

NOTA DE PRENSA

La CNMC analiza la declaración sobre la red de Adif y Adif Alta Velocidad

- Considera que, debido a la situación creada por la COVID-19, las empresas ferroviarias deben comunicar cualquier modificación en la utilización de la capacidad comprometida.
- De esta forma, la capacidad disponible podrá ofrecerse a terceros para un mayor aprovechamiento de la red ferroviaria.
- Recomienda que Adif continúe encargándose de prestar los servicios de atención a las personas con discapacidad o movilidad reducida.

Madrid, 27 de noviembre de 2020.- La CNMC ha publicado el informe de la Declaración sobre la Red de 2021 de ADIF y ADIF Alta Velocidad ([STP/DTSP/033/20](#)).

La Declaración sobre la Red es un documento que elabora el administrador general de infraestructuras (ADIF y ADIF Alta Velocidad) y que incluye las características de la red ferroviaria y los procedimientos para que las empresas de tren puedan acceder a ella.

Estos aspectos son clave para las compañías a la hora de solicitar la capacidad de red que utilizarán, y que se realiza hasta seis meses antes del inicio del horario de servicio, además de otros aspectos una vez que se les ha otorgado capacidad.

En su informe, la CNMC explica que ADIF y ADIF Alta Velocidad sustituyen la Declaración sobre la Red cada ejercicio lo que impide conocer qué aspectos son de aplicación para el ejercicio en curso y cuáles lo son para el siguiente (horario de servicio).

En este sentido, la Comisión considera que, al igual que la mayoría de los de los administradores de infraestructuras ferroviarias europeos, Adif y Adif Alta Velocidad deberían tener disponibles en su página web dos Declaraciones sobre la Red, e identificar el horario de servicio que les resulta de aplicación.

Por otra parte, las propuestas de Declaraciones sobre la Red para 2021 de ADIF y ADIF Alta Velocidad han adaptado su estructura a los últimos documentos de la Rail Net Europe (RNE), hecho que la CNMC valora positivamente.

Esta asociación reúne a los administradores de infraestructuras de 25 países y publica directrices con el objetivo de armonizar la estructura y contenidos de las Declaraciones sobre la Red en Europa.

En todo caso, se señala que persisten algunas duplicidades en relación con las instalaciones de servicio gestionadas por los gestores de infraestructuras que deberían eliminarse en próximas revisiones.

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

Covid-19 y acuerdos marco

La crisis sanitaria provocada por la COVID-19 ha modificado los planes de Renfe Viajeros, Ilsa y Rielsfera desde que suscribieron sus [acuerdos marco el 11 de mayo de 2020](#). La CNMC considera que la regulación vigente impone obligaciones de transparencia sobre la capacidad disponible en la red.

Por todo ello, la Comisión exige que las empresas ferroviarias comuniquen con diligencia a Adif Alta Velocidad cualquier modificación prevista en la utilización de la capacidad de forma que la que quede disponible pueda ofrecerse a terceros para un mayor aprovechamiento de la red ferroviaria.

Atención a personas con discapacidad

[El Reglamento \(CE\) 1371/2007, de 23 de octubre de 2007](#), sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril obliga a las empresas ferroviarias y gestores de infraestructuras a atender a las personas con discapacidad o movilidad reducida. En la actualidad, Renfe Viajeros presta este servicio en los trenes AVE, Larga Distancia, AVANT y Media Distancia bajo la marca Atendo.

En este sentido, al igual que sucede en otros ámbitos de transporte liberalizados¹, ante la entrada de nuevos operadores que prestarán servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, la CNMC considera recomendable que sea el gestor de infraestructuras, en tanto que explotador de las estaciones de viajeros, el que preste este servicio a las distintas empresas ferroviarias.

Bonificaciones al tráfico

Finalmente, el [Acuerdo de 17 de septiembre de 2020 sobre la modificación de la declaración sobre la red de ADIF 2020 en relación con la bonificación para incentivar el tráfico ferroviario](#) indicó que los administradores de infraestructuras debían revisar los parámetros para el cálculo de la bonificación prevista en la Ley del Sector Ferroviario en la actualización de la Declaración sobre la Red de 2021.

Sin embargo, la propuesta remitida por los administradores de infraestructuras no incluye información alguna sobre el tráfico de referencia, tráfico objetivo y porcentaje de bonificación aplicado a cada corredor que se aplicará en 2021, por lo que no ha sido posible su valoración.

¹ El gestor de los aeropuertos, AENA, presta el servicio integral de atención a PMRs.

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