

ACUERDO POR EL QUE SE EMITE INFORME RELATIVO A LA ACTUALIZACIÓN DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2022 DE ADIF ALTA VELOCIDAD

STP/DTSP/016/22

CONSEJO. SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

Presidente

D. Ángel Torres Torres

Consejeros

D. Mariano Bacigalupo Saggese

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xabier Ormaetxea Garai

D.^a Pilar Sánchez Núñez

Secretaria

D.^a. María Angeles Rodríguez Paraja

En Madrid, a 16 de junio de 2022

En el ejercicio de 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), en relación con el artículo 32 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante, Ley del Sector Ferroviario), la Sala de Supervisión Regulatoria emite el siguiente informe:

I. OBJETO DEL INFORME Y HABILITACIÓN COMPETENCIAL

1. El 9 de mayo de 2022 tuvo entrada en el registro de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC) la propuesta de actualización de la declaración sobre la red de 2022 de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad (en adelante, ADIF AV).
2. La Ley del Sector Ferroviario establece, en su artículo 32, que los administradores de infraestructuras ferroviarias “(...) *elaborarán, aprobarán y publicarán la declaración sobre la red correspondiente a su ámbito de actuaciones, así como sus actualizaciones*”.

3. El artículo 5.1 de la Orden FOM/897/20051 impone que los administradores de infraestructuras ferroviarias publicarán la declaración sobre la red en su portal web. Por su parte, el punto 2º del mismo artículo señala que los *“acuerdos por los que se aprueben las modificaciones de la declaración sobre la red deberán ser, igualmente, objeto de publicación, a través del mismo procedimiento, en el plazo máximo de diez días desde que se adopten y, en todo caso, quince días antes de la fecha en la que surtirán efecto”*.
4. Corresponde a esta Comisión informar sobre la propuesta de actualización de la declaración sobre la red para el ejercicio 2022 de ADIF AV, en virtud de la función que le atribuyen el artículo 11.1.g) de la LCNMC y el artículo 32.2 de la Ley del Sector Ferroviario. Este último establece que los administradores de infraestructuras deberán consultar, de forma previa a la aprobación de las actualizaciones de la declaración sobre la red *“al Ministerio de Fomento, Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, empresas ferroviarias y resto de candidatos, Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (...)”*.
5. La aprobación del presente informe debe entenderse sin perjuicio de las posibles medidas que la CNMC adopte de acuerdo con las competencias previstas en el artículo 11.2.a) de la LCNMC relativas al control y supervisión, por iniciativa propia, de las declaraciones sobre la red, una vez los gestores de infraestructuras publiquen su versión definitiva.
6. Por tanto, la CNMC está habilitada para conocer e informar sobre la propuesta de actualización de la declaración sobre la red para el ejercicio 2022 de ADIF AV. Por otra parte, atendiendo a lo previsto en los artículos 20.1 y 21.2 de la LCNMC y el artículo 14.1.b) del Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Estatuto Orgánico de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, el órgano decisorio competente para emitir el presente informe es la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC.

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

7. La propuesta de modificación de la declaración sobre la red de 2022 de ADIF AV es sobre las condiciones de prestación del servicio de suministro de corriente de tracción (epígrafe 5 y Catálogo de costes de suministro de líneas electrificadas que lo complementa). Las características técnicas de la red ferroviaria provocan que este servicio se preste en **corriente continua**,

¹ Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, modificada por la Orden FOM/642/2018, de 13 de junio.

principalmente en la red convencional y de ancho métrico (RAM)², y en **corriente alterna** en la red de alta velocidad.

8. En la actualidad el servicio de suministro de tracción de **corriente continua** se factura a través del coste en euros por mil Toneladas Kilómetro Brutas (TKB) publicado por ADIF AV en la declaración sobre la red para diferentes tipos de servicio (cercanías, media distancia, larga distancia, mercancías en la red convencional y viajeros y mercancías en la RAM). A este coste se añaden los costes de gestión en que incurre ADIF AV. La facturación resultante de la aplicación de estos importes se ajusta trimestralmente a los costes realmente incurridos, con un ajuste al final del año, una vez confirmados los ingresos y costes de ADIF en concepto de energía, manteniendo así la neutralidad económica del servicio de corriente de tracción.
9. En la red de corriente continua ADIF AV propone, en primer lugar, reconocer la devolución de la energía producida por el frenado de los trenes con freno regenerativo³. Para ello, las empresas ferroviarias deberán comunicar con antelación al gestor el material rodante que tenga instalado este sistema.
10. En segundo lugar, propone pasar del sistema de facturación descrito más arriba al ya vigente en corriente alterna, que permite el ajuste mensual de la facturación. Para ello se incluyen en la propuesta:
 - Las ratios que permiten calcular el consumo del tren (r_c) y la generación de energía de los trenes con freno regenerativo (r_g) según el tipo de servicio ferroviario.
 - La publicación de los costes mensuales de la energía (TE) y de acceso a la red de terceros (ATR), ambos expresados en euros/MWh, tanto para la red convencional como la RAM, y las previsiones de los mismos costes para los meses siguientes.
 - El parámetro de pérdidas de la red, que se publicará anualmente y que inicialmente es del 7%, y los costes de gestión del servicio que ADIF AV repercute a las empresas ferroviarias, que se mantienen en 1,12 euros/MWh.
11. En tercer lugar, la facturación con medida embarcada en la red de corriente continua, que está operativa en la red de corriente alterna desde el 1 de enero de 2022, se prevé implementar a partir de 2023/2024.

² Existen dos redes electrificadas en corriente continua con balances energéticos y económicos de suministro de corriente de tracción independientes, una en 3kV que alimenta las líneas convencionales y otra en 1,5 kV que alimenta las líneas de RAM.

³ Esta posibilidad ya está recogida en la red de corriente alterna desde 2021.

12. En la red de **corriente alterna** ADIF AV propone, en primer lugar, modificar las ratios de estimación del consumo del tren (r_c) y de generación de energía de los trenes con freno regenerativo (r_g), y diferenciar cada una de ellas según los servicios sean de viajeros o de mercancías.

Tabla 1. Propuesta de modificación de las ratios de conversión del consumo eléctrico

	Vigente	Propuesto	
	Viajeros y mercancías	Viajeros	Mercancías
r_c	49,26	52,15	18,63
r_g	6,4	6,78	2,42

13. En segundo lugar, propone introducir una bonificación del 5% sobre los precios de la energía (TE) y de acceso a terceros (ATR) en los consumos de trenes que opten por la facturación con medida embarcada, para incentivar la instalación de esta medida embarcada, y así la facturación por el consumo real de energía.

III. VALORACIÓN DE LA PROPUESTA

Primero. Precios del servicio de corriente de tracción

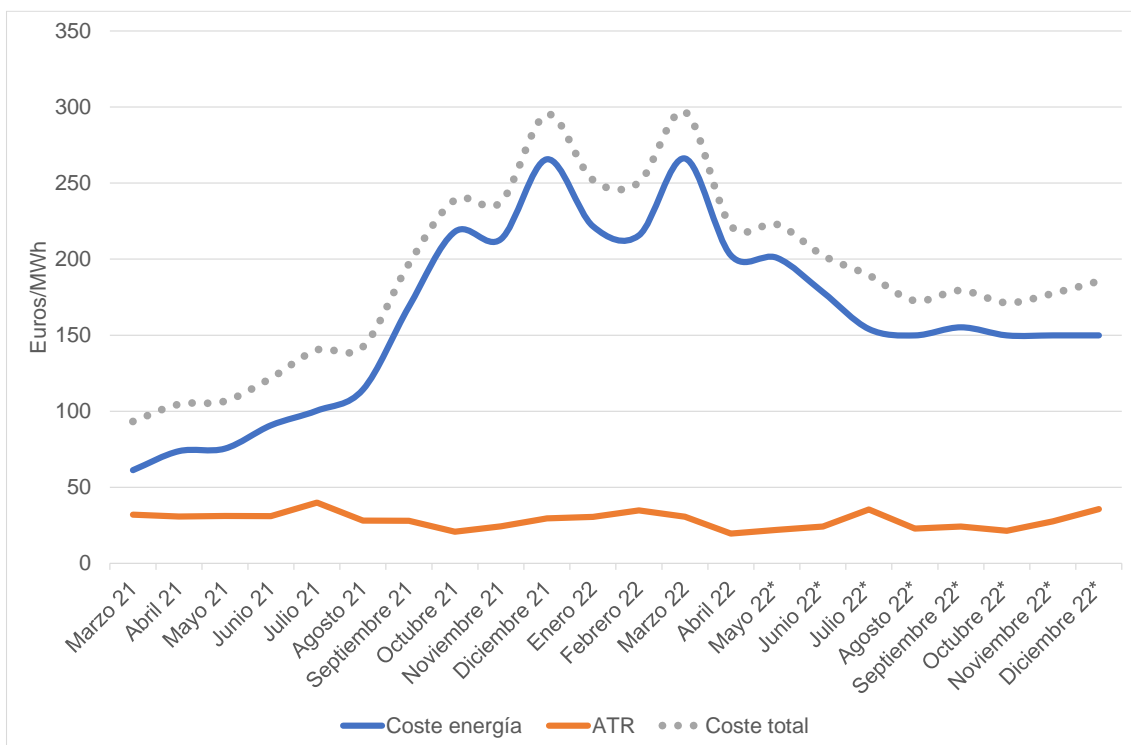
14. La Disposición adicional vigésima primera de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico establece que los gestores de infraestructuras ferroviarias podrán prestar, en su condición de consumidores, el servicio de suministro eléctrico a las empresas ferroviarias. Esta Disposición supone que en España, al contrario de lo que ocurre en otros países europeos⁴, la corriente de tracción se contrata por el administrador de infraestructuras para su posterior reventa a las empresas ferroviarias.
15. De acuerdo con la Ley del Sector Ferroviario, el suministro de la corriente de tracción es un servicio complementario cuyo precio, en la medida en que se presta únicamente por un explotador, debe estar orientado a los costes. Por ello, ADIF AV traslada a las empresas ferroviarias el coste que soporta por el

⁴ El modelo español en el que ADIF AV es el único suministrador de la corriente de tracción difiere del vigente en otros países donde las empresas ferroviarias pueden, como otros consumidores eléctricos, escoger a su suministrador de energía. Este es el caso de Francia (página 108 [Document principal - DRR 2022 V5 \(snf-reseau.com\)](#)), Austria (página 26: <https://infrastruktur.oebb.at/en/partners/rail-network/network-statement/network-statement-2022/network-statement-2022.pdf>) y Portugal (página 117: <https://servicos.infraestruturasdeportugal.pt/sites/default/files/inline-files/Network%20Statement%202023.pdf>).

suministro de la energía adquirida en el mercado eléctrico más su coste propio de gestión.

16. Los precios de la **corriente alterna** se van actualizando mes a mes de forma que la facturación por el servicio de tracción se ajusta mensualmente en función de la producción total de TKB y el consumo real en subestaciones. El contrato de suministro de energía suscrito por ADIF AV es variable con la evolución del precio de la electricidad en el mercado eléctrico, por lo que el precio del servicio de corriente de tracción ha experimentado un importante aumento desde mediados de 2021 lo que, lógicamente, ha repercutido en los costes de los operadores ferroviarios. Así, de acuerdo con los datos publicados por ADIF AV, el precio del servicio en corriente alterna se había incrementado en diciembre de 2021 un 316% respecto de los valores vigentes en marzo del mismo año, sobrepasando los 295 €/MWh. A principios de 2022 se observa una importante volatilidad del precio, con subidas y bajadas mensuales, si bien en niveles muy superiores a los del inicio de 2021. Finalmente, la previsión publicada por ADIF AV para el resto de 2022 indica una progresiva reducción de los precios, si bien todavía un 200% superiores a los de marzo de 2021.

Gráfico 1. Precio del suministro de tracción en corriente alterna



17. Al contrario de la situación en corriente alterna, los precios de la **corriente continua** se publican en la declaración sobre la red a principios de año y no se actualizan. ADIF AV ajusta trimestralmente la facturación realizada a las

empresas ferroviarias de acuerdo con los gastos realmente incurridos, regularizando al final de cada ejercicio los ingresos y costes reales al objeto de mantener la neutralidad económica de este servicio. Ahora bien, ante la evolución de los precios de la energía, ADIF AV los actualizó el pasado 30 de marzo de 2022 con el fin de evitar cuantiosas regularizaciones para ajustar a los costes reales los pagos realizados con los precios de referencia. Los precios en corriente continua también se han triplicado con respecto a los de 2021.

Tabla 2. Precio del suministro de tracción en corriente continua (euros/mil TKB)

	2021	Actualización marzo 2022
Cercanías	8,30	24,73
Media distancia	2,56	7,61
Larga distancia	3,21	9,55
Mercancías	2,64	7,85
RAM-Viajeros	6,80	20,27
RAM-Mercancías	2,22	6,60

18. La propuesta de ADIF AV de ajustar mensualmente el precio del servicio de tracción en la red de **corriente continua** debe valorarse positivamente porque tenderá a reducir la cuantía de los ajustes periódicos que, en un contexto de volatilidad de los precios de la energía, pueden ser importantes. Además, la publicación mensual de los costes de la energía incurridos por ADIF AV, así como de las previsiones para el resto del ejercicio, disminuye notablemente la incertidumbre de las empresas ferroviarias sobre la evolución de este coste.
19. Las condiciones en que se contrata la energía se determinan por ADIF AV mediante una licitación pública y se trasladan al precio del servicio de corriente de tracción, lo que afecta directamente al coste de las empresas ferroviarias. Por ello la CNMC dijo, en su Acuerdo de 25 de noviembre de 2021 por el que se emite informe relativo a las declaraciones sobre la red 2022 de Adif y Adif Alta Velocidad, que ADIF AV debía consultar a las empresas ferroviarias sobre las condiciones en que se adquiere la energía de las comercializadoras del sector eléctrico, con el fin de que el administrador de la infraestructura pudiera tomar en consideración su opinión para adquisiciones de energía en el futuro.
20. En esta ocasión, ADIF AV, además de someter a consulta de las empresas ferroviarias las modificaciones propuestas en esta actualización de la declaración sobre la red de acuerdo con lo previsto en el artículo 32 de la Ley

del Sector Ferroviario, convocó una reunión por videoconferencia el pasado 20 de mayo de 2022 para explicar los cambios, reunión que contó con la presencia de la mayoría de las empresas ferroviarias.

Segundo. Parámetros de facturación del servicio de corriente de tracción.

21. La facturación del servicio de corriente de tracción está evolucionando, como ya anunció ADIF AV en la modificación de la declaración sobre la red de 2019, hacia un modelo en el que se pueda facturar el consumo real de las empresas ferroviarias. La implementación de este nuevo modelo, dada su complejidad, es paulatina, habiéndose completado para la red de alta velocidad que, desde el 1 de enero de 2022, permite la facturación de acuerdo con la medición del consumo mediante equipos embarcados en los trenes, teniendo en cuenta la energía devuelta a la red por los trenes equipados con frenos regenerativos.
22. La modificación ahora propuesta por ADIF AV supone iniciar el proceso en la red convencional de **corriente continua**, lo cual se valora positivamente. La CNMC se ha manifestado a favor de la implementación de mecanismos que incentiven la eficiencia en la conducción y el material rodante, lo que necesariamente pasa por medir el consumo energético de cada tren⁵.
23. También debe valorarse positivamente el reconocimiento a las empresas ferroviarias de la energía devuelta a la red por el frenado de las unidades que incorporan freno regenerativo en la red de corriente continua⁶.
24. Por otro lado, en **corriente alterna** la bonificación del 5% en la factura energética que propone aplicar ADIF AV a los consumos de los trenes con equipos embarcados de medición incentivará la instalación de estos equipos embarcados, necesarios para la medición del consumo real de energía -y no uno estimado para cada tipo de servicio-. La facturación por el consumo real de energía resulta muy deseable porque incentiva la eficiencia, como se ha dicho, pero la instalación de medida embarcada tiene coste y dicha medida embarcada contabiliza todos los consumos del tren y no solo los correspondientes a los

⁵ El Acuerdo del Pleno de la CNMC, de fecha 25 de junio de 2019, por el que se emite informe relativo a las propuestas de ADIF y ADIF AV sobre la modificación de la declaración de red de 2019 señalaba que *“la importancia de los costes de energía eléctrica para los operadores ferroviarios implica la conveniencia de que se facture en función del consumo real, de forma que se incentiven medidas de eficiencia en la conducción y el material rodante”*.

<https://www.cnmc.es/expedientes/stpdtsp03219>

⁶ Véase lo indicado por esta Comisión con motivo de la introducción de la misma medida para la red de corriente alterna en el Acuerdo, de 6 de mayo de 2021, por el que se emite informe relativo a la actualización de la declaración de red de 2021 de ADIF Alta Velocidad <https://www.cnmc.es/expedientes/stpdtsp01921>

movimientos efectivos del tren. Ambas cuestiones deben ser tenidas en cuenta al establecer la cuantía de la bonificación.

25. ADIF AV propone introducir las ratios de estimación del consumo del tren (r_c) y la generación de energía de los trenes con freno regenerativo (r_g) en la **red convencional** y diferenciar entre los trenes de viajeros y los trenes de mercancías en la **red de alta velocidad**. Estos cambios tienen implicaciones en los costes de las empresas ferroviarias como se observa en la siguiente tabla.

Tabla 3. Comparativa del precio del suministro de energía eléctrica (euros/mil TKB)⁷

Servicio	Corriente continua			Corriente alterna		
	Actual ⁸	Propuesta	Var (%)	Actual	Propuesta	Var (%)
Cercanías	24,73	18,55	-25%	15,65	16,57	6%
RAM-Viajeros	20,27	14,68	-28%			
Media distancia	7,61	11,42	50%			
Larga distancia	9,55	11,42	20%			
Mercancías	7,85	7,14	-9%	15,65	5,92	-62%
RAM-Mercancías	6,60	5,65	-14%			

26. El precio de la corriente de tracción en corriente continua se diferencia entre servicios al objeto de recoger los diferentes consumos por las características de la marcha (los servicios de cercanías arrancan y frenan proporcionalmente más que otros servicios, por ejemplo) o la velocidad (a más velocidad, más consumo de energía). Como se observa, la introducción del nuevo sistema de cálculo del consumo no afecta a todos los servicios por igual, incrementándose sustancialmente los precios de los servicios de media y larga distancia y reduciéndose los de cercanías.

⁷ Se adopta el coste del suministro de energía y del acceso de terceros a la red publicado por ADIF AV en corriente alterna para marzo de 2022, que ascienden a 266,21 y 30,70 euros respectivamente. Ante la falta de previsiones por parte de ADIF AV para la red de corriente continua, se han tomado los mismos valores que para la red de corriente alterna en el citado mes. A efectos comparativos no se ha considerado en el cálculo la devolución de energía a la red por no estar todavía implementada en la red convencional. Se excluyen también los gastos de gestión de 1,12 €/MWh que ADIF AV repercute del mismo modo en todos los casos.

⁸ Valores publicados por ADIF AV en la declaración sobre la red 2022. Edición de 30 marzo 2022.

27. Por otro lado, la aplicación de distintos ratios entre trenes de mercancías y trenes de viajeros que propone ADIF AV para la red de corriente alterna respondería a las diferencias en la velocidad de los distintos servicios. Sin embargo el coste de la energía de los servicios de mercancías en corriente alterna (red de alta velocidad) es menor que en corriente continua (red convencional) a pesar de que, previsiblemente, la velocidad que alcancen estos últimos servicios será inferior y, por tanto, tendrán un menor consumo.
28. A la vista de lo anterior, a más tardar en el proceso de consultas de la próxima revisión de la declaración sobre la red correspondiente al horario de servicio 2022-2023, ADIF AV debería justificar a las empresas ferroviarias y a la CNMC el cálculo de las ratios r_c y r_g , así como los criterios seguidos para diferenciar entre servicios. Además, como ya se señaló en el Acuerdo de 25 de noviembre de 2021 por el que se emite informe relativo a las declaraciones sobre la red 2022 de Adif y Adif Alta Velocidad, ante el incremento de la complejidad de la facturación ADIF AV debería habilitar los mecanismos necesarios que permitan a las empresas ferroviarias y la CNMC la trazabilidad de los costes de este servicio, incluyendo los costes de gestión.

IV. CONCLUSIONES

Primera.- Se valora positivamente la propuesta de ADIF AV de ajustar mensualmente el precio del servicio de tracción en la red de corriente continua porque tenderá a reducir la cuantía de los ajustes periódicos disminuyendo la incertidumbre de las empresas ferroviarias sobre la evolución de este coste.

Segunda.- Se valora positivamente la bonificación del 5% en la factura energética que propone aplicar ADIF AV a los consumos de los trenes con equipos embarcados de medición, puesto que incentivará su instalación, lo cual es deseable para mejorar la eficiencia del sistema.

Tercero.- A más tardar en el proceso de consultas de la próxima revisión de la declaración sobre la red correspondiente al horario de servicio 2022-2023, ADIF AV debería justificar a las empresas ferroviarias y a la CNMC el cálculo de las ratios r_c y r_g , así como los criterios seguidos para hacer la diferenciación de ratios entre servicios.

Comuníquese este Acuerdo a la Dirección de Transportes y del Sector Postal y notifíquese a la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad.