

CONSULTA PÚBLICA RELATIVA AL PROCEDIMIENTO SOBRE LA ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD EN LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

(STP/DTSP/026/23)

I. DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD

Primero. Marco regulatorio

1. La Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012 por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (en adelante, Directiva RECAST) exige, en su artículo 7, que la adjudicación de la capacidad en la infraestructura ferroviaria se realice por una entidad que no preste servicios de transporte. Y en su capítulo IV, sección 3, detalla el procedimiento de adjudicación de capacidad, incluyendo, entre otros aspectos, el calendario, la forma de solicitarla, la coordinación de las solicitudes incompatibles o la declaración de infraestructura congestionada.
2. La Directiva RECAST, en lo que a las cuestiones de capacidad se refiere, se ha transpuesto en el capítulo VII del título II de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (en adelante, Ley del Sector Ferroviario) y en 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).
3. La adjudicación de capacidad de infraestructura se define en el artículo 33 de la Ley del Sector Ferroviario como la asignación por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias de franjas horarias a los correspondientes candidatos con el fin de que un tren o un vehículo ferroviario pueda circular, entre dos puntos, durante un período de tiempo determinado. Según su artículo 36.1, la adjudicación de capacidad debe ajustarse a los principios de transparencia, objetividad y no discriminación.
4. El artículo 7.2 de la Orden de Capacidad regula el procedimiento ordinario de adjudicación de capacidad para el horario de servicio:
 - El horario de servicio se fijará una vez al año y entrará en vigor a las doce de la noche del segundo sábado de diciembre.

- El plazo de presentación de solicitudes finaliza seis meses antes de la entrada en vigor del horario de servicio.
 - El proyecto de horario de servicio, en el que los administradores de infraestructuras han adjudicado de forma provisional la capacidad a las diferentes solicitudes, debe comunicarse a las empresas ferroviarias y demás candidatos como mínimo cuatro meses antes de su entrada en vigor.
 - El plazo de alegaciones por parte de los candidatos debe ser de al menos un mes a contar desde la comunicación del proyecto de horario de servicio.
 - La aprobación del horario de servicio y la adjudicación definitiva de la capacidad se producirá dos meses antes de la entrada en vigor del horario de servicio.
 - En el caso de los tráficos internacionales, el plazo de presentación de solicitudes finaliza ocho meses antes de la entrada en vigor del horario de servicio, habilitándose a los administradores de infraestructuras para que establezcan unos plazos diferentes en la declaración sobre la red.
5. El artículo 7.3 obliga a los administradores de infraestructuras a poner a disposición de los candidatos la capacidad no adjudicada de acuerdo con el procedimiento anterior un mes antes de la entrada en vigor del horario de servicio. Las empresas ferroviarias y demás candidatos podrán solicitarla durante ese mes o en cualquier momento de vigencia del horario de servicio, debiendo obtener una respuesta en el plazo máximo de cinco días hábiles a contar desde la fecha de recepción de la solicitud.
6. El artículo 11 establece los criterios generales que deben regir la actuación del administrador para la adjudicación de capacidad. En primer lugar, cuando haya capacidad disponible para todos los candidatos el administrador debe adjudicarla. En caso de solicitudes incompatibles para una misma franja horaria, el administrador debe intentar coordinarlas, proponiendo ajustes razonables a los candidatos, pudiendo los candidatos aceptar o rechazar la propuesta en el plazo máximo de diez días hábiles desde que se les notifique¹.

¹ El considerando 53 de la Directiva RECAST señala que “[E]s importante maximizar la flexibilidad de que disponen los administradores de infraestructuras en relación con la adjudicación de capacidad de infraestructura; no obstante, esta flexibilidad debe ser compatible con la satisfacción de las exigencias razonables del candidato”.

7. En la coordinación de las solicitudes los administradores podrán consultar a las empresas ferroviarias y demás candidatos y, en ese caso, deben facilitar información sobre la capacidad solicitada y otorgada a los distintos candidatos en los mismos trayectos, las alternativas propuestas y los criterios aplicados para la adjudicación de capacidad, respetando la confidencialidad de la información.
8. Por último, el artículo 17.1 señala que cuando tras coordinar las franjas horarias solicitadas y consultar con los candidatos afectados no sea posible atender las solicitudes de capacidad, el administrador declarará la parte de la infraestructura afectada como congestionada. En este caso, el artículo 11 de la misma Orden establece, por orden descendente, las siguientes prioridades de adjudicación:
 - “1. La existencia de infraestructuras especializadas y la posibilidad de atender dichas solicitudes en dichas infraestructuras.*
 - 2. Los servicios declarados de interés público.*
 - 3. Los servicios internacionales.*
 - 4. La eventual existencia de acuerdos marco que prevean la adjudicación de esa solicitud de capacidad.*
 - 5. La solicitud, por un candidato, de una misma franja horaria durante varios días de la semana o en sucesivas semanas del periodo horario.*
 - 6. La eficiencia del sistema”.*
9. El administrador podrá modular la aplicación de los criterios anteriores para, en la mayor medida posible, garantizar el acceso de todos los candidatos que hayan solicitado capacidad. Igualmente, exigirá la cesión de las franjas horarias que, en un período de al menos un mes, hayan sido utilizadas en una proporción menor a la establecida en la declaración sobre la red, salvo que ello se deba a causas no económicas ajenas al control de los candidatos.
10. Finalmente, la declaración de una infraestructura como congestionada obliga al administrador a realizar un análisis de las causas de la congestión y desarrollar un plan de aumento de capacidad que tenga por objeto minimizar las limitaciones de capacidad que hayan motivado la calificación de un tramo como infraestructura congestionada (artículos 18 y 19).

Segundo. Declaración sobre la red

A. Procedimiento anual de adjudicación de capacidad

11. El artículo 32 y el Anexo III de la Ley del Sector Ferroviario señalan que la declaración sobre la red debe incluir, entre otros elementos, información sobre las características de la infraestructura, el procedimiento y el calendario de solicitud y adjudicación de capacidad, los principios que rigen el procedimiento de coordinación y los procedimientos y criterios que han de aplicarse en caso de

congestión de la infraestructura². Además, el artículo 15.1.h) de la Orden de Capacidad establece que los candidatos tendrán el derecho a *“obtener información acerca de la capacidad de infraestructura adjudicada y de la capacidad de red disponible”*.

12. El Capítulo 4 de la declaración sobre la red detalla el calendario del procedimiento ordinario de adjudicación de capacidad, que se fija a partir de la fecha del cambio de horario de servicio (indicada con la letra X), correspondiente a las doce de la noche del segundo sábado de diciembre siguiente.

Tabla 1. Calendario del procedimiento ordinario de adjudicación de capacidad

	CALENDARIO NACIONAL	CALENDARIO INTERNACIONAL
Inicio del plazo de presentación de solicitudes	El domingo después del 2º sábado de diciembre	El domingo después del 2º sábado de diciembre
Finalización del plazo de solicitud de Capacidad	X-6 meses	X-8 meses (2º lunes de abril)
Asignación provisional de Capacidad (Comunicación del proyecto de Horario de Servicio)	X-4 meses	X-5 meses (12 semanas después de la finalización del plazo de solicitud de capacidad)
Alegaciones	Entre X-4 y X-3 meses (1 mes)	Entre X-5 y X-4 meses (1 mes)
Comunicación definitiva del horario de servicio	X-2 meses	X-3,5 meses (3º lunes después del período de alegaciones)
Comunicación del anuncio	X-1,5 meses	X-1,5 meses
Inicio del horario de servicio	12 h. de la noche del 2º sábado de diciembre	12 h. de la noche del 2º sábado de diciembre

Fuente. Declaración sobre la red de ADIF y ADIF AV.

² El Anexo III de la Ley del Sector Ferroviario sobre el contenido de la declaración sobre la red indica que uno de sus capítulos deberá detallar los principios y criterios que regirán la adjudicación de capacidad, exponiendo las características de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias y las restricciones de su uso, incluidas las necesidades previsibles de capacidad para el mantenimiento. En este capítulo también se detallarán los procedimientos y plazos del procedimiento de adjudicación de capacidad. Se incluirán los criterios específicos utilizados en dicho procedimiento y, en particular: *“a) El procedimiento con arreglo al cual los candidatos pueden solicitar capacidad al administrador de infraestructuras; b) las disposiciones que deben cumplir los candidatos; c) el calendario para las solicitudes y procedimientos de adjudicación y los procedimientos que se seguirán para solicitar información sobre los calendarios y los procedimientos relativos al calendario de trabajos de mantenimiento planificados e imprevistos; d) los principios que rigen el procedimiento de coordinación y el sistema de resolución de conflictos que se ofrece como parte de este procedimiento; e) los procedimientos y criterios utilizados en caso de congestión de la infraestructura; f) los detalles de las restricciones al uso de infraestructuras; g) las condiciones por las que se tengan en cuenta los precedentes niveles de uso de la capacidad para el establecimiento de prioridades en el procedimiento de adjudicación”*.

13. De acuerdo con la Orden de Capacidad, las peticiones de capacidad pueden realizarse hasta 8 meses antes del inicio del horario de servicio (X-8) para tráficos internacionales, y hasta 6 meses antes para tráficos nacionales (X-6). En el caso de los tráficos internacionales, el resto de los hitos del procedimiento están alineados con los del Manual de asignación de surcos internacionales de Rail Net Europe (RNE)³.
14. Tras la adjudicación definitiva de la capacidad, las empresas ferroviarias tienen que anunciar los trenes, lo cual consiste en la declaración formal al administrador de los días de circulación de los mismos, momento en que, según la declaración sobre la red, la información deja de ser confidencial. Posteriormente, ADIF y ADIF AV publican en las aplicaciones informáticas las circulaciones que las empresas ferroviarias han aceptado.
15. Dentro de cada horario de servicio, los administradores permiten ajustes de la capacidad adjudicada, los denominados “concertados”, en junio, y también permiten ajustes de menor envergadura con carácter mensual. Además, pueden solicitarse surcos ocasionales con escasa antelación y por limitados días de circulación.
16. La declaración sobre la red describe el procedimiento de coordinación de solicitudes, señalando que los administradores adoptarán una solución para optimizar la utilización de la infraestructura. Para ello, podrán proponer a los candidatos surcos que difieran de lo solicitado en una franja de 60 minutos.
17. En el caso de que no sea posible lograr una solución aceptable para todos los candidatos tras desarrollar el procedimiento de coordinación, la declaración sobre la red señala, en línea con la Orden de Capacidad, que en las líneas especializadas tendrán prioridad las solicitudes de tráficos que correspondan a dicha especialización, añadiendo que se valorará la utilización de la totalidad de la línea sobre aquéllos que utilizan solo una parte. También indica la prioridad de los servicios sometidos a obligaciones de servicio público y de transporte de mercancías y, en especial, el de carácter internacional. Finalmente, también se priorizarán los servicios que hayan sido solicitados en el contexto de un Acuerdo Marco, o que sean objeto de servicios cadenciados.

³ https://rne.eu/wp-content/uploads/2022/10/1.0_HB_Initial_Path_Allocation_V2.0_2019-12-04.pdf

18. La declaración sobre la red también reproduce lo previsto en la Orden de Capacidad en relación con las infraestructuras declaradas como congestionadas⁴, concretando que los administradores exigirán la cesión de los surcos que, en un período de al menos un mes, hayan sido utilizadas menos de un 80 %⁵, salvo que ello se deba a causas no económicas ajenas al control de los candidatos.
19. Además, la declaración sobre la red introduce la categoría de estaciones de viajeros coordinadas, que son aquellas con altas exigencias de calidad de servicio, en las que se prevé una elevada demanda de ocupación y estacionamiento en sus vías⁶. Por ello, los administradores requieren que las empresas ferroviarias faciliten, en su solicitud, los tiempos de ocupación de las vías, el siguiente tren por rotación y la longitud de los trenes para los que se solicita el estacionamiento.

B. Información sobre la capacidad de la red ferroviaria

20. De acuerdo con la Orden de Capacidad, las empresas ferroviarias y demás candidatos deben tener información sobre la capacidad disponible en la red ferroviaria. A tal efecto, la declaración sobre la red aporta cifras globales, a septiembre del ejercicio anterior, de la capacidad media, el tráfico, los surcos disponibles y el porcentaje de saturación de cada línea⁷.
21. Por otra parte, los administradores elaboran trimestralmente el Manual de Capacidad, que comunican a las empresas ferroviarias y demás candidatos. Este documento contiene, para cada tramo⁸ de la red, la siguiente información referida al trimestre anterior:
 - Los surcos reservados para cada tipo de servicio en un tramo de la red para periodos de tres horas⁹. Según indican ADIF y ADIF AV, para repartir

⁴ En la red de alta velocidad se han declarado como congestionadas las estaciones de Madrid Chamartín-Clara Campoamor, Madrid Puerta de Atocha-Almudena Grandes y Barcelona Sants.

⁵ En el resto de la red este porcentaje se reduce al 50%.

⁶ En la red de alta velocidad han sido declaradas estaciones coordinadas las siguientes 13 estaciones: Madrid Chamartín-Clara Campoamor, Valladolid Campo Grande, León, Zamora, Madrid Puerta de Atocha-Almudena Grandes, Zaragoza Delicias, Lleida Pirineus, Barcelona Sants, Figueres Vilafant, Valencia Joaquín Sorolla, Alacant, Sevilla Santa Justa y Málaga María Zambrano.

⁷ ADIF y ADIF AV dividen su infraestructura ferroviaria en ejes y a su vez estos en líneas, según se especifica en el anexo G de su declaración sobre la red.

⁸ ADIF y ADIF AV subdividen en el Manual de Capacidad las líneas en tramos.

⁹ Cercanías, larga distancia, media distancia, mercancías y servicios internos de ADIF.

la capacidad entre los diferentes servicios se parte de la asignación de surcos preexistente y de la capacidad horaria de la línea.

- El tráfico real en número de trenes por hora para esos mismos servicios.
- El porcentaje de saturación en cada tramo, que se obtiene dividiendo el tráfico real entre los surcos reservados en franjas de tres horas agregado para todos los servicios.

22. El Manual de Capacidad incluye la información anterior para las estaciones de la red clasificadas por los administradores como estaciones coordinadas.

II. VALORACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD

Primero. Adecuación del calendario de adjudicación de capacidad a las necesidades de los servicios

23. Las empresas ferroviarias y demás candidatos necesitan conocer la adjudicación definitiva de capacidad para poder comercializar sus servicios. Esta se conoce solo dos meses antes del inicio del horario de servicio (en X-2). Esta fecha, para los servicios de mercancías puede resultar adecuada, pero para los servicios de viajeros retrasa la venta anticipada de los billetes en un periodo de elevada demanda (puente de diciembre y campaña de Navidad). Y dificulta también la planificación de las operaciones de las empresas ferroviarias, que deben prever el mantenimiento en los talleres o la contratación de personal, en particular, del personal de conducción, que requiere de largos plazos para su habilitación. Esta situación coloca al modo ferroviario en desventaja frente a otros modos de transporte, como el avión o el autobús, que pueden iniciar la comercialización de sus billetes con varios meses de antelación durante todo el año.
24. La Directiva RECAST establece, en el punto 3º del Anexo VII, que el plazo para hacer solicitudes de capacidad finalizará como máximo 12 meses antes de su entrada en vigor (X-12)¹⁰. En la mayoría de los países europeos el plazo es X-8¹¹ para los tráficos nacionales (en España es X-6), y la fecha de comunicación de la adjudicación definitiva a las empresas ferroviarias está en X-3 o X-3,5 (en

¹⁰ Por ejemplo, la Declaración de Red para 2023 del administrador de infraestructuras francés SNCF Réseau finalizó el plazo de presentación de solicitudes nacionales para el horario de servicio 2023 el 11 de abril de 2022. (página 90). https://www.sncf-reseau.com/sites/default/files/2023-02/NS%202023_Main%20document_2.pdf

¹¹ Esta es también la referencia del Manual de asignación de surcos internacionales de Rail Net Europe (ver nota al pie 5).

España es X-2). Y se está planteando a nivel europeo una modificación del calendario de asignación de capacidad para que las empresas ferroviarias puedan adelantar la comercialización de los billetes y el modo ferroviario gane competitividad ¹².

Tabla 1. Comparativa de los calendarios nacionales del procedimiento de adjudicación de capacidad y el calendario internacional del RNE

Declaración sobre la Red 2023	Finalización plazo de solicitudes de capacidad	Asignación provisional de capacidad	Comunicación definitiva del Horario de Servicio
RNE	x-8	x-5	x-3,5
Francia	x-8	x-5	x-3
Portugal	x-8	x-5	x-3
Italia	x-8	x-5	x-3
Alemania	x-8	x-5	x-3,5
Austria	x-8	x-5	x-3,5
Países Bajos	x-8	x-5	x-3,5
Bélgica	x-8	x-5	x-3,5
Dinamarca	x-8	x-5,5	x-3
Reino Unido	x-9	x-6	x-3,5

Fuente. Elaboración propia a partir de las declaraciones sobre la red de los administradores de infraestructuras de 2023.

25. En definitiva, para adecuar el calendario de asignación de capacidad a las necesidades del modo ferroviario se debería modificar el artículo 7.2 de la Orden de Capacidad para adelantar el calendario del procedimiento de asignación de capacidad, en sintonía con la mayoría de los países europeos.
26. En tanto no se modifique la Orden de Capacidad, y con el actual marco vigente, los administradores podrían revisar el calendario y procedimientos de adjudicación de capacidad para:
 - Reducir tanto como sea posible los plazos previstos en la declaración sobre la red para adjudicar la capacidad tras la recepción de las

¹² Ver propuesta de RNE/FTE/ERFA, "Timetabling and Capacity Redesign TTR. Version 3.0.", (página 7) y Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), "Ticketing Roadmap. Position Paper. 20 September 2021", (página 2)
https://rne.eu/wp-content/uploads/2022/10/long_desc_of_the_TTR-Process-v3.0.pdf#page=1
https://www.cer.be/images/publications/positions/210920_CER_Position_Paper_Ticketing_Roadmap.pdf

solicitudes. Para el horario de servicio 2022-2023¹³ la adjudicación definitiva se hizo en X-2,5.

- Adelantar el procedimiento tanto como sea posible. Para ello la declaración sobre la red podría facilitar la anticipación de las solicitudes de capacidad respecto de X-6, clarificando la forma de hacerlo. De esta forma, los administradores podrían avanzar trabajo para elaborar cuanto antes, una vez vencido el plazo de solicitudes en X-6, el proyecto de horario anual.
- Indicar, cuando publiquen el horario provisional en X-4, las solicitudes de capacidad que han podido adjudicar sin interferencias con otras, en lo que podría considerarse una adjudicación definitiva. De esta forma, si así lo considerasen adecuado, las empresas ferroviarias podrían comenzar la comercialización de parte de los servicios.

Segundo. Transparencia en la disponibilidad de capacidad en la infraestructura

A. Publicación de la capacidad disponible

27. La información sobre la capacidad disponible en la red ferroviaria es necesaria para que las empresas puedan ofrecer nuevos servicios ferroviarios. Sin embargo, las características de los distintos servicios (ruta, número y tiempo de paradas, velocidad, etc.) impiden que los administradores puedan publicar un catálogo de surcos punto a punto que las empresas ferroviarias puedan solicitar.
28. Reconociendo esta limitación, la información que ADIF y ADIF AV publican actualmente no es suficiente para que las empresas tengan una idea del nivel de saturación de la red, y de si podría haber capacidad para un nuevo servicio, tal y como requiere la Orden de Capacidad.
29. Por una parte, como se ha mencionado, la declaración sobre la red incluye información agregada a septiembre del ejercicio anterior. Dado que la declaración sobre la red se aplica al siguiente horario de servicio, la información corresponde a más de 15 meses antes y, además, es poco relevante al no incorporar la situación de las estaciones, que son las que limitan, en la mayoría de los casos, la capacidad disponible en la línea.

¹³ Declaración sobre la red de ADIF AV para 2022 (página 92 y 267).
https://www.adifaltavelocidad.es/documents/34745/5123208/20221220_01_DR_AV_Libro_2022.pdf/0aa61adc-06ca-6cf9-217a-da42d95f6234?t=1671471293106

30. Por otra parte, la información incluida en el Manual de Capacidad es también a pasado, aunque más reciente, pues se publica la información del trimestre aproximadamente al final del trimestre siguiente, y tampoco relaciona la capacidad en la línea con la de las estaciones. Por otra parte, la información es difícilmente tratable (formato PDF) y no permite combinar diferentes tramos de la red para consultar los indicadores de capacidad en rutas comerciales.
31. En definitiva, en su actual configuración el Manual de Capacidad aporta tan solo información a nivel de tramo de infraestructura y no permite que las empresas cuenten con una información aproximada sobre la capacidad disponible para hacer sus peticiones de capacidad a futuro.
32. Por ello, se estima necesario que ADIF y ADIF AV informen trimestralmente sobre la capacidad utilizada y no utilizada en los distintos tramos de la red, integrando la capacidad de las estaciones y ofreciendo la información de forma que las empresas ferroviarias puedan agregar tramos de la red para tener una idea de la capacidad disponible en el conjunto de una ruta comercial, incluyendo la capacidad en las estaciones de viajeros.
33. En el plazo de un mes, ADIF y ADIF AV, tras consultar con las empresas ferroviarias, comunicarán a esta Comisión la forma en que darán cumplimiento al requerimiento anterior, indicando la fecha en que esta información estará disponible para las empresas ferroviarias y candidatos.

B. Estudios de capacidad

34. Con independencia del procedimiento de adjudicación de capacidad anual, de acuerdo con la declaración sobre la red, las empresas ferroviarias y candidatos pueden consultar a los administradores por correo electrónico la viabilidad de sus propuestas, que serán contestadas mediante estudios de capacidad, sin que la consulta suponga “*en ningún caso la reserva de la capacidad estudiada*”.
35. A pesar de que el resultado de estos estudios es fundamental para que las empresas ferroviarias puedan ofrecer servicios ferroviarios a los clientes finales y, en su caso, realizar sus solicitudes de capacidad, la declaración sobre la red apenas contiene indicaciones sobre el alcance de estos estudios y los plazos en los que los administradores los finalizarán.
36. Por ello, se estima necesario que ADIF y ADIF AV detallen, en la próxima declaración sobre la red, el procedimiento de solicitud y la información requerida y establezcan un plazo máximo para la finalización de los estudios y la comunicación de su resultado a las empresas ferroviarias, sin que dicho plazo

pueda exceder de un mes desde que cuenten con toda la información necesaria para su elaboración.

37. Independientemente de las conclusiones de los estudios de capacidad, las empresas ferroviarias deben poder solicitar capacidad en cualquier tramo de la infraestructura durante el procedimiento anual de adjudicación de capacidad, por lo que estos estudios de capacidad deben entenderse sin perjuicio de la coordinación prevista en el artículo 8 de la Orden de Capacidad.

Tercero. Ajustes de la capacidad durante el horario de servicio

38. ADIF y ADIF AV permiten modificar la capacidad adjudicada durante el horario de servicio a través de los ajustes concertados y mensuales. Esta flexibilidad debe ser valorada positivamente porque permite que las empresas ferroviarias se puedan adaptar con facilidad a demandas cambiantes del mercado. Pero hay que asegurar, al mismo tiempo, que la capacidad que finalmente no se vaya a utilizar a pesar de haber sido adjudicada, sea aprovechada por otras empresas.
39. La CNMC ha recordado que el aprovechamiento eficiente de la capacidad requiere que las empresas realicen peticiones realistas de capacidad durante el horario anual¹⁴ y que informen diligentemente de que no utilizarán determinada capacidad adjudicada para que otras empresas ferroviarias y candidatos puedan aprovecharla¹⁵.
40. Para facilitar las solicitudes de capacidad durante el horario de servicio, lo deseable es que las empresas ferroviarias informen inmediatamente al administrador de que no van a utilizar determinados surcos, y que el administrador, informe, también inmediatamente, sobre la capacidad liberada para que pueda ser aprovechada.
41. Actualmente las empresas no tienen incentivos a informar inmediatamente al administrador de que no van a utilizar una capacidad adjudicada porque la renuncia a la capacidad, hasta 24 horas antes de la circulación prevista, no

¹⁴ Ver, por ejemplo, la Resolución de 28 de febrero 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.

<https://www.cnmc.es/sites/default/files/4584115.pdf>

¹⁵ Ver Acuerdo de 19 de noviembre de 2020 por el que se emite informe relativo a las declaraciones sobre la red 2021 de Adif y Adif Alta Velocidad.

<https://www.cnmc.es/sites/default/files/3245511.pdf>

conlleva penalización¹⁶. En la mayoría de los países europeos, la cancelación de surcos lleva aparejada una penalización creciente según la fecha de la renuncia se aproxima a la fecha prevista de circulación del tren¹⁷.

42. El artículo 97.5.4º de la Ley del Sector Ferroviario, tras la modificación de la Ley del Sector Ferroviario de diciembre de 2022, señala que ADIF y ADIF AV podrán incluir una adición por cancelación de reserva de capacidad en el canon de infraestructuras *“en concepto de capacidad que, habiéndose adjudicado, no se utilice, incentivando la utilización eficiente de la capacidad”*. Se estima necesario, pues, que los administradores establezcan esta adición, definiendo las circunstancias en las que resultará de aplicación y su cuantía, y publiquen todo ello en la declaración sobre la red.
43. Las circunstancias en las que se aplicará la adición deberán incluir, no solo la de cancelación de los surcos previamente adjudicados, sino también la de la modificación sustancial de la capacidad adjudicada. Para que la adición genere incentivos para el uso eficiente de la capacidad es necesario que, como en el caso de otros países europeos, su cuantía sea creciente a medida que se acerca la fecha de circulación.
44. Por su parte, los administradores deberán informar sobre la capacidad liberada para que pueda ser aprovechada. Cuando esta capacidad afecte a tramos de la red en los que durante el procedimiento de adjudicación anual de capacidad no se hubieran podido atender todas las solicitudes de capacidad, los administradores informarán a la mayor brevedad posible de la nueva capacidad disponible a las empresas a las que no adjudicó capacidad a pesar de haberla solicitado.

Cuarto. Transparencia en la adjudicación anual de capacidad

A. Criterios de adjudicación

45. Cuando no es posible asignar capacidad a las peticiones de las empresas ferroviarias, el administrador de infraestructuras debe intentar coordinarlas. Para esta coordinación el administrador de infraestructuras puede proponer a los candidatos adjudicaciones de capacidad que no difieran sustancialmente a lo solicitado o bien intentar resolver las peticiones incompatibles consultando a los

¹⁶ Artículo 97.5.2º.a) de la Ley del Sector Ferroviario en su redacción anterior a la modificación de diciembre de 2022.

¹⁷ Review of reservation charges. IRG-Rail. 2019 (páginas 16 a 20). <https://www.irg-rail.eu/download/5/650/ReviewofReservationCharges.pdf>

candidatos interesados. El acceso a las infraestructuras ferroviarias requiere que el proceso de coordinación no se convierta en un procedimiento de trámite en el que el administrador de infraestructuras se limite a ofrecer surcos alternativos dentro de un periodo temporal de 60 minutos como se prevé en la declaración sobre la red.

46. Una coordinación efectiva de las peticiones requiere que los administradores consulten a los candidatos facilitando información sobre el resto de peticiones, respetando su confidencialidad, para entender sus necesidades y ofrecer alternativas lo más adecuadas a sus necesidades comerciales.
47. Cuando no es posible la coordinación de las solicitudes de capacidad, la Orden de Capacidad establece reglas generales que priorizan determinados servicios sobre otros en función de las infraestructuras en las que se va a circular, la naturaleza del servicio, el aprovechamiento de la red, etc. Sin embargo, estas reglas son muy generales y no establecen criterios para priorizar entre solicitudes incompatibles de un mismo servicio y en una misma infraestructura, más allá del número de circulaciones.
48. La declaración sobre la red reproduce las reglas de priorización de la Orden de Capacidad, pero no incluye ninguna adicional a pesar de que ADIF y ADIF AV deben priorizar unas solicitudes frente a otras cada vez con más frecuencia.
49. En el contexto europeo, mientras que en Suecia se prioriza el surco con mayor beneficio social¹⁸, de forma más habitual los administradores priorizan por tipos de servicios o según las características de los surcos¹⁹, teniendo el administrador cierto margen de discrecionalidad:
 - En Francia, SNCF Réseau prioriza, entre otros, (i) los servicios con surcos preestablecidos en las fases previas de construcción del horario de servicio o que se ajustan a dichos surcos (pueden ser de viajeros o mercancías, pero generalmente se refieren a obligaciones de servicio público), (ii) los de transporte de viajeros en infraestructuras

¹⁸ La Comisión Europea está analizando la aplicación de criterios socioeconómicos en la adjudicación de capacidad por lo que RNE ha licitado recientemente un estudio para analizar su viabilidad.

<https://rne.eu/call-for-offers-feasibility-study-on-applying-socio-economic-criteria-in-case-of-capacity-shortages/>

¹⁹ Informe IRG Rail "A survey of congested infrastructure, priority criteria and capacity charges in Europe". Noviembre 2019. (páginas 13-14) <https://www.irk-rail.eu/download/5/643/AsurveyofcongestedinfrastuctureprioritycriteriaandcapacitychargesinEurope.pdf>

especializadas de alta velocidad (velocidades comerciales de al menos 250 km/h) y (iii) los transportes internacionales de mercancías y de conexión con los puertos.

- En Italia, también se prioriza en función del tipo de servicio, si bien atendiendo a las franjas horarias. Así, los servicios públicos tienen prioridad entre las 6.00 y las 9.00 horas y entre las 17.00 y 20.00 horas, mientras que las mercancías son prioritarias en la franja nocturna (de 22.00 a 6.00 horas). Tras estas reglas, son los servicios prestados en infraestructuras especializadas de alta velocidad entre las 7.00 y las 22.00 horas los que tienen prioridad. Además, para priorizar entre solicitudes de empresas para prestar el mismo servicio, se añaden criterios como peticiones para servicios cadenciados, con mayor número de surcos uniformes a la semana, de mayor longitud de recorrido y, finalmente, por orden de recepción de solicitudes.
- En Alemania se priorizan los servicios cadenciados e integrados en la red ferroviaria (con al menos dos conexiones o con servicios de ida y vuelta), tanto para el transporte de viajeros como de mercancías, y los tráficos internacionales preestablecidos para el transporte de mercancías. A esto se añaden criterios de prioridad por franjas horarias en las infraestructuras especializadas para los servicios de alta velocidad en función del uso de los surcos solicitados en los horarios de servicio previos, si la petición se incluye en un Acuerdo Marco o los servicios que soportan un mayor canon de acceso.

50. De la comparativa europea se observa que el grado de detalle de los criterios para adjudicar capacidad cuando las solicitudes no han podido ser coordinadas es mayor que en la declaración sobre la red de ADIF y ADIF AV.
51. Las empresas deben conocer *ex ante* los criterios que aplicarán los administradores para adjudicar capacidad cuando, tras la fase de coordinación, haya solicitudes incompatibles. Por ello, se considera necesario que ADIF y ADIF AV, en el plazo de tres meses, elaboren, sobre la base del artículo 11 de la Orden de Capacidad, una propuesta detallada de criterios de priorización, cuya versión definitiva, tras la toma en consideración de las observaciones recibidas durante las consultas, se publicará sin demora en la declaración sobre la red de los administradores.
52. Esa propuesta deberá detallar el orden de aplicación de los criterios actualmente incluidos en la declaración sobre red en la priorización de solicitudes y tener en cuenta lo siguiente:

- La capacidad adjudicada a una empresa ferroviaria o candidato en horarios de servicio anteriores no debe determinar la adjudicación de capacidad en los siguientes horarios de servicio. La entrada de nuevos operadores facilita la optimización de las infraestructuras y el incremento de la demanda, como se ha demostrado en los corredores de alta velocidad donde ya hay competencia entre operadores para prestar servicios comerciales de viajeros. Por tanto, en situaciones de escasez, la capacidad disponible debe repartirse con criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios entre las diferentes empresas solicitantes.
- La priorización de solicitudes coherentes con la especialización de las líneas favorece la optimización de la capacidad de la infraestructura. Sin embargo, la conectividad de algunos destinos puede requerir la utilización de parte de una línea especializada por material rodante de menor velocidad²⁰. La priorización de estos otros servicios reduciría el uso de la red ferroviaria, pero hay que tener en cuenta también que los beneficios para los usuarios del aumento del número de frecuencias en una misma ruta es decreciente, siendo marginal cuando se alcanza un número determinado de servicios²¹, mientras que un incremento de frecuencias en rutas con pocos servicios supone un beneficio sustancial para los viajeros. Por ello, en el reparto de los surcos los administradores deben conjugar los objetivos de maximizar el aprovechamiento de la infraestructura y asegurar la conectividad de los distintos servicios con una determinada línea.

B. Comunicación de los resultados del procedimiento y alegaciones de las empresas ferroviarias

53. Los administradores comunican a cada operador la adjudicación definitiva de la capacidad (en X-2), pero éstos no conocen los surcos adjudicados al resto de operadores hasta que todos han aceptado las marchas adjudicadas y se produce el anuncio de los trenes (en X-1,5 en el mejor de los casos). La comunicación tardía de la adjudicación definitiva de la capacidad limita la transparencia del

²⁰ El artículo 3.2 de la Orden FOM/897/2005 señala que “[L]a especialización de una infraestructura ferroviaria no impedirá su utilización para la prestación de otros servicios si existe capacidad y el material rodante reúne las características técnicas necesarias para el uso de la infraestructura”

²¹ La elasticidad de la demanda a la frecuencia es decreciente, llegando a ser despreciable a partir de las 15 frecuencias diarias por sentido (ver GARCÍA ÁLVAREZ, A., Explotación comercial y operación de transporte de viajeros por ferrocarril, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, agosto de 2016).

procedimiento y la capacidad de las empresas ferroviarias y candidatos de comprobar que sus solicitudes han sido tratadas de forma objetiva y no discriminatoria de acuerdo con el artículo 36.1 de la Ley del Sector Ferroviario, y de iniciar las actuaciones que consideren oportuno en consecuencia.

54. El artículo 56.1 de la Directiva 2012/34/UE establece que *“los candidatos podrán recurrir ante el organismo regulador si consideran haber sufrido un tratamiento injusto o discriminatorio, o cualquier otro perjuicio, en particular para apelar contra decisiones adoptadas por el administrador de infraestructuras, o, cuando proceda, por la empresa ferroviaria o el explotador de una instalación de servicio, en relación con: (...) c) el procedimiento de adjudicación y sus resultados”*. Pero como el anuncio de los trenes se produce solo un mes y medio antes del inicio del horario de servicio, si las empresas y candidatos interpusieran conflicto ante la CNMC esta Comisión tendría escaso margen para resolverlo antes del inicio del horario de servicio, retrasando aún más el momento en que se tendría certidumbre sobre los surcos adjudicados, dificultando aún más la comercialización de los servicios por parte de las empresas afectadas a partir del inicio del horario de servicio.
55. Por ello, ADIF y ADIF AV deberán publicar los resultados del procedimiento de asignación de capacidad a través de las aplicaciones informáticas habilitadas, a la vez que comunican a las empresas ferroviarias y demás candidatos la adjudicación definitiva de capacidad.
56. Por otro lado, el actual procedimiento prevé un mes para que las empresas ferroviarias y candidatos aleguen a la adjudicación provisional de capacidad (entre X-4 y X-3) y otro mes para que los administradores valoren dichas alegaciones y adjudiquen definitivamente (en X-2). Para garantizar el derecho a recurrir al regulador sectorial reconocido en la Directiva RECAST, cuando una empresa ferroviaria considere que podría requerir la intervención de esta Comisión de conformidad con el artículo 12.1.f). de la LCNMC lo señalará en sus alegaciones, siendo deseable que no agote el plazo del mes para realizar alegaciones que le concede la Orden de Capacidad. En estos casos, el administrador contestará a las alegaciones de la empresa en el plazo de 15 días.
57. Esta reducción del plazo para analizar las alegaciones y considerarlas para la adjudicación definitiva de capacidad resulta proporcionada pues los administradores de infraestructuras redujeron dicho plazo a 15 días de forma general, y no solo para determinadas peticiones, en la declaración sobre la red de 2022.

III. SUPERVISIÓN DEL PROCEDIMIENTO POR LA CNMC

58. La CNMC requiere de cierta información periódica y el acceso a las aplicaciones utilizadas por los administradores para ejercer las competencias previstas en el artículo 11 de la LCNMC. Por ello, los administradores deberán:
- Habilitar un perfil de usuario en la aplicación informática “*Planif Web*” que permita el acceso de esta Comisión con el objeto de supervisar el procedimiento de adjudicación de capacidad.
 - Para los próximos tres horarios de servicio, aportar un informe sobre las solicitudes de capacidad que hayan sido denegadas o modificadas sustancialmente (en horario, paradas, etc.) y los motivos para ello. Para las relaciones objeto de acuerdo marco, se incluirá una comparativa de las circulaciones previstas en el acuerdo marco, las solicitadas y las adjudicadas, por ruta y empresa ferroviaria. Además, para el horario de servicio anterior se detallarán las efectivamente ejecutadas. Esta información deberá remitirse en el plazo de un mes tras la finalización del horario de servicio.
 - Para los próximos tres horarios de servicio, aportar un resumen por compañía de los trenes efectivamente circulados y aquellos que han sido cancelados o modificados sustancialmente, detallando el momento en que la empresa ferroviaria lo comunicó a los administradores de infraestructuras. Esta información deberá remitirse en el plazo de un mes tras la finalización del horario de servicio.
 - Remitir una copia del Manual de Capacidad o documento que lo sustituya de conformidad con lo establecido en el apartado II.Segundo.A, y sus actualizaciones.

IV. CONCLUSIONES

A. Calendario de adjudicación

La comunicación, solo dos meses antes del inicio del horario de servicio, de la adjudicación definitiva de capacidad coloca al modo ferroviario en desventaja frente a otros modos de transporte, como el avión o el autobús, que pueden iniciar la comercialización de sus billetes con varios meses de antelación durante todo el año.

La comparativa internacional muestra que en otros países la solicitud de capacidad concluye en X-8 y los operadores conocen la capacidad adjudicada

en X-3,5 o X-3, y a nivel europeo se están analizando actuaciones tendentes a adelantar el calendario de asignación de capacidad.

Por ello, se propone que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana modifique la Orden de Capacidad para adelantar de seis a ocho meses antes del inicio del horario de servicio la fecha límite para solicitar capacidad y anticipar la adjudicación de capacidad.

Además, y mientras esa modificación no se produzca, se propone que ADIF y ADIF AV acorten los plazos de contestación a las alegaciones (como ya se hizo en el horario de servicio 2021-2022), que comuniquen las solicitudes que se han adjudicado provisionalmente sin interferencias con otras, de forma que su adjudicación pudiera considerarse como definitiva, y que faciliten las solicitudes de capacidad tempranas, detallando en la declaración sobre la red la forma en que puedan hacerse.

B. Transparencia en la disponibilidad de capacidad

La información sobre la capacidad disponible en la red durante el horario de servicio que actualmente suministran los administradores no es suficiente para que las empresas ferroviarias conozcan el grado de saturación de las líneas. Los operadores deben consultar a los administradores si un nuevo servicio es viable, solicitando un estudio de capacidad.

Dada la importancia de la transparencia de la capacidad en la red para que las empresas ferroviarias y candidatos puedan acceder a la red, se estima necesario establecer la obligación de ADIF y ADIF AV de:

- Informar sobre la capacidad utilizada y no utilizada en los distintos tramos de la red, integrando la capacidad de las estaciones y ofreciendo la información de forma que las empresas ferroviarias puedan agregar tramos de la red para tener una idea de la capacidad disponible en el conjunto de una ruta comercial, incluyendo la capacidad en las estaciones de viajeros.

En el plazo de un mes, ADIF y ADIF AV, tras consultar con las empresas ferroviarias, comunicarán a esta Comisión la forma en que darán cumplimiento al requerimiento anterior, indicando la fecha en que esta información estará disponible para las empresas ferroviarias y demás candidatos.

- Concretar, en la próxima revisión de la declaración sobre la red, el procedimiento para la solicitud de los estudios de capacidad, la información requerida a las empresas ferroviarias para que puedan

realizarse y los plazos en los que los administradores los finalizarán. Siendo el resultado de estos estudios fundamental para que las empresas puedan ofrecer los servicios ferroviarios a los clientes finales, se estima que el plazo máximo para que los administradores finalicen los estudios y comuniquen el resultado a las empresas ferroviarias no debe exceder de un mes desde que cuenten con toda la información necesaria para su elaboración.

C. Ajustes de la capacidad durante el horario de servicio

ADIF y ADIF AV permiten modificar la capacidad adjudicada durante el horario de servicio a través de los ajustes concertados y mensuales. Esta flexibilidad debe ser valorada positivamente porque permite que las empresas ferroviarias se puedan adaptar con facilidad a demandas cambiantes del mercado. Pero hay que asegurar, al mismo tiempo, que la capacidad que finalmente no se vaya a utilizar a pesar de haber sido adjudicada, sea aprovechada por otras empresas.

Por ello, los administradores informarán sobre la capacidad liberada tan pronto como tengan conocimiento de ello. Cuando esta capacidad afecte a tramos de la red en los que durante el procedimiento de adjudicación anual de capacidad no se hubieran podido atender todas las solicitudes de capacidad, los administradores informarán a la mayor brevedad posible de la nueva capacidad disponible a las empresas a las que no se adjudicó capacidad a pesar de haberla solicitado.

Actualmente, la renuncia a la capacidad, incluso en un momento muy cercano a la fecha prevista de circulación (24 horas antes), no conlleva penalización. En la mayoría de los países europeos la cancelación de surcos lleva aparejada una penalización, que es creciente según la fecha de la renuncia se aproxima a la fecha prevista de circulación del tren. Por ello, se considera necesario que los administradores determinen la adición de reserva de capacidad prevista en el artículo 97.5.4º de la Ley del Sector Ferroviario en esta línea, de forma que genere incentivos a las empresas para que informen lo antes posible de que no utilizarán la capacidad que se les adjudicó, y esta pueda aprovecharse.

D. Transparencia en la adjudicación anual de capacidad

Cuando no es posible la coordinación de las solicitudes de capacidad, la Orden de Capacidad establece reglas generales que priorizan determinados servicios sobre otros en función de las infraestructuras en las que se va a circular, la naturaleza del servicio, el aprovechamiento de la red, etc. Sin embargo, estas

reglas son muy generales y no establecen criterios para priorizar entre solicitudes incompatibles de un mismo servicio en una misma infraestructura.

Las empresas deben conocer *ex ante* los criterios que aplicarán los administradores para adjudicar capacidad cuando, tras la fase de coordinación, haya solicitudes incompatibles. Por ello, se considera necesario que ADIF y ADIF AV, en el plazo de tres meses, sometan a consulta de las empresas ferroviarias y de la CNMC una propuesta detallada de criterios de priorización, cuya versión definitiva tras la toma en consideración de las observaciones recibidas durante las consultas se publicará sin demora en la declaración sobre la red de los administradores.

La Directiva RECAST reconoce el derecho de los operadores a recurrir al regulador si consideran que han recibido un trato discriminatorio en la adjudicación de capacidad. El calendario actual dificulta el ejercicio de este derecho pues los administradores comunican a cada operador la adjudicación definitiva de capacidad en X-2, pero éstos no conocen los surcos adjudicados al resto de operadores hasta que todos han aceptado las marchas adjudicadas (deben hacerlo en X-1,5) y el administrador ha publicado el anuncio de los trenes.

Por ello, se estima que ADIF y ADIF AV deben publicar en las aplicaciones informáticas la adjudicación definitiva de capacidad, a la vez que comunican a cada operador la capacidad que se le ha adjudicado (en X-2).

Además, el actual procedimiento prevé un mes para que las empresas ferroviarias y candidatos aleguen a la adjudicación provisional de capacidad (entre X-4 y X-3) y otro mes para que los administradores valoren dichas alegaciones y adjudiquen definitivamente (en X-2). Para garantizar el derecho a recurrir al regulador sectorial reconocido en la Directiva RECAST, cuando una empresa ferroviaria considere que podría requerir la intervención de esta Comisión de conformidad con el artículo 12.1.f) de la LCNMC, lo señalará en sus alegaciones. En estos casos, ADIF y ADIF AV deberá contestar a las alegaciones de la empresa y deberá confirmar o modificar la adjudicación de capacidad provisional en el plazo de 15 días.

E. Supervisión del procedimiento por la CNMC

La CNMC requiere de cierta información periódica y el acceso a las aplicaciones utilizadas por los administradores para ejercer las competencias previstas en el artículo 11 de la LCNMC.

En virtud de lo expuesto, se propondrá que, en relación con el expediente de referencia, se resuelva lo siguiente:

PRIMERO.- Requerir a las Entidades Públicas Empresariales Administrador de Infraestructuras y ADIF - Alta Velocidad para que, tras consultar a las empresas ferroviarias, comuniquen en el plazo de un mes tras la notificación de la presente Resolución a esta Comisión la información que deben suministrar sobre la capacidad disponible en la red ferroviaria de acuerdo con lo establecido en el apartado II.Segundo.A.

SEGUNDO.- Requerir a las Entidades Públicas Empresariales Administrador de Infraestructuras y ADIF - Alta Velocidad para que detallen, en la próxima revisión de la declaración sobre la red, el alcance de los estudios de capacidad, el procedimiento para su solicitud y la información requerida a las empresas ferroviarias para que puedan realizarse. El plazo para comunicar el resultado de los estudios será de un mes como máximo, desde que los administradores de infraestructuras cuenten con toda la información necesaria para su elaboración.

TERCERO.- Requerir a las Entidades Públicas Empresariales Administrador de Infraestructuras y ADIF - Alta Velocidad para que informen sobre la capacidad que, habiendo sido adjudicada, se libere durante el horario de servicio, tan pronto como tengan conocimiento de ello. Cuando esta capacidad afecte a tramos de la red en los que durante el procedimiento de adjudicación anual de capacidad no se hubieran podido atender todas las solicitudes de capacidad, los administradores informarán a la mayor brevedad posible de la nueva capacidad disponible a las empresas a las que no se adjudicó capacidad a pesar de haberla solicitado.

CUARTO.- Requerir a las Entidades Públicas Empresariales Administrador de Infraestructuras y ADIF - Alta Velocidad para que establezcan la adición por cancelación de reserva de capacidad prevista en el artículo 97.5.4º de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario en los términos establecidos en el epígrafe II. Tercero

QUINTO.- Requerir a las Entidades Públicas Empresariales Administrador de Infraestructuras y ADIF - Alta Velocidad para que en el plazo de tres meses desde la notificación de la presente Resolución sometan a consulta de las empresas ferroviarias y de esta Comisión una propuesta detallada de criterios de priorización de acuerdo con lo establecido en el epígrafe II. Cuarto. A., y para que publiquen su versión definitiva en la declaración sobre la red.

SEXTO.- Requerir a las Entidades Públicas Empresariales Administrador de Infraestructuras y ADIF - Alta Velocidad para que, a través de las aplicaciones informáticas habilitadas para ello, comuniquen a todas las empresas ferroviarias y demás candidatos los resultados del procedimiento de asignación de capacidad a la vez que aprueban la adjudicación definitiva de capacidad.

SÉPTIMO.- Requerir a las Entidades Públicas Empresariales Administrador de Infraestructuras y ADIF - Alta Velocidad para que confirmen o modifiquen la adjudicación de capacidad provisional en el plazo de 15 días cuando una empresa ferroviaria señale en sus alegaciones que podría requerir la intervención de esta Comisión en virtud del artículo 12.1.f). de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

OCTAVO.- Requerir a las Entidades Públicas Empresariales Administrador de Infraestructuras y ADIF - Alta Velocidad para que, de acuerdo con lo señalado en el epígrafe III:

- Habiliten un perfil de usuario en la aplicación informática “*Planif Web*” que permita el acceso de esta Comisión con el objeto de supervisar el procedimiento de adjudicación de capacidad.
- Para los próximos tres horarios de servicio, aporten un informe sobre las solicitudes de capacidad que hayan sido denegadas o modificadas sustancialmente (en horario, paradas, etc.) y los motivos para ello. Para las relaciones objeto de acuerdo marco, se incluirá una comparativa de las circulaciones previstas en el acuerdo marco, las solicitadas y las adjudicadas, por ruta y empresa ferroviaria. Además, para el horario de servicio anterior se detallarán las efectivamente ejecutadas. Esta información deberá remitirse en el plazo de un mes tras la finalización del horario de servicio.
- Para los próximos tres horarios de servicio, aporten un resumen por compañía de los trenes efectivamente circulados y aquellos que han sido cancelados o modificados sustancialmente, detallando el momento en que la empresa ferroviaria lo comunicó a los administradores de infraestructuras. Esta información deberá remitirse en el plazo de un mes tras la finalización del horario de servicio.
- Remitan una copia del Manual de Capacidad o documento que lo sustituya de conformidad con lo establecido en el apartado II.Segundo.A, y sus actualizaciones.