



# Los operadores ferroviarios privados defienden una política de cánones de corte europeo

La Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP) es partidaria de seguir la estela de otros países europeos líderes en el tráfico de mercancías por ferrocarril respecto a la política de cánones. El gerente de la AEFP, Juan Diego Pedrero, ha defendido que España asuma convenios similares a los que se han firmado en países como Alemania, Francia o Italia en materia de cánones ferroviarios.

Esta reacción se produce tras el reciente anuncio de Adif sobre los cánones a aplicar y la moratoria para el tráfico de mercancías de diez años en la asunción del 100% de los costes imputables al servicio ferroviario. Juan Diego Pedrero ha valorado «la introducción de elementos atractivos como que no se puede asumir todo el coste del servicios». Sin embargo, el gerente de la asociación de operadores ferroviarios privados sostiene que sin un convenio de tarifas similar al suscrito en otros países, el ferrocarril de mercancías en España desaparecerá antes de diez años o, en el mejor de los casos, llegará a esa fecha y no podrá

costear el 100% de los costes imputables al servicio.

Juan Diego Pedrero calcula que el aumento de los cánones para el transporte ferroviario de mercancías en diez años planteado por Adif supondría un incremento del 2.000% respecto a la tarifa actual, una cifra difícilmente asumible por los operadores, ya sean privados o la propia Renfe Mercancías. De hecho, ha explicado que hoy día muchas empresas están vendiendo su servicio a 12 euros/tren/km y sólo sufragar unos cánones del total del coste de operaciones del servicio les representaría «más del 30% de lo que se cobra por hacer un tren». En su último informe, la CNMC añade, además, que hoy día los cánones ferroviarios apenas representan el 2% de los costes totales de un tren.

## **EL EJEMPLO ALEMÁN**

Ante este horizonte, el gerente de la AEFPP insiste en encontrar una solución análoga a la de otros países como Alemania en los que «el Estado asume una parte del coste del servicio durante un periodo limitado de aplicación», una fórmula que ha recibido el visto bueno de Bruselas y está prevista en la legislación europea y en la transposición al ordenamiento jurídico español.

De hecho, el pasado mes de diciembre, la Comisión Europea dio luz verde a Alemania para ofrecer ayudas públicas de 350 millones de euros anuales hasta 2023 al transporte de mercancías por ferrocarril. La comisaria a cargo de Competencia, Margrethe Vestager, fue contundente al respecto: «Promover el cambio del transporte de mercancías por carretera al ferrocarril es una de las muchas medidas que Europa necesita tomar para ayudar a mejorar nuestra huella ambiental». El plan de ayuda alemán «hace exactamente eso: apoya este cambio, garantiza que los beneficios se transmitan a los clientes y contribuye a cumplir los objetivos medioambientales y de transporte de la UE, sin distorsionar indebidamente la competencia», señalaba la comisaria europea.

En agosto de 2018, Alemania notificó a la Comisión Europea un plan para

proporcionar apoyo público al transporte ferroviario de mercancías, que prevé una compensación para los operadores de hasta el 45% de sus tarifas de acceso a la vía, es decir, del coste de estas empresas por hacer uso de la red ferroviaria. «Se espera que los operadores de transporte de mercancías por ferrocarril que se benefician del sistema traspasen los beneficios de la ayuda a sus clientes, aplicando precios más bajos a sus servicios», explicaron desde Bruselas, con el objetivo de favorecer el trasvase de modal desde la carretera al tren.