

# Sistema Ferroviario Open Access (Acceso Abierto)

Comparación en su aplicación en el transporte de pasajeros de España, respecto a la situación actual en la Argentina.

Alumno:  
Eugenio Jeanneret

Grupo de Investigación:  
Transporte Ferroviario

Dr. Ing. Pablo Moret;  
Mg Gustavo Baruj;  
Dr. Ing. Hugo Rolón;  
Ing. Claudio Miglioretti.



## Resumen General

La modalidad de gestión ferroviaria de acceso abierto consiste en que cualquier operador tenga la posibilidad de utilizar la totalidad de la infraestructura ferroviaria. 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 por cualquier empresa, sea privada o estatal.** En este estudio buscaremos analizar su implementación en el país, realizando una comparación con lo que sucede en España.

## Objetivos

**Objetivo general:** Analizar la aplicación del sistema ferroviario Open Access en el transporte de pasajeros de España, y compararlo con la situación actual en el transporte de pasajeros en la Argentina.

### Objetivos específicos:

- Relevar la normativa respecto al sistema ferroviario de acceso abierto de pasajeros argentino y español.
- Describir y analizar la implementación del sistema ferroviario de acceso abierto en el transporte de pasajeros español.
- Describir y analizar la actualidad del sistema ferroviario argentino de pasajeros, referidas a la posibilidad de la aplicación del sistema de acceso abierto.
- Comparar las situaciones en ambos países.

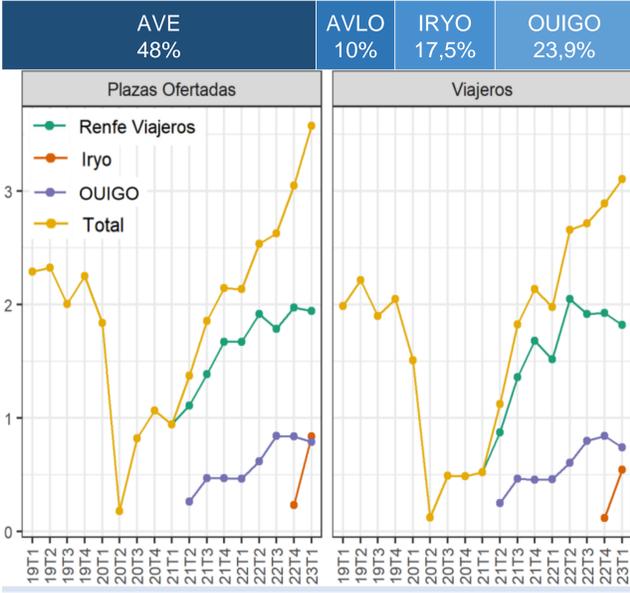
## Metodología

- **Investigación documental:** Se buscará y analizará toda documentación relacionada a la normativa vigente en ambos países y su nivel de cumplimiento.
- **Investigación cuantitativa:** Se realizará un relevamiento estadístico en relación al desempeño de ambos sistemas ferroviarios.
- **Estudios de casos:** Se seleccionarán los ramales más relevantes para determinar parámetros que nos permitan comparar ambos sistemas y buscar cuales en Argentina tienen potencialidad para ser competitivos e incorporar nuevos operadores.
- **Análisis de datos:** En base a los datos obtenidos, se buscará determinar ventajas y desventajas de la modalidad de gestión, y posibles recomendaciones para su mejor aplicación en Argentina.

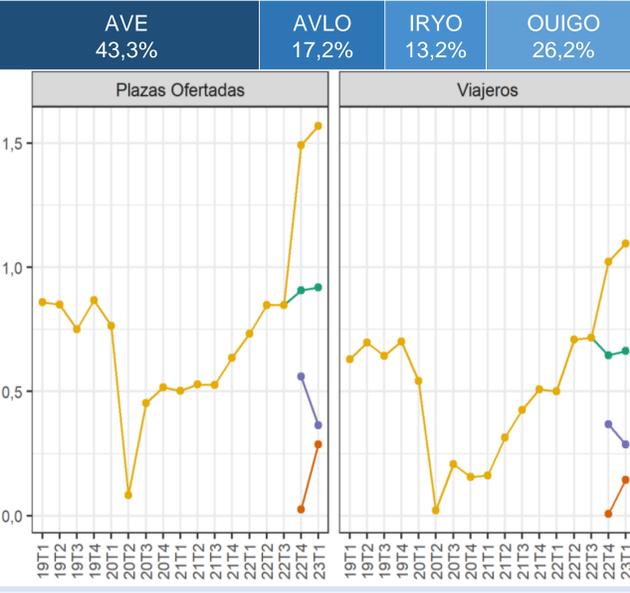
## Situación actual en España

En los siguientes gráficos se observa la evolución de los pasajeros transportados en los ramales Madrid-Barcelona y Madrid-Valencia, a partir de la aplicación de las normativas vigentes europeas de liberalización. Hasta el año 2020, el único oferente era la empresa **AVE** de Renfe, pero a partir del 2021 aparece la empresa **OUIGO**, y ya a fines del 2022, se incorpora la italiana **IRYO**, ambos servicios de tipo lowcost, obligando de esta manera a Renfe a crear también su propia operadora lowcost: **AVLO**. Esto tuvo un gran impacto, donde actualmente se observa una mejora sustancial en la cantidad de oferta y pasajeros transportados, así como también una considerable baja en el valor medio del boleto.

## Barcelona-Madrid



## Madrid-Valencia

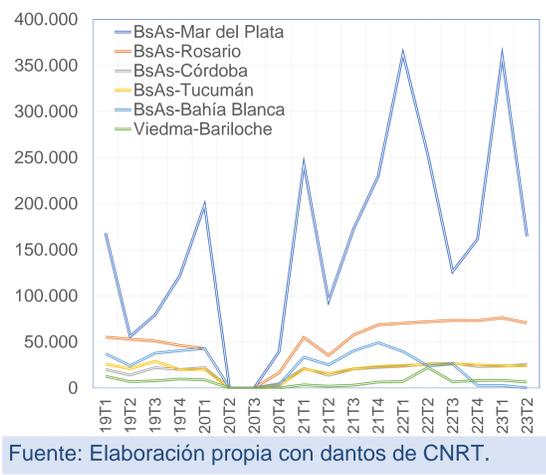


Fuente: "Informe Trimestral: Transporte de viajeros por ferrocarril 4T23", Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

## Situación actual en Argentina

Si bien la normativa vigente contempla la posibilidad de que nuevos operadores puedan ofrecer servicios en red ferroviaria nacional, en la actualidad los únicos operadores que ofrecen servicios de larga distancia son de carácter público, y en general son muy poco competitivos con respecto a otros modos de transporte. El gráfico de la derecha muestra el desempeño de los últimos trimestres de los ramales más importantes. Se buscará comparar estos números con el transporte de pasajeros en otros modos.

## Ramales más importantes



Fuente: Elaboración propia con datos de CNRT.

## Problemas para su implementación

La mayor deficiencia de la red ferroviaria argentina es su infraestructura, donde aún no es posible ofrecer servicios competitivos debido a su baja velocidad comercial, y a tener que compartir la traza con transporte de carga, y en donde muchos tramos son de vía única. Esto desfavorece la rentabilidad del servicio, por lo tanto, se hace imposible la aparición de nuevos operadores, sobre todo teniendo en cuenta la enorme inversión inicial, y gastos fijos que el negocio requiere.

## Conclusiones preliminares y líneas futuras

La implementación del Open Access en ambos países presenta diferencias importantes. En España se realizó en un contexto transnacional por medio de la Unión Europea, con una inyección de capital muy importante, inclusive con una resistencia por parte del país a la incorporación de nuevos operadores, debido a la alta rentabilidad del mercado. En Argentina, por otro lado, se trata de una medida aislada a nivel regional, con inversiones insuficientes y un modelo de negocio que no prioriza la rentabilidad. **Se buscará en el proceso de esta investigación analizar diversas alternativas y posibilidades de implementación del modelo en el país.**