

## NOTA DE PRENSA

### **La CNMC aprueba el informe sobre las propuestas de tarifas de los servicios complementarios de Adif**

- Los servicios complementarios afectan al suministro de la corriente de tracción a los trenes o a la carga y descarga de los contenedores de mercancías.
- La CNMC considera que las tarifas propuestas por ADIF y ADIF Alta Velocidad para 2017 cumplen con la Ley del Sector Ferroviario y están orientadas a los costes.
- La CNMC también ha analizado las tarifas de otros explotadores de terminales intermodales, concluyendo que también cumplen con la regulación vigente.

**Madrid, 21 de noviembre de 2016.-** La CNMC (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia) ha aprobado una resolución en la que se analizan las propuestas de tarifas de los servicios complementarios que realizan ADIF, ADIF Alta Velocidad y el resto de explotadores de este tipo de instalaciones. [STP/DTSP/252/16](#).

Los servicios complementarios son indispensables para el buen funcionamiento de la red ferroviaria. Estos servicios comprenden dos modalidades: (1) aquellos que únicamente pueden ser prestados por ADIF y ADIF Alta Velocidad, como el suministro de corriente de tracción, y del combustible de tracción o los contratos personalizados para el control del transporte de mercancías peligrosas y asistencia a la circulación de convoyes especiales (denominados servicios de transportes excepcionales); y (2) la carga y descarga de los contenedores de mercancías (que se denominan unidad de transporte intermodal (UTI), que se prestan en terminales intermodales diseñadas para trasbordar la mercancía desde el vagón al camión y viceversa y, que presta el explotador de la terminal de mercancías correspondiente.

En la propuesta realizada por ADIF y ADIF Alta Velocidad para el primer tipo de servicios, la CNMC considera que la tarifa propuesta para el suministro de corriente de tracción corresponde prácticamente en su totalidad al suministro de energía,

*Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación, y que no vincula a la CNMC*

*El texto íntegro de la resolución aprobada por el Consejo se publica en la página web de la CNMC, una vez eliminados los elementos de confidencialidad, y se puede acceder a ella mediante el vínculo que figura en la nota de prensa*

*Reproducción permitida solo si se cita la fuente*

mientras que los costes de gestión no alcanzan el 1% de los mismos. Por su parte, la tarifa de suministro de combustible también está orientada a costes, así como la propuesta para los servicios de transportes excepcionales.

### **Servicios complementarios para el trasbordo de contenedores**

Por lo que respecta a los servicios complementarios de manipulación de contenedores (UTIs), la CNMC considera que la propuesta de ADIF es coherente con los costes subyacentes de prestación, de acuerdo con lo establecido en el artículo 102 de la Ley 38/2015. Lo mismo sucede con las tarifas comunicadas por los explotadores de las instalaciones que ADIF no gestiona directamente.

La CNMC estima que el servicio complementario de manipulación de UTIs está compuesto por la actividad principal de carga y descarga de las mismas y por otras complementarias de control de acceso (entrada y salida), su vigilancia y seguridad así como un estocaje máximo de 2 días (señalado en el punto 18.e) del Anexo I de la Ley 38/2015) deben incluir una franquicia de 2 días desde la recepción de la mercancía.

Por otra parte, la CNMC señala que hasta que no se publique la Orden prevista en el artículo 102.2 de la Ley 38/2015, las comunicaciones tarifarias que realicen los explotadores deben justificar su propuesta aportando, al menos, la siguiente información: número de trenes atendidos, número total de (UTIS) y toneladas gestionadas, número total de (UTIS) desagregado por el tiempo de permanencia, número medio de manipulaciones, capacidad máxima de la instalación y costes asociados a la gestión desde/hacia el tren.

En la actualidad, el transporte intermodal supone una parte sustancial del transporte ferroviario de mercancías que alcanzó, en 2015, en torno al 32,5% del total de las mercancías movidas por el ferrocarril.

En España existen activas 32 instalaciones, 12 gestionadas directamente por ADIF<sup>1</sup>, 14 gestionadas por parte de un tercero al que Adif alquila su explotación<sup>2</sup> y

---

<sup>1</sup> De las doce instalaciones gestionadas directamente por ADIF, hay cuatro de ellas que no tuvieron actividad en 2015 (A Coruña, Lugo Mercancías, Taboada-Ourense y Valladolid-Argales).

<sup>2</sup> Las instalaciones a riesgo y ventura son terminales propiedad de ADIF cuya explotación ha sido cedida a un tercero a cambio del pago de un alquiler por su uso.

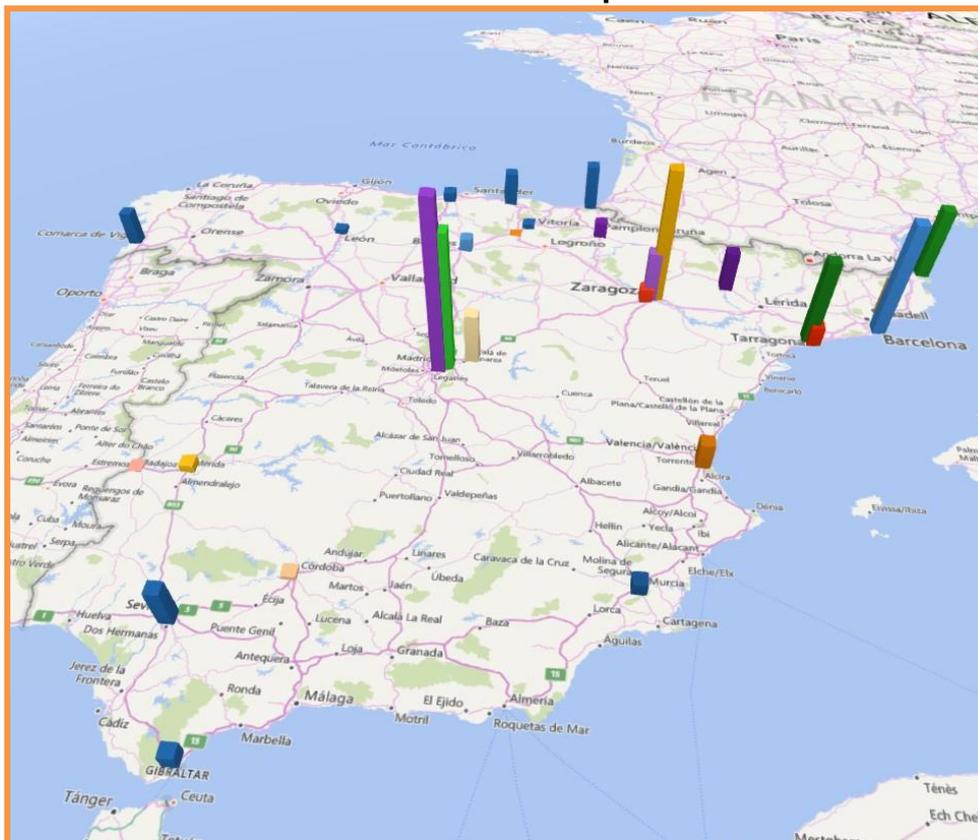
*Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación, y que no vincula a la CNMC*

*El texto íntegro de la resolución aprobada por el Consejo se publica en la página web de la CNMC, una vez eliminados los elementos de confidencialidad, y se puede acceder a ella mediante el vínculo que figura en la nota de prensa*

*Reproducción permitida solo si se cita la fuente*

6 titularidad de terceros, que se distribuyen por todo el territorio nacional. Más del 50% de las UTIs son manipuladas en terminales de gestión a riesgo y ventura de ADIF, mientras que las instalaciones propiedad de terceros gestionaron el 31% de las UTIs y el 15% restante en las terminales de gestión directa de ADIF.

### Volumen de UTIs gestionadas en 2015 en instalaciones intermodales de ferrocarril sin incluir la actividad en los puertos



*Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación, y que no vincula a la CNMC*

*El texto íntegro de la resolución aprobada por el Consejo se publica en la página web de la CNMC, una vez eliminados los elementos de confidencialidad, y se puede acceder a ella mediante el vínculo que figura en la nota de prensa*

*Reproducción permitida solo si se cita la fuente*