Nota de prensa

Mantendrá en 2024 las tarifas establecidas en 2021, ejercicio en el que se redujeron un 23%

# Adif congela por cuarto año los cánones ferroviarios para seguir impulsando la liberalización y la competitividad de los precios

- **Propone también mantener o incrementar las bonificaciones -que representarían ingresos de 65 M€ para las operadoras- para responder a su esfuerzo comercial y dinamizar la demanda**
- **Los cánones ferroviarios en nuestro país se encuentran a niveles similares o por debajo de los establecidos en otros países europeos, según datos de la CNMC y propios de las compañías**
- **Adif AV estima en 2024 un incremento del tráfico de viajeros (trenes/km) del 40% frente a 2019**
- **Sigue contribuyendo a subir más mercancías al tren, proponiendo la congelación de sus cánones, que se consolidan un año más como los más bajos de Europa**
- **Las medidas se proponen en el primer Reglamento de Cánones, tras la modificación de la Ley del Sector Ferroviario, que inicia la apertura a Trámite de Audiencia Pública**

26 SEPTIEMBRE 2023

Adif y Adif AV proponen la congelación de los cánones ferroviarios en 2024, por cuarto año consecutivo, con el objetivo de seguir impulsando la liberalización del transporte de viajeros -trabaja ya en la segunda fase- y, con ella, la demanda y la competitividad de los precios. De esta forma, y pese a una inflación acumulada del 12,4% en los últimos tres años, mantienen las tarifas desde 2021, ejercicio en el que los cánones, además, se redujeron un 23%. Descontada la inflación, en términos reales, la medida representa un descenso de los cánones, contribuyendo un año más a mejorar la competitividad de los viajes en tren.

Relaciones con los Medios
C/ Sor Ángela de la Cruz, 3 28020 - Madrid
Tlf.: 917744473 / 917744474
prensa@adif.es

*Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes*
www.adif.es

La medida se propone en el primer Reglamento de Cánones, tras la modificación de la Ley del Sector Ferroviario, que inicia la apertura a Trámite de Audiencia Pública.

Con el mantenimiento de esta estrategia en los últimos años, los cánones ferroviarios en nuestro país están alineados e, incluso, se encuentran en algunos corredores por debajo de los establecidos en otros mercados europeos: de hecho, se sitúan en niveles similares a Alemania y muy por debajo de Francia en el corredor Madrid-Barcelona, según datos de la CNMC y los propios de Adif y Adif AV. Las mismas fuentes constatan que, en el Corredor Levante, los niveles son equivalentes e incluso inferiores a Italia; y se sitúan en un tramo intermedio-bajo, en caso del corredor Madrid-Andalucía.

## Más bonificaciones con ingresos a las operadoras de 65 M€

Junto a la congelación nominal de las tarifas, Adif AV propone incrementar hasta el 35% -frente al 25% actual- la bonificación en la línea Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, contribuyendo así a estimular la demanda y en respuesta al esfuerzo comercial que realizan los operadores ferroviarios en este corredor. Asimismo, mantendrá la bonificación del 35% en la LAV Madrid-Andalucía y del 50% en el eje de alta velocidad Madrid-Levante.

Además, bonificará los nuevos servicios ferroviarios puestos en explotación desde principios de 2023 y establecerá como 'tráfico de referencia' para 2024 los que se fijaron para 2023, lo que en la práctica representa una rebaja en el canon sobre 15 millones de trenes/km.

**TARIFA PARA UN TREN DE AV DE 500 PLAZAS**

**Año 2024**

| *€ tren km* | TARIFA (*) | TARIFA BONIFICADA |
|---|---|---|
| Madrid - Barcelona | 14,6101 | 9,6668 |
| Madrid - Andalucía | 10,1281 | 6,7535 |
| Madrid - Levante y resto de líneas VL1 | 5,8046 | 3,1456 |

(*) Incluye tarifa mínima servicios VL1 y adición por número de plazas

El efecto económico de ambas medidas extraordinarias se estima en 65 millones de euros: 35 millones de euros para 2024 y 30 millones bonificados en 2023, que las empresas ferroviarias recibirán una vez liquidado este ejercicio.

El nuevo marco se desarrolla con el objetivo de seguir promoviendo la universalidad de los servicios de alta velocidad en más territorios y entre más ciudadanos. Adif AV estima que el tráfico de viajeros, medido en trenes/km, se elevará más del 40% en 2024, respecto a 2019, alcanzando los 85 millones de trenes/km, frente los 60 millones de trenes/km que circularon el año pre-pandemia.

**Los cánones del tráfico de mercancías, los más bajos de Europa**

Adif también han propuesto la congelación de los cánones de mercancías que, un año más, se consolidan como los más bajos de Europa. La medida seguirá contribuyendo al objetivo de potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril, alineado con la iniciativa Mercancías 2030.

**Reglamento de Cánones, más autonomía y participación**

Tras la reforma de la ley del Sector Ferroviario, Adif y Adif AV inician la apertura a Trámite de Audiencia Pública del primer Reglamento de Cánones que determinará los cánones ferroviarios a partir de 2024.

Alineada con el marco comunitario, la normativa dota de mayor autonomía a los administradores de infraestructuras, trasladándoles las competencias para su cuantificación final; así como de mayor transparencia, llamando a la participación a empresas ferroviarias, Comunidades Autónomas y otros grupos de interés para que realicen sus consideraciones. La propuesta definitiva se someterá a informe de CNMC (como hasta ahora) y de manera novedosa a las Comunidades Autónomas y el Consejo de Estado.

El nuevo marco contribuye a que los cánones ferroviarios sean un instrumento clave en el proceso de liberalización del sector ferroviario y pasen a ser un elemento de gestión de los administradores de infraestructura, posibilitando la adaptación de las tarifas a las circunstancias reales del mercado con el fin de maximizar la utilización de la capacidad de la infraestructura y las instalaciones de servicio.

Desde la entrada en vigor de la Ley 26/2022, de 19 de diciembre -que modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre- los cánones ferroviarios pasan a ser prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario, mientras que con

anterioridad tenían la consideración de tasas y, por su naturaleza tributaria, su establecimiento y modificación se realizaba a través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

En el marco del lanzamiento de la segunda fase de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril, Adif y Adif AV proponen también la modificación de la definición de los servicios de 'ancho variable'.

Desde 2019, la red de alta velocidad se ha incrementado un 24%, posibilitando que los tiempos de viaje de los servicios definidos como VL2 (los que discurren por líneas de distinto ancho) hayan mejorado de manera notable. Como ejemplo, la puesta en servicio de la Línea AV Madrid-Galicia ha supuesto una reducción de entre 54 minutos y 1,28 h en los tiempos de viaje.

La Directiva 2012/34/CE establece que los servicios de naturaleza semejante abonen cánones equivalentes, con el fin de mejorar la transparencia del sistema.

**Nueva fase de la liberalización, tras el éxito de la primera fase**

Adif y Adif AV trabajan en la segunda fase de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril. Tras la consolidación del lanzamiento de un modelo de liberación único -denominado el 'caso español', reconocido en Europa- Adif quiere seguir aprovechando la capacidad de su red, dinamizando la competencia y dando la oportunidad de incorporar al sistema ferroviario a más actores y más líneas ferroviarias, con una nueva oferta de capacidad.

La primera fase de la liberalización abrió el mercado a tres operadoras, que compiten con cuatro marcas, en los tres corredores principales de alta velocidad;

unos ejes que ya superan los niveles de tráfico pre-pandemia, han incrementado la cuota modal frente a otros modos de transporte y ofrecen a más ciudadanos más servicios y más competitivos.

La red de alta velocidad española, con 4.000 km, es la más amplia de Europa. La liberalización de los servicios ferroviarios ha supuesto un mayor aprovechamiento de una infraestructura a la vanguardia tecnológica, poniendo en valor las inversiones realizadas en España.

La segunda fase dinamizará la competencia, dando la oportunidad de incorporar al sistema ferroviario a más actores con una nueva oferta de capacidad que mantendrá similitudes con el proceso anterior, aunque incluirá hechos diferenciadores, ya que la situación de partida es distinta: el mercado español ha dejado de ser monopolístico, con tres empresas en operación; a lo que se suma el elevado interés por explotar otras líneas, tanto de las operadoras actuales como de posibles nuevos entrantes.

El compromiso de Adif y Adif AV es seguir abriendo la capacidad de la red para que la contribución y ventajas de la liberalización alcancen a un mayor número de territorios, presten servicio a un mayor porcentaje de población, incrementen el número de servicios y la oferta disponible y abran posibilidades de acceso a precios competitivos.

Relaciones con los Medios
C/ Sor Ángela de la Cruz, 3 28020 - Madrid
Tlf.: 917744473 / 917744474
prensa@adif.es

*Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes*
www.adif.es