

Las ayudas al ferrocarril en España

Aspectos relativos a la política
comunitaria sobre Ayudas de Estado

5 de junio de 2014

Dictamen
realizado para



Afi

Consultores de
las Administraciones Públicas

c/ Españaoleto, 19
28010 Madrid
Tlf.: 34-91-520 01 00
Fax: 34-91-520 01 43
e-mail: afi@afi.es
www.afi.es

Índice

1. Introducción.....	3
2. La red de transporte ferroviario en España.....	5
3. Subvenciones directas recibidas por RENFE.....	8
4. Posibles subvenciones no directas recibidas por Renfe	13
5. Recapitulación.....	18
6. Anexo	19

1. Introducción

El presente dictamen tiene por objeto reunir una serie de evidencias para poner de manifiesto la existencia de distintas subvenciones, directas e indirectas, que recibe el operador ferroviario, como es bien sabido, una entidad pública dependiente de la Administración General del Estado a través del Ministerio de Fomento, RENFE Operadora. Entendemos que deben ser objeto de discusión puesto que, en algunas de sus modalidades de ejecución, pueden constituir un trato de favor injustificado desde el punto de vista económico y del bienestar a un operador y en detrimento, en última instancia, del propio interés general y de la competencia, cuando no casos a someter a la lupa de los criterios sobre las Ayudas de Estado imperantes en el ordenamiento Comunitario.

El contenido del dictamen se divide en dos apartados, distinguiendo entre el cuerpo de subvenciones directas a la explotación y las subvenciones no directas, no observables a menudo, al resultar de determinadas estrategias empresariales, y de naturaleza encubierta.

RENFE Operadora tiene un estatuto muy particular, pues es una entidad pública empresarial del Estado dependiente del Ministerio de Fomento. El grupo está compuesto por cuatro divisiones de negocio muy diferentes que son **Renfe Viajeros**, encargada del transporte de viajeros, **Renfe Mercancías**, encargada del transporte de mercancías y servicios logísticos, **Renfe Fabricación y Mantenimiento**, empresa que se encarga del mantenimiento y trabajos industriales asociados y **Renfe Alquiler de Material Ferroviario** encargada de la gestión de material rodante puesto a disposición de otros operadores del mercado. Cada una de estas divisiones realiza actividades que llevan asociadas cuentas de resultados muy dispares en cuanto a volumen y origen de los ingresos y resultados operativos, amortizaciones, etc. El conjunto recibe importantes aportaciones de los Presupuestos Generales del Estado a través de los Contratos-Programa o los Convenios que se firman en ausencia de un contrato-programa.

Tanto por la cuantía de estas aportaciones como por la estructura del grupo, cabe preguntarse sobre cómo aquéllas, que son, en realidad, compensaciones por las obligaciones que RENFE Operadora tiene en materia de servicio público, encajan en la normativa europea sobre Ayudas de Estado. En lo que hace a la estructura del grupo, los flujos económicos y

financieros entre las diferentes divisiones, con o sin consideración de las ayudas, representan por se una vía por la que pueden fluir transferencias cruzadas entra las unidades del grupo, de nuevo, problemáticas a la luz del marco de Ayudas de Estado.

Finalmente, de manera menos evidente, pero no menos contundente de ser ese el caso, las diferentes relaciones de suministro y compraventa de derechos, bienes y servicios entre RENFE Operadora y ADIF u otras organizaciones del mercado, puede entrañar igualmente riesgos de encubrir Ayudas de Estado si los cánones, tarifas o precios a los que se realizan dichas transacciones no son los de mercado.

Este dictamen, pues, trata de establecer, en primer lugar, la categorización de las operaciones económicas de RENFE Operadora con su accionista y con sus suministradores y clientes en el seno de las cuales se pueden dar flujos asimilables a una Ayuda de Estado en la medida en que, sin acabar de observar los criterios de mercado, tampoco observen los criterios que justifican una Ayuda de Estado. En segundo lugar, en la medida en que la información disponible lo permita, trata de establecer las cuantías de tales operaciones y/o los indicios, extraídos de su evolución en el tiempo o su expresión comparativa en un instante dado del tiempo, de que tales operaciones se conforman o no con la lógica del mercado o de los criterios que autorizarían una Ayuda de Estado.

De ninguna manera este dictamen puede considerarse como un dictamen pericial sobre el asunto del que trata y menos aún como un dictamen jurídico. Pues, a petición del cliente, solo se ocupa de esclarecer las vías, y su expresión cuantitativa en su caso, por las cuales las operaciones actualmente en ejecución en el seno de RENFE pueden acabar sirviendo también para instrumentar tratamientos que contradigan la normativa comunitaria sobre Ayudas de Estado.

2. La red de transporte ferroviario en España.

El modelo de transporte de viajeros por ferrocarril vigente en la actualidad en España y en la UE se basa en la separación entre la administración de las infraestructuras y la prestación del servicio. La administración de las infraestructuras se encomienda en exclusiva a ADIF, una entidad pública empresarial, creada por la Ley 39/2003 de 17 de diciembre, del Sector Ferroviario con autonomía de gestión dentro de los límites establecidos por su normativa, adscrita al Ministerio de Fomento. ADIF administra la práctica totalidad de la red ferroviaria de interés general, dividiéndose a su vez en dos entidades: Adif y Adif Alta Velocidad. La primera, como puede apreciarse en el cuadro y mapa siguientes, se ocupa de la gestión de casi el 85% de la red ferroviaria, mientras que la división de alta velocidad, sin duda la parte estratégica, gestiona el 15% restante.

Longitud de líneas de ancho ibérico y estándar en función de las características de la vía de la red gestionada por Adif

Longitud de las líneas de ancho ibérico y estándar en función de las características de la vía de la red gestionada por Adif

	Vía única sin electrificar	Vía única electrificada	Vía doble sin electrificar	Vía doble electrificada	Total
Red Convencional	5.247,5	3.428,0	114,2	3.079,8	11.869,6
Alta Velocidad	0,0	135,0	0,0	2.000,7	2.135,7
Total	5.247,5	3.563,0	114,2	5.080,5	14.005,3

Longitudes en km

Fuente: Ministerio de Fomento



Fuente: Afi a partir de Adif

En la misma ley 39/2003 se dispone también la creación de RENFE Operadora como entidad pública empresarial, también dependiente del Ministerio de Fomento. Su objeto es la prestación de servicios ferroviarios de viajeros y mercancías y de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario. Realiza, también, mantenimiento de material móvil ferroviario.

RENFE Operadora continúa recibiendo del Estado compensaciones por obligaciones de servicio público para la prestación de servicio de viajeros regionales y de cercanías. Las unidades de viajeros de larga distancia y de alta velocidad se gestionan en régimen comercial, de igual forma que la unidad de mercancías, única que pasó a estar sometida a competencia con otros operadores, a partir de 2006. El grupo Renfe Operadora y sus sociedades se apoyan sobre cuatro ejes de actividad, desarrollados a través de las cuatro empresas mencionadas anteriormente.



Las vías por las que RENFE Operadora puede acabar recibiendo tratamientos directos o indirectos susceptibles de ser calificados como Ayudas de Estado (ADE) según la legislación comunitaria y, por tanto, incompatibles con la competencia y las leyes comunitarias del mercado interior se recogen sucintamente en el cuadro siguiente¹.

Cuadro resumen de compensaciones y posibles vías de subvención

Modalidad de subvención	Concepto	Definición	Aspectos cuantitativos 2006-2015
Subvenciones directas (Contempladas por ley y contenidas en los Contratos Programa entre la AGE y Renfe Operadora)	Transferencias Corrientes	Compensación por prestación de servicio público	La suma de los conceptos de compensación, transferencias y otros, contemplados en los distintos convenios y Contratos Programa entre la AGE y Renfe Operadora ascienden a 7.150 millones de euros
		Compensación por pérdidas y otros conceptos	
	Aportaciones patrimoniales	Transferencias de capital	
Conceptos susceptibles de ser objeto de subvenciones no directas. Indicios de ayudas estatales	Canon ferroviario y tarifas de operación	Posibilidad de que las tarifas por pasajero en determinados servicios como la alta velocidad no cubran el verdadero coste imputable a cada pasajero, esto es, aquel que tiene en cuenta el coste imputable de la infraestructura.	El indicio fundamental es la bajada del 11% en la tarifa media por pasajero en las líneas de Alta Velocidad.
	Canon Adif	Posibilidad de que se haya subvencionado el uso de la infraestructura a Renfe Operadora mediante un pago por canon inferior al coste real de uso.	El indicio es la fuerte subida implementada por Adif en el último año, sin que hayan variado sustancialmente los parámetros de la red.
	Energía	Exenciones fiscales y/o costes inferiores repercutidos por Adif a Renfe	La mayor parte del coste energético (electricidad) esta incluida en el canon Adif. Imposibilidad de determinar si el pago por uso de energía se realiza a coste de mercado
	Subvenciones cruzadas entre empresas del grupo RENFE - Operadora	Posibilidad de que aparezcan incentivos a transferencias desde Renfe Viajeros a Renfe Mercancías, cuando la primera opera en régimen de monopolio y la segunda lo hace en condiciones de mercado abierto a la competencia	Fuertes diferencias en el resultado de las empresas del grupo que podrían incentivar transferencias entre las mismas

Fuente: Afi a partir de Cuentas Anuales de Renfe Operadora

¹ Los requisitos para calificar una ayuda como una ADE incompatible con el derecho europeo se establecen en el Artículo 107.1 del Tratado de la UE. Estos son: (i) debe conceder una ventaja a sus beneficiarios, (ii) favoreciendo a determinadas empresas o producciones (selectividad), (iii) otorgada por un Estado miembro y/o con recursos públicos y (iv) y debe afectar a la competencia y/o a los intercambios entre Estados. Véase Leopoldo García Guijo: Las Ayudas de Estado en la Unión Europea: Concepto, Requisitos e Implicaciones. *Dereito* Vol.21, nº2: 97-127 (Xullo-Dicembro, 2012). ISSN 1132-9947.

3. Subvenciones directas recibidas por RENFE

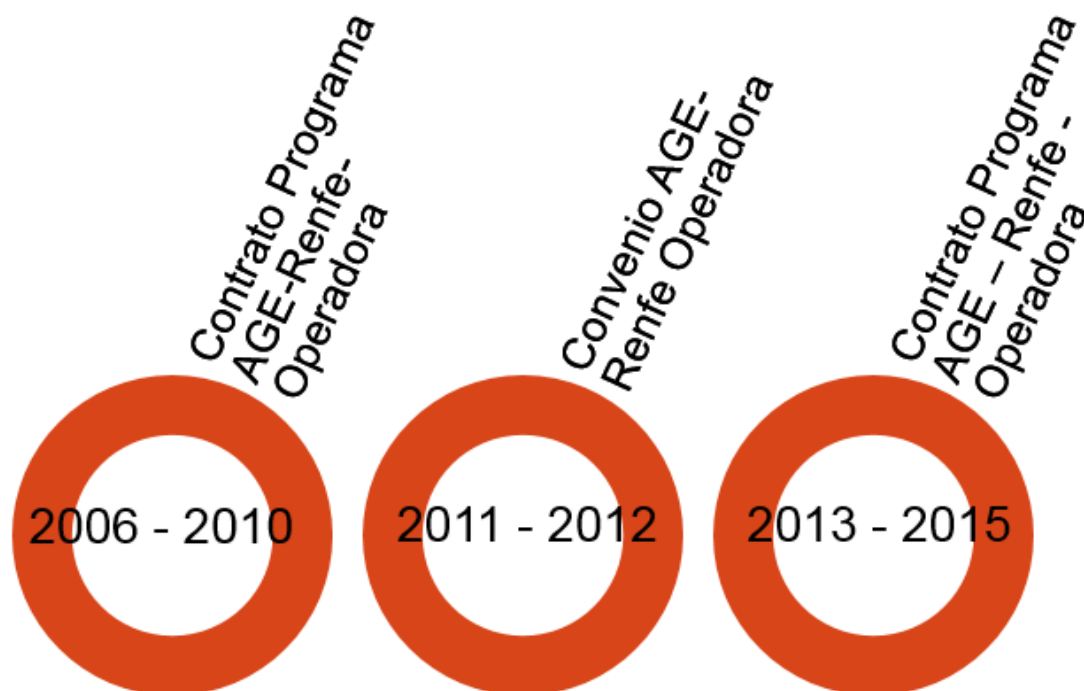
Las compensaciones al ferrocarril se justifican, como se ha puesto de manifiesto anteriormente, porque existen determinados servicios de transporte que, aun no siendo rentables desde un punto de vista económico o financiero, se mantienen por motivos de equidad o equilibrio territorial. Es lo que se conoce como obligación de servicio público, un concepto que nace en parte como respuesta ante un fallo de mercado², y es un principio recogido y regidor de la ley actual que regula al sector ferroviario. En España, el régimen de subvenciones al ferrocarril está contemplado bajo el concepto de “compensaciones por obligación de servicio público”, que consisten en aportaciones que de manera directa el Estado realiza al ferrocarril dentro de los denominados Contratos-Programa plurianuales.

Por otra parte, la generación de economías de densidad y las externalidades positivas de reparto modal y disminución del vehículo privado han sido tradicionalmente señalados para justificar posibles subvenciones al ferrocarril, un medio menos contaminante que el vehículo privado. No obstante, debe entenderse que, siempre y cuando existan las condiciones necesarias que garanticen la plena movilidad, podría darse la circunstancia de que la situación aconseje hacer desaparecer la compensación por servicio público y clausurar los servicios en las relaciones de menor tráfico. Es decir, si la demanda es reducida y las tarifas no cubren el coste por pasajero, y ello se produce en una relación servida por otros modos alternativos, podría ser aconsejable suspender el servicio en dicha relación ajustando a la baja la subvención al operador ferroviario.

El conjunto de Transferencias y Aportaciones que la Administración General del Estado (AGE) ha destinado al grupo empresarial Renfe Operadora se ha articulado a través de Contratos-Programa y Convenios entre ambos entes. En el siguiente diagrama se detalla la cronología de esta relación desde 2006, un año después del nacimiento de Renfe-Operadora hasta la actualidad, en la que tiene vigencia el nuevo Contrato Programa aprobado en Diciembre de 2013 para el periodo 2013-2015. A continuación se detallan las subvenciones aprobadas en los distintos acuerdos.

² Se entiende por fallo de mercado, en este caso, el hecho de que no habría incentivos económicos para una entidad privada a la hora de prestar determinados servicios de transporte por ausencia de rentabilidad.

Cronología de la relación contractual entre la AGE y Renfe Operadora por la que se articulan los pagos por compensación y las aportaciones patrimoniales. 2006-2015.



Fuente: Afi

Contrato Programa 2006-2010

Como elemento del entonces vigente Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), el Contrato Programa define la relación de objetivos, obligaciones y compromisos mutuos entre la AGE y RENFE–Operadora, desde el 1 de enero de 2006 hasta el 31 de diciembre de 2010.

Concretamente, en lo que concierne a las aportaciones estatales, el Contrato Programa define las transferencias corrientes de la AGE que se destinan, por un lado, a la compensación por los mayores costes incurridos por Renfe Operadora en la prestación de los servicios de Cercanías y Media Distancia respecto a los ingresos que genera su explotación, y, por otro lado, financiar las pérdidas genéricas del resto de actividades de Renfe Operadora y derivadas del expediente de regulación de empleo.

Las aportaciones de la AGE, en forma de transferencias corrientes y aportaciones patrimoniales, son fijas y no sujetas a actualización. En este sentido, según las cláusulas del contrato-Programa, si las transferencias corrientes resultasen superiores a las pérdidas antes de las citadas aportaciones recogidas en las cuentas anuales de la entidad, el exceso de destinará al saneamiento financiero de la misma. Si, por el contrario, las pérdidas antes de considerar las transferencias corrientes que figuran en los Presupuestos Generales del Estado de cada ejercicio fueran superiores a éstas, la Administración General del Estado no aportará cantidad adicional alguna destinada a su cobertura, siendo responsabilidad de la entidad adoptar las medidas necesarias para cumplir la limitación de endeudamiento.

Detalle de las transferencias corrientes y de capital previstas en el Contrato-Programa para el periodo 2006-2010

Aportaciones de la AGE	Miles de euros					
	2006	2007	2008	2009	2010	Total
Transferencias corrientes:	558.164	595.000	584.673	490.877	395.779	2.624.493
Compensación por prestación de servicios de Cercanías y Media Distancia	300.540	316.470	343.416	347.491	349.872	1.657.789
Compensación de pérdidas (*)	257.624	278.530	226.974	143.386	45.907	952.421
Compensación por prestación de servicios de Cercanías y Media Distancia del 2007	-	-	9.728	-	-	9.728
Compensación ERE 2006	-	-	4.555	-	-	4.555
Aportaciones patrimoniales	404.000	404.000	449.000	479.000	404.000	2.140.000
Total Aportaciones	962.164	999.000	1.033.673	969.877	799.779	4.764.493

Fuente: Contrato programa (2006-2010) entre Administración estatal y Renfe Operadora.

Convenio AGE - RENFE – OPERADORA para los años 2011 y 2012.

En diciembre de 2012, la AGE y el Grupo Renfe Operadora aprobaron un Convenio por el que se establecía el abono, por parte del Ministerio de Fomento, de la compensación por la prestación de los servicios públicos de transporte ferroviario de Cercanías y Media Distancia sujetos a obligaciones de servicio público realizados en 2011 y 2012 por Renfe Operadora. Dicha compensación económica se estipulaba, en este caso, de la siguiente manera (manteniéndose como techos de aportación estatal):

**Detalle de las compensaciones contempladas
en el Convenio entre la AGE y Renfe Operadora para los años 2011 y 2012**

Aportaciones de la AGE	Miles de euros	
	2011	2012
Compensación por prestación de servicios de Cercanías y Media Distancia.....	454.817	423.862

Fuente: Afi a partir de Informe de gestión de Renfe Operadora 2012

Contrato Programa 2013-2015

Por último, recientemente, en Diciembre de 2013, el Consejo de Ministros aprobó un nuevo Contrato Programa para regular las compensaciones por Obligación de servicio público entre la AGE y Renfe Operadora. Se acuerdan los techos de pago para Renfe, estipulándose condiciones similares a las firmadas en las anteriores relaciones.

Detalle de las compensaciones contempladas en el Contrato Programa entre la AGE y Renfe Operadora para el periodo 2013-2015

Aportaciones de la AGE	Miles de euros		
	2013	2014	2015
Compensación por prestación de servicios de Cercanías, Media Distancia y Ancho Métrico.....	510.209	501.448	495.376

Fuente: Afi a partir de Consejo de Ministros de 13 de Diciembre de 2013

Debe notarse que tanto en el Convenio 2011-2012 como en el Contrato-Programa para 2013-2015, las compensaciones por obligación de servicio público vienen siendo del mismo tenor cuantitativo que las del primer Contrato-Programa, si bien este último contemplaba cuantiosas aportaciones patrimoniales. En el decenio 2006-2015, las aportaciones corrientes (no patrimoniales) del Estado a RENFE Operadora habrán ascendido pues a 5.010,2 millones de euros.

La parte que estas relevantes aportaciones estatales a RENFE Operadora puedan contener de subsidio incompatible con el Tratado de la UE es difícil de dilucidar. Si bien los criterios para que una ayuda estatal a una empresa sea considerada como Ayuda de Estado (ADE) son relativamente claros, la jurisprudencia del Tribunal Europeo está plagada de casos en los que numerosas ayudas estatales han sido calificadas como ADE o lo contrario y, por tanto, deben ser analizadas caso por caso. No obstante, la jurisprudencia del TJUE deja clara constancia de que éste ha declarado ADEs la mayor parte de los casos analizados³.

³ Véase Leopoldo García Guijo: Las Ayudas de Estado en la Unión Europea: Concepto, Requisitos e Implicaciones. *Dereito* Vol.21, nº2: 97-127 (Xullo-Dicembro, 2012). ISSN 1132-9947.

4. Posibles subvenciones no directas recibidas por Renfe

En el análisis de las posibles ADE de las que pudiera estar beneficiándose en operador ferroviario español deben tenerse en cuenta tanto las ayudas directas recién analizadas como las ayudas indirectas, es decir, cualquier otro tratamiento no directamente inyectado por la vía de las subvenciones corrientes o de capital en las cuentas del operador. Entre ellas se encuentran los precios, cánones o tarifas “políticas” acordadas al operador en sus operaciones de suministro o servicio a sus clientes que o bien implican menores costes o bien conllevan menores ingresos que son posteriormente compensados directamente al tiempo que la compañía obtiene ventajas competitivas en el mercado frente a otros operadores que no disfrutan de la misma ventaja.

En febrero de 2013, el operador ferroviario, dependiente del Ministerio de Fomento, decidió aplicar una disminución sustancial de las tarifas del servicio de Alta Velocidad y de Larga Distancia, rebajando la tarifa media un 11% según fuentes del propio operador. Esta bajada de tarifas (ver anexo de tarifas mínimas euro km para los distintos modos) ha tenido un importante impacto en el reparto modal de viajeros, afectando fundamentalmente al transporte aéreo, pero también al transporte por carretera.

En los siguientes gráficos se representan las diferencias de las tarifas en céntimos/km implementadas en el ferrocarril y el autobús, donde se aprecian nitidez las diferencias existentes en distintos itinerarios de España. El primer gráfico compara exclusivamente las líneas en las que existe competencia directa del autobús con el servicio de AVE. En el segundo, se comparan las que lo hacen con trenes categorizados como de larga y media distancia.

Gráfico 1.- Diferencias de precios de autobús y AVE en céntimos por km de distancia. 2014



Fuente: Afi a partir de Adif, Alsa, Renfe, Aisa, Socibus, Avanza, Arriva, Skyscanner y Rumbo.

Gráfico 2.- Diferencias de precios de autobús y ferrocarril de larga distancia en céntimos por km de distancia. 2014



Fuente: Afi a partir de Adif, Alsa, Renfe, Aisa, Socibus, Avanza, Arriva, Skyscanner y Rumbo.

Al mismo tiempo, según fuentes de la propia RENFE, se ha producido una importante subida de la cuantía del canon ferroviario que RENFE Operadora paga a ADIF por el uso de las

infraestructuras. Aún sin los datos definitivos de cierre de cuentas de 2013, el incremento estimado de gasto en concepto de canon ha sido de 502 millones de euros, frente a los 368 que tuvo que desembolsar en 2012. Este incremento no debe calificarse precisamente como una ADE, como tal incremento en sí, puesto que además el canon que impone Adif a Renfe es variable según el nivel de ocupación y las frecuencias de los servicios. Si bien, convendría analizar si el canon resultante se corresponde o no con el coste de oportunidad de mercado de la infraestructura, para lo que se requiere un análisis más detallado.

Lo que sí puede poner en cuestión es que el canon pagado antes de la subida fuese de mercado, ya que tal subida es desproporcionada y bien pudiera indiciar un pago previo por debajo de las condiciones de mercado, lo que estaría favoreciendo al operador ferroviario de alguna manera al hacerle incurrir en menores costes.

La condición general para que el servicio ferroviario sea rentable desde un punto de vista económico es que el precio unitario del viaje cargado al pasajero satisfaga al menos los costes imputables por viajero transportado. En estos costes se incluye la parte asignable de los mismos por el uso de la infraestructura, además de la que se corresponde con otros costes operativos.

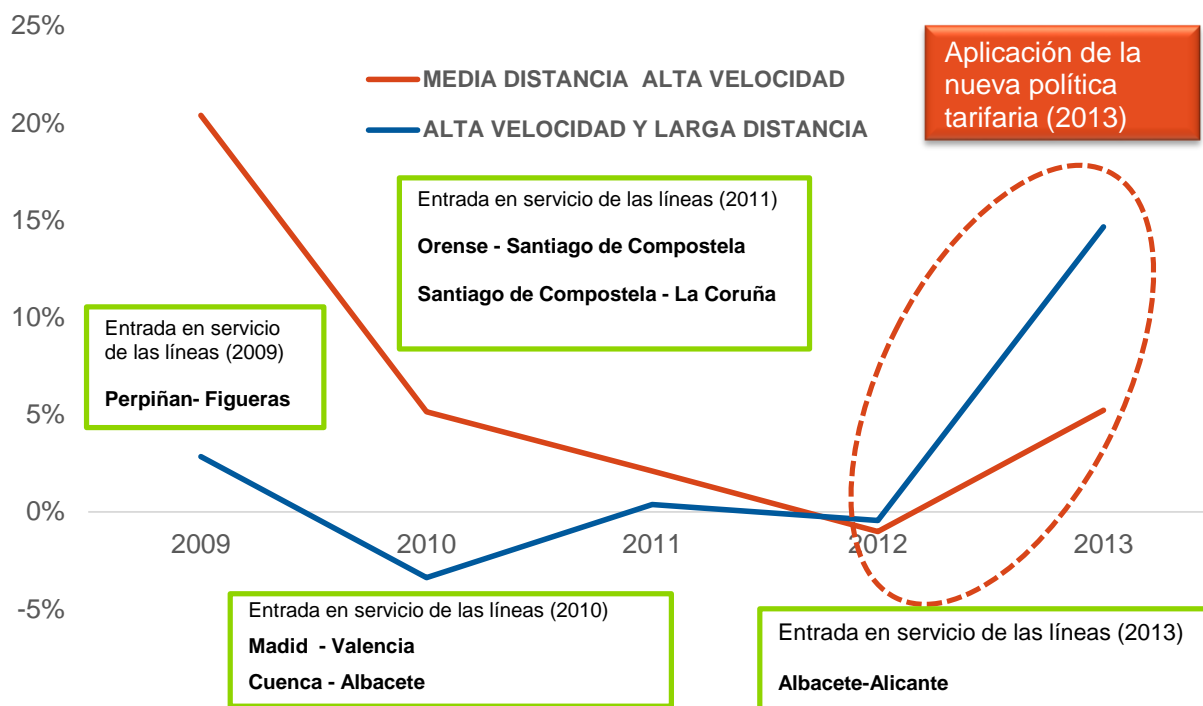
Aunque no de manera directa, si RENFE Operadora estuviese tarifando su servicio por pasajero por debajo de los costes operativos (que incluiría la parte proporcional del canon que ha de pagar a la empresa dueña de la Infraestructura, ADIF), estaría incurriendo en competencia desleal con otros modos de transporte, como, en el caso de las líneas de alta velocidad y larga distancia, el avión. Si bien esto, habría que probarlo con los datos contables completos a la vista.

El impacto de la reducción de la tarifa ha sido relevante en términos de viajeros, puesto que en el último año se ha producido un importante trasvase entre modos. No obstante, hay que tener en cuenta que el incremento en el uso del servicio de larga distancia no solo se debe a la reducción de las tarifas sino también al incremento en las tasas aeroportuarias, que han elevado las tarifas aéreas, contribuyendo también a la diferencia tarifaria que ha desplazado a numerosos viajeros del avión hacia el ferrocarril en las relaciones en las que ambos modos compiten.

En cualquier caso, si el canon impuesto por ADIF a RENFE Operadora no está cubriendo el coste real de la infraestructura, y estos costes por viajero están por encima de la tarifa media, la segunda estaría recibiendo una subvención indirecta, con implicaciones negativas sobre otros modos de transporte.

En el siguiente gráfico se presenta la evolución del número de viajeros por kilómetro en los servicios ferroviarios de media distancia y larga distancia en Alta Velocidad. Resulta llamativo el enorme incremento que ha tenido lugar durante 2013, alcanzando el 15%, frente a la senda que venía experimentando en los años precedentes. Como comentábamos anteriormente, es difícil elucidar qué parte es atribuible al nuevo régimen tarifario, cuál obedece a la subida de las tasas aeroportuarias y cuál se debe a la apertura de nuevas líneas de alta velocidad. Sin embargo, es claro que buena parte del trasvase de viajeros debe responder a la disminución de los precios de los servicios de Media y Alta Velocidad, puesto que la entrada en servicio de líneas de alta velocidad de mayor demanda como el eje Madrid-Valencia no supusieron cambios significativos en el volumen de pasajeros-kilómetro totales, y las tasas aeroportuarias han afectado fundamentalmente al tráfico internacional.

Tasa de variación en el número de viajeros – kilometro. 2009-2013.



Fuente: Afi a partir de Ministerio de Fomento.

Incentivos a las subvenciones cruzadas entre las sociedades de Renfe Operadora

Por último, hay que referirse a la posibilidad de que RENFE Operadora, al operar como un grupo empresarial, pueda estar instrumentando en su seno un esquema de subvenciones cruzadas entre sus empresas, dadas las diferencias en la estructura de costes e ingresos en cada compañía y de los mercados en que opera cada una de ellas.

Concretamente, el hecho de que la sociedad perteneciente a RENFE Operadora encargada del transporte de mercancías actúe en condiciones de competencia con otros operadores, mientras que la que se encarga de transportar viajeros lo haga en régimen de monopolio, podría alentar subvenciones cruzadas entre ambas, vulnerando así la libre competencia y perjudicando a otras empresas competidoras en el mercado de mercancías.

5. Recapitulación

En este dictamen se han abordado, a la vista de datos directamente disponibles sobre el funcionamiento de RENFE Operadora, las diversas modalidades directas e indirectas bajo las cuales el grupo ferroviario recibe subvenciones u otros tratamientos favorables que redundan en una mejor posición frente a sus competidores. Es obvio que muchas de estas ayudas se ven justificadas por las obligaciones de servicio público que el operador ferroviario tiene encomendadas. Pero al mismo tiempo, la legislación comunitaria advierte sobre el riesgo de que las ayudas de este tipo acaben siendo Ayudas de Estado incompatibles con el mercado interior. Por otra parte, la jurisprudencia del TJUE avala que, a menudo, este es el caso, derivándose de ello los correspondientes ajustes en estas políticas selectivas de subvenciones a compañías públicas o privadas.

La evidencia aportada en el dictamen implica que las ayudas que recibe RENFE Operadora a través de los Programas Contrato y otras modalidades indirectas son muy relevantes. Solo en el periodo 2006-2015, a través de la compensación por obligaciones del servicio público, RENFE Operadora habrá recibido del Estado más de 5 millardos de euros. Al mismo tiempo, en 2013, el grupo ferroviario ha realizado una agresiva política de reducciones tarifarias que han situado, en algunos trayectos, la tarifa ferroviaria por kilómetro por debajo de la del autobús. Finalmente, la fuerte subida del canon por el uso de las infraestructuras ferroviarias que RENFE Operadora paga a ADIF, no deja de indicar un ajuste que difícilmente se corresponde con una lógica de mercado, y menos en un momento de crisis como el actual, a menos que viniesen arrastrándose desde hace tiempo actualizaciones no realizadas que se hubiesen acumulado en esta medida. Cabe preguntarse pues si el canon pagado hasta entonces se correspondía igualmente con el que el mercado hubiese exigido. Más aún si, de tratarse de la regularización de un ajuste pendiente, no se aplica la misma con efecto retroactivo.

La determinación sobre si debajo de estas prácticas se esconden Ayudas de Estado no es sencilla y debe hacerse con escrupuloso cuidado y ajustada consideración de los datos contables y comparativos (frente a los de otros modos) de los que se pueda disponer, incluso antes de señalar a posibles indicios. Algo que se escapa a los límites del presente dictamen.

6. Anexo

Precios, tarifas €/Km y distancias en los distintos modos de transporte para los principales itinerarios de España. 2014.

Itinerario		Bus			Ferrocarril					Avión				
Origen	Destino	Precio	Distancia (Km del trayecto en carretera)	Tarifa €/Km	Media y Larga Distancia	AVE	Distancia (Km del trayecto en rail)	Tarifa €/km Larga Distancia	Tarifa €/km AVE	Low Cost	Tradicional	Distancia (Km del trayecto aéreo)	Tarifa €/ km Low Cost	Tarifa €/ km Tradicional
Madrid	Alicante	31,1	422	0,07	-	19,45	447	-	0,04	80	197	360,0	0,22	0,55
Madrid	Valencia	29,4	357	0,08	-	21,7	481	-	0,05	39	114	302,2	0,13	0,38
Madrid	Barcelona	32,0	616	0,05	-	32,0	621	-	0,05	35	89	504,9	0,07	0,18
Madrid	Zaragoza	16,4	315	0,05	-	16,4	307	-	0,05	-	-	274,0	-	-
Barcelona	Zaragoza	15,6	305	0,05	15,8	17,9	320	0,05	0,06	-	-	255,4	-	-
Barcelona	Alicante	46,5	536	0,09	17,3	-	523	0,03	-	40	-	406,9	0,10	-
Barcelona	Castellón	24,6	280	0,09	10,6	-	278	0,04	-	-	-	242,7	-	-
Barcelona	Valencia	5*	349	0,01	13,5	-	349	0,04	-	-	114	303,2	-	0,38
Madrid	Santander	31,4	424	0,07	15,0	-	445	0,03	-	-	164	338,6	-	0,48
Madrid	Donostia-Irún	36,1	453	0,08	16,5	-	572	0,03	-	-	196	352,8	-	0,56
Madrid	Vigo	42,8	590	0,07	15,3	-	590	0,03	-	93	-	464,5	0,20	-
Madrid	A Coruña	45,8	591	0,08	16,9	-	700	0,02	-	97	-	508,7	0,19	-
Madrid	Oviedo	33,6	446	0,08	15,1	-	489	0,03	-	74	-	372,3	0,20	-
Madrid	Salamanca	16,5	213	0,08	13,6	-	232	0,06	-	-	-	176,3	-	-
Madrid	Leon	25,0	335	0,07	13,6	-	350	0,04	-	-	-	288,4	-	-
Madrid	Valladolid	15,1	189	0,08	-	9,9	179	-	0,06	-	-	162,7	-	-
Madrid	Cádiz	27,1	654	0,04	32,0	-	633	0,05	-	115	146	487,5	0,24	0,30
Madrid	Cordoba**	17,0	393	0,04	-	16,4	344	-	0,05	-	-	296,5	-	-
Madrid	Malaga	24,8	531	0,05	-	23,9	513	-	0,05	48	-	415,8	0,12	-
Madrid	Ciudad real***	13,3	186	0,07	-	10,9	160,44	-	0,07	-	-	160,3	-	-
Madrid	Toledo****	5,4	74	0,07	12,7	-	75	0,17	-	-	-	74,0	-	-
Madrid	Sevilla	22,0	529	0,04	-	22,7	471	-	0,05	-	104	391,5	-	0,27

* Es la tarifa mínima encontrada en la Web de Alsa. La tarifa normal es de 28,81 euros.

** El tren es ALVIA, pero el tiempo estimado es prácticamente el mismo que en el AVE.

*** El tren es ALTARIA, pero el tiempo estimado es prácticamente el mismo que en el AVE

**** El tren es AVANT

Fuente: Afi a partir de Adif, Alsa, Renfe, Aisa, Socibus, Avanza, Arriva, Skyscanner y Rumbo.