

NOTA DE PRENSA

La CNMC analiza la *Declaración sobre la Red* de ADIF y ADIF Alta Velocidad

- La CNMC considera que las propuestas de Declaración sobre la Red presentadas no cumplen con los requisitos exigidos en la Ley Ferroviaria.
- ADIF y ADIF Alta Velocidad deben presentar un nuevo informe completando sus tarifas y cánones para 2016 durante el primer semestre.

Madrid, 26 de enero de 2016.- La CNMC (Comisión Nacional de Mercados y Competencia) ha publicado el informe de la *Declaración sobre la red 2016* de ADIF y de ADIF Alta Velocidad. Considera que la información presentada no cumple con los requisitos exigidos en la nueva Ley Ferroviaria, que entró en vigor el pasado 1 de octubre, por lo que solicita que ADIF y ADIF Alta Velocidad presenten una nueva propuesta completando sus tarifas y cánones para 2016 durante el primer semestre.

De acuerdo con la nueva Ley del Sector Ferroviario¹, por primera vez el informe de la CNMC es preceptivo. La Declaración sobre la Red proporciona información actualizada para facilitar el acceso a la red ferroviaria de nuevos competidores de forma transparente y no discriminatoria.

La CNMC considera que son necesarias modificaciones en relación con: El listado definitivo de las instalaciones de servicio; El detalle de las secciones transfronterizas; La información de las condiciones de acceso de las instalaciones de servicio no controladas por ADIF y ADIF AV; El procedimiento de solicitud de capacidad para la utilización de vías en instalaciones de servicio y puntos de carga; La explicación detallada sobre los principios y estándares de costes en la fijación de los cánones, así como las condiciones económicas de prestación de los servicios auxiliares y complementarios tanto por parte de ADIF y ADIF Alta Velocidad como de terceros, en sus instalaciones y en otras no controladas por los gestores.

De acuerdo con la información contenida en la Declaración sobre la Red 2016, las infraestructuras de Alta Velocidad concluyeron 2015 con 3.143 Km, lo que supone un incremento respecto al año anterior de 313 Km. Por el contrario, la red convencional pasa de 12.354 Km a finales de 2014 a 12.244 Km (-110 Km).

Entre noviembre de 2014 y octubre de 2015 ADIF y ADIF Alta Velocidad programaron más de 111.000 trenes, lo que supuso un incremento del 0,12%. Las empresas distintas de Renfe Operadora en el segmento de mercancías incrementaron su cuota de mercado, en términos de capacidad adjudicada, en 3 puntos porcentuales en el segmento de las mercancías. No hay entrantes en el tráfico de pasajeros con finalidad turística. Por su parte, el tráfico internacional de

¹ Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

Reproducción permitida solo si se cita la fuente.

viajeros se explota actualmente únicamente por Renfe en colaboración con el operador histórico francés (SNCF).

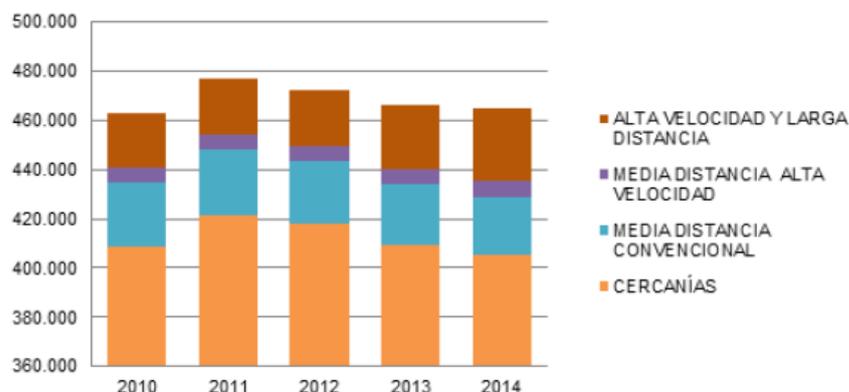
Las toneladas netas.Km transportadas superaron los 10.000 millones en 2014, lo que supuso un incremento del 8,1% con respecto al año anterior. Las empresas diferentes de Renfe Mercancías exhiben un mayor dinamismo, con un crecimiento del 26%, en comparación con el 3% de Renfe Mercancías.

Evolución de las toneladas netas.Km (2011-2014)



El transporte nacional de viajeros, en el que Renfe actúa como único operador, limitó los descensos observados en los últimos años alcanzando los 465 millones (-0,24% en tasa interanual) a finales de 2014. Los incrementos observados en los trayectos de alta velocidad, que desde 2013 presentan un elevado dinamismo, compensan la reducción de los pasajeros de cercanías.

Número de viajeros según tipo de tráfico (2010-2014)



Fuente. Elaboración propia a partir de los datos aportados por Renfe Viajeros.

[Acceso a la Resolución](#)

[Más información en CNMCBlog](#)

Reproducción permitida solo si se cita la fuente.