

# **INFORME TRIMESTRAL: TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL**

**PRIMER TRIMESTRE DE 2023**

18/05/2023  
Subdirección de Análisis de Mercados  
Dirección de Transporte y Sector Postal

**[www.cnmc.es](http://www.cnmc.es)**

## ÍNDICE

<b>1. DATOS RELATIVOS AL TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS</b>	<b>3</b>
.....	
<b>1.1. Evolución general</b>	<b>3</b>
<b>1.2. Evolución de los indicadores básicos de LD AV por         corredores</b>	<b>7</b>
<b>1.3. Evolución de los precios de compra de LD AV para los         trayectos más importantes</b>	<b>13</b>
<b>2. ANEXO 1: METODOLOGÍA</b>	<b>20</b>

# 1. DATOS RELATIVOS AL TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS

## 1.1. Evolución general

El 23T1<sup>1</sup> marca un nuevo hito en el proceso de liberalización del transporte ferroviario de pasajeros al ser el primer trimestre en el que han competido, del primero al último día del trimestre, tres operadores en dos corredores: el Madrid-Barcelona y el Madrid-Valencia, Además, ha sido en este trimestre, en concreto el último día del mismo, 31 de marzo, cuando los corredores Madrid-Sevilla y Madrid-Málaga han visto iniciar sus operaciones a Iryo, como alternativa al operador histórico.

Analizando los resultados del sector en su conjunto, se observa que las plazas ofertadas han continuado creciendo en 23T1 (+5,3% respecto de 22T4 y +14,4% respecto del 22T1). El número de viajeros ha rondado los valores del trimestre anterior (-0,5%) en un periodo de caídas estacionales; si se compara con el 22T1, aislando ese efecto estacional, el crecimiento ha sido notable (+35,2%).

Desagregando la información por tipo de servicio, en los **servicios comerciales de larga distancia** el comportamiento de la LD Convencional<sup>2</sup> y el de la LD AV sigue siendo muy distinto. La **LD Convencional** muestra el comportamiento estacional usual de los primeros trimestres del año, con caídas tanto en plazas ofertadas (-4,7%) como en viajeros (-10%). La **LD AV**, por su parte, ha conseguido mantener el número de viajeros del trimestre anterior (+0,8%) y ha incrementado las plazas ofertadas (+7,2%). Respecto de la situación prepandémica, en LD Convencional aún no se han alcanzado los números de entonces, si bien se observa una tendencia positiva (el crecimiento interanual de los viajeros es del 14%). En la LD AV las plazas ofertadas y los viajeros han crecido de manera continuada desde 21T2 y superan ampliamente los niveles de 2019, con crecimientos de casi el 50% respecto del 22T1.

Los **servicios OSP** han sentido el efecto de la gratuidad de los billetes de Cercanías y MD Convencional y la subvención del 50% del precio de los billetes

---

<sup>1</sup> Primer trimestre de 2023.

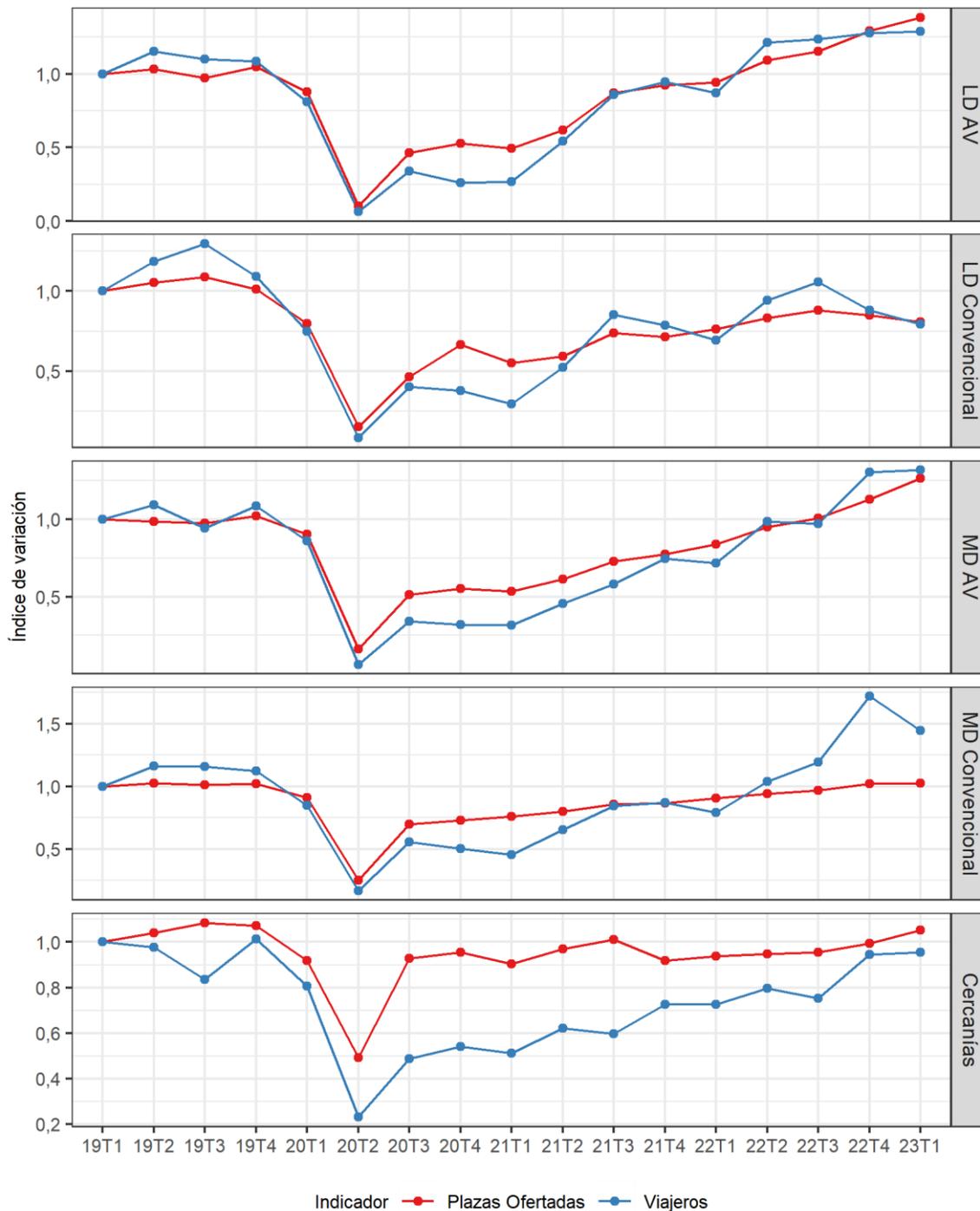
<sup>2</sup> *LD Convencional es Larga Distancia Convencional.* Ver el apartado Definiciones del Anexo.

de MD AV introducidas por Real Decreto-Ley 14/2022, de 1 de agosto<sup>3</sup>. La **MD AV** ha visto un incremento de plazas ofertadas del 12,1% y ya son ocho los trimestres de crecimiento de esta magnitud (desde 21T2). Los viajeros, por su parte, han sorteado el tradicional pequeño descenso estacional con un leve aumento del 1,0% respecto del trimestre anterior. Las **Cercanías** también han mantenido el nivel de viajeros del 22T4 (+0,9%) y, tras un crecimiento en el número de plazas ofertadas del 5,8%, ya superan la oferta previa a la pandemia. La **MD Convencional**, junto con la LD Convencional, es el producto cuya demanda experimenta tradicionalmente mayores variaciones estacionales. Este trimestre las plazas ofertadas han sido prácticamente las mismas del trimestre anterior (+0,4%) y el número de viajeros ha caído un 15,7%. La variación interanual de los viajeros (+83,4%), no obstante, deja clara la efectividad del Real Decreto-Ley 14/2022 para incrementar el uso de este producto.

---

<sup>3</sup> Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural

**Gráfica 1: Evolución del índice de variación de los indicadores de transporte ferroviario de viajeros**



Fuente: Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias de viajeros

**Tabla 1: Indicadores de transporte de viajeros por ferrocarril en 23T1 medidos en millones. Se muestran las variaciones del dato observado este trimestre con el trimestre anterior (VT - Variación Trimestral) y con el mismo trimestre del año anterior (VI - Variación Interanual).**

Indicador / Tipo de producto	Valor (millones)	VT	VI
LD AV	8,2650	+7,2%	+46,8%
LD Convencional	2,7636	-4,7%	+6,1%
MD AV	3,9675	+12,1%	+50,7%
MD Convencional	13,6851	+0,4%	+13,3%
Cercanías	117,9392	+5,8%	+12,1%
<b>Plazas Ofertadas</b>	<b>146,6204</b>	<b>+5,3%</b>	<b>+14,4%</b>
LD AV	6,6344	+0,8%	+47,9%
LD Convencional	2,1075	-10,0%	+14,3%
MD AV	2,8385	+1,0%	+84,1%
MD Convencional	7,9043	-15,7%	+83,4%
Cercanías	110,5982	+0,9%	+31,6%
<b>Viajeros</b>	<b>130,0829</b>	<b>-0,5%</b>	<b>+35,2%</b>

*Fuente: Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias de viajeros*

## 1.2. Evolución de los indicadores básicos de LD AV por corredores

El primer trimestre del año 2023 se cerró con un aumento del **número de viajeros** en todos los corredores respecto al 22T1. Este incremento fue mayor en aquellos corredores con competencia, es decir, en el Madrid-Barcelona<sup>4</sup>, con un incremento del 56,9%, y en el Madrid-Valencia<sup>5</sup>, que ha visto como más que se duplicaban los viajeros (+119,0%). En el otro extremo, el peor resultado lo obtiene Madrid-Alicante, con un 19,9% más de viajeros que el 22T1.

En el corredor Madrid-Barcelona, Iryo, que ha operado por primera vez un trimestre completo, alcanza una cuota del 17,5%, a costa de Ouigo y el AVE de Renfe, que pierden en torno a 6p.p. cada uno y registran cuotas del 23,9% y el 48,0% respectivamente. El AVLO de Renfe pierde 2p.p de cuota y se queda en el 10,6%.

En el corredor Madrid-Valencia, Renfe Viajeros ha conseguido el 43,3% de cuota con el AVE y el 17,2% con el AVLO. Ouigo, tras la reducción de su oferta con la vuelta a las cinco circulaciones diarias por sentido y la reducción del número de dobles circulaciones, obtuvo el 26,2% de cuota. Iryo consiguió el 13,2%.

Los **indicadores de productividad** muestran un retroceso respecto de 22T1 en el Madrid-Barcelona. La ocupación ha sido del 86,9% (-6p.p.) y el aprovechamiento del 72,2% (-2,8p.p.), poniendo de manifiesto la dificultad de la demanda de seguir el incremento de la oferta de plazas, que ha sido del 67% en este corredor este trimestre. En el Madrid-Valencia estos indicadores han tenido una evolución positiva en el trimestre, situándose en niveles del 69,9% la ocupación y del 67,6% el aprovechamiento, cuando la oferta se ha más que duplicado en el trimestre (+114,3%).

En las conexiones a Andalucía, en el Madrid-Sevilla tanto aprovechamiento como ocupación suben 10p.p. respecto del 22T1 y permanecen prácticamente constantes respecto del 22T4, mientras que en el Madrid-Málaga mejoran en cerca de 4p.p. respecto del 22T1 y caen más de 6p.p. respecto del 22T4.

---

<sup>4</sup> Ouigo comenzó su operación en mayo de 2021 e Iryo en noviembre de 2022.

<sup>5</sup> Ouigo comenzó su operación en octubre de 2022 e Iryo en diciembre de 2022

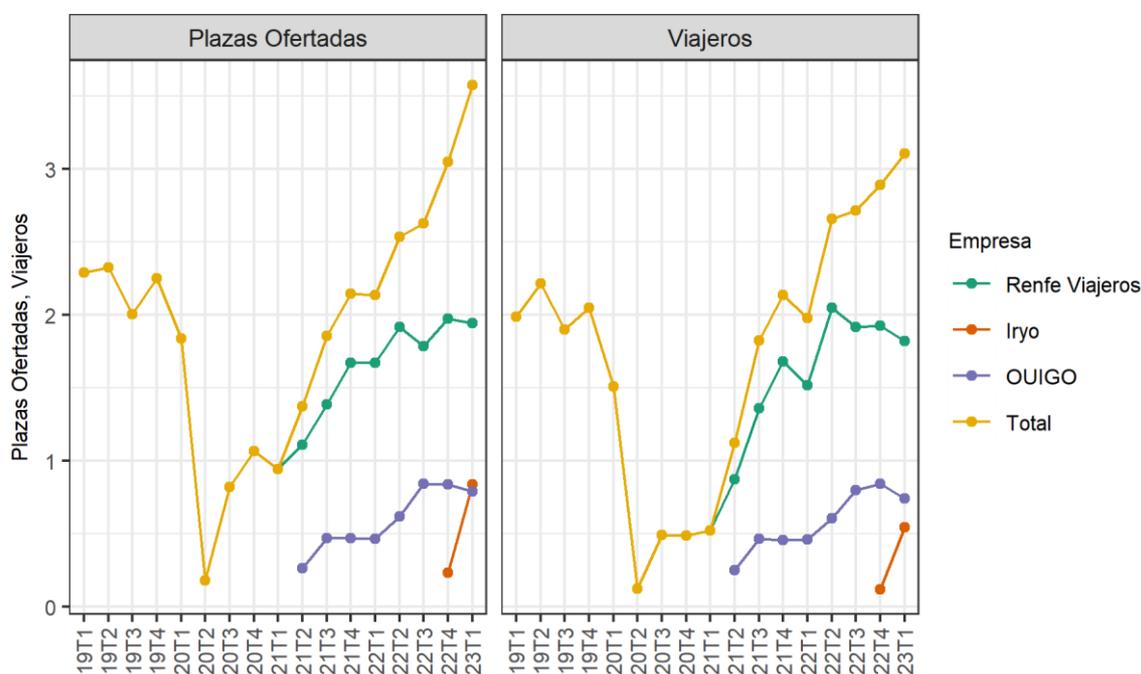
### 1.2.1. Corredor Madrid-Barcelona

**Tablero 1: Cuota de mercado (en viajeros) e indicadores básicos con variación interanual (entre paréntesis) en el corredor Madrid-Barcelona**

Cuota de mercado



Indicador	Renfe Viajeros	Iryo	OUIGO	Total
Plazas Ofertadas (millones)	1,9444 (+16,3 %)	0,8405 (-)	0,791 (+69,7 %)	3,5759 (+67,3 %)
Viajeros (millones)	1,8203 (+19,8 %)	0,5444 (-)	0,7416 (+61,3 %)	3,1063 (+56,9 %)
Ocupación	93,6 % (+2,7 pp)	64,8 % (-)	93,8 % (-4,8 pp)	86,9 % (-5,7 pp)
Aprovechamiento	74,0 % (+2,6 pp)	57,1 % (-)	83,9 % (-4,4 pp)	72,2 % (-2,8 pp)



Fuente: Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias de viajeros

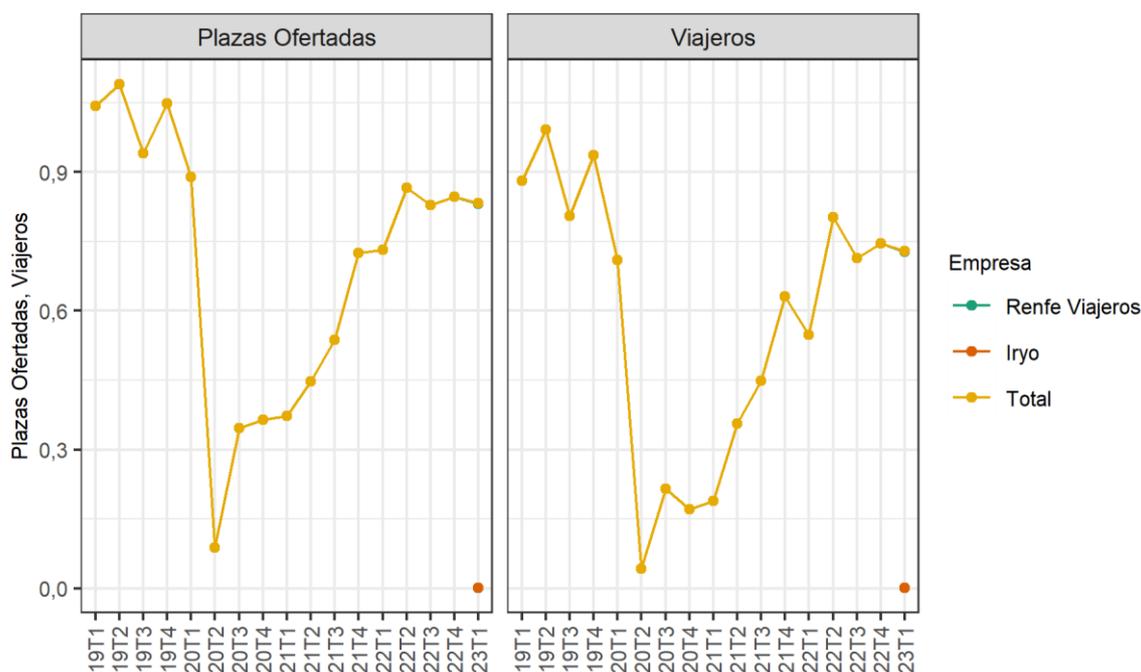
## 1.2.2. Corredor Madrid- Sevilla

**Tablero 2: Cuota de mercado (en viajeros) e indicadores básicos con variación interanual (entre paréntesis) en el corredor Madrid-Sevilla**

Cuota de mercado

Renfe-AVE (99,8%)	Iryo (0,2%)
----------------------	----------------

Indicador	Renfe Viajeros	Iryo	Total
Plazas Ofertadas (millones)	0,8306 (+13,5 %)	0,0017 (-)	0,8323 (+13,7 %)
Viajeros (millones)	0,727 (+32,5 %)	0,0014 (-)	0,7284 (+32,7 %)
Ocupación	87,5 % (+12,5 pp)	82,4 % (-)	87,5 % (+12,5 pp)
Aprovechamiento	81,1 % (+11,1 pp)	77,4 % (-)	81,1 % (+11,1 pp)



Fuente: Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias de viajeros

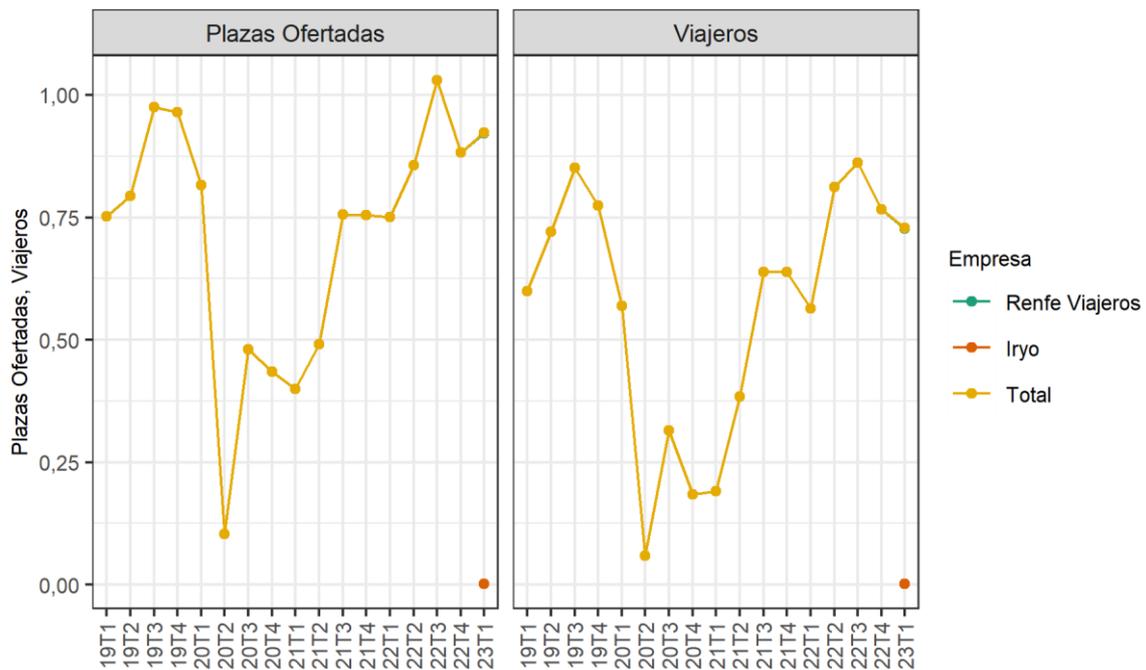
### 1.2.3. Corredor Madrid- Málaga/Granada

**Tablero 3: Cuota de mercado (en viajeros) e indicadores básicos con variación interanual (entre paréntesis) en el corredor Madrid-Málaga/Granada**

Cuota de mercado

Renfe-AVE (99,8%)	Iryo (0,2%)
----------------------	----------------

Indicador	Renfe Viajeros	Iryo	Total
Plazas Ofertadas (millones)	0,9217 (+22,7 %)	0,0017 (-)	0,9234 (+22,9 %)
Viajeros (millones)	0,7273 (+28,8 %)	0,0015 (-)	0,7288 (+29,1 %)
Ocupación	78,9 % (+3,8 pp)	88,2 % (-)	78,9 % (+3,8 pp)
Aprovechamiento	70,0 % (+2,8 pp)	77,8 % (-)	70,0 % (+2,8 pp)

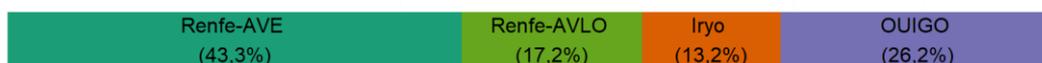


Fuente: Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias de viajeros

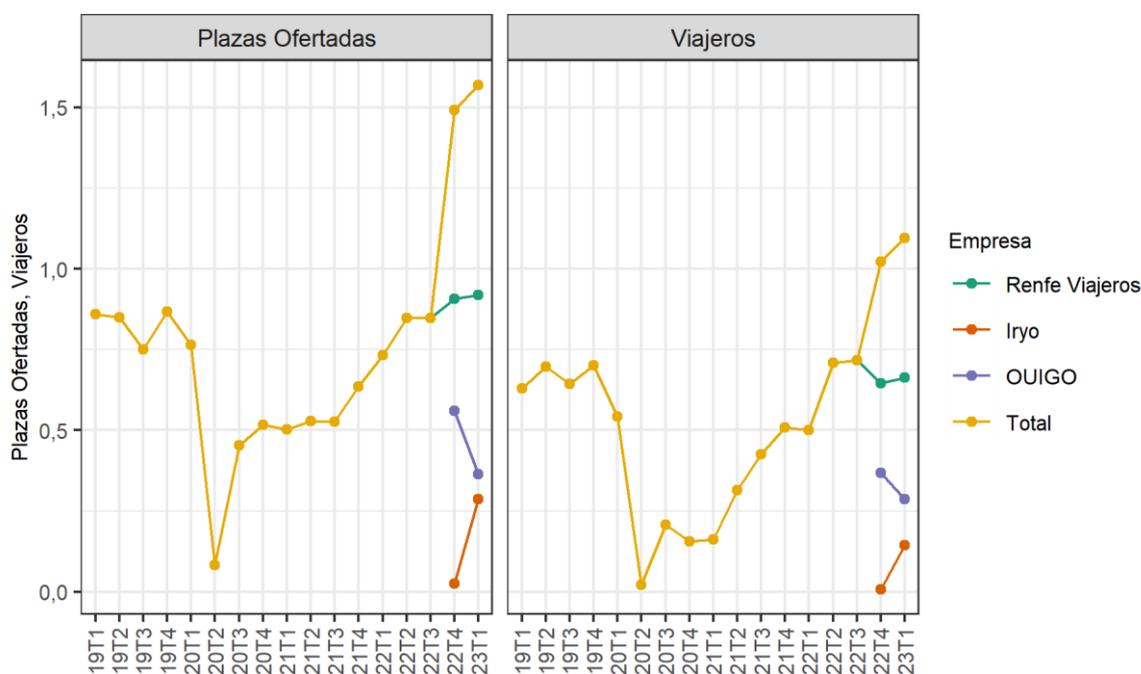
### 1.2.4. Corredor Madrid-Valencia

**Tablero 4: Cuota de mercado (en viajeros) e indicadores básicos con variación interanual (entre paréntesis) en el corredor Madrid-Valencia**

Cuota de mercado



Indicador	Renfe Viajeros	Iryo	OUIGO	Total
Plazas Ofertadas (millones)	0,9183 (+25,5 %)	0,2867 (-)	0,3639 (-)	1,5689 (+114,3 %)
Viajeros (millones)	0,6639 (+32,6 %)	0,145 (-)	0,2874 (-)	1,0963 (+119,0 %)
Ocupación	72,3 % (+3,9 pp)	50,6 % (-)	79,0 % (-)	69,9 % (+1,5 pp)
Aprovechamiento	68,5 % (+2,9 pp)	50,0 % (-)	79,0 % (-)	67,6 % (+2,0 pp)



Fuente: Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias de viajeros

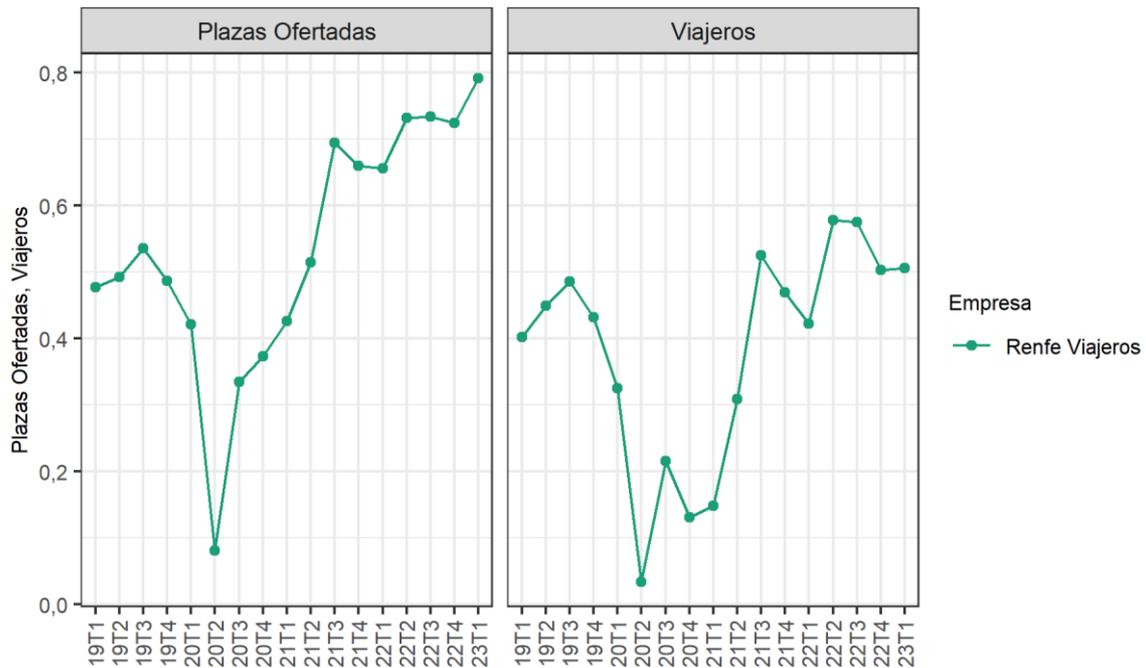
### 1.2.5. Corredor Madrid-Alicante

**Tablero 5: Cuota de mercado (en viajeros) e indicadores básicos con variación interanual (entre paréntesis) en el corredor Madrid-Alicante**

Cuota de mercado

Renfe-AVE (98,8%)	Renfe-AVLO (1,2%)
----------------------	----------------------

Indicador	Renfe Viajeros
Plazas Ofertadas (millones)	0,7915 (+20,7 %)
Viajeros (millones)	0,5065 (+19,9 %)
Ocupación	64,0 % (-0,4 pp)
Aprovechamiento	57,7 % (+4,7 pp)



Fuente: Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias de viajeros

### 1.3. Evolución de los precios de compra de LD AV para los trayectos más importantes

Desde octubre de 2022 la CNMC viene recogiendo, de las webs de los distintos operadores ferroviarios, los precios de los trayectos más importantes, punto a punto, de los corredores de alta velocidad<sup>6</sup>, con el objetivo de analizar su evolución. Lo hace con frecuencia diaria, y recoge los precios de los billetes básicos<sup>7</sup> para viajar, desde el día siguiente al de la búsqueda, cada día, hasta 40 días después.

El valor del precio medio de compra en cada fecha se calcula como la media de los precios capturados cada día, para cada uno de los operadores que ofrecen cada trayecto<sup>8</sup>.

Del análisis de los precios medios así calculados a partir de los precios recogidos durante el 23T1, se observa que los precios medios de compra se han caracterizado por una bajada de precios respecto del trimestre anterior<sup>9</sup>, más abultada en el caso del Madrid-Barcelona y el Madrid-Valencia (de hasta el 22-23%) que en el caso del Madrid-Málaga (del 6%), el Madrid-Sevilla (0,8%)<sup>10</sup> y el Madrid-Alicante (0%).

Se observa también que en los trayectos con competencia se encuentran billetes a mejor precio que en los trayectos sin competencia. En el 23T1 se pudo comprar un billete entre Madrid y Barcelona por unos 33€ de media con Iryo y Ouigo, y por 40€ de media con AVLO. Estos precios son inferiores a los ofrecidos en los trayectos entre Madrid y Málaga y Madrid y Sevilla (trayectos con una duración

---

<sup>6</sup> Madrid-Barcelona, Madrid-Sevilla, Madrid-Málaga, Madrid-Valencia y Madrid-Alicante en ambas direcciones.

<sup>7</sup> Las observaciones se realizan con los precios recogidos en las webs de las compañías ferroviarias, por lo que ignoran los precios de los billetes puestos a la venta por intermediarios. Ignoran también los descuentos que requieran de añadir algún código promocional o las subidas de precio por añadir extras al servicio.

<sup>8</sup> Consúltese el anexo metodológico para más detalles sobre el cálculo.

<sup>9</sup> Recuérdese que los precios recogidos en la web un día señalado abarcan los 40 días siguientes, así que los datos de enero corresponden, en general, a viajes realizados en enero y febrero. Justamente estos son los meses de demanda más reducida en los servicios.

<sup>10</sup> En este último caso la feria de abril ha condicionado los precios de compra del final de marzo y ha afectado a los resultados globales.

similar al Madrid-Barcelona y donde solamente una parte de los precios recogidos se ha visto afectado por la introducción de competencia<sup>11</sup>).

Las mismas diferencias se aprecian entre el Madrid-Valencia y el Madrid-Alicante. Mientras que en el Madrid-Valencia los precios medios de Iryo, Ouigo y AVLO rondan los 21-22€, en el Madrid-Alicante el precio medio del AVLO es de 33€.

---

<sup>11</sup> Recuérdese que Iryo inició sus operaciones el último día del trimestre, de modo que los precios recogidos el 30 de marzo incluían los de Iryo en todas las observaciones, pero los precios recogidos el 1 de enero no incluían precios de Iryo en ninguna de las observaciones.

### 1.3.1. Trayecto Madrid-Barcelona

**Tabla 2: Precio medio trimestral con sus variaciones (VT - Variación Trimestral) y precio medio mensual con sus variaciones (VM - Variación Mensual) para el 23T1 en el trayecto Madrid-Barcelona**

Empresa	Precio medio trimestral	VT	Mes compra	Precio medio mensual	VM
Iryo	33,31	-10,8%	23M01	29,94	-14,5%
			23M02	31,34	+4,7%
			23M03	37,95	+21,1%
OUIGO	32,92	-22,1%	23M01	28,82	-21,4%
			23M02	32,18	+11,6%
			23M03	37,26	+15,8%
Renfe-AVE	65,59	-15,8%	23M01	64,82	-7,9%
			23M02	63,70	-1,7%
			23M03	67,91	+6,6%
Renfe-AVLO	39,89	-20,3%	23M01	35,77	-19,3%
			23M02	38,39	+7,3%
			23M03	44,77	+16,6%

Fuente: Elaboración propia

**Gráfica 7: Precios diarios de compra para viajes en los siguientes 40 días en Madrid-Barcelona**



Fuente: Elaboración propia

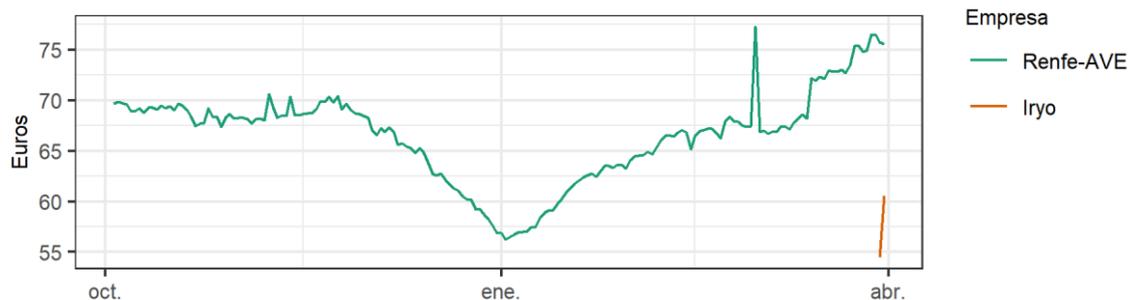
### 1.3.2. Trayecto Madrid-Sevilla

**Tabla 3: Precio medio trimestral con sus variaciones (VT - Variación Trimestral) y precio medio mensual con sus variaciones (VM - Variación Mensual) para el 23T1 en el trayecto Madrid-Sevilla**

Empresa	Precio medio trimestral	VT	Mes compra	Precio medio mensual	VM
Iryo	57,5	-	23M03	57,50	-
			23M01	60,31	-4,4%
Renfe-AVE	66,4	-0,8%	23M02	66,58	+10,4%
			23M03	71,54	+7,5%

Fuente: Elaboración propia

**Gráfica 8: Precios diarios de compra para viajes en los siguientes 40 días en Madrid-Sevilla**



Fuente: Elaboración propia

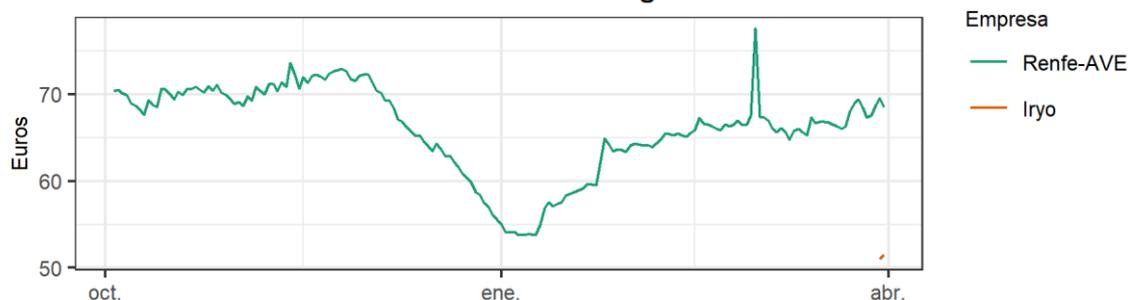
### 1.3.3. Trayecto Madrid-Málaga

**Tabla 4: Precio medio trimestral con sus variaciones (VT - Variación Trimestral) y precio medio mensual con sus variaciones (VM - Variación Mensual) para el 23T1 en el trayecto Madrid-Málaga**

Empresa	Precio medio trimestral	VT	Mes compra	Precio medio mensual	VM
Iryo	51,28	-	23M03	51,28	-
			23M01	58,38	-8,7%
Renfe-AVE	63,97	-6,4%	23M02	65,72	+12,6%
			23M03	67,31	+2,4%

Fuente: Elaboración propia

**Gráfica 9: Precios diarios de compra para viajes en los siguientes 40 días en Madrid-Málaga**



Fuente: Elaboración propia

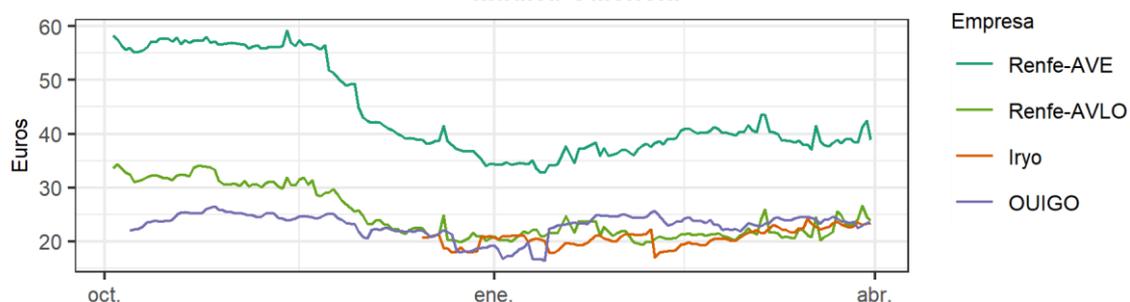
### 1.3.4. Trayecto Madrid-Valencia

**Tabla 5: Precio medio trimestral con sus variaciones (VT - Variación Trimestral) y precio medio mensual con sus variaciones (VM - Variación Mensual) para el 23T1 en el trayecto Madrid-Valencia**

Empresa	Precio medio trimestral	VT	Mes compra	Precio medio mensual	VM
Iryo	20,93	+7%	23M01	20,13	+2,9%
			23M02	19,85	-1,4%
			23M03	22,58	+13,7%
OUIGO	22,91	-1,1%	23M01	21,15	+1,7%
			23M02	23,74	+12,2%
			23M03	23,74	+0,0%
Renfe-AVE	38,14	-23,6%	23M01	35,32	-9,2%
			23M02	39,36	+11,4%
			23M03	39,54	+0,5%
Renfe-AVLO	21,75	-22,2%	23M01	21,81	-0,2%
			23M02	20,78	-4,7%
			23M03	22,55	+8,5%

Fuente: Elaboración propia

**Gráfica 10: Precios diarios de compra para viajes en los siguientes 40 días en Madrid-Valencia**



Fuente: Elaboración propia

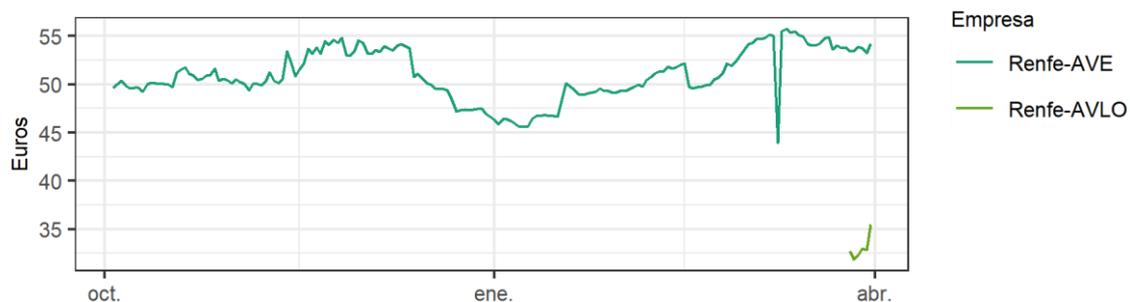
### 1.3.5. Trayecto Madrid-Alicante

**Tabla 6: Precio medio trimestral con sus variaciones (VT - Variación Trimestral) y precio medio mensual con sus variaciones (VM - Variación Mensual) para el 23T1 en el trayecto Madrid-Alicante**

Empresa	Precio medio trimestral	VT	Mes compra	Precio medio mensual	VM
Renfe-AVE	51,01	+0%	23M01	47,65	-5,8%
			23M02	50,88	+6,8%
			23M03	54,06	+6,3%
Renfe-AVLO	33,02	-	23M03	33,02	-

Fuente: Elaboración propia

**Gráfica 11: Precios diarios de compra para viajes en los siguientes 40 días en Madrid-Alicante**



Fuente: Elaboración propia

## 2. ANEXO 1: METODOLOGÍA

### 2.1. Obtención de datos

Para la elaboración de esta nota se emplean **datos provisionales no consolidados** aportados por las empresas ferroviarias activas que circulan por la red ferroviaria de interés general (RFIG) y ofrecen servicios de transporte de viajeros (no se incluyen los operadores cuya actividad se centra exclusivamente en redes autonómicas).

Los datos del informe trimestral pueden no ser perfectamente coherentes con los datos consolidados para todo el año, que publique la CNMC en el Informe Anual una vez finalizado éste, si bien en la medida de lo posible se revisarán retrospectivamente los datos trimestrales.

Las variaciones en los datos se analizan según las siguientes referencias temporales:

**Intertrimestral.** Del trimestre actual con respecto del trimestre anterior.

**Interanual.** Del trimestre actual con respecto del mismo trimestre del año anterior.

En aquellos indicadores en que su valor sea un porcentaje su variación se expresa en puntos porcentuales (pp).

Los trimestres se denotan usando el siguiente formato: AATN donde AA es el año y N el número de trimestre. Por ejemplo, 22T3 será el tercer trimestre del 2022.

### 2.2. Recogida de precios

Desde octubre de 2022 la CNMC viene recogiendo de las webs de los distintos operadores ferroviarios los precios de los trayectos más importantes, punto a punto, de los corredores de alta velocidad<sup>12</sup> con el objetivo de analizar su evolución. Lo hace con frecuencia diaria, y recoge los precios de los billetes

---

<sup>12</sup> Madrid-Barcelona, Madrid-Sevilla, Madrid-Málaga, Madrid-Valencia y Madrid-Alicante en ambas direcciones.

básicos<sup>13</sup> para viajar, desde el día siguiente al de la búsqueda, cada día, hasta 40 días después.

El valor del precio medio de compra ( $P_c^{med}$ ) en cada fecha se calcula como la media de los precios capturados cada día, para cada uno de los operadores que ofrecen cada trayecto.

Formalmente, sea  $P_{h,p}^{c,v}$  el precio recogido para un día de compra  $c$ , un día de viaje  $v$ , un producto (incluyendo tanto el producto como el tipo de billete)  $p$  y una hora de salida del tren  $h$ , definimos el precio medio para un día de compra  $c$ , un día de viaje  $v$  y un producto  $p$  como:

$$P_p^{c,v} = \frac{\sum_h P_{h,p}^{c,v}}{n_{c,v,p}}$$

donde  $n_{c,v,p}$  es el número de frecuencias donde se encontró precio para esa combinación de fecha de compra, fecha de viaje y producto.

Se define el precio medio de compra  $P_p^{c,med}$  para un día  $c$  como

$$P_p^{c,med} = \frac{1}{40} \sum_{i=1}^{40} P_p^{c,c+i}$$

### 2.3. Definiciones

Para estandarizar el criterio en la toma de datos por parte de las empresas ferroviarias y salvo que se indique otra cosa, se utiliza como base las definiciones del glosario de estadísticas de transporte (5ª edición, 2019) de Eurostat/ITF (Foro Internacional del Transporte).

**Empresa ferroviaria:** (artículo 48 Ley 38/2015). Las entidades, titulares de una licencia de empresa ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril, en los términos establecidos en esta ley. Las empresas ferroviarias deberán, en

---

<sup>13</sup> Las observaciones se realizan con los precios recogidos en las webs de las compañías ferroviarias, por lo que ignoran los precios de los billetes puestos a la venta por intermediarios. Ignoran también los descuentos que requieran de añadir algún código promocional o las subidas de precio por añadir extras al servicio.

todo caso, aportar la tracción. Se consideran asimismo empresas ferroviarias aquellas que aporten exclusivamente la tracción.

**Empresa ferroviaria activa:** (definición propia) Aquellas que disponiendo de licencia y certificado de seguridad realizan servicios de transporte de mercancías y/o pasajeros.

**Ingresos (€):** Las tarifas totales recaudadas por la prestación de servicios de transporte ferroviario durante el período del informe. Excluye otros ingresos, como los ingresos por servicios de catering, servicios de estación y servicios a bordo, así como las posibles subvenciones públicas.

**Viajero:** Cualquier persona, con excepción del personal de servicio en el tren, que efectúe un recorrido en un vehículo ferroviario. Se excluyen los que realicen un recorrido en transbordadores o autocares explotados por una empresa ferroviaria.

**Viajeros.km:** Unidad de medida que equivale al transporte de un pasajero por ferrocarril en un trayecto de un kilómetro. La distancia considerada es la distancia efectivamente recorrida por el viajero en la red de que se trate.

**Plazas Ofertadas:** (definición propia). Hace referencia a las plazas legalmente establecidas en los vehículos ferroviarios de transporte de pasajeros, resultado de la suma del número de plazas sentadas y plazas de pie.

**Plaza.km Ofertadas:** (definición propia). Unidad de medida equivalente al desplazamiento a lo largo de un kilómetro de una plaza disponible en un vehículo ferroviario de transporte de pasajeros, cuando dicho vehículo realiza el servicio al que se le destina esencialmente. La distancia considerada es la distancia recorrida realmente. Se excluyen las maniobras y movimientos similares.

**Ocupación:** Viajeros dividido por Plazas Ofertadas.

**Aprovechamiento:** Viajeros. km dividido por Plazas.km Ofertadas.

**Transporte ferroviario** (artículo 47 Ley 38/2015): El realizado por empresas ferroviarias empleando vehículos adecuados que circulen por la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG). El transporte ferroviario puede ser de viajeros y de mercancías. Dicho servicio se prestará en régimen de libre competencia con arreglo a lo previsto en la Ley. Se entiende por transporte de viajeros, el de personas y por transporte de mercancías, el de cualquier clase de bienes.

**Tren:** Uno o varios vehículos ferroviarios remolcados por una o varias locomotoras o automotores, o bien un automotor solo, que circulen con un número determinado o una designación específica, desde un punto de procedencia determinado a un punto de destino determinado. Una locomotora aislada no se considera tren.

**Tren.km:** Unidad de medida equivalente al movimiento de un tren a lo largo de un kilómetro. La distancia considerada es la distancia recorrida realmente.

**Servicios comerciales de transporte de viajeros:** (definición propia) Son todos aquellos no sujetos a obligaciones de servicio público y que son la larga distancia convencional, alta velocidad y los servicios históricos y/o turísticos.

**Servicios OSP de transporte de viajeros:** (definición propia) Son todos aquellos así calificados en virtud de una decisión de Consejo de Ministros según lo establecido por el artículo 59.1 de Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del sector ferroviario. En términos generales, los servicios OSP engloban los de cercanías, regionales o media distancia convencional y media distancia en alta velocidad (AVANT).

**Servicios de cercanías:** (definición aportada por el operador) Servicios ferroviarios que unen los núcleos urbanos de las grandes ciudades con las poblaciones limítrofes.

**Servicios de alta velocidad (AV):** (definición propia) Aquellos en los que la velocidad máxima del tren es superior a 200 km/h y además la velocidad media es superior a 150 km/h.

**Servicios de larga distancia (LD):** (definición aportada por el operador) Servicios de transporte de viajeros que unen los núcleos urbanos de mayor densidad de población.

**Servicios de media distancia (MD):** (definición aportada por el operador) Servicios de viajeros que unen capitales de provincias situadas en regiones próximas.

**Servicios de media distancia alta velocidad (MD AV):** (definición propia) Aquellos servicios de media distancia que se desarrollan en alta velocidad, pero clasificados como OSP. Actualmente estos servicios solo los presta Renfe Viajeros bajo el nombre comercial de AVANT.

**Corredor:** Todos aquellos trayectos que se dan total o parcialmente sobre las ciudades que definen al corredor. Por ejemplo, el corredor Madrid – Barcelona incluye también los viajeros entre Madrid y Zaragoza y entre Zaragoza y Barcelona<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> El corredor va desde [Madrid hasta la frontera francesa](#) y tiene estaciones en Madrid, Guadalajara-Yebes, Calatayud, Zaragoza, Lleida, Tarragona, Barcelona, Girona y Figueres. Incluye también los tráficos entre Zaragoza y Huesca.