

ACUERDO POR EL QUE SE EMITE INFORME RELATIVO A LAS DECLARACIONES SOBRE LA RED PARA 2026 Y 2027 DE ADIF Y ADIF ALTA VELOCIDAD

(STP/DTSP/069/25)

CONSEJO. SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

Presidente

D. Ángel García Castillejo

Consejeros

D. Josep Maria Salas Prat

D. Carlos Aguilar Paredes

D^a. María Jesús Martín Martínez

D. Enrique Montasterio Beñaran

Secretario

D. Miguel Bordiu García-Ovies

En Madrid, a 13 de noviembre de 2025

En el ejercicio de la función establecida en el artículo 11 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, LCNMC), en relación con el artículo 32 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante, Ley del Sector Ferroviario), la Sala de Supervisión Regulatoria emite el siguiente informe:

I. ANTECEDENTES

1. El 1 de octubre de 2025 tuvo entrada en el registro electrónico de esta Comisión la propuesta de las Entidades Públicas Empresariales Administrador de Infraestructuras (en adelante, ADIF) y ADIF-Alta Velocidad (en adelante, ADIF AV) para la actualización de la declaración sobre la red de 2026, con el fin de incluir la segunda oferta de capacidad marco, así como la propuesta de declaración sobre la red de 2027^{1,2}.
2. La Ley del Sector Ferroviario establece, en su artículo 32, que los administradores de infraestructuras ferroviarias “(...) *elaborarán, aprobarán y publicarán la declaración sobre la red correspondiente a su ámbito de actuación, así como sus actualizaciones*”. Además, dicho artículo señala que “*su contenido se atenderá a lo recogido en el anexo III*”.
3. El artículo 5 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 (en adelante, Orden de Capacidad), impone que los administradores publicarán la declaración sobre la red, una vez aprobada, en su portal web, “*con una antelación, como mínimo, de doce meses respecto de la fecha de entrada en vigor del horario de servicio*”. Así, la declaración sobre la red para 2027 deberá publicarse a más tardar el próximo 13 de diciembre de 2025.

II. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

4. Corresponde a esta Comisión informar sobre las propuestas de modificación de las declaraciones sobre la red de ADIF y ADIF AV en virtud de los artículos 11.1.g) de la LCNMC y 32.2 de la Ley del Sector Ferroviario. Este último establece que los administradores de infraestructuras deberán consultar, de forma previa a la aprobación de la declaración sobre la red, “*al Ministerio de*

¹ En puridad son las declaraciones sobre la red para los horarios de servicio 2025-2026 y 2026-2027. Los horarios de servicio comprenden 12 meses y cambian a las 12 de la noche del segundo sábado de diciembre (artículo 7 de la Orden FOM/897/2005). Para simplificar, en este Acuerdo la expresión “horario de servicio 2026” se referirá al horario de servicio 2025-2026 y la expresión “horario de servicio 2027” al horario de servicio 2026-2027. También por simplificar el Acuerdo se refiere en ocasiones a “la declaración sobre la red” en singular y no en plural (son cuatro las declaraciones sobre la red a las que se hace referencia: las de ADIF para los horarios de servicio 2026 y 2027 y las de ADIF AV para los mismos horarios de servicio).

² La CNMC emitió informe sobre las declaraciones sobre la red para 2026 por [Acuerdo del 7 de noviembre del 2024 por el que se emite informe relativo a las Declaraciones sobre la Red para 2025 y 2026 de ADIF y ADIF Alta Velocidad](#).

Fomento, Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, empresas ferroviarias y resto de candidatos, Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (...).

5. La aprobación del presente informe debe entenderse sin perjuicio de las medidas que la CNMC pudiera adoptar de acuerdo con las competencias previstas en el artículo 11.2.a) de la LCNMC relativas al control y supervisión, por iniciativa propia, de las declaraciones sobre la red, una vez los administradores publiquen su versión definitiva.
6. Por tanto, la CNMC está habilitada para conocer e informar sobre las propuestas de modificación de las declaraciones sobre la red de ADIF y ADIF AV. Por otra parte, atendiendo a lo previsto en los artículos 20.1 y 21.2 de la LCNMC y el artículo 14.1.b) del Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Estatuto Orgánico de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, el órgano decisorio competente para emitir el presente informe es la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC.

III. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED

7. El artículo 32 de la Ley del Sector Ferroviario establece que la declaración sobre la red *“expondrá las características de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias e informará sobre la capacidad y condiciones técnicas de cada tramo de la red y sobre las condiciones de acceso a la misma”*.
8. El punto 7 del Anexo I de la Ley del Sector Ferroviario la define como *“el documento que detalla las normas generales, plazos, procedimientos y criterios relativos a los sistemas de cánones y adjudicación de capacidad. Contiene, asimismo, cualquier otra información que pueda ser necesaria para cursar una solicitud de capacidad de infraestructura”*.
9. A través de la declaración sobre la red, las empresas ferroviarias y otros candidatos deberían conocer las características técnicas de la red ferroviaria, las reglas aplicables a la adjudicación de capacidad y a la gestión de la circulación, así como las condiciones económicas aplicables, tanto a las infraestructuras ferroviarias como a las instalaciones de servicio.
10. El contenido de la declaración sobre la red se encuentra regulado por el marco europeo y se ha traspuesto al ordenamiento jurídico español en el Anexo III de la Ley del Sector Ferroviario. Además, la estructura de los documentos que

presentan ADIF y ADIF AV siguen las directrices que Rail Net Europe³ publica para armonizar la estructura y el contenido de las declaraciones sobre la red en el ámbito europeo⁴.

11. Las declaraciones sobre la red de ADIF y ADIF AV se articulan en siete capítulos con el siguiente contenido:

- El primer capítulo recoge información general como el marco legal y una breve descripción del sector ferroviario en España, incluyendo los agentes que intervienen en el mercado.
- El segundo capítulo describe las principales características técnicas y funcionales de la red ferroviaria en España.
- El tercer capítulo señala los requisitos que deben cumplir las empresas ferroviarias y otros candidatos para poder acceder a la red titularidad de ADIF y ADIF AV.
- En el capítulo cuarto se describen el proceso de solicitud de capacidad en la infraestructura ferroviaria, así como el calendario y los criterios de adjudicación. También se establecen las actuaciones a realizar por los administradores en caso de restricciones del tráfico.
- El capítulo quinto describe los servicios que pueden prestar los administradores, así como el régimen económico y tributario, detallándose los cánones y los precios de los servicios básicos, complementarios y auxiliares.
- El capítulo sexto se refiere a la gestión del tráfico ferroviario, incluidos los procedimientos que deben seguirse en caso de incidentes en la explotación de la red.
- El capítulo séptimo incluye la información relativa a la solicitud de capacidad y la prestación de servicios en las instalaciones de servicio del administrador de infraestructuras.

³ Rail Net Europe (RNE) es la asociación de los administradores de infraestructuras y organismos adjudicadores de capacidad a nivel europeo. Está formada por 38 miembros de 30 países: <https://rne.eu/organisation/rne-network-members/>

⁴ https://rne.eu/wp-content/uploads/2024-05-16_NS_CS_TT_2026.pdf

12. La declaración sobre la red incorpora también varios mapas de la red con sus características técnicas y funcionales, así como catálogos que incluyen una relación de las instalaciones de servicio, la oferta de capacidad en dichas instalaciones, las restricciones de capacidad, las vías de apartado adscritas a estaciones coordinadas, las tablas de coste del suministro de energía eléctrica de tracción y la capacidad marco liberada para el horario de servicio actual.
13. Los administradores han presentado la declaración sobre la red correspondiente al año 2027 y una actualización de la declaración sobre red correspondiente al año 2026 que, además de incorporar la segunda oferta de capacidad marco, incorpora las novedades que se introducen en la declaración sobre la red de 2027. En el apartado IV se valora la segunda oferta de capacidad marco, y en el apartado V la declaración sobre la red 2027 y la modificación de la declaración sobre la red 2026, salvo en lo relativo a la segunda oferta de capacidad marco.

IV. MODIFICACIÓN DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED DE 2026 – SEGUNDA OFERTA DE CAPACIDAD MARCO

Primero. Segunda oferta de capacidad marco

14. La propuesta modifica el Anexo N de la declaración sobre la red 2026 de ADIF AV y el Anexo L de la declaración sobre la red 2026 de ADIF, para incorporar la capacidad marco ofrecida en los corredores Madrid-Galicia, Madrid-Asturias/Cantabria y Madrid Cádiz/Huelva y las reglas para su adjudicación.

Tabla 1. Capacidad marco ofertada (surcos/día y sentido)

	Capacidad de la línea*	Capacidad marco ofertada	% cap. ofertada s/ total
Madrid-Galicia	21,47	16	74,5%
Madrid-Asturias/Cantabria	22,8	12	52,6%
Madrid Cádiz/Huelva	21,47	8	37,3%

(*) La capacidad de la línea se calcula en el tramo más restrictivo: Taboella AV-Ourense en el corredor Madrid-Galicia, Bif. Cerrato-Bif. Las Barreras en el Madrid-Asturias/Cantabria y cambiador de Majarabique-Bif. Los Naranjos en el Madrid Cádiz/Huelva.

Fuente. ADIF y ADIF AV.

15. Establece que los candidatos podrán presentar solicitudes de capacidad marco hasta seis meses después de la publicación de la modificación de la declaración sobre la red, y que, si el número de surcos solicitados no supera significativamente la capacidad disponible, el administrador intentará coordinar las solicitudes recibidas.

16. En caso de que fracase la coordinación, se hará una nueva modificación de la declaración sobre la red para incluir los criterios de priorización. Una vez aprobados estos criterios por la CNMC, y publicada la nueva modificación de la declaración sobre la red, los candidatos dispondrán de seis meses para mantener o modificar las solicitudes iniciales, o presentar su solicitud en caso de no haber participado en la fase previa.
17. Se prevé también que los acuerdos marco que se suscribirán, por corredor, con los candidatos adjudicatarios, tendrán una duración máxima de diez años -o un plazo inferior si así lo solicita el candidato-, siendo renovables por un único periodo de la misma duración que la inicial. El inicio de los acuerdos marco será el horario de servicio 2028-29, aunque el candidato podrá aplazar el uso efectivo de la capacidad hasta cinco años, de conformidad con el artículo 6.3 del Reglamento 2016/545. Previa autorización de la CNMC, otros candidatos podrán solicitar también el aplazamiento del inicio de sus acuerdos marco, para que todos los acuerdos marco sobre la misma línea comiencen al mismo tiempo.

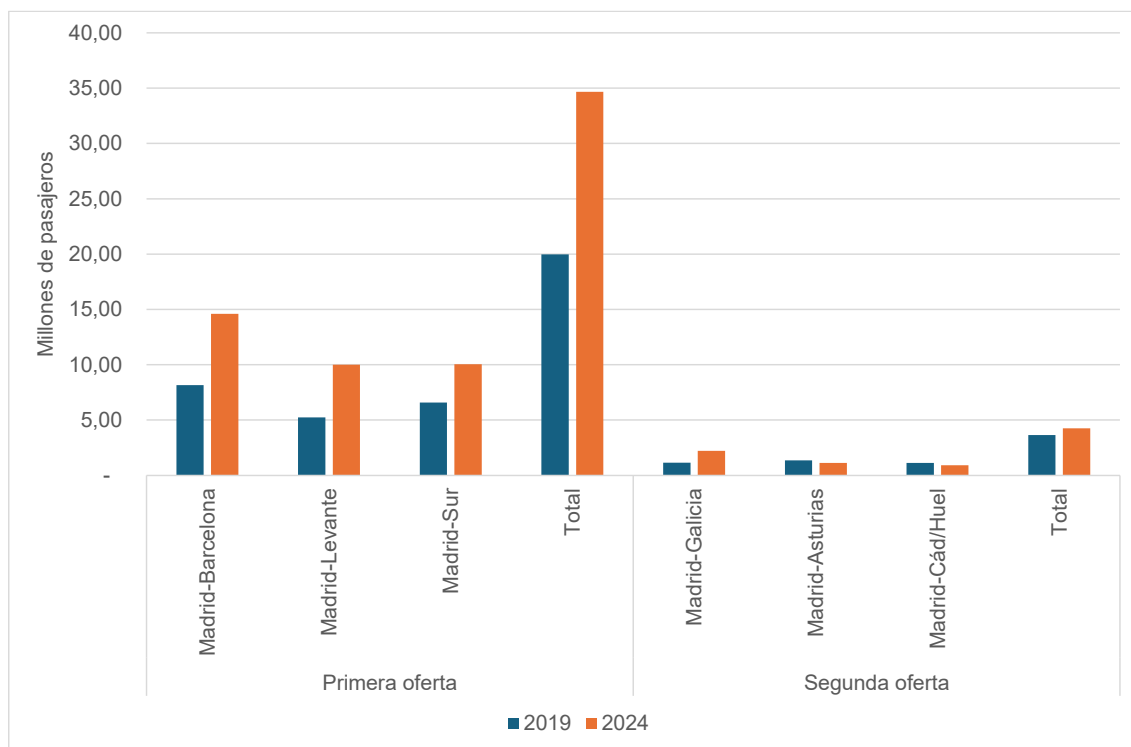
Segundo. Valoración de la propuesta

A. Procedimiento de solicitud y adjudicación de la capacidad marco

18. En primer lugar, hay que valorar positivamente que en esta segunda oferta de capacidad marco, a diferencia de la primera (sobre los corredores Madrid-Barcelona, Madrid-Valencia/Alicante y Madrid-Sevilla/Málaga) se haya optado por lanzar la oferta sin revelar los criterios de priorización que aplicarán solo en el caso de no lograrse la coordinación de las solicitudes de capacidad. Ello contribuirá a que los solicitantes hagan sus solicitudes de capacidad, sin verse condicionados por los criterios de priorización.
19. Y es que esta segunda oferta de capacidad marco es distinta de la primera en que la segunda cubre 1.545,2 km de red (673,2 km en ancho internacional y 872 km en ancho ibérico)⁵, con una demanda de 4,26 millones de viajeros en 2024, y la primera sumaba 1.898,2 km, todos en ancho internacional, y una demanda de 20 millones de viajeros en 2019 (antes de la introducción de competencia; que han pasado a 34,6 millones en 2024). Es decir, que esta segunda oferta de capacidad marco tendría más incertidumbre de demanda, por un lado, y, por el otro, requiere de trenes en ancho variable y bitensión (en la actualidad solo un

fabricante, Talgo, tiene homologado un tren de ancho variable a 300 km/h), lo cual condiciona, además, los planes de negocio de los entrantes potenciales⁶

Gráfico 1. Viajeros de los corredores con oferta de capacidad marco.



Fuente. Elaboración propia.

20. Ahora bien, en relación con la fase de coordinación, es imprescindible que, durante cada una de las dos rondas previstas, los administradores mantengan “*cuantos contactos bilaterales sean necesarios con las empresas*”⁷, para explorar cualquier alternativa que permita alcanzar una propuesta de adjudicación aceptable por todos los candidatos. Los administradores deberán poder justificar que han realizado sus mejores esfuerzos para acomodar todas las solicitudes de capacidad.
21. En cuanto a que los administradores finalicen la fase de coordinación anticipadamente por considerar que el número de surcos solicitados supera significativamente la capacidad disponible, esto solo debe ocurrir

⁶ Ver [Informe de la CNMC sobre las barreras técnicas a la prestación de servicios ferroviarios](#) (versión para consulta pública).

⁷ [Acuerdo de 27 de mayo de 2025 por el que se emite informe relativo a la actualización de la declaración sobre la red en relación con la adjudicación de capacidad en estaciones](#) (párrafo 13).

excepcionalmente, cuando las solicitudes superen con mucho la capacidad disponible⁸. Los administradores deberán justificar su decisión e informar a los candidatos y a la CNMC.

22. La propuesta no concreta la duración de la fase de coordinación ni muchos de los plazos que afectan al administrador, pero sí establece los plazos para que los candidatos acepten o rechacen las propuestas del administrador, y para que presenten una propuesta conjunta, en su caso. Como es necesario que los candidatos tengan información sobre los plazos de cada una de las rondas de coordinación y para la presentación de una propuesta final, los administradores deberán concretarla.
23. En relación con la fase de priorización, con fecha 26 de septiembre de 2025 la CNMC recibió una solicitud de ADIF y ADIF AV para aprobar los criterios de priorización y desempate, conforme al artículo 10.3 del Reglamento 2016/545⁹. Estos criterios sólo aplicarán en caso de no lograrse la coordinación de las solicitudes presentadas, por lo que esta Comisión analizará y, en su caso, aprobará estos criterios, una vez haya quedado acreditado que la coordinación no ha sido posible.

B. Necesidad de celebrar acuerdos marco

24. Los corredores de la segunda oferta de capacidad marco presentan restricciones en la infraestructura que limitan el número total de surcos disponibles¹⁰. Además,

⁸ Así ocurrió con ocasión de la primera oferta de capacidad marco. Como entonces confirmó la CNMC ([Resolución de 6 de abril de 2020 sobre el acuerdo marco para la reserva de capacidad entre la Entidad Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad y Renfe Viajeros, S.M.E., S.A.](#)), en el segundo año la capacidad media solicitada ya alcanzaría prácticamente la ofertada, siendo incluso un 10% superior en el caso del corredor Madrid-Barcelona, y a partir del horario de servicio 2025-2026, cuando la oferta estuviera plenamente desplegada, la capacidad media solicitada superaría la disponible en un 40%, incrementándose hasta el 70% en el corredor Madrid-Barcelona (el 30% en el de Levante y Sur).

⁹ Reglamento de Ejecución (UE) 2016/545 de la Comisión de 7 de abril de 2016 sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.

¹⁰ Los administradores indican que en el corredor Madrid-Galicia, el cantón crítico (el tramo del corredor con menor capacidad de todo el trayecto) es el tramo entre Taboella AV y Orense, un tramo de ancho mixto en vía única que obliga a pasar por el cambiador de ancho, que incrementa los tiempos de recorrido. En el caso del corredor Madrid-Asturias/Cantabria, el cantón crítico es el tramo Bif. Cerrato-Bif. Barreras, un tramo de vía única de 37,3 km que, además, comprende la estación de Palencia. Finalmente, en el corredor Madrid-Cádiz/Huelva, el cantón crítico es el cambiador de Majarabique, un tramo de vía única.

los servicios comerciales que se prestarán con acuerdos marco convivirán con otros servicios comerciales.

25. En respuesta a solicitud de información, los administradores han proporcionado un análisis detallado de la capacidad actualmente utilizada y de la que está previsto adjudicar tras esta segunda oferta de capacidad marco. De este análisis se extrae lo siguiente:
- En el Corredor Madrid-Galicia, la adjudicación completa de la capacidad marco ofertada agotaría la capacidad disponible entre Madrid y Ourense (ancho internacional). En cambio, en el Corredor Madrid-Asturias/Cantabria, seguiría habiendo capacidad en diferentes tramos (Madrid-Valladolid/León).
 - En el corredor Madrid-Cádiz/Huelva, los trenes realizan el cambio a ancho ibérico antes de la estación de Sevilla-Santa Justa, el cantón crítico identificado por los administradores. Además, también limitan la capacidad disponible la línea Sevilla-Huelva de 106 km, que es de vía única, y la primera parte del recorrido (salida de Atocha), donde la infraestructura es compartida con los servicios de la primera oferta de capacidad y otros servicios comerciales (Madrid-Granada).
26. Las limitaciones en la capacidad disponible y las inversiones específicas que deben realizarse en trenes de alta velocidad de ancho variable requieren que los potenciales entrantes firmen acuerdos marco en estos corredores¹¹.
27. Ahora bien, hay un operador, RENFE, que ya presta servicios en los corredores de la segunda oferta de capacidad marco y dispone del material rodante necesario. De modo que los administradores no deben firmar acuerdos marcos en los corredores donde únicamente RENFE solicite capacidad, dado que ello podría limitar la entrada de futuros entrantes^{12,13}.

¹¹ El considerando primero del Reglamento 2015/545 indica que “para invertir en servicios, los solicitantes de capacidad marco pueden necesitar una mayor seguridad jurídica en lo que se refiere a la capacidad de infraestructura disponible para un período superior al de un horario de servicio”.

¹² El artículo 5 del Reglamento 2016/545 establece el procedimiento para celebrar acuerdos marco, incluyendo al operador histórico, si un entrante potencial solicitara capacidad.

¹³ El [Estudio sobre la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril \(E/CNMC/004/19\)](#) advertía que “debería vigilarse la posible utilización de estos acuerdos [marco] por el operador incumbente para limitar la competencia de otros operadores en el mercado liberalizado”.

28. Visto lo anterior, habiendo tramos con capacidad adicional a la ofertada por no estar afectados por las limitaciones del cantón crítico, la adjudicación de capacidad resultado de esta segunda oferta de capacidad marco no obstaría para firmar otros acuerdos marco, de solicitarlos los operadores. De modo que, si se recibiera una solicitud de acuerdo marco en estos tramos, los administradores deberían gestionarla siguiendo el procedimiento descrito en el epígrafe 4.4.1 de la declaración sobre la red.

C. Alcance de los acuerdos marco

29. Los administradores proponen acuerdos marco individuales para cada corredor, a diferencia de la primera oferta de capacidad marco, cuando hubo un único acuerdo marco por cada adjudicatario (cada uno tiene capacidad marco en los tres corredores). El resultado sería que el margen del 15% de los surcos comprometidos que pueden no solicitarse en el horario de servicio sin incurrir en penalizaciones, aplica corredor a corredor, lo que resta flexibilidad a los operadores. Pero, por otra parte, si solo un operador resultara adjudicatario de capacidad en los tres corredores, la mayor flexibilidad que le daría firmar un único acuerdo marco, le otorgaría una ventaja sobre sus competidores.
30. En consecuencia, los administradores deben firmar acuerdos marco que incluyan varios corredores cuando los adjudicatarios de capacidad marco en esos corredores sean los mismos. En otro caso, de acuerdo con la propuesta remitida, los acuerdos marco deberían celebrarse por corredor.
31. Según el epígrafe 3.2.4 del Anexo N/L, los candidatos deben indicar, en su solicitud, las paradas que pretenden realizar. En la oferta de capacidad marco del Corredor Madrid-Cádiz/Huelva solo Córdoba aparece como parada orientativa posible, excluyendo Sevilla, aunque RENFE sí realiza esa parada en alguno de sus servicios a Cádiz y Huelva. Los administradores deben asegurar una adjudicación de capacidad no discriminatoria en relación con las posibles paradas que pudieran solicitar los operadores¹⁴.

¹⁴ Por el contrario, sí se considera adecuado, como proponen los administradores, no tener en cuenta las solicitudes de capacidad que incluyan exclusivamente el trayecto entre Madrid y Sevilla, por la existencia de acuerdos marco vigentes de la primera oferta de capacidad marco en ese trayecto.

D. Contenido de las solicitudes

32. La solicitud de capacidad requiere de los candidatos completar los modelos y aportar determinada información para acreditar su capacidad técnica y su capacidad financiera:
- La solicitud de capacidad requiere completar los modelos SCM1 (con datos generales, corredores para los que se solicita capacidad y duración del acuerdo marco), SCM2 (indicando los surcos solicitados durante todo el periodo del acuerdo marco, los días de circulación, el destino final de cada surco y las paradas requeridas), y SM3 (para los surcos solicitados al menos el 70% de los días posibles de circulación).
 - La información sobre la capacidad técnica incluye la descripción del plan de transportes, la malla orientativa, gráficos de rotación del material rodante, recursos disponibles y las necesidades previstas de vías de apartado, aprovisionamiento de servicios a bordo, control comercial de acceso a los andenes y espacios en estaciones, tales como locales para venta de billetes e información.
 - Para acreditar capacidad financiera el solicitante debe aportar composición societaria, acreditación del cumplimiento del artículo 38.5 de la Ley del Sector Ferroviario si el acuerdo supera cinco años, plan económico-financiero anual (con cuenta de resultados, balance, flujos de efectivo e indicadores operativos), estudio de mercado o movilidad, fuentes de financiación, carta de compromiso firmada por el candidato y sus accionistas, informe de auditor externo sobre las hipótesis del plan y detalle del plan de amortizaciones.
33. Pues bien, mientras que mucha de la información que se requiere se considera apropiada, alguna otra se considera innecesaria o desproporcionada, y no se requirió con ocasión de la primera oferta de capacidad marco, en la que se ofrecían casi 5 veces más surcos que en esta segunda (346 surcos diarios frente a 72).
34. Así, se requiere de los candidatos que en su oferta técnica presenten una malla orientativa de servicios por corredor, cuando ésta debe ser elaborada por el administrador tras analizar todas las solicitudes.
35. También en relación con la oferta técnica se requiere del solicitante su previsión de las vías de apartado que van a necesitar, indicando los administradores que no garantizan su disponibilidad a los adjudicatarios de capacidad marco. Sin embargo, pero esto es esencial para el servicio ferroviario, y la disponibilidad de

estas vías de apartado debió analizarse por el administrador al definir la oferta de capacidad marco y no puede ser responsabilidad de las empresas ferroviarias.

36. En relación con la acreditación de la capacidad financiera, se requiere del solicitante un estudio de movilidad en las rutas solicitadas y un informe de auditor externo sobre el plan económico-financiero, lo cual ya consideró esta Comisión desproporcionado en Acuerdo de 7 de noviembre de 2024¹⁵. Los administradores justifican el requerimiento del informe de un auditor externo en el artículo 20 de la Directiva 2012/34/UE, que trata sobre el otorgamiento de una licencia ferroviaria. Sin embargo, como se indicaba en el citado Acuerdo de 7 de noviembre de 2024, los administradores, a diferencia de los otorgantes de licencias (la Agencia Española de Seguridad Ferroviaria en España), no tienen responsabilidades en la prestación del servicio, por lo que no es su papel validar los planes de negocio de los candidatos, y tampoco su disconformidad con ellos justificaría la denegación de la capacidad.
37. Se requiere también del solicitante (se entiende que a efectos de valorar la procedencia de que el acuerdo marco tenga una duración superior a 5 años) que, cuando tenga un derecho de uso sobre la flota de trenes, aporte informe de un auditor de cuentas que confirme que el asume riesgos y beneficios similares al caso en que tuviera la propiedad del material rodante. Este requisito es nuevo y no se exigió en la primera oferta de capacidad marco, a pesar de que varios candidatos aportaron cartas de compromiso de arrendamiento del material rodante, y uno de ellos resultó adjudicatario de un paquete¹⁶.
38. Sobre el plan de amortizaciones se dice que *“[N]o será posible modificar, a los efectos de su consideración para una futura renovación, las cuotas de amortización de dichos elementos como consecuencia de actuaciones de renovación o grandes reparaciones no previstas en el plan de mantenimiento aportado en su oferta, ni por decisiones no previstas en el plan de inversión de sustitución del material o por cualquier otra causa imputable a modificaciones en la vida útil”*. Esta restricción también resulta desproporcionada, ya que los candidatos deben poder adaptar sus previsiones iniciales a las necesidades de mantenimiento reales, dado la larga duración de los acuerdos marco.

¹⁵ [Acuerdo de 7 de noviembre de 2024 por el que se emite informe relativo a las declaraciones sobre la red para 2025 y 2026 de Adif y Adif Alta Velocidad.](#)

¹⁶ [Resolución de 6 de abril de 2020 sobre el acuerdo marco para la reserva de capacidad entre la Entidad Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad e Intermodalidad del Levante S.A.](#)

E. Inicio y renovación de los acuerdos marco

39. La segunda oferta de capacidad marco establece que los acuerdos marco tendrán una duración de 10 años, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el artículo 38.5 de la Ley del Sector Ferroviario¹⁷. Comenzarán en el horario de servicio 2028-29, si bien, de conformidad con el artículo 6.3 del Reglamento 2016/545, el candidato podrá solicitar que el uso efectivo de la capacidad marco adjudicada dé inicio hasta cinco años después de la fecha de solicitud (previa aprobación de la CNMC, dicho periodo podría ampliarse más allá de los cinco años). El cómputo de la duración del acuerdo marco se inicia en el momento en que comience a usarse la capacidad.
40. Los administradores proponen que un adjudicatario de capacidad tengan la posibilidad de solicitar que el inicio de su acuerdo marco coincida con la del acuerdo marco de un competidor en la misma línea. Y solicitan la aprobación por esta Comisión de esta causa adicional a las previstas en el artículo 6.3 del Reglamento 2016/545¹⁸. Pero esta aprobación debe ser objeto de un procedimiento específico.
41. También se establece que los candidatos podrán solicitar renovar los acuerdos marco hasta 36 meses antes de su vencimiento, si cumplen estas condiciones: i) haber operado al menos el 80% de la capacidad comprometida, ii) tener inversiones en el plan económico-financiero cuya amortización iguale o supere el plazo solicitado de renovación, y iii) haber cumplido con la reducción de la huella de carbono.

¹⁷ Según el artículo 38.5 de la Ley del Sector Ferroviario, los acuerdos marco tendrán una vigencia máxima de cinco años si bien podrá acordarse *“un período superior a cinco años cuando esté justificado por la existencia de contratos comerciales, inversiones especializadas o riesgos. Para servicios que utilicen una infraestructura especializada que requiera inversiones de gran magnitud y a largo plazo, debidamente justificadas por el candidato, podrán concertarse acuerdos marco por un período de vigencia de hasta quince años”*.

¹⁸ Según el artículo 6.3 del Reglamento 2016/545, los candidatos podrán solicitar que la capacidad marco adjudicada dé inicio en cualquier momento, pero no después de transcurridos cinco años desde la fecha de la solicitud por las siguientes razones: *“a) el acuerdo marco es una condición previa para la financiación del material rodante necesario para un nuevo servicio; b) es necesario tramitar la autorización del material rodante a que hace referencia la letra a); c) la programación del inicio de las operaciones de los puntos de las terminales de expedición o carga, o de la apertura de un tramo de conexión de la infraestructura; d) son necesarias inversiones para aumentar la capacidad de la infraestructura; e) una cláusula de un contrato vigente de servicio público. El administrador de infraestructuras o el candidato podrán solicitar al organismo regulador que apruebe un plazo más largo que el mencionado en la primera frase del párrafo primero. El organismo regulador podrá dar su aprobación por razones distintas de las establecidas en las letras a) a e) del párrafo primero”*.

42. Esta Comisión valora positivamente que se concreten las condiciones en que se renovarán los acuerdos marco, pues las empresas ferroviarias requieren de certidumbre sobre el horizonte de amortización de sus inversiones¹⁹. Pero hay que decir que el plazo de 36 meses para solicitar la renovación es adecuado si el acuerdo dura 10 años, pero debe ajustarse para acuerdos de menor duración.

F. Modelo de acuerdo de capacidad marco

1. Clausulado

43. La propuesta de declaración de capacidad marco incluye un modelo de acuerdo entre la empresa ferroviaria adjudicataria y el administrador de infraestructuras. Dado que contiene cláusulas ya reguladas por la legislación o presentes en la declaración sobre la red, se recomienda revisar y simplificar el modelo, modificando aquellos aspectos señalados en el presente Acuerdo.

2. Aplicación del artículo 13.3 del Reglamento 2016/545

44. El modelo de acuerdo marco establece que el administrador no solicitará el pago de la indemnización cuando el incumplimiento o el motivo de la modificación o resolución del acuerdo marco se deba a causas ajenas a la voluntad del candidato comunicadas sin demora, añadiendo que, “[A] tal efecto, no se considerarán causas ajenas a la voluntad del candidato aquellas relacionadas con los contratistas o proveedores del candidato, así como las relaciones jurídicas a las que se refiere el artículo 1903 del Código Civil”²⁰.
45. Pero el artículo 13.3 del Reglamento 2016/545 establece que el administrador de infraestructuras no aplicará penalizaciones cuando la modificación de los acuerdos marco se deba a “causas ajenas” al candidato, y la CNMC ha destacado la relevancia de esta excepción ante riesgos como retrasos en la entrega de trenes y las incertidumbres sobre la demanda a tan largo plazo²¹. Además, los administradores han aceptado modificaciones de los acuerdos

¹⁹ A ello se refirió la [Resolución de la CNMC de 3 de abril de 2025 del conflicto interpuesto por Ouigo España, S.A.U. contra la resolución de 5 de agosto de 2024 de la Entidad Pública Empresarial Adif Alta Velocidad por la que se desestima la solicitud de modificación del plazo de vigencia del acuerdo marco suscrito entre ambas entidades.](#)

²⁰ Cláusula 3ª apartado 4, cláusula 7ª apartados 2.g) y 7 y cláusula 8 apartado 3.f)

²¹ Ver Resoluciones 6 de abril de 2020 sobre los acuerdos marco para la reserva de capacidad entre la Entidad Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad y [Renfe Viajeros, S.M.E., S.A.](#), [Intermodalidad del Levante, S.A.](#) y [Rielsfera S.A.U.](#)

marco de la primera oferta de capacidad marco por los retrasos en la entrega de los trenes a los operadores por parte de los proveedores²².

3. Modificación del acuerdo marco

46. La cláusula séptima del acuerdo marco regula las razones para modificar los acuerdos marco. Las tres primeras causas (apartados a) a c) coinciden con las previstas en acuerdos firmados tras la primera oferta de capacidad marco²³.
47. El apartado d) incorpora la interpretación de esta Comisión del artículo 9 del Reglamento 2016/545, que obliga al administrador, en caso de conflicto entre acuerdos marco en vigor y nuevas solicitudes de acuerdos marco, a intentar la coordinación y, si no es posible, modificar la capacidad adjudicada en virtud de acuerdos marco en vigor²⁴.
48. El apartado e) faculta al administrador para modificar el acuerdo marco cuando se emplee capacidad destinada a servicios de transporte sujetos, total o parcialmente, a una obligación de servicio público (OSP). Tal como ha señalado esta Comisión, dicha modificación puede resultar necesaria para eliminar obstáculos sobre la disponibilidad de capacidad en el proceso de licitación de servicios sujetos a OSP, y resolver conflictos entre las vigencias del acuerdo marco y el contrato de prestación de servicios OSP²⁵.
49. El apartado f) permite al administrador modificar o limitar unilateralmente la capacidad adjudicada en el acuerdo marco *“como consecuencia de la adopción de medidas que persigan un uso de la infraestructura más eficiente, tales como mejoras en la seguridad, cambios de ancho u otras, y no exista ningún otro medio*

²² Ver Resoluciones de 26 de julio de 2022 y 10 de enero de 2023 sobre las propuestas de modificación de los acuerdos marco para la reserva de capacidad entre la Entidad Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad e [Intermodalidad del Levante S.A.](#) y [Ouigo España, S.A.U.](#)

²³ “Toda modificación de las condiciones del presente acuerdo marco se podrá realizar en los siguientes supuestos: a) A petición de una de las partes y aceptada por la otra; b) Cuando se instauren nuevas medidas legales o regulatorias que afecten en todo o en parte a lo estipulado en el presente acuerdo marco; c) Como consecuencia de un incremento sustancial de los cánones ferroviarios por parte del administrador”.

²⁴ [Resolución de 20 de febrero de 2025 del conflicto interpuesto por Ouigo España, S.A.U. contra la Resolución de 29 de agosto de 2024 de la Entidad Pública Empresarial Adif Alta Velocidad por la que se desestima la solicitud de acuerdo marco para las líneas Madrid-Valladolid y Madrid-Murcia.](#)

²⁵ [Informe de 25 de junio de 2024 sobre el Proyecto de Orden sobre el régimen de las autorizaciones para prestar servicios ferroviarios de transporte de viajeros sujetos a obligaciones de servicio público.](#)

razonable para lograr este objetivo”. A este respecto, para garantizar la seguridad jurídica de los candidatos, los administradores deberán justificar su decisión e informar a los candidatos y a la CNMC, devengándose, en todo caso, las correspondientes indemnizaciones a favor del candidato cuya capacidad se ve modificada.

50. El apartado g) permite al administrador reducir la capacidad si el adjudicatario no solicita surcos en la programación anual, o si el uso de la capacidad marco es inferior al 80% en infraestructuras congestionadas o al 50% en otras, durante más de un mes. Dado que el artículo 11.3 del Reglamento habilita al organismo regulador a modificar los porcentajes anteriores, antes de reducir la capacidad, los administradores deberán informar a esta Comisión.

V. DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2027 Y MODIFICACIÓN DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2026 (SALVO EN LO RELATIVO A LA SEGUNDA OFERTA DE CAPACIDAD MARCO)

51. La normativa ferroviaria exige la publicación de la declaración sobre la red doce meses antes del inicio del horario de servicio, pues es preciso que los operadores conozcan las condiciones de acceso a la red con suficiente antelación para hacer su planificación de cara a solicitar capacidad en el horario de servicio. Por ello, los administradores deben limitar las modificaciones de declaraciones sobre la red vigentes a elementos urgentes y que no afecten a los derechos de capacidad de los candidatos.

Primero. Evolución de la red

52. El epígrafe 2.6.1 de la declaración sobre la red 2027 incluye, como corresponde, una relación de las actuaciones en la infraestructura más significativas en ese año.
53. Sin embargo, los operadores deberían tener una visibilidad sobre la evolución de las infraestructuras a más largo plazo. De hecho, la Ley del Sector Ferroviario prevé varios documentos de planificación: la Estrategia Indicativa, que debe aprobar el Ministerio de Transportes, los programas de actividad de los administradores, que deben basarse en la mencionada Estrategia, y los convenios entre el Ministerio de Transportes y los administradores, con la financiación comprometida.
54. Pues bien, la Estrategia vigente se aprobó en diciembre de 2022 y tiene un horizonte temporal de 2022 a 2026, el convenio vigente se firmó en julio de 2021

y comprende el periodo 2021 a 2025, y los últimos programas de actividad de los administradores son de febrero de 2024 y comprenden el periodo 2022-2026²⁶.

55. El artículo 25.4 de la Ley del Sector Ferroviario establece que los programas de actividad deben incluir (énfasis añadido) *“todas las actuaciones relacionadas con el establecimiento de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, o cualquier modificación de las mismas desde el punto de vista del trazado o de sus condiciones funcionales o de explotación, **previstas para los cinco años siguientes**”*, y establece la obligación de actualizarlos con periodicidad anual. Los últimos programas de actividad se aprobaron ya con un desfase temporal, pues debieron abarcar hasta 2029 (5 años desde 2024) y, a día de hoy, tampoco se han actualizado.
56. Si bien es cierto que los programas de actividad deben elaborarse sobre la base de la Estrategia y que, a día de hoy, no la hay, la ausencia de Estrategia no puede tener como consecuencia que los operadores no tengan esa visibilidad de la evolución de la red a cinco años (y solo la tengan a dos años, por la declaración sobre la red 2027) que garantiza la Ley. De modo que, aun a falta de Estrategia, debe exigirse a los administradores que actualicen sus programas de actividad, con el detalle al que puedan llegar en estas circunstancias.

Segundo. Restricciones temporales de capacidad

57. El epígrafe 4.3 de la declaración sobre la red describe el procedimiento de comunicación previa de las restricciones temporales de capacidad y, en su caso, de la reprogramación de los surcos²⁷. Pues bien, el elevado número de obras en la red ferroviaria hace necesaria la aplicación efectiva de las medidas previstas en la declaración sobre la red, sobre todo la consulta sobre las restricciones

²⁶ La CNMC informó la Estrategia Indicativa ferroviaria en el [Acuerdo de 10 de febrero de 2022](#) y los programas de actividad de los administradores en el [Acuerdo de 16 de mayo de 2024](#).

²⁷ Los administradores han incorporado los requerimientos impuestos en la [Resolución de 7 de julio de 2022 en relación con la denuncia de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas sobre el cumplimiento por Adif y Adif Alta Velocidad de las obligaciones de transparencia de las restricciones temporales de capacidad](#) (confirmada por la Sentencia de 26 de octubre de 2025 de la Audiencia Nacional), es decir, el cálculo de la capacidad afectada por las restricciones temporales de capacidad, el procedimiento de consulta de las restricciones temporales de capacidad con las empresas ferroviarias y demás candidatos, y el catálogo de restricciones temporales de capacidad con indicación de la línea y el tramo afectados, la fecha de inicio y finalización de las restricciones de la capacidad consecuencia de las obras, el porcentaje de tráfico afectado en el tramo y, en su caso, la capacidad en las líneas alternativas de desviación.

temporales de capacidad con las empresas ferroviarias, para minimizar el impacto en el mercado²⁸.

Tercero. Capacidad marco

58. El apartado 4.4 de la declaración sobre la red establece el procedimiento para la tramitación de solicitudes de acuerdos marco de reserva de capacidad. Se ha modificado la redacción, con el fin de alinearla con los Anexos N y L, es decir, con el procedimiento y el modelo de acuerdo marco previstos para la segunda oferta de capacidad marco. Sin embargo, esto no resulta adecuado para cuando es el candidato el que realiza la solicitud de capacidad marco al administrador, ni para cuando se trata de acuerdos marco para el transporte de mercancías, por lo que debe modificarse la redacción propuesta para que solo incluyan condiciones generales.
59. Por otro lado, la declaración sobre la red es un instrumento adecuado para incluir orientaciones sobre el modelo de acuerdo marco o sobre cómo se analizará su cumplimiento, sin perjuicio de su adaptación posterior a las condiciones particulares de cada caso²⁹. Para que esto quede claro, la declaración sobre la red debe indicar expresamente el carácter orientativo de este apartado y del modelo de acuerdo marco.

Cuarto. Capacidad en estaciones

60. La modificación del epígrafe 4.5 de la declaración sobre la red de 13 de junio de 2025 introdujo un nuevo procedimiento para analizar la compatibilidad de las solicitudes de capacidad en la infraestructura según el grado de congestión en las estaciones, por el cual el administrador *“podrá rechazar justificadamente las solicitudes de circulación en composición doble cuando no se elimine el nivel de saturación tras haber considerado las posibles medidas coyunturales ad hoc*

²⁸ Un reciente Estudio encargado por la Comisión Europea ([Study assessing the management of infrastructure works affecting rail network capacity and relevant framework conditions](#)) concluyó que la declaración sobre la red cumple con la mayoría de los requisitos establecidos en el Anexo VII de la Directiva 2012/34/UE, modificado por la Decisión Delegada (UE) 2017/2075 de la Comisión Europea de 4 de septiembre de 2017. Asimismo, el estudio destaca el impacto negativo de las restricciones temporales de capacidad en los costes operativos de las empresas ferroviarias, en la puntualidad y fiabilidad de los servicios, y, en última instancia, en la reducción de la demanda ferroviaria, la cual puede no recuperarse completamente tras la finalización de los trabajos. En este contexto, se subraya la importancia del papel de los organismos reguladores para asegurar el cumplimiento efectivo de las disposiciones recogidas en el Anexo VII.

²⁹ Tal como lo indicó el Acuerdo de la CNMC de 7 de noviembre de 2024 (ver nota al pie 2).

para paliar las situaciones de congestión que pudieran darse en las salas de embarque de las estaciones [de Atocha, Chamartín y Sants]”.

61. Para evitar restricciones en la asignación de capacidad por congestión en las estaciones, la CNMC requirió a los administradores que analizaran, junto con las empresas ferroviarias, medidas para optimizar el aprovechamiento de los espacios en las estaciones³⁰. Estos trabajos han avanzado, pero es necesario evaluar el impacto de las medidas que se vayan adoptando, para lo cual han de construirse y seguir la evolución de los indicadores requeridos por esta Comisión en Acuerdo de 27 de mayo de 2025³¹.
62. Además, los administradores deben facilitar el Manual de capacidad en estaciones, de forma que las empresas ferroviarias conozcan, antes de solicitar capacidad, el nivel de congestión de andenes y salas de embarque de las principales estaciones, así como la previsión de obras en las terminales de viajeros en el horario de servicio³².

Quinto. Suministro de corriente de tracción

63. ADIF Alta Velocidad, proveedor del servicio complementario de suministro de corriente de tracción, ha modificado las condiciones de prestación de ese servicio, para que las empresas ferroviarias paguen por la energía realmente consumida. Así, se reconoce la energía devuelta por los trenes equipados con freno regenerativo y, desde 1 de enero de 2022 es posible facturar el consumo

³⁰ [Resolución de 12 de diciembre de 2024 sobre la Instrucción de ADIF y ADIF AV en relación con la capacidad en estaciones de viajeros.](#)

³¹ [Acuerdo de 27 de mayo de 2025, por el que se emite informe relativo a la actualización de la declaración sobre la red en relación con la adjudicación de capacidad en estaciones.](#) El párrafo 25 del Informe señalaba que “[A]demás, por la importancia que tiene identificar los problemas para tratar de solucionarlos, ADIF y ADIF AV deben, en consulta con las empresas ferroviarias, identificar y medir las causas de la congestión de las salas de embarque, construyendo indicadores sobre, por ejemplo, retrasos en las circulaciones, esperas en los filtros de seguridad, agilidad en los embarques y desembarques, y otras posibles causas, diferenciando entre composiciones simples y dobles, y entre empresas ferroviarias”.

³² En el epígrafe 7.1 de la declaración sobre la red vigente se prevé la publicación del Manual de Capacidad: “[L]a Dirección de Estaciones de Viajeros de Adif elaborará un Manual de Capacidad de Espacios en Estaciones en el que estará recogida la situación de congestión de andenes y de salas de embarque de las principales estaciones de viajeros de la red, por franja horaria conforme al tráfico existente en el horario de servicio anterior y la previsión de obras en las terminales de viajeros para el siguiente horario de servicio. Este manual será remitido por el Administrador a todas las EE.FF. y candidatos que realicen tráfico ferroviario en las estaciones de viajeros que estén sujetas a análisis, a tiempo para que las EE.FF. dispongan del mismo en el momento de la solicitud anual de capacidad”.

real, en la red electrificada con corriente alterna (que coincide fundamentalmente con la red de alta velocidad), se permite medir el consumo de energía real del tren mediante la instalación de dispositivos de medida embarcada (watímetros)³³ beneficiándose de una bonificación del 5% sobre el consumo de estos trenes. Actualmente 20 trenes están operando con medida embarcada.

64. La propuesta de la declaración de red continúa con estos cambios, posibilitando la facturación del consumo real de energía eléctrica para la red de corriente continua (la red convencional) a los trenes con medida embarcada, aplicando también una bonificación del 5% sobre el consumo de estos trenes³⁴. Lo cual se valora positivamente.

VI. CONCLUSIONES

Primera.- En relación con la segunda oferta de capacidad marco:

- Se valora positivamente el esquema propuesto por los administradores, que consiste en intentar coordinar todas las solicitudes de capacidad y, solo en caso de que esta no sea viable, aplicar criterios de priorización, que solo se publicarán una vez se haya constatado que la coordinación no es posible. Los administradores deben realizar sus mejores esfuerzos para coordinar las diferentes solicitudes, bajo la supervisión de la CNMC.
- La propuesta no concreta la duración de la fase de coordinación ni muchos de los plazos que afectan al administrador. Los administradores deberán concretar esta información, por ser necesaria para los candidatos.
- No deben firmarse acuerdos marcos en los corredores donde únicamente RENFE solicite capacidad, dado que ello podría limitar la entrada de futuros entrantes.
- La adjudicación de capacidad resultado de esta segunda oferta de capacidad marco no obstaría para firmar otros acuerdos marco, de solicitarlos los operadores. De modo que, si se recibieran solicitudes de acuerdo marco en los tramos en los que quedara capacidad marco, los

³³ [Acuerdo de 25 de noviembre de 2021 por el que se emite informe relativo a la declaración sobre la red 2022 de Adif y Adif Alta Velocidad.](#)

³⁴ En el Acuerdo de la CNMC de 25 de noviembre de 2021 se indicó que “*dados los costes de los equipos embarcados y el riesgo de que los trenes menos eficientes no tengan incentivos a migrarse a la medida embarcada, ADIF AV debería establecer mecanismos que generen los incentivos correctos sin favorecer, en ningún caso, a las unidades eléctricas menos eficientes*”.

administradores deberían gestionarla siguiendo el procedimiento descrito en el epígrafe 4.4.1 de la declaración sobre la red.

- Los administradores deben firmar acuerdos marco que incluyan varios corredores cuando los adjudicatarios de capacidad marco en esos corredores sean los mismos. En otro caso, de acuerdo con la propuesta remitida, los acuerdos marco deberían celebrarse por corredor.
- Los administradores deben asegurar una adjudicación de capacidad no discriminatoria en relación con las posibles paradas que pudieran solicitar los operadores en los corredores de la segunda oferta de capacidad marco.
- Determinadas exigencias de las solicitudes de capacidad marco se consideran desproporcionadas, por lo que deben eliminarse: en relación con la oferta técnica, la elaboración de la malla y la disponibilidad de vías de apartado, y de la oferta económica, el estudio de movilidad en las rutas, el informe de auditor externo que acredite la razonabilidad de las estimaciones de variables del mercado y su coherencia con los resultados del plan económico-financiero. Debe rectificarse también la exigencia relativa a la confirmación por un auditor de cuentas sobre la asunción de riesgos del candidato con derechos de uso sobre el material rodante, y debe permitirse a los operadores modificar su plan de amortizaciones.
- Se valora positivamente que se concreten las condiciones en que se renovarán los acuerdos marco, pues las empresas ferroviarias requieren de certidumbre sobre el horizonte de amortización de sus inversiones.
- El modelo de acuerdo marco presenta cláusulas cuyo contenido se encuentra en la normativa o en la declaración sobre la red, por lo que se recomienda su simplificación, modificando aquellos aspectos señalados en el presente Acuerdo.
- En el modelo de acuerdo marco, debe rectificarse la mención a que no se considerarán causas ajenas a la voluntad del candidato las relacionadas con los proveedores del candidato.
- En caso de modificar el acuerdo marco *“como consecuencia de la adopción de medidas que persigan un uso de la infraestructura más eficiente, tales como mejoras en la seguridad, cambios de ancho u otras, y no exista ningún otro medio razonable para lograr este objetivo”*, los administradores deberán justificar su decisión e informar a los candidatos

y a la CNMC, devengándose, en todo caso, las correspondientes indemnizaciones a favor del candidato cuya capacidad se ve modificada.

Segunda.- En relación con la declaración sobre la red 2027 y la modificación de la declaración sobre la red 2026:

- Los administradores deben limitar las modificaciones de declaraciones sobre la red vigentes a elementos urgentes y que no afecten a los derechos de capacidad de los candidatos.
- En cumplimiento del artículo 25.4 de la Ley del Sector Ferroviario, aun a falta de Estrategia, debe exigirse a los administradores que actualicen sus programas de actividad, con el detalle al que puedan llegar en estas circunstancias.
- El elevado número de obras en la red ferroviaria hace necesaria la aplicación efectiva de las medidas previstas al respecto en la declaración sobre la red, sobre todo la consulta sobre las restricciones temporales de capacidad con las empresas ferroviarias, para minimizar el impacto en el mercado.
- Debe modificarse la redacción propuesta del procedimiento para la tramitación de solicitudes de acuerdos marco de reserva de capacidad para que solo incluyan condiciones generales, indicando expresamente su carácter orientativo, incluyendo el del modelo de acuerdo marco.
- Los administradores deben evaluar el impacto de las medidas que se vayan adoptando para optimizar el aprovechamiento de los espacios en las estaciones, a través de la construcción y el seguimiento de los indicadores del Acuerdo de la CNMC de 27 de mayo de 2025. Además, deben facilitar el Manual de capacidad en estaciones para que las empresas ferroviarias conozcan, antes de solicitar capacidad, el nivel de congestión y la previsión de obras.
- Se valora positivamente la implementación de la medida embarcada para la facturación de la corriente de tracción en la red de corriente continua (red convencional), así como la bonificación para incentivar la migración a este sistema de medición del consumo real.

Comuníquese este Acuerdo a la Dirección de Transportes y del Sector Postal y notifíquese a las Entidades Públicas Empresariales Administrador de Infraestructuras y ADIF-Alta Velocidad.