

## **RESOLUCIÓN POR LA QUE SE APRUEBA LA PRUEBA DE EQUILIBRIO ECONÓMICO EN RELACIÓN CON EL NUEVO SERVICIO FERROVIARIO NOTIFICADO POR INTERMODALIDAD DE LEVANTE, S.A. ENTRE MADRID – CIUDAD REAL – PUERTOLLANO**

(STP/DTSP/075/25)

### **CONSEJO. SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA**

#### **Presidente**

D. Ángel García Castillejo

#### **Consejeros**

D. Josep Maria Salas Prat

D. Carlos Aguilar Paredes

D.<sup>a</sup> María Jesús Martín Martínez

D. Enrique Monasterio Beñaran

#### **Secretario**

D. Miguel Bordiu García-Ovies

En Madrid, a 26 de marzo de 2026

De acuerdo con la función establecida en el artículo 11.1.d) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y el artículo 59.7 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC, emite la siguiente resolución:

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

**PRIMERO.-** El 20 de noviembre de 2018 se aprobó el Reglamento de Ejecución 2018/1795 por el que se establecen el procedimiento y los criterios para la aplicación de la prueba de equilibrio económico con arreglo al artículo 11 de la

Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (en adelante, Reglamento 2018/1795).

**SEGUNDO.-** El 16 de julio de 2020, de conformidad con el artículo 14 del Reglamento 2018/1795, la CNMC aprobó la [Resolución por la que se aprueban los principios y criterios metodológicos a aplicar en relación con la prueba de equilibrio económico ante un nuevo servicio de transporte ferroviario de viajeros](#) (en adelante, la Metodología).

**TERCERO.-** El 3 de noviembre de 2025 se recibió en el registro electrónico de esta Comisión un escrito de Intermodalidad de Levante, S.A. (en adelante, IRYO) comunicando su intención de realizar, en sus servicios ferroviarios Madrid – Sevilla y Madrid – Málaga, nuevas paradas en las estaciones de Ciudad Real y de Puertollano, afectando a rutas con obligaciones de servicio público (en adelante, OSP).

**CUARTO.-** De conformidad con el artículo 4.4 del Reglamento de Ejecución 2018/1795 sobre nuevos servicios de transporte ferroviario de viajeros y el artículo 59.7 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante, Ley del Sector Ferroviario), el 4 de noviembre de 2025 se publicó en la web de la CNMC la comunicación de IRYO<sup>1</sup>, dándose traslado al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (en adelante, Ministerio de Transportes), a Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. (en adelante, RENFE Viajeros) y a la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad (en adelante, ADIF AV).

**QUINTO.-** El 18 de noviembre de 2025 el Ministerio de Transportes presentó un escrito solicitando la realización de la prueba de equilibrio económico, por considerar que los nuevos servicios comunicados por IRYO pueden afectar al equilibrio económico del *“Contrato entre la Administración General del Estado y la sociedad mercantil estatal Renfe Viajeros, S.A., para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de “Cercanías”, “Media Distancia Convencional”, “Alta Velocidad Media Distancia (AVANT)” y “Ancho Métrico”, competencia de la Administración General del Estado, sujetos a obligaciones de servicio público en el periodo 2018-2027”* (en adelante, CSP).

El Ministerio de Transportes señala que los servicios de IRYO cubren trayectos coincidentes con los siguientes servicios sujetos a OSP: (i) servicios de media distancia convencional en las relaciones Madrid – Alcázar – Ciudad Real y

---

1

[https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor\\_contenidos/Transportes/Ferroviano/20251104\\_ILS A CiudadReal Puertollano Madrid.pdf](https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor_contenidos/Transportes/Ferroviano/20251104_ILS_A_CiudadReal_Puertollano_Madrid.pdf)

Madrid – Puertollano – Badajoz<sup>2</sup> y (ii) servicios AVANT (servicio de alta velocidad de media distancia) en la relación Madrid – Ciudad Real – Puertollano.

**SEXTO.-** El 24 de noviembre de 2025 se acordó la apertura de un procedimiento con el objeto de determinar si los nuevos servicios de viajeros comunicados por IRYO comprometen el equilibrio económico del CSP.

En el oficio de inicio del procedimiento se requirió información a ADIF AV e IRYO. ADIF AV remitió su respuesta el 15 de diciembre e IRYO el 18 de diciembre.

El 8 de enero de 2026 se requirió nueva información a IRYO y a RENFE Viajeros. IRYO respondió el 20 de enero y RENFE Viajeros el 23 de enero.

**SÉPTIMO.-** El 13 de febrero de 2026 se notificó el informe que concluye la instrucción del procedimiento y se comunicó la apertura del trámite de audiencia a los interesados, sin que se hayan recibido alegaciones.

## FUNDAMENTOS JURÍDICOS

### I. HABILITACIÓN COMPETENCIAL

1. El artículo 11.1.d) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia establece que esta Comisión determinará *“si está en peligro el equilibrio económico de un servicio de transporte sujeto a obligaciones de servicio público por la asignación de capacidad para realizar servicios de transporte ferroviario de viajeros total o parcialmente coincidentes”*.
2. El artículo 59.7 de la Ley del Sector Ferroviario establece que *“[e]l derecho a recoger viajeros en cualquier estación y dejarlos en cualquier otra podrá limitarse cuando un servicio con obligaciones de servicio público cubra el mismo itinerario u otro alternativo y el ejercicio de aquel derecho ponga en peligro el equilibrio económico del servicio con obligaciones de servicio público y así lo acuerde la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia”*.
3. Por otra parte, el artículo 3.2 del Reglamento 2018/1795 define la prueba de equilibrio económico como el proceso de evaluación que *“es llevado a cabo por un organismo regulador a petición de una de las entidades mencionadas en el artículo 11, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE a fin de determinar si el equilibrio económico de un contrato de servicio público podría verse*

---

<sup>2</sup> El servicio Madrid – Puertollano – Badajoz no está a la venta en la web de RENFE Viajeros por lo que se ha analizado el Alcazar- Ciudad Real - Puertollano – Badajoz, incluido en el CSP.

*comprometido por el nuevo servicio propuesto de transporte ferroviario de pasajeros”.*

4. La CNMC resulta, por consiguiente, competente para pronunciarse sobre las cuestiones objeto del presente procedimiento. Asimismo, atendiendo a lo previsto en los artículos 20.1 y 21.2 de la LCNMC y 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.

## **II. PRUEBA DE EQUILIBRIO ECONÓMICO**

5. El punto 4 del epígrafe IV de la Metodología establece que antes *“de proceder al análisis cuantitativo del impacto del nuevo servicio de transporte de viajeros sobre el equilibrio económico del contrato de servicio público, la CNMC establecerá si este entra en competencia directa con los servicios sujetos a OSP. Para ello, se podrán considerar, entre otras, las siguientes características de ambos servicios: i) calidad (tiempos de viaje, material rodante, frecuencias, horarios, ...); ii) usuarios potenciales (restricciones de la oferta, tarifas y ofertas de fidelización, ...); iii) destinos a los que se presta servicio (número y proximidad de las paradas, número de correspondencias, etc.); y iv) capacidad teórica de la oferta”.*

### *Sustituibilidad de los nuevos servicios de IRYO y los servicios sujetos a OSP en la red convencional*

6. Los servicios sujetos a OSP de media distancia convencional entre Madrid y Ciudad Real tienen hasta nueve paradas intermedias y tardan hasta tres veces más que el servicio de IRYO, que es directo. Esto hace que los viajeros difícilmente sustituyan los servicios sujetos a OSP de la red convencional por los servicios de alta velocidad, ya sean los comerciales de RENFE Viajeros o los nuevos servicios de alta velocidad comunicados por IRYO.
7. En el caso de los servicios entre Ciudad Real y Puertollano, aunque los nuevos servicios de IRYO podrían resultar atractivos a los viajeros de los servicios OSP de media distancia convencional porque son más rápidos y hacen todo trayecto sin paradas intermedias, los precios más elevados de los servicios de alta velocidad hacen que no sean sustitutivos de los servicios convencionales. Por eso los viajeros continúan usando los servicios de media distancia convencional a pesar de tener a su disposición 187 frecuencias semanales de servicios comerciales de alta velocidad de RENFE Viajeros en ese trayecto.

**Tabla 1. Tiempos de viaje y paradas intermedias del servicio sujeto a OSP de media distancia convencional y de los servicios propuestos por IRYO**

Trayecto		Servicios MD convencional	Servicios IRYO
Madrid - Ciudad Real	Tiempo de viaje	158 – 168 min.	51 – 64 min.
	Paradas	7 - 9	0
Ciudad Real - Puertollano	Tiempo de viaje	23 – 24 min	10 – 12 min
	Paradas	0	0

Fuente. Página web de RENFE Viajeros e información aportada por IRYO.

*Sustituibilidad de los nuevos servicios de IRYO y los servicios sujetos a OSP en la red de alta velocidad*

8. IRYO propone ofertar un máximo de 84 frecuencias semanales (6 frecuencias por sentido al día) en el trayecto Madrid – Ciudad Real – Puertollano. El servicio AVANT de RENFE viajeros cuenta con 136 frecuencias semanales (una media de 10 frecuencias por sentido al día). Adicionalmente, los servicios comerciales de RENFE Viajeros suman 159 frecuencias semanales en los trayectos Madrid – Ciudad Real y Madrid – Puertollano, y 187 frecuencias semanales en el trayecto Ciudad Real – Puertollano.

**Tabla 2. Frecuencias semanales existentes en la ruta Madrid – Ciudad Real – Puertollano y en la propuesta de IRYO (ambos sentidos)**

Trayecto	AVANT Físico <sup>3</sup>	RENFE Comercial <sup>4</sup>	IRYO
Madrid – Ciudad Real	136	159	84
Madrid – Puertollano	136	159	84
Ciudad Real – Puertollano	136	187	84

Fuente. CSP, información aportada por IRYO y página web de RENFE Viajeros.

9. RENFE Viajeros ofrece diferentes tarifas para los servicios AVANT en la línea Madrid – Ciudad Real – Puertollano.

<sup>3</sup> Los trenes AVANT “físicos” son trenes que prestan exclusivamente servicios AVANT, y están disponibles tanto para viajeros recurrentes como no recurrentes. En esta ruta no hay servicios “sinergiados” (trenes que prestan servicios comerciales pero que reservan un número de plazas para los servicios sujetos a OSP).

<sup>4</sup> Los servicios comerciales de alta velocidad de RENFE Viajeros incluyen los que presta bajo las marcas AVE, AVLO y ALVIA.

**Tabla 3. Comparativa de tarifas de billetes<sup>5</sup> y abonos<sup>6</sup> de los servicios AVANT en 2026 y los precios medios propuestos por IRYO (en euros)**

Trayecto	Tarifa (precio por trayecto)	Servicio AVANT <sup>7</sup>	Servicio IRYO
Madrid – Ciudad Real	Billete sencillo	29,60	<b>[CONFIDENCIAL]</b>
	Billete ida y vuelta	23,70	
	Abono 10-30	14,80	
Madrid – Puertollano	Billete sencillo	35,90	<b>[CONFIDENCIAL]</b>
	Billete ida y vuelta	28,70	
	Abono 10-30	17,92	
Ciudad Real – Puertollano	Billete sencillo	7,40	<b>[CONFIDENCIAL]</b>
	Billete ida y vuelta	5,90	
	Abono 10-30	3,70	

Fuente. Página web de RENFE Viajeros e información aportada por IRYO.

10. Los billetes de IRYO son sólo más baratos que el billete sencillo del servicio AVANT Madrid – Ciudad Real y que el billete de ida y vuelta del servicio AVANT Madrid – Puertollano. En el resto de los casos, los billetes de IRYO son más caros que los del servicio AVANT, por lo que serían menos atractivos para el viajero.
11. Además de los precios, se deben tener en cuenta otras ventajas de los billetes y abonos del servicio AVANT: i) permiten viajar con más de una pieza de equipaje, opción que en IRYO supone un incremento de categoría de tarifa, ii) incluyen la elección de asiento, opción que en IRYO supone 5 euros adicionales, iii) permiten el cambio gratuito de fecha y hora del tren (con gastos del 10% sólo en

<sup>5</sup> La tarifa de ida y vuelta permite comprar dos billetes sencillos con un descuento del 20%.

<https://www.renfe.com/es/es/viajar/prepara-tu-viaje/trenes-media-distancia-avant/billetes-avant-media-distancia>

<sup>6</sup> A partir del 31 de enero RENFE viajeros dejó de ofrecer los antiguos abonos para servicios AVANT y pasó a ofrecer únicamente los siguientes dos abonos nominativos e intransferibles:

- Abono 10-30: permite realizar 10 viajes en 30 días entre dos estaciones.
- Pase vía: hasta 120 viajes en un trimestre natural, con un descuento por viaje de entre el 45% y el 90% (creciente según el número de viajes). Mínimo de 10 viajes en 45 días o 20 viajes al trimestre. Permite viajar entre cualquier origen/destino de servicios Avant, por lo que no se incluye en la tabla.

<https://www.renfe.com/es/es/viajar/prepara-tu-viaje/trenes-media-distancia-avant/abonos-media-distancia>

<sup>7</sup> Los precios mostrados del abono 10-30 no incluyen el descuento del 50% habilitado por el Real Decreto-ley 17/2025, de 23 de diciembre, de medidas de promoción del uso del transporte público mediante la bonificación de abonos y títulos multiviaje.

el caso de billetes sencillos cambiados en el mismo día), lo que supone 15 euros adicionales en IRYO; iv) permiten la anulación gratuita del billete en títulos multiviajes (con gastos del 15% en billetes sencillos y del 40% en billetes de ida y vuelta), opción que en IRYO supone un incremento de categoría de tarifa; y v) las indemnizaciones en caso de retraso son más elevadas. De modo que muchos viajeros no encontrarán los servicios de IRYO sustituibles por los servicios AVANT, y no solo los detentadores de bonos multiviaje, sino también quienes viajan con billetes sencillos o de ida y vuelta, teniendo en cuenta, además del precio, las mejores condiciones de adquisición de servicios adicionales como la selección de asiento, la posibilidad de llevar más equipaje, la posibilidad de hacer cambios y anulaciones, etc.

12. Cabe concluir, pues, que los viajeros de servicios sujetos a OSP potencialmente atraídos por los servicios de IRYO se limitarían a los viajeros que viajan con billete sencillo en el servicio AVANT en el trayecto Madrid – Ciudad Real o quienes viajan con billete sencillo o de ida y vuelta en el servicio AVANT en el trayecto Madrid – Puertollano<sup>8</sup>. Los viajeros de los servicios AVANT en el trayecto Ciudad Real – Puertollano no se verían atraídos por los servicios de IRYO entre estas dos localidades porque el precio del AVANT en cualquier tipo de tarifa es mucho más competitivo.

### **Primero. Incidencia financiera neta en el CSP**

13. El punto IV.6) de la Metodología señala que la CNMC debe valorar si los nuevos servicios ferroviarios tienen un efecto negativo sustancial, bien en la rentabilidad obtenida por la empresa ferroviaria que explote el contrato de servicio público, bien en el coste neto para la autoridad competente adjudicadora del contrato de servicio público. En este caso, como explica el Ministerio de Transportes, “[d]ado que, según el sistema de compensación previsto en el Contrato OSP, se debe compensar a la operadora teniendo en cuenta los ingresos y costes reales ocurridos durante el ejercicio económico, la Administración se vería obligada a aumentar las compensaciones a pagar a Renfe en la liquidación anual”.
14. En este contexto, el incremento de la compensación a RENFE Viajeros por la prestación de los servicios incluidos en el CSP será igual a la incidencia financiera neta, esto es, la diferencia entre el resultado estimado de RENFE Viajeros tras la entrada de los nuevos servicios propuestos (B<sup>o</sup> ENTRADA) y su

---

<sup>8</sup> En puridad solo los viajeros poco sensibles a las ventajas de los servicios adicionales del AVANT serían captables.

resultado sin la entrada de dichos servicios ( $B^0$ ):

$$B^0 - B^0_{ENTRADA} = \text{Incidencia financiera neta}$$

15. De acuerdo con la Metodología, la valoración de la incidencia financiera debe analizarse “considerando el contrato de servicio público en su integridad, no únicamente en los servicios individuales prestados en virtud del mismo, y a lo largo de toda su duración”.

#### A. Variación de los ingresos de los servicios AVANT en la ruta Madrid – Ciudad Real – Puertollano

16. La determinación de la incidencia financiera requiere estimar el impacto en los ingresos por tráfico tras la entrada del nuevo operador ( $I_{ENTRADA}$ ) desde el comienzo del nuevo servicio ( $t=1$ ) y durante todos los años de duración del contrato ( $n$ ) de acuerdo con la siguiente fórmula, donde  $P_{ENTRADA}$  y  $Q_{ENTRADA}$  son, respectivamente, los precios y el número de viajeros (billetes vendidos) esperados después de la entrada del nuevo servicio de transporte de viajeros:
17. La determinación de la incidencia financiera requiere estimar el impacto en los ingresos por tráfico tras la entrada del nuevo operador ( $I_{ENTRADA}$ ) desde el comienzo del nuevo servicio ( $t=1$ ) y durante todos los años de duración del contrato ( $n$ ) de acuerdo con la siguiente fórmula, donde  $P_{ENTRADA}$  y  $Q_{ENTRADA}$  son, respectivamente, los precios y el número de viajeros (billetes vendidos) esperados después de la entrada del nuevo servicio de transporte de viajeros:

$$\sum_{t=1}^n I_t \text{ ENTRADA} = \sum_{t=1}^n (P_t \text{ ENTRADA} * Q_t \text{ ENTRADA})$$

18. En 2025, alrededor de 1.000.000 de pasajeros viajaron entre Madrid y Ciudad Real, de los que [CONFIDENCIAL entre un 80 y un 85]% utilizaron los servicios AVANT y [CONFIDENCIAL entre un 15 y un 20]% los servicios comerciales de RENFE Viajeros. Por su parte, entre Madrid y Puertollano viajaron aproximadamente 300.000 pasajeros, de los que [CONFIDENCIAL entre un 80 y un 85]% utilizaron los servicios AVANT y [CONFIDENCIAL entre un 15 y un

20] % los servicios comerciales de RENFE Viajeros.

**Tabla 4. Pasajeros, ingresos medios e ingresos de los servicios en los trayectos Madrid – Ciudad Real y Ciudad Real – Puertollano (2025)**

**[CONFIDENCIAL]**

Servicio	Viajeros al año	Ingresos medios <sup>9</sup>	Ingresos	% sobre total de ingresos
<b>Madrid – Ciudad Real</b>				
Servicios AVANT de RENFE Viajeros	<b>[CONFIDENCIAL]</b>			
Servicios comerciales de RENFE Viajeros				
<b>TOTAL</b>				
<b>Madrid – Puertollano</b>				
Servicios AVANT de RENFE Viajeros	<b>[CONFIDENCIAL]</b>			
Servicios comerciales de RENFE Viajeros				
<b>TOTAL</b>				

*Fuente. Elaboración propia a partir de los datos aportados por los operadores.*

19. RENFE Viajeros ha aportado las siguientes previsiones de viajeros e ingresos del servicio AVANT en los trayectos afectados:

**Tabla 5. Previsiones de viajeros e ingresos<sup>10</sup> del servicio AVANT en los trayectos Madrid – Ciudad Real y Madrid – Puertollano (2026-2027)**

**[CONFIDENCIAL]**

Año	Madrid – Ciudad Real			Madrid – Puertollano		
	Pasajeros	Ingresos medios	Ingresos	Pasajeros	Ingresos medios	Ingresos
2026	<b>[CONFIDENCIAL]</b>					
2027						

*Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de RENFE Viajeros.*

<sup>9</sup> Los ingresos de 2025 de los servicios sujetos a OSP están afectados por la rebaja del 50% de la tarifa de los abonos multiviaje (Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad).

<sup>10</sup> RENFE Viajeros advierte de que estas previsiones se realizaron antes de la aprobación de los nuevos abonos y descuentos del Real Decreto-ley 17/2025, de 23 de diciembre (ver nota al pie 8).

20. El primer año en que IRYO operaría los nuevos servicios durante todo un ejercicio completo sería 2027. Las previsiones de viajeros e ingresos de RENFE Viajeros y de IRYO para ese año 2027 son las siguientes:

**Tabla 6. Pasajeros, ingresos medios e ingresos previstos de los servicios en los trayectos Madrid – Ciudad Real y Madrid – Puertollano (2027)**

**[CONFIDENCIAL]**

Servicio	Viajeros al año	Ingresos medios	Ingresos	% sobre total de ingresos
<b>Madrid – Ciudad Real</b>				
Servicios AVANT de RENFE Viajeros <sup>11</sup>	<b>[CONFIDENCIAL]</b>			
Servicios comerciales de RENFE Viajeros				
IRYO				
<b>TOTAL</b>				
<b>Madrid – Puertollano</b>				
Servicios AVANT de RENFE Viajeros	<b>[CONFIDENCIAL]</b>			
Servicios comerciales de RENFE Viajeros				
IRYO				
<b>TOTAL</b>				

*Fuente. Elaboración propia a partir de los datos aportados por los operadores.*

21. Como ya se razonó en anteriores resoluciones sobre pruebas de equilibrio económico<sup>12</sup>, sólo pueden considerarse competidores aquellos servicios que circulan en franjas horarias cercanas. Por tanto, los servicios de IRYO solo captarán viajeros no recurrentes de los servicios AVANT que circulen en franjas horarias cercanas.
22. La amplitud de las franjas horarias en las que los servicios compiten depende de los precios de los billetes y del valor del tiempo. El valor del tiempo depende, a

<sup>11</sup> RENFE Viajeros advierte de que estas previsiones se realizaron antes de la aprobación de los nuevos abonos y descuentos del Real Decreto-ley 17/2025, de 23 de diciembre (ver nota al pie 8).

<sup>12</sup> Resoluciones de 29 de mayo de 2024, 20 de diciembre de 2023, de 22 de febrero de 2024 y de 14 de marzo de 2024:

<https://www.cnmc.es/sectores-que-regulamos/servicios-ferroviarios/resoluciones-de-expedientes-de-control-de-las-obligaciones-de-acceso>.

su vez, de varios factores, como la duración o el motivo (trabajo u otros motivos) del viaje. En resoluciones previas se estableció que la franja horaria afectada para el trayecto Madrid–Cuenca, cuya duración es de aproximadamente 60 minutos, es de  $\pm 45$  minutos<sup>13</sup>, y que la franja horaria afectada para el trayecto Madrid-Albacete, con una duración de 90 minutos, es de  $\pm 60$  minutos<sup>14</sup>. Como el trayecto Madrid–Ciudad Real tiene una duración de 60 minutos y el Madrid–Puertollano de 80 minutos, similares a los tiempos anteriores, se considerará que los servicios de IRYO podrán captar pasajeros de los servicios AVANT que se encuentren dentro de una franja horaria de  $\pm 45$  y  $\pm 60$  minutos desde sus horarios de circulación, respectivamente.

23. Teniendo en cuenta los horarios solicitados a ADIF AV por IRYO para sus servicios, resulta que 9 servicios de IRYO podrían captar viajeros de 12 servicios AVANT de RENFE Viajeros en ambas rutas.
24. Además, y dado que los servicios comerciales de RENFE Viajeros tienen precios (aproximados por el ingreso medio) superiores al que tendrán los servicios de IRYO, estos últimos captarán también viajeros de 11 servicios comerciales de RENFE Viajeros en el trayecto Madrid – Ciudad Real, y de 13 servicios comerciales de RENFE Viajeros en el trayecto Madrid – Puertollano.

---

<sup>13</sup> [Resolución de 29 de mayo de 2024 por la que se aprueba la prueba de equilibrio económico sobre los nuevos servicios ferroviarios notificados por Ouigo España, S.A.](#) (en adelante, Resolución de 29 de mayo de 2024).

<sup>14</sup> [Resolución de 20 de diciembre de 2023 por la que se aprueba la prueba de equilibrio económico sobre los nuevos servicios ferroviarios notificados por Ouigo España, S.A.](#).

**Tabla 7. Circulaciones de servicios captables por los servicios de IRYO ( $\pm 45$  minutos), con indicación de los horarios y de los días de la semana en que circulan**

<b>Sentido Madrid – Ciudad Real – Puertollano</b>				
<b>Servicio</b>	<b>Madrid</b>	<b>Ciudad Real</b>	<b>Puertollano</b>	<b>Días</b>
RENFE AVE	7:00	7:53	8:09	L-S
RENFE Alvia	7:05	8:01	8:17	L-D
<b>IRYO</b>	<b>7:36</b>	<b>8:27</b>	<b>8:41</b>	<b>L-D</b>
RENFE Alvia	8:05	9:03	9:20	L-D
RENFE AVANT	8:10	9:08	9:30	L-V
RENFE AVANT	10:10	11:09	11:30	L-D
<b>IRYO</b>	<b>10:30</b>	<b>11:21</b>	<b>11:35</b>	<b>L-D</b>
RENFE Avlo	10:35	11:28	11:44	L, J-D
RENFE AVANT	13:10	14:09	14:30	L-D
<b>IRYO</b>	<b>13:55</b>	<b>14:46</b>	<b>15:00</b>	<b>L-D</b>
RENFE AVANT	14:10	15:08	15:30	L-V
RENFE AVE	16:30	17:24	17:30	L-D
<b>IRYO</b>	<b>16:55</b>	<b>17:46</b>	<b>18:00</b>	<b>L-D</b>
RENFE Avlo	17:05	17:58	18:13	L-D
RENFE AVANT	17:10	19:08	18:30	L-D
RENFE Avlo	18:35		19:44	L-D
RENFE AVANT	19:10	20:09	20:30	L-D
<b>IRYO</b>	<b>19:35</b>	<b>20:26</b>	<b>20:40</b>	<b>L-D</b>
RENFE AVANT	20:10	21:09	21:30	L-V, D

*Fuente. Elaboración propia.*

**Tabla 8. Circulaciones de servicios captables por los servicios de IRYO (±45 minutos), con indicación de los horarios y de los días de la semana en que circulan**

<b>Sentido Puertollano – Ciudad Real – Madrid</b>				
<b>Servicio</b>	<b>Puertollano</b>	<b>Ciudad Real</b>	<b>Madrid</b>	<b>Días</b>
RENFE AVE	11:16	11:29	12:36	L-V, D
<b>IRYO</b>	<b>11:53</b>	<b>12:03</b>	<b>13:09</b>	<b>L-D</b>
RENFE AVANT	12:05	12:18	13:24	L-D
RENFE Avlo	12:34	12:47	13:54	L-D
<b>IRYO</b>	<b>15:18</b>	<b>15:28</b>	<b>16:34</b>	<b>L-D</b>
RENFE AVANT	15:05	15:18	16:24	L-D
RENFE Avlo	16:13		17:33	L, M J-D
RENFE AVANT	16:30	16:43	17:49	L-V
RENFE Alvia	16:43	16:56	18:03	L-D
<b>IRYO</b>	<b>17:12</b>	<b>17:22</b>	<b>18:28</b>	<b>L-D</b>
RENFE AVANT	17:30	17:43	18:49	L-D
RENFE AVANT	21:32	21:45	22:51	L-V, D
RENFE AVE	21:39	21:52	22:58	L-D
<b>IRYO</b>	<b>21:53</b>	<b>22:03</b>	<b>23:09</b>	<b>L-D</b>
RENFE Avlo	22:24	22:36	23:43	L-D

*Fuente. Elaboración propia.*

25. En las rutas con un número elevado de frecuencias, como es el caso de la ruta Madrid – Ciudad Real – Puertollano (con más de 20 trenes diarios por sentido, entre servicios comerciales y sujetos a OSP), un incremento marginal de las frecuencias como el que suponen las seis circulaciones de IRYO, no es previsible que tenga efectos apreciables en la demanda total<sup>15</sup>. Por tanto, toda la demanda que estima IRYO para su nuevo servicio, habría de provenir de los servicios comerciales de RENFE Viajeros de las mismas franjas horarias y de los viajeros captables<sup>16</sup> de los servicios AVANT, es decir, de los viajeros de billete sencillo de los servicios AVANT Madrid – Ciudad Real y Madrid – Puertollano, y de los viajeros con billete de ida y vuelta de esta última ruta. Lo que resulta

<sup>15</sup> Ver Resolución de 29 de mayo de 2024.

<sup>16</sup> Viajeros con billete sencillo del servicio Madrid – Ciudad Real, y viajeros con billete sencillo y de ida y vuelta del servicio Madrid – Puertollano.

especialmente garantista del equilibrio económico del CSP porque los datos demuestran que algunos viajeros no recurrentes no han sustituido el servicio AVANT por otras alternativas comerciales más económicas.

26. Según la información aportada por RENFE Viajeros, los viajeros con billete sencillo en los trenes AVANT de la ruta Madrid – Ciudad Real – Puertollano en las franjas horarias afectadas son el **[CONFIDENCIAL]** entre un 15 y un 20] % y los viajeros con billete de ida y vuelta son el **[CONFIDENCIAL]** entre un 20 y un 25] %.

**Tabla 9. Procedencia de los viajeros de los nuevos servicios propuestos por IRYO en la ruta Madrid – Ciudad Real – Puertollano**

**[CONFIDENCIAL]**

Año	Madrid – Ciudad Real		Madrid – Puertollano	
	Viajeros OSP	Viajeros comerciales	Viajeros OSP	Viajeros comerciales
2026	<b>[CONFIDENCIAL]</b>			
2027				

*Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de RENFE Viajeros y IRYO.*

27. El impacto económico sobre el CSP se calcula multiplicando el número de viajeros de los servicios AVANT captados, por la tarifa correspondiente, según horario y tipo de tarifa, teniendo en cuenta el crecimiento esperado de viajeros y el incremento anual del precio de los billetes previsto<sup>17</sup>. El resultado asciende al 0,0314% de los ingresos totales del CSP.

**Tabla 10. Estimación de la incidencia financiera del servicio de IRYO sobre el servicio AVANT en la ruta Madrid – Ciudad Real – Puertollano**

**[CONFIDENCIAL]**

Año	Viajeros captados	Impacto	Ingresos CSP	Impacto %
2026	<b>[CONFIDENCIAL]</b>			0,0272%
2027				0,0355%
<b>Total</b>				<b>0,0314%</b>

*Fuente. Elaboración propia.*

<sup>17</sup> RENFE Viajeros indicó en su respuesta al requerimiento de información el crecimiento previsto de los viajeros de los servicios OSP. Por su parte, el CSP permite un incremento del 1% anual del precio de los billetes.

## **B. Valoración de otros criterios señalados en la Metodología**

28. La Metodología señala otros elementos que pueden afectar a la incidencia financiera neta del nuevo servicio comunicado por IRYO sobre el CSP como i) la variación en los costes de prestación del servicio OSP o en las inversiones necesarias para prestar el servicio OSP, ii) el incremento en la demanda total del contrato de servicio público por las economías de red y iii) las posibles reacciones competitivas de la empresa que ejecuta el contrato.
29. En este caso cabría pensar en una reacción del operador que presta el servicio OSP ante la entrada de los nuevos servicios de IRYO, pero RENFE Viajeros tiene una capacidad muy limitada para reducir sus costes, dado que las circulaciones que debe realizar están fijadas en el CSP. Tal y como señala RENFE Viajeros en sus escritos, el CSP establece las condiciones de prestación de los servicios, excluyendo cualquier flexibilidad para ajustarlos a la nueva situación competitiva. Por un lado, la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos es quien, a propuesta del Ministerio de Transportes y previo informe favorable de los Ministerios de Economía, Comercio y Empresa, y de Hacienda, fija las tarifas de los servicios sujetos a OSP. Por otro lado, el Ministerio de Transportes debe autorizar cualquier modificación en las frecuencias de los servicios.
30. Este conjunto de limitaciones y necesidad de trámites y autorizaciones dificultaría cualquier respuesta competitiva por parte de RENFE Viajeros para adecuar la prestación de los servicios AVANT en la ruta Madrid – Ciudad Real – Puertollano a la nueva situación competitiva y modular, así, los servicios OSP y sus costes de prestación.

## **C. Resultado de la prueba de equilibrio económico**

31. La Metodología establece que se *“considerará que la prestación del nuevo servicio de viajeros por ferrocarril no tiene un impacto negativo sustancial sobre la rentabilidad de los servicios prestados en ejecución del contrato de servicio público, cuando la variación del beneficio sea igual o menor al 1% de los ingresos anteriores a la entrada del nuevo servicio”*.
32. Por otra parte, el artículo 10.6 del Reglamento 2018/179 señala que *“[c]uando el organismo regulador examine varias solicitudes de acceso, podrá adoptar una decisión diferente para cada una de ellas, a partir del análisis de su respectiva incidencia en el equilibrio económico del contrato de servicio público, los efectos competitivos, los beneficios netos para los clientes, la incidencia en la red y sus*

*efectos acumulativos en el equilibrio económico del contrato de servicio público”.*

33. Sobre la base de este artículo, el apartado IV.2 de la Metodología establece que *“para calcular la incidencia financiera neta de un nuevo servicio de transporte ferroviario de viajeros sobre el contrato de servicio público, se tendrá en cuenta el efecto acumulado de otros servicios que hubieran superado la prueba de equilibrio económico previamente”.*
34. Por tanto, para establecer si el nuevo servicio comunicado por IRYO afecta al equilibrio económico del CSP, debe acumularse la incidencia financiera neta calculada en la tabla 10 al resultado de las pruebas de equilibrio económico analizadas previamente por esta Comisión<sup>18</sup>. El resultado es que la merma acumulada de ingresos estimada es del 0,28% de los ingresos del contrato OSP de la Adenda nº3 del CSP, es decir, que es inferior al 1% establecido en la Metodología.

**Tabla 11. Incidencia financiera neta total en el CSP 2018–2027 (euros)**

**[CONFIDENCIAL]**

<b>Impacto</b>	<b>Ingresos previstos CSP</b>	<b>Incidencia financiera</b>	<b>Incidencia s/ ingresos (%)</b>
Impacto IRYO Barcelona-Camp de Tarragona	<b>[CONFIDENCIAL]</b>	<b>[CONFIDENCIAL]</b>	0,0026%
Impacto OUIGO Madrid-Albacete			0,0139%
Impacto OUIGO Madrid-Segovia-Valladolid			0,1326%
Impacto OUIGO Sevilla-Córdoba			0,0865%
Impacto OUIGO Madrid-Cuenca-Albacete			0,0139%
Impacto IRYO Madrid-Ciudad Real-Puertollano			0,0314%
<b>Impacto acumulado (2026 – 2027)</b>			<b>0,2809%</b>

*Fuente. Elaboración propia.*

<sup>18</sup> Resoluciones de 22 de diciembre de 2022, de 20 de diciembre de 2023, de 22 de febrero de 2024, de 14 de marzo de 2024 y de 29 de mayo de 2024.

### III. CONCLUSIONES

35. De acuerdo con lo expuesto anteriormente, se considera que:
- Los servicios de media distancia convencional Madrid – Ciudad Real y Ciudad Real – Puertollano no son sustituibles por los servicios de alta velocidad, por razón de los tiempos de trayecto, las paradas intermedias y los precios.
  - Los precios de los bonos multiviaje y la gratuidad de los cambios de horario y de fecha del billete, hacen que los viajeros frecuentes difícilmente encuentren los servicios de IRYO y los de AVANT sustituibles. Tampoco los viajeros con billete de ida y vuelta del servicio AVANT Madrid - Ciudad Real, porque su precio es más elevado. De modo que los únicos viajeros captables de los servicios AVANT por el nuevo servicio de IRYO serían los viajeros con billete sencillo del trayecto Madrid – Ciudad Real, y los viajeros con billete sencillo y de ida y vuelta del Madrid - Puertollano.
  - Teniendo en cuenta que sólo los servicios que se encuentran dentro de determinada franja horaria pueden considerarse sustituibles, sólo 12 circulaciones por semana de los servicios AVANT, de las 136 existentes, resultarían afectadas por los nuevos servicios propuestos por IRYO.
  - De acuerdo con la Metodología, la incidencia financiera neta del servicio comunicado por IRYO es del 0,0314% de los ingresos de la Adenda nº3 del CSP, a la que deben añadirse las incidencias calculadas en las pruebas de equilibrio económico realizadas previamente por esta Comisión. El resultado es que la merma acumulada de ingresos del CSP es del 0,28%, inferior al 1% establecido en la Metodología para considerar que el nuevo servicio tiene un impacto negativo sustancial sobre el CSP.

Vistos los citados antecedentes de hecho y fundamentos de derecho, la Sala de Supervisión Regulatoria del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia,

### RESUELVE

**ÚNICO.-** Declarar que los nuevos servicios de viajeros de Intermodalidad de Levante, S.A. no producen un impacto negativo sustancial sobre el equilibrio económico del Contrato entre la Administración General del Estado y la sociedad mercantil estatal RENFE VIAJEROS S.A., para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de “Cercanías”, “Media Distancia Convencional”, “Alta Velocidad Media Distancia (AVANT)” y “Ancho Métrico”, competencia de la Administración General del Estado, sujetos a obligaciones de servicio público en el periodo 2018-2027.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Transportes y del Sector Postal y notifíquese al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Intermodalidad de Levante, S.A., Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. y a la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad, haciéndoles saber que la misma pone fin a la vía administrativa y que pueden interponer contra ella recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al de su notificación.