

## **La CNMC considera adecuada la propuesta de Adif y Adif Alta Velocidad de congelar los cánones ferroviarios para 2023.**

- La medida ayuda a recuperar el tráfico en un momento en el que las empresas afrontan mayores costes, especialmente por la energía.
- En todo caso, en la Alta Velocidad debería aumentar las bonificaciones para incentivar un mayor uso de los corredores liberalizados y de las nuevas líneas.

**Madrid, 28 de septiembre de 2022.-** La CNMC valora positivamente la propuesta de Adif y Adif Alta Velocidad (Adif AV) de mantener los cánones vigentes durante el próximo ejercicio (2023). La medida servirá para recuperar los tráficos en el actual contexto de incremento de costes, especialmente los ligados a la energía. ([STP/DTSP/036/22](#)).

Los cánones ferroviarios son las tasas que los gestores de la red, Adif y Adif AV, cobran a las empresas de transporte ferroviario por el uso de su infraestructura: las líneas y algunas instalaciones de servicio (estaciones, vías de apartado, etc.)

### **Bonificaciones en los cánones**

Dentro de los cánones se incluyen las llamadas bonificaciones, descuentos que aplican Adif y Adif AV cuando el tráfico supera lo que se considera normal o previsible.

En este sentido, la CNMC señala que, para consolidar el proceso de liberalización en el actual contexto de incertidumbre económica, Adif AV debería bonificar los incrementos de tráfico derivados de la liberalización en: Madrid-Barcelona y corredor Madrid-Levante y Madrid-Sur.

La propuesta de Adif AV es mantener en 2023 los descuentos vigentes en la actualidad, que alcanzan máximos de entre el 25% en el corredor Madrid-Barcelona y el 50% en el corredor Madrid-Levante y Madrid-Norte.

### **Cálculo de los cánones 2023**

La normativa comunitaria permite que el cálculo de los cánones se realice a partir de costes estimados, siempre que puedan medirse de manera transparente, rigurosa y objetiva, y se haya justificado debidamente ante el organismo regulador.

En su propuesta, Adif y Adif AV han utilizado la estimación que figura en los Convenios suscritos con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias en el periodo 2021-2025, en lugar de, como venían haciendo en el pasado, los costes efectivamente incurridos según las últimas cuentas auditadas (las de 2021 en este caso).

La aplicación de la nueva metodología da como resultado unos cánones superiores a los que resultarían de la aplicación de la metodología previa, pero ello no tendrá efecto debido a la congelación propuesta por Adif y Adif AV y aceptada por la CNMC.

En todo caso, la Comisión ha requerido a los gestores la corrección de la propuesta de adición al canon de los servicios VCM<sup>i</sup> en la red convencional (básicamente los utilizados por los servicios que presta Renfe con obligaciones de servicio público), que resulta ser superior a lo legalmente permitido.

### **Supervisión de la CNMC**

La resolución impone a los gestores de la red una serie de obligaciones de información relativas a la construcción de las estimaciones de costes y al cumplimiento de las previsiones de los Convenios.

Además, les requiere para que, en la actualización de su Declaración sobre la Red, que debe publicarse en diciembre, detalle la metodología para elaborar la propuesta de cánones ferroviarios y su periodo de aplicación.

[\(STP/DTSP/063/22\)](#)

---

<sup>i</sup> Los urbanos y suburbanos (mismo núcleo) o interurbanos de menos de 300 km.