

## NOTA DE PRENSA

### **La CNMC analiza la propuesta de cánones de ADIF y ADIF Alta Velocidad para el año 2020**

- La propuesta de ADIF y ADIF Alta Velocidad mantiene los cánones ferroviarios de las líneas de alta velocidad e incrementa los de la red convencional.
- La CNMC propone a ADIF y ADIF Alta Velocidad reducir temporalmente los cánones para que se consolide la liberalización del sector en España.
- Esta medida pretende aumentar la actividad a largo plazo de las empresas que comenzarán a competir con Renfe en el mercado a final de año.

**Madrid, 12 de marzo de 2020.-** La CNMC (Comisión Nacional de Mercados y Competencia) ha publicado la Resolución sobre la propuesta de cánones de ADIF y ADIF Alta Velocidad para el ejercicio 2020. ([STP/DTSP/038/19](#))

Los cánones ferroviarios son las tasas que los gestores de la red (ADIF y ADIF Alta Velocidad, en el caso español), cobran a las compañías de tren por utilizar las líneas ferroviarias y otras instalaciones (estaciones, etc). Los cánones ferroviarios deberán incluirse en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, de acuerdo con la normativa actual ([ver referencia](#)).

La liberalización ferroviaria se iniciará a finales de año en nuestro país, supondrá la entrada de competidores de Renfe en el mercado y un incremento progresivo de la actividad. Esta podría aumentar hasta en un 50% con respecto a la actual.

Sin embargo, para que se confirmen estas previsiones es necesario estimular la demanda, con distintas medidas, como podría ser la reducción del precio de los servicios de alta velocidad.

### **Cánones de 2020 y medidas asociadas**

Tras el análisis los cánones presentados, la CNMC ha determinado que los costes directos que afrontan ADIF y ADIF Alta Velocidad por sus actividades como gestores de la red ascienden a 873,23 millones de euros, con mínima diferencia de 1,14 millones de euros con respecto a la propuesta de ADIF y ADIF Alta Velocidad.

Dada la importancia que tienen los cánones en los costes de las empresas ferroviarias, la CNMC propone que ADIF y ADIF Alta Velocidad los utilicen como una herramienta de gestión de la red, para aumentar la demanda, mediante las siguientes medidas temporales:

*Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula a la CNMC. La Resolución completa se publica en la página web de la CNMC, una vez eliminados los elementos confidenciales, y se puede consultar mediante el vínculo que figura en la nota de prensa. Reproducción permitida solo si se cita la fuente.*

- ADIF Alta Velocidad debería bonificar, de acuerdo con la posibilidad que le otorga la legislación vigente, los incrementos de tráfico que generen las nuevas empresas ferroviarias.
- Dado el elevado plazo de amortización de nuevos trenes y que puede que el incremento de la demanda no se registre en los primeros años de la liberalización, la CNMC propone que inicialmente los nuevos operadores puedan decidir el número de plazas que ofertarán en cada tren, comunicándolo a los gestores de infraestructura.
- El número de plazas comunicado serviría de base para el cálculo del recargo, de forma que los trenes de gran capacidad no se vean perjudicados en los momentos iniciales de actividad a pesar de ser más eficientes en el medio y largo plazo.

Por otra parte, la propuesta de cánones asociados a la utilización de estaciones de viajeros y otras instalaciones de servicio, la CNMC considera adecuados los importes contenidos en la propuesta para cada modalidad.

### **Sancionador en 2019 y nuevos cánones 2020**

La [Resolución de la CNMC de cánones de 2019](#) concluyó que ADIF y ADIF Alta Velocidad incluyeron una serie de costes que no deberían haber estado reflejados en los cánones e instó a su modificación. Ante el incumplimiento de esa resolución, la CNMC recientemente resolvió un expediente sancionador contra ADIF y ADIF Alta Velocidad ([nota de prensa](#)). Para el ejercicio 2020, los gestores de infraestructuras han excluido dichos costes de su propuesta.

Por otra parte, durante el proceso de elaboración de los cánones de 2020, ADIF y ADIF Alta Velocidad convocaron dos reuniones con las empresas ferroviarias de pasajeros y mercancías para explicar su propuesta. A la vista del resultado de estas consultas, la CNMC considera que ambos gestores deben conceder un papel más relevante a los operadores ferroviarios y aprovecharlas como un instrumento para mejorar sus propuestas de cánones.

De acuerdo con comparativa internacional ([ver referencia](#)), el coste directo de la red en España resulta significativamente mayor que el de otros países europeos; por ello, la CNMC ha requerido a ADIF y ADIF Alta Velocidad para que, antes del 31 de mayo de 2020, identifique mejoras en su modelo de costes.

[\(STP/DTSP/038/19\)](#)

*Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula a la CNMC. La Resolución completa se publica en la página web de la CNMC, una vez eliminados los elementos confidenciales, y se puede consultar mediante el vínculo que figura en la nota de prensa. Reproducción permitida solo si se cita la fuente.*