

## **La CNMC modera el crecimiento del canon para 2017**

La CNMC (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia) ha aprobado la Resolución de propuesta de cánones de los gestores de infraestructuras (ADIF y ADIF Alta Velocidad) para 2017, que aplica por primera vez la nueva estructura establecida por la nueva Ley del Sector Ferroviario de 2015.

La CNMC considera que ADIF y ADIF Alta Velocidad deberían recortar sustancialmente la subida de los cánones propuesta para 2017. Frente a una subida del 15% que plantean, la Comisión limita su incremento a un 4,2%.

La CNMC propone este recorte en la propuesta de Adif, entre otros factores, porque estas tarifas no pueden ser una barrera al crecimiento del transporte ferroviario, dado que afectaría a la demanda disminuyendo el tráfico y por lo tanto a largo plazo se traduciría en unos menores ingresos para los propios gestores de infraestructuras.

Además, una propuesta de cánones muy alta podría repercutir en los viajeros que utilizan los servicios de alta velocidad, de forma que quienes no pudieran afrontar el coste directo del servicio, quedarán excluidos del mercado. Asimismo, supone una barrera de entrada para nuevos operadores que frenaría la liberalización.

### **Tipo de cánones ferroviarios y sus cálculos**

En la Ley de 2015 se prevén dos tipos de cánones: los que se pagan por utilizar las líneas ferroviarias; y los que se pagan por utilizar las instalaciones de servicio (estaciones, andenes o cambiadores de ancho).

En el caso de los cánones del primer tipo (líneas ferroviarias) se componen de dos elementos: (1) el canon propiamente dicho, que debe servir para recuperar los costes directos del servicio ferroviario, y (2) un recargo adicional, que se aplica en función de si el mercado puede asumirlo, de acuerdo con lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario.

La legislación comunitaria (Reglamento 2015/909) establece una metodología muy detallada para que no se puedan imputar ciertos costes fijos a los cánones ferroviarios. En este sentido, la CNMC considera que ADIF y ADIF Alta Velocidad deberían modificar su modelo de costes para cumplir con el Reglamento comunitario antes de su fecha límite de aplicación, el 3 de julio de 2017.

### **Previsiones de tráfico**

Otro elemento que se tiene en cuenta a la hora de calcular los cánones es el coste unitario por viajero que se estima sobre la previsión del tráfico ferroviario. La CNMC ha considerado que la previsión de congelación de tráfico de viajeros que realiza ADIF Alta Velocidad para las líneas de alta velocidad es demasiado conservadora.

Concretamente, la CNMC estima un incremento del 3% en este tipo de tráfico, coherente con la propia estimación a largo plazo de los gestores de infraestructuras. Por tanto, los costes que justifican la propuesta de cánones de ADIF y ADIF Alta Velocidad deben ajustarse de forma coherente con esta previsión.

### **Recargos en los cánones de la Alta Velocidad**

En cuanto a los recargos que ADIF Alta Velocidad propone aplicar a ciertos cánones, la CNMC explica que la situación de la demanda en los diferentes corredores de alta velocidad no la misma y por lo tanto, se deberían modular

esos recargos, por ejemplo, y en concreto propone que solo se apliquen estos recargos en la líneas de Madrid a Barcelona y de Madrid a Sevilla y Málaga que actualmente presentan resultados positivos tanto para el gestor de la infraestructura como para el operador.

ADIF y ADIF Alta Velocidad no han propuesto recargos por un uso ineficiente de la capacidad que se aplicaría a los operadores ferroviarios (cuando el tráfico se desvíe más del 2% sobre el programado en viajeros y más del 15% en mercancías, ni las bonificaciones que contempla la nueva Ley, para incentivar el incremento de tráfico. La CNMC señala que ambos elementos son obligatorios por Ley, por lo que la propuesta debería incluirlos.

Con respecto a las bonificaciones para incentivar el tráfico, señala que si bien es cierto que la capacidad de crecimiento de la red convencional es limitada, la red de alta velocidad podría tener mayor recorrido si se dan las condiciones adecuadas. Por tanto, los administradores deberían aplicar medidas encaminadas a incrementar la actividad, incluso en ausencia de puesta en servicio de nuevas infraestructuras. Aunque la red ferroviaria cuenta con economías de alcance, el incremento de tráfico como consecuencia de la mayor capilaridad de la red es limitado, como muestran los servicios transversales de largo recorrido que no pasan por Madrid, que no alcanzan al 7% del tráfico total en la red de alta velocidad. Por tanto, el aumento en la extensión de la red no cambiará sustancialmente los niveles de uso de la red ferroviaria, sino que se requieren acciones adicionales por parte de los gestores de infraestructuras. La bonificación prevista en la Ley podría servir de incentivo para que Renfe-Viajeros incrementara los trenes, reduciendo los índices de ocupación mínima requerida para alcanzar el break-even, muy elevado incluso con los cánones actuales.

ADIF y ADIF Alta Velocidad deberán someter sus propuestas de recargos y bonificaciones a consulta de las empresas ferroviarias y a informe de la CNMC. Por último, en relación con los cánones por utilización de instalaciones de servicio, regulados en el artículo 98 de la Ley 38/2015, la CNMC ha concluido que las tarifas unitarias por utilización de estaciones de viajeros debe reducirse en línea con el incremento del tráfico previsto señalado anteriormente.

### **Canon de mercancías**

Señala la CNMC que si bien entre 2014 y 2015 se ha producido un incremento en la actividad de alrededor del 5,2%, los ingresos se han visto reducidos en un 2,8% ya que el ingreso medio por tonelada-km se ha reducido alrededor de un 7,5%, lo que indicaría una reducción de precios en consonancia con las presiones competitivas de otros medios de transporte, principalmente, la carretera. Por tanto, se considera inviable, en la situación actual, tanto para los operadores ferroviarios privados como para Renfe, poder trasladar el importe e estos nuevos cánones al precio final, sin que su situación competitiva empeorara en términos de competencia intermodal. Por otra parte, y en la medida en que dichos incrementos de coste no puedan ser trasladados a precio, deberían ser soportados con cargo a los resultados de explotación de las empresas operadoras (Renfe Mercancías y privados).

Cabe analizar, por tanto, si la situación del mercado descrita anteriormente, con una importante presión intermodal, así como un conjunto de empresas alternativas todavía consolidándose, aconseja un nivel de canon D y E como el

propuesto. En este sentido, el importe que deberían hacer frente haría negativos los resultados de explotación de la mayor parte de las empresas privadas de transporte de mercancías. Teniendo en cuenta lo anterior, y a la vista del resultado de explotación medio de las empresas alternativas la CNMC considera que la situación del mercado únicamente podría asumir un 25% del importe propuesto por los gestores de infraestructuras, lo que ya supondría una merma en dicho resultado superior al 30%

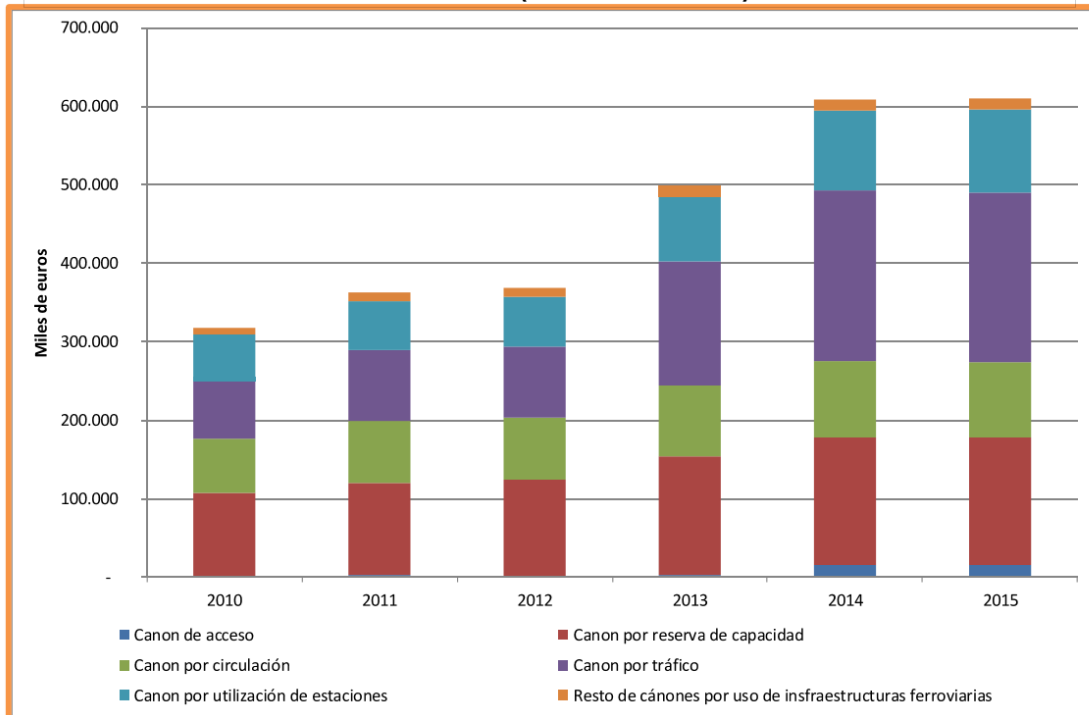
## TABLAS DE INTERES DEL INFORME DE LA CNMC

1. En 2015 tanto ADIF como ADIF AV tuvieron un resultado de explotación positivo.

<i>Miles de euros</i>	<b>ADIF</b>		<b>ADIF AV</b>	
	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Cánones	102.306	103.311	506.215	507.025
Alquileres y servicios	57.621	55.444	134.580	105.650
Servicios en estaciones	83.600	81.647	-	-
Subvenciones de explotación	584.344	590.618		
Energía de Tracción	-	-	290.757	298.344
Otros ingresos	500.708	501.063	71.741	73.084
<b>Total ingresos</b>	<b>1.326.953</b>	<b>1.332.083</b>	<b>964.779</b>	<b>984.103</b>
Aprovisionamientos	104.711	88.814	-	-
Personal	664.957	704.646	14.365	14.890
Otros gastos de explotación	544.430	529.337	684.642	714.865
<b>Total costes explotación</b>	<b>1.314.098</b>	<b>1.322.797</b>	<b>699.007</b>	<b>729.755</b>
Enajenaciones y otros	- 25.684	194.952	- 5.541	- 10.186
Amortizaciones	- 429.718	- 436.700	- 293.500	- 305.973
Subvenciones de inmovilizado	414.296	355.969	96.049	90.065
<b>Resultado de explotación</b>	<b>- 28.251</b>	<b>123.507</b>	<b>62.780</b>	<b>28.254</b>

Fuente. Elaboración propia a partir de las cuentas anuales de ADIF y ADIF AV.

2. Evolución de los cánones 2010-2015 por componentes: Fuerte crecimiento en 2013 y 2014



3. Cánones por operador: Renfe- Viajeros contribuye con el 99,3% del total de canones

Miles de euros	ADIF	ADIF AV
Renfe Viajeros	97.691	506.670
Renfe Mercancías	4.058	295
Empresas entrantes	1.195	44
Otros	365	29

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos aportados por ADIF y ADIF AV.

4. Propuesta (CNMC) de cánones a aplicar por costes directamente imputables al servicio (A=Gestión tráfico; B= Mantenimiento de vía; C= electrificación). Son de 7,5€/km.tren en alta velocidad y de 1,7 € / km tren para mercancías.

Euros tren-Km	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	Merc.
Modalidad A	1,9275	0,9258	1,9275	0,9536	0,4850	0,4446
Modalidad B	4,7931	2,3017	4,7931	2,3707	1,2500	1,1055
Modalidad C	0,8020	0,3835	0,8020	0,3950	0,2500	0,1855

5. Propuesta de Recargo (ADIF y CNMC) a aplicar por cada 100 plazas.km en líneas de alta velocidad. Equivalente al actual canon de tráfico.

€/100 plazas-km		VL1	VL2	VL3	VCM
MAD-BCN-FRANCIA	Prop. ADIF	1,8156	0,2389	0,3117	0,5112
	Prop. CNMC	<b>1,7611</b>	<b>0,2317</b>	<b>0,3023</b>	<b>0,4959</b>
MAD-SEV-MAL	Prop. ADIF	1,3736	0,2389	0,3117	0,5112
	Prop. CNMC	<b>0,8647</b>	<b>0,1504</b>	<b>0,1962</b>	<b>0,3218</b>
Resto líneas A	Prop. ADIF	1,3374	0,2389	0,3117	0,5112
	Prop. CNMC	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>