

La CNMC señala el retraso en la actualización de las Declaraciones sobre la Red de ADIF y ADIF Alta Velocidad para 2022

- Ambos gestores ferroviarios tendrían que haber incluido en su declaración de 2021 toda la información de cánones y bonificaciones para el acceso a la red en 2022.
- La información que ofrecen a las compañías de tren sobre restricciones de capacidad de acceso a la red por trabajos de mantenimiento y mejora es insuficiente.
- La CNMC valora positivamente que se cargue el consumo real de electricidad a las empresas ferroviarias con equipos de medición aptos.

Madrid, 3 de diciembre de 2021.- La CNMC ha publicado el Informe sobre la actualización de la Declaración sobre la Red de ADIF y ADIF Alta Velocidad. La declaración es un documento que elabora el administrador general de infraestructuras (ADIF y ADIF Alta Velocidad) y que resulta clave para que las empresas ferroviarias puedan acceder a la red de forma transparente, objetiva y no discriminatoria ([STP/DTSP/040/21](#)).

Entre otros aspectos, les permite conocer las infraestructuras disponibles, sus condiciones de acceso, incluidas las económicas, y también los criterios y los procedimientos mediante los que se adjudica la capacidad en la red para la circulación ferroviaria.

Doce meses de antelación

ADIF y ADIF AV deben publicar la Declaración sobre la Red con doce meses de antelación respecto del inicio del horario de servicio en el que será de aplicación. De esta forma, las empresas ferroviarias, que deben hacer sus solicitudes de acceso a la red previamente (entre 6 y 8 meses antes), conocerán con antelación las condiciones.

Sin embargo, ADIF y ADIF AV han presentado ahora la actualización de algunas de las condiciones que aplicarán en 2022. En consecuencia, cuando las empresas ferroviarias presentaron sus solicitudes de acceso a la red para 2022, desconocían esta actualización.

Cánones y bonificaciones

Esta situación se produce el caso de los cánones, que se fijan en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año, y de las bonificaciones que se aplican a los operadores ferroviarios para incentivar la utilización de la red, que no dependen de los Presupuestos, y que pierden todo su efecto si se conocen a posteriori.

Por todo ello, la CNMC reitera en su informe que la Declaración sobre la Red 2022 tiene que contener todas las condiciones de acceso que se aplicarán en 2023, y no las que van a resultar de aplicación en 2022, las cuales deberían haberse incluido en la Declaración sobre la Red 2021.

Restricciones de capacidad

Otro de los aspectos que remarca la CNMC es que ADIF y ADIF AV deberían gestionar de manera adecuada las restricciones de capacidad derivadas de los trabajos de mantenimiento y mejora de las infraestructuras.

Este tipo de acciones pueden afectar a la prestación de los servicios ferroviarios. La normativa europea impone obligaciones de transparencia al respecto a los gestores de infraestructuras. Los documentos publicados por los gestores españoles están lejos de cumplir con estas condiciones.

Por ello, la CNMC recuerda que es necesario un verdadero proceso de consultas previas con las empresas afectadas por las restricciones, que debe realizarse con suficiente antelación. Además, la capacidad remanente debe asignarse de forma no discriminatoria.

El establecimiento temprano de las restricciones, en particular antes de que las empresas realicen sus solicitudes de capacidad, reduciría la reprogramación de los tráficos y los efectos negativos sobre las empresas ferroviarias y sus clientes.

Consumo real de electricidad

A partir de enero de 2022, las empresas que cuenten con un equipo certificado de medida podrán solicitar la medición real de su consumo de electricidad en la red de alta velocidad y la facturación de éste en lugar de un valor estimado. El informe considera que esta medida es muy positiva y anima a las empresas a que instalen estos equipos de medida.

Además, la CNMC solicita a ADIF AV que consulte con las empresas ferroviarias las modalidades de contratación de la electricidad y su disponibilidad a pagar por coberturas de riesgo frente a incrementos de los precios, por un lado, y que dé transparencia a los costes en que incurre en la provisión de electricidad, por el otro.

Maximizar la utilización de la red

Asimismo, informe insiste en la necesidad de mantener la Declaración sobre la Red actualizada con los correspondientes cambios en las previsiones de utilización de la capacidad adjudicada contenidas en los acuerdos marco firmados por Renfe, Ilsa (Iryo) y Ouigo. De este modo, la capacidad excedentaria podrá adjudicarse a nuevos operadores y maximizar así el uso de la red.

Finalmente, señala que la Declaración sobre la Red debería aclarar los procedimientos de acceso a los trayectos liberalizados que no han sido objeto de Acuerdos Marco.

(STP/DTSP/040/21)