

## La CNMC analiza el proyecto de cánones ferroviarios de Adif y Adif Alta Velocidad para 2024

- Los cánones son los importes que las empresas ferroviarias pagan a Adif y Adif AV por utilizar sus infraestructuras.
- Están desvinculados de los Presupuestos Generales del Estado desde 2022 y es la primera vez que se aprobarán mediante un Reglamento.
- Adif AV propone congelar los cánones de la Alta Velocidad, pero, aun así, la recaudación aumentará en más de 125 millones con respecto a 2022.
- En la línea Madrid-Barcelona deberá cambiar la bonificación propuesta para conseguir el objetivo de impulsar el tráfico ferroviario.

**Madrid, 24 de enero de 2024.**— La CNMC ha informado el Proyecto de Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de 2024 de Adif y Adif Alta Velocidad (AV) —administradores de la red ferroviaria española—, que deberán realizar varias modificaciones ([STP/DTSP/050/23](#)).

Los cánones ferroviarios son unos importes que las empresas de transporte de viajeros —Renfe, Ouigo, Iryo— y de mercancías deben pagar a Adif y Adif AV por usar sus infraestructuras (vías, estaciones, etc.).

La [Ley 26/2022, de 19 de diciembre](#) desvinculó los cánones ferroviarios de la Ley de Presupuestos Generales del Estado y estableció que se aprobarán mediante Reglamento de los administradores.

### Cánones en la alta velocidad

La propuesta de Adif AV es congelarlos. Los cánones no superan los costes directos previstos, según el análisis de la CNMC. En todo caso, el aumento del tráfico por la liberalización hará que la recaudación se incremente en más de 125 millones de euros con respecto a 2022.

Además, Adif AV propone reclasificar algunos servicios de ancho variable (VL2) a servicios de ancho internacional de alta velocidad (VL1), como el Madrid-Galicia, lo que, a juicio de la CNMC, es razonable.

En todo caso, los cánones de todos los servicios de ancho variable (VL2) deberían revisarse porque producen un desgaste en las líneas de alta velocidad similar a los VL1.

En los servicios de ancho variable en el corredor Sur (Madrid-Cádiz/Huelva), Adif AV no podrá cobrar un recargo, al no haber justificado que el mercado puede aceptarlo, como requiere la normativa.

## Bonificaciones en los cánones

Cuando el tráfico de los operadores supera ciertos umbrales, se aplican unos descuentos. El objetivo es impulsar el transporte ferroviario, por lo que el tráfico objetivo debe ser realista e incrementarse en línea con el previsto.

La CNMC valora negativamente el diseño de las bonificaciones de Adif AV porque los descuentos efectivos sobre los cánones resultan inferiores en 2024 a los de 2023.

En el corredor Madrid-Barcelona, a pesar del incremento de la bonificación máxima del 25 al 35 %, el descuento efectivamente aplicado sería del 21 % en 2024, frente al 25 % de 2023, contrariamente a lo anunciado por Adif AV cuando comenzó a tramitar el proyecto de Reglamento.

## Red convencional e instalaciones

La propuesta es congelar los cánones en la red convencional, pero la CNMC advierte de que los costes de esta red se incrementan sustancialmente —en 100 millones de euros— mientras que el tráfico se mantiene constante. Los costes directos de la red convencional quedan a un nivel solo un 20 % inferior a los de la red de alta velocidad.

Los cánones de las instalaciones de servicio ferroviarias (estaciones de viajeros, vías de apartado, etc.) también se congelan. En el canon de estaciones, los costes reales son más bajos que los previstos. La CNMC advierte a Adif y Adif AV de que deben asegurar que el canon no supera los costes reales de prestación más un beneficio razonable, según establece la [Comunicación sobre orientación a costes](#).

## Contenido relacionado:

- [STP/DTSP/050/23](#): Reglamento cánones Adif y Adif AV 2024
- [Nota de prensa](#) (25/03/2023): La CNMC somete a consulta pública los criterios para supervisar los cánones ferroviarios de Adif
- [COMUNICACIÓN/DTSP/001/22](#): Comunicación sobre la orientación a costes de los precios en instalaciones de servicio ferroviarias