



Consejo de Ministros

## El Gobierno autoriza un contrato de suministro de energía verde para la tracción ferroviaria por 1.850 millones de euros

- Adif AV licitará la compra de electricidad renovable para mover trenes de pasajeros y mercancías entre abril de 2023 y diciembre de 2025. El contrato incluye una posible prórroga de dos años.
- Como novedad, cada operador podrá desarrollar su propia estrategia de gestión de precios y solicitar coberturas temporales de precio, totales o parciales, en coordinación con Adif AV.
- Este sistema dotará a las operadoras de una mayor capacidad de decisión y gestión de uno de sus principales costes y, así, reforzar la sostenibilidad del sector y la liberalización.
- En 2021, el consumo se elevó a 2.106 GWh y se prevé que sea de 2.414 GWh en 2022 por el incremento del tráfico, impulsado por la liberalización.
- El 100% de la energía contará con Garantías de Origen (GdO), alineada con los compromisos del Plan de Lucha Contra el Cambio Climático 2018-2030 de Adif y Adif AV.

Madrid, 22 de noviembre de 2022 (Mitma)

El Consejo de Ministros, en su reunión de hoy y a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), ha autorizado a licitar, a través de Adif Alta Velocidad (Adif AV), el suministro de energía eléctrica 'verde' o con Garantía de Origen (GdO) renovable para el sistema ferroviario, es decir, la electricidad de tracción para las operadoras, tanto de viajeros como de mercancías para toda la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG).

El presupuesto del contrato de suministro se eleva a 1.850,7 millones de euros, si bien el coste definitivo dependerá de los consumos reales, las ofertas recibidas, el precio resultante en el mercado mayorista OMIE (Operador del Mercado Ibérico de Energía) y las posibles coberturas de precio en el mercado OMIP (Operador del Mercado Ibérico – Polo



Portugués que ofrece una plataforma de negociación para derivados de energía).

El período del contrato de suministro de energía verde irá desde abril de 2023 hasta diciembre de 2025, incluyendo una posible prórroga por un período máximo adicional de dos años.

Los puntos de suministro eléctrico se han distribuido en 16 lotes, atendiendo a criterios de proximidad para minimizar los desvíos de consumo entre los puntos que integran cada grupo y homogeneizar los costes de mercado. La licitación no incluye los costes de acceso a las redes de transporte y distribución, cuya gestión será íntegramente realizada por Adif AV con las compañías distribuidoras.

En 2021 el consumo energético para tracción en la red ferroviaria de Adif y Adif AV fue de 2.106 GWh y se prevé que se eleve a 2.414 GWh en 2022 por el incremento de tráfico, impulsado por la liberalización del transporte ferroviario de viajeros, que ha promovido la entrada de nuevos operadores.

### **Novedad: mayor capacidad de gestión para las operadoras**

El nuevo marco contractual incluye como novedad que cada operador ferroviario podrá desarrollar su propia estrategia de gestión de precios de la energía, en coordinación con Adif AV.

De esta forma, los operadores ferroviarios podrán solicitar coberturas de precio de la totalidad o parte de la energía que tienen previsto consumir en un período temporal determinado (mes, trimestre o año), cuyas órdenes de cierre gestionará Adif AV con el comercializador adjudicatario. Estas coberturas se ejecutarán tomando como referencia el mercado de futuros (OMIP).

A modo de ejemplo, si una operadora tiene previsto consumir 1.000 MWh en la red de alta velocidad en enero de 2023, y suponiendo que el mercado de futuros le ofrece en ese momento un precio interesante, éste podrá solicitar a Adif AV que proceda a generar esa orden de cierre ante el suministrador de energía en las condiciones determinadas por dicha empresa ferroviaria. La emisión de esta orden podrá llevarla a cabo Adif AV sin necesidad de que haya consenso con el resto de operadoras.

El nuevo modelo de gestión responde a un intenso trabajo realizado por Adif AV con las operadoras ferroviarias con el fin de dotarles de mayor



capacidad de decisión y gestión en uno de sus principales costes y, así, reforzar la sostenibilidad del sector y el proceso de liberalización.

Hasta la fecha -con un contexto regulatorio que impide a las empresas ferroviarias acudir al mercado eléctrico y negociar precios-, solo era posible cerrar precios sobre el 100% del consumo para un período temporal de cada uno de los lotes en los que se distribuye la licitación. Este procedimiento obligaba a Adif AV a coordinar la orden de cierre con todos los operadores que actuaban en la infraestructura (red de alta velocidad y convencional de ancho ibérico y ancho métrico).

En los últimos meses -y de forma transitoria, dentro del marco del contrato en vigor-, Adif AV ha ofrecido a las operadoras la posibilidad de cerrar sus precios negociados y, con ello, se ha fijado el precio para aproximadamente el 42% del consumo en líneas de alta velocidad para el período comprendido entre noviembre de 2022 y marzo de 2023.

### **Procedimiento negociado para optimizar precios**

El procedimiento negociado que iniciará Adif AV con las empresas suministradoras se concretará en la licitación de una única modalidad de oferta -precio indexado al mercado diario con posibilidad de realizar coberturas en el mercado de futuros OMIP-, con el fin de que cada operador pueda decidir el momento, la cantidad de energía y el período temporal para realizar coberturas de precios.

Posteriormente, Adif AV seleccionará las tres ofertas más competitivas e iniciará un proceso negociado con los licitadores para conseguir óptimas condiciones.

### **Soluciones para minimizar el impacto de la crisis energética**

En los últimos meses, Adif AV ha mantenido en análisis permanente fórmulas para minimizar el impacto de la crisis energética en los operadores ferroviarios, propiciada en esta coyuntura por condicionantes geopolíticos y la guerra en Ucrania.

Para ello, ha propuesto cambios regulatorios, entre los que se encuentran la solicitud de ampliación del plazo de vigencia de los contratos de suministro de energía a 15 años, mediante modificación de la Ley de Contratos del Sector Público, que permitiría a Adif gestionar PPAs a largo plazo; y la eliminación de las dobles acometidas a subestaciones eléctricas, mediante la autorización de contratación de una tarifa de acceso



# Nota de prensa

única en las subestaciones eléctricas de tracción con más de una toma. La entidad también ha promovido la eliminación de los costes de peajes y cargos para los puntos de suministro destinados al servicio ferroviario de carácter esencial; y la consideración del sector ferroviario dentro de la categoría de consumidores electrointensivos.

Desde febrero de 2021, Adif AV cuenta con el asesoramiento de un experto energético, que le ha permitido analizar y tomar decisiones, tanto en la fase de negociación como a lo largo de la vigencia de los contratos, con el fin de optimizar los costes energéticos de las operadoras ferroviarias.

Con esta nueva licitación, alineada con los compromisos del Plan de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030, Adif AV sigue avanzando en su contribución a la descarbonización del sistema ferroviario, iniciada con el suministro de energía eléctrica con certificados GdOs en 2019.

