

RESOLUCIÓN SOBRE LAS PROPUESTAS DE TARIFAS PARA LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS PRESTADOS EN INSTALACIONES DE SERVICIO Y POR LA QUE SE ADOPTAN MEDIDAS PARA PRÓXIMAS MODIFICACIONES DE ACUERDO AL ARTÍCULO 11 DE LA LEY 3/2013, DE 4 DE JUNIO.

SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

STP/DTSP/252/16

Presidenta

D.^a María Fernández Pérez

Consejeros

D. Eduardo García Matilla

D.^a Clotilde de la Higuera González

D. Diego Rodríguez Rodríguez

D.^a Idoia Zenarrutzabeitia Beldarraín

Secretario de la Sala

D. Miguel Sánchez Blanco, Vicesecretario del Consejo

En Madrid, a 3 de noviembre de 2016

De acuerdo con la función establecida en el artículo 11 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, LCNMC), y del artículo 102 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante, Ley 38/2015), la Sala de Supervisión Regulatoria, emite la siguiente Resolución:

PRIMERO.- ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- La Ley 38/2015 modificó sustancialmente el régimen regulatorio aplicable a las instalaciones de servicio ferroviarias, reconociendo el derecho de acceso a todas las empresas ferroviarias e imponiendo nuevas obligaciones a sus explotadores. Por una parte, se modificó la clasificación de los servicios complementarios y auxiliares así como su regulación. En particular, las tarifas de los servicios complementarios y auxiliares, cuando estén prestados por un único explotador, deberán estar orientados a costes más un beneficio razonable. Finalmente, en relación con la supervisión de las tarifas de los servicios complementarios, la nueva legislación sustituye el régimen de comunicación al Ministerio de Fomento previsto en el artículo 79 de la Ley

39/2003¹ por el procedimiento fijado en el artículo 102 de la Ley 38/2015 que prevé que, de forma previa a su publicación, la CNMC realice un informe, en el plazo de un mes, de las propuestas aprobadas por los explotadores de las instalaciones de servicio, con independencia del titular de las mismas.

SEGUNDO.- Con el objetivo de dar a conocer a los explotadores de las instalaciones de servicio del cambio sustancial del régimen regulatorio aplicable a las instalaciones de servicio ferroviarias con motivo de la entrada en vigor de la ley 38/2015, se envió una carta desde la Dirección de Transportes y Sector Postal, con fecha 22 de enero de 2016, en la que se les informaba, entre otras cosas, de la necesidad de que la CNMC hiciera un informe previo a la publicación de las propuestas tarifarias.

TERCERO.- Como contestación a la carta citada en el Antecedente de Hecho Segundo, se recibieron las propuestas tarifarias de UTE Sefemed el 1 de junio de 2016, de UTE Constantí el 15 de marzo de 2016, de UTE Terminal Granollers el 15 de marzo de 2016, de UTE Tilo el 4 de marzo de 2016, Refeer Terminal el 15 de febrero de 2016 y Noatum Rail Terminal Zaragoza el 25 de febrero de 2016.

CUARTO.- A la vista de la información recibida, y ante la necesidad de obtener un mayor detalle para realizar el análisis necesario, se enviaron requerimientos de información complementarios a los explotadores de las instalaciones de servicio, solicitándoles información más precisa sobre los costes subyacentes y el volumen de negocio de cada una de ellas. Las contestaciones a dichos requerimientos se recibieron de Autologística de Andalucía el 15 de marzo de 2016, de Barredo Hermanos el 20 de julio de 2016, de Puerto Seco de Azuqueca el 19 de abril de 2016, de Puerto Seco de Madrid el 17 de mayo de 2016, de Terminal Intermodal Monzón el 27 de junio de 2016, de Terminal Marítima de Zaragoza el 05 de mayo de 2016, de JCV Shipping&Solutions el 15 de abril de 2016, de Ubicar Logística del Automóvil el 14 de abril de 2016, de Puerto Seco del Suroeste el 17 de mayo de 2016, de UTE Sefemed el 27 de junio de 2016, de UTE Constantí el 13 de abril de 2016, de Multirail el 18 de mayo de 2016, de UTE Terminal Granollers el 13 de abril de 2016, de UTE Tilo el 1 de abril de 2016, de Desarrollo Logístico Extremeño el 18 de mayo de 2016, de Refeer Terminal el 18 de julio de 2016, de BEST el 13 de mayo de 2016, de Ferroserv Servicios Auxiliares el 17 de mayo de 2016, de Slisa el 17 de junio de 2016, de Transportes Portuarios el 29 de abril de 2016, de Logística Multimodal Castilla León el 14 de junio de 2016 y de Noatum Rail Terminal Zaragoza el 16 de marzo de 2016.

¹ Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

QUINTO.- En sus respuestas, las siguientes instalaciones de servicio, a pesar de estar incluidas en la Declaración de red de ADIF, manifestaron que, o bien no ofrecían servicios de tratamiento de Unidades de Transporte Intermodales (UTIs), o bien no prestaban servicio alguno: La Roda de Andalucía (Autologística Andalucía S.A.), Venta de Baños (Pecovasa), Luceni (Puerto Seco Santander), Vilamalla (Cimalsa) y Zuera (Ubicar Logística del Automóvil).

SEXTO.- Con fecha 19 de septiembre de 2016, ADIF y ADIF Alta Velocidad (en adelante, ADIF AV) enviaron su propuesta tarifaria para los servicios complementarios de manipulación de UTIs prestados en las instalaciones de servicio de gestión directa así como el resto de servicios complementarios que presta: suministro de corriente de tracción, suministro de combustible y transportes excepcionales.

SÉPTIMO.- Con fecha 26 de septiembre de 2016 se requirió a ADIF y ADIF AV determinada información relativa a su propuesta de tarifas para los servicios complementarios que presta.

OCTAVO.- Con fecha 7 de octubre de 2016 tuvo entrada en el registro de la CNMC escrito de ADIF en el que se da contestación al requerimiento señalado en el Antecedente de Hecho anterior.

SEGUNDO.- FUNDAMENTOS DE DERECHO

I. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

Corresponde a esta Comisión informar sobre las propuestas tarifarias de los servicios complementarios prestados en las instalaciones de servicio, independientemente de quien sea su titular, en virtud de la función cuyo ejercicio le atribuyen el artículo 11.12 de la LCNMC y el artículo 102.1 de la Ley 38/2015 al establecerse, en éste último, que dichas tarifas “(...) *serán aprobadas por el explotador de la instalación de servicio, previo informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, quien deberá informar en el plazo de un mes*”.

Igualmente, el artículo 11.5 de la LCNMC atribuye a la Comisión velar por que las tarifas ferroviarias cumplan lo dispuesto en sus normas reguladoras y no sean discriminatorias.

Por tanto, la CNMC está habilitada para conocer e informar sobre las propuestas de tarifas para los servicios complementarios realizadas por los explotadores de las instalaciones de servicio ferroviarias.

Dentro de la CNMC, la Sala de Supervisión Regulatoria resulta competente para emitir el presente informe, de conformidad con lo establecido en el artículo 21.2 de la LCNMC.

II. DESCRIPCIÓN Y REGULACIÓN DE LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

El artículo 42 de la Ley 38/2015 define las **instalaciones de servicio ferroviarias** como un conjunto de infraestructuras esenciales para prestar los servicios de transporte por ferrocarril y que incluyen desde las estaciones de transporte de viajeros y las terminales de transporte de mercancías hasta otras instalaciones tales como los talleres de mantenimiento de los vehículos ferroviarios, las instalaciones de aprovisionamiento de combustible, etc...

Por su parte, el artículo 44 de la Ley 38/2015 establece **las condiciones de prestación de los servicios complementarios** en términos generales mientras que el artículo 45 señala cómo deben prestarse cuando la instalación sea de titularidad de los administradores de infraestructuras. Finalmente, el Anexo I de la Ley 38/2015, en su punto 18, establece los servicios que tendrán la consideración de complementarios: a) Suministro de corriente de tracción; b) Suministro de combustible de tracción en instalaciones fijas; c) Precalentamiento de trenes de viajeros²; d) Contratos personalizados para el control del transporte de mercancías peligrosas y asistencia a la circulación de convoyes especiales y; e) Carga y descarga de UTIs.

El **régimen económico del servicio de los servicios complementarios** se establece en el artículo 102 de la Ley 38/2015, fijándose su orientación a costes más un beneficio razonable, independientemente de quien sea su titular. Las tarifas de estos servicios deberán ser aprobadas por el explotador de la instalación de servicio, previo informe de la CNMC. Una vez aprobadas las tarifas, bien tras recibir el informe de la CNMC o por silencio positivo, éstas deberán publicarse en la Declaración sobre la Red o en un sitio web en el que dicha información pueda obtenerse gratuitamente en formato electrónico.

De los servicios complementarios incluidos en la Ley 38/2015, cabe señalar que **únicamente pueden ser prestados por el administrador** de las infraestructuras ferroviarias los comprendidos entre los epígrafes a) a d) mientras que la carga y descarga de UTIs se presta en las terminales intermodales, cuyo explotador puede ser un agente diferente al citado administrador. En los siguientes epígrafes se describirán los diferentes servicios y las actividades que engloban.

II.1. Servicio de carga y descarga de UTIs

² ADIF y ADIF AV manifiestan que no prestan los servicios complementarios de precalentamiento de trenes de viajeros.

Entre los diferentes tipos de instalaciones de servicio se encuentran las **terminales de mercancías** que pueden, a su vez, diferenciarse en función de la tipología de mercancía manipulada, entre aquellas dirigidas al transporte de vagón convencional de las que atienden el transporte intermodal. Esta diferenciación da lugar a terminales diferentes tanto en su concepción y diseño funcional como en los medios necesarios para la manipulación de la mercancía. En particular, las terminales de transporte intermodal están diseñadas para permitir el intercambio modal (camión-ferrocarril o viceversa) sin requerir de la manipulación de la mercancía.

Dada su importancia a la hora de analizar los costes subyacentes de la prestación de los servicios de manipulación de UTIs, resulta también relevante señalar que, por una parte, las **terminales intermodales** están compuestas por las vías de carga/descarga, la playa de carga/descarga, incluyendo zonas viarias de acceso y circulación, así como de los equipos necesarios para su manipulación, esencialmente grúas pórticos o móviles. Además, estas instalaciones cuentan con espacios para el almacenaje de las UTIs, cuando su estancia en la terminal es amplia, al objeto de limitar el número de actuaciones sobre la mercancía.

Una vez descritos los elementos esenciales de las terminales intermodales, se definirá ahora el servicio asociado con la manipulación de las UTIs. El **servicio complementario de manipulación de UTIs** que aparece en el Anexo I de la Ley 38/2015, apartado 18.e) se define como “*Carga y descarga de unidades de transporte intermodal (UTI) sobre y desde vagón*”. Esta definición genérica implica, sin embargo, varias actividades, incluyendo el control de entrada y salida de la UTI en la instalación, la planificación y ejecución de la carga/descarga de la UTI sobre vagón, sobre camión, zona de tránsito, etc., la vigilancia y seguridad en la instalación así como el control de pesos de UTIs para garantizar la seguridad en su manipulación. Todas estas actividades son esenciales para la manipulación de las UTIs.

De forma coherente con estas actividades, el servicio de manipulación de UTIs deberá recuperar los costes de los activos necesarios para su prestación así como su mantenimiento, en particular, vías, plataformas de carga y descarga, grúas, etc. Además, los costes de personal necesarios para la manipulación de la mercancía así como para su recepción y control son también relevantes.

Como se ha comentado anteriormente, la Ley 38/2015 modificó el régimen regulatorio de estos servicios permitiendo que los explotadores de las instalaciones pudieran establecer tarifas diferentes a las de ADIF, incluso cuando estuvieran explotando instalaciones de su propiedad. El objetivo de este cambio normativo es dotar de flexibilidad a estos explotadores, facilitando la confección de ofertas adaptadas a sus clientes, incluyendo diferentes operaciones relacionadas con el movimiento de la UTI y condiciones de aplicación específicas para su instalación.

En la misma línea que el marco regulador español cabe recordar que la Directiva 2012/34/UE, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (en adelante, Directiva RECAST) identifica también las instalaciones de servicio como un potencial cuello de botella en la prestación de los servicios ferroviarios, por lo que fija determinadas obligaciones a sus explotadores, en línea con las salvaguardas establecidas para los gestores de las infraestructuras. Sin embargo, como se observa en la Tabla 1; **Error! No se encuentra el origen de la referencia.**, la transposición e dicha Directiva en el ordenamiento jurídico español impuso obligaciones más restrictivas a las previstas en la citada Directiva:

Tabla 1. Regulación aplicable a las instalaciones ferroviarias

	Directiva RECAST		Ley 38/2015	
	Art.	Obligaciones	Art.	Obligaciones
Servicios ferroviarios regulados	Anexo II.3	Servicios complementarios: corriente de tracción, precalentamiento de trenes y transporte de mercancías peligrosas y convoyes especiales.	Anexo I.18	Servicios complementarios: corriente de tracción, precalentamiento de trenes, transporte de mercancías peligrosas y convoyes especiales, suministro de combustible de tracción y manipulación de UTIs.
	Anexo II.4	Servicios auxiliares: acceso redes de comunicaciones, información complementaria, inspección material rodante, venta de billetes y mantenimiento pesado.	Anexo I.19	Servicios auxiliares: acceso redes de comunicaciones, información complementaria, inspección material rodante, venta de billetes, mantenimiento pesado y servicios de maniobras y cualquiera relacionados con las operaciones del tren.
Condiciones de acceso	13.2	Acceso no discriminatorio.	43	Acceso no discriminatorio y resolución de conflictos por la CNMC, incluyendo la fijación del plazo de respuesta a las empresas ferroviarias.
Salvaguardas para garantizar la no discriminación (instalaciones explotadas por una empresa ferroviaria dominante en el mercado nacional de transporte)	13.3	Organización interna que garantice independencia entre explotación de la instalación y prestador servicio de transporte.	42.3	La explotación de la instalación de servicio debe tener personalidad jurídica diferenciada.
Control de precios	31.8	Orientación a costes cuando haya un único prestador.	101.2	Servicios auxiliares: Orientación a costes cuando haya un único prestador.
			102.2	Servicios complementarios: Siempre orientación a costes previo informe de la CNMC.
Transparencia	Anexo IV	Publicación de las condiciones de acceso, incluyendo las tarifas aplicables, en la Declaración de la Red. Las instalaciones no controladas por el gestor de las infraestructuras podrán optar por publicar la información en una página web gratuita.	42.4 y Anexo III	Publicación de las condiciones de acceso, incluyendo las tarifas aplicables, en la Declaración de la Red. Las instalaciones no controladas por el gestor de las infraestructuras podrán optar por publicar la información en una página web gratuita.

Nota: se ha resaltado en negrita los elementos incluidos en la regulación nacional que no están presentes en la Directiva RECAST.

De la tabla anterior se puede concluir, entre otros aspectos, que la legislación española prevé una regulación más estricta en relación con los servicios prestados en las terminales ferroviarias, incluyendo la manipulación de las UTIs como servicio complementario (el resto únicamente pueden ser prestados por el administrador de las infraestructuras) y las maniobras, como servicio auxiliar.

Además, las tarifas de los servicios complementarios se regulan, en el caso español, a costes más un beneficio razonable, con independencia de la situación competitiva en que se presten y con un sistema de informe previo del regulador independiente.

Adicionalmente y con el fin de garantizar la transparencia y la no discriminación en el acceso a las instalaciones de servicio y a la prestación de los servicios, se establece la obligación de la diferenciación de la personalidad jurídica cuando los explotadores de las instalaciones de servicio se encuentran bajo el control directo o indirecto de una empresa que preste servicios de transporte ferroviario para los que se use la instalación y tenga en ellos una posición dominante. También se exige la separación contable.

En definitiva, de lo anterior puede concluirse que la Ley española es más restrictiva que la Directiva RECAST en lo que se refiere a la regulación de los servicios complementarios de manipulación de UTIs. El presente informe aplicará los criterios establecidos en el artículo 102 de la Ley 38/2015.

II.2. Resto de servicios complementarios

Como se ha mencionado en el apartado II.1, en el Anexo I de la Ley 38/2015 se definen, además del servicio de manipulación de UTIs, los siguientes servicios complementarios: suministro de corriente de tracción, suministro de combustible de tracción en instalaciones fijas, precalentamiento de trenes de viajeros y contratos personalizados para control del transporte de mercancías peligrosas y asistencia a la circulación de convoyes especiales. Por sus características técnicas, **los servicios anteriores únicamente pueden ser prestados por los administradores de infraestructuras.**

En lo que se refiere a la **oferta de servicios**, cabe mencionar que ADIF presta a las empresas ferroviarias los servicios de suministro de combustible y transportes excepcionales, mientras que en el caso de ADIF AV, su oferta de servicios complementarios se limita al servicio de suministro de la corriente de tracción, incluyendo la red convencional, y transportes excepcionales.

A continuación se describen los servicios complementarios mencionados anteriormente, excepto el servicio de precalentamiento de trenes que, como se ha señalado anteriormente, no se presta en España:

- **Suministro de la corriente de tracción.** Este servicio supone la disponibilidad de electrificación para la tracción en las líneas que disponen de instalaciones adecuadas para la prestación del mismo. Las operaciones y, por tanto, los costes relacionados con la prestación del mismo y que son objeto de tarificación posterior son los siguientes: los relacionados con la gestión de la contratación de corriente de tracción en los mercados de energía eléctrica, el mantenimiento de las instalaciones de medida asociadas al consumo en las subestaciones de tracción y los costes de gestión inherentes a la prestación del servicio.
- **Suministro de combustible.** Este servicio supone el suministro de combustible en aquellas instalaciones adecuadas para la prestación del mismo. Los costes a recuperar por medio de este servicio son los relacionados con la gestión de la compra del gasóleo B para la tracción, el mantenimiento de las instalaciones donde se presta el servicio, la dispensación del gasóleo y la gestión relacionada con la prestación del servicio.
- **Contratos personalizados para el control del transporte de mercancías peligrosas y asistencia a la circulación de convoyes especiales** (en adelante, servicio de transportes excepcionales). Este servicio consiste en la realización de todas aquellas tareas necesarias para la seguridad y asistencia a la circulación de transportes excepcionales, esto es, aquéllos que por sus dimensiones, peso o acondicionamiento presentan dificultades especiales para su realización³. Debido a ello, y dada la infraestructura y material a utilizar, se requieren condiciones técnicas y de explotación especiales. Las operaciones cuyo coste se debe cubrir con esta tarifa son las relativas a los estudios realizados por los gestores de las infraestructuras asociados a la viabilidad y seguridad de la circulación del transporte, el diseño del plan de marcha, el acompañamiento, asistencia al transporte y vehículos de apoyo para la circulación, la apertura extraordinaria de estaciones y los servicios contratados de apoyo y seguridad.

En los apartados siguientes se describirán y analizarán las tarifas propuestas por los administradores de infraestructuras para estos servicios.

³ Estos tráficós están regulados por lo dispuesto en la normativa nacional e internacional vigente de Transportes Excepcionales, la Instrucción Técnica de Gálíbos y la ficha UIC 502/1.

III. TARIFAS DEL SERVICIO COMPLEMENTARIO DE SUMINISTRO DE CORRIENTE DE TRACCIÓN

A continuación se muestran las tarifas propuestas para el servicio complementario de suministro de la corriente de tracción (denominado, de acuerdo con la Declaración sobre la Red de ADIF AV, SC-7). Este servicio se facturará por la disponibilidad de electrificación para la tracción en las líneas que disponen de instalaciones adecuadas para la prestación del mismo. En el caso de las líneas de alta velocidad se factura por el coste real del servicio y en el resto según Toneladas Kilómetro Brutas (TKB).

Tabla 2. SC-7 Suministro de la corriente de tracción

	Unidad	Tarifa
Líneas de Alta Velocidad	Servicio	Coste Real
Resto de líneas		
Cercanías – unidades eléctricas	Miles de TKB	8,303228 €
Media distancia – Electrotrenes	Miles de TKB	2,555925 €
Larga distancia - trenes convencionales	Miles de TKB	3,288052 €
Larga distancia – Autopropulsados	Miles de TKB	3,163133 €
Mercancías - trenes convencionales	Miles de TKB	2,635221 €
Red Ancho Métrico (RAM) - Autopropulsados	Miles de TKB	6,084474 €
Red Ancho Métrico (RAM) – Mercancías	Miles de TKB	2,217151 €
Coste de gestión (importe sobre el total de MegaWattios hora)	MWh	1,12 €/MWh

Fuente. ADIF AV

Como se observa en la tabla anterior, ADIF AV es el encargado de suministrar la corriente de tracción tanto en la red convencional como la de alta velocidad. Por otra parte, cabe mencionar que la tarifa propuesta para el ejercicio 2017, introduce dos nuevos conceptos que no aparecían en el listado de tarifas correspondiente al ejercicio 2016 y que están relacionados con el suministro de corriente de tracción a los trenes de mercancías y autopropulsados que circulan por la Red de Ancho Métrico. ADIF señala que esta incorporación se produce después de la integración de esta red en 2013 y una vez se ha obtenido información tanto sobre consumos como sobre los costes aplicados por las compañías eléctricas.

A la hora de valorar las tarifas anteriores es preciso señalar que, según consta en la Declaración sobre la Red, con independencia de la propuesta tarifaria realizada, **los importes resultantes**, tanto de los costes de energía como de gestión, **se ajustan al final del ejercicio de acuerdo con los gastos realmente incurridos** por el gestor en cada uno de los componentes.

En base a lo anterior, y según se recoge en la Declaración sobre la Red, las empresas ferroviarias deben suscribir un convenio con ADIF AV para la prestación de estos servicios estableciéndose, en el mismo, el principio de neutralidad económica por el que ADIF AV siempre regulariza las cantidades facturadas en función del coste real del producto. En concreto, y para el ejercicio 2015 el gestor aporta la liquidación realizada a los operadores ferroviarios, tanto para las líneas convencionales como para las de alta velocidad en la que se puede comprobar que las cantidades cobradas corresponden exactamente con los gastos soportados por el gestor y repercutidos por las compañías eléctricas comercializadoras. En la tabla siguiente se presenta un resumen con las principales magnitudes de costes relacionados con la prestación de este servicio:

Tabla 3. Costes subyacentes SC-7
[CONFIDENCIAL]

Fuente. ADIF AV

Como se observa en la tabla anterior, los costes de prestación del SC-7 derivan, esencialmente, del suministro de energía, mientras que los costes de gestión no alcanzan el 1% de los mismos. Por otra parte, en relación con el tipo de red, las líneas convencionales generan casi el 65% de los costes y por tanto también de los ingresos por suministro de energía de tracción mientras que la red de alta velocidad supone solo el 35%.

Por tanto, **esta Sala estima que las tarifas propuestas por ADIF AV para el suministro de corriente de tracción están orientadas a costes**, de conformidad con el artículo 102 de la Ley 38/2015. De hecho cabe resaltar que el gestor de infraestructuras no ha propuesto margen alguno sobre los costes, a pesar de que la citada Ley prevea que el explotador puede obtener un beneficio razonable por la prestación del servicio. A mayor abundamiento, y en la medida en que se produzca el ajuste entre los gastos incurridos por el gestor y lo facturado a las empresas ferroviarias se estaría reforzando el cumplimiento del principio de orientación a costes.

IV. TARIFAS DEL SERVICIO COMPLEMENTARIO DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE TRACCIÓN

Las tarifas relativas al servicio de suministro de combustible (denominado, de acuerdo con la Declaración sobre la Red de ADIF, SC-8) se facturan por litros de gasóleo y en el mismo se incluye, además del coste del combustible, el coste de gestión asociado a su compra así como por su dispensación, que incluye el suministro físico del combustible por personal propio o terceros. La propuesta tarifaria de ADIF para 2017 es la siguiente:

Tabla 4. SC-8 Suministro de combustible

	Tarifa
Combustible	Coste real
Coste de gestión (importe sobre el total de litros de producto suministrado)	0,021 € / litro
Coste de dispensación	0,021 € / litro

Fuente. ADIF

Destacar, en primer lugar, que este servicio es el único de los servicios complementarios que no presenta novedades en cuanto a su estructura de tarificación con respecto al ejercicio anterior.

Por otra parte, y en relación a la tarifa del combustible, mencionar que ésta se corresponde con el coste real del mismo y, al igual que ocurre en el caso anterior, en relación con el servicio SC-7, los importes por costes de gestión y dispensación se ajustan al final del ejercicio de acuerdo a los gastos realmente incurridos en cada uno de los componentes, en base al mencionado principio de neutralidad económica recogido en los convenios.

Los ingresos generados por el servicio SC-8 ascendieron, en 2015, a aproximadamente 36,5 millones mientras que los costes supusieron **[CONFIDENCIAL]** millones de euros. Esto es, el gestor de infraestructuras ha facturado cerca de **[CONFIDENCIAL]** euros menos que los gastos realmente soportados, si bien dicho desfase es puramente técnico derivado de las diferencias en los precios de adquisición del combustible.

Por consiguiente **esta Sala estima**, en base al criterio establecido en el apartado anterior, **que las tarifas propuestas por el gestor para este servicio están orientadas a sus costes de prestación.**

V. TARIFA DEL SERVICIO COMPLEMENTARIO DE TRANSPORTES EXCEPCIONALES

Para los servicios de transportes excepcionales⁴ (denominado, de acuerdo con la Declaración sobre la Red de ADIF, SC-9), la tarifa incluye un estudio asociado a la viabilidad y seguridad de la circulación del transporte y, posteriormente, el plan de marcha correspondiente. La facturación del servicio incluye una **parte fija** según el área o áreas territoriales operativas así como **otra variable**, según los requerimientos del transporte y sus necesidades de acompañamiento y asistencia, vehículos de apoyo a la circulación, apertura

⁴ Un transporte se considera excepcional cuando presenta dificultades especiales para su realización debido a sus dimensiones, peso o acondicionamiento.

extraordinaria de estaciones o servicios de apoyo y seguridad. Como se ha mencionado anteriormente este servicio es prestado tanto por ADIF como por ADIF AV, en función de la red en la que se produzca el transporte, y la tarifa propuesta por ambas entidades es la misma, recogándose en la tabla siguiente:

Tabla 5. SC-9 Transportes excepcionales

	Unidad	Tarifa
Estudios realizados por ADIF/ADIF AV asociados a la viabilidad y seguridad de la circulación del transporte	Por estudio	85 € / h /agente
Plan de Marcha		
Itinerario UN área territorial operativa (*)	Plan de marcha	800 €
Itinerario DOS o más áreas territorial operativa (*)	Plan de marcha	1.300 €
Acompañamiento y asistencia al transporte	Servicio prestado	62 € / h /agente
Vehículos de apoyo a la circulación (**)	Servicio prestado	294 €/100 km y 3 €/km cuando supere los 100km iniciales
Apertura Extraordinaria de Estaciones	Servicio prestado	62 € / h /agente
Servicios contratados de apoyo y seguridad	Servicio prestado	Coste servicio

(*) Las áreas territoriales operativas serán las que figuren anualmente en los mapas de la Declaración sobre la Red.

(**) Circulación de vagonetas y otro equipamiento necesario precediendo o tras el Transporte Excepcional.

Fuente. ADIF y ADIF AV.

Tal y como se puede apreciar en la tabla anterior, en la prestación de los servicios SC-9 (y, por tanto, en su tarificación) se diferencian, por una parte, **los recursos utilizados en el acompañamiento y asistencia al propio transporte** (recursos directos), compuestos esencialmente por las personas que acompañan al propio transporte en el recorrido (una persona de la especialidad de vía y otra de corriente eléctrica de la catenaria) y para los que el gestor de infraestructuras propone un precio de 62 €/hora. Por otra parte, según el tipo de transporte se requieren **servicios excepcionales**, que pueden conllevar, por ejemplo, la modificación de instalaciones, etc. Para estos y dada su excepcionalidad, se realizan previo estudio y aceptación de un presupuesto.

En primer lugar comentar que, este servicio es el que presenta mayores novedades en cuanto a los conceptos sujetos a tarificación con respecto al ejercicio 2016. En este sentido, en primer lugar mencionar que incorpora una tarifa de 85€/h/agente en relación a los estudios de viabilidad y seguridad en la circulación realizados por los administradores ferroviarios que no se contemplaba en años anteriores. En segundo lugar introduce un precio por el itinerario en función de que el mismo discorra por una o dos áreas territoriales (800 y 1.300 euros respectivamente) y, por último, contempla un precio en

función de los kilómetros recorridos, para los vehículos de apoyo a la circulación.

En relación a la justificación, de las partidas de costes correspondientes a los nuevos conceptos tarifarios incorporados por el gestor de infraestructuras cabe mencionar lo siguiente:

- i. Sobre el **estudio de viabilidad y seguridad**, ADIF indica que tiene como objetivo analizar pormenorizadamente todas las actividades a realizar en las instalaciones ferroviarias para realizar el transporte en cada una de sus fases. Por otra parte y en relación al estudio de las condiciones de seguridad, éste tiene como objetivo determinar si el transporte es realizable o no desde el punto de vista de su seguridad y, en su caso, fijar las condiciones necesarias para que se pueda llevar a cabo.

Como base de partida para el cálculo de la tarifa, el gestor considera las horas dedicadas al mismo, incluyendo las visitas necesarias para realizar las mediciones y comprobaciones necesarias, tanto de objetos a transportar como de elementos de la infraestructura de la línea, basándose el coste de cada estudio en el número de horas reales empleadas para su ejecución por el coste hora del empleado que las realiza en el que se incluye un beneficio industrial del 5% (en este caso 85 euros/hora). Para justificar este importe, ADIF y ADIF AV han enviado un desglose de los costes del personal, tanto operativo como técnico, así como la imputación de los costes indirectos.

Teniendo en cuenta lo anterior, esta Sala estima que la tarifa propuesta está orientada a sus costes de prestación, en la medida en que la misma recoge el coste de personal de los empleados que lo realizan por el número de horas empleadas en la realización de los estudios correspondientes, y que el beneficio industrial (5%) incorporado se considera un beneficio razonable.

- ii. En segundo lugar, y en relación a la tarifa relacionada con el plan de marcha, mencionar que la actividad que se costea con la misma es el proceso de planificación horaria y la coordinación territorial por donde debe circular el transporte.

En este sentido, el gestor justifica la propuesta de (800 y 1.300 euros respectivamente) en función de que el transporte discurra por una o dos áreas territoriales en base al número de personas y las horas de dedicación de cada una de ellas en cada uno de los dos casos.

Por tanto, y en la medida en que, como en el caso anterior, el coste incurrido está basado en el coste medio del personal técnico que realiza

estás actividades, imputando el mismo porcentaje de beneficio industrial (5%), esta Sala estima que dicha tarifa está orientada a sus costes de prestación.

- iii. Por último y en relación a la otra partida novedosa incorporada en la tarifa y que corresponde a los vehículos de apoyo en la circulación, conviene destacar que el gestor aporta justificación del coste medio por cada 100 kilómetros de circulación de los mismos y que las partidas recogidas en dicho coste se corresponden estrictamente con el consumo de gasoil y consumibles relacionados con la circulación, la amortización diaria media del vehículo y un beneficio industrial del 5%.

Por tanto, y en base a la información aportada por el gestor, esta Sala ha podido verificar que los costes se corresponden estrictamente con los costes incurridos por el gestor y relacionados con la circulación del vehículo correspondiente y que el beneficio industrial imputado se puede considerar un beneficio razonable.

Finalmente señalar que la tarifa asociada a la apertura excepcional de estaciones no coincide con el canon establecido en el artículo 98, Modalidad A de la Ley 38/2015 dado que en este caso, la tarifa obedece a la apertura de estaciones que no están en servicio.

Por los motivos anteriores, esta Sala concluye que las tarifas propuestas por ADIF y ADIF AV en relación con los transportes excepcionales están orientadas a costes y la propuesta de beneficio incluido se considera razonable, de conformidad con el artículo 102 de la Ley 38/2015.

VI. TARIFAS DE LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS DE MANIPULACIÓN DE UTI

Finalmente, cabe analizar el servicio complementario de manipulación de UTIs que, como ya se ha comentado, se presta tanto directamente por ADIF como por otros explotadores de instalaciones por lo que, de forma previa al análisis de las tarifas, se presenta la situación actual en el mercado español.

VI.1. Terminales intermodales de mercancías en España

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 que, como se observa en el gráfico siguiente. Cabe señalar que este tipo de transporte ha conseguido seguir creciendo desde el año 2007, con excepción del año 2009, llegando a compensar, en parte, las grandes caídas en el transporte de vagón completo en años como 2010. Los crecimientos además, se han dado tanto en tráfico nacional como en internacional.

Como se observa en el Gráfico 1, el transporte intermodal ha conseguido ganar cuota frente al vagón completo, creciendo más que este último especialmente durante estos últimos cuatro años.

Gráfico 1. Distribución de mercancías por tipo de servicio⁵



Fuente. Elaboración propia a partir de datos del OEF 2014 y empresas ferroviarias.

Para dar servicio al tráfico intermodal, en España existen activas 32 instalaciones, 12 gestionadas directamente por ADIF⁶, 14 a riesgo y ventura y 6 titularidad de terceros, que se distribuyen por todo el territorio nacional.

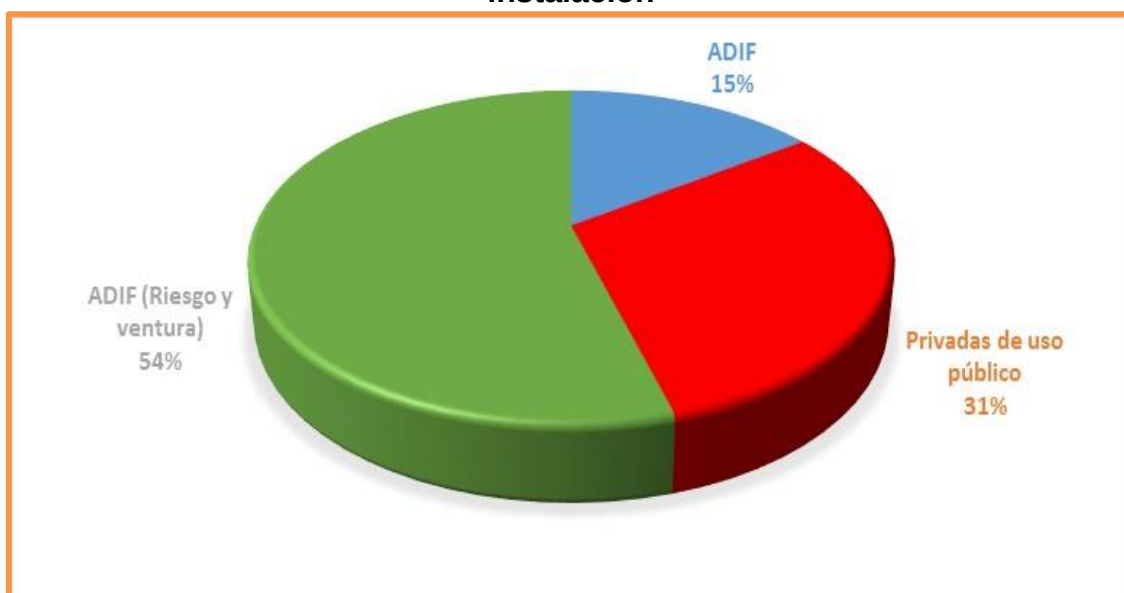
A la hora de analizar las alternativas con que cuentan las empresas ferroviarias y cargadores para gestionar el tráfico intermodal, como se observa en el Gráfico 2, más del 50% de las UTIs son manipuladas en terminales de gestión a riesgo y ventura de ADIF mientras que las instalaciones propiedad de terceros gestionaron el 31% de las UTIs y el 15% restante en las terminales de gestión directa de ADIF. Por otra parte es también destacable el hecho de que el gestor de infraestructuras haya ido abandonando progresivamente sus

⁵ El vagón completo es un servicio de transporte ferroviario de mercancías cuya unidad de carga es un vagón, aunque la capacidad de éste no sea utilizada completamente. El vagón completo se utiliza para acarrear mercancías de gran peso o volumen a largas distancias como graneles, productos siderúrgicos o químicos. Por el contrario, en el transporte intermodal, las mercancías se agrupan en unidades de carga (contenedores) y se utiliza más de un modo de transporte (marítimo, ferroviario, carretera o aéreo) entre el punto de origen y el de destino utilizando un único documento de transporte.

⁶ 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), por lo que no se presentan datos de las mismas en la presente Resolución.

actividades logísticas, limitando su actuación a la licitación de las principales instalaciones, dejándolas a la gestión de terceros, y la administración directa de instalaciones de menor tamaño.

Gráfico 2. Distribución de UTIs manipuladas durante 2015 por tipo de instalación

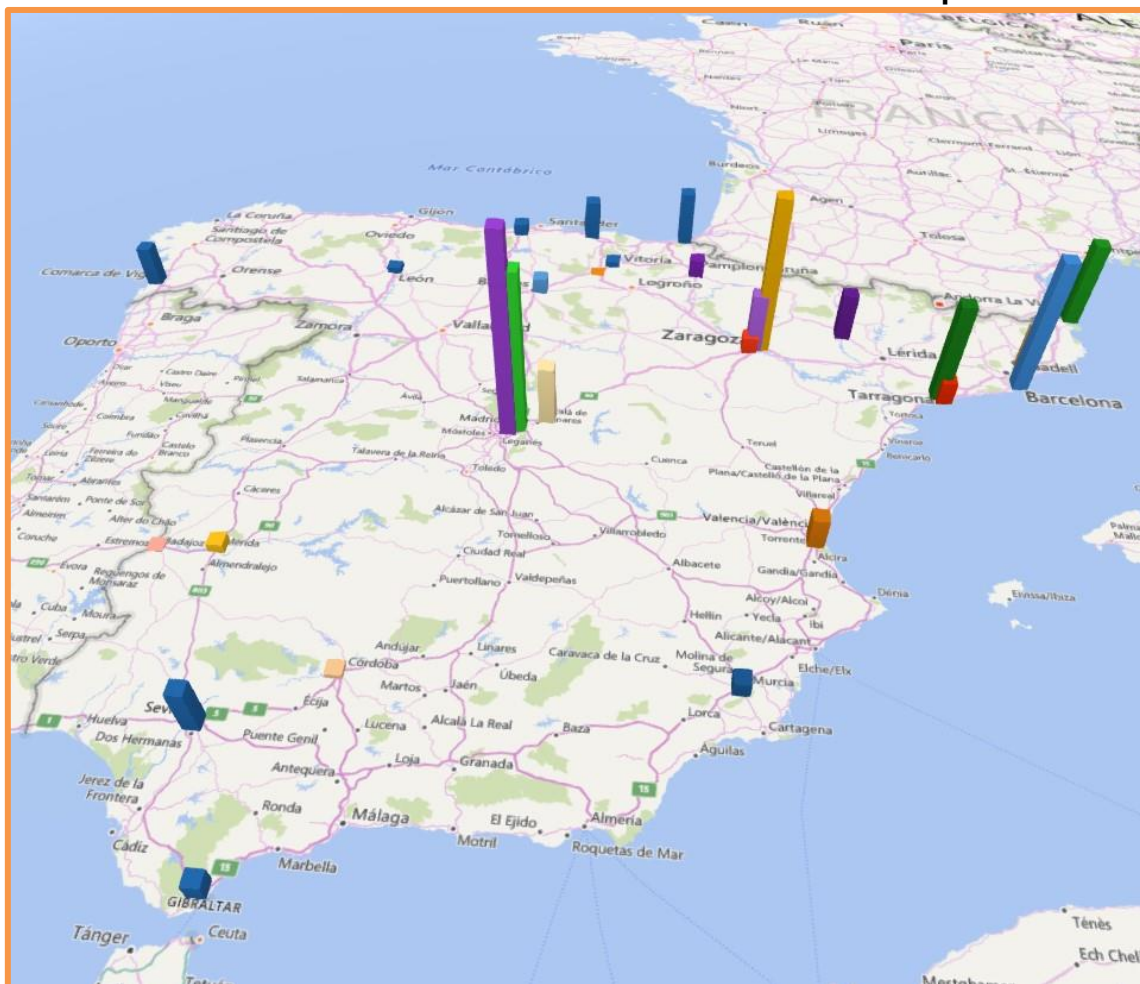


Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de los operadores

La actividad de las terminales intermodales difiere sustancialmente, con instalaciones que gestionan más de 75.000 UTIs, como Madrid-Abroñigal, Puerto Seco de Coslada o TmZ en Zaragoza, hasta terminales de un tamaño muy reducido, con menos de 3.000 UTIs anuales, como Jundiz, León o el Puerto Seco del Sudoeste, en Badajoz. En este sentido, como se observa en el Gráfico 3, en el que no se incluye la actividad de los puertos con terminales ferroviarias, la localización geográfica de las instalaciones es un elemento relevante para entender el nivel de actividad que desarrollan las instalaciones ferroviarias. Así, la mayor actividad del transporte intermodal por ferrocarril se concentra cerca de los puertos, como Barcelona, Tarragona o Valencia⁷ así como en centros logísticos, como Zaragoza, que cuenta además con tres terminales intermodales, o en núcleos de consumo final, como Madrid.

⁷ Este hecho sería todavía más evidente si se considerara la actividad de manipulación de UTIs desarrollada en los propios puertos.

Gráfico 3. Volumen de UTIs gestionadas en 2015 en instalaciones intermodales de ferrocarril sin incluir la actividad en los puertos



Fuente. Elaboración propia a partir de datos de los operadores.

Por otra parte, la localización de las terminales es un indicador de la limitada disponibilidad de infraestructuras ferroviarias para mercancías en el sur y este de España, lo que limita la competitividad del ferrocarril, provocando que no existan en esa zona terminales relevantes. Como ejemplo cabe resaltar el puerto de Algeciras, el de mayor tráfico de contenedores de España pero que, al no contar con una infraestructura ferroviaria adecuada, apenas cuenta con una actividad intermodal reseñable.

Finalmente, en relación con el transporte intermodal cabe destacar que también se realizan actividades de manipulación de UTIs en los **puertos con terminales ferroviarias**. En concreto hay en España 21 puertos con conexión con la RFIG y, como se observa en la Tabla 6, algunos de ellos, como los puertos de Valencia, Barcelona o Bilbao se configuran como alguna de las principales instalaciones en España.

Tabla 6. Principales terminales ferroviarias (2015)

Terminal	Volumen (UTIs)
Madrid Abroñigal	97.246
Puerto de Valencia	85.434
Puerto de Barcelona	82.771
Puerto Seco de Coslada	77.904
Zaragoza Corbera Alta	74.440
Barcelona Morrot	64.186
Bilbao Puerto ATM	57.736
Constantí	47.523
Port-Bou Mercancías	40.334
Zaragoza Plaza	27.813
Azuqueca	27.696
Irún	25.962
Selgua	22.568
Granollers	22.278
Sevilla la Negrilla	21.405
Vigo Guixar	19.052
Bilbao mercancías	18.704

Fuente. Elaboración propia a partir de datos proporcionados por las terminales.

En relación con la actividad de manipulación de UTIs en los puertos, y dada su importancia en términos cuantitativos, la CNMC analizará las condiciones de prestación de los servicios complementarios en las terminales ferroportuarias de conformidad con los artículos 42 y 46 de la Ley 38/2015.

En definitiva, y a falta de analizar la actividad de los puertos españoles en relación con el transporte intermodal, las principales instalaciones en España se encuentran cerca de núcleos logísticos, incluyendo los puertos, o de consumo, áreas en las que existe, en general, competencia entre varios prestadores de servicio.

VI.2. Tarifas comunicadas a la CNMC por los explotadores de las instalaciones de servicio

En cumplimiento de la normativa vigente y de los requerimientos realizados, los diferentes explotadores de servicio comunicaron sus propuestas tarifarias a esta Comisión. El detalle de las mismas se presenta en el Anexo I. Los elementos esenciales de las mismas son:

- **Tarifa por movimiento de UTI.** Las tarifas comunicadas para los movimientos de UTIs oscilan entre los 22 y los 39,40 euros, en función de la instalación y el tiempo de estocaje incluido. En general, las **instalaciones que no son propiedad de los gestores de infraestructuras**, como los puertos secos, presentan mayor diversidad

en las tarifas, con estructuras que van desde la utilización de la grúa, sin referenciarlo al número de movimientos, hasta tarifas por movimiento sin incluir estocaje. Por su parte, los **explotadores que gestionan a riesgo y ventura** las instalaciones de ADIF han optado por seguir, en general⁸, la estructura tarifaria de 2016, con un precio de 22,45 euros/UTI con una franquicia de estocaje de hasta 2 días y 39,40 euros/UTI con una franquicia de hasta 7 días. Finalmente, **ADIF** ha comunicado su propuesta tarifaria para 2017, con un precio de 24 euros/UTI para una franquicia de estocaje de hasta 2 días (un incremento de 6,9% con respecto a las vigentes en 2016) y 39,40 euros/UTI con una franquicia de hasta 7 días.

- **Franquicia de estocaje:** Además del precio por manipulación de UTI, otro aspecto que diferencia las tarifas de los explotadores de las instalaciones ferroviarias es el tiempo de estocaje que incluye la misma. Éste difiere, como se observa en el párrafo anterior, entre la inexistencia de franquicia, hasta 7 días. De hecho, ADIF y algunos explotadores de sus instalaciones incluyen una tarifa para estancias superiores a los 7 días.
- **Tarifa de almacenaje:** Si bien no forma parte del servicio complementario de manipulación de UTIs, para estancias de largo plazo de la mercancía en la terminal, los explotadores de las mismas ofrecen una tarifa de almacenaje que, en general, se realiza en una zona alejada de la playa de trasbordo y que evita movimientos innecesarios de la UTI.

La estructura tarifaria anterior coincide con los generadores de costes de la actividad de las terminales intermodales. Efectivamente, por una parte, los movimientos de las UTIs, que requieren para el trasbordo camión-ferrocarril o viceversa, tanto personal como equipos adecuados para realizarlo. Por otra parte, cuando no se produce un trasbordo directo, la mercancía requiere de una zona de estocaje donde esperar a ser cargada en su transporte, así como los medios necesarios para hacer otro movimiento. Finalmente, para evitar movimientos adicionales, las terminales suelen incentivar, mediante una tarifa más atractiva, el almacenaje de la mercancía en zonas alejadas de las vías.

A la vista de la operativa anterior, es necesario **delimitar las actividades que deben considerarse como servicio complementario** y que, por tanto, estarán sujetas al régimen económico establecido en el artículo 102 de la Ley 38/2015. Como se ha dicho, el Anexo I de dicha Ley establece que el servicio complementario se configura como la carga y descarga de UTIs sobre y desde

⁸ Únicamente la instalación de Noain ha optado por fijar tarifas diferentes a las vigentes para ADIF y establecidas en la Declaración sobre la Red 2016.

vagón. Sin embargo, la mera orientación a costes de esta actividad, sin considerar otras esenciales, vaciaría de contenido la protección que el citado artículo 102 pretende otorgar a las empresas ferroviarias y resto de candidatos usuarios de las terminales intermodales. Efectivamente, la orientación a costes debe aplicar también a otras actividades que requiere la manipulación de la UTI, como el control de acceso de la UTI a la instalación o su control y seguridad, y que la empresa no puede ni autoprestarse ni realizar actuación alguna para evitarla.

Sin embargo, más dudas suscitan las **actividades de estocaje y almacenamiento**. Efectivamente, en estos casos, una correcta coordinación entre el transporte ferroviario y por carretera podría acortar estos tiempos, limitando el efecto de unas tarifas no orientadas a los costes. Por otra parte, es también evidente que el transporte intermodal requiere ciertos tiempos para completar la carga de un tren completo de mercancías o, viceversa, las posibilidades de contar con todos los camiones que requiere vaciar un tren de mercancías complica la operativa del trasbordo en una única manipulación.

En estas condiciones, esta Sala considera que el **servicio complementario de manipulación de UTIs** señalado en el punto 18.e) del Anexo I de la Ley 38/2015 está compuesto por la **actividad principal** de carga y descarga de las mismas así como las **complementarias** de control de acceso (entrada y salida), su vigilancia y seguridad así como **un estocaje máximo de 2 días**. De acuerdo con los datos de ADIF, en torno al 85% de las UTIs gestionadas en sus instalaciones permanecen menos de dos días por lo que el umbral fijado supone garantizar la orientación a costes de los servicios de estocaje para la gran mayoría de la actividad realizada en estas instalaciones.

Como ya se ha comentado anteriormente, la Ley 38/2015 establece que las tarifas del servicio complementario de manipulación de UTIs deben estar orientadas a los costes de prestación más un beneficio razonable. En los siguientes epígrafes se analizará si, de acuerdo con la información suministrada, este precepto se cumple, diferenciando entre ADIF y el resto de instalaciones de servicio. De acuerdo con lo establecido en el párrafo anterior, este análisis se limitará a las actividades señaladas y, en particular, limitando la franquicia del estocaje a 2 días.

VI.3. Análisis de las tarifas de los servicios prestados en instalaciones intermodales no gestionadas directamente por ADIF o ADIF AV

Como se ha descrito en los Antecedentes de Hecho, ante la recepción de cualquier propuesta tarifaria, esta Comisión procedió a requerir al explotador de la instalación en cuestión, los costes subyacentes que justificaran su propuesta. El análisis de esta información muestra que estas empresas cuentan con información limitada en relación con los costes específicos por manipulación de las UTIs. Efectivamente, estas explotaciones no contaban, en el momento de

modificación de la regulación tarifaria, con un sistema de contabilidad analítica que separe ingresos y costes directamente relacionados con esta actividad. Cabe recordar, como se ha señalado anteriormente, que las terminales intermodales, además de realizar las actividades relacionadas con la manipulación de las UTIs también realizan actividades de almacenamiento. Igualmente, ADIF tampoco cuenta con un sistema contable específico por lo que, como se analizará en el epígrafe siguiente, presentó un estudio de costes específico para determinar sus tarifas.

Por tanto, el análisis que se realizará a continuación contiene las limitaciones derivadas de la imposibilidad, por parte de los explotadores de las instalaciones, de suministrar información de costes desagregada relativa al servicio complementario objeto de análisis. En este sentido, el artículo 102 de la Ley 38/2015 prevé que “[M]ediante orden del Ministerio de Fomento, previo informe del Ministerio de Economía y Competitividad, se podrá desarrollar un marco general tarifario que contendrá, entre otros, los elementos de cuantificación para determinar la estructura de costes de los servicios complementarios en función de los que deban fijarse las tarifas, así como las condiciones generales de prestación de servicios”.

En tanto en cuanto no se apruebe dicha Orden, de los datos obtenidos en la información suministrada por los explotadores se puede concluir que los costes de personal así como el alquiler de las terminales suponen más del 60% de los costes de estos servicios. El resto de costes derivan de los consumos, como electricidad o combustible, y otros, que engloban diferentes conceptos como amortizaciones de material u otros costes de estructura.

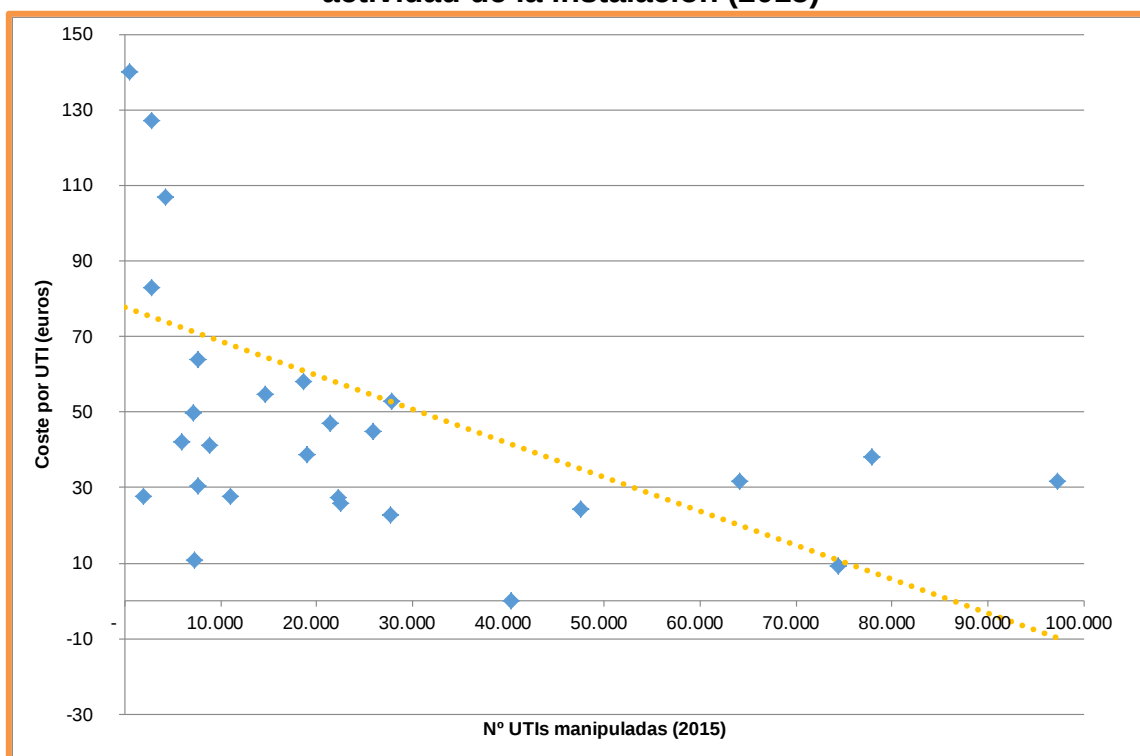
Gráfico 4. Distribución de los costes de las instalaciones de servicio no gestionadas directamente por ADIF



Fuente. Elaboración propia a partir de información proporcionada por los operadores.

Con las limitaciones señaladas anteriormente, en el gráfico puede observarse que una parte sustancial de los costes de este tipo de instalaciones son fijos o poco modulables incluyendo el personal o los alquileres, ya sean los abonados a ADIF, en el caso de las terminales gestionadas a riesgo y ventura, o a otros entes, como Puertos del Estado, en el caso de los puertos secos. Por este motivo, y como se observa en el gráfico siguiente, los costes medios de manipulación de las UTIs son dependientes del nivel de actividad de la instalación.

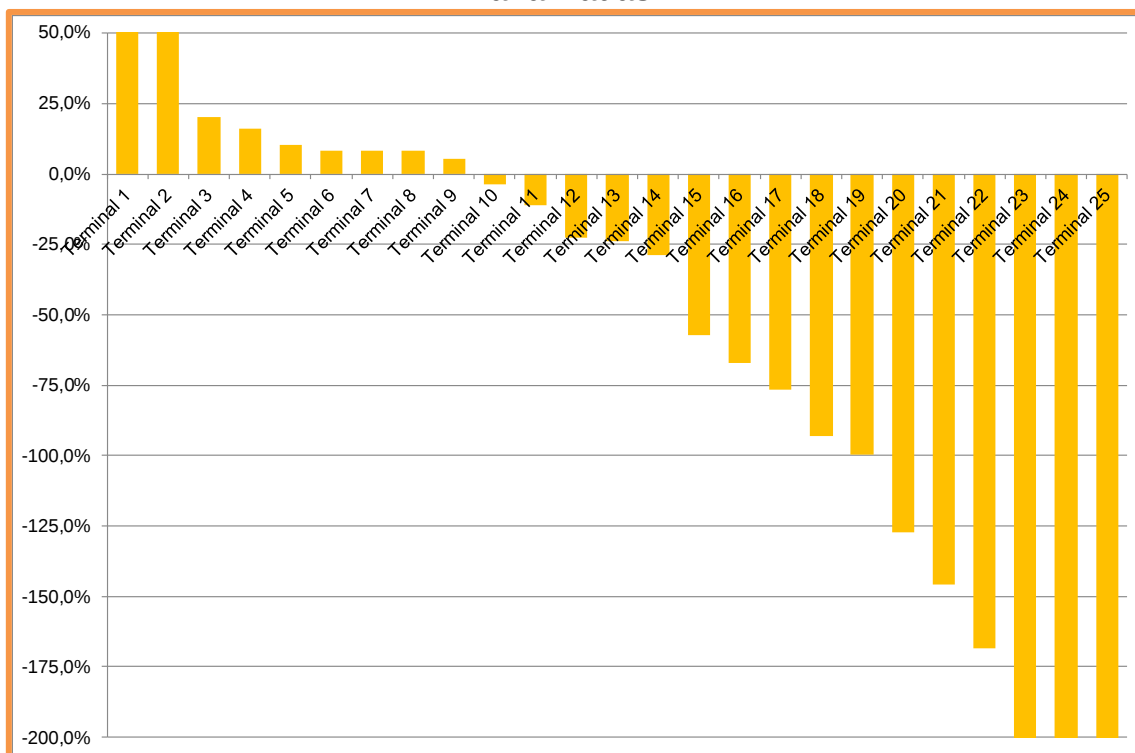
Gráfico 5. Relación entre coste medio por UTI manipulada y nivel de actividad de la instalación (2015)



Fuente. Elaboración propia a partir de datos proporcionados por las terminales.

Como se ha dicho en el apartado VI.2 anterior, la mayor parte de los explotadores de las instalaciones de servicio han optado por mantener las tarifas vigentes para ADIF y publicadas en la Declaración sobre la Red 2016. Como puede verse en el gráfico siguiente, a partir de los datos obtenidos, puede observarse que las tarifas vigentes así como el nivel de actividad no parecen suficientes para que las instalaciones obtengan una rentabilidad positiva en la prestación de estos servicios.

Gráfico 6. Margen sobre ingresos de las instalaciones de servicio analizadas



Fuente. Elaboración propia a partir de datos proporcionados por las terminales.

Únicamente nueve instalaciones presentaron beneficios en 2015 a pesar del incremento en el transporte intermodal señalado en el epígrafe VI.1 anterior. Para las instalaciones que obtuvieron un margen positivo, éste se situó en torno al 10% de media, salvo para dos instalaciones que se situaron en un nivel claramente superior. Por tanto, las instalaciones que presentaron márgenes sobre ingresos positivos, dicho margen se situó en un nivel razonable. Por el contrario, para el caso de las instalaciones que obtuvieron márgenes negativos es preciso recordar que **las previsiones del artículo 102 de la Ley 38/2015 pretenden evitar que ningún explotador de instalaciones de servicio fije precios excesivos.**

Así, sin perjuicio de que las tarifas de estas instalaciones hayan sido aprobadas por silencio positivo y a pesar de las limitaciones en la información suministrada, puede concluirse que las tarifas propuestas para los servicios complementarios no son excesivas y difícilmente superarán, en caso de contar con información completa, sus costes de prestación más un beneficio razonable, umbral máximo fijado por el citado artículo 102.

En definitiva, de forma preliminar y de acuerdo con los datos que obran en la CNMC, **esta Sala considera que las tarifas comunicadas cumplen con las disposiciones previstas en el artículo 102 de la Ley 38/2015.**

VI.4. Análisis de las tarifas de los servicios prestados en instalaciones intermodales gestionadas directamente por ADIF

Una vez realizado, en el apartado anterior, el análisis y valoración de la propuesta de tarifas de las instalaciones gestionadas por operadores distintos de ADIF, en los apartados siguientes se procederá a realizar dicho análisis en relación a las tarifas presentadas por ADIF para las ocho instalaciones explotadas directamente por el gestor de infraestructuras.

Las tarifas máximas⁹ propuestas por el gestor de infraestructuras y que se recogen en la Tabla 7, se aplicarán por UTI manipulada, facturándose una única manipulación a la entrada de la UTI en la instalación, que incluye un tránsito temporal en la misma de máximo 7 días contados a partir de la fecha siguiente de llegada de la UTI a la instalación.

Tabla 7. Propuesta de tarifas en terminales gestionadas directamente por ADIF

ESTACIONES	Tarifas 2017 ADIF
León, Vigo Guixar, Sevilla La Negrilla, San Roque, Bilbao Mercancías, Irún, Jundiz, Torrelavega	Entre 0 y 2 días de tránsito por la instalación UTI 24 €, hasta 7 días de tránsito por la instalación UTI 39,95 €, exceso sobre 7 días de tránsito por la instalación UTI/día 6,00 €, manipulación adicional por más de 7 días de tránsito UTI 24 €.

Fuente. Elaboración propia a partir de datos proporcionados por ADIF.

Tal y como se puede ver en la tabla anterior, **ADIF propone una única tarifa para todas las instalaciones que gestiona directamente**, con independencia de los costes subyacentes de prestación en cada una de ellas.

VI.4.1. Análisis de la imputación de costes al servicio de manipulación de unidades de transporte intermodal

En primer lugar cabe mencionar que ADIF no cuenta con una contabilidad analítica separada para los servicios complementarios de manipulación de UTIs por lo que ha presentado cuatro modelos que recogen distintos escenarios para su modelización. Tres de ellos consideran la demanda real de servicios de las diferentes instalaciones obteniendo distintos resultados en función de los

⁹ Existe también una tarifa reducida para aquellas UTIs que a su llegada a la instalación faciliten información sobre su destino y su salida se produzca como máximo en las dos fechas hábiles siguientes a la de su llegada.

costes que se consideran imputables al servicio¹⁰. Por su parte, el cuarto modelo recoge un escenario hipotético de un operador que opere con una capacidad teórica máxima estimada para cada instalación.

Tal y como se ha mencionado anteriormente, la Ley 38/2015 reconoce el derecho del explotador de la instalación a recuperar la totalidad de los costes en que incurre, incluyendo un beneficio razonable, siendo éste el umbral máximo para sus tarifas. De conformidad con lo anterior, **el escenario que recoge la totalidad de los costes subyacentes es el Escenario 1 anterior por lo que se tomará como referencia para el análisis**, sin perjuicio que, de acuerdo con la estrategia comercial de ADIF, éste opte por establecer tarifas inferiores de acuerdo con cualquiera de los otros escenarios considerados.

Así, el Escenario 1 incorpora un modelo de costes para justificar la propuesta de tarifas del gestor de infraestructuras que se fundamenta en la identificación de los costes de prestación del servicio de manipulación de UTIs dentro de la estructura organizativa de ADIF. Como se observa en el gráfico siguiente, la estructura del modelo de costes recoge los flujos económicos relacionados con las actividades mencionadas anteriormente. Como se puede observar, la estructura de costes está básicamente dividida entre **costes directos e indirectos**¹¹, estando los primeros íntimamente relacionados con el ámbito operacional dentro de una terminal intermodal.

¹⁰ El Escenario 1 incluye todos los costes de la instalación, el Escenario 2 excluye los costes hundidos y el Escenario 3 excluye los costes hundidos y los costes indirectos asociados al territorio y a la dirección, por considerarlos evitables.

¹¹ Los costes directos se relacionan de forma directa con el servicio, sin necesidad de establecer ningún tipo de reparto mientras que los costes indirectos, que se asocian a dos o más servicios o centros, deben repartirse mediante algún criterio o *driver*.

Gráfico 7. Estructura de Costes de la actividad de manipulación y estocaje en ADIF



Fuente. Elaboración propia a partir de los datos aportados por ADIF.

Así, las principales partidas de costes recogidas en los **costes directos**¹² son las siguientes:

- **Infraestructuras y equipamiento:** se refieren a los costes de las vías y las playas de carga y descarga (costes de reposición y consumos).
- **Medios de manipulación:** referidos a las grúas pórtico y móviles (costes de reposición y consumo).

¹² El 85% de los costes del modelo se reparte de forma directa, siendo únicamente un 15% la parte de los costes indirectos que se reparten a través de *drivers*.

- **Recursos humanos:** comprenden los costes tanto del personal que se dedica en exclusiva a la actividad de manipulación de UTIs como aquellos que lo hacen de forma parcial.

Por otra parte y dentro de los **costes indirectos**, ADIF imputa todos aquellos costes comunes de la instalación y que son compartidos entre los distintos servicios que se prestan en la misma, así como los costes de estructura directamente relacionados con los servicios logísticos a los que pertenece la instalación en concreto.

Finalmente cabe señalar que ADIF identifica **dos actividades básicas** que intervienen en la prestación del servicio: i) por una parte, la actividad física de **carga y descarga de la UTI** y, por otra, ii) la actividad de **estocaje** que está relacionada con el tiempo en que la UTI ocupa un espacio físico en la instalación desde que accede a la misma hasta que sale o, en su defecto, se traslada a una zona de almacenaje dentro de la propia terminal. Efectivamente, los costes subyacentes a ambas actividades son muy diferentes, por lo que el análisis difiere sustancialmente.

A. Manipulación de UTIs

Como se ha dicho anteriormente, la manipulación de UTIs incluye todas las actividades necesarias para cargar y descargar los contenedores sobre y desde el vagón. Igualmente, y en línea con lo señalado en los párrafos precedentes, los costes directos de esta actividad derivan de:

- Infraestructuras y equipamiento. La imputación que realiza ADIF a esta actividad deriva de la caracterización de cada una de las instalaciones, en términos de longitud de las vías (que oscila entre los 370 metros de la terminal de Torrelavega hasta los 2.700 metros de la terminal de Bilbao), la superficie de la playa de trasbordo (entre 1.000 m² de Irún a 20.500 m² de Bilbao) así como sus equipamientos, en particular, la iluminación, elemento que repercute en los consumos de la terminal.

Los costes de estos elementos se calculan a partir de la contabilidad de ADIF, a partir de los costes medios de mantenimiento y reposición de cada uno de los elementos. Cabe señalar que los costes utilizados para la estimación en el marco de los servicios complementarios coinciden con la información suministrada en el marco de la actualización de los cánones ferroviarios correspondientes al artículo 98 de la Ley 38/2015, por la utilización de instalaciones de servicio.

- Medios de manipulación. Como en el caso anterior, ADIF ha analizado los medios de manipulación disponibles en cada terminal en relación con la tipología de grúas, ya sean pórtico o móviles, y ha aplicado una

amortización sobre un importe medio de estos equipos y unas vidas medias de 15 años para las grúas pórtico y de 10 para las móviles.

Igualmente, a partir de las especificaciones de los equipos y los costes medios abonados por ADIF para la energía y el combustible se han estimado los consumos de la maquinaria involucrada en la manipulación de las UTIs.

- Recursos humanos. Finalmente, en relación con el personal, ADIF ha estimado, para cada terminal, el personal dedicado exclusivamente a la manipulación de las UTIs, en general los operadores de las grúas y sus auxiliares, así como la imputación del resto del personal de la terminal que, de una forma u otra, participa en esta actividad, como el responsable de la instalación u otro personal que reparte sus funciones con otras activadas, como el almacenamiento.

Para estimar el coste de este personal, ADIF imputa el precio medio de las diferentes categorías imputadas al servicio.

Como se ha dicho anteriormente, a los costes anteriores deben agregarse los costes indirectos. Con todo, la estimación realizada por ADIF, como se detalla en la tabla siguiente, conlleva que la actividad de manipulación de UTIs supone, para el gestor de infraestructuras, unos costes superiores a los **[CONFIDENCIAL]** millones de euros.

Tabla 8. Coste estimado por la manipulación de las UTIs
[INICIO CONFIDENCIAL]
[FIN CONFIDENCIAL]

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos aportados por ADIF.

B. Estocaje

Como se ha comentado anteriormente, el estocaje está relacionado con el tiempo en que la UTI ocupa un espacio físico en la instalación desde que accede a la misma hasta que sale o, en su defecto, se traslada a una zona de almacenaje dentro de la propia terminal. Por tanto, los costes imputados a esta actividad están relacionados exclusivamente con el mantenimiento, costes de reposición e iluminación de las zonas en las que se depositan temporalmente las UTIs hasta que son cargadas en el tren o el camión, en función de los casos.

En este caso, ADIF indica que los importes calculados se basan en los costes medios estimados de reposición y mantenimiento de las superficies, así como los costes medios abonados por ADIF para el suministro de energía. Adicionalmente, deben imputarse también los costes indirectos. Agregando los conceptos anteriores, el coste estimado del estocaje en las terminales que

ADIF gestiona directamente asciende a los [CONFIDENCIAL] millones de euros.

Tabla 9. Coste estimado del estocaje de UTIs

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos aportados por ADIF.

C. Estimación del coste de manipulación de UTIs

Una vez obtenidos los costes totales derivados de la prestación de los servicios de manipulación y estocaje, ADIF ha aportado el número de UTIs manipuladas durante 2015, obteniéndose un coste medio por UTI de [CONFIDENCIAL euros], si bien con una importante dispersión en los valores.

Tabla 10. Costes Imputables al servicio de manipulación y estocaje de UTIs en 2015

[INICIO CONFIDENCIAL]

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos aportados por ADIF.

[FIN CONFIDENCIAL]

Por otra parte, y en línea con lo señalado anteriormente, la información aportada por ADIF muestra que casi el 90% de los costes tienen carácter fijo, repartidos aproximadamente al 50% entre los costes de reposición de las instalaciones y los medios de manipulación y los costes de personal. Por tanto el coste unitario de manipulación de UTI está muy afectado por la demanda atendida en cada una de las instalaciones que, tal y como se puede apreciar en la tabla anterior, es significativamente baja¹³.

VI.4.2. Valoración de las tarifas propuestas por ADIF

En primer lugar y de cara a valorar las tarifas propuestas, en la tabla siguiente se muestra el ingreso medio real por UTI manipulada obtenido por ADIF en el ejercicio 2015¹⁴.

Tabla 11. Ingreso medio por UTI manipulada en 2015

	Manipulaciones realizadas	Ingresos por manipulación(€)	Ingreso medio por UTI manipulada (€)
--	----------------------------------	-------------------------------------	---

¹³ En este sentido cabe mencionar que, en el Escenario 4, correspondiente al más eficiente desde el punto de vista del uso de la capacidad teórica máxima de las instalaciones ([CONFIDENCIAL] UTIs al año aproximadamente), el coste por UTI pasaría de los [CONFIDENCIAL] euros por UTI recogidos en el Escenario 1 a los [CONFIDENCIAL] euros por UTI.

¹⁴ La horquilla de ingreso medio por UTI en las distintas instalaciones varía entre los 22,45 euros por UTI y los 30,91 euros por UTI.

Terminales ADIF	104.319	2.629.030	25,2
-----------------	---------	-----------	------

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos aportados por ADIF.

Manteniendo constante el volumen de manipulaciones del ejercicio 2015 y aplicando la nueva tarifa propuesta por ADIF en la Tabla 7, el ingreso medio por UTI, tal y como se observa en la tabla siguiente, ascendería a 26,55 euros UTI (+5,3%).

Tabla 12. Ingreso medio previsto por UTI manipulada según tarifa propuesta para 2017

	Manipulaciones 2015	Previsión ingresos por manipulación(€)	Previsión ingreso medio por UTI manipulada (€)
Terminales ADIF	104.319	2.769.770	26,55

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos aportados por ADIF.

Se puede apreciar cómo el ingreso medio esperado por UTI, aplicando la propuesta de tarifas del gestor para el ejercicio 2017, se encuentra muy por debajo del coste medio por UTI recogido en la Tabla 10, no llegando a cubrir ni el 50% del coste en que incurre ADIF por la prestación de estos servicios. Además cabe mencionar que, en ninguna de las instalaciones explotadas directamente por ADIF, el coste unitario por UTI supera el ingreso medio previsto ni por tanto la tarifa propuesta para el ejercicio 2017.

Por todo lo anterior, y dadas las condiciones actuales en las que se presta el servicio de manipulación de UTIs, esta Sala realiza las siguientes consideraciones:

- i. **ADIF propone una única tarifa promediada para todas las instalaciones que explota directamente.** Se considera que el actual redactado del artículo 102 de la Ley 38/2015 establece la orientación a los costes de prestación por lo que una tarifa por instalación se ajustaría más al marco regulador vigente. Efectivamente, esta forma de cálculo no solo evitaría precios excesivos sino también posibles subvenciones cruzadas que se pudieran producir por el efecto red bajo la gestión de un mismo explotador.

Sin embargo, teniendo en cuenta que, como se ha visto anteriormente, los costes soportados en cada una de las instalaciones individualmente se encuentran muy por encima de la tarifa propuesta y del ingreso medio esperado por manipulación de UTI, **esta Sala considera que la tarifa única propuesta por ADIF, en tanto se mantengan las condiciones actuales de prestación de los servicios en cada una de las instalaciones, es conforme con la normativa vigente.**

- ii. Por otra parte, y en relación al **nivel tarifario propuesto**, muy por debajo de los costes de prestación del servicio, esta Sala entiende que la propuesta responde a la necesidad por parte de ADIF de aumentar la intensidad de uso de estas instalaciones, que como se ha podido comprobar está muy por debajo de su capacidad teórica máxima. En cualquier caso, y en línea con lo establecido en el epígrafe anterior, se considera **conforme a la normativa vigente** en la medida en que **no se encuentra por encima de los costes de prestación del servicio más un beneficio razonable**.

En definitiva, **esta Sala concluye**, de acuerdo con los datos aportados por ADIF, que su **propuesta de tarifas por la prestación de los servicios complementarios** de carga y descarga de UTIs, incluyendo el incremento propuesto para el tramo entre 0 y 2 días **es coherente con la normativa vigente**.

VII. CONCLUSIONES Y MEDIDAS A ADOPTAR PARA PRÓXIMAS REVISIONES TARIFARIAS

De acuerdo con lo establecido anteriormente, esta Comisión considera que:

- 1) Las tarifas propuestas por ADIF AV en relación con el servicio complementario de **suministro de corriente de tracción** son coherentes con los costes subyacentes de prestación de acuerdo con lo establecido en el artículo 102 de la Ley 38/2015.
- 2) Las tarifas propuestas por ADIF en relación con el servicio complementario de **suministro de combustible de tracción** son coherentes con los costes subyacentes de prestación de acuerdo con lo establecido en el artículo 102 de la Ley 38/2015.
- 3) Las tarifas propuestas por ADIF y ADIF AV en relación con los servicios complementarios de **transportes excepcionales** son coherentes con los costes subyacentes de prestación de acuerdo con lo establecido en el artículo 102 de la Ley 38/2015.
- 4) Las tarifas propuestas por ADIF en relación con el servicio complementario de **carga y descarga de UTIs** son coherentes con los costes subyacentes de prestación de acuerdo con lo establecido en el artículo 102 de la Ley 38/2015.
- 5) Las tarifas comunicadas por los explotadores de las instalaciones que ADIF no gestiona directamente pueden considerarse, de forma preliminar y de acuerdo con los datos disponibles, orientadas a los costes de prestación de acuerdo con el artículo 102 de la Ley 38/2015.

- 6) Declarar que el **servicio complementario de manipulación de UTIs** señalado en el punto 18.e) del Anexo I de la Ley 38/2015 está compuesto por la **actividad principal** de carga y descarga de las mismas así como las **complementarias** de control de acceso (entrada y salida), su vigilancia y seguridad así como **un estocaje máximo de 2 días**. Por tanto, las comunicaciones relativas a este servicio realizadas por cualquier explotador deberán contener una tarifa orientada a sus costes de prestación que incluya una **franquicia de 2 días desde la recepción de la mercancía**.
- 7) Declarar que el **régimen económico establecido en el artículo 102 de la Ley 38/2015 supone un límite máximo a las tarifas** de los servicios complementarios, estableciéndose en los costes de prestación más un beneficio razonable. Por tanto, **cualquier tarifa inferior a este límite cumple con lo establecido en dicho artículo**.
- 8) Desde un punto de vista regulatorio, **la información desagregada de los costes de los servicios complementarios es necesaria** para la supervisión que, de acuerdo con la Ley 38/2015, debe realizar esta Comisión. Por otra parte, es también necesario reconocer el cambio sustancial de la regulación de estos servicios para los explotadores de estas instalaciones, que han pasado de tener sus tarifas fijadas a propuesta del gestor de las infraestructuras a tener que aprobarlas y orientarlas a sus costes de acuerdo con una Ley que entró en vigor en octubre de 2015 y que, al contrario de lo previsto para las instalaciones gestionadas directamente por ADIF, no prevé un régimen transitorio.

Además, el propio artículo 102.2 prevé que el Ministerio de Fomento pueda desarrollar un marco general tarifario que contenga, entre otros, los elementos de cuantificación para determinar la estructura de costes de los servicios complementarios en función de la que deban fijarse las tarifas, así como condiciones de prestación de servicios.

En definitiva, y en tanto no se publique la Orden prevista en el citado artículo 102.2 de la Ley 38/2015, esta Sala considera que las comunicaciones tarifarias que realicen los explotadores deben justificar su propuesta aportando, al menos, la siguiente información:

- **Número de trenes atendidos** en los tres años anteriores al ejercicio de la comunicación o, en su defecto, desde que el explotador inició la actividad, por año natural (del 1 de enero al 31 de diciembre). Además se aportarán las previsiones para el año que se propone la tarifa, en función de la estructura de esa nueva tarifa.

- **Número total de UTIs y toneladas gestionadas** en los tres años anteriores al ejercicio de la comunicación o, en su defecto, desde que el explotador inició la actividad, por año natural.
- **Número total de UTIs desagregado por el tiempo de permanencia** en la instalación de acuerdo con las siguientes categorías: i) menos de dos días; ii) de a 7 días y; iii) más de 7 días. En caso que el explotador de la instalación no cuente con información detallada sobre este aspecto, aportará su mejor estimación incluyendo una explicación de los supuestos e hipótesis consideradas.

La información anterior se referirá a los tres años anteriores al ejercicio de la comunicación o, en su defecto, desde que el explotador inició la actividad, por año natural (del 1 de enero al 31 de diciembre).

- **Número medio de manipulaciones de las UTIs** en función de los tiempos de permanencia en la instalación anteriores. En caso que el explotador de la instalación no cuente con información detallada sobre este aspecto, aportará su mejor estimación incluyendo una explicación de los supuestos e hipótesis consideradas.

La información anterior se referirá a los tres años anteriores al ejercicio de la comunicación o, en su defecto, desde que el explotador inició la actividad, por año natural (del 1 de enero al 31 de diciembre).

- **Capacidad máxima teórica de la instalación**, en número de UTIs, dados los medios humanos y técnicos disponibles en el momento de hacer la comunicación. El explotador incluirá, en su comunicación, los supuestos considerados en dicho cálculo.
- **Costes asociados exclusivamente a la gestión de las UTIs desde/hacia el tren**, desagregando los siguientes elementos: a) Costes derivados del alquiler de la instalación, indicando si existe una parte fija y/o variable dentro del mismo; b) Costes de personal tanto en dedicación exclusiva como a tiempo parcial dedicado a la manipulación de UTIs; c) Costes de maquinaria involucrada en la manipulación de UTIs, separando entre su alquiler y/o amortización y mantenimiento; d) Seguros; e) Otros costes (donde se incluirán los suministros, comunicaciones, equipos informáticos, servicios de otras empresas, etc.. describiendo brevemente su contenido). En caso

de los costes indirectos, se detallarán los drivers utilizados para su reparto.

La información anterior se referirá a los dos años anteriores al ejercicio de la comunicación o, en su defecto, desde que el explotador inició la actividad, por año natural (del 1 de enero al 31 de diciembre).

Finalmente, en caso que el explotador de la instalación no cuente con la información detallada anterior, aportará su mejor estimación incluyendo una explicación de los supuestos e hipótesis consideradas.

- 9) Finalmente, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 102 de la Ley 38/2015, una vez aprobadas las tarifas de los servicios complementarios, éstos deberán **publicarse en la Declaración sobre la Red de ADIF o en una página web gratuita**. En este último caso, la Declaración sobre la Red debe incluir un *link* a dicha página, por lo que el explotador deberá comunicárselo a los gestores de infraestructuras en el **plazo de 10 días** una vez recibido el informe de esta Comisión.

Sin perjuicio de lo anterior, y dado que la Declaración de la Red de 2016 ya fue modificada en julio mediante la Resolución de 7 de julio de 2016, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se aprueba la modificación del documento de actualización sobre la Declaración de la Red de ADIF 2016, las modificaciones tarifarias que se produzcan deberán reflejarse en el documento relativo a 2017.

Por todo cuanto antecede, la Sala de Supervisión Regulatoria de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia,

RESUELVE

PRIMERO.- Informar favorablemente las propuestas tarifarias comunicadas por ADIF y ADIF Alta Velocidad en relación con los servicios complementarios de suministro de corriente de tracción, suministro de combustible de tracción, contratos personalizados para el transporte de mercancías peligrosas y convoyes especiales así como de carga y descarga de unidades de transporte intermodal sobre y desde vagón establecidos en el punto 18 del Anexo I de la Ley 38/2015.

Considerar informadas favorablemente las propuestas tarifarias de los operadores a los que se refieren los antecedentes tercero y cuarto de la presente Resolución.

SEGUNDO.- Debido a que el servicio complementario de carga y descarga de unidades de transporte intermodal sobre y desde vagón establecido en el punto 18 del Anexo I de la Ley 38/2015 está compuesto por las actividades establecidas el punto 6 del apartado VII de la presente Resolución, las próximas comunicaciones a esta Comisión relativas a este servicio realizadas por cualquier explotador deberán contener una tarifa orientada a sus costes de prestación que incluya una franquicia de 2 días desde la recepción de la mercancía.

TERCERO.- Declarar la información establecida en el punto 8 del apartado VII de la presente Resolución como el contenido mínimo a aportar por parte de los explotadores que presten el servicio complementario de carga y descarga de unidades de transporte intermodal sobre y desde vagón establecido en el punto 18 del Anexo I de la Ley 38/2015 en sus comunicaciones tarifarias al objeto que la CNMC elabore el informe previsto en el artículo 102.1 de la citada Ley.

CUARTO.- Una vez recibido el informe positivo de esta Comisión en relación con la propuesta tarifaria o transcurrido el plazo previsto en el artículo 102 de la Ley 38/2015, en el plazo de 10 días, los explotadores de las instalaciones de servicio deberán comunicarlas a los gestores de infraestructuras o bien el link donde puedan ser accesibles de forma gratuita para su publicación en la Declaración sobre la Red.

ANEXO I. TARIFAS PARA LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS DE MANIPULACIÓN DE UTIs

1. Tarifas terminales intermodales privadas de uso público

INSTALACIÓN	PROPUESTA TARIFARIA
Miranda de Ebro	Grúa 100€/hora, uso de vía 120 €, supervisión maniobra de vagones 50€ y supervisión maniobra de contenedores 60€.
Azuqueca	22 € + IVA (26,62€) por movimiento de grúa, sin indicar si contiene un tiempo de almacenaje.
Vicálvaro Clasificación	30,43€ por movimiento de UTI con grúa desde o hacia vagón a/desde camión o suelo. La tarifa incluye 5 días de almacenaje en las instalaciones. Los días que superen la franquicia supondrán movimiento de grúa adicional por 23,32€ más una cuantía de 3,33€/TEU/día del séptimo al noveno día y 5,54€/TEU/día del décimo en adelante
Selgua	32,45€ por movimiento de grúa (no especificándose ningún tipo de tiempo de almacenaje en la instalación incluido en dicha tarifa) y una tarifa por depósito por UTI y día de 0,51€.
Zaragoza Corbera Alta	10,50 € por cada uno de los 2 movimientos (vagón-camión) de contenedor lleno y 8,25€ por movimientos de contenedor vacío.
Zaragoza – ALIF	35€ por movimiento de UTI, incluyendo dicha tarifa máxima una estancia de 7 días en el terminal.

Fuente. Elaboración propia a partir de datos proporcionados por las terminales

2. Tarifas terminales intermodales cedidas a riesgo y ventura

ESTACIÓN	Tarifas 2016
Badajoz	Entre 0 y 2 días de tránsito por la instalación UTI 22,45 €, hasta 7 días de tránsito por la instalación UTI 39,40 €, exceso sobre 7 días de tránsito por la instalación UTI/DIA 6,00 €, manipulación adicional por más de 7 días de tránsito UTI 22,45 €.
Barcelona Morrot	Entre 0 y 2 días de tránsito por la instalación UTI 22,45 €, hasta 7 días de tránsito por la instalación UTI 39,40 €, exceso sobre 7 días de tránsito por la instalación UTI/DIA 6,00 €, manipulación adicional por más de 7 días de tránsito UTI 22,45 €.
Constantí	Entre 0 y 2 días de tránsito por la instalación UTI 22,45 €, hasta 7 días de tránsito por la instalación UTI 39,40 €, exceso sobre 7 días de tránsito por la instalación UTI/DIA 6,00 €, manipulación adicional por más de 7 días de tránsito UTI 22,45 €.

Córdoba Higuerón	el	Entre 0 y 2 días de tránsito por la instalación UTI 22,45 €, hasta 7 días de tránsito por la instalación UTI 39,40 €, exceso sobre 7 días de tránsito por la instalación UTI/DIA 6,00 €, manipulación adicional por más de 7 días de tránsito UTI 22,45 €.
Granollers		Entre 0 y 2 días de tránsito por la instalación UTI 22,45 €, hasta 7 días de tránsito por la instalación UTI 39,40 €, exceso sobre 7 días de tránsito por la instalación UTI/DIA 6,00 €, manipulación adicional por más de 7 días de tránsito UTI 22,45 €.
Madrid Abroñigal		Entre 0 y 2 días de tránsito por la instalación UTI 22,45 €, hasta 7 días de tránsito por la instalación UTI 39,40 €, exceso sobre 7 días de tránsito por la instalación UTI/DIA 6,00 €, manipulación adicional por más de 7 días de tránsito UTI 22,45 €.
Mérida Mercancías		¹⁵
Murcia Mercancías		Entre 0 y 2 días de tránsito por la instalación UTI 22,45 €, hasta 7 días de tránsito por la instalación UTI 39,40 €, exceso sobre 7 días de tránsito por la instalación UTI/DIA 6,00 €, manipulación adicional por más de 7 días de tránsito UTI 22,45 €.
Noain		Entre 0 y 2 días de tránsito por la instalación UTI 47,45 €, hasta 7 días de tránsito por la instalación UTI 53,45 €, exceso sobre 7 días de tránsito por la instalación UTI/DIA 6,00 €, manipulación adicional por más de 7 días de tránsito UTI 47,45 €.
Port-Bou Mercancías		Entre 0 y 2 días de tránsito por la instalación UTI 22,45 €, hasta 7 días de tránsito por la instalación UTI 39,40 €, exceso sobre 7 días de tránsito por la instalación UTI/DIA 6,00 €, manipulación adicional por más de 7 días de tránsito UTI 22,45 €.
Silla Mercancías		Entre 0 y 2 días de tránsito por la instalación UTI 22,45 €, hasta 7 días de tránsito por la instalación UTI 39,40 €, exceso sobre 7 días de tránsito por la instalación UTI/DIA 6,00 €, manipulación adicional por más de 7 días de tránsito UTI 22,45 €.
Tarragona Mercancías		22,45€ manipulación de UTI. No indica más información.

¹⁵ La operadora Desarrollo Logístico Extremeño no ha notificado sus tarifas ya que se encuentra en causa de disolución.

Villafria	Entre 0 y 2 días de tránsito por la instalación UTI 22,45 €, hasta 7 días de tránsito por la instalación UTI 39,40 €, exceso sobre 7 días de tránsito por la instalación UTI/DIA 6,00 €, manipulación adicional por más de 7 días de tránsito UTI 22,45 €.
Zaragoza Plaza	UTI entre 0 y 2 días de tránsito por la instalación a partir del día de entrada: 22,45€ UTI hasta 7 días de tránsito por la instalación a partir del día de entrada: 39,40 € UTI desde 0 hasta 7 días de tránsito por la instalación a partir del día de entrada, Tarifa única: 39,40 € Manipulación adicional a partir del séptimo día de tránsito en la instalación: 22,45€

Fuente. Elaboración propia a partir de datos proporcionados por las terminales.

3. Tarifas en terminales gestionadas directamente por ADIF.

ESTACIÓN	Tarifas 2016 ADIF
León, Vigo Guixar, Sevilla La Negrilla, San Roque, Bilbao Mercancías, Irún, Jundiz, Torrelavega	Entre 0 y 2 días de tránsito por la instalación UTI 22,45 €, hasta 7 días de tránsito por la instalación UTI 39,40 €, exceso sobre 7 días de tránsito por la instalación UTI/DIA 6,00 €, manipulación adicional por más de 7 días de tránsito UTI 22,45 €.

Fuente. Elaboración propia a partir de datos proporcionados por ADIF.