

La CNMC valora positivamente las medidas que propone ADIF Alta Velocidad, que contribuyen a la eficiencia energética del transporte ferroviario

- El gestor establecerá una bonificación del 5% a los trenes de Alta Velocidad que tengan equipos de medición de consumo real de energía.
- En la red convencional facturará mensualmente a los operadores teniendo en cuenta la energía devuelta a la red por el frenado.
- La CNMC solicita a ADIF ampliar la información sobre el cálculo de la factura a los operadores ferroviarios.

Madrid, 30 de junio de 2022.- ADIF Alta Velocidad ha presentado una modificación de su Declaración sobre la Red con diversas medidas que contribuirán a mejorar la eficiencia energética del transporte ferroviario. ([STP/DTSP/016/22](#)).

La Declaración sobre la Red es un documento que elabora el administrador de infraestructuras y que incluye las características de la red ferroviaria y los procedimientos para que las compañías de tren puedan acceder a ella.

En España, al contrario de lo que ocurre en otros países europeos, ADIF Alta Velocidad se encarga de contratar la corriente de tracción para los trenes y posteriormente la revende a las empresas ferroviarias. Con este sistema, les repercute el coste de compra en el mercado eléctrico más un coste de gestión.

Equipos de medición en la Alta Velocidad

Desde el 1 de enero de 2022, en la red de Alta Velocidad, que funciona con corriente alterna, es posible facturar por el consumo real de energía y no por el consumo estimado. Para ello es necesario que los trenes dispongan de equipos de medición embarcados.

La nueva propuesta de ADIF se centra en aplicar una bonificación del 5% a los consumos de los trenes que cuenten con este tipo de equipos. La CNMC considera que esta medida es positiva porque incentiva la instalación de unos equipos que contribuirán a mejorar la eficiencia del sistema.

Medidas en la red convencional

En el caso de la red convencional, que funciona con corriente continua, ADIF tiene previsto aplicar la facturación por el consumo real de energía a partir del horario de servicio 2023-2024. Mientras tanto, ADIF propone ajustar mensualmente el precio que cobra a las compañías ferroviarias.

La CNMC valora positivamente esta medida, porque tenderá a reducir la cuantía de los ajustes posteriores, así como que ADIF reconozca a las empresas ferroviarias la energía devuelta a la red por el frenado de los trenes (unidades que incorporan freno regenerativo).

Cálculo de la factura energética

Finalmente, la CNMC considera que ADIF deberá justificar el cálculo de los nuevos parámetros de facturación en corriente alterna y en corriente continua, a más tardar en el proceso de consultas de la próxima revisión de la declaración sobre la red. Estos nuevos parámetros variarán sustancialmente los costes de la energía de los diferentes servicios ferroviarios.

[STP/DTSP/016/22](#)