

RESOLUCIÓN SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL ACUERDO MARCO PARA LA RESERVA DE CAPACIDAD ENTRE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCIDAD Y RENFE VIAJEROS S.M.E, S.A, EN RELACIÓN CON LAS CABECERAS DEL CORREDOR DE LEVANTE EN LOS HORARIOS DE SERVICIO 2024-2025 Y 2025-2026

(STP/DTSP/068/24)

CONSEJO. PLENO

Presidenta

D^a. Cani Fernández Vicién

Vicepresidente

D. Ángel García Castillejo

Consejeros

D^a. Pilar Sánchez Núñez

D. Carlos Aguilar Paredes

D. Josep Maria Salas Prat

D^a. María Jesús Martín Martínez

D. Rafael Iturriaga Nieva

D. Pere Soler Campins

D. Enrique Monasterio Beñaran

D^a María Vidales Picazo

Secretario

D. Miguel Bordiu García-Ovies

En Madrid a 18 de marzo de 2025

De acuerdo con la función establecida en el artículo 11.1.e) y g) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC (en adelante, LCNMC), en relación con el artículo 13.3 de la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura

ferroviaria, el Pleno de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia emite la siguiente resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Con fecha 29 de noviembre de 2022 tuvo entrada en el Registro de esta Comisión escrito de ADIF AV en el que comunicaba la propuesta de modificación del acuerdo marco de RENFE Viajeros para mantener en la estación de Atocha cuatro servicios diarios entre Madrid y Valencia, y otros cuatro entre Madrid y Alicante.

SEGUNDO.- La Resolución del Pleno de la CNMC de 10 de enero de 2023¹ aprobó la propuesta de modificación del acuerdo marco de RENFE Viajeros para el horario de servicio 2022-2023 condicionándola al incremento de la bonificación prevista en el artículo 97 de la Ley del Sector Ferroviario, con el objetivo de incentivar los tráficos desde la estación de Chamartín².

La Resolución de 10 de enero de 2023 estableció obligaciones de información mensuales a las empresas ferroviarias, con el fin de evaluar el impacto real de la modificación del acuerdo marco sobre la situación competitiva de los servicios en el corredor de Levante, y condicionó la aprobación de la modificación del acuerdo marco de RENFE Viajeros para el horario de servicio 2023-2024 al análisis de las condiciones de mercado.

TERCERO.- El 25 de julio de 2023 el Pleno de la CNMC aprobó esa modificación para el horario de servicio 2023-2024³, tras comprobar que la evolución de los precios en el corredor Madrid-Levante entre febrero y junio de 2023 no era muy distinta de la evolución de los precios en el corredor Madrid-Barcelona, que la evolución de la demanda de los servicios Madrid-Levante con cabecera en

¹ [Resolución de 10 de enero de 2023 sobre la propuesta de modificación del acuerdo marco para la reserva de capacidad entre la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad y Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. en relación con las cabeceras del corredor de Levante](#) (en adelante, Resolución de 10 de enero de 2023).

² El 3 de febrero de 2023 ADIF AV propuso la actualización de la declaración sobre la red de 2023 para modificar el tráfico de referencia para el cálculo de la bonificación de los cánones ferroviarios del corredor de Levante. Esta propuesta fue objeto de informe de esta Comisión, aprobado por [Acuerdo de 16 de marzo de 2023 por el que se emite informe relativo a la actualización de la Declaración sobre la red 2023 de Adif Alta Velocidad](#).

³ [Resolución de 25 de julio de 2023 sobre la propuesta de modificación del acuerdo marco para la reserva de capacidad entre la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad y Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. en relación con las cabeceras del corredor de Levante en el horario de servicio 2023-2024](#) (en adelante, Resolución de 25 de julio de 2023).

Chamartín y de la cuota de mercado de los operadores entrantes en el trayecto Madrid-Valencia habían sido positivas, y que las tasas de aprovechamiento de los trenes con cabecera en Chamartín habían aumentado, siendo similares a las observadas en los servicios con cabecera en la estación de Atocha.

CUARTO.- Mediante escrito de 15 de noviembre de 2024, ADIF AV solicitó modificar el acuerdo marco de RENFE Viajeros para mantener durante los horarios de servicio 2024-2025 y 2025-2026 en la estación de Atocha los cuatro servicios diarios entre Madrid y Valencia y los otros cuatro entre Madrid y Alicante.

QUINTO.- El 24 de enero de 2025 se notificó a las partes el informe que inicia el procedimiento y se comunicó la apertura del trámite de audiencia. No se han recibido alegaciones de ninguna de las partes.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

I. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

1. El artículo 11.2.e) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia establece que la CNMC supervisará y controlará, por iniciativa propia, *“las disposiciones sobre el acceso a la infraestructura y a los servicios ferroviarios, así como el procedimiento de adjudicación y sus resultados”*.
2. De conformidad con lo previsto en el artículo 11.1.g) de la misma Ley, esta Comisión está habilitada para *“realizar cualesquiera otras funciones que le sean atribuidas por ley o por norma reglamentaria”*. El artículo 13.3 de la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria establece que los acuerdos marco deberán ser previamente aprobados por la CNMC.
3. La CNMC resulta, por consiguiente, competente para pronunciarse sobre las cuestiones objeto del presente procedimiento.

II. VALORACIÓN DE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL ACUERDO MARCO

Primero. Descripción de la propuesta

4. El 7 de abril de 2022 ADIF AV propuso a las empresas ferroviarias modificar el acuerdo marco de RENFE Viajeros sobre la estación cabecera de ciertos

servicios en el corredor Madrid-Levante, limitándolo a los horarios de servicio 2022-2023 y 2023-2024. Ocho meses antes de finalizar el último horario de servicio, se iniciaría un nuevo procedimiento para que las empresas interesadas pudieran operar esos servicios desde la estación de Atocha. En caso de haber varias empresas interesadas, ADIF AV daría prioridad a aquella que no hubiera prestado dicho servicio antes, o a la que lo hubiera hecho durante menos tiempo.

5. El 2 de abril de 2024, ADIF AV comunicó a RENFE Viajeros, IRYO y OUIGO el inicio de ese nuevo procedimiento, solicitando que, en el plazo de un mes, manifestaran su interés en prestar durante dos años cuatro servicios ida y vuelta en el Eje Madrid-Levante, con cabecera en la estación de Atocha.
6. RENFE manifestó su interés el 9 de abril, e IRYO hizo lo propio el 3 de mayo, limitando su interés a la ruta Madrid-Alicante y entre el 2 de junio y el 14 de septiembre.
7. ADIF AV analizó ambas solicitudes, concluyendo que la propuesta de IRYO alteraba los términos ofrecidos, impedía optimizar la infraestructura y reducía la oferta desde la estación de Atocha, además de que el cambio de cabecera según la época del año generaría confusión entre los viajeros, mientras que la propuesta de RENFE Viajeros no alteraba los términos ofrecidos y las Resoluciones anteriores de la Comisión le eran aplicables.
8. Por todo ello, ADIF AV propuso, en Resolución de 15 de noviembre, modificar el acuerdo marco de RENFE Viajeros para mantener en la estación de Atocha cuatro de los servicios diarios por sentido a Valencia, y otros cuatro a Alicante de este operador:

Tabla 1. Servicios del corredor Madrid – Levante con cabecera en la estación de Atocha.

Horario	Origen	Destino	Paradas intermedias
9:44	Puerta de Atocha	Castellón	Cuenca, Requena, Valencia
19:40	Puerta de Atocha	Castellón	
6:02	Castellón	Puerta de Atocha	
14:11	Castellón	Puerta de Atocha	
11:00	Puerta de Atocha	Murcia	Cuenca, Albacete, Villena, Alicante, Elx y Orihuela.
14:25	Puerta de Atocha	Murcia	
15:32	Murcia	Puerta de Atocha	
18:58	Murcia	Puerta de Atocha	

Fuente: ADIF AV.

Segundo. Análisis del impacto en el mercado

9. La Resolución de 25 de julio de 2023 analizó el impacto de mantener cuatro servicios diarios por sentido entre Madrid y Valencia de RENFE Viajeros en la estación de Atocha entre febrero (primer mes completo con los tres competidores en la ruta) y junio de 2023 (último mes con datos disponibles en ese momento). No se pudo analizar en ese momento el impacto en la ruta Madrid-Alicante debido a que la competencia comenzó el 27 de abril (OUIGO) y el 2 de junio (IRYO).
10. Actualizando el análisis con los datos disponibles hasta ahora, se observa que en la ruta **Madrid-Valencia** el ingreso medio de los servicios con cabecera en la estación de Atocha sigue siendo más elevado que desde Chamartín, pero que la diferencia viene reduciéndose.
11. En la misma ruta, los viajeros Madrid-Valencia vienen aumentando, y la estación de Chamartín ganando cuota frente a la estación de Atocha como cabecera en Madrid. Así, los viajeros desde la estación de Atocha disminuyeron más de un 23% entre el segundo trimestre de 2023 y el tercer trimestre de 2024, mientras que los viajeros de la estación de Chamartín han aumentado un 20,51%. La cuota de viajeros de la estación de Atocha se ha reducido del 5,69 al 3,7%.

Tabla 2. Evolución trimestral del ingreso medio por pasajero entre Madrid y Valencia

Euros/pas.	2023			2024			Var. Acum. 23T2-24T3
	T2	T3	T4	T1	T2	T3	
<i>Puerta de Atocha</i>							
AVE	[CONFIDENCIAL]						
<i>Chamartín</i>							
AVE	[CONFIDENCIAL]						
AVLO							
OUIGO							
IRYO	[CONFIDENCIAL]						
<i>Ingreso medio Chamartín</i>	[CONFIDENCIAL]						

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de las empresas ferroviarias.

Tabla 3. Evolución trimestral de los viajeros entre Madrid y Valencia

	2023			2024			Var. Acum. 23T2- 24T3
	T2	T3	T4	T1	T2	T3	
<i>Puerta de Atocha</i>							
AVE	[CONFIDENCIAL]						
<i>Estación de Chamartín</i>							
AVE	[CONFIDENCIAL]						
AVLO							
OUIGO							
IRYO	[CONFIDENCIAL]						
<i>Total viajeros Chamartín</i>	[CONFIDENCIAL]						
Total viajeros Madrid-Valencia							
% viajeros desde Puerta de Atocha	5,69%	4,48%	5,35%	4,37%	4,28%	3,71%	

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de las empresas ferroviarias.

12. En la ruta **Madrid-Alicante** el ingreso medio de los servicios desde la estación de Atocha es también más elevado que desde la estación de Chamartín, y la diferencia también se ha reducido.
13. En esa misma ruta los viajeros han crecido un 14% entre el tercer trimestre de 2023 y el mismo trimestre de 2024, habiéndose más que duplicado los viajeros de la estación de Atocha, seguramente por efecto de la fuerte reducción del precio de los servicios. El número de viajeros, no obstante, está aún lejos del Madrid-Valencia, con el mismo número de servicios.

Tabla 4. Evolución trimestral del ingreso medio por pasajero entre Madrid y Alicante

Euros/pas.	2023		2024			Var. Acum. 23T3-24T3
	T3	T4	T1	T2	T3	
<i>Puerta de Atocha</i>						
AVE	[CONFIDENCIAL]					
<i>Chamartín</i>						
AVE	[CONFIDENCIAL]					
AVLO	[CONFIDENCIAL]					
OUIGO	[CONFIDENCIAL]					
IRYO	[CONFIDENCIAL]					
<i>Ingreso medio Chamartín</i>	[CONFIDENCIAL]					

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de las empresas ferroviarias.

Tabla 5. Evolución trimestral de los viajeros entre Madrid y Alicante

	2023		2024			Var. Acum. 23T3-24T3
	T3	T4	T1	T2	T3	
<i>Estación de Atocha</i>						
AVE	[CONFIDENCIAL]					
<i>Estación de Chamartín</i>						
AVE	[CONFIDENCIAL]					
AVLO	[CONFIDENCIAL]					
OUIGO	[CONFIDENCIAL]					
IRYO	[CONFIDENCIAL]					
<i>Total viajeros Chamartín</i>	[CONFIDENCIAL]					
Total viajeros Madrid-Alicante	[CONFIDENCIAL]					

% viajeros desde Puerta de Atocha	3,14%	3,61%	3,82%	5,65%	5,86%	
-----------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	--

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de las empresas ferroviarias.

14. La Resolución de la CNMC de 10 de enero de 2023 indicaba que mantener ciertos servicios con cabecera en la estación de Atocha beneficia a los usuarios, incrementando la flexibilidad y posibilidad de elección. No obstante, identificó el riesgo de que RENFE Viajeros pudiera aprovechar las ventajas de operar exclusivamente desde la estación de Atocha. El análisis anterior muestra que la estación de Chamartín concentra a la gran mayoría de los viajeros en el corredor Madrid-Levante (el 96% de Madrid-Valencia y el 94% de Madrid-Alicante), y que, aunque el ingreso medio de los servicios con cabecera en la estación de Atocha es superior al de los servicios con cabecera en Chamartín, las diferencias se están reduciendo.
15. En conclusión, no se prevé que el mantenimiento de cuatro trenes por sentido entre Madrid y Levante en la estación de Atocha durante los horarios de servicio 2024-2025 y 2025-2026 pueda tener un impacto significativo en la dinámica competitiva en dicho corredor.

En atención a lo recogido en los anteriores Antecedentes de Hecho y Fundamentos de Derecho, la Sala de Supervisión Regulatoria de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia

RESUELVE

PRIMERO.- Aprobar la modificación propuesta del acuerdo marco firmado el 11 de mayo de 2020 por la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad y Renfe Viajeros, S.M.E, S.A. para los horarios de servicio 2024-2025 y 2025-2026.

SEGUNDO.- Requerir a la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad y Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. para que remitan una copia a esta Comisión de la nueva Adenda firmada en el plazo de 10 días desde su firma.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Transportes y Sector Postal y notifíquese a Intermodalidad del Levante, S.A., Ouigo España, S.A.U., RENFE

Viajeros, S.M.E., y a la Entidad Pública Empresarial ADIF Alta Velocidad, haciéndoles saber que la misma pone fin a la vía administrativa y que pueden interponer contra ella recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al de su notificación.