



Opinión Cánones ferroviarios 2026: ¿financiación sostenible del AVE o muro de costes para el sector?

La publicación del **nuevo Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios** marca un punto de inflexión en la economía del transporte ferroviario español. El texto, hecho público por ADIF-Alta Velocidad, redefine cuánto deben pagar las empresas ferroviarias por utilizar las **infraestructuras de alta velocidad**, desde las vías y estaciones hasta los servicios complementarios.

Su impacto no es solo financiero: reabre el debate sobre **quién paga realmente la alta velocidad**, si el sistema se orienta hacia la sostenibilidad o si, por el contrario, **se encarecen los costes en plena apertura del mercado**.

Un reglamento que pretende ordenar, pero también blindar ingresos

ADIF-AV justifica el nuevo reglamento como un esfuerzo por **clarificar, homogeneizar y actualizar** los criterios de cálculo de los cánones, alineándolos con directivas europeas y con la provisionalidad tarifaria de los últimos años.

Era necesario: la entrada de nuevos operadores, la presión sobre los márgenes, la caída puntual de demanda y los nuevos escenarios de competencia exigían un marco estable.

El problema no es la estabilidad, sino **a qué precio se consigue**.

Mientras ADIF-AV argumenta que el reglamento garantiza la sostenibilidad económica del sistema, las operadoras temen un **incremento estructural** de sus costes fijos justo cuando el mercado ferroviario empieza a mostrar síntomas de madurez y desaceleración.

Un modelo de canon donde cada kilómetro cuesta más

La nueva estructura introduce criterios más detallados de reparto de costes:

- uso de infraestructura fija,
- consumo y desgaste por tipo de tren,
- utilización de estaciones y servicios específicos,
- y coeficientes moduladores que permiten a ADIF-AV ajustar los cargos según demanda, congestión o categoría de línea.

La filosofía subyacente es clara: **"quien más usa, más paga"**.

Es difícil discutir el principio, pero sí su aplicación en un sector donde el **margen operativo es estrecho** y donde el precio del billete depende en gran medida de estos costes regulados.

Un ligero aumento del canon puede parecer irrelevante presupuestariamente para ADIF-AV, pero **reduce la competitividad de los operadores**, especialmente de los nuevos entrantes que aún no han consolidado cuota.

El riesgo de un freno competitivo

El AVE vive una situación inédita: compañías compitiendo en mismas rutas, tarifas dinámicas, guerras de precios y un claro beneficio para el consumidor.

Pero el reglamento introduce un elemento de fricción. Si los cánones se endurecen o se vuelven menos flexibles, **solo los operadores con músculo financiero resistirán**, reproduciendo un mercado de pocos actores y limitando la diversidad de servicios.

La competencia, tan celebrada por los reguladores europeos, podría verse erosionada por una norma que, sin pretenderlo, **reconstruye barreras económicas de entrada**.

Estabilidad económica para ADIF-AV... ¿a costa del resto del sistema?

Nadie discute que ADIF-Alta Velocidad debe garantizar el mantenimiento, ampliación y seguridad de una infraestructura que es estratégica.



Pero el equilibrio es delicado: subir cánones aumenta ingresos, sí, pero también **reduce la elasticidad del mercado**, frena el crecimiento de nuevas líneas comerciales y puede acabar repercutiendo en el viajero mediante **tarifas más altas o menor frecuencia de trenes**. En un contexto donde se impulsa la descarbonización y se promueve el ferrocarril como alternativa al avión, sería una paradoja que el propio regulador encareciera el modelo que pretende fomentar.

Falta de pedagogía pública: la eterna opacidad ferroviaria

La resolución publica el reglamento, pero no resuelve la gran asignatura pendiente: **la falta de transparencia real sobre los costes del AVE**.

¿Cuánto cuesta mantener una línea?

¿Cuánto de ese coste debe asumir el Estado y cuánto los operadores?

¿Qué parte del canon financia inversión y qué parte amortiza decisiones políticas de hace décadas?

Mientras estas preguntas sigan sin responderse con claridad, cualquier reforma de cánones — por técnica que sea— será percibida como un movimiento unilateral, difícil de auditar externamente.

Un sistema que necesita equilibrio, no solo recaudación

El nuevo reglamento es un paso importante, sí, pero quizás incompleto. El sector necesita una visión estratégica que combine:

- responsabilidad económica de los operadores,
- sostenibilidad financiera de ADIF-AV,
- incentivos para ampliar servicios y rutas,
- y mecanismos de transparencia que eviten suspicacias.

Sin ese equilibrio, el canon corre el riesgo de convertirse en un **peaje invisible** que limita el potencial del ferrocarril español en un momento en el que Europa empuja exactamente en la dirección contraria.

Un reglamento necesario, pero que deja deberes

La Resolución de 4 de noviembre de 2025 ofrece un marco más claro para los cánones ferroviarios, pero también invita a una reflexión incómoda:

¿queremos un AVE económicamente autosuficiente o queremos un AVE competitivo, accesible y alineado con la transición ecológica?

Las dos cosas no tienen por qué ser incompatibles, pero requieren algo más que un reglamento contable: requieren **política pública, visión de sistema y un compromiso real con la transparencia**.

Hasta que ese equilibrio no llegue, cada modificación de cánones seguirá abriendo la misma pregunta:

¿refuerzo del ferrocarril... o simple ajuste contable con consecuencias no deseadas?