

## NOTA DE PRENSA

### **La CNMC analiza la propuesta de cánones de ADIF y ADIF Alta Velocidad para 2021**

- Considera que la propuesta de cánones de ADIF y ADIF Alta Velocidad se ajusta al marco regulador vigente, si bien recomienda posponer los incrementos propuestos hasta que no se hayan recuperado los tráficos ferroviarios.
- No obstante, limita el aumento propuesto sobre el canon (la adición) en la red de alta velocidad, al considerar que el mercado no puede aceptarlo por el impacto de la crisis sanitaria provocada por la COVID 19.
- De cara a próximos ejercicios, la CNMC analizará el modelo utilizado por ADIF y ADIF Alta Velocidad para el cálculo de los costes que se trasladan a los cánones ferroviarios.

**Madrid, 14 de octubre de 2020.**- La CNMC ha publicado la Resolución sobre la propuesta de cánones de ADIF y ADIF Alta Velocidad para el ejercicio 2021. ([STP/DTSP/029/20](#)).

Los cánones ferroviarios son las tasas que los gestores cobran a los operadores ferroviarios por la utilización de las líneas ferroviarias y diferencian entre los cánones propiamente dichos, que cubren los costes directos de operar la red, y una adición al canon por utilización de líneas ferroviarias que, de acuerdo con [el art. 96 de la Ley del Sector Ferroviario](#), solo puede establecerse si el mercado puede aceptarla.

En el contexto actual de crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19, la actividad ferroviaria se ha visto fuertemente reducida. El sistema de fijación de cánones actual limita la independencia de los gestores de infraestructuras para modificar los importes de manera ágil y dificulta la adopción de medidas de alivio similares a las implantadas en el ámbito de la Unión Europea.

Por ello, es necesaria la [modificación de la Ley del Sector Ferroviario, como ya señaló la CNMC<sup>1</sup>](#), desvinculando los cánones de la Ley de Presupuestos Generales del Estado (LPGE).

---

<sup>1</sup> Acuerdo por el que se emite informe sobre el Anteproyecto de Ley que modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en materia de cánones.

*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.*

## **Costes de la red ferroviaria**

De acuerdo con el [Reglamento de la Comisión 2015/909](#), los administradores de infraestructuras deben calcular los costes directos, que son los costes variables provocados por la circulación de los trenes. Los costes directos son los únicos que pueden recuperarse a través de los cánones ferroviarios.

ADIF y ADIF Alta Velocidad cuentan con un modelo para este cálculo de los costes directos que debe ser supervisado por la CNMC. En 2019, los costes directos se incrementaron, en la red de alta velocidad, casi un 20% con respecto a 2018. A la vista de esta evolución, para próximos ejercicios la CNMC analizará en profundidad el modelo utilizado por ADIF y ADIF AV para asegurar que los costes incluidos son, efectivamente, variables con el tráfico ferroviario, de acuerdo con lo establecido en el señalado Reglamento comunitario.

## **Cánones en la red de alta velocidad**

ADIF y ADIF Alta Velocidad han repetido la propuesta que realizaron para el ejercicio 2020 y que fue analizada el pasado [5 de marzo de 2020 por la CNMC](#), pero que no llegó a aplicarse debido a la falta de aprobación de la LPGE. La CNMC considera que la situación ha cambiado sustancialmente por el impacto de la COVID 19. Por ello, se prevé una recuperación del sector del transporte, en general, y del ferroviario, en particular, de manera paulatina.

La CNMC ha valorado positivamente que, a pesar de que el marco regulador lo permite, ADIF Alta Velocidad no haya trasladado el incremento de los costes directos a los cánones. Esta iniciativa facilitará la recuperación de la actividad ferroviaria en la red de alta velocidad.

En todo caso, la Resolución de la CNMC reconoce que la Ley del Sector Ferroviario atribuye un margen de apreciación al administrador de infraestructuras ferroviarias a la hora de evaluar si el mercado puede aceptar una adición al canon, pero concluye que en este caso ADIF Alta Velocidad ha desbordado los límites razonables de su margen de apreciación, dado que, junto con el resto de cánones, la adición hubiera supuesto un incremento de los costes para las empresas ferroviarias en la mayoría de los corredores, en un momento en el que la demanda de los servicios de alta velocidad está en retroceso.

De esta forma, el importe conjunto de canon y adición se reduce, dada su importancia en los costes de las empresas ferroviarias, hasta el 45% en algunos corredores. Esto facilitará una bajada de los precios finales de los servicios de

*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.*

transporte de viajeros y con ello la recuperación del tráfico ferroviario.

Esta tendencia se verá reforzada por la entrada de Rielsfera, un nuevo operador ferroviario, en el corredor Madrid-Frontera francesa (que representa en torno al 15% de los surcos del corredor en el horario de servicio 2020-2021), y que contribuirá a que la reducción de los cánones se traslade a los precios finales.

La CNMC también considera que, para evitar un incremento del elevado endeudamiento de ADIF Alta Velocidad<sup>2</sup>, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) debería compensar a los gestores de infraestructuras por los menores ingresos que percibirán. Estas medidas han sido implementadas en otros países europeos, como Italia, y están en línea con la propuesta de Reglamento de la Comisión Europea, que incluye una rebaja temporal de los cánones como respuesta a los efectos de la COVID 19.

### **Resto de cánones ferroviarios**

Para las líneas convencionales, ADIF y ADIF Alta Velocidad, al igual que en 2020, proponen una senda de crecimiento de los cánones hasta lograr la cobertura del coste directo total de estas líneas. La CNMC coincide con ambos gestores en la necesidad de que los cánones cubran los costes directos de las infraestructuras ferroviarias.

Sin embargo, debido al descenso del tráfico de todos los servicios en la red convencional, la CNMC considera que deberían posponerse los incrementos previstos hasta que los tráficos ferroviarios se hayan recuperado. Además, dichos incrementos han sido retrasados, de *facto*, desde 2018 por la falta de aprobación de los PGE.

Por los mismos motivos, la CNMC recomienda congelar los cánones aplicables a las instalaciones de servicio, como las estaciones.

[\(STP/DTSP/029/20\)](#).

---

<sup>2</sup> De acuerdo con la memoria económica publicada a 31 de marzo de 2020, el endeudamiento de ADIF AV alcanzó los 16.231 millones de euros.

*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.*