

## “Sistema ferroviario de acceso abierto. Comparación entre el transporte de pasajeros en la Argentina y España”

Moret, Pablo <sup>a</sup>; Miglioretti, Claudio <sup>b</sup>; Jeanneret, Eugenio <sup>c</sup>; Rivero, Ariel <sup>d</sup>  
a Universidad Nacional de Lomas de Zamora – Facultad de Ingeniería  
b Universidad Nacional de Lomas de Zamora – Facultad de Ingeniería  
c Universidad Nacional de Lomas de Zamora – Facultad de Ingeniería  
d Universidad Nacional de Lomas de Zamora – Facultad de Ingeniería  
pablomoret@yahoo.com.ar

### Resumen

La modalidad de gestión ferroviaria de acceso abierto u “open access”, consiste en que cualquier operador tenga la posibilidad de poder utilizar la totalidad de la infraestructura ferroviaria, es decir que, desde el punto de vista operativo, se basa en la separación entre la gestión integral de la infraestructura, en manos del Estado, y los servicios, operados éstos por cualquier empresa, estatal o privada, a través del pago de un canon correspondiente al uso de la vía. En cuanto a la gestión de la infraestructura, la misma comprende a los sistemas de control de circulación, la administración de las señales y de las comunicaciones, que permiten el paso de los trenes sobre las vías. La modalidad de acceso abierto nació en Europa y se extendió durante la década de los años noventa, como parte de las reformas que produjo la Unión Europea para desregular el sector ferroviario y abrirlo a la competencia.

En referencia a los objetivos del proyecto, en principio se relevará toda la normativa emitida a nivel nacional, respecto a la aplicación del sistema de acceso abierto para el transporte de pasajeros. Posteriormente se analizará su situación, en cuanto a su posible factibilidad de implementación, teniendo en cuenta las diferentes variables técnicas, políticas y económicas, que resulten necesarias para su puesta en marcha.

De manera similar se realizará un relevamiento sobre el funcionamiento del transporte de pasajeros en España, teniendo en cuenta que el sistema se encuentra liberado desde el año 2020.

Por último, se procederá a realizar el análisis comparativo correspondiente.

**Palabras clave:** transporte, ferroviario, pasajeros, acceso, abierto.

### INTRODUCCIÓN

El transporte ferroviario argentino en general, viene soportando desde hace tiempo, falta de inversiones y sobre todo falta de competitividad, por lo cual nos resultó sumamente interesante analizar el caso del sistema de acceso abierto, que es una de las herramientas que el sistema ferroviario europeo viene aplicando desde hace ya algunos años, a partir de los denominados paquetes ferroviarios, para entre otras cosas, aumentar la competencia entre las distintas empresas operadoras.

Esto fue lo que nos motivó a realizar esta investigación comparativa, entre el funcionamiento de este sistema en el transporte ferroviario de pasajeros en España y la situación actual en que el mismo se encuentra en nuestro país.

### OBJETIVOS

En cuanto a los objetivos, los mismos se detallan de la siguiente manera.

Objetivo General: Analizar la aplicación del sistema ferroviario de acceso abierto u “Open Access” en el transporte de pasajeros en España, y compararlo con la situación actual en el transporte de pasajeros argentino.

Objetivo específico 1: Relevar la normativa respecto al sistema ferroviario de acceso abierto de pasajeros español.

Objetivo específico 2: Describir y analizar la implementación del sistema ferroviario de acceso abierto en el transporte de pasajeros español

Objetivo específico 3: Relevar la normativa respecto al sistema ferroviario de acceso abierto de pasajeros argentino.

Objetivo específico 4: Describir y analizar la actualidad del sistema ferroviario argentino de pasajeros, referidas a las posibilidades de aplicación del sistema de acceso abierto.

Objetivo específico 5: Comparar la situación del sistema de acceso abierto del transporte de pasajeros entre ambos países.

Hipótesis: La actualidad del sistema ferroviario de acceso abierto de pasajeros español, se encuentra muy avanzado en su implementación respecto al argentino, el cual aún no ha comenzado a desarrollarse.

## MATERIALES Y MÉTODOS

Para el objetivo específico 1, se relevó la normativa europea y española en particular, de fuentes tales como Congreso de los Diputados y Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado.

En cuanto al objetivo 2, se utilizó información de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), de las empresas Renfe y Ouigo, y de diferentes medios de comunicación.

Para el objetivo específico 3, se relevó la normativa argentina relacionada al sistema de acceso abierto ferroviario de pasajeros de diferentes fuentes, tales como Infoleg, y Boletín oficial de la República Argentina.

En cuanto al objetivo 4, se utilizó información de Ministerio de Transporte de la Nación y Adif (Argentina).

En base al cumplimiento de los objetivos específicos anteriores se pudo obtener la información para desarrollar el objetivo específico 5, relacionado a la comparación entre la situación del sistema de acceso abierto entre ambos países.

## RESULTADOS

La liberalización del sistema ferroviario español se ha venido desarrollando de manera progresiva en los últimos años mediante la incorporación de los denominados paquetes ferroviarios aprobados por la

Unión Europea (UE) <sup>1</sup>. El primero de estos paquetes aprobado en el año 2001, fue la base para que en el año 2005, diera comienzo la liberalización del transporte de mercancías.

Por otro lado, España se incorpora a la legislación comunitaria a través de la Ley 38/2015 <sup>2</sup> y en 2016, la UE aprueba el cuarto paquete ferroviario. Siguiendo con la normativa, a través del Real Decreto-ley 23/2018 del sector ferroviario <sup>3</sup>, se fija para diciembre de 2020, la fecha de inicio para la entrada de nuevas empresas ferroviarias en el transporte de viajeros por ferrocarril en los servicios de larga distancia y alta velocidad. A partir de ese momento, cualquier empresa que dispusiera de la licencia de empresa ferroviaria y del certificado de seguridad otorgado por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF), y además hubiera solicitado el uso de la infraestructura ferroviaria, ya estaba en condiciones de prestar servicios en competencia con la hasta ese momento, empresa monopólica estatal Renfe <sup>4</sup>.

La primera operadora que dio comienzo a la competencia fue la francesa Ouigo, el día 10 mayo de 2021, con la ruta inaugural Madrid-Barcelona, a un precio de 9 euros <sup>5</sup>. Este tipo de producto ofrecido por la compañía, inauguró en España la era de los denominados servicios de “Low Cost” de alta velocidad. A su vez, a los pocos días, el 23 de junio, Renfe salió a competirle en ese segmento de mercado, con su nuevo producto denominado “Avlo”, también en la ruta Madrid-Barcelona, con un precio del billete vendidos en preventa en el mes de enero, de 5 euros <sup>6</sup>, pero que posteriormente para el día de la inauguración ya se conseguían a 7 euros <sup>7</sup>.

El último operador en sumarse al mercado el 25 de noviembre de 2022, fue la firma Iryo, fruto del consorcio entre la compañía ferroviaria Trenitalia, la aérea Air Nostrum y la de gestión de concesiones Globalvia, con un precio del billete de 18 euros para el mismo tramo <sup>8</sup>.

<sup>1</sup> Riaño, Miguel; De Paz, Ignacio; Guillén Javier. “Retos del marco jurídico de la liberalización del transporte ferroviario de pasajeros”. Congreso de los Diputados

[https://www.congreso.es/docu/docum/ddocum/dosieres/sleg/legislatura\\_14/spl\\_35/pdfs/31.pdf](https://www.congreso.es/docu/docum/ddocum/dosieres/sleg/legislatura_14/spl_35/pdfs/31.pdf)

<sup>2</sup> Ley 38/2015. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-10440>

<sup>3</sup> Decreto Ley 23/2018. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2018-17769>

<sup>4</sup> Qué pasa con la liberalización?. Renfe. <https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/sociedades/renfe-viajeros/viajeros-conocenos/liberalizacion>

<sup>5</sup> Ouigo - <https://www.ouigo.com/es/actualidad/ouigo-ya-esta-aqui>

<sup>6</sup> Diario “El Confidencial”- “Renfe estrenará su AVE 'low cost', Avlo, el 23 de junio: lanza billetes a 5 euros” [https://www.elconfidencial.com/empresas/2021-01-25/renfe-ave-low-cost-avlo-billetes-cinco-euros\\_2921979/](https://www.elconfidencial.com/empresas/2021-01-25/renfe-ave-low-cost-avlo-billetes-cinco-euros_2921979/) 25 de enero de 2021

<sup>7</sup> Diario “El País” – “Renfe llena completamente su Avlo en el estreno” <https://elpais.com/economia/2021-06-23/renfe-estrena-avlo-con-una-ocupacion-del-90.html> 23 de junio de 2021

<sup>8</sup> Diario El País - Iryo llega a España: estos son los precios, trayectos y condiciones de la competencia del AVE- <https://elpais.com/economia/2022->

Vale aclarar que Iryo entró a competir con un producto posicionado en un segmento superior al de Avlo y Ouigo; en este caso con el servicio premium de Renfe, llamado AVE.

Algunos de los últimos datos recolectados y procesados por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) en su reciente informe del mes de mayo de 2024<sup>9</sup>, indica que por ejemplo en los tres corredores liberalizados la oferta de plazas tuvo un aumento del 60 %, y que las frecuencias diarias por sentido pasaron de 76 en el 2019, a 118 en diciembre de 2023. Además los pasajeros que utilizaron los servicios de alta velocidad superaron los 31 millones, (10 millones más que en 2019). En el corredor Madrid-Barcelona, la cantidad de pasajeros tuvo un aumento mayor al 70 %, y una disminución en el precio del billete del 40%.

En cuanto a los cánones, Adif Alta Velocidad recaudó en 2023 un 52% más (148 millones de euros) que en el 2019, cuando solamente operaba Renfe.

Por último, también resulta sumamente importante aseñalar el gran aumento del 85 %, que se produjo en la cuota modal del servicio de trenes, por sobre el de las líneas aéreas, en los corredores con competencia.

Pasando ahora a la situación en nuestro país, en abril de 2015, mediante la ley 27.132<sup>10</sup>, se crea Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, en cuyo artículo 4º, establece la modalidad de acceso abierto de la red ferroviaria nacional, tanto para el servicio de cargas, como de pasajeros. En noviembre de 2018 se reglamentó esta ley, mediante el decreto 1027<sup>11</sup>, pero más allá de este marco normativo, no se produjo ningún tipo de avance en cuanto a su implementación.

## DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

La implementación de este sistema en España, permitió que muchos de los habituales viajeros de las líneas aéreas “Low Cost” pudieran migrar a este tipo de servicio, a precios similares o inclusive a valores más económicos, con la ventaja además de la eliminación de los tiempos de embarque y de traslado a los aeropuertos.

[11-21/iryo-llega-a-espana-estos-son-los-precios-trayectos-y-condiciones-de-la-competencia-del-ave.html](https://www.cnmc.es/prensa/inf-balance-liberalizacion-ferroviario-20240514) 21 de noviembre de 2022

<sup>9</sup> Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) - <https://www.cnmc.es/prensa/inf-balance-liberalizacion-ferroviario-20240514> - 14 de mayo de 2024

<sup>10</sup> Ley 27.132 <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=247081>

Por otra parte también ha incentivado un aumento en la demanda de viajes y en la disminución en los precios de los billetes como gran beneficio para los usuarios.

En cuanto a la próxima etapa, a partir de 2033 y de acuerdo a la normativa de la UE, se prevé que las comunidades autónomas que lo deseen, puedan liberalizar el transporte ferroviario de cercanías y media distancia, servicio que hasta el momento lo presta Renfe en exclusividad<sup>12</sup>.

Pasando ahora a nuestro país, quizás el enfoque desregulatorio y privatizador que el actual gobierno quiere imprimir sobre la economía y específicamente sobre el sistema ferroviario, produzca de algún modo al menos algún tipo de reactivación sobre este tema.

Por último, en cuanto al resultado de la hipótesis planteada, se ha confirmado la misma, ya que como hemos visto, el sistema de acceso abierto ferroviario de pasajeros español, se encuentra muy avanzado tanto en su implementación como en su funcionamiento respecto al argentino, el cual aún no ha comenzado a desarrollarse.

## BIBLIOGRAFÍA

Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado - <https://www.boe.es/>

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) - [www.cnmc.es](http://www.cnmc.es)

Congreso de los diputados - <https://www.congreso.es/es/>

Diario El País - <https://elpais.com/>

Infoleg – Información legislativa y documental [www.infoleg.gob.ar/](http://www.infoleg.gob.ar/)

Ouigo - <https://www.ouigo.com/es/>

Renfe - <https://www.renfe.com/es/es>

<sup>11</sup> Decreto 1027/2018 - <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=316169>

<sup>12</sup> Diario El País “Renfe se prepara para la liberalización del servicio de cercanías, que será asumido por las comunidades autónomas en 10 años” - <https://elpais.com/economia/2023-01-31/renfe-se-prepara-para-la-liberalizacion-del-servicio-de-cercanias-que-sera-asumido-por-las-comunidades-autonomas-en-10-anos.html> - 31 de enero de 2023