

NOTA DE PRENSA

La CNMC analiza la modificación de *la Declaración sobre la red de ADIF y ADIF Alta Velocidad*

- La CNMC valora el planteamiento de ADIF Alta Velocidad porque clarifica la situación para las empresas ferroviarias que quieran operar a partir de diciembre de 2020.
- Las empresas deben tener la opción de solicitar la *capacidad marco* que consideren adecuada a su plan de negocio para operar en los corredores de la red de alta velocidad.
- La información sobre la capacidad disponible para los operadores que quieran solicitar contratos a largo plazo y sobre los criterios para su asignación favorecen la liberalización del mercado nacional de viajeros.
- La vigencia del “Paquete A” debe limitarse a 5 años para facilitar la adaptación de Renfe a la liberalización.
- ADIF deberá actualizar su propuesta de acceso a las estaciones a final de año, una vez que se conozcan las nuevas empresas.

Madrid, 26 de junio de 2019.- La CNMC ha publicado el informe sobre la modificación de la *Declaración sobre la Red de 2019 de ADIF y ADIF Alta Velocidad*, que recoge las características de la red ferroviaria y los procedimientos para acceder a ella. La propuesta del gestor de las infraestructuras ferroviarias incluye elementos relevantes para la liberalización del transporte de viajeros. ([STP/DTSP/032/19](#)).

Declaración de capacidad marco

La CNMC valora positivamente la transparencia que introduce el documento elaborado por ADIF Alta Velocidad porque clarifica la situación para las empresas ferroviarias que pretendan prestar sus servicios a partir del 14 de diciembre de 2020. En concreto, da a conocer la capacidad disponible y como se adjudicará. Además, abre la posibilidad de suscribir acuerdos marcos (contratos a largo plazo), que darán certidumbre a las empresas ferroviarias que deban invertir en nuevos trenes.

La CNMC recuerda que las empresas ferroviarias deben tener la opción de solicitar la capacidad marco que consideren adecuada a su plan de negocio. Es decir, sin quedar condicionadas por la estructura y la capacidad de los paquetes propuestos por el gestor de las infraestructuras. ADIF Alta Velocidad únicamente puede aplicar los criterios de prioridad contenidos en su propuesta cuando las peticiones superen la capacidad disponible. En caso contrario, se debe adjudicar capacidad a todas las

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación, y que no vincula a la CNMC. El texto íntegro del Informe aprobado 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.

empresas que la soliciten.

En el caso de que las solicitudes de *capacidad marco* superen la disponibilidad, la agrupación en paquetes y el criterio de asignación (mayor uso en 10 años) resultan adecuados. El motivo es que permiten priorizar a las empresas ferroviarias que se comprometan a realizar un uso más intensivo de todos los corredores de alta velocidad de la red. Este uso intensivo a largo plazo facilita la sostenibilidad de la red ferroviaria en su conjunto y permite que se extiendan los beneficios de la competencia al mayor número de rutas y de usuarios.

En caso que ADIF Alta Velocidad deba priorizar, asignará los paquetes incluidos en la *Declaración de capacidad marco* a empresas diferentes. Es decir, que no formen parte del mismo grupo empresarial, ni sus socios ostenten participaciones de control o ejerzan influencia decisiva en distintos adjudicatarios de capacidad.

El informe también señala que la duración de los contratos a largo plazo debe ser flexible e independiente de los 10 años establecidos por ADIF Alta Velocidad para valorar la intensidad de uso. Por tanto, la vigencia debe reflejar la petición de capacidad realizada por las empresas ferroviarias, que se podrá prorrogar de forma justificada de acuerdo con la normativa vigente.

No obstante, ante las importantes similitudes que presenta la oferta actual de Renfe con el denominado “paquete A” se debe reducir este acuerdo marco a 5 años renovables. Esta limitación del paquete que representa un porcentaje mayoritario de la capacidad disponible actual, facilitaría la adaptación de los servicios de Renfe a los cambios del mercado que se produzcan con la entrada de nuevos competidores.

Acceso a las estaciones de viajeros

La CNMC también valora positivamente la concreción que han realizado ADIF y ADIF AV sobre los servicios que se ofrecen en las estaciones de viajeros, así como en los espacios disponibles y en su localización. No obstante, antes de analizar la oferta de servicios es necesario conocer el resultado de la asignación de la capacidad de la red y las necesidades de las empresas que empezarán a operar en el transporte de viajeros.

Por esta razón, los gestores deberán actualizar su propuesta inicial en la Declaración sobre la Red que se publicará en diciembre de 2019. En concreto, deberán adaptarla a la demanda de las empresas ferroviarias y aportar la información relevante sobre los costes de prestación de los servicios ferroviarios en

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación, y que no vincula a la CNMC. El texto íntegro del Informe aprobado 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.

las estaciones.

La CNMC insiste en que la apertura efectiva del mercado nacional de transporte de pasajeros por ferrocarril no basta con concretar el acceso a la red ferroviaria. Es necesario abordar otros aspectos esenciales para completar con eficacia este proceso. En concreto, se debe clarificar el acceso a las instalaciones de mantenimiento en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias. Esto supone incluir el acceso a las instalaciones que son propiedad de Renfe Mantenimiento de acuerdo con la normativa vigente. Por último, resulta imprescindible la estabilidad y la predictibilidad de los cánones ferroviarios.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación, y que no vincula a la CNMC. El texto íntegro del Informe aprobado 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.