

La CNMC propone mejorar las ayudas al transporte ferroviario de mercancías ante los sobrecostes ocasionados por obras en la vía

- Estas ayudas pretenden compensar a los operadores por los costes que les ocasionan las obras en la Red Ferroviaria de Interés General.
- España tiene una de las cuotas modales de transporte ferroviario de mercancías más bajas de la Unión Europea.
- La CNMC propone algunas mejoras técnicas en el programa y recuerda que las ayudas deben tener un efecto incentivador de comportamientos eficientes de los agentes.

Madrid, 5 de enero de 2023. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) ha emitido un informe sobre el [Proyecto de Orden por el que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de ayudas por perturbaciones extraordinarias de tráfico en el transporte ferroviario de mercancías](#) con una serie de propuestas de mejora (IPN/CNMC/043/22). El objetivo de esta norma es **compensar a los operadores ferroviarios de mercancías por los costes que les ocasionan las obras en la vía.**

Las concesiones de ayudas públicas constituyen una forma muy relevante de intervención pública en la economía. Por ello, para que sean efectivas, debe evitarse que alteren el funcionamiento eficiente de los mercados y que introduzcan distorsiones que perjudiquen la libre competencia y el interés económico general.

Sobrecostes por las interrupciones

Entre los efectos adversos que afrontan los operadores de mercancías por las perturbaciones del tráfico se encuentran los sobrecostes monetarios y materiales. Estos pueden suponer la sustitución del ferrocarril por otros modos de transporte. En este sentido, la CNMC recuerda que la cuota modal del transporte de mercancías en España está entre las más reducidas de la Unión Europea. De hecho, la iniciativa [Mercancías 30](#) del Ministerio de Transportes tiene como objetivo aumentarla hasta el 10 % en 2030.

Las ayudas planteadas no afectan a toda la infraestructura española de vías férreas, sino a la [Red Ferroviaria de Interés General](#), es decir, la parte de la red ferroviaria que es de interés estatal para satisfacer la demanda de transporte.

El periodo de elegibilidad de la actividad objeto de las ayudas abarcará desde el 1 de enero de 2022 hasta el 31 de diciembre de 2026.

Recomendaciones de la CNMC

El informe de la CNMC recoge una serie de recomendaciones de mejora al proyecto de orden ministerial.

La CNMC recuerda que las ayudas públicas **no deben desincentivar** a los operadores ferroviarios ni al administrador de las infraestructuras ferroviarias (ADIF) para que desarrollen comportamientos eficientes. Por ello, insiste en que el sistema de ayudas apoye los esfuerzos de ADIF para minimizar las perturbaciones en los tráficos ferroviarios y mejorar la planificación de las incidencias comunicándolas de forma temprana a los operadores ferroviarios.

Una de las sugerencias se consiste en **ampliar el ámbito de aplicación de las ayudas**, incluyendo nuevos supuestos que, por su analogía, se entiende que deberían ser subvencionables: por ejemplo, haber sufrido retrasos al realizar el itinerario. Además, la CNMC recomienda que, de forma excepcional, se pueda flexibilizar el **requisito de recuperar los tráficos ferroviarios cancelados** o suprimidos. Sin embargo, se aconseja eliminar la referencia a las obras por incidencias imprevisibles «que no estén previstas en la *Declaración sobre la Red* correspondiente», puesto que estas intervenciones han de ser también objeto de publicación en la *Declaración sobre la Red* en cuanto se conocen.

También propone **modificar los requisitos de los beneficiarios de las ayudas**, pues solamente contemplan a los operadores establecidos en la Unión Europea, sin tener en cuenta a otros operadores que se podrían ver igualmente afectados.

Asimismo, la CNMC apuesta por **agilizar los procesos** y realizar ciertos ajustes referidos a la documentación que debe presentarse y los plazos para ello, y recuerda que las empresas ferroviarias podrán solicitar las ayudas incluso si ya han interpuesto una reclamación patrimonial. Además, propone **incluir la cuantía máxima que se concede en cada convocatoria** y prever mecanismos de actualización de los costes.

De igual modo, la CNMC ha recordado la importancia de que, en caso de que no

se haya realizado, se proceda a notificar la medida a la Comisión Europea como ayuda de Estado, para que esta valore su compatibilidad con el mercado interior.

Este informe ha sido emitido a solicitud del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en ejercicio de las competencias que atribuyen a la CNMC el artículo 5.2 de la *Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia* y el artículo 11.1 de la *Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia*.

Contenidos relacionados:

- Nota de prensa (30/12/2022): [El corredor de alta velocidad Madrid-Barcelona registró en el tercer trimestre un 43% más de viajeros que en el mismo periodo de 2019.](#)
- Nota de prensa (27/11/2020): [La CNMC analiza la Declaración sobre la Red de Adif y Adif Alta Velocidad.](#)
- Documentación: [Proyecto de Orden por el que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de ayudas por perturbaciones extraordinarias de tráfico en el transporte ferroviario de mercancías.](#)
- Expediente IPN/CNMC/043/22.