

## NOTA DE PRENSA

### **La CNMC ha aprobado dos informes sobre las propuestas de cánones de ADIF y ADIF Alta Velocidad para 2017**

- La CNMC considera que los cánones que ADIF propone a potenciales competidores por utilizar de forma ineficiente sus infraestructuras son excesivos
- Se ha analizado la propuesta de precios que hace ADIF a otras compañías por el uso de su red
- Se ha evaluado el nuevo sistema de compensación para los servicios ferroviarios de cercanías y de media distancia considerados como Servicio Público

**Madrid, 7 de abril de 2017.-** La CNMC (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia) ha aprobado dos resoluciones que analizan propuestas sobre aspectos concretos de los cánones de ADIF y ADIF Alta Velocidad para 2017. [\(STP/DTSP/014/17\)](#) [\(STP/DTSP/023/17\)](#)

De acuerdo con la [resolución de la CNMC de 3 de noviembre de 2016](#), ADIF y ADIF Alta Velocidad ha propuesto un recargo en el caso del uso ineficiente de sus infraestructuras, que se aplicará a empresas ferroviarias (Renfe y sus competidores), así como una serie de bonificaciones para incentivar el incremento del tráfico.

### **Recargos por uso ineficiente de infraestructuras**

ADIF y ADIF Alta Velocidad han propuesto que el recargo por el uso ineficiente de la infraestructura sea igual al importe de los cánones que dejan de percibir cuando un tren que ha reservado capacidad no circule. La CNMC considera que el importe propuesto por ADIF resulta excesivo, dado que no se corresponde con los importes fijados en la Resolución de la CNMC de 3 de noviembre de 2016. Además, supondría que ADIF estaría cobrando dos veces por ese canon (Modalidad A).

La CNMC valora positivamente la bonificación que ADIF establece a las empresas que tengan más tráfico del previsto en la red ferroviaria. No obstante, considera que ADIF y ADIF Alta Velocidad deben reducir el tráfico que consideran de referencia (en condiciones de mercado normales), desde el 3% propuesto hasta el 1,4%.

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

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

*Reproducción permitida solo si se cita la fuente*

## **Cánones por los servicios ferroviarios de cercanías y media distancia**

El informe de la CNMC también ha analizado los cánones que ADIF propone aplicar a los servicios ferroviarios de cercanías y media distancia -en ancho convencional como métrico y de alta velocidad (AVANT). Ambas modalidades de servicios ferroviarios han sido declaradas por el Consejo de Ministros como obligaciones de servicio público (OSP).

En estos casos, ADIF propone renunciar a la subvención de 585 millones de euros que hasta ahora estaba fijada en los Presupuestos Generales del Estado, y que, en su lugar, esa partida se destine a compensar a RENFE, el operador que actualmente se encarga de prestar los servicios ferroviarios de cercanías y media distancia bajo la obligación de Servicio Público.

RENFE cuenta además con un contrato por el que recibe un importe de 495,38 millones de euros, y con otros 110 millones por la prestación de los servicios transferidos a la Generalitat de Catalunya. Además, 3 Comunidades Autónomas (Aragón, Cataluña y Extremadura) han suscrito también acuerdos con RENFE para la prestación de las obligaciones de Servicio Público (OSP) en sus territorios por valor de (22,4 millones de euros).

La CNMC considera que el sistema propuesto por ADIF, según el cual recuperará los costes del uso de sus infraestructuras a través de los cánones ferroviarios que cobrará a Renfe (no vía Presupuestos Generales del Estado), será más transparente a la hora de evaluar las obligaciones del Servicio Público.

En todo caso, ADIF deberá justificar los costes reales de los diferentes servicios ferroviarios previstos en el artículo 97.7 de la Ley 38/2015. Tal obligación se recoge en el modelo de costes que actualmente está desarrollando, y que debe remitir a la CNMC antes del 3 de julio de 2017.

Finalmente, y por su impacto sobre la actividad ferroviaria, la CNMC solicita al Ministerio de Fomento que implemente las medidas previstas en la Ley 38/2015, relativas a la sostenibilidad de los administradores de infraestructuras. Esto supone la firma de un convenio que dé la necesaria seguridad a los agentes del sector sobre los niveles de cánones a largo plazo evitando así que se desincentive el tráfico ferroviario.

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

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

*Reproducción permitida solo si se cita la fuente*