

NOTA DE PRENSA

La CNMC recomienda que Adif se coordine con las nuevas compañías de tren para gestionar los servicios ofrecidos en las estaciones de alta velocidad

- Adif deberá asegurar que las salas VIP de las distintas compañías cuentan con espacios separados y características similares.
- Los precios del servicio de logística (avitallamiento de trenes y sus cafeterías) tendrán que estar orientados a costes.
- La Comisión solicita más información para evaluar las tarifas para la asistencia a personas con movilidad reducida (PMR).

Madrid, 14 de mayo de 2021.- La CNMC ha publicado el Informe sobre la actualización de la Declaración sobre la Red de 2021 de Adif Alta Velocidad. ([STP/DTSP/019/21](#)).

La [Declaración sobre la Red](#) es un documento que elabora Adif Alta Velocidad y que incluye las características de la red y los servicios que se prestan. Su actualización, analizada ahora por la CNMC, modifica diferentes servicios que están disponibles para los viajeros en las estaciones de tren.

Tal como demuestra la experiencia acumulada en el sector aeroportuario, estos servicios pueden ser críticos para el funcionamiento de las nuevas compañías de tren. Por ello, la CNMC recomienda que Adif Alta Velocidad se coordine con ellas para diseñar unas condiciones que respondan así a sus necesidades.

Salas VIP en estaciones

Uno de estos servicios se refiere a las salas de espera VIP. Concretamente, Adif Alta Velocidad permitirá que las nuevas empresas ferroviarias accedan a gestionar estos espacios en las principales estaciones españolas de alta velocidad.

La CNMC señala en su informe que esta gestión posibilitará que las compañías diferencien su oferta comercial, ya que serán ellas directamente las que prestarán el servicio a los viajeros cuyo billete les dé derecho a utilizar salas de espera VIP.

En todo caso, la CNMC señala que Adif Alta Velocidad deberá asegurar espacios separados y con unas características (representatividad y protagonismo) similares para cada una de las salas VIP en las estaciones.

Por otra parte, Adif Alta Velocidad plantea bonificaciones y penalizaciones en las tarifas que cobra por estas salas en función del total de viajeros de la estación. En este sentido, unos operadores podrían verse perjudicados si sus competidores aumentaran el número de viajeros.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación, y que no vincula a la CNMC. Reproducción permitida solo si se cita la fuente.

Por ello, la CNMC señala que, si Adif Alta Velocidad opta por este sistema y no por otro que tenga en cuenta el número de viajeros de cada compañía, tendrá que garantizar que el sistema es objetivo y no discriminatorio.

Servicio de logística

Por otra parte, Adif Alta Velocidad también ha cambiado el régimen de prestación del servicio de logística. Así, en algunas de las principales estaciones de alta velocidad será una tercera empresa la que se lo ofrecerá a todas las compañías ferroviarias. La logística incluye las operaciones necesarias para el avituallamiento de los trenes, por ejemplo, en las cafeterías.

La CNMC recuerda que la empresa que preste estos servicios será considerada explotador a los efectos del Reglamento 2017/2177. Por ello, tendrá que cumplir con las obligaciones de acceso, transparencia y orientación a los costes más un beneficio razonable de los precios.

Atención a personas con movilidad reducida

Asimismo, Adif Alta Velocidad ofrece el servicio de asistencia a personas como movilidad reducida (PMR) en un total de 40 estaciones, 34 con un servicio de atención permanente y 6 puntual¹. Por su parte, Adif lo hace en un total de 99 estaciones, 34 con carácter permanente y 65 puntual.

En este sentido, la CNMC solicita a Adif la información necesaria para evaluar si las tarifas estos servicios (asistencia a PRM) son coherentes con la orientación a los costes, según lo previsto en el artículo 101 de la Ley del Sector Ferroviario.

Suministro de la corriente de tracción

Adif Alta Velocidad también modifica la facturación de la electricidad en función del consumo de los trenes. Así, reconoce la energía devuelta por los trenes que dispongan de freno regenerativo, una característica que permite devolver electricidad a la red. La CNMC ha valorado positivamente esta modificación ya que incentiva el uso del material rodante más eficiente. De acuerdo con los datos de Adif, el ahorro en costes de estos trenes es del 12,15%. A este respecto, la Comisión solicita información adicional sobre la metodología para realizar esta estimación.

¹ El servicio de atención permanente se presta en determinadas estaciones en las que hay medios para una asistencia continuada a lo largo de todo el horario de apertura comercial de la estación. El servicio puntual requiere un preaviso mayor (12 horas frente a los 30 minutos o 3 horas, en función de la estación, del caso de atención permanente) dado que un asistente debe acudir a la estación para realizar la asistencia.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación, y que no vincula a la CNMC. Reproducción permitida solo si se cita la fuente.