una cosa que me ha llamado la atención en su discurso. Había un pequeño apéndice que usted ha comentado, y es que el tema externo de Renfe no tenía tiempo de mencionarlo. Eso es precisamente a mí lo que más me interesa, porque todo su discurso usted lo ha hecho en clave interna, en clave nacional de la proyección de Renfe a nivel español, pero no ha hablado usted de los planes que tiene Renfe en el extranjero. Lo digo porque el anterior compareciente a usted, la señora Valenzuela, de la empresa Ouigo, que es una empresa tapadera —o vamos a llamarla filial, como ha dicho ella— de la SNCF, que es la Renfe francesa; o sea, como aquí no puede entrar la Renfe francesa o queda muy feo que entre como Renfe francesa o como la Société Nationale des Chemins de Fer Français, Sociedad Nacional de Caminos de Francia, ¿qué ocurre? Pues hacen lo mismo que hicieron en su tiempo los supermercados Auchan cuando se establecieron muchos supermercados en España, que como era una empresa francesa les pusieron Alcampo, que queda más bonito, más español, pero es una empresa francesa. O sea, que yo cuando coja un tren en España estaré en la Renfe francesa, y seguramente en la línea Barcelona-Madrid, evidentemente, las líneas buenas. ¿Qué quiere que le diga? A mí me gustaría que cuando yo cogiera un tren en Francia lo pudiera hacer en la Renfe española, pero eso me temo que no va a pasar porque Francia no lo va a permitir; no va a permitir que ustedes entren en sus mercados, como Alemania tampoco lo va a permitir. Es decir, el globalismo está para esto —ya lo he dicho antes—, está para que nosotros nos bajemos los pantalones, para que aquí venga todo el mundo e implanten sus empresas multinacionales extranjeras en nuestro país. Al final a Renfe le darán lo que he dicho antes, acabará cogiendo las líneas que no quiere nadie, las líneas que no quieran estas multinacionales, es decir, las líneas de la España vaciada, las líneas difíciles y deficitarias, porque esos paquetes ellos no los van a querer.

Por tanto, nosotros vemos esto como una especie de venta de patrimonio nacional, y vender patrimonio nacional en el fondo es un desprecio a la soberanía nacional. Esto se embarca en una lógica globalista. ¿Qué ocurre con la lógica globalista? Que solamente beneficia a los grandes. Y España es un país grande, pero nuestros gobernantes son pequeños y lo gestionan como si fuera un país pequeño. Entonces, España no acepta estos retos que podría coger. Estamos en la susodicha Agenda 2030, que voy a resumir de una forma muy fácil: la Agenda 2030 significa que el pez grande se come al pez pequeño, ni más ni menos. Y nosotros planteamos la Agenda España, que es aquella en la que nosotros ponemos los cauces para que al pez pequeñito, al pez español, no se lo pueda comer el pez grande francés, alemán, italiano o, como he dicho antes, chino o de cualquier otro país.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 30

Yo sabía que los señores del Partido Socialista son vendepatrias, son vendeobreros, pero ahora resulta que también son vendetrenes. O sea, son gestores que están dedicados a vender todo lo que pueden y eso es muy fácil en política. Pero, por ejemplo, si fuera una casa y tú te dedicaras a vender la televisión, a vender los muebles, tú tendrías entonces una época económica muy buena porque has vendido todo lo que tienes ahí, pero llegaría un momento en que tendrías una casa vacía sin una silla donde sentarte. Pues esto es lo que está ocurriendo.

Por eso, yo humildemente les pido a ustedes que se proyecten internacionalmente. O sea, que sean valientes e intenten —si les dejan— poner líneas de Renfe en Francia, en Alemania, en Italia, etcétera, pero me temo que yo eso no lo voy a ver.

Le agradezco mucho su intervención. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Lorite.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor Arteaga, por su comparecencia. Sobre todo, le agradecemos su visión —que es compartida con las otras dos operadoras que nos han visitado esta tarde— en cuanto a las ventajas que ha tenido la liberalización y el punto optimista que ha tenido usted de la liberalización del sector ferroviario español, del tiempo en el que esta se ha producido.

Efectivamente, desde el Grupo Parlamentario Popular, coincidimos con usted y con el resto de representantes de las operadoras en que la liberalización del sector fomenta la competitividad y, a partir de ahí, se consigue una bajada de precios, pero se consigue además aumentar la frecuencia y aumentar la demanda. En definitiva, la liberalización del sector garantiza el derecho a la movilidad porque populariza el uso de la alta velocidad, ya que abarata los costes para los usuarios. Con lo cual, le agradecemos mucho la comparecencia y, desde luego, nos satisface mucho desde el Grupo Parlamentario Popular que usted, en coincidencia con el resto de intervinientes, haya puesto el punto positivo a ese proceso de liberalización, que además tiene mucho mérito, porque se ha producido en plena pandemia, lo cual realza más el resultado que se ha dado, ya que se ha producido en una situación extraordinaria.

Dicho eso, yo quería hacerle alguna pregunta relativa a cuestiones que el resto de comparecientes han lanzado y a las que usted no ha hecho ninguna referencia. Por ejemplo, nos podría hacer algún comentario acerca de lo que el resto de comparecientes han denominado cánones razonables, o que claman por la existencia de unos cánones razonables, y además nos enseñaban experiencias de países en los que se ha avanzado más en este sentido, como es el caso de Italia, donde la reducción de cánones ha propiciado asimismo mayores ventajas en cuanto a frecuencia, a reducción de precios y aumento lógicamente de la demanda, en sintonía, además, con lo que establecen la CNMC y las propias instituciones comunitarias.

Hay otra cuestión que han planteado el resto de comparecientes, como es el fortalecimiento del órgano regulador de la CNMC en materia de control, en materia de sanciones, que lo han señalado especialmente. Me gustaría que usted nos dijera su opinión en cuanto a estas propuestas que son fundamentales, porque son de cara a la modificación legislativa de la Ley del Sector Ferroviario que, como usted ya sabe, está en trámite parlamentario.

Y luego hay alguna cuestión concreta que quería señalarle. Una ya se ha mencionado, como es el asunto de las tarifas dinámicas. Quisiera saber qué opinión tiene usted acerca de eso, porque es verdad que la calle nos está diciendo permanentemente que hay un encarecimiento progresivo de los precios de los billetes ferroviarios. Me gustaría saber si considera o no el sistema ferroviario en su conjunto un todo, porque si es así, habrá que hacer una referencia a qué es lo que está pasando con las obligaciones de servicio público y sus posibles incumplimientos. Me gustaría que hiciese una reflexión en relación con esta cuestión.

Ha hablado usted de la adquisición de material rodante, y quería preguntarle específicamente por la adquisición de trenes de hidrógeno, qué nos puede anunciar en relación con esto. En cuanto al déficit de maquinistas, nos consta que se está trabajando en resolverlo desde el ámbito de Renfe, sí queríamos tener una orientación sobre todo de índole temporal. Por último, existe una cuestión concreta que se refiere a ese producto Avlo: ¿cuándo tienen previsto que el servicio se extienda a Madrid-Galicia?

Por mi parte, nada más. Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Socialista y para acabar, tiene la palabra doña María Montserrat García Chavarría.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 31

La señora **GARCÍA CHAVARRÍA**: Gracias, presidente.

*Boa tarde*, señor Arteaga. Quiero agradecerle que esté hoy aquí, así como su exposición. Como es ya la tercera comparecencia respecto de este asunto, la verdad es que al final acabamos repitiéndonos como un *gift*. Por eso, yo voy a tratar de ser muy breve y, por supuesto, no voy a molestarle en explicarles a las señorías de VOX lo que es una liberalización o una privatización.

Yo les comentaba a los anteriores comparecientes que la liberalización ferroviaria, además de ser una cuestión a la que nos conmina la Unión Europea, debe de ser una medida que aporte beneficios en los ámbitos social, económico y también en el ámbito medioambiental. Y, efectivamente, como usted apreciaba también, nuestra red posee una alta capacidad y una baja saturación y, por lo tanto, se hace imprescindible su aprovechamiento de cara a la optimización de los enormes recursos públicos que se han empleado en su construcción y en su conservación. Creemos que debe conllevar una mayor actividad ferroviaria, un incremento de la demanda y de las frecuencias, mejoras en la calidad de los servicios y, por supuesto, precios más atractivos para la ciudadanía. Pero lo que no puede o no debe suponer es discriminación o desigualdad en los territorios y, conscientes de ello, desde el Gobierno y a través de Mitma, sabe que tiene previstas inversiones por más de 24 000 millones de euros hasta el año 2026 en la red convencional y en la de la red de cercanías. Con ello, lo que se pretende es hacer una distribución equilibrada entre la alta velocidad y la red convencional y lograr así una red ferroviaria conectada, cohesionada y medioambientalmente sostenible.

Como sabe, por el momento los trayectos que han generado interés por parte de las operadoras son aquellas que tienen una alta demanda, y esto puede generar desequilibrios territoriales y aumento de la desigualdad en aquellos territorios que tienen menor demanda. Por no hablar de aquellos territorios como Galicia, donde por fin efectivamente tenemos alta velocidad, pero todavía faltan conexiones con las grandes ciudades gallegas. Usted hablaba de los trenes Avril, de ancho variable, y yo quiero aprovechar para ver si puedo pedirle una previsión de su puesta en funcionamiento en Galicia. Sabe que somos además una comunidad donde la red convencional todavía tiene carencias que deben ser atendidas para lograr la vertebración definitiva y el desarrollo del territorio. Para estos casos la planificación es fundamental, porque, efectivamente, donde hay baja demanda, si no se estimula esta con servicios de calidad que cubran efectiva y eficazmente las necesidades de movilidad, el resultado es que baja todavía más. Este es un tema que nos preocupa especialmente. Yo ponía el ejemplo a los anteriores comparecientes del caso de Italia, donde el escenario fue exactamente ese, al principio se cubrieron líneas de baja demanda para más tarde concentrar los recursos solo en aquellas líneas de alta demanda; finalmente, lo que ocurrió es que se acabaron suprimiendo servicios calificados como no rentables, y eso, evidentemente, tuvo unas consecuencias nefastas para la ciudadanía por el aumento, sobre todo, de desigualdades en esos territorios. Por eso, me gustaría plantearle las mismas cuestiones que a los anteriores comparecientes. Ante una hipotética bajada o pérdida de rentabilidad de algunos de los trayectos, cómo lo enfocarían ustedes o cuáles serían sus opciones, en este caso. Pensando en el futuro próximo y aprovechando también su experiencia, cuáles serían sus recomendaciones para hacer más rentables nuevas rutas que a día de hoy todavía no están liberalizadas, pero que lo estarán en un futuro próximo.

*Moitas grazas.*

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para responder ahora a todas estas cuestiones, tiene la palabra don Francisco Arteaga Gómez.

El señor **DIRECTOR DEL ÁREA DE NEGOCIO DE ALTA VELOCIDAD Y OTROS SERVICIOS DE RENFE VIAJEROS S.M.E., S.A.** (Arteaga Gómez): Muchas gracias. Voy a tratar de dar cumplida respuesta a las cuestiones que se han planteado.

En primer lugar, el tema de tarifas. Yo comentaba en la comparecencia que, efectivamente, uno de los hitos que tuvimos en julio del año pasado fue, de alguna forma, modificar toda la estructura comercial anterior de la compañía precisamente para hacerla mucho más atractiva, para fijar realmente las necesidades de los clientes y para olvidarnos de toda esa amalgama de tarifas que teníamos, hasta 250, que ya no era operativa, y lo que buscábamos —y yo creo que se ha conseguido— es tener un modelo único adaptado a las propias necesidades de los clientes. En este sentido, uno de los exponentes de la nueva estructura comercial es el sistema de gestión dinámica de precios, a través del sistema *revenue*, al igual que están trabajando el sector aéreo desde ya hace mucho tiempo y cualquier operador ferroviario de alta velocidad. El sistema *revenue* lo que hace es garantizar el mejor precio posible en todo momento

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 32

durante la compra cuando un cliente decide adquirir un billete ferroviario. Es cierto que, al ser un sistema dinámico, obviamente el precio más óptimo se consigue fundamentalmente con antelación de compra para alguien que pueda programar su viaje con suficiente antelación en determinados trenes, y eso hace optimizar el precio.

En todo caso, nuestros estudios y los primeros análisis nos dicen con claridad que nosotros hemos bajado la percepción media, que es una variable que indica, digamos, el precio medio que paga un cliente en una determinada relación de tráfico en un determinado corredor. Evidentemente, en el corredor nordeste, con la entrada de la competencia, con el producto Avlo, hay una disminución de percepción media; es claro y notorio que el cliente está pagando menos de lo que pagaba antes.

Desde luego, nada de subvenciones cruzadas, eso es impensable. Insisto, los servicios comerciales trabajan en el entorno de la competencia; precisamente, hoy hemos venido aquí a hablar de la liberalización del sector. Trabajamos en un entorno competitivo y ya hemos dicho que los servicios comerciales son el AVE y larga distancia, no la parte de servicio público, y, por tanto, trabajamos en ese entorno competitivo. Si nosotros fuéramos más caros que la competencia, obviamente el cliente es absolutamente libre para irse al producto que entienda que es más competitivo y, por tanto, o somos capaces de fijar las condiciones adecuada para los clientes, o perderíamos cuota de mercado. Por tanto, nada de subvenciones cruzadas. Insisto, lo que se produce depende de esa variable del propio sistema de gestión dinámica de precios, pero hay hasta un 75% de reducción sobre la anterior política tarifaria —ese sí que es un dato objetivo, porque ahí están las tablas—, que era mucho más rígida, ya que había una tarifa de referencia, la llamada tarifa flexible, que era el mínimo, y sobre esa se establecían las diferentes tarifas o las diferentes reducciones. Por tanto, el propio incremento de demanda que se ha producido en el corredor argumenta de alguna forma que entendemos que la política de precios es la adecuada, y eso es lo que se va a ir encajando en el resto de corredores de alta velocidad. O sea, nosotros no determinamos un precio en un corredor a diferencia de otro. Hay características generales que el propio sistema de *revenue* es el que utiliza a la hora de fijar el precio.

La señoría de Galicia en Común hacía una reflexión sobre la separación de la gestión de infraestructuras de la explotación de los servicios. Esto se produjo como consecuencia de una directiva comunitaria. Está fuera del ámbito del operador. Nosotros somos un operador, el operador público en este caso, y podría haber una reflexión, de alguna forma quizá personalizada, pero la realidad es que se produjo una separación. Bueno, se produjo la creación, por una parte, de la entidad pública empresarial ADIF como gestor de infraestructuras y de Renfe-Operadora como la explotadora de los servicios comerciales. En todo caso, nos sentimos cómodos en ese ámbito de gestión regulado por la normativa comunitaria, por ese famoso cuarto paquete ferroviario, y desde aquel momento hasta ahora se han marcado el escenario y las reglas del juego del administrador de la infraestructura ferroviaria con el operador, con Renfe, hasta hace poco tiempo de forma única y ahora ya con la entrada de otros operadores. Nosotros somos operadores y, por tanto, está fuera de nuestro ámbito de decisión cualquier cuestión regulatoria. Somos el operador y nuestra misión es prestar un servicio de transporte de viajeros y mercancías con la mayor calidad posible, con criterios de sostenibilidad, con criterios de eficiencia, con criterios de rentabilidad y con una clara orientación al cliente. Eso es lo que nos marca y en eso estamos enfrascados.

Hablaba su señoría también del convenio. Bueno, nosotros tenemos un convenio colectivo acordado con la representación de personal —entiendo que con las condiciones laborales y las condiciones económicas pactadas por ambas partes— como empresa pública que también estamos dentro, obviamente, de los Presupuestos Generales del Estado, y en ese ámbito están un poco marcadas las relaciones de ambas partes. El convenio se firma por la vigencia que se acuerda entre la propia empresa y la representación del personal y, que yo sepa al menos, no estamos trabajando ahora mismo en una línea de un sector de convenio diferente o fuera, digamos, del ámbito de la empresa. En todo caso, lo que sí está claro es que la representación de personal se siente cómoda también en este marco que hemos tenido hasta ahora.

Preguntaba también por los servicios externos e internos que tenemos dentro de la compañía. Comentaba precisamente en mi comparecencia que hemos sido capaces también en este último tiempo, dentro de nuestro plan estratégico, de hacer una cosa importante, creo que es importante: hicimos una reflexión y entendimos que aquella actividad sensible de nuestro negocio había que internalizarla, porque entendemos que aporta también mucho valor añadido. En ese sentido, todos los servicios en tierra que antes estaban externalizados, estaban fuera de la compañía, con una licitación y una contratación externa, han pasado a ser actividad interna, desde el mes de julio del año pasado.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 33

En cuanto al servicio de a bordo, en principio tenemos un contrato, tenemos una contratación y una adjudicación, en este caso sí con una empresa externa; tiene una vigencia el contrato y, en todo caso, nosotros evaluamos constantemente sobre todo lo que es la prestación del servicio hacia el cliente y, en ese sentido, en un futuro podríamos también internalizar esa actividad. De momento, lo que hicimos fue asumir la actividad interna de los servicios en tierra, o sea, toda aquella gente que está en los controles de acceso, en la sala club, que, por cierto, son servicios también específicos que vamos a seguir prestando a pesar de que hay otros operadores que piensan que no, pero nosotros vamos a seguir dando ese valor añadido a los clientes, y toda esa actividad es la que hemos internalizado dentro de la casa. Vuelvo a repetir que, ahora mismo, con el contrato que tenemos de servicio de a bordo tiene una vigencia por delante y, en un futuro, se podría plantear si nos sentimos más cómodos, fundamentalmente desde el punto de vista de la visión del cliente, sin externalizar también esas cargas de trabajo.

Preguntaba también su señoría por el ámbito regulatorio, que no está en nuestra decisión. Vuelvo a repetir que nosotros somos un operador de transporte. Renfe, como tal, se configuró en el año 2005 como un operador de transporte y nuestra misión es dar un servicio de transporte ferroviario, en el caso que nos trae aquí de viajeros, también por supuesto en el negocio de mercancías, para satisfacer y dar una respuesta a los clientes. Por tanto, cualquier otro ámbito de decisión está fuera de la empresa, fuera del entorno de la empresa.

En el plano internacional, preguntaba su señoría qué estamos haciendo. Podría referirme a proyectos; hay una clara apuesta por la internacionalización de la compañía; llevamos casi un año operando en el servicio entre Medina y La Meca; por cierto, somos referente en alta velocidad, eso parece indudable, tenemos un prestigio reconocido fuera de nuestras fronteras y, como digo, llevamos un año operando el servicio de alta velocidad entre Medina y La Meca. Hemos tenido el último año contratos importantes para operar o asesorar el desarrollo de nuevos servicios en países como Estados Unidos, en la alta velocidad de Texas, o en México, donde estamos asesorando, y con vocación de asumir, también, el futuro servicio en el tren Maya. También hemos adquirido recientemente, como conocerán, el 50 % del operador checo Leo Express, que nos sitúa en una posición estratégica para operar y optar a licitaciones en cuatro países del este, donde ya este operador cuenta con licencia con equipos locales; estamos hablando de República Checa; estamos hablando de Eslovaquia, Polonia y Alemania. Y sí, señoría, también estamos trabajando para poder operar algunos servicios en nuestro país vecino, en Francia, y entendemos que estamos dando los pasos necesarios para ser los adjudicatarios futuros también de esos servicios.

Preguntaba su señoría sobre las tarifas. Las respuestas de las tarifas pueden ser coincidentes con lo mismo que le comentaba a la señoría de Ciudadanos. En el tema de cánones, para un operador de transporte cualquier reducción de costes es absolutamente importante. Ya comentábamos que en estos momentos, en los que además estamos viendo que envía ingresos de tráfico, obviamente todos trabajamos en la misma sintonía, todos tenemos una política comercial más o menos similar, los precios van a ser muy similares. Realmente el objetivo de optimizar nuestros costes es fundamental, por tanto, todo lo que sea que el coste del canon sea el más adecuado posible, lógicamente al operador le viene bien. En todo caso, ¿eso es bueno? Habrá que debatirlo, habrá que reflexionarlo en los ámbitos correspondientes. Ahora sé que estamos en periodo de alegaciones de la futura ley e insisto en que todo lo que sea una mayor eficiencia en los costes, en este caso de los cánones, como operador estamos también en sintonía.

Preguntaba también por la valoración que podamos tener nosotros de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y creo que es una valoración positiva también, absolutamente positiva como ente independiente que de alguna forma garantiza la imparcialidad del proceso. Este es un proceso complicado, de hecho, creo que nosotros en este país estamos siendo punta de lanza en el proceso de la liberalización del sector —y entiendo que soy coincidente con los comparecientes anteriores— donde ha habido una garantía, una igualdad, una transparencia. Yo creo que es una valoración muy buena que hay que poner de manifiesto y, en este sentido, la comisión nacional ha sido el foco y el garante de este proceso; por lo tanto, por nosotros no tenemos nada que objetar al respecto.

Preguntaba también por el tema de obligaciones de servicio público. Quizás no es objeto de esta comparecencia el apartado de servicio público, en todo caso, yo le diría que, como conocen, tenemos un contrato firmado como operador de transporte con la Administración General del Estado, contrato con una vigencia de diez años prorrogables en cinco. Ahí, en ese contrato, se marcan las reglas del juego desde el punto de vista de la definición de servicio de interés general que marca la Administración General del Estado en este sentido. Es cierto que estamos obligados, además, a prestar el servicio con un fin, de una

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 34

determinada forma, con estándares de calidad, con frecuencia, con regularidad, porque nos lo marca el propio contrato. Creo que ahora mismo el modelo está bien arraigado y que se le está dando un buen servicio al ciudadano.

Ahora hablaremos también de la reposición de servicio. Es cierto que, como hemos comentado, hemos estado estos dos años muy condicionados por el tema de la pandemia, pero lo que está claro es que lo que marca ese contrato es el objetivo de oferta que hay en todo el ámbito. Creo que la oferta está bien definida desde el punto de vista de los servicios que tienen los núcleos de cercanías y todo ese servicio de media distancia que, de alguna forma, vertebran todo el territorio y lo que hacen es conectar ciudades intermedias también con la propia red de alta velocidad.

Preguntaba también por el tema de trenes y he hecho una exposición de cómo estamos desde el punto de vista de la compra de trenes, de este proceso ambicioso que hemos tenido. Preguntaba expresamente por el tema del hidrógeno. Estamos trabajando también, junto con los fabricantes, en un prototipo de hidrógeno que nos permita estar en sintonía con lo que se nos pide desde el punto de vista de esa energía. En todo caso, ya hemos visto que también somos referentes en cuanto al compromiso que tenemos con la sostenibilidad y las cero emisiones para tratar por nuestra parte de contribuir a este tema.

Preguntaba también por el tema de los maquinistas, tema que está al hilo de lo que hablaba del contrato de obligación de servicio público que fija un determinado número de servicios, y ese es el cien por cien, digamos, de la oferta que estamos obligados a dar. También tenemos una programación en la alta velocidad y en los servicios comerciales, en los que no hay un compromiso, no hay un contrato, pero sí nuestra propia planificación. En nuestro propio objetivo comercial está la reposición y el cumplimiento de ese cien por cien de servicio. Es cierto que nos hemos encontrado durante la pandemia con muchas cuestiones. Yo siempre digo que nadie estamos preparados para gestionar una pandemia. Cuando digo nadie digo en el mundo mundial. Entonces, hemos tenido que ir acometiendo muchísimas cosas. Una de las cuestiones que nos encontramos es que los propios procesos de oferta pública de empleo son anuales y nos permiten una tasa de reposición mayor que la salida. Creo que es importante saber que entran más agentes de los que salen cuando se aprueban en los propios Presupuestos Generales del Estado.

Nos encontramos con otro problema añadido que son los procesos de formación. Hoy en día la habilitación de un maquinista en este país ya no es cosa de Renfe. El de maquinista es un oficio que está regulado fuera del ámbito de la empresa, también por la propia normativa de la Agencia de Seguridad Ferroviaria. En este sentido, los procesos de formación son muy rigurosos y lo que hemos tenido son problemas a la hora de desarrollar todo ese proceso. Por entendernos, antes en una formación teórica coincidían quince o veinte agentes o en una formación práctica coincidían cuatro agentes en una cabina de conducción. Eso, obviamente, tuvimos que modificarlo para garantizar las medidas sanitarias como cuestión prioritaria y ha retrasado todos esos procesos de formación. Eso ha hecho que vayamos con retraso en esa reposición de oferta. Ya le digo que ahora mismo estamos en un 75-78% en la oferta pre-pandemia en la alta velocidad y servicios comerciales y un poco más, en torno al 85%, en la parte de servicios públicos. Desde luego, con el objetivo de, en el periodo menor posible, ir reponiendo todos los servicios. Es cierto, como también comentaba, que el mes de enero ha sido malo, sin paliativos, desde el punto de vista del impacto que ha tenido la ómicron. Entendemos, porque así lo dicen todos los analistas, que va a haber una recuperación, también importante, en cuanto esta sexta ola se vaya, que va a haber un repunte de la movilidad y aquí estamos nosotros con el compromiso de ir reponiendo oferta para dar respuesta a esa necesidad de movilidad de la sociedad.

Comentaba también el Avlo a Galicia. La vocación nuestra es de seguir creciendo en servicios. Allí donde entendemos que hay una necesidad de movilidad, que hay una necesidad de demanda, allí estamos. Como les decía, pusimos el primer Avlo —un servicio, además, muy bien valorado— en el corredor nordeste, ahora lo vamos a hacer en el corredor de Levante y nuestra vocación va a ser siempre de crecer en ese aspecto. Por tanto, no puedo dar una fecha aproximada, pero sí que es cierto que trataremos de expandir lo que es el servicio nuestro de *low cost* con la marca Avlo al resto de las comunidades donde allí se opere la alta velocidad.

También contesto a su señoría en este tema. **(Dirigiéndose a la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista)**. Nosotros estamos esperando recibir los trenes Avril lo antes posible. En este sentido, estamos pendientes de que el fabricante, Talgo, ultime también sus procesos de homologación. Por cierto, los procesos de homologación han tenido dos variables: son mucho más estrictos que anteriormente, porque es un material que hay que homologar en toda la infraestructura, y es cierto que ya no estamos solos, porque está claro que aquí hay otros operadores también con sus necesidades de homologación de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 589

14 de febrero de 2022

Pág. 35

material. Por lo tanto, eso hace que la propia infraestructura no tenga las posibilidades que había anteriormente en la homologación de un tren. Pero entendemos que en los próximos meses vamos a ser capaces de recibir esas unidades de Avril. Y automáticamente tenemos, dentro de nuestro plan estratégico también, todo lo que es la programación de material, que nos permitirá efectivamente incorporar esa flota de trenes realmente adaptada a esa necesidad, como es el caso de Galicia, y con ello también readecuar todo nuestro parque de material en los diferentes corredores, como digo, con el objetivo de crecer, de incrementar la demanda y dar una respuesta importante a la sociedad.

Por último, una reflexión de cómo vemos nosotros esto. Creo que desde Renfe vemos el sistema del transporte ferroviario en su conjunto. Yo creo que hay que verlo en su conjunto. Está claro que nosotros operamos en función de la infraestructura en la que estamos. Hay líneas de alta velocidad y, por lo tanto, tenemos que adaptar nuestros servicios, nuestros productos y nuestros propios trenes a la alta velocidad, y hay líneas de convencional, pero sí es cierto que queremos ver estos subconjuntos desde un punto de vista de una red integrada. Quizás esto también sea una fortaleza nuestra, que seamos capaces de tener una red de conectividad, una red intramodal importante que, como digo, dé una respuesta eficaz y apropiada a toda la sociedad.

Creo que no me queda nada.

El señor **PRESIDENTE**: Yo creo que sí ha respondido suficientemente a todas las cuestiones que se le han planteado aquí. Quiero agradecerle en nombre de toda la Comisión su presencia y explicación para dar esa visión desde Renfe. Nada más y hasta una próxima ocasión.

El señor **DIRECTOR DEL ÁREA DE NEGOCIO DE ALTA VELOCIDAD Y OTROS SERVICIOS DE RENFE VIAJEROS S.M.E., S.A.** (Arteaga Gómez): Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Y a todos ustedes les digo que hemos acabado la sesión de hoy, pero nos quedamos porque tenemos reunión de Mesa y portavoces. Muchas gracias. Buenas tardes.

Se levanta la sesión.

**Eran las siete y cincuenta y cinco minutos de la tarde.**