

## NOTA DE PRENSA

### **La CNMC analiza la declaración sobre la red de ADIF y ADIF Alta Velocidad**

- Considera necesario que el administrador refuerce los criterios de prioridad para garantizar un acceso adecuado de los nuevos entrantes a las estaciones y vías de apartado.
- En el caso de las estaciones de viajeros, los gestores de infraestructuras deben garantizar la misma visibilidad de los servicios de todas las empresas ferroviarias que tengan incidencia directa en el viajero, tales como las salas VIP, soportes de información o los puntos de atención de última hora.

**Madrid, 29 de noviembre de 2019.-** La CNMC ha publicado el informe de la Declaración sobre la Red de 2020 de ADIF y ADIF Alta Velocidad. La Declaración sobre la Red es un documento que elabora el administrador general de infraestructuras en el que se recogen las características de la red ferroviaria y los procedimientos para acceder a ella. Por ello, resulta esencial para las empresas ferroviarias. ([STP/DTSP/054/19](#)).

La propuesta de Declaración sobre la Red analizada será de aplicación en el primer horario de servicio, en el que los servicios de transporte nacional de viajeros por ferrocarril estén liberalizados a partir del 14 de diciembre de 2020. La adjudicación de capacidad para la prestación de los servicios de transporte de viajeros en los principales corredores de alta velocidad se realizará sobre la base de la oferta de capacidad marco que la CNMC analizó en el [Informe de 25 de junio de 2019](#). Sin embargo, los surcos (horarios) concretos de cada operador se concretarán en el proceso de adjudicación anual.

Las empresas ferroviarias requerirán, además, surcos para realizar pruebas de circulación en vía como requisito previo a obtener la autorización de puesta en servicio de su material rodante. La CNMC destaca la importancia de que los gestores de infraestructuras faciliten esta capacidad, evitando retrasos en la entrada efectiva de las empresas que desean participar en el proceso de liberalización.

Otro aspecto esencial para las empresas ferroviarias es la disponibilidad de las vías de apartado (instalaciones donde se estacionan los trenes cuando no están operando). La CNMC valora positivamente que ADIF y ADIF Alta Velocidad, en línea con la recomendación de la Comisión, priorice las peticiones de las empresas ferroviarias que no dispongan de vías de estacionamiento para el apartado de

*Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula a la CNMC. El texto íntegro del informe se publica en el sitio CNMC y se puede consultar mediante el vínculo que figura en la nota de prensa. Reproducción permitida solo si se cita la fuente.*

material en un entorno próximo a la estación en la que pretendan prestar sus servicios.

### **Acceso a las estaciones de viajeros**

El acceso a las estaciones de viajeros determina la experiencia del viajero por lo que resulta imprescindible para las empresas ferroviarias que pretendan ofrecer servicios una vez se liberalice el mercado. ADIF y ADIF Alta Velocidad incluyen en su catálogo un total de 13 servicios que abarcan desde locales de venta de billetes a espacios para máquinas automáticas o salas VIP, clasificados entre servicios básicos y auxiliares<sup>1</sup>.

En caso de tener que priorizar entre peticiones, los administradores de infraestructuras proponen la proporcionalidad entre el espacio asignado y el número de trenes con parada en la estación y la preferencia en la elección de espacios para la empresa con más trenes con parada en la estación.

En el informe, la CNMC señala que el criterio de proporcionalidad con los trenes debe aplicarse asegurando su funcionalidad. Es decir, los espacios que finalmente se asignen deben ser suficientes para que las empresas puedan desarrollar sus actividades en las estaciones.

Para el caso de locales de venta de billetes e instalación de máquinas automáticas, ADIF y ADIF Alta Velocidad también incluyen como criterio de asignación la equivalencia de los espacios que se asignen en términos de representatividad y protagonismo. Este aspecto resulta esencial para garantizar la misma visibilidad de los servicios de todas las empresas ferroviarias por lo que la CNMC señala que estos criterios deberían extender a todos espacios que tengan incidencia directa en el viajero, tales como las salas VIP, soportes de información o los puntos de atención de última hora.

Finalmente, la experiencia internacional muestra (según el [estudio sobre la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril](#) que realizó la CNMC) que un acceso no discriminatorio de las empresas ferroviarias a las estaciones de viajeros requiere, dadas las limitaciones existentes, la cesión de espacios por parte del operador histórico, así como actuaciones del gestor de la estación.

---

<sup>1</sup> Son servicios básicos en el interior de los edificios de estaciones los siguientes: i) uso de las estaciones por los viajeros; ii) uso de soportes para información; iii) local de venta de billetes; iv) espacio para máquinas automáticas, y; v) locales para el personal operativo de las empresas ferroviarias. Por su parte, son servicios auxiliares: i) espacios para efímeros; ii) espacios en andenes para equipamientos móviles de las empresas ferroviarias; iii) punto de embarque equipado; iv) punto de atención de última hora; v) taquillas en vestuarios de uso compartido; vi) gestión de objetos perdidos, y; vii) salas VIP.  
*Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula a la CNMC. El texto íntegro del informe se publica en el sitio CNMC y se puede consultar mediante el vínculo que figura en la nota de prensa. Reproducción permitida solo si se cita la fuente.*