

RESOLUCIÓN SOBRE LAS PROPUESTAS DE TARIFAS PARA LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS PRESTADOS POR ADIF Y ADIF ALTA VELOCIDAD.

SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

STP/DTSP/051/17

Presidenta

D.^a María Fernández Pérez

Consejeros

D. Benigno Valdés Díaz

D. Mariano Bacigalupo Saggese

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xabier Ormaetxea Garai

Secretario de la Sala

D. Miguel Sánchez Blanco, Vicesecretario del Consejo

En Madrid, a 21 de diciembre de 2017

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.- ADIF y ADIF Alta Velocidad (en adelante, ADIF AV) comunicaron el 10 de octubre de 2017 su propuesta tarifaria en relación con los servicios complementarios a prestar en sus instalaciones.

SEGUNDO.- Con fecha 18 de octubre de 2017 se solicitó a ADIF y ADIF AV determinada información adicional necesaria para poder evaluar con mayor precisión la congelación de las tarifas propuestas para el año 2018, acordando la suspensión del transcurso del plazo para resolver y notificar la presente Resolución.

TERCERO.- Con fecha 6 de noviembre de 2017 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.

CUARTO.- Con fecha 23 de noviembre de 2017, se solicitó a ADIF aclaraciones adicionales en relación con los costes durante 2016 del servicio complementario de manipulación de UTIs, recibéndose la contestación al mismo el día 13 de diciembre de 2017.

QUINTO.- Al amparo de lo dispuesto en el artículo 21.2 a) de la Ley 3/2013, de 4 de junio y del artículo 14.2.b) del Estatuto Orgánico de la CNMC, aprobado por el Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, la Sala de Competencia de la CNMC ha emitido informe sin observaciones.

SEGUNDO.- FUNDAMENTOS DE DERECHO

I. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

El artículo 11.Uno 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.

Además, 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.Uno 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*”. Si en dicho plazo no se hubiera emitido informe, según el citado artículo, éste se considerará favorable.

Por tanto, la CNMC está habilitada para conocer 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. PROPUESTA TARIFARIA DE ADIV Y ADIF AV PARA LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

II.1. Tarifas para el servicio complementario de suministro de corriente de tracción

En la tabla siguiente se muestran las tarifas propuestas por ADIF AV 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 mientras que, en el resto de líneas, según Toneladas Kilómetro Brutas (TKB) del transporte de que se trate, de acuerdo con la siguiente clasificación.

Tabla 1. Propuesta tarifaria para el 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

De esta forma, **ADIF AV propone congelar en 2018 las tarifas vigentes en 2017** para este servicio.

En relación con el servicio complementario de suministro de corriente de tracción, 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.

Sobre la base de lo anterior, las empresas ferroviarias deben suscribir un convenio con ADIF AV para la prestación de este servicio estableciéndose, en el mismo, el principio de neutralidad económica, por el que siempre se regularizan las cantidades facturadas en función del coste real del producto. En concreto, y para el ejercicio 2016, último disponible, el gestor aporta la liquidación realizada a los operadores ferroviarios, tanto para las líneas convencionales como para las de alta velocidad, donde se comprueba 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 2. Costes subyacentes servicio de suministro de la corriente de tracción
[CONFIDENCIAL]

Fuente. ADIF AV

Como se observa en la tabla anterior, durante el año 2016 los costes de prestación del servicio de suministro de la corriente de tracción 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 61% de los costes e ingresos mientras que la red de alta velocidad supone el 38%. Estas cifras contrastan con la actividad soportada en cada línea, en términos de tren.km, ascendiendo al 76% en la red convencional y al 24% en la de alta velocidad.

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.

II.2. 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 2018 es la siguiente, lo que supone de nuevo la **congelación de las tarifas con respecto a las de 2017**:

Tabla 3. Propuesta tarifaria para el 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

Al igual que ocurre en el caso anterior, 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, sobre la base del mencionado principio de neutralidad económica recogido en los convenios.

Los ingresos generados por el servicio de suministro de combustible ascendieron, en 2016, a aproximadamente 28,5 millones, siendo los costes de gestión únicamente de **[CONFIDENCIAL]** euros.

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

II.3. Tarifas del servicio complementario de transportes excepcionales

Para los servicios de transportes excepcionales¹ (denominado, de acuerdo con la Declaración sobre la Red de ADIF, SC-9), la **tarifa propuesta se mantiene idéntica a la actualmente en vigor**, recogándose en la tabla siguiente:

Tabla 4. Propuesta tarifaria para los 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

¹ Un transporte se considera excepcional cuando presenta dificultades especiales para su realización debido a sus dimensiones, peso o acondicionamiento.

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.

Tal y como se puede apreciar en la tabla anterior, en la prestación de estos servicios se diferencian: por una parte, los recursos utilizados en el acompañamiento y asistencia al propio transporte (recursos directos²), para los que el gestor de infraestructuras propone un precio de 62 €/hora y, por otra, según el tipo de transporte, otros servicios, como modificación de instalaciones, que se realizan previo estudio y aceptación de un presupuesto.

Como se señaló en la Resolución de 3 de noviembre de 2016 sobre estas mismas tarifas para el año 2017³ (en adelante, Resolución de 3 de noviembre), los costes de estos servicios derivan, esencialmente, de los recursos humanos que requieren este tipo de transportes. En este sentido, las tarifas propuestas por ADIF y ADIF AV se corresponden esencialmente, con los costes de los recursos humanos necesarios, más un beneficio industrial del 5%.

Así, en el **estudio de viabilidad y seguridad**, ADIF fija la tarifa de acuerdo con el coste por hora del tipo de empleado que realiza estos estudios, incluyendo el citado 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.

En segundo lugar, y en relación a la tarifa relacionada con el **plan de marcha**, los gestores de infraestructuras justifican el rango de su propuesta tarifaria sobre la base del número de personas y las horas de dedicación de cada una de ellas. De nuevo, el coste incurrido está basado en el coste medio del personal técnico que realiza estas actividades, imputando el mismo porcentaje de beneficio industrial (5%).

Por último y en relación con la tarifa correspondiente a los **vehículos de apoyo en la circulación**, el gestor aporta justificación del coste medio por cada 100 kilómetros de circulación de estos vehículos, recogándose estrictamente los

² 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).

³ Resolución de 3 de noviembre 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.

https://www.cnmc.es/sites/default/files/1171356_2.pdf

costes derivados del consumo de gasoil y consumibles relacionados con la circulación, la amortización diaria media del vehículo y un beneficio industrial del 5%.

Teniendo en cuenta lo anterior, esta Sala estima que la tarifa propuesta para los transportes excepcionales 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. Además, como se señaló en la Resolución de 3 de noviembre, el beneficio industrial (5%) incorporado se considera un beneficio razonable.

II.4. Tarifas de los servicios complementarios de manipulación de las unidades de transporte intermodal (UTIs)

II.4.1. Propuesta de tarifas de los servicios de manipulación de UTIs prestados en instalaciones intermodales gestionadas directamente por ADIF

De forma preliminar al análisis de la propuesta tarifaria remitida, en la tabla siguiente se muestran las instalaciones en las que ADIF presta el servicio de tratamientos de UTIs directamente y, por tanto, donde las mismas serán de aplicación. Como puede observarse, se ha producido un comportamiento muy irregular entre las diferentes instalaciones pero, en su conjunto, se ha apreciado un ligero aumento de la actividad en 2016 con respecto a 2015.

Tabla 5. Número de UTIs gestionadas en cada instalación

Terminales ADIF	2015	2016	Variación %
LEÓN	2.795	3.246	16,14%
VIGO GUIXAR	19.052	22.383	17,48%
SEVILLA LA NEGRILLA	21.405	13.401	-37,39%
SAN ROQUE	7.689	11.115	44,56%
BILBAO	18.704	16.358	-12,54%
IRÚN	25.962	26.312	1,35%
JUNDIZ	2.785	5.530	98,56%
TORRELAVEGA	5.927	7.384	24,58%
TOTAL	104.319	105.729	1,35%

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

Después del incremento experimentado en 2017, **ADIF propone congelar las tarifas aplicables a este servicio**, como se observa en la tabla siguiente. Así,

las tarifas máximas⁴ propuestas (ver Tabla 6) 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 6. Propuesta de tarifas en terminales gestionadas directamente por ADIF

ESTACIONES	Tarifas 2018 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 los datos aportados 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.

ADIF justifica su propuesta sobre la base de la situación del mercado del transporte de mercancías por ferrocarril y su evolución, así como en su apuesta para el desarrollo de este modo.

II.4.2. Descripción de las terminales gestionadas directamente por ADIF

ADIF cuenta con 24 terminales intermodales de su propiedad. De conformidad con el artículo 45 de la Ley 38/2015, ADIF cedió a la gestión a riesgo y ventura 14 de ellas, quedando únicamente 6 gestionadas directamente⁵ por el gestor de las infraestructuras, que son las objeto del presente procedimiento.

Como se observa en la tabla 7 anterior, la localización geográfica de estas terminales es muy diversa. Sin embargo, en términos generales, las instalaciones gestionadas directamente por ADIF no cuentan con una competencia directa de otras terminales terrestres, salvo en el caso de Sevilla y, parcialmente, Jundiz.

⁴ 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.

⁵ De las diez instalaciones propiedad de ADIF que no se han cedido a la gestión a riesgo y ventura, hay cuatro que no tienen actividad: A Coruña, Lugo Mercancías, Taboadela-Ourense y Valladolid-Argales.

El resto de terminales o bien no cuentan con ninguna terminal cercana, como es el caso de León, Torrelavega e Irún, o las terminales se sitúan en recintos portuarios, como las terminales de Vigo Guixar (en el área de influencia de los puertos de Vigo y Marín), Bilbao Mercancías (cercana a la terminal de contenedores situada en el Puerto de Bilbao) y San Roque, en el área de influencia del Puerto de Algeciras.

De esta forma, y considerando la competencia de las terminales terrestres, las más directas competidoras de las terminales directamente gestionadas por ADIF, cabe señalar que, en el ámbito geográfico de Sevilla, se encuentra la terminal intermodal ferroviaria de Majarabique, cuya operación comenzó el pasado verano, y es propiedad de la Autoridad Portuaria de Huelva. Las tarifas de esta terminal son iguales a las ahora propuestas por ADIF, esto es, 24 euros/UTI manipulada, habiendo sido emitido informe positivo por esta Sala el pasado 27 de abril de 2017⁶. En este caso, como se observa en el informe, las tarifas fueron aprobadas a la vista de que no suponían un precio excesivo, de conformidad con el artículo 102 de la Ley 38/2015⁷.

Finalmente, la terminal de Júndiz, en la provincia de Álava, cuenta con otras dos terminales ferroviarias para el tráfico intermodal de contenedores por ferrocarril en su área de influencia. Por una parte, la terminal privada Hermanos Barredo, con una actividad residual y, la recientemente inaugurada terminal de Pancorbo, propiedad del Puerto de Bilbao y explotada por Transitia. Esta terminal todavía no ha informado de las tarifas que aplicará de conformidad con lo establecido en el citado artículo 102 de la Ley 38/2015.

Además de estas dos terminales, unos 100 km se encuentra la terminal de Noain, operada por BEST a riesgo y ventura. Esta terminal se encuentra a una distancia que hace dudosa su competencia efectiva con la terminal de Júndiz si bien, por completitud, se añade al análisis de las terminales potencialmente competidoras de las terminales gestionadas directamente por ADIF. En 2016, esta terminal comunicó unas tarifas de 47,45 euros/UTI⁸, habiendo sido objeto de análisis en la Resolución de 3 de noviembre de 2016⁹.

⁶ Resolución sobre la propuesta de tarifas para los servicios complementarios prestados por Termisur Eurocargo, S.A. en la terminal logística ferroviaria de Majarabique (Sevilla).

<https://www.cnmc.es/expedientes/stpdtsp01917>

⁷ De hecho, de acuerdo con las estimaciones de la empresa, el coste por UTI manipulada ascendería a **[CONFIDENCIAL]** euros.

⁸ El explotador de esta terminal, BEST, señaló que sus costes estimados ascendían a **[CONFIDENCIAL]** euros/UTI manipulada.

⁹ 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.

II.4.3. Valoración de las tarifas del servicio de manipulación de UTIs.

A la hora de establecer si la propuesta tarifaria anterior está orientada a los costes, y de acuerdo con lo manifestado por ADIF, la información de costes del estudio aportado en el ejercicio anterior se habría mantenido constante. Esta Sala, a la vista de la composición de los costes, considera que, efectivamente, la limitada variación en la actividad señalada en la tabla 5 anterior indica que los costes aportados para la revisión tarifaria de 2016 están vigentes.

Además, el estudio aportado por ADIF en 2016 para el establecimiento de las tarifas de 2017, ya mostraba que casi el 90% de los costes de estas instalaciones 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, si bien el coste unitario de manipulación de UTI está muy afectado por la demanda atendida en cada una de las instalaciones, los costes totales no deberían haberse modificado sustancialmente, tal y como declaró en su solicitud ADIF.

En definitiva, esta Sala, en línea con lo señalado por ADIF, considera que los costes de referencia para el análisis de la propuesta tarifaria se corresponden con los aportados en el ejercicio anterior. Por el contrario, se procederá a la actualización de la actividad a partir de los datos reales señalados anteriormente.

De acuerdo con lo anterior, como se muestra en la tabla siguiente, el coste medio por UTI calculado para todas las instalaciones que ADIF gestiona directamente ascendería a **[CONFIDENCIAL]** euros, si bien con una importante dispersión en función de la terminal que se analice.

Tabla 7. Costes imputables al servicio de manipulación y estocaje de UTIs en 2016

[INICIO CONFIDENCIAL]

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

[FIN CONFIDENCIAL]

En relación con los costes medios observados cabe señalar que están muy condicionados por la demanda que afrontan en relación con su capacidad. Así, las terminales que ADIF gestiona directamente difícilmente alcanzan una actividad mínima, quedando muy lejos de su máxima capacidad teórica con los medios disponibles actualmente, como se muestra en la siguiente tabla. Esta limitada demanda hace que, con la única excepción de la instalación de San

https://www.cnmc.es/sites/default/files/1171356_2.pdf

Roque, que se encuentra cerca de su capacidad operativa máxima, los costes medios sean muy elevados.

Tabla 8. Porcentaje de ocupación de las terminales

Terminales ADIF	Capacidad operativa máxima ¹⁰	2016	Ocupación %
LEÓN	8.427	3.246	38,52%
VIGO GUIXAR	50.089	22.383	44,69%
SEVILLA LA NEGRILLA	35.682	13.401	37,56%
SAN ROQUE	11.616	11.115	95,70%
BILBAO	54.292	16.358	30,13%
IRÚN	71.046	26.312	37,04%
JUNDIZ	15.253	5.530	36,26%
TORRELAVEGA	14.636	7.384	50,45%
TOTAL	261.041	105.729	40,50%

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

Por el contrario, dados los costes señalados, y en un escenario de actividad igual a la capacidad operativa máxima de las instalaciones, el coste por UTI ascendería a **[CONFIDENCIAL]** euros para el conjunto de las instalaciones. De esta forma, los problemas que afronta ADIF en sus terminales son esencialmente de demanda y no tanto de su estructura de costes, que se considera razonable. En estas condiciones, fácilmente puede comprobarse la efectiva orientación a los costes de las tarifas de este servicio complementario, en la siguiente tabla se muestra el ingreso medio por UTI manipulada obtenido por ADIF en el ejercicio 2016.

Tabla 9. Ingreso medio por UTI manipulada en 2016

[INICIO CONFIDENCIAL]

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

[FIN CONFIDENCIAL]

¹⁰ Esta capacidad ha sido determinada por ADIF en base a los recursos humanos y materiales disponibles actualmente, así como los horarios de prestación del servicio actuales. De esta forma, la dotación de infraestructuras de la terminal en cuestión podría soportar mayor actividad si bien, ésta queda limitada por los recursos humanos y técnicos (esencialmente, las grúas pórtico o móviles) de que dispone el gestor de la instalación. Como se observa en el Anexo a esta Resolución, este aspecto provoca que algunas terminales cuenten con una importante sobredimensión en algunos elementos clave, como el número de vías o la superficie de la playa.

Ante la situación anterior es preciso recordar que esta Sala estableció, en la citada Resolución de 3 de noviembre de 2016¹¹ que “(...) *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*”. Efectivamente, el coste de manipulación de las UTI en las terminales supone un importante porcentaje del coste total del transporte de mercancías por ferrocarril, por lo que, su aumento supondría incremento en los costes del ferrocarril.

Es necesario recordar que, de acuerdo con los datos publicados por esta Comisión¹², la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías respecto al total de los medios terrestres reflejó una **disminución de la actividad**, situándose, en 2016, en el 2,0% en toneladas netas (2,2% en 2015) y un 4,7% en t.km netas (5% en 2015), lo cual se encuentra lejos de la media en los países de la Unión Europea (10% y 19% respectivamente en 2015), y de los objetivos de la Unión Europea en este ámbito (sustituir el 30% del transporte por carretera a distancias superiores a los 300 km al ferrocarril para 2030).

Esta limitada actividad se refleja, como se ha dicho, en el grado de ocupación de las terminales y en el coste medio que afrontan. Esta Sala también ha señalado¹³, a este respecto, que “(...) *sin perjuicio de la necesidad de que los prestadores de los servicios complementarios así como de los propietarios de las instalaciones de servicio recuperen los costes de prestación de los servicios, resulta imprescindible que las tarifas fijadas mantengan la competitividad del modo ferroviario*”. Desde este punto de vista, y considerándose que, en el largo plazo, todos los modos de transporte deberían tener la capacidad de asumir la totalidad de los costes que generan, un incremento tarifario sería inasumible por los operadores ferroviarios, lo que conllevaría una reducción más severa de la actividad con el consiguiente incremento en el coste medio.

A este respecto, se invita a ADIF a evaluar las posibilidades comerciales que le facilita la actual legislación, en particular, el 102.2 de la Ley 38/2015, que le habilita para ofrecer descuentos “*con la finalidad de fomentar la explotación de las instalaciones en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia*”.

¹¹ Ver nota al pie 9.

¹² Informe de Supervisión del mercado de transporte ferroviario de mercancías (2016).

¹³ Resolución de 7 de febrero de 2017 sobre la propuesta de tarifas para los servicios complementarios prestados por la UTE SEFEMED en la instalación de servicio de Barcelona – Morrot.

https://www.cnmc.es/sites/default/files/1540517_0.pdf

Por tanto, a la vista de la evolución de los ingresos y costes medios y de lo establecido por esta Sala en diferentes Resoluciones, cabe concluir que la propuesta de tarifas para el servicio complementario de manipulación de UTIs en las terminales directamente gestionadas por ADIF está en línea con lo dispuesto en el artículo 102 de la Ley 38/2015.

III. CONCLUSIONES

De acuerdo con lo establecido anteriormente, esta Sala 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** siguen una senda progresiva de orientación a los costes subyacentes de acuerdo con lo establecido en el artículo 102 de la Ley 38/2015 dado que:
 - a. Si bien ADIF propone una única tarifa promediada para todas las instalaciones que explota directamente, ésta es menor al coste de cada una de las terminales donde se aplicará.
 - b. Por otra parte, y en relación al nivel tarifario propuesto, esta Sala considera que el ingreso medio esperado no supera los costes de prestación más un beneficio razonable, de acuerdo con lo establecido en el artículo 102 de la Ley 38/2015, siendo coherente con los objetivos de aumentar la intensidad de uso de estas instalaciones que, como se ha podido comprobar, está por debajo de su capacidad teórica máxima.
- 5) Se insta a ADIF y a ADIF AV a efectuar un mayor esfuerzo en los próximos ejercicios tarifarios a fin de lograr una mayor orientación de los precios a los costes subyacentes de prestación de los servicios,

fomentando la explotación de las instalaciones mediante los oportunos descuentos, de acuerdo con lo establecido en el artículo 102.2 de la Ley 38/2015.

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

RESUELVE

UNICO. - 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.

La presente Resolución agota la vía administrativa, no siendo susceptible de recurso de reposición, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36.2 de la Ley 3/2013, de 4 de junio. Puede ser recurrida, no obstante, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses, de conformidad con lo establecido en la disposición adicional cuarta, 5, de la Ley 29/1998, de 13 de julio.

ANEXO. COMPARATIVA INFRAESTRUCTURAS DE LAS TERMINALES

[INICIO CONFIDENCIAL]

[FIN CONFIDENCIAL]