

La CNMC valora positivamente la oferta de capacidad de Adif para liberalizar tres nuevos corredores

- Incluye 16 trayectos por día y sentido en los corredores Madrid-Galicia y Madrid-Asturias/Cantabria, y de 8 en el Madrid-Cádiz/Huelva.
- Si hubiera solicitudes incompatibles en una primera fase, en una segunda fase se priorizarán las solicitudes de acuerdo con criterios que deben aprobarse por la CNMC.
- Adif debe actualizar sus programas de actividad para informar de las obras en la infraestructura durante los cinco próximos años.

Madrid, 28 de noviembre de 2025.– La CNMC (Comisión Nacional de Mercados y Competencia) ha publicado el Informe sobre la actualización de la Declaración sobre la Red de Adif y Adif Alta Velocidad (AV), donde ambos establecen el procedimiento para adjudicar capacidad marco durante varios años en los corredores Madrid-Galicia, Madrid-Asturias/Cantabria y Madrid-Cádiz/Huelva ([STP/DTSP/069/25](#)).

La Declaración sobre la Red es un documento esencial para las empresas ferroviarias. Permite conocer las características de las infraestructuras de Adif (vías, estaciones, andenes, etc.) y garantiza un acceso transparente, objetivo y no discriminatorio a la red.

La primera vez que Adif hizo una oferta de capacidad marco fue en 2019 coincidiendo con la liberalización de los corredores Madrid-Barcelona, Madrid-levante y Madrid-sur, donde actualmente ofrecen servicios Renfe, Ouigo e Iryo.

Solicitudes de acceso

La CNMC considera positivo que ADIF no detalle los criterios de priorización de solicitudes para los nuevos corredores (Madrid-Galicia, Madrid-Asturias/Cantabria y Madrid-Cádiz/Huelva) desde el principio. Lo hará más tarde, cuando haya comprobado la imposibilidad de acomodar todas las solicitudes. De esta forma, evita condicionar a las empresas interesadas en acceder a las rutas.

La CNMC ya cuenta con la propuesta de criterios de priorización de Adif y deberá aprobarla antes de que se inicie la fase de priorización de las solicitudes.

Oferta de capacidad marco

Los acuerdos marco de reserva de capacidad aseguran a las compañías capacidad en la infraestructura durante varios años. Es muy importante cuando

planean inversiones específicas, como en este caso, al tratarse de líneas que requieren trenes de alta velocidad de ancho variable.

En el caso de que únicamente Renfe (el operador histórico) haya solicitado capacidad, Adif no firmará un acuerdo marco. El objetivo es asegurar que otras compañías puedan operar en esas rutas en el futuro.

Además, si después de asignarse la capacidad marco hubiera operadores interesados, Adif debe tramitar las solicitudes que reciba según el procedimiento de la Declaración sobre la Red.

Finalmente, Adif deberá eliminar algunos requerimientos de información que ha realizado por ser desproporcionados. No se exigieron en la oferta de capacidad de 2019, que casi quintuplicó la capacidad que se ofrece ahora.

Estado de las infraestructuras

La Ley del Sector Ferroviario exige que los administradores publiquen sus Programas de Actividad, que incluyen las actuaciones sobre la red que tienen previsto acometer en los cinco años siguientes. Los últimos, aprobados en febrero de 2024, cubren el periodo 2022-2026 ([STP/DTSP/006/24](#)) y no han sido actualizados.

Contenido relacionado:

- [STP/DTSP/069/25](#)
- [STP/DTSP/006/24](#)