

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 EL HORARIO DE SERVICIO 2023-2024

(STP/DTSP/025/23)

CONSEJO. PLENO

Presidenta

D.^a Cani Fernández Vicién

Consejeros

D.^a María Ortiz Aguilar

D.^a María Pilar Canedo Arrillaga

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xabier Ormaetxea Garai

D.^a Pilar Sánchez Núñez

D. Carlos Aguilar Paredes

D. Josep Maria Salas Prat

D.^a María Jesús Martín Martínez

Secretaria

D. María Ángeles Rodríguez Paraja

En Madrid, a 25 de julio de 2023

En el ejercicio de la función establecida en el artículo 11.1.g) y 11.2.e) 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 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.- Los acuerdos marco para la reserva de capacidad firmados entre la Entidad Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad (en adelante, ADIF AV) y Renfe Viajeros S.M.E., S.A. (en adelante, RENFE Viajeros), Intermodalidad Levante, S.A. (en adelante, IRYO) y Ouigo España, S.A.U. (en adelante, OUIGO) el 11 de mayo de 2020 recogían, en sus respectivos Anexos 1 y 2, que los tráficos entre Madrid y Valencia y Madrid y Alicante tendrían como estación cabecera Madrid Chamartín-Clara Campoamor (en adelante, estación de Chamartín).

SEGUNDO.- El 29 de noviembre de 2022 ADIF AV remitió la propuesta de modificación del acuerdo marco de RENFE Viajeros para mantener en la estación de Madrid Puerta de Atocha Almudena Grandes (en adelante, estación de Puerta de Atocha) 4 servicios diarios entre Madrid y Valencia y otros 4 entre Madrid y Alicante durante los horarios de servicio 2022-2023 y 2023-2024.

TERCERO.- El 10 de enero de 2023 el Pleno de la CNMC aprobó la modificación propuesta para el horario de servicio 2022-2023 pero condicionó la aprobación del segundo horario de servicio (2023-2024) al análisis del impacto real de la modificación en los primeros meses del primer horario de servicio, señalándose que esta Comisión aprobaría *“una Resolución antes del 31 de julio de 2023, detallando las conclusiones alcanzadas y estableciendo si el impacto de la modificación del acuerdo marco aprobada para el horario de servicio 2022-2023 en las condiciones de mercado aconseja aprobar la propuesta de modificación del acuerdo marco para el horario de servicio 2023-2024”*¹.

CUARTO.- Mediante escrito de 16 de junio de 2023 se inició el procedimiento sobre la modificación del acuerdo marco suscrito entre ADIF AV y RENFE Viajeros en relación con la cabecera de Levante para el horario de servicio 2023-2024. En la misma fecha se notificó a las partes el informe que concluye la instrucción del procedimiento y se comunicó la apertura del trámite de audiencia, recibándose alegaciones de IRYO y OUIGO el 30 de junio y el 11 de julio de 2023, respectivamente.

¹ 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 adelante, Resolución de 10 de enero de 2023). <https://www.cnmc.es/expedientes/stpdtsp05322>

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

I. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

1. El artículo 11.2.e) de la LCNMC 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 LCNMC, 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. PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL ACUERDO MARCO

4. El 29 de noviembre de 2022 ADIF AV comunicó su propuesta de modificación del acuerdo marco de RENFE Viajeros para mantener en la estación de Puerta de Atocha 4 servicios diarios entre Madrid y Valencia, y otros 4 entre Madrid y Alicante:

Tabla 1. Trenes diarios del corredor de Levante con cabecera en Madrid- Puerta de Atocha

| Franja horaria | Origen | Destino | Paradas intermedias |
|----------------|------------------|------------------|---|
| 9:00-10:00 | Puerta de Atocha | Castellón | Cuenca, Requena, Valencia |
| 19:00-20:00 | Puerta de Atocha | Castellón | Cuenca, Valencia |
| 7:00-8:00 | Castellón | Puerta de Atocha | Valencia, Cuenca |
| 15:00-16:00 | Castellón | Puerta de Atocha | Valencia, Requena, Cuenca |
| 6:00-7:00 | Puerta de Atocha | Murcia | Cuenca, Albacete, Villena, Alicante y Elx |
| 16:00-17:00 | Puerta de Atocha | Murcia | Cuenca, Albacete, Villena, Alicante y Elx |
| 12:00-13:00 | Orihuela | Puerta de Atocha | Elx, Alicante, Villena, Albacete y Cuenca |
| 20:00-21:00 | Orihuela | Puerta de Atocha | Cuenca |

Fuente. Elaboración propia.

5. La Resolución de 10 de enero de 2023 consideró que:
 - La existencia de servicios ferroviarios con origen o destino en dos cabeceras podía resultar beneficiosa para los usuarios al incrementar sus

posibilidades de elección y reducir el tiempo de acceso a la estación, mejorando la competitividad del modo ferroviario en un corredor, el de Levante, donde la presión competitiva de la carretera es especialmente intensa.

- El reducido número de frecuencias desde Puerta de Atocha limita las posibilidades de los viajeros de combinar idas y vueltas en un amplio abanico de horarios y con diferentes empresas, lo que reduce su atractivo. Además, los viajeros que acuden a la estación en vehículo propio deben retornar a la misma estación, lo que limitará todavía más la demanda potencial de la estación de Puerta de Atocha.
- A pesar de que los tiempos de viaje y los costes serían equiparables en los servicios desde la estación de Puerta de Atocha y desde la estación de Chamartín, existían indicios de que los servicios de RENFE Viajeros en la estación de Puerta de Atocha estarían aislados de la presión competitiva de la entrada de otras empresas ferroviarias, lo que conllevaba el riesgo de que RENFE Viajeros aprovechara los recursos adicionales generados por los servicios desde la estación de Puerta de Atocha para fijar unos precios irreplicables por sus competidores desde la estación de Chamartín, en un momento delicado, de entrada de competidores en el mercado y de novedad y escaso conocimiento entre el público del hecho de que el grueso de los servicios a Levante se iba a prestar con cabecera en la estación de Chamartín y no en la estación Puerta de Atocha como tradicionalmente.

6. Por todo lo anterior, la CNMC 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 Chamartín.
7. De acuerdo con esta Resolución, 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 Levante². ADIF AV ha publicado finalmente la modificación del tráfico de referencia para las líneas “040 Madrid Chamartín Clara Campoamor-Bif.

² Esta propuesta fue objeto de informe de esta Comisión, aprobado por Acuerdo de 16 de marzo de 2016 por el que se emite informe relativo a la actualización de la Declaración sobre la red 2023 de Adif Alta Velocidad. <https://www.cnmc.es/sites/default/files/4605279.pdf>

Torrejón de Velasco-Valencia Joaquín Sorolla” y “042 Bif. Albacete-Alacant Terminal” en la edición de la declaración sobre la red de 28 de junio de 2023³.

8. Por otra parte, la Resolución del Pleno de la CNMC 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. La aprobación de la modificación del acuerdo marco de RENFE Viajeros para el horario de servicio 2023-2024 se condicionó al análisis de sus efectos en el mercado.

III. ANÁLISIS DEL IMPACTO EN EL MERCADO

9. El 13 de septiembre de 2022 la cabecera de los servicios entre Madrid y Alicante de RENFE Viajeros se trasladó a Chamartín, salvo 2 trenes por sentido diarios, que se mantuvieron en Puerta de Atocha. Posteriormente, el 23 de enero de 2023, una vez concluyeron las obras de las vías 14 y 15 en la estación de Chamartín, se trasladaron a esa estación los servicios de esta operadora entre Madrid y Valencia, manteniéndose 2 servicios por sentido en la estación de Puerta de Atocha.
10. OUIGO comenzó a operar entre Madrid y Valencia el 7 de octubre de 2022 e IRYO el 16 de diciembre de 2022. En cuanto a la ruta entre Madrid y Alicante, RENFE la ha operado en solitario hasta muy recientemente, en concreto, el 27 de abril de 2023, cuando entró OUIGO. Posteriormente lo hizo IRYO, el 2 de junio de 2023.
11. Por este motivo, el análisis sobre el impacto de la modificación del acuerdo marco se limita a la ruta Madrid-Valencia, donde están operando las tres empresas ferroviarias, entre febrero de 2023, primer mes completo en el que RENFE Viajeros operó desde las dos estaciones, Puerta de Atocha y Chamartín, y junio de 2023, que es el último dato disponible. Estos datos reflejan lo siguiente:
12. El ingreso medio desde la estación de Puerta de Atocha de los servicios AVE de RENFE Viajeros es superior al ingreso medio del mismo servicio prestado desde la estación de Chamartín, donde compite con IRYO y OUIGO.

³ Declaración sobre la red de ADIF AV para 2023. Edición 28 de junio de 2023. (Página 142). https://www.adifaltavelocidad.es/documents/34745/12551307/20230628_01_DRAV_Libro_2023.pdf/8d7ecb45-bcd8-471a-4ba0-776448bcf99a?t=1687962685278

Tabla 2. Evolución mensual del ingreso medio por pasajero entre Madrid y Valencia
[CONFIDENCIAL]

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

13. Los servicios AVE desde Puerta de Atocha consiguen un aprovechamiento medio del **[CONFIDENCIAL]**, en torno a 4 puntos porcentuales superior al del mismo servicio desde Chamartín, a pesar del mayor ingreso medio.

Tabla 3. Aprovechamiento de los trenes entre Madrid y Valencia (punto a punto)
[CONFIDENCIAL]

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

14. En otros corredores el AVE tiene también precios superiores a los de sus competidores. Así, el precio medio del AVE entre Madrid y Barcelona, corredor donde también compiten las tres empresas, fue de 65,59 euros frente a los 33,31 euros de IRYO y los 32,92 euros de OUIGO. Entre Madrid y Valencia esos precios medios fueron de 38,14 euros el AVE, 22,91 euros OUIGO y 20,93 euros IRYO⁴.
15. Teniendo en cuenta la distancia de los recorridos, la diferencia entre el precio medio del AVE por km en el Madrid-Barcelona y en el Madrid-Valencia no llega al céntimo de euro (es de 0,0098 euros), mostrando que la tarificación del AVE en la ruta Madrid-Valencia no se diferencia mucho de la de la ruta Madrid-Barcelona por el hecho de que RENFE Viajeros esté prestando servicios en solitario desde Puerta de Atocha.
16. Los viajeros desde la estación de Puerta de Atocha han crecido un solamente un 1% entre febrero y junio, mientras que los viajeros desde la estación de Chamartín se han incrementado en más del 55%. La cuota de viajeros de la estación de Puerta de Atocha se ha reducido hasta el 5,1% en junio, desde el 7,65% de febrero.
17. La cuota de mercado de IRYO y OUIGO se ha incrementado entre febrero y junio desde el 37% hasta el 55%.

Tabla 4. Evolución mensual de los viajeros entre Madrid y Valencia
[CONFIDENCIAL]

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

⁴ Precios en las páginas web de los operadores durante el primer trimestre de 2023. Fuente: informe trimestral de la CNMC <https://www.cnmc.es/sites/default/files/4713945.pdf>

18. Los datos recabados entre febrero y junio de 2023 apuntarían a que, a pesar de los mayores precios del AVE en Puerta de Atocha, los precios del AVE Madrid-Valencia y Madrid-Barcelona son bastante similares en media y por km, la demanda desde Chamartín se estaría consolidando, con un incremento sustancial en el número de viajeros que ha hecho que la cuota de viajeros desde Chamartín crezca y la cuota desde Puerta de Atocha disminuya, y que los operadores entrantes hayan sido ya la opción elegida por más de la mitad de los viajeros.

Resumen y contestación a las alegaciones recibidas en el trámite de audiencia

Modificación del acuerdo marco

19. IRYO considera que la alarma social que justificó la modificación del acuerdo marco de RENFE Viajeros ha desaparecido, por lo que no cabría aprobarla para el horario de servicio 2023-2024. Según este operador, cualquier modificación de los acuerdos marco *“que provenga de la iniciativa del propio gestor de la infraestructura, solo deberán obedecer a motivos técnicos o de mejor uso de la infraestructura, nunca comerciales o de otra índole”*.
20. OUIGO alega que la CNMC debe pronunciarse sobre el mecanismo de rotación previsto por ADIF AV para asignar los servicios del corredor de Levante con cabecera en Puerta de Atocha, que beneficia al primer operador en operar esos servicios, al poder aprovechar la inercia de los pasajeros por ser Puerta de Atocha la estación histórica de origen y destino de los trayectos del corredor de Levante. OUIGO recuerda que por motivos técnicos no pudo optar a esta posibilidad, que no estaba prevista en los acuerdos marco.
21. En respuesta a estas alegaciones es necesario recordar, en primer lugar, que, si bien en este caso la iniciativa de modificación del acuerdo marco partió de ADIF AV, el administrador entabló un proceso de coordinación en el que alcanzó un acuerdo con RENFE Viajeros. Es decir, ADIF AV no impuso la modificación del acuerdo marco a las empresas ferroviarias (eso solo cabría si estuviera justificado por motivos técnicos), de modo que la modificación responde al interés del administrador y del operador ferroviario. IRYO, con trenes adaptados para circular en el corredor de Levante desde Puerta de Atocha, optó por concentrar sus operaciones en el corredor de Levante desde Chamartín y no aceptar la propuesta de coordinación de ADIF AV.
22. En segundo lugar, la Resolución de 10 de enero de 2023 señaló que la *“seguridad jurídica que otorgan los acuerdos marco no implica que no puedan*

modificarse para adaptarse a cambios en las condiciones de mercado, en la infraestructura o cuando surjan nuevas necesidades comerciales”. De hecho, el primer motivo que señala la cláusula 7ª para la modificación de los acuerdos marco es “a petición de una de las partes, aceptada por la otra”. Por ello, dicha Resolución concluía que para “asegurar el equilibrio entre la flexibilidad de los acuerdos marco y el mantenimiento de las condiciones en que fue adjudicada la capacidad marco, las modificaciones que alteren significativamente los acuerdos marco deben ser consultadas, tal y como prevé su cláusula 7ª.5. Por otro lado, las modificaciones de los acuerdos marco deben ser aprobadas por esta Comisión para asegurar que no son discriminatorias ni distorsionan la competencia, tal y como prevé el artículo 13.3 de la Orden FOM/897/2005”.

23. Por tanto, no es solo por motivos técnicos que quepa proponer, y a la CNMC aprobar, una modificación de los acuerdos marco.
24. Por otra parte, en relación con la alegación de que la CNMC debe pronunciarse sobre el sistema de rotación para la prestación de servicios desde Puerta de Atocha en el corredor de Levante, a cualquier modificación de los acuerdos marco que derivara de tal sistema le serían de aplicación los mismos requisitos que a cualquier otra modificación, debiéndose consultar con el resto de las empresas ferroviarias y, en último término, aprobar, en su caso, por esta Comisión de conformidad con el artículo 13.3 de la Orden FOM/897/2005. Por otro lado, si, como sugiere OUIGO, el interés comercial de Puerta de Atocha como cabecera de los servicios Madrid-Levante decreciera a medida que Chamartín se consolidase como estación de referencia del corredor (a medida que desapareciera esa inercia de la estación Puerta de Atocha a la que se refiere ese operador), podría no plantearse una nueva modificación y no aplicarse, en consecuencia, el sistema de rotación.

Análisis del impacto en la situación competitiva

25. IRYO considera que el periodo escogido para el análisis sobre el impacto en la competencia de la modificación del acuerdo marco debe incluir el periodo de alta demanda de navidad e inicio del año.
26. IRYO y OUIGO alegan que la comparación entre los trayectos Madrid-Valencia y Madrid-Barcelona carece de sentido porque la política de precios es diferente para cada ruta por la diferente dinámica competitiva y la sensibilidad al precio de la demanda.
27. OUIGO también reitera las alegaciones realizadas en el marco del expediente STP/DTSP/053/22 (el que concluyó con la Resolución de 10 de enero de 2023),

indicando que la modificación del acuerdo marco de RENFE Viajeros “(i) tenía impacto en el mercado de transporte de viajeros por ferrocarril en el Eje Este (...); (ii) alteraba injustificadamente las circunstancias bajo las cuales los operadores licitaron por capacidad de infraestructura marco (...); (iii) atribuía a Renfe Viajeros una ventaja competitiva al abaratar los costes unitarios de Renfe Viajeros y aumentar sus ingresos y sus márgenes, mientras colocaba a los nuevos entrantes en una posición comprometida, al tener que soportar ellos solos los costes de la transición a Chamartín (...); (iv) alteraba la oferta y demanda de viajes combinados, rama de actividad ésta que Ouigo preveía desarrollar en su plan de negocio (...); y (v) finalmente, generaba distorsión de mercado, al tratar como sustituibles dos estaciones que no lo son (...)”.

28. Además, alega, aportando una comparativa de precios, que los servicios AVE desde Puerta de Atocha tienen un precio medio superior al del mismo servicio desde Chamartín, lo que supone una indudable ventaja competitiva para RENFE Viajeros, y que comparar el precio medio de la ruta Madrid-Valencia sin distinguir entre estaciones en Madrid lleva a conclusiones erróneas cuando “*un examen separado de los servicios prestados desde ambas estaciones evidencia que los servicios hacia el Eje Este desde Atocha son preferidos por los usuarios y, como consecuencia, existe una mayor propensión marginal al consumo de esos servicios (que sólo puede prestar Renfe Viajeros) que la que existe para los servicios prestados hacia el Eje Este desde Chamartín (que realizan todos los operadores)*”.
29. OUIGO considera también que los incrementos de demanda observados en Puerta de Atocha y Chamartín no son relevantes si no se complementan con un análisis de la oferta que permite concluir que “*el aumento del 5% en la tasa de ocupación desde Atocha se ha producido con una oferta de servicios invariable, mientras que el aumento del 30% en la tasa de ocupación desde Chamartín se ha producido con una oferta que ha crecido más del 50%*”.
30. Finalmente, argumenta que se han obviado elementos relevantes en el análisis como:
 - La estructura de costes de los operadores entrantes que operan desde Chamartín, que no cuentan con una “demanda inercial” como el operador histórico, por lo que deben hacer un esfuerzo mayor en publicidad y marketing y reducir en mayor proporción los precios, con efectos en sus márgenes.
 - La ventaja que supone que los servicios desde Atocha tengan paradas intermedias sujetas a obligaciones de servicio público, con la generación de ingresos adicionales.

- La posibilidad única que tiene RENFE Viajeros de combinar desde Atocha el corredor Este con otros ejes, como el Eje Norte.
 - La incomodidad para los usuarios de la utilización de Chamartín debido a las obras que el administrador de infraestructuras está acometiendo, así como los efectos en la puntualidad de los trenes.
31. En respuesta a las alegaciones anteriores, en primer lugar hay que señalar que las previsiones sobre los efectos que podría tener la modificación del acuerdo marco sobre la situación competitiva en el corredor Madrid-Levante realizadas por OUIGO en el marco del expediente STP/DTSP/053/22 en diciembre de 2022, si bien tuvieron su utilidad en su momento, han quedado superadas por el análisis realizado en el marco del presente procedimiento con datos reales de demanda y oferta de los tres operadores entre febrero y junio de 2023.
32. Respecto al periodo de análisis del impacto en la competencia, la Resolución de 10 de enero de 2013 señaló que, apreciándose *“la existencia de indicios de que la permanencia de los servicios de RENFE Viajeros en la estación de Madrid-Puerta de Atocha podría haberlos aislado de la presión competitiva de la entrada de OUIGO, la cuestión es qué ocurriría, de aprobarse la modificación de su acuerdo marco, cuando todos los servicios a Levante tengan como cabecera la estación de Madrid-Chamartín salvo los 8 servicios que prestaría RENFE Viajeros desde Madrid-Puerta de Atocha”* (el subrayado es añadido). Por tanto, el análisis de la situación competitiva se ha realizado, conforme indicaba la Resolución de 10 de enero, una vez entró en vigor la modificación del acuerdo marco el 23 de enero de 2023, cuando todos los servicios de RENFE Viajeros excepto 4 se trasladaron a Chamartín. Cabe recordar que los motivos del retraso del traslado de los servicios del corredor de Levante de RENFE Viajeros se analizaron en el marco de la Resolución de 25 de abril de 2023⁵, que conllevó la apertura de un expediente sancionador a ADIF AV el 11 de mayo⁶.
33. El análisis de los datos se ha hecho de forma desagregada (según la estación de cabecera), y efectivamente se ha encontrado que los servicios de AVE desde Puerta de Atocha tienen un mayor ingreso medio que los servicios desde Chamartín sin que se resienta el aprovechamiento, como alega OUIGO. Pero hay que tener en cuenta que el número de servicios con cabecera en Puerta de

⁵ Resolución sobre la denuncia de Ouigo España, S.A.U. relativa a la modificación de la cabecera de las relaciones de Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. en el corredor de Levante.

<https://www.cnmc.es/sites/default/files/4671254.pdf>

⁶

https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor_contenidos/Notas%20de%20prensa/2023/20230519%20SNC%20Incoaci%C3%B3n%20Adif%20035_23_.pdf

Atocha es reducido, que la situación de precios en el corredor Madrid-Valencia, aun con esos servicios prestados por RENFE Viajeros en solitario desde Puerta de Atocha, no se diferencia mucho de la de Madrid-Barcelona, donde la competencia se desarrolla también entre tres operadores, y que la evolución de la demanda de los servicios con cabecera en Chamartín y de la cuota de mercado por los operadores entrantes en el trayecto Madrid-Valencia ha sido buena.

34. Sobre la evolución de los viajeros y de las plazas ofertadas, se ha mostrado que el aprovechamiento de los trenes con cabecera en Chamartín ha aumentado, lo que indica que la demanda crece más que la oferta, siendo el aprovechamiento medio de esos trenes solo 3 puntos porcentuales inferior al de los trenes con cabecera en Puerta de Atocha.
35. Estos resultados se habrían dado a pesar de los obstáculos que apunta OUIGO en sus alegaciones y que beneficiarían a los servicios de AVE con cabecera en Puerta de Atocha, algunos de los cuales, por cierto, tenderían a reducirse durante el próximo horario de servicio y horarios de servicio subsiguientes (las incomodidades de las obras en Chamartín, a medida que las obras vayan finalizándose; la demanda inercial en Puerta de Atocha, a medida que los usuarios conozcan que desde Chamartín se opera el grueso de los servicios Madrid-Levante)⁷.

Bonificación prevista en el artículo 97.6.1º de la Ley del Sector Ferroviario

36. IRYO alega que, en caso de que se aprobara la modificación del acuerdo marco de RENFE Viajeros, debería mantenerse la modificación de la bonificación impuesta en la Resolución de 10 de enero de 2023. Por su parte, OUIGO considera que esta Comisión debería *“ordenar al administrador de infraestructuras que comunique a los operadores ferroviarios a la mayor brevedad posible el concreto impacto económico que esta medida [la modificación de la bonificación impuesta en la Resolución de 10 de enero de 2023] tiene sobre la prestación de los servicios en el Eje Este”*.

⁷ En relación con las paradas intermedias sujetas a obligación de servicio público de los servicios de RENFE Viajeros en el corredor de Levante, además, como ya se señaló en la Resolución de 10 de enero de 2023, este operador debe separar sus cuentas entre servicios comerciales y sujetos a obligaciones de servicio público de conformidad con el artículo 58 de la Ley del Sector Ferroviario, lo cual previene la subvención cruzada entre servicios de uno y otro tipo. Esta separación de cuentas es supervisada, además, por la CNMC (véase la Resolución de 21 de julio de 2021 sobre la verificación de la obligación de separación contable de los servicios sujetos a obligaciones de servicio público prestados por Renfe Viajeros S.M.E. S.A. https://www.cnmc.es/sites/default/files/3646715_1.pdf).

37. La Resolución de 10 de enero de 2023 condicionó la aprobación de la modificación del acuerdo marco de RENFE Viajeros al incremento de la bonificación para mejorar *“la competitividad de los tráficos desde la estación de Madrid-Chamartín, incentivando su crecimiento a pesar del potencial impacto en la competencia de que determinados servicios del corredor de Levante se mantengan en la estación de Madrid-Puerta de Atocha”*. Posteriormente, se señalaba que el *“incremento de la bonificación de las líneas del corredor de Levante se limitaría al ejercicio 2023 dado que (...) es necesario analizar el desarrollo del mercado para determinar los efectos en la situación competitiva de los servicios que permanecen en la estación de Madrid-Puerta de Atocha”*.
38. Pues bien, del resultado del análisis de los datos entre febrero y junio de 2023 no cabe concluir que la aprobación de la modificación del acuerdo marco para el horario de servicio 2023-2024 deba someterse a esta condición.
39. Por otra parte, el importe concreto de la bonificación dependerá del crecimiento del tráfico en las líneas 040 y 042 en el 2023 respecto del tráfico de referencia y de si se alcanza el tráfico objetivo (estos tráficos de referencia y objetivo se publicaron en la actualización de la declaración sobre la red de 28 de junio pasado). De modo que dicho importe concreto se conocerá concluido el ejercicio, momento en el que ADIF AV podrá liquidar la bonificación correspondiente a cada operador. Si las empresas ferroviarias estuvieran en desacuerdo con esa liquidación, podrían interponer conflicto ante esta Comisión de conformidad con el artículo 12.1.f.3º de la LCNMC.

IV. CONCLUSIONES

40. La Resolución de la CNMC de 10 de enero de 2023 reconoció los aspectos positivos del mantenimiento de la cabecera en la estación Puerta de Atocha de unos pocos servicios a Levante (fundamentalmente la mayor flexibilidad y posibilidad de elección para los viajeros en un corredor donde el modo ferroviario se enfrenta a la fuerte competencia de la carretera) pero identificó el riesgo de que, a pesar de que los costes y los tiempos de los trayectos desde Puerta de Atocha y desde Chamartín eran equiparables, RENFE Viajeros pudiera aprovechar las posibles ventajas de operar en solitario desde Chamartín, de las que se habían encontrado indicios, para aplicar precios irreplicables en los servicios desde Chamartín en un momento delicado de entrada de competencia y de desconocimiento por parte del público del traslado del grueso de los servicios entre Madrid y Levante a la estación de Chamartín.
41. La misma Resolución aprobó la modificación del acuerdo marco entre ADIF AV y RENFE Viajeros que establecía el mantenimiento de esos servicios en Puerta

de Atocha, solo por el horario de servicio 2022-2023, y condicionado a la aplicación de una bonificación de los cánones en los servicios con cabecera en Chamartín para incentivar el tráfico desde esa estación.

42. El análisis de los datos entre febrero y junio de 2023 ha revelado que la situación de los precios en el corredor Madrid-Levante no se diferencia mucho de la del corredor Madrid-Barcelona, que la evolución de la demanda de los servicios Madrid-Levante con cabecera en Chamartín y de la cuota de mercado de los operadores entrantes en el trayecto Madrid-Valencia han sido positivas, y que las tasas de aprovechamiento de los trenes con cabecera en Chamartín han aumentado, es decir, que la demanda ha crecido más que la oferta, siendo el aprovechamiento medio de los servicios con cabecera en la estación de Chamartín solo 3 puntos porcentuales inferior al observado en los servicios con cabecera en la estación de Puerta de Atocha.
43. A lo anterior hay que añadir que el momento delicado de inicio de la competencia en los trayectos Madrid-Levante, y de desconocimiento general de que el grueso de los servicios a Levante se opera en Madrid desde la estación de Chamartín, ya no será, al inicio del horario de servicio 2023-2024, como era al inicio del horario de servicio 2023-2024.
44. Por todo lo anterior, se concluye que no es previsible que el mantenimiento en la estación de Puerta de Atocha de 4 trenes por sentido entre Madrid y Levante en el horario de servicio 2023-2024 vaya a alterar la dinámica competitiva en ese corredor en ese horario de servicio.

Por todo cuanto antecede, el Pleno de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia,

RESUELVE

PRIMERO.- Aprobar la modificación propuesta de los Anexos 1º y 2º 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 el horario de servicio 2023-2024.

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 del Sector Postal y notifíquese a la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta, Renfe Viajeros S.M.E, S.A., Intermodalidad del Levante, S.A. y a Ouigo España, S.A.U., 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.

Presidenta

Vicesecretaria del Consejo

D.^a Cani Fernández Vicién

D.^a María Angeles Rodríguez Paraja