

ACUERDO POR EL QUE SE EMITE INFORME RELATIVO AL PROYECTO DE REGLAMENTO DE DETERMINACIÓN DE LOS CÁNONES FERROVIARIOS DE ADIF Y ADIF ALTA VELOCIDAD (STP/DTSP/071/24)

CONSEJO. SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

Presidente

D. Ángel García Castillejo

Consejeros

D. Josep Maria Salas Prat

D. Carlos Aguilar Paredes

D.^a María Jesús Martín Martínez

D. Enrique Monasterio Beñaran

Secretario

D. Miguel Bordiu García-Ovies

En Madrid, a 21 de mayo de 2025

De acuerdo con la función establecida en el artículo 11 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, LCNMC), y del artículo 100 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (en adelante, Ley del Sector Ferroviario), la Sala de la Supervisión Regulatoria, emite el siguiente informe:

TABLA DE CONTENIDO

I. ANTECEDENTES.....	3
II. HABILITACIÓN COMPETENCIAL.....	3
III. PROPUESTA DE LOS ADMINISTRADORES	4
Primero. Cánones de acceso mínimo a las líneas ferroviarias.....	4
A. Coste directo.....	4
B. Recargos al coste directo	8
Segundo. Cánones por utilización de instalaciones de servicio.....	9
IV. SUPERVISIÓN DE LA LEGALIDAD DE LOS CÁNONES DEL ARTÍCULO 97 DE LA LEY DEL SECTOR FERROVIARIO	10
Primero. Propuesta de tarifa basada en el coste directo	10
A. Costes imputables de los cánones ferroviarios	10
B. Determinación del coste directo por servicio.....	12
Segundo. Propuesta de recargo al canon por utilización de las líneas ferroviarias (adición a la Modalidad B)	14
A. Nueva estructura del recargo para las líneas A	14
B. Importe de los recargos de los servicios VL1 en líneas A.....	16
C. Coherencia de los recargos.....	23
Tercero. Comparativa internacional	25
Cuarto. Aplicación de los nuevos cánones	28
V. SUPERVISIÓN DE LA LEGALIDAD DE LOS CÁNONES DEL ARTÍCULO 98 DE LA LEY DEL SECTOR FERROVIARIO	30
A. Modalidad A: Canon por la utilización de las estaciones de transporte de viajeros.....	30
B. Resto de modalidades del canon del artículo 98.....	32
VI. CONCLUSIONES	32

I. ANTECEDENTES

1. El 17 de diciembre de 2024, las Entidades Públicas Empresariales Administrador de Infraestructuras (en adelante, ADIF) y ADIF-Alta Velocidad (en adelante, ADIF AV) publicaron en su página web sus respectivos proyectos de Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios¹ y la memoria económico-financiera que los acompaña, y abrieron un periodo de audiencia a los interesados, de quince días naturales, de acuerdo con lo previsto en el artículo 100.2 de la Ley del Sector Ferroviario. El 23 de diciembre convocaron las reuniones para informar a las empresas ferroviarias del contenido del Proyecto de Reglamento.
2. Con fecha 22 de abril de 2025 ADIF y ADIF AV solicitaron a la CNMC el informe previsto en el artículo 100.2 de la Ley del Sector Ferroviario y remitieron una versión actualizada del Proyecto de Reglamento, así como de la memoria económica, y un informe de análisis y respuesta de las alegaciones recibidas en el trámite de audiencia².
3. Al amparo de lo dispuesto en el artículo 21.2 a) de la Ley 3/2013, de 4 de junio y del artículo 14.2.b) del Estatuto Orgánico de la CNMC, aprobado por el Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, la Sala de Competencia de la CNMC ha emitido informe sin observaciones.

II. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

4. Los artículos 11 y 12 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, LCNMC) establece las competencias de esta Comisión en el sector ferroviario. En concreto, el 11.g) establece que está habilitada para *“realizar cualesquiera otras funciones que le sean atribuidas por ley o por norma reglamentaria”*. El artículo 100.2 de la Ley del Sector Ferroviario, que regula el procedimiento de elaboración y aprobación del Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios señala que *“la versión final de la propuesta será sometida a informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, quien supervisará que se respeta lo establecido en el marco previsto por el Derecho de la Unión Europea y en esta ley”*. Por tanto, la CNMC está habilitada para informar el Proyecto de Reglamento a que hace referencia el artículo 100 de la Ley del Sector Ferroviario.

¹ Este informe se refiere a los dos Reglamentos como “Reglamento”, en singular, salvo que expresamente se indique lo contrario.

² Realizaron alegaciones en el trámite de consulta pública, Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. y Renfe Mercancías, S.M.E., S.A., Intermodalidad del Levante, S.A. y Ouigo España, S.A.

5. El artículo 100.3 de la Ley del Sector Ferroviario señala que “*la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia podrá ejercer las competencias que su ley de creación prevé para supervisar la cuantía de los cánones*”. Por tanto, la aprobación del presente informe debe entenderse sin perjuicio de las medidas que la CNMC pudiera adoptar de acuerdo con los artículos 11.1.i), 11.2.b), 11.2.d) y 12.1.f) de la LCNMC relativas al control y supervisión, por iniciativa propia o de parte, del sistema, la cuantía y estructura de los cánones ferroviarios, así como del proceso de consultas previo a la fijación de los cánones.
6. Atendiendo a lo previsto en los artículos 20.1 y 21.2 de la LCNMC y el artículo 14.1.b) del Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Estatuto Orgánico de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, el órgano decisorio competente para emitir el presente informe es la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC.

III. PROPUESTA DE LOS ADMINISTRADORES

Primero. Cánones de acceso mínimo a las líneas ferroviarias

A. Coste directo

7. Para determinar los costes directos, los administradores parten de los costes totales en los que incurren al prestar el “paquete de acceso mínimo” (artículo 20.1 de la Ley del Sector Ferroviario), que incluye la asignación de capacidad, la gestión del tráfico, la seguridad en la circulación, y el uso de las líneas ferroviarias e instalaciones eléctricas. La contabilidad de ADIF y ADIF AV identifica estos costes en el “segmento de administración de red”, que agrupa las divisiones “elegibles” dentro de cada administrador de infraestructuras.

Tabla 1. Evolución y previsión de costes de administración de red ADIF y ADIF AV

Millones de euros	2023	2024	2025	2026
ADIF	952	959	1.052	1.089
ADIF AV	686	780	836	863
TOTAL	1.638	1.739	1.888	1.952

Fuente. Elaboración propia (datos de la Memoria que acompaña el Proyecto de Reglamento).

8. ADIF y ADIF AV aplican el modelo econométrico de la Comunicación 1/2024, de 12 de marzo, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, sobre la supervisión de los cánones por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la red ferroviaria de interés general (en adelante, la Comunicación 1/2024) para determinar el coste directo (variable con el tráfico) del coste operativo de

mantenimiento preventivo en las diferentes especialidades o elementos que componen la infraestructura. Para el resto de costes, utilizan el modelo de sustracción que venían utilizando.

Tabla 2. Elasticidades modelo econométrico por especialidad.

	Vía-infra	Catenaria	Señalización	SSEE	Teleco
Total red	25,99%	16,84%	22,93%	21,81%	20,43%
Líneas A	25,96%	17,82%	23,14%	24,13%	20,95%
Líneas no A	26,00%	16,49%	22,67%	21,64%	20,32%

Fuente. Elaboración propia (datos de la Memoria que acompaña el Proyecto de Reglamento).

9. ADIF y ADIF AV calculan estos costes directos para las líneas tipo A y no A³. Además, eliminan los costes soportados por ADIF correspondientes a determinadas líneas titularidad de ADIF AV, a fin de evitar la doble contabilización, y detraen los costes recuperables mediante otros cánones del artículo 98. Para los años 2025 y 2026, realizan una estimación de los costes directos.

Tabla 3. Previsión de los costes directamente imputables al servicio ferroviario.

Millones de euros	Líneas A			Líneas no A		
	2023	2025	2026	2023	2025	2026
Costes imputables	601,89	749,95	770,27	922,11	1.029,68	1.069,06
Costes no elegibles	402,18	511,58	527,51	571,24	631,81	659,50
Costes directos	199,71	238,38	242,76	350,87	397,87	409,56

Fuente. Elaboración propia.

10. De acuerdo con el artículo 97 de la Ley del Sector Ferroviario, los costes directos se imputan a tres modalidades: la modalidad A, que cubre los costes de adjudicación de capacidad, señalización y circulación, la modalidad B, que incluye los costes asociados al uso de las líneas ferroviarias (mantenimiento y conservación de la infraestructura), y la modalidad C, que comprende los costes por utilización de las instalaciones de electrificación.
11. Los costes directos se distribuyen entre los diferentes tipos de servicios ferroviarios⁴, (i) en las modalidades A y C del canon, en función del porcentaje de tráfico que

³ De acuerdo con el Anexo I del Proyecto de Reglamento, las líneas A son todas aquellas que permiten una velocidad máxima superior a 200 km/h en 2/3 de su longitud.

⁴ El Anexo I del Proyecto de Reglamento define los siguientes servicios: VL1 (servicios de larga distancia, excepto los designados como VL2), VL2 (servicios de larga distancia en relaciones con

representa cada servicio sobre el total, medido en tren.km⁵, y (ii) en la modalidad B, según los criterios técnicos establecidos por la ficha 714 R de la UIC, ponderando cada tipo de tráfico según el desgaste que produce en la infraestructura, de acuerdo con el peso del material rodante medio y su concentración sobre los ejes, el número de ejes motores y remolcados, la tracción y la velocidad.

12. Queda determinado, así, el coste directo de las tres modalidades del canon por cada tipo de línea y servicio. La propuesta integra los actuales servicios VL3 (los de más de 700 km sin parada en Madrid) con los servicios VL1.

Tabla 4. Costes directos por tipo de línea y servicio.

Millones de euros	2023		2025		2026	
Tipo de servicio	Líneas A	Líneas no A	Líneas A	Líneas no A	Líneas A	Líneas no A
VL1	122,7	13,7	202,2	18,2	205,6	18,5
VL2	36,3	15,1	11,9	11,5	13,0	10,6
VL3	10,1	6,0	-	-	-	-
VCM	19,4	210,5	18,6	271,7	18,5	280,1
VOT	8,6	6,4	4,9	5,9	4,8	6,0
M	2,7	99,2	0,8	90,6	0,8	94,3
Total	199,7	350,9	238,4	397,9	242,8	409,6

Fuente. Elaboración propia.

13. Para determinar la tarifa del artículo 97.5.1º de la Ley del Sector Ferroviario, los administradores calculan el coste directo unitario a partir de los costes anteriores y los tráficos previstos.
14. El resultado supone una considerable reducción de las tarifas en las líneas A, salvo en el caso de los servicios de mercancías, porque las tarifas vigentes para estos servicios actualmente cubren solo un pequeño porcentaje del coste directo.

Tabla 5. Propuesta de tarifas para las líneas A.

Euros tren.km	Tipo de servicio				
	VL1	VL2	VCM	VOT	M

ancho variable siempre que la suma de sus recorridos por trayectos con tipos de línea A y B1 sea inferior al 75% de su recorrido total o su recorrido por líneas tipo A sea inferior al 50%), VCM (servicios de viajeros urbanos o suburbanos e interurbanos, con recorridos inferiores a 300 km y servicios declarados como obligaciones de servicio público), VOT (trenes y material de viajeros sin pasajeros) y M (servicios de mercancías).

⁵ Para los costes de la modalidad A, se aplica el tráfico medido como tren.km reservado y para los costes de la modalidad C, el tráfico como tren.km circulado en tracción eléctrica.

	Simple	Doble				
Propuesta						
Modalidad A	1,7497	1,7497	1,7483	1,7493	1,7493	0,7696
Modalidad B	1,2128	2,4256	0,9259	0,7363	0,2297	0,9252
Modalidad C	0,0875	0,175	0,0938	0,0938	0,0938	0,0408
Total	3,0500	4,3503	2,7680	2,5794	2,0728	1,7356
Vigente						
Total	5,8046		4,9231	4,4050	3,2865	1,7356
Variación	-47.46%	-25.05%	-43.78%	-41.44%	-36.93%	0.00%

Fuente. Elaboración propia.

15. ADIF y ADIF AV proponen establecer “una tarifa adicional para las modalidades B y C de los servicios VL1 que circulen en doble composición, independientemente del número total de las plazas del tren, con el objetivo de compensar ese mayor desgaste de la infraestructura a la explotación de los servicios ferroviarios relacionados con las operaciones de viajeros (servicios VL1) en líneas de altas prestaciones (líneas tipo A)”⁶.
16. En las líneas no A, los administradores explican que fijar las tarifas en el nivel necesario para cubrir los costes directos supondría un incremento muy significativo, de modo que la propuesta mantiene las tarifas vigentes, salvo para los servicios VCM, que ya cubrían los costes directos.

Tabla 6. Propuesta de tarifas para las líneas no A.

Euros tren.km	Tipo de servicio				
	VL1	VL2	VCM	VOT	M
Propuestos					
Modalidad A	0,8971	0,9062	1,8442	0,9708	0,0724
Modalidad B	0,4490	0,4536	0,7854	0,0944	0,1032
Modalidad C	0,0886	0,0895	0,1839	0,0958	0,0287
Total	1,4347	1,4493	2,8135	1,1610	0,2043
Vigente (disposición transitoria)					
Total	1,4347	1,4493	3,9103	1,1610	0,2043
Variación	0,00%	0,00%	-28,05%	0,00%	0,00%

Fuente. Elaboración propia.

⁶ Se trata de una modificación respecto del Proyecto de Reglamento sometido a audiencia.

B. Recargos al coste directo

17. El Proyecto de Reglamento incluye (artículo 3.4) un recargo por cancelación de la capacidad, con reducción de su cuantía en casi todos los supuestos.

Tabla 7. Recargo a la modalidad A.

<i>Euros tren.km</i>		VL1	VL2	VCM	VOT	M
Líneas A	Propuesta	5,7972	1,0197	3,4821	0,3235	0,966
	Vigente	8,6371	3,4358	3,3744	1,5089	1,291
	Var. %	-32,88%	-70,32%	3,19%	-78,56%	-25,17%
Líneas no A	Propuesta	0,5376	0,5431	4,355	0,1902	0,1319
	Vigente	0,9265	0,9358	4,8849	0,75	0,1319
	Var. %	-41,98%	-41,96%	-10,85%	-74,64%	0,00%

Fuente. Elaboración propia.

18. Incluye también un recargo (artículo 4.4) para la recuperación de los costes no elegibles, con una modificación sustancial de la estructura de los recargos en las líneas A. En primer lugar, modifica la unidad de tarificación, pasando de la plaza.km al tren.km. En segundo lugar, en la segmentación por tipo de servicio, elimina el VL3. En tercer lugar, segmenta los servicios VL1 en líneas A por corredor (Madrid-Barcelona, Madrid-Levante, Madrid-Sur, Madrid-Galicia y Madrid-Asturias), tamaño del tren (hasta 300 plazas, entre 300 y 600 y más de 600) y hora de salida del tren (hora normal o punta⁷).

Tabla 8. Segmentación de los servicios VL1 en líneas A.

Horario	Capacidad del tren (nº plazas)		
	≤ 300 plazas	De 301 a 599 plazas	≥ 600 plazas
Normal	Base reducida	Base	Plus
Punta	Top reducida	Top	Top plus

Fuente. Elaboración propia.

19. Los administradores han aportado un estudio de mercado que calcula las tarifas máximas que se pueden trasladar al mercado, según el test de eficiencia, aplicando

⁷ El horario punta aplica a los trenes con salida de la estación de origen, de lunes a viernes entre las 6.00 y las 9.59 horas, entre las 14.00 y las 15.59 horas y entre las 18.00 y las 20.59 horas; los sábados entre las 6.00 y las 9.59 horas y entre las 18.00 y las 20.59 horas; y los domingos entre las 18.00 y las 19.59 horas.

la metodología Ramsey-Boiteux, y según el test de mercado, consistente en que los cánones aseguren una rentabilidad mínima a un operador eficiente que opere durante 30 años.

20. Con estas limitaciones, los administradores proponen los recargos para cada uno de los segmentos. Los servicios VL1 antes clasificados como VL3, tendrán un recargo reducido: un 11% inferior en la parte del recorrido coincidente con el corredor Madrid-Barcelona, un 20% inferior en la parte del recorrido coincidente con el corredor Madrid-Sur y un 6% inferior en la parte del recorrido coincidente con el corredor Madrid-Levante.

Tabla 9. Recargos de la modalidad B del artículo 97 relativos a servicios VL1 en líneas A.

Euros tren.km	Subsegmento					
	Base reducida	Top reducida	Base	Top	Plus	Top plus
Madrid-Barcelona	6,5720	7,6235	9,3885	10,8907	14,0828	15,0216
Madrid-Sur	3,5420	4,1087	5,0600	5,8696	7,5900	8,0960
Madrid-Levante	2,2142	2,5684	3,1631	3,6692	4,7447	5,0610
Madrid-León-Asturias	1,5470	1,7945	2,2100	2,5636	3,3150	3,5360
Madrid-Zamora-Galicia	1,8642	2,1624	2,6631	3,0892	3,9947	4,2610

Fuente. Elaboración propia.

21. La propuesta establece un recargo de 2,6519 euros/tren.km para los servicios VCM en todas las líneas A (y no solo en los corredores Madrid-Barcelona y Madrid-Sur, como hasta ahora). En las líneas no A, el único servicio con recargo es el VCM, que se incrementa hasta 3,3857 euros/tren.km, desde el vigente, de 2,3597 euros/tren.km.

Segundo. Cánones por utilización de instalaciones de servicio

22. En relación con el canon por uso de estaciones de transporte de viajeros, en la modalidad A, ADIF y ADIF AV prevén un aumento de costes del 14% entre 2023 y 2026. Para las estaciones de categoría 1 a 5⁸, se establece una tarifa por parada

⁸ De acuerdo con el Anexo III del Proyecto de Reglamento, de categoría 1 a 4 son las estaciones de servicios de larga distancia e interurbanos y las estaciones de servicios urbanos o suburbanos multioperador, conforme a su número de viajeros, número de trenes, tamaño de la estación, intermodalidad, ubicación y número de andenes; de categoría 5 son las estaciones de servicios de larga distancia e interurbanos y las estaciones de servicios urbanos o suburbanos multioperador no clasificadas como categorías 1 a 4; y de categoría 6 son las estaciones específicas de servicios urbanos o suburbanos con servicios de un único operador, ubicadas en núcleos de cercanías con parada de trenes urbanos o suburbanos exclusivamente. La

del tren, que recuperaría los costes fijos de las estaciones, cifrados en el 65% del total, y otra por el uso, en función de los pasajeros subidos y bajados, que recuperaría los costes variables. A los costes anteriores se añade una tasa de beneficio razonable, del 7,33%, que es la de la Resolución de la CNMC, de 15 de noviembre de 2024, por la cual se determina el coste medio ponderado del capital en aplicación de la Comunicación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, de 26 de julio de 2022, sobre la orientación a costes de los precios en instalaciones de servicio ferroviarias (en adelante, Resolución de 15 de noviembre de 2024).

23. Los administradores proponen mantener las tarifas del resto de modalidades de canon del artículo 98, a pesar del incremento previsto de costes entre 2023 y 2026, del 18% en el resto de las instalaciones de servicio (modalidad B⁹) y del 14% en puntos de carga (modalidad C).

IV. SUPERVISIÓN DE LA LEGALIDAD DE LOS CÁNONES DEL ARTÍCULO 97 DE LA LEY DEL SECTOR FERROVIARIO

Primero. Propuesta de tarifa basada en el coste directo

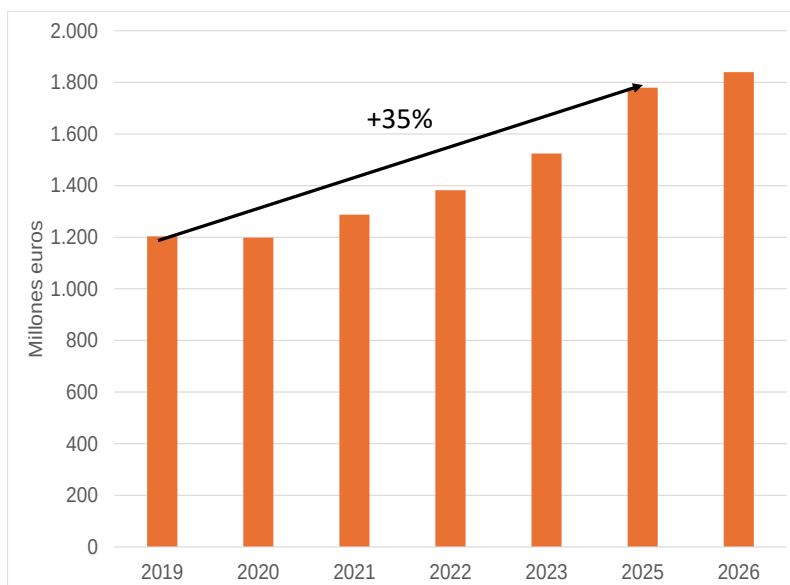
A. Costes imputables de los cánones ferroviarios

24. Los costes imputables a los cánones previstos por los administradores para 2025 son de 1.779,6 millones de euros. Ello supone un incremento del 35% respecto del año 2023 (último ejercicio auditado), el cual, explican los administradores, se debería al aumento del personal operativo, al mayor coste de mantenimiento y a la puesta en servicio de nuevas líneas.

Declaración sobre la Red incluye la clasificación de las distintas estaciones de acuerdo con las categorías anteriores.

⁹ Vías de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, de lavado y limpieza, y de suministro de combustible. También se incluye en esta modalidad la utilización de vías en estaciones de viajeros como vías de apartado y para la realización de determinadas operaciones.

Gráfico 1. Evolución de los costes imputables a los cánones.



Fuente. Elaboración propia.

25. A la vista de esta evolución de los costes, esta Comisión ha señalado repetidamente que, siendo los cánones un coste importante para las empresas ferroviarias, que afecta a la competitividad del transporte por ferrocarril respecto de otros modos de transporte, es esencial incentivar al gestor a mejorar la eficiencia y reducir los costes de infraestructura¹⁰. El punto 5 del Anexo II de la Ley del Sector Ferroviario establece que deben incluirse incentivos a los administradores de infraestructuras para reducir los costes y, en consecuencia, los cánones. Los convenios entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y los administradores vigentes¹¹ expiran el 31 de diciembre de 2025, pero pueden ser prorrogados por un año. Los nuevos convenios deberían incorporar estos incentivos para asegurar la competitividad del sector ferroviario.
26. Por otro lado, el considerando 7º del Reglamento de Ejecución 2015/909 de la Comisión, de 12 de junio de 2015, relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario, exige que los administradores, cuando establecen los cánones con previsiones de costes,

¹⁰ Resolución de 22 de septiembre de 2021 sobre la propuesta de cánones de Adif y Adif Alta Velocidad para 2022 y por la que se adoptan medidas para el próximo ejercicio de supervisión de acuerdo con el artículo 11 de la ley 3/2013, de 4 de junio.

justifiquen detalladamente al supervisor dichas previsiones, detallando el método utilizado para su determinación y demostrando su objetividad. Esta cuestión es ahora, si cabe, más relevante, toda vez que las tarifas se ajustan más a los costes directos previstos, que pueden diferir de los efectivamente incurridos, como ha ocurrido en el pasado.

B. Determinación del coste directo por servicio

27. El modelo econométrico aplicado por ADIF y ADIF AV de acuerdo con la Comunicación 1/2024 estima la elasticidad del coste operativo de mantenimiento preventivo al tráfico, esto es, el porcentaje de ese coste que varía con el tráfico. Dado que hasta ahora se imputaban a los cánones la práctica totalidad de estos costes, el coste directo calculado se ha reducido significativamente, a pesar del incremento previsto del coste total de administración de la red.

Tabla 10. Evolución de los costes directamente imputables al servicio ferroviario.

Millones de euros							
	2019	2020	2021	2022	2023	Δ 2023-2022	Δ Acum. 2023-2019
Costes imputables a los cánones ferroviarios	1.203,2	1.198,6	1.287,6	1.382,3	1.524,0	10,2%	26,7%
Costes no elegibles	293,8	310,2	318,5	339,3	973,4	186,9%	231,3%
Costes directos	909,5	888,4	969,1	1.043,1	550,6	-47,2%	-39,5%

Fuente. Elaboración propia.

28. El artículo 96.4 de la Ley del Sector Ferroviario establece que los cánones de acceso mínimo deben ser *equivalentes a los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario*. Pues bien, en las líneas A, las tarifas de 2025 y 2026 cubren la práctica totalidad de los costes directos¹², salvo en los servicios de mercancías. En las líneas no A, sólo en el caso de los servicios VCM está esa cobertura cercana al 100%, si bien la cobertura en los demás servicios ha mejorado.

Tabla 11. Cobertura de los costes directos en 2025 y 2026.

Euros/tren.km	VL1	VL2	VCM	VOT	M
Líneas A					
Coste directo unitario 2025	3,1640	2,7922	2,6026	2,096	3,9969
Coste directo unitario 2026	3,1484	2,7744	2,5838	2,0743	3,9860
Tarifa propuesta	3,1384	2,7680	2,5794	2,0728	1,7356

¹² En 2024 las tarifas cubrían en torno al 85% de los costes directos calculados por los administradores con su método de extracción.

Grado de cobertura (%) 2025	99,19%	99,13%	99,11%	98,89%	43,42%
Grado de cobertura (%) 2026	99,68%	99,77%	99,83%	99,93%	43,54%
Líneas no A					
Coste directo unitario 2025	2,9782	2,9782	2,8315	2,2272	3,4135
Coste directo unitario 2026	3,0866	3,0866	2,9228	2,2485	3,5723
Tarifa propuesta	1,4347	1,4493	2,8135	1,1610	0,2043
Grado de cobertura (%) 2025	48,17%	48,66%	99,36%	52,13%	5,99%
Grado de cobertura (%) 2026	46,48%	46,95%	96,26%	51,63%	5,72%

Fuente. Elaboración propia.

29. La reducción del canon de los servicios VL2 a casi la mitad podría incrementar la oferta y reducir los precios de los servicios de larga distancia convencional, estimulando su demanda y haciendo más competitivo el modo ferroviario, pese al elevado tiempo de viaje¹³.
30. Por otra parte, el artículo 97.5.2º de la Ley del Sector Ferroviario señala que los costes directos pueden modularse según el desgaste de las infraestructuras, considerando factores como la longitud, la masa, la velocidad o el peso por eje del tren. ADIF y ADIF AV calculan este desgaste mediante la mencionada ficha UIC 714 R aplicada a un tren medio para cada tipo de servicio.
31. La propuesta ajusta el coste directo de los servicios VL1 en las líneas A según la composición del tren. Un tren en composición doble desgasta la infraestructura como dos trenes en composición simple, debido a su mayor peso y al mayor número de ejes y pantógrafos, por lo que es razonable que su tarifa en las modalidades B y C sea equivalente a dos veces la de un tren en composición simple. La tarifa en la modalidad A, sin embargo, debe ser la misma, porque no hay diferencias en los costes de adjudicación de la capacidad, señalización y control de tráfico.
32. Otros administradores europeos también modulan el coste directo según el tamaño del tren. SNCF Réseau calcula los costes directos utilizando el peso del tren, medido en toneladas¹⁴. En Italia, el coste directo relacionado con el desgaste de la infraestructura se calcula en función del peso¹⁵, la velocidad y el número de pantógrafos del tren¹⁶.

¹³ Como se analizó en el Informe de 18 de enero de 2024, la velocidad media de estos servicios no alcanzaba, en muchos casos, los 130 km/h (ver gráfico 4).

¹⁴ [Declaración sobre la Red de SNCF Réseau para 2025](#).

¹⁵ La Declaración sobre la Red distingue cuatro categorías en función del peso del tren: 0-500 tn, 500-1000 tn, 1000-1500 tn y más de 1500 tn.

¹⁶ [Declaración sobre la Rede Ferroviaria Italiana para 2025](#).

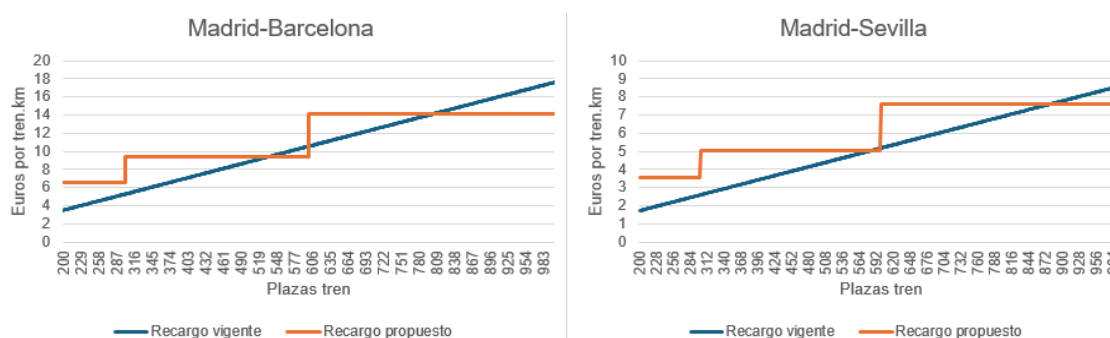
33. Pero diferenciar entre composición simple y doble en los servicios VL1 de las líneas A es solo un primer paso para imputar correctamente el desgaste real de cada tren al coste directo. Es necesario ampliar esta diferenciación a todos los servicios y líneas. Por ello, ADIF y ADIF AV deben desarrollar, consultándolo con las empresas ferroviarias, un sistema de cálculo del coste directo que, siendo operativo, identifique las principales categorías de trenes en función del desgaste que ocasionan en la infraestructura.
34. Por último, con el fin de garantizar que cada servicio cubra los costes que genera, se debe solicitar a ADIF y ADIF AV, como ya lo hiciera la Resolución de la CNMC de 8 de octubre de 2020 sobre la propuesta de cánones de Adif y Adif Alta Velocidad para 2021 y por la que se adoptan medidas para el próximo ejercicio de supervisión de acuerdo al artículo 11 de la ley 3/2013, de 4 de junio, que desarrollen un estudio técnico para estimar los costes incrementales a largo plazo del tráfico de mercancías en las líneas diseñadas para el tráfico de viajeros, evitando así la imputación, a esos servicios, de servicios de infraestructura que no utilizan.

Segundo. Propuesta de recargo al canon por utilización de las líneas ferroviarias (adición a la Modalidad B)

A. Nueva estructura del recargo para las líneas A

35. La propuesta de los administradores no modifica el recargo en las líneas no A, pero cambia la unidad de tarificación, de plaza.km a tren.km, para los servicios VL1 en las líneas A. El tamaño del tren sigue siendo un criterio de segmentación, con una reducción del 30% del recargo para los trenes de menos de 300 plazas y un incremento del 50% para los de más de 600 plazas, respecto del recargo correspondiente a los trenes de entre 300 y 600 plazas.

Gráfico 2. Comparación de los recargos vigentes y propuestos.



Fuente. Elaboración propia.

36. El artículo 32.1 de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012 por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (en adelante, Directiva RECAST) establece que el *“sistema de cánones respetará los aumentos de productividad conseguidos por las empresas ferroviarias”*. El tamaño del tren y su circulación en composición simple o doble son de las pocas herramientas de que disponen las empresas ferroviarias para diferenciar su oferta y sus costes de operación. Como se indicaba en la memoria justificativa de la Comunicación 1/2024, los trenes de mayor tamaño, si bien tienen mayor capacidad para generar ingresos, también tienen *“un mayor riesgo ante la incertidumbre de su aprovechamiento, lo que podría llevar a la empresa ferroviaria a reducir sus precios para asegurar unos ingresos mínimos de todas las plazas del tren”*.
37. La estructura propuesta, que reduce la proporcionalidad del recargo con el tamaño del tren, permite que los operadores se beneficien de la mayor productividad que supone circular con trenes de mayor tamaño o en doble composición.
38. A la vez, los administradores proponen modular el recargo para adaptarlo a las diferentes situaciones de mercado:
- Las rutas de menor demanda, prestadas por RENFE con trenes de menos de 300 plazas (servicios ALVIA), necesitan más frecuencias con trenes pequeños.
 - La demanda de viajeros de negocios también requiere más circulaciones, lo que limita la capacidad de circular en doble composición, incluso en corredores de mayor demanda.
 - Los operadores tienen material rodante de pequeño tamaño pendiente de amortizar.
39. Esta Sala considera adecuada la propuesta de cambiar la unidad de tarificación del recargo, y de segmentar el mercado según el tamaño del tren para tener en cuenta los condicionantes de oferta (material pendiente de amortizar) y demanda (rutas de menor demanda y segmento de negocios).
40. Sin embargo, ADIF y ADIF AV está tramitando¹⁷ una modificación de la declaración sobre la red, según la cual, cuando se superen ciertos niveles de congestión en las

¹⁷ En el momento de elaborar el presente Informe, la CNMC está analizando la propuesta y emitirá un informe sobre la propuesta de modificación de la declaración sobre la red.

estaciones, el derecho de circulación del tren tendrá prioridad sobre las dobles composiciones.

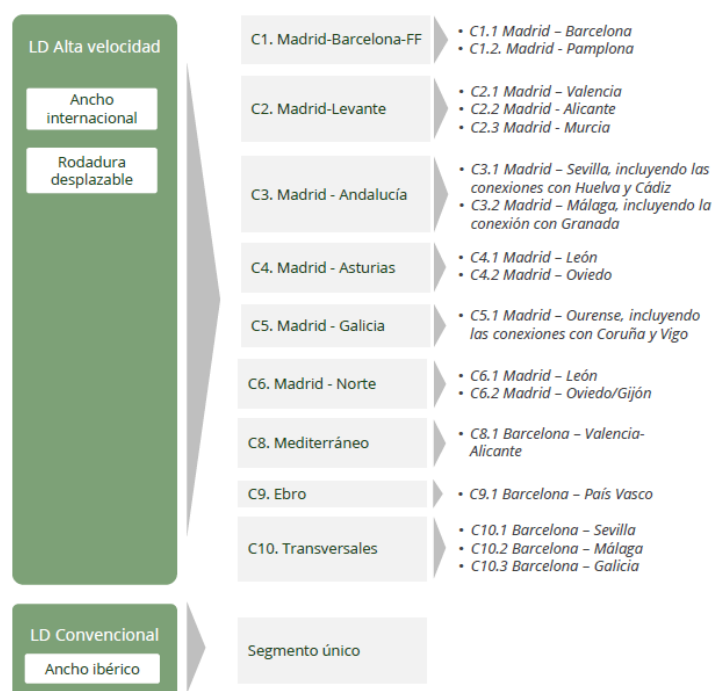
41. Los administradores deben analizar el efecto conjunto de la reducción del recargo para los trenes en doble composición, por un lado, y de la prioridad en la adjudicación a los trenes en composición simple en caso de congestión, por el otro, puesto que, de aprobarse las dos cosas tal cual están, el aprovechamiento de la reducción del recargo quedaría muy limitado si la congestión resultara ser generalizada. Cabe recordar, en este punto, que el considerando 44 de la Directiva RECAST indica que las *“empresas ferroviarias deben recibir de los sistemas de adjudicación de capacidad y de los sistemas de cánones señales económicas claras y coherentes que las lleven a tomar decisiones racionales”*. En su caso, la CNMC monitorizará las circulaciones en doble composición y las solicitudes rechazadas para comprobar la aplicación efectiva de las tarifas Plus y Top Plus.
42. Finalmente, la propuesta aplica un recargo según el horario de salida del tren: en horario punta, el recargo es un 16% superior al normal si el tren circula en composición simple, y un 7% superior al normal si circula en composición doble.
43. Esta segmentación es similar a la de otros administradores europeos. SNCF Réseau modula el recargo de las líneas de alta velocidad según el día de circulación (entre semana, sábado y domingo) y la hora de salida del tren. Los trenes que salen en horas punta y horas punta alta tienen un recargo del 15% y el 25%, respectivamente, sobre la tarifa horaria estándar, mientras que los que salen en horas valle se benefician de una reducción del 44%. En el caso de RFI, el recargo aumenta la tarifa en horario punta un 21% en la ruta Roma-Milán.

B. Importe de los recargos de los servicios VL1 en líneas A

1. Modelo de ADIF y ADIF AV

44. Los administradores justifican su propuesta de recargos con el estudio “Definición y Estructuración Económica de las Tarifas de Adición al Canon Ferroviario (Propuesta 2025-2030)” de la empresa consultora Deloitte (en adelante, el Estudio).
45. El Estudio segmenta los servicios comerciales de viajeros de larga distancia según velocidad, infraestructura y principales corredores y rutas.

Gráfico 3. Segmentación de los servicios comerciales de viajeros de larga distancia.



Fuente. Estudio aportado por ADIF y ADIF AV.

46. Y desarrolla un modelo de reparto modal (tren, avión, autobús y vehículo privado) por ruta, que calcula la desutilidad de cada modo según precio, tiempo y frecuencias¹⁸. La calibración del modelo con datos reales permite calcular la elasticidad al precio de la demanda, que oscila, en los servicios de alta velocidad con competencia, entre el -0.29 y el -0.56¹⁹, y supera el -0,75 en las rutas del norte. A partir de estas elasticidades, calcula el recargo máximo aplicando la metodología Ramsey-Boiteux²⁰.
47. Por otro lado, el Estudio construye un operador eficiente medio teórico (OEM, en adelante), con un plan de transporte para cubrir el 40% del mercado a largo plazo, incluyendo frecuencias, material rodante, personal necesario y circulaciones en composición simple y doble. Con estas hipótesis, determina el plan económico-financiero del OEM, con inversiones en material rodante, financiación (propia y

¹⁸ Analiza 34 rutas de larga distancia y 14 de media distancia, que equivalen a más del 70% de la demanda provincial ferroviaria.

¹⁹ Madrid-Valencia (-0,29), Madrid-Barcelona (-0,38), Madrid-Alicante (-0,45), Madrid-Málaga (-0,48) y Madrid-Sevilla (-0,56).

²⁰ Las elasticidades al precio de la demanda se utilizan para obtener la elasticidad del surco de cada segmento.

ajena), ingresos (según los precios del estudio de elasticidades) y costes operativos. El modelo determina el recargo máximo al canon que garantiza una rentabilidad mínima (TIR) del 7,33% para el OEM en 30 años que es el beneficio razonable establecido en la Resolución de 15 de noviembre de 2024 por la cual se determina el coste medio ponderado del capital en aplicación de la Comunicación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, de 26 de julio de 2022, sobre la orientación a costes de los precios en instalaciones de servicio ferroviarias.

48. El Estudio plantea que el recargo máximo de cada segmento sería el más pequeño de entre los dos arrojados por el test de eficiencia y el test de mercado (resaltado en rojo en la tabla siguiente).

Tabla 12. Recargo máximo de acuerdo con el test de eficiencia y el test de mercado.

€/tren.km	Ramsey	OEM
Madrid-Barcelona	12,26	19,98
Madrid-Valencia	20,05	11,1
Madrid-Alicante	6,03	5,02
Madrid-Sevilla	6,53	7,04
Madrid-Málaga	6,53	6,41
Madrid-Galicia	3,71	5,57
Madrid-Asturias	3,67	6,85

Fuente. Estudio aportado por ADIF Y ADIF AV.

2. Valoración de los recargos propuestos

49. Los recargos propuestos están por debajo de los máximos del Estudio. El canon medio, incluyendo la tarifa ajustada al coste directo, es más bajo que el vigente en la actualidad, en todos los corredores, excepto en el Madrid-Levante, donde es casi un 13% superior.

Tabla 13. Cuantías vigentes vs propuestas para el servicio VL1.

Euros/tren.km	Vigente			Propuesta			
	Canon	Recargo	Total	Canon	Recargo	Total	Var.
Madrid-Barcelona	5,80	8,45	14,26	3,14	10,76	13,89	-2,59%
Madrid-Sur	5,80	3,46	9,26	3,14	5,57	8,71	-5,94%
Madrid-Levante	5,80	-	5,80	3,14	3,41	6,55	12,93%
Madrid-Asturias	5,80	-	5,80	3,14	2,22	5,36	-7,59%
Madrid-Galicia	5,80	-	5,80	3,14	2,52	5,66	-2,41%

Fuente. Elaboración propia.

50. La Comunicación 1/2024 exigía que en la supervisión de la primera propuesta de cánones tras la aprobación de la Comunicación *“los recargos propuestos permitan al operador eficiente medio la prestación de la demanda óptima de los segmentos de forma eficiente y rentable”*. En concreto, exige que el OEM obtenga unos ingresos medios superiores a los costes medios de los operadores de los últimos tres ejercicios, considerando un nivel de aprovechamiento que permita, durante el periodo en que se apliquen los recargos, un crecimiento razonable de la demanda y no expulse viajeros del modo ferroviario.
51. El OEM de la Comunicación es diferente al definido en el Estudio, pero, a pesar de las diferencias metodológicas, los resultados de ambos se alinean, así como los resultados de otro estudio de la consultora KPMG encargado por IRYO y OUIGO.

Tabla 14. Comparativa de costes del OEM.

<i>Euros/tren.km</i>	ADIF	CNMC	KPMG
Madrid-Barcelona			
Costes totales sin cánones	16,48	18,57	18,80
Desviación respecto CNMC	-11%	0%	1%
Aprovechamiento	81%	84%	83%
Madrid-Valencia			
Costes totales sin cánones	16,00	16,82	18,20
Desviación respecto CNMC	-5%	0%	8%
Aprovechamiento	71%	75%	74%
Madrid-Alicante			
Costes totales sin cánones	16,32	16,82	17,79
Desviación respecto CNMC	-3%	0%	6%
Aprovechamiento	63%	71%	70%
Madrid-Sevilla			
Costes totales sin cánones	16,71	16,82	17,30
Desviación respecto CNMC	-1%	0%	3%
Aprovechamiento	73%	78%	78%
Madrid-Málaga			
Costes totales sin cánones	16,72	16,82	17,95
Desviación respecto CNMC	-1%	0%	7%
Aprovechamiento	73%	73%	74%

Fuente. Elaboración propia.

52. De acuerdo con los costes e ingresos previstos para 2025²¹, el resultado del OEM de aplicar los cánones propuestos (tarifa y recargo) es positivo en los corredores Madrid-Barcelona y Madrid-Sur, y negativo en el corredor Madrid-Levante.

Tabla 15. Rentabilidad del OEM según la propuesta de recargos²².

€/tren.km	Madrid-Barcelona	Madrid-Sur	Madrid-Levante
Coste OEM sin canon del art.97 (incluye canon del art.98)	19,71	17,94	17,94
Canon propuesto del art.97	13,89	8,71	6,55
Resultado	Positivo	Positivo	Negativo

Fuente. Elaboración propia.

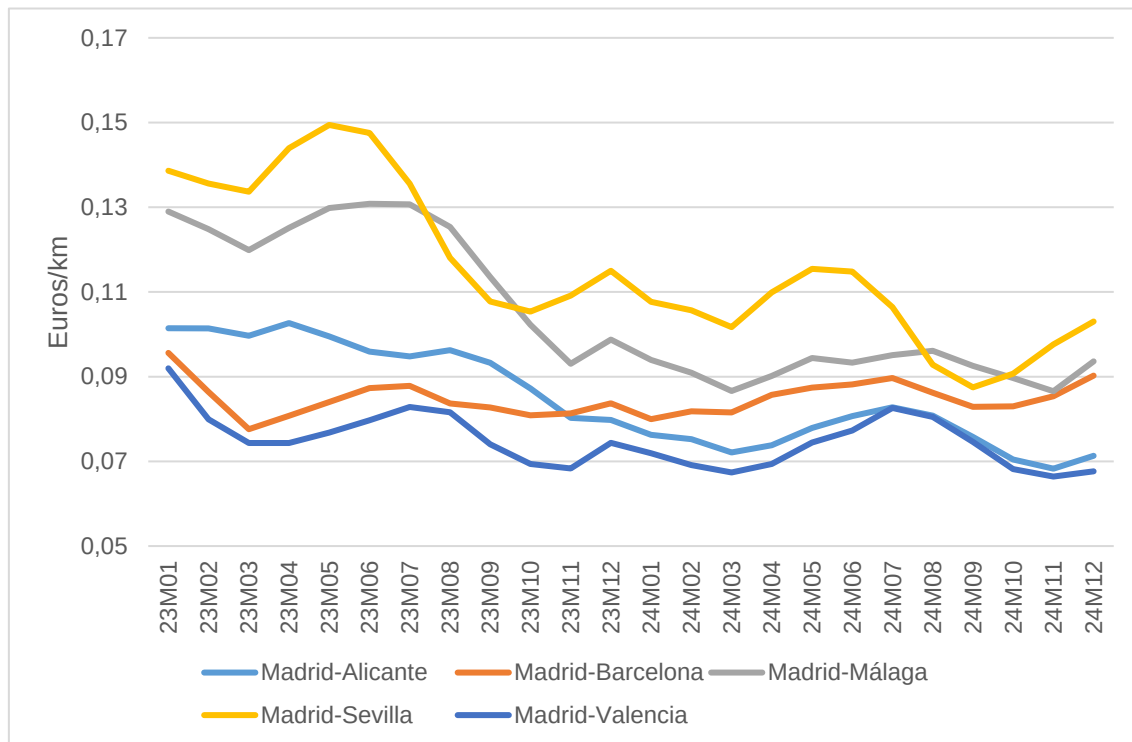
53. Por tanto, se considera que el mercado puede aceptar el recargo propuesto en los corredores Madrid-Barcelona y Madrid-Sur.
54. IRYO inició sus operaciones en el corredor Sur el 31 de marzo de 2023. Los precios por km en las rutas Madrid-Sevilla/Málaga se han reducido en torno a un 20% desde la entrada de competencia. En los corredores Madrid-Barcelona y Madrid-Levante, esa reducción es del 35%. A finales de 2024, los precios medios por km del Madrid-Sevilla eran un 14% más elevados que los del Madrid-Barcelona, un 52% más elevados que los del Madrid-Valencia, y un 44% más elevados que los del Madrid-Alicante. Con estos precios, el OEM puede operar de forma rentable estas rutas con los recargos propuestos.
55. Sin embargo, la entrada de OUIGO en el corredor el pasado 16 de enero²³ incrementará la oferta anual (en plazas) un 20%, lo que previsiblemente afectará a los precios. La incertidumbre sobre la evolución del mercado impide evaluar, en este momento, el test del OEM en el corredor Madrid-Sur, por lo que el recargo debería revisarse en la próxima actualización anual del Reglamento de determinación de los cánones.

²¹ Para el cálculo de los ingresos se prevé un incremento del PIB en 2025 del 2,5% (Banco de España (2024), [“Proyecciones e informe trimestral de la economía española”](#), diciembre 2024), al que se aplica la elasticidad renta indicada en los estudios recogido en García Álvarez, A. (2008). *“La demanda en el transporte de viajeros”*.

²² La rentabilidad del OEM se determina en base a los ingresos medios observados en los trayectos de referencia y la estimación de demanda para el ejercicio 2025. En el caso del segmento Madrid-Sur, dada la incertidumbre en la evolución de las variables de ingreso y demanda ante la entrada reciente del tercer operador en el trayecto el 16 de enero de 2025, se muestra el resultado con datos de 2024.

²³ OUIGO ofrece tres frecuencias diarias por sentido entre Madrid y Sevilla y dos entre Madrid y Málaga.

Gráfico 4. Precio medio por km de los corredores en competencia (media móvil trimestral).



Fuente. CNMC. Comparativa de precios de los Informes trimestrales.

56. En cuanto al corredor del Levante, la entrada de competencia ha multiplicado las plazas.km por 2,5 entre 2019 y 2024. Aunque la demanda también ha crecido considerablemente debido a la reducción de precios, las ratios de aprovechamiento han disminuido, situándose en el 68% en el Madrid-Alicante/Murcia y en el 70,6% en el Madrid-Valencia/Castellón en 2024 (en 2019 eran del 76,6% y 77,5%, respectivamente), siendo superiores en otros trayectos en competencia (81,2% en el Madrid-Barcelona, 78% en el Madrid-Sevilla y 73,5% en el Madrid-Málaga/Granada).
57. La operación actual de este corredor impide que el OEM opere de forma rentable, aun sin recargos. La Comunicación 1/2024 indica que los recargos deben permitir al OEM operar de manera rentable bajo una operación eficiente, entendida como un "aprovechamiento razonable de los trenes". El nivel actual de oferta y el consecuente bajo aprovechamiento de los trenes explican las pérdidas del OEM, con un recargo que sería asumible con aprovechamientos similares a los observados en otros corredores.

58. Por tanto, se considera que el mercado no puede aceptar el aumento del recargo, por lo que los administradores deben modificarlo para que el canon total, incluyendo tarifa y recargo, no supere el canon vigente, esto es, los 5,80 euros por tren.km.
59. Finalmente, la propuesta contempla un recargo para los corredores Madrid- Asturias y Madrid-Galicia, pero el ajuste de la tarifa implica una reducción del canon total del 7,6% y el 2,4%, respectivamente. Actualmente solo RENFE opera en estas rutas, por lo que no es posible aplicar el test del OEM como se hace en los corredores con competencia.
60. En definitiva, se considera que el mercado puede aceptar los recargos propuestos en los corredores Madrid-Barcelona, Madrid-Sur, Madrid-Galicia y Madrid-Asturias. Por el contrario, en el corredor Madrid-Levante ADIF y ADIF AV deben ajustar el recargo para que el canon total, incluyendo tarifa y recargo, no supere 5,80 euros por tren.km. En el corredor Madrid-Sur, ADIF y ADIF AV deberán evaluar, en la próxima revisión anual del Reglamento, la rentabilidad del OEM según el punto 8 de la Comunicación 1/2024.
61. El Estudio examina los recargos máximos que la demanda de las 34 rutas analizadas puede aceptar. No obstante, los recargos, según la propuesta, se aplican a todos los servicios VL1 que operan en las infraestructuras de alta velocidad que conectan los orígenes y destinos de dichas rutas. Los administradores justifican estas modificaciones con el artículo 29.3 de la Directiva RECAST, que exige que las empresas ferroviarias que prestan servicios similares paguen cánones equivalentes. Sin embargo, el considerando 41 de la misma Directiva indica que se deben definir distintos segmentos del mercado si los costes, precios o condiciones del servicio varían considerablemente, y el artículo 32.1 permite distinguir entre segmentos de mercado según el tipo de mercancías o de pasajeros transportados.
62. Sobre los servicios transversales que no paran en Madrid, como los que conectan Barcelona y Valencia con Sevilla, Málaga y Granada, no se ha realizado un Estudio de demanda y, aunque para ellos el recargo del VL1 se ha “bonificado”, estos servicios pagarán sustancialmente más que cuando pagaban el canon del servicio VL3.

Tabla 18. Cuantías vigentes vs propuestas para los antiguos servicios VL3

<i>Euros/tren.km</i>	Vigente			Propuesta			
	Tarifa	Recargo	Total	Tarifa	Recargo	Total	Var.
Barcelona-Sevilla/Málaga	6,0249	1,7373	7,7622	4,0469	9,2269	13,2738	71,01%
Barcelona-Granada	6,0249	0,7792	6,8041	3,0500	6,6754	9,7254	42,93%

Valencia-Sevilla	6,0249	0,3046	6,3295	3,0500	3,6492	6,6992	5,84%
------------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

Fuente. Elaboración propia.

63. Sobre estos servicios transversales los administradores reconocen que *“están compitiendo con el avión en un entorno desfavorable, ya que los tiempos de viaje para las distancias que recorren hacen que el avión tenga una posición dominante”* y que los viajeros de distancias más largas tienen relativamente menos disposición a pagar, a pesar de lo cual proponen para ellos un incremento del canon efectivo.
64. La Comunicación 1/2024 establece que, en las rutas sin competencia, si bien el estudio de mercado es necesario, *“los administradores podrán establecer o modular el recargo en función de la rentabilidad del único operador que preste los servicios”*. Pues bien, de acuerdo con este análisis, el mercado no puede aceptar el recargo propuesto para los servicios transversales, por lo que ADIF y ADIF AV deberán reducir en un 27% adicional el recargo (ya reducido respecto del recargo correspondiente al servicio VL1) de su propuesta.
65. Por otra parte, sobre los servicios Madrid-Cádiz/Huelva decía el Informe de 18 de enero de 2024 que su velocidad comercial es inferior a la del Madrid-Sevilla, lo que hace que, *“aunque el servicio Madrid-Cádiz/Huelva tenga parada en Sevilla, es residual el número de viajeros que lo utiliza para cubrir la ruta Madrid-Sevilla; entre el 80 y el 90% de los viajeros que utilizan estos servicios tienen como origen o destino las estaciones de Cádiz, San Fernando, Puerto de Santa María, Jerez, Huelva o La Palma del Condado”*. En esta ruta, donde la aplicación del nuevo recargo hace que el canon efectivo suba un 18%, los administradores deben realizar un estudio de mercado para determinar si el mercado puede efectivamente aceptar el recargo.

C. Coherencia de los recargos

1. Servicios VCM en líneas A y no A

66. La Resolución de esta Comisión de 30 de marzo de 2017 sobre la propuesta de canon y adición de ADIF de los servicios de viajeros urbanos o suburbanos e interurbanos (VCM) para 2017 ya indicó que *“el análisis sobre la posibilidad de que el mercado pueda aceptar un recargo pierde su sentido. Efectivamente, al contrario de lo que sucede con los costes comerciales y siempre que las AA.PP. mantengan el nivel de financiación, éste no se transmitirá a los precios finales dado que el operador ferroviario se verá compensado por el mayor coste”*. Por tanto, la evaluación del recargo de los servicios VCM debe basarse en otros elementos.

67. El recargo propuesto para los servicios VCM (servicios sujetos a OSP) en líneas A (servicios AVANT) es en torno a un 20% inferior al propuesto en las líneas no A (servicios de Cercanías y Media Distancia) – 2,6519 euros/tren.km vs 3,3857 euros/tren.km –, a pesar de que los servicios AVANT ofrecen una calidad superior y tiempos de viaje más eficientes que los servicios de Cercanías y Media Distancia Convencional.
68. Y es también inferior al propuesto para los servicios VL1 en los corredores Madrid-Barcelona, Madrid-Sur y Madrid-Levante, aunque se prestan servicios AVANT en estas infraestructuras. También es así con los cánones vigentes en la actualidad, de modo que los servicios VCM representan el 9,2% del tráfico en las líneas A, pero solo aportan el 4,6% de los ingresos por recargos en esas líneas.
69. En consecuencia, los administradores deben evaluar la coherencia del recargo de los servicios VCM en las líneas A y no A, garantizando que contribuyen de manera equitativa al mantenimiento de los costes no elegibles de la infraestructura. El recargo del servicio VCM en las líneas A debe ser, al menos, igual al de las líneas no A, es decir, 3,3857 euros/tren.km.

2. Tráficos Internacionales

70. Los servicios internacionales se limitan a las rutas Barcelona-París, de SNCF Voyageurs, y Madrid-Marsella y Barcelona-Lyon, de RENFE. Según el Anexo II del Proyecto de Reglamento, a estos servicios se les aplican los cánones correspondientes a los servicios VL1 (que incluyen un recargo de 0,017611 euros/plaza.km), que en el corredor Madrid-Barcelona no se extiende hasta la frontera francesa. De esa forma, los servicios internacionales entre Barcelona y la frontera francesa solo pagarían el coste directo, lo que representa una reducción del 76% respecto de la situación actualmente vigente²⁴.
71. La tarifa sin recargo (3,05 €/tren.km) es muy inferior a la que se aplica en Francia, donde estos servicios pagan un canon mínimo de 21,17 euros/tren.km²⁵. Además, los precios de los servicios internacionales son entre un 69% y un 121%²⁶ más caros, por kilómetro de viaje, que los nacionales entre Madrid y Barcelona.

²⁴ El canon del tren tipo (400 plazas) pasaría de los 12,84 euros/tren.km actuales a 3,05 euros/tren.km.

²⁵ Tren tipo representativo de 400 plazas aproximadamente. En Francia el coste directo en este supuesto es de 1,24 euros/tren.km y el recargo mínimo, de 19,93 euros/tren.km.

²⁶ Los precios medios más económicos registrados en las web de RENFE Viajeros y de SNCF Connect el 10 de abril de 2025 para viajar en la semana del 28 de abril al 4 de mayo de 2025,

72. De conformidad con la normativa²⁷, los administradores deben definir un segmento para los tráficos internacionales entre Barcelona y la frontera francesa y analizar el recargo que pueden aceptar. Dadas las condiciones actuales de mercado, esta Sala considera que estos servicios pueden aceptar un recargo equivalente al de los servicios VL1 en el corredor Madrid-Barcelona.

Tercero. Comparativa internacional

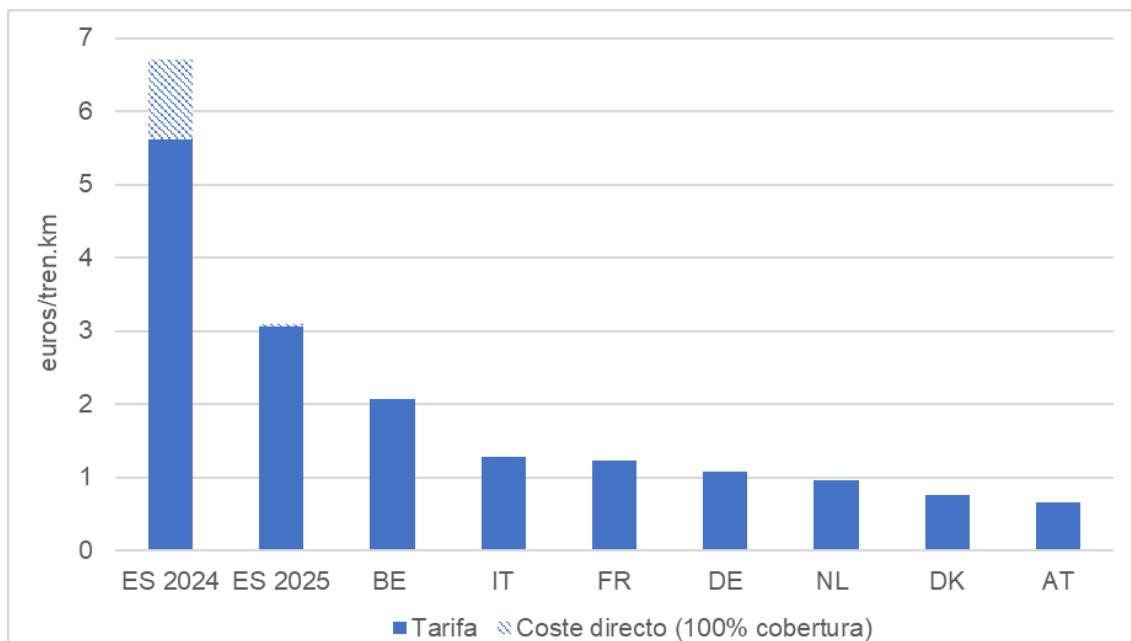
73. Las tarifas (costes directos) en España son muy superiores a los de otros países europeos. Específicamente, para los servicios de viajeros de alta velocidad los costes directos actuales (representados en el gráfico como ES* 2024) son tres veces superiores a los de Bélgica y seis veces superiores a los de Francia o Italia. El Proyecto de Reglamento reduce esta diferencia significativamente (ES* 2025). Y también el coste directo en Francia e Italia es superior si el tren circula en composición doble²⁸.

son de 154,2 € el Barcelona-París, 121,3 € el Barcelona-Lyon y 173,3 € el Madrid-Marsella. Los precios del Madrid-Barcelona los publica la CNMC en sus informes trimestrales.

²⁷ El Anexo VI de la Directiva RECAST establece que los administradores deberán distinguir al menos un conjunto de parejas de segmentos para establecer los recargos, entre las que se incluyen los servicios nacionales e internacionales.

²⁸ En Francia e Italia, el coste directo del tren tipo operando en composición doble es un 56% y un 22% superior, respectivamente, al coste directo del mismo tren operando en composición simple. El incremento de la composición doble fijado por ADIF y ADIF AV es del 42%.

Gráfico 5. Coste directo de los servicios ferroviarios de pasajeros (2025)²⁹.



Fuente. Elaboración propia a partir de las declaraciones sobre la red de ADIF, Infrabel, RFI, SNCF Réseau, DB InfraGO, Prorail, Banedanmark y ÖBB-Infrastruktur AG.

74. El coste directo en España sigue siendo más alto que en otros países europeos. Esto se debe a que en la modalidad A se imputan a la tarifa casi todos los costes de gestión del tráfico, circulación y seguridad, a diferencia de las modalidades B y C, cuyo coste directo se calcula con el modelo econométrico de la Comunicación 1/2024. Los costes directos de la modalidad A representan el 58% del coste directo total en las líneas A (26% en 2022) y el 65% en las líneas no A (34% en 2022) aunque solo supongan el 18,9% de los costes imputables en las líneas A y el 29% en las no A.

Tabla 16. Costes directos por modalidad de canon y tipo de línea.

Millones de euros	2022		2023		2025		2026	
Modalidad	Líneas A	Líneas no A	Líneas A	Líneas no A	Líneas A	Líneas no A	Líneas A	Líneas no A
A	111,6	211,1	123,5	226,7	138,3	259,1	139,7	255,7

²⁹ El coste directo en España, Francia e Italia se corresponde con la media de los servicios de viajeros de alta velocidad. En Alemania, Austria y Dinamarca se calcula un único coste directo para los servicios de viajeros de larga distancia, incluyendo líneas convencionales. En Francia, Italia y Países Bajos, el coste directo varía según el peso del tren por lo que, para el cálculo del coste directo, se ha utilizado un tren tipo asimilable a la serie 103 de RENFE, con 404 plazas y 425 toneladas de peso.

<i>Peso A/Total</i>	26%	34%	62%	65%	58%	65%	58%	62%
B	261,9	337,1	70,4	106,4	92,9	118,8	95,6	132,0
<i>Peso B/Total</i>	61%	55%	35%	30%	39%	30%	39%	32%
C	52,4	69,0	5,8	17,7	7,3	20,0	7,4	21,9
<i>Peso C/Total</i>	12%	11%	3%	5%	3%	5%	3%	5%
Total	425,9	617,2	199,7	350,9	238,4	397,9	242,8	409,6

Fuente. Elaboración propia.

75. Por todo lo anterior, como se indicaba en la Comunicación 1/2024, ADIF y ADIF AV deben *“continuar mejorando su modelo de determinación de los costes directamente imputables, estableciendo de forma objetiva, transparente y robusta la variabilidad de estos costes en función del tráfico, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento 2015/909”*.
76. En cuanto al recargo, existe una gran variabilidad de cuantías entre países, debido, en parte, a las diferentes características de las infraestructuras. Se toma a Francia e Italia para comparar su recargo con el de España, por tener cánones específicos para los servicios de alta velocidad de viajeros, al contrario que Alemania o Austria, donde los cánones son los mismos para las líneas de alta velocidad que para las líneas convencionales.
77. En las redes de alta velocidad de Francia³⁰, el tren tipo circulando en composición simple pagaría, desde 20,56 euros/tren.km en el horario valle, hasta 37,83 euros/tren.km en hora punta alta entre París-Lyon. En Italia, donde la variabilidad del recargo es menor, el recargo mínimo del tren tipo circulando en simple se situaría en 4,69€/tren.km³¹, llegando a un máximo de 5,71€/tren.km³².

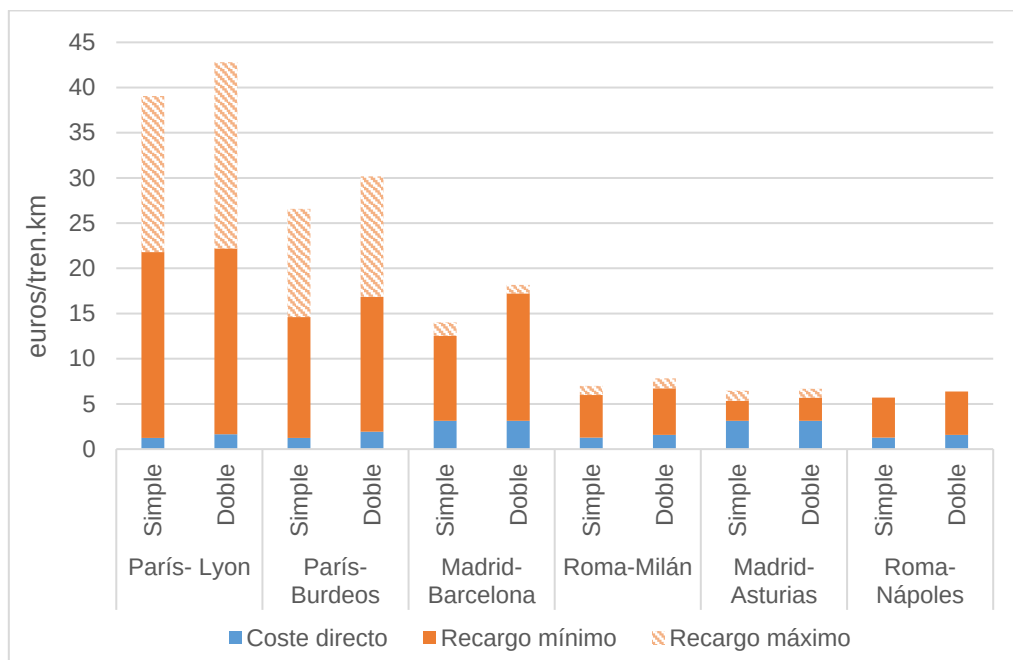
³⁰ El recargo se calcula como el producto de: i) un precio base por trayecto que es constante para las líneas convencionales y variable para las líneas de alta velocidad, que dependen de si el tráfico es nacional o internacional, y del segmento de la red (por ejemplo, la ruta París-Lyon se incluye en el segmento A de tráfico doméstico y su importe alcanza los 31,99 euros/tren.km); ii) un coeficiente de ajuste horario según el día y la hora de salida del tren (coeficiente de ajuste horario (C1) modula el recargo de las líneas de alta velocidad dependiendo del tipo de día (entre semana, sábado y domingo) y de la hora teórica de salida del trayecto del tren, según 4 grupos: horas valle, horas estándar, horas punta y horas punta alta (el coeficiente C1 toma el valor de 1 en el caso del horario estándar, 0,66 para las horas valle, 1,15 para los trenes que salen en horas punta y 1,25 en horas punta alta); y, iii) un coeficiente que modula el recargo en base a la capacidad teórica del tren según la densidad de asientos por metro cuadrado, el número de plazas premium sobre el total y si el tren circula en composición simple o doble.

³¹ Este es el importe correspondiente al segmento “Top-S” definido como aquellos servicios de menos de 700 plazas que unen Roma-Milán los sábados.

³² Importe del segmento “Top” en el que se incluyen los servicios Roma-Milán de menos de 700 plazas que circulan entre semana.

78. Por otro lado, el recargo también distingue entre composiciones simples y dobles en Francia e Italia. Los cánones, incluyendo tarifa y recargo, del corredor Madrid-Barcelona se sitúan entre los del París-Lyon y los del Roma-Milán³³.

Gráfico 6. Cánones para un tren tipo de viajeros en composición simple y doble (2025).



Fuente. Elaboración propia a partir de las declaraciones sobre la red de SNCF Réseau, RFI, ADIF y ADIF AV.

Cuarto. Aplicación de los nuevos cánones

79. La modificación de la Ley del Sector Ferroviario de diciembre de 2022 estableció que los cánones son prestaciones patrimoniales públicas no tributarias, que no se aprobarán ya por Ley, sino por Reglamento de los administradores de infraestructuras, a quienes se otorgó, para ello, potestad reglamentaria.
80. El primer Reglamento de cánones de los administradores de infraestructuras se aprobó el 28 de octubre de 2024, pero el que es objeto de este informe será el primero que, como exigen la normativa del sector ferroviario y la Comunicación 1/2024 de la CNMC, trata de ajustar la tarifa a los costes directos, y los recargos al resultado de un estudio de mercado, en un cambio radical en la metodología de cálculo de los cánones ferroviarios.

³³ Para la comparativa se utiliza como tren tipo la serie 103 de RENFE (404 plazas y 425 toneladas) por ser uno de los más utilizados en la red de alta velocidad española.

81. Los administradores de infraestructuras pretenden que, hasta el momento en que se apruebe y publique este nuevo Reglamento³⁴, los cánones vigentes sean de aplicación también al horario de servicio actual, a pesar de que esos cánones se calcularon con la metodología anterior y con la referencia de costes previstos para 2024 y no de costes previstos para 2025³⁵.
82. La normativa sectorial establece que los cánones ferroviarios y el resto de las condiciones de acceso a la red ferroviaria deben incluirse en la declaración sobre la red de los administradores de infraestructuras, y que ésta debe publicarse con un año de antelación respecto del inicio del horario de servicio correspondiente (artículos 96.1 y 100.3 y anexo III de la Ley del Sector Ferroviario). El artículo 100 de la Ley del Sector Ferroviario exige, también, la *“revisión, con carácter anual, de la cuantía de los cánones, adiciones, recargos y otros elementos del sistema de cánones”*³⁶.
83. De modo que (i) los cánones correspondientes al horario de servicio actual -horario de servicio 2025- debieron ser conocidos por las empresas ferroviarias en diciembre de 2023, y desde luego antes del vencimiento del plazo para solicitar capacidad para ese horario de servicio, en junio de 2024³⁷, y (ii) deben reflejar los costes de los administradores y la situación del mercado correspondientes a 2025.
84. En este caso, además, habiéndose aprobado la Comunicación 1/2024 en marzo de 2024, al vencimiento del plazo de solicitud de capacidad para el horario de servicio 2025, en junio de 2024, las empresas ferroviarias podían legítimamente esperar que los cánones se hubieran revisado, para adaptarlos a la nueva metodología y a las estimaciones de costes para 2025, en el momento de comenzar el horario de servicio 2025. Más aún cuando el Consejo de Estado, en su mencionado Dictamen,

³⁴ En la tramitación del Reglamento anterior, entre la emisión del informe de la CNMC y la aprobación y entrada en vigor del Reglamento transcurrieron 10 meses.

³⁵ Los cánones vigentes aplicados al horario de servicio 2025 son, en realidad, más elevados que los aplicados a los horarios de servicio 2023 y 2024, porque en estos horarios de servicio hubo bonificaciones por valor de 65 millones de euros en total.

³⁶ El Consejo de Estado, en su Dictamen 641/2024 sobre el proyecto de reglamento de cánones 2024, se refiere también a la importancia de la seguridad jurídica y de la estabilidad y predictibilidad de los cánones.

³⁷ El Dictamen del Consejo de Estado 641/2024 establece que *“Puesto que el momento de aprobación del Reglamento en proyecto puede no coincidir con la fecha límite de publicación de la declaración sobre la red, sería conveniente incluir en el proyecto una regulación acerca de cómo deben acompañarse ambas exigencias, pudiendo hacerlo en una disposición adicional (...). A pesar de ello, el proyecto de Reglamento de los administradores no incluye ninguna regulación en este sentido, lo que ha impedido su valoración por la CNMC.*

se refirió a la “*oportunidad perdida*” que suponía el Reglamento, y a que debía revisarse a corto plazo para modificar, tanto los importes de los diferentes elementos de los cánones, como su configuración global, para introducir cambios en la metodología de cálculo de los costes y recargos³⁸.

85. Por todo lo anterior, ADIF y ADIF AV deben aplicar los nuevos cánones, que han sido calculados con los costes estimados para 2025 y con una metodología ajustada a la normativa y a la Comunicación 1/2024 de la CNMC, desde el inicio del horario de servicio 2025, esto es, el 14 de diciembre de 2024. Alternativamente, deben establecer mecanismos compensatorios para garantizar que la recaudación por cánones no exceda del equivalente a la aplicación de los nuevos cánones durante todo el horario de servicio³⁹.

V. SUPERVISIÓN DE LA LEGALIDAD DE LOS CÁNONES DEL ARTÍCULO 98 DE LA LEY DEL SECTOR FERROVIARIO

A. Modalidad A: Canon por la utilización de las estaciones de transporte de viajeros

86. El modelo de costes de los administradores proporciona información desagregada para calcular el canon por utilización de las estaciones de transporte de viajeros. Estos costes se distribuyen entre los centros de costes operativos (que se corresponden con las estaciones según su tipología) y de gestión, para asignarlos después a las actividades reguladas y no reguladas⁴⁰. Según el contrato entre la Administración General del Estado y RENFE para los servicios públicos de transporte de viajeros, RENFE gestiona las estaciones de cercanías y la red de ancho métrico. ADIF, encargada del mantenimiento de estas estaciones, repercute los costes a RENFE Viajeros mediante un convenio.

³⁸ Hay que tener en cuenta, además, que el resultado de la aplicación de los nuevos cánones, calculados con la nueva metodología y ajustados a los costes previstos para 2025, supondría una menor recaudación por parte de los administradores, de modo que el retraso de la aprobación y entrada en vigor de los mismos, les beneficia. Caso de ocurrir lo contrario (que la revisión de los cánones fuera a suponer una mejora en la recaudación por cánones) los administradores tendrían un fuerte incentivo a aplicar los nuevos cánones lo antes posible (desde el inicio del horario de servicio).

³⁹ Por ejemplo, reintegrando a las empresas ferroviarias, al final del horario de servicio, los cánones cobrados de más en los meses previos a la entrada en vigor del nuevo reglamento de cánones, proporcionalmente con los trenes.km recorridos.

⁴⁰ En las estaciones se ofrecen diversos servicios, que incluyen los cubiertos por la modalidad A del canon del artículo 98 (servicio básico en estaciones), así como otros servicios regulados (como los servicios básicos y auxiliares incluidos en la Declaración sobre la Red) y no regulados (aparcamiento, consignas y actividades comerciales).

87. El canon por parada del Proyecto de Reglamento, baja en estaciones de categoría 1 y sube en otras categorías respecto del canon actual. Los importes por intensidad de uso (por viajeros subidos y bajados) se reducen ligeramente por cada viajero. El canon mensual para estaciones de categoría 6 (Cercanías) aumenta, con diferente impacto según el núcleo. Los servicios fuera del horario de apertura mantienen sus importes según la categoría.
88. La cobertura de los costes por el canon de estaciones se ha incrementado en los últimos años y se espera que a partir de 2025 los ingresos superen los costes.

Tabla 17. Evolución del grado de cobertura de los costes por utilización de las estaciones de transporte de viajeros

<i>Miles de euros</i>			
	Costes	Ingresos	Grado de cobertura
2023	143.805	134.536	93,55%
2024	153.527	151.830	98,89%
2025	154.898	165.208	106,66%
2026	163.537	167.276	102,29%

Fuente. Elaboración propia.

89. Para el cálculo de los cánones, ADIF y ADIF AV han aplicado a los costes un margen del 7,33%, que es el coste de capital calculado por la CNMC en su Resolución de 15 de noviembre de 2024. Sin embargo, el párrafo 84 de la Comunicación de la CNMC 2/2022 de 26 de julio de 2022 sobre la orientación a costes de los precios en instalaciones de servicio ferroviarias establece que *“[s]e entenderá que el beneficio obtenido es razonable si la rentabilidad sobre el valor neto contable de los activos (valor de adquisición menos la amortización y depreciación acumulada) necesarios para la prestación del servicio y sobre el capital circulante necesario para financiar las necesidades operativas y de liquidez a corto plazo no supera el WACC determinado por la CNMC”*. Por tanto, ADIF y ADIF AV deben corregir el cálculo del beneficio razonable y aplicar el WACC establecido en la Resolución de 15 de noviembre de 2024 (7,33%), al valor neto contable de los activos y no a los costes.
90. En relación con el cumplimiento del principio de orientación a costes, la misma Comunicación 2/2022 señalaba que *“la CNMC concluirá que los precios están efectivamente orientados a los costes si, de acuerdo con las cuentas aprobadas y auditadas los ingresos obtenidos por la prestación del servicio no superan los costes más un beneficio razonable. Esta comprobación se realizará a partir de los ingresos y costes medios de los tres ejercicios anteriores”*. Recordaba ya el Informe de 18 de enero de 2024 que los administradores deben garantizar que el canon de estaciones no supere los costes de prestación más un beneficio razonable. Esta cuestión

adquiere mayor relevancia ahora que los administradores establecen un canon más ajustado a los costes previstos.

B. Resto de modalidades del canon del artículo 98

91. Como en ejercicios anteriores, el grado de cobertura de los costes de las modalidades B y C previsto para 2025 y 2026 es aún muy reducido, situándose en un 34,26% y un 32,74% respectivamente (ver párrafo 22).

Tabla 18. Coste de prestación de las modalidades B y C del artículo 98

Miles de euros	2023	2025			2026		
Modalidad	Costes	Costes	Ingresos	Cobertura	Costes	Ingresos	Cobertura
Modalidad B: Utilización de otras instalaciones de servicio	53.197	59.053	21.085	35,7%	62.666	21.382	34,1%
Modalidad C: Utilización puntos de carga de mercancías	3.489	3.756	431	11,5%	3.962	431	10,9%
Total	56.686	62.809	21.516	34,3%	66.628	21.813	32,7%

Fuente. Elaboración propia.

VI. CONCLUSIONES

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, esta Sala concluye lo siguiente:

Primero.- En relación con los costes de administración de la red y la tarifa basada en el coste directo:

- Los costes imputables a los cánones ferroviarios aumentaron un 35% entre 2019 y 2025, alcanzando los 1.779,6 millones de euros. Los nuevos convenios entre los administradores y el Ministerio de Transportes deben incluir incentivos para reducir estos costes, según lo previsto en el punto 5 del Anexo II de la Ley del Sector Ferroviario.
- La aplicación de la Comunicación 1/2024 ha reducido la tarifa, que debe recuperar el coste directo, en más de un 40%, permitiendo la cobertura, en 2025, de la práctica totalidad de los costes directos de las líneas A (salvo en los servicios de mercancías).
- El ajuste del coste directo favorecerá especialmente a los servicios VL2, cuyos cánones se reducen casi a la mitad, lo cual puede aumentar la

oferta y bajar los precios de los servicios de larga distancia convencional, estimulando su demanda y haciendo más competitivo el modo ferroviario pese a los elevados tiempos de viaje.

- Es razonable que la tarifa para las modalidades B y C de un tren en composición doble sea equivalente a dos veces el coste directo de un tren en composición simple. ADIF y ADIF AV deben desarrollar, consultándolo con las empresas ferroviarias, un sistema de cálculo del coste directo que, siendo operativo, discrimine las principales categorías de trenes en función de su desgaste de la infraestructura.
- Aunque con la aplicación del método econométrico de la Comunicación 1/2024 para el cálculo de los costes directos de los costes operativos de mantenimiento preventivo, los costes directos imputables a la tarifa se han reducido, ADIF y ADIF AV deben mejorar la discriminación de los costes directos en otras partidas de costes, para imputar a la tarifa solo los costes que varían en función del tráfico.

Segundo.- En relación con el recargo al canon por utilización de las líneas ferroviarias:

- La nueva estructura del recargo para las líneas A, con la tarificación en tren.km y la segmentación en tres tramos en función del tamaño del tren, se considera adecuada para tener en cuenta los condicionantes de oferta (material pendiente de amortizar) y demanda (rutas de menor demanda y segmento de negocios).
- De aprobarse la propuesta de los administradores de priorizar el derecho de circulación del tren sobre las dobles composiciones, la CNMC monitorizará las circulaciones en doble composición y las solicitudes rechazadas, para comprobar la aplicación efectiva de las tarifas Plus y Top Plus del Reglamento de determinación de los cánones.
- El test del OEM de la Comunicación 1/2024 muestra que el mercado puede aceptar los recargos propuestos en los corredores Madrid-Barcelona, Madrid-Sur, Madrid-Galicia y Madrid-Asturias. En el corredor Madrid-Levante, ADIF y ADIF AV deben ajustar el recargo para que el canon total, incluyendo tarifa y recargo, no supere los 5,80 euros por tren.km. En el corredor Madrid-Sur, ADIF y ADIF AV deberán evaluar, en la próxima revisión anual de los cánones, la rentabilidad del OEM.
- El test de rentabilidad de la Comunicación 1/2024 muestra que el mercado no puede aceptar el recargo propuesto para los servicios transversales,

por lo que ADIF y ADIF AV deberán reducir en un 27% adicional el recargo (ya reducido respecto del recargo correspondiente al servicio VL1) de su propuesta.

- ADIF y ADIF AV deben realizar un estudio de mercado sobre la ruta Madrid-Cádiz/Huelva para determinar si el mercado puede aceptar el recargo.
- Para garantizar que los servicios VCM en las líneas A y no A contribuyen de manera equitativa al mantenimiento de los costes no elegibles de la infraestructura, el recargo del servicio VCM en las líneas A debe ser, al menos, igual al de las líneas no A, es decir, 3,3857 euros/tren.km.
- ADIF y ADIF AV deben definir un segmento para los tráficos internacionales entre Barcelona y aplicarles un recargo equivalente al de los servicios VL1 en el corredor Madrid-Barcelona.

Tercero.- En relación con el momento de aplicación de los nuevos cánones:

- Los nuevos cánones deben aplicarse desde el inicio del horario de servicio 2025. Alternativamente, deben establecerse mecanismos compensatorios para que la recaudación por cánones no exceda la cantidad equivalente a la aplicación de los nuevos cánones desde el inicio del horario de servicio.

Cuarto.- En relación con el canon de estaciones (modalidad A del artículo 98 de la Ley del Sector Ferroviario):

- De acuerdo con la Comunicación 2/2022, ADIF y ADIF AV deben corregir el cálculo del beneficio razonable del canon en estaciones y aplicar el coste medio ponderado de capital (WACC) de la Resolución de 15 de noviembre de 2024 (7,33%) al valor neto contable de los activos.
- Los administradores deben garantizar que el canon de estaciones no supere los costes de prestación más un beneficio razonable.

De modo que los administradores deben **modificar el Proyecto de Reglamento** para:

- Ajustar el recargo del corredor Madrid-Levante para que el canon total, incluyendo tarifa y recargo, no supere los 5,80 euros por tren.km.
- Ajustar los recargos aplicables a los servicios transversales, reduciéndolos un 27% adicional.

- Subir el recargo del servicio VCM en las líneas A para, al menos, igualarlo al de las líneas no A, es decir, 3,3857 euros/tren.km.
- Definir un segmento para los tráficos internacionales entre Barcelona y la frontera francesa y aplicarles un recargo de equivalente al de los servicios VL1 en el corredor Madrid-Barcelona.
- Aplicar el beneficio razonable del 7,33% al valor neto contable de los activos en el cálculo del canon en estaciones.

En la **próxima revisión anual de los cánones**, ADIF y ADIF AV deberán reevaluar la rentabilidad del OEM en el corredor Madrid-Sur y, en su caso, ajustar el recargo.

Finalmente, los nuevos cánones deben ser de **aplicación desde el inicio del horario de servicio 2025** o, alternativamente, deben establecerse mecanismos compensatorios para que la recaudación por cánones no exceda la cantidad equivalente a la aplicación de los nuevos cánones desde el inicio del horario de servicio.

A la vista de las competencias que esta Comisión ostenta en materia de supervisión de cánones, estas conclusiones deberán ser incorporadas por parte de ADIF y ADIF AV, a los efectos de proceder a la aprobación del reglamento objeto de este informe. ADIF y ADIF AV deberán remitir a esta Comisión el proyecto de reglamento resultado de la incorporación de las conclusiones del informe de la CNMC, para asegurar el ejercicio de sus potestades supervisoras.

Comuníquese este Acuerdo a la Dirección de Transportes y del Sector Postal y notifíquese a las Entidades Públicas Empresariales Administrador de Infraestructuras y ADIF-Alta Velocidad.