

INFORME ANUAL DEL SECTOR FERROVIARIO (2023)

INF/DTSP/033/24

09/07/2024

www.cnmc.es

ÍNDICE

1. Infraestructuras ferroviarias	7
1.1. La Red ferroviaria de interés general	7
1.2. Utilización de las infraestructuras ferroviarias.....	11
1.3. Ingresos de los gestores de la infraestructura ferroviaria	15
2. Transporte ferroviario de mercancías.....	17
2.1. Evolución general	17
2.1.1. Indicadores de actividad	17
2.1.2. Indicadores económicos	22
2.2. Caracterización del transporte de mercancías por ferrocarril	25
2.2.1. Principales productos transportados.....	26
2.2.2. Principales flujos del transporte de mercancías por ferrocarril	29
3. Transporte ferroviario de viajeros	31
3.1. Evolución general	31
3.2. Servicios comerciales.....	34
3.2.1. Larga Distancia AV.....	35
3.2.2. Larga Distancia Convencional	45
3.3. Servicios OSP.....	50
3.3.1. Cercanías	50
3.3.2. Media Distancia Convencional.....	52
3.3.3. Media Distancia AV	56
ANEXO	60

RESUMEN EJECUTIVO

El artículo 11 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC) asigna a este organismo la competencia de supervisión y control del correcto funcionamiento del sector ferroviario. En ejercicio de esta función la CNMC publica todos los años un informe anual de indicadores del sector ferroviario que describe la situación del sector desde el punto de vista de las infraestructuras ferroviarias, así como del transporte de mercancías y de viajeros. Las tablas y gráficas se han elaborado con los datos que requiere la CNMC tanto a los principales operadores ferroviarios como a los administradores de infraestructuras.

De los indicadores del sector de transporte ferroviario en 2023 se extrae lo siguiente:

- Los principales desarrollos en **la Red Ferroviaria de Interés General** se han dado en la red de alta velocidad. Especialmente importante es el tramo Pola de Lena – Bif. Pajares (49,574 kms.) en la línea que une Madrid con Asturias, conocido como “Variante de Pajares”, que permitirá la reducción del tiempo de viaje entre Madrid y Asturias en más de una hora.

Las inversiones en infraestructuras han ascendido a casi 1.960 millones de euros, lo que supone un aumento del 38% respecto de 2022. El 88% de ese importe son inversiones de ADIF Alta Velocidad, destinado esencialmente a las nuevas líneas de alta velocidad.

La actividad sobre la red es eminentemente de viajeros, especialmente en las líneas de alta velocidad.

Los ejes de ancho ibérico siguen siendo los que más tráfico acumulan, siendo el más importante el eje 02 Madrid-Zaragoza-Barcelona-Port Bou-Francia, con casi un 20% del tráfico total. Los ejes de alta velocidad más importantes son el 12 Madrid-Barcelona y el 14 Madrid-Andalucía, con un 12,3% y un 10% del tráfico total, respectivamente.

Los cánones y las tasas ferroviarias alcanzaron en 2023 los 1.341 millones de euros, un 15% más que en 2022.

- La actividad del **transporte de mercancías por ferrocarril** fue de 21,6 millones de toneladas netas (un 10,1% menos que el año anterior) y 9.529,8 millones de t.km netas (-9,4%). La mayor actividad se registró en las conexiones de Madrid con Valencia, Sevilla, Castilla y León y el País Vasco. El segundo foco de actividad está entre el País Vasco y Barcelona, pasando por Zaragoza.

Renfe Mercancías transportó 4.420 millones de t.km netas (-20,5%) y su cuota de mercado bajó por primera vez del 50% (46,4%). Sus principales competidores tuvieron los siguientes resultados: Captrain 1.768 millones de t.km netas (-2,6%), Continental 1.326 (+14,9%), Transfesa 617 (-20,4%) y Medway 596 (+40,9%).

Los ingresos totales del sector fueron de 321 millones de euros (-2,25%) y los costes de 325 millones de euros (-7,2%, principalmente por la reducción de los costes de la energía de tracción).

La actividad sigue siendo eminentemente nacional y en vagón intermodal. En este tipo de vagón la competencia es mayor y la cuota de mercado de Renfe Mercancías ha bajado hasta el 34% (6 p.p. menos que en 2022). En vagón completo, la necesidad de disponer de vagones específicos para cada mercancía dificulta la competencia. Renfe Mercancías (63% de cuota de mercado) y Captrain (28%) abarcan casi todo el mercado.

Los principales productos transportados en vagón completo son, en toneladas netas, los siderúrgicos con un 34,5% y los graneles con un 26,6%. En t.km netas los siderúrgicos representan el 47,1% y los graneles el 13,2%.

Geográficamente, Barcelona-Zaragoza es el trayecto más importante en toneladas netas, a pesar de haber cedido un 13% respecto a 2022. Junto con el Madrid-Valencia (segundo en importancia), estos dos trayectos son los operados por un mayor número de empresas. En t.km netas otros trayectos de largo recorrido como el Bizkaia-Valencia cobran importancia.

- La entrada de competencia en el **transporte de viajeros por ferrocarril** ha propiciado un aumento tanto de la oferta como de la demanda de los servicios de Larga Distancia Alta Velocidad a niveles nunca antes registrados. Si en los corredores Madrid-Barcelona y Madrid-Valencia ya había operadores y marcas compitiendo con el AVE de Renfe desde antes, en 2023 se inició la competencia en los corredores Madrid-Alicante, Madrid-Málaga/Granada y Madrid-Sevilla. En el Madrid-Alicante AVLO comenzó a operar el 27 de marzo, OUIGO el 27 de abril e Iryo el 2 de junio. En los corredores Madrid-Sevilla y Madrid-Málaga/Granada, Iryo comenzó su operación el 31 de marzo y AVLO el 1 de junio.

De igual manera ha sido muy notable el aumento de viajeros en los servicios afectados por el Real Decreto-Ley 14/2022, publicado el 1 de agosto de 2022, que establece la gratuidad de los servicios prestados con obligación de servicio público (OSP) de Cercanías y Media Distancia Convencional, así como el descuento del 50% en los servicios de Media Distancia Alta Velocidad para usuarios recurrentes. Esta medida, concebida inicialmente

para ser aplicada entre el 1 de septiembre y el 31 de diciembre de 2022, fue prorrogada durante todo el año 2023 y ha sido nuevamente prorrogada en 2024.

El número de viajeros en 2023 ha sido de más de 534 millones, un 21% más que en 2022 y superando por primera vez los registros de 2019 (+5%).

El mayor número de viajeros lo aportan los servicios de Cercanías (el 83%), pero en términos de viajeros.km el servicio de Larga Distancia Alta Velocidad es el más importante, con el 46,6% del total, seguido por las Cercanías con el 24,1%. Más lejos quedan la Media Distancia Convencional (12,8%), la Larga Distancia Convencional (11,6%) y la Media Distancia Alta Velocidad (5%).

La **Larga Distancia Alta Velocidad** alcanzó los 32,4 millones de viajeros y los 39,4 millones de plazas ofertadas (+36,6% y +46,9% respecto de 2022, respectivamente). Los corredores donde existe competencia han batido récord de viajeros: el Madrid-Barcelona ha transportado casi 14 millones, el Madrid-Valencia 5 millones, los corredores Madrid-Sevilla y Madrid-Málaga/Granada casi 4 millones cada uno y el Madrid-Alicante casi 3 millones.

El peso de los cánones en los ingresos, medidos en viajeros.km, han pasado del 37% al 57% en el Madrid-Barcelona, y del 25% al 34% en el Madrid-Valencia.

La cuota de mercado en número de viajeros de Renfe (incluyendo sus productos AVE y AVLO) baja más de 10 p.p. en todos los corredores con competencia. Ronda el 55% en los corredores Madrid-Barcelona y Madrid-Valencia y queda entre el 75% y el 80% en el resto. Iryo tiene entre el 20 y el 25% de cuota en todos los corredores salvo en el Madrid-Alicante (5%) y OUIGO entre el 18 y el 23% en los tres corredores donde tiene presencia.

Los trayectos punto a punto más importantes siguen siendo Madrid-Barcelona (8,6 millones de viajeros), Madrid-Valencia (4,8 millones), Madrid-Sevilla (3,1 millones), Madrid-Málaga (2,5 millones), Madrid-Alicante (algo más de dos millones) y Madrid-Zaragoza (1,8 millones).

La **Larga Distancia Convencional** mantuvo los 9,5 millones de viajeros de 2022 y redujo a 11 millones las plazas ofertadas (-2,5%) quedando ambos indicadores aún lejos de los niveles de 2019 (-22%). Entre los trayectos punto a punto el más importante es el Barcelona-Valencia con más de 0,9 millones de viajeros. Los siguientes cinco trayectos principales han tenido entre 235.000 y 414.000 viajeros, destacando los aumentos del Madrid-León (+31,6%) y del Alicante-Valencia (+20,6%).

En 2023 los servicios OSP han alcanzado los 492,4 millones de viajeros totales (+21% respecto a 2022). Las **Cercanías** registraron 441,9 millones de viajeros (+18,5%) y 472,8 millones de plazas ofertadas, valores muy similares a los previos a la pandemia. El principal núcleo de Cercanías es el de Madrid con 230 millones de viajeros (+12,1%). El segundo es el de Barcelona con 120 millones de viajeros (+19,4%). Ambos núcleos combinados representan el 79% de los viajeros totales de Cercanías y el 75% de las plazas ofertadas.

La **Media Distancia Convencional** escaló hasta los 37,8 millones de viajeros (+46,2%) y los 56 millones de plazas ofertadas (+9,6%), superando ampliamente los niveles prepandemia en viajeros (+56%) y alcanzando las cifras de 2019 en plazas ofertadas. La ocupación (67,5%) y el aprovechamiento (51,7%) han crecido significativamente y se encuentran en máximos desde 2018. Destacan los corredores de Rodalies; los que unen Barcelona con Cerbere, con casi 3,8 millones de viajeros, Barcelona con Tortosa/Ulldecona (1,9 millones) y Barcelona con Ribarroja d'Ebre (1,8 millones). Los corredores de A Coruña-Santiago-Vigo y Sevilla-Córdoba-Jaén, segundo y tercero en importancia, han tenido un crecimiento interanual del 41,6% y 174%, respectivamente.

La **Media Distancia Alta Velocidad** transportó 12,6 millones de viajeros (+47,2%) y ofreció 15,9 millones de plazas (+29,7%), superando ampliamente los valores de 2019. El corredor con más viajeros sigue siendo el Madrid-Valladolid, con casi 2,8 millones de viajeros. Le sigue la conexión de Madrid-Toledo con 1,9 millones de viajeros. En torno a millón y medio son los viajeros de las conexiones de Ourense con A Coruña, Figueres con Barcelona y Madrid con Puertollano.

1. INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

1.1. La Red ferroviaria de interés general

A 31 de diciembre de 2023 la longitud de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG en adelante) era de 15.665 km (-2,2% respecto de 2022), de los cuales 15.645 km pertenecían a ADIF y ADIF Alta Velocidad (en adelante ADIF-AV) y 20 km a LFP Perthus/Línea Figueras Perpiñán S.A.¹. La reducción se debe a la clausura del tramo Tarancón – Utiel² en marzo del 2023 y a la exclusión de la RFIG de la línea 412 Huéneja Dólar - Minas del Marquesado, según resolución de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible de 16 de junio de 2023.

Tabla 1: Características básicas de la RFIG

Año	Longitud	% vía no electrificado	% vía única
2022	15.859	35,2%	61,0%
2023	15.665	34,3%	60,5%

Fuente: Elaboración propia con datos de ADIF y ADIF-AV

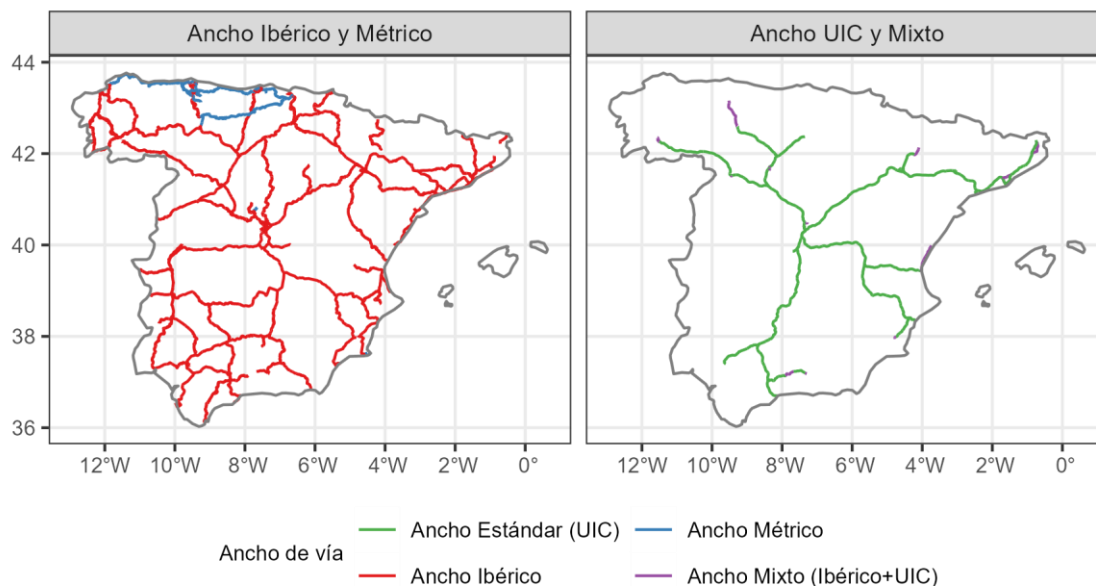
Del total de kilómetros de red administrados por ADIF y ADIF-AV, el 60,5% discurre en vía única y un 34,3% no está electrificado. Estos valores son muy similares a los de 2022.

El tipo de vía de ancho ibérico predomina en la RFIG. El trazado de esta red es más denso que el de la AV y solo permite la conexión Norte-Sur a través de Madrid o por el corredor Mediterráneo. El diseño de la red de AV es radial, siendo su centro la capital del país. La de ancho métrico, por su parte, se extiende prácticamente en exclusiva por la cornisa cantábrica.

¹ Línea Figueras-Perpiñán S.A. o LFP es una empresa participada al 50% por los gestores de infraestructuras ADIF y SNCF Réseau, que gestiona la línea internacional de alta velocidad de doble vía entre Llers (Figueras) y Le Soler (Perpiñán).

² Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de febrero de 2023, por el que se clausura el tramo ferroviario entre Tarancón y Utiel, de la línea 03-310 Aranjuez-Valencia Fuente de San Luis.

Gráfica 1: Red Ferroviaria de Interés General por tipo de vía

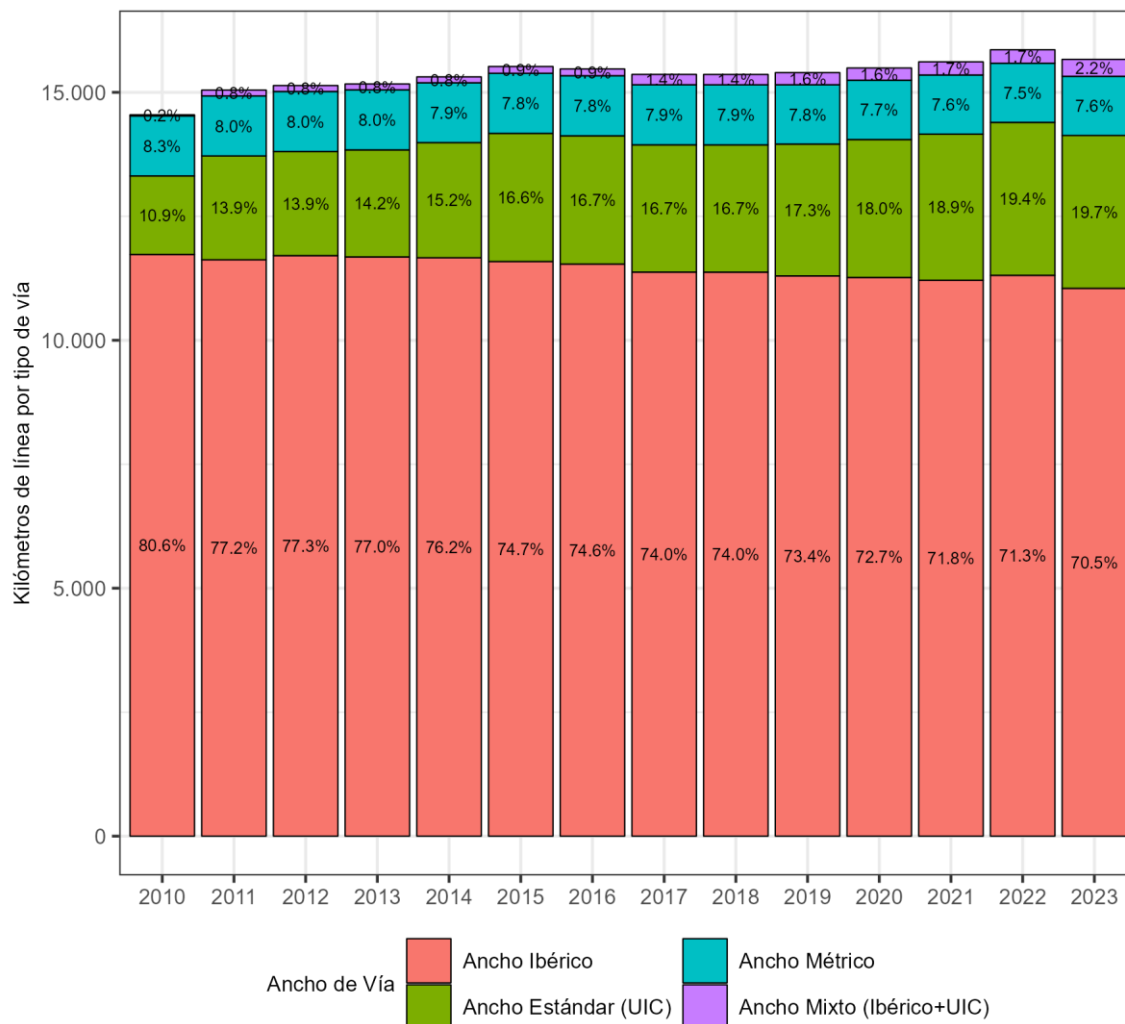


Fuente: Elaboración propia con datos de ADIF y ADIF-AV

Los principales desarrollos en la RFIG se han centrado en la red de ancho internacional UIC, que alcanza el 21,9% de la longitud total (frente al 21,1% de 2022)³.

³ Considerándose en conjunto los kilómetros correspondientes a UIC y los del tercer carril (ibérico+UIC).

Gráfica 2: Evolución de la longitud de la RFIG administrada por ADIF y ADIF-AV por ancho de vía junto con el porcentaje de cada tipo sobre el total



Fuente: Elaboración propia con datos de ADIF y ADIF-AV

Ha sido ADIF-AV quien ha hecho el mayor esfuerzo inversor en la red. El propio administrador destaca las siguientes intervenciones:

Puesta en servicio de la nueva línea [Pola de Lena – Bif. Pajares](#) (49,574 Km), conocida como “Variante de Pajares”, que reducirá el tiempo de viaje entre Madrid y Asturias en más de una hora.

Puesta en servicio de la nueva variante de la línea entre Xàtiva y La Encina que supone la recuperación del antiguo trazado de la línea 300 entre La Encina Ag. 2,9 y Bif. Moixent (3,576 Km de vía doble y 21,480 Km de vía única). ADIF ha cedido 41 Km aproximadamente a Adif AV del anterior trazado de vía doble con ancho ibérico para su conversión a ancho estándar y desarrollo de la red de alta velocidad.

Puesta en servicio comercial de la electrificación entre Plasencia-Cáceres/Mérida/Badajoz (199,511 Km)

Avances en las obras de construcción del trayecto Talayuela-Plasencia de la LAV Madrid-Extremadura.

Implantación del ERTMS en el eje Atlántico.

Modernización de la LAV Madrid-Sevilla.

Avances en la construcción de la conexión AV entre Murcia y Almería, así como en su electrificación.

Los desarrollos llevados a cabo por ADIF, por otro lado, están relacionados con la mejora de la red de Cercanías con el objetivo de reforzar la fiabilidad de la infraestructura, la modernización de estaciones en Madrid y la renovación de parte de la vía de contorno de Cercanías Madrid. Asimismo, se ha mejorado la infraestructura entre Vilanova i la Geltrú y Castelldefels y se ha abierto al tráfico el tramo Xàtiva-Nudo La Encina, que era clave para completar el corredor Mediterráneo. En el ámbito de mercancías también se ha impulsado el tráfico en el corredor Zaragoza-Tarragona-Barcelona.

Las inversiones en infraestructuras han ascendido en total en 2023 a casi 1.960 millones de euros, lo que supone un aumento del 38% respecto de 2022. El 88% de ese importe corresponde a inversiones de ADIF AV (93,2% en 2022)⁴ que se concentran esencialmente en nuevas líneas de alta velocidad (1.502 millones de euros).

Tabla 2: Inversiones en infraestructura (€)

	Concepto	2021	2022	2023
ADIF	Líneas convencionales y de alta velocidad	50.178.204	79.387.440	200.778.064
	Principales Estaciones	11.597.126	17.272.897	34.029.028
ADIF-AV	Líneas convencionales y de alta velocidad	817.160.384	1.189.135.872	1.502.483.328
	Principales Estaciones	202.685.072	130.031.216	222.221.184

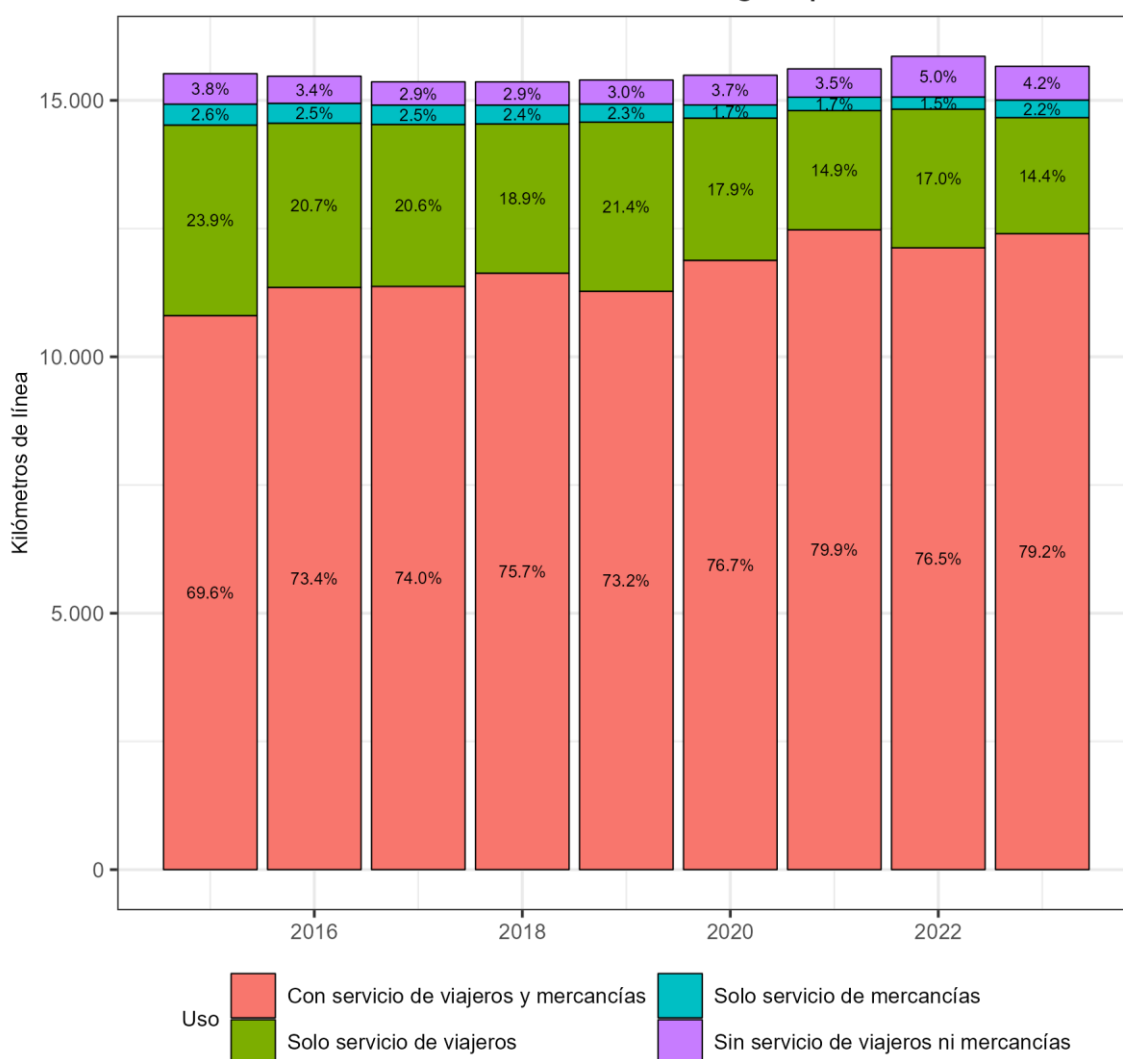
Fuente: Elaboración propia con datos de ADIF y ADIF-AV

⁴ El esfuerzo inversor en la red convencional es sobre todo en renovaciones y mantenimiento de activos ya existentes, y no tanto en nuevas infraestructuras.

1.2. Utilización de las infraestructuras ferroviarias

En general la RFIG se utiliza tanto para el transporte de viajeros como para el transporte de mercancías. No obstante, ciertos tramos no permiten el tráfico de mercancías⁵. El 79,2% de la RFIG fue utilizada en 2023 tanto por los servicios de viajeros como por los de mercancías.

Gráfica 3: Uso de la red ferroviaria según tipo de servicio



Fuente: Elaboración propia con datos de ADIF y ADIF-AV

⁵ Las razones son diversas, en unos casos la elevada pendiente de ciertos tramos imposibilita el tráfico de mercancías. En otros casos, es la realidad del tráfico la que desaconseja el tráfico de mercancías, por ejemplo, en tramos congestionados por las cercanías.

En la red de alta velocidad la presencia de las mercancías es testimonial⁶. Un 14,4% de la red se utilizó sólo por servicios de viajeros y un 2,2% únicamente por servicios de mercancías. Finalmente, un 4,2% de la red no se utilizó para la prestación de servicios de transporte.

La actividad ferroviaria (tren.km) a lo largo de 2023 se ha distribuido por ejes de la forma siguiente:

Tabla 3: Actividad en tren.km por eje (excluyendo servicios internos de ADIF)

Eje	Nombre	Km	% Viajeros	% Mercancías	Total Tren.km	% sobre el total
01	Madrid-Irún-Francia	1.893	75,7%	24,3%	24.249.071	12,1%
02	Madrid-Zaragoza-Barcelona-Port Bou-Francia	2.411	81,6%	18,4%	39.061.851	19,5%
03	Madrid-Valencia-Tarragona	1.579	79,6%	20,4%	23.250.579	11,6%
04	Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	2.655	81,0%	19,0%	16.300.492	8,1%
05	Madrid-Cáceres	538	99,7%	0,3%	7.277.415	3,6%
06	Venta de Baños-León-Orense-Vigo	1.972	72,4%	27,6%	13.460.025	6,7%
08	Red de Ancho Métrico	1.175	98,4%	1,6%	7.545.035	3,8%
11	Madrid -Valladolid (AV)	496	99,7%	0,3%	6.161.112	3,1%
12	Madrid-Barcelona-Francia (AV)	899	99,1%	0,9%	24.671.728	12,3%
13	Madrid-Levante (AV)	712	99,9%	0,1%	15.063.114	7,5%
14	Madrid-Sevilla/Málaga/Granada (AV)	773	99,9%	0,1%	19.921.668	10,0%
16	Olmedo-Zamora-Orense-Santiago (AV)	404	100,0%	0,0%	3.063.747	1,5%

Fuente: Elaboración propia con datos de ADIF y ADIF-AV

Los ejes⁷ de ancho ibérico son los que presentan más tráfico, destacando el eje 02 Madrid-Zaragoza-Barcelona-Port Bou-Francia, con casi un 20% del tráfico

⁶ Estos tráficos quedan circunscritos prácticamente en su totalidad al corredor Mediterráneo.

⁷ Las referencias numéricas de los Ejes y Líneas se corresponden con las aplicadas por ADIF en la Declaración sobre la Red. Responden, a su vez, a la numeración identificada en la Orden FOM 710/2015, de 30 de enero, por la que se aprueba el catálogo de líneas y tramos de la RFIG. Según esta disposición, la RFIG se organiza en un primer nivel de clasificación en ejes

total (en trenes.km), y los ejes 01 Madrid-Irún-Francia y 03 Madrid-Valencia-Tarragona, con en torno al 12% del tráfico total.

La actividad se ha mantenido estable entre 2022 y 2023 en los ejes de ancho ibérico, con variaciones entre el -1,7% y el 3,9%.

Entre los ejes de alta velocidad, los que presentan mayor tráfico son el 12 Madrid-Barcelona-Francia y el 14 Madrid-Sevilla/Málaga/Granada (AV) (12,3% y 10% del total respectivamente). El crecimiento de estos ejes ha sido mayor que el registrado en los ejes de ancho ibérico. Los mayores incrementos han correspondido a los ejes 13 Madrid-Levante y 12 Madrid-Barcelona-Francia (+66,6% y +37,8% respectivamente), mientras que el resto de ejes de AV han crecido alrededor del 25%, salvo el eje 16 Olmedo-Zamora-Orense-Santiago, que lo ha hecho solo un 2,4%.

o corredores, que se asimilan a ámbitos geográficos. Los ejes o corredores se subdividen en líneas, y cada una de las líneas, en tramos.

Tabla 4: Actividad en las diez líneas con más actividad (excluyendo servicios internos de ADIF)

Línea	Nombre	Km	% Viajeros	% Mercancías	Total Tren.km	% sobre el total
050	Madrid Pta. Atocha-Barcelona Sants-Límite Adif/Tp Ferro.	752	99,1%	0,9%	23.680.008	12,2%
010	Madrid Puerta de Atocha-Sevilla Santa Justa.	470	99,9%	0,1%	15.896.313	8,2%
200	Madrid-Chamartín-Clara Campoamor-Barcelona Estación de França.	700	75,5%	24,5%	13.734.535	7,1%
100	Madrid-Chamartín-Clara Campoamor-Irún-Frontera Francesa.	639	73,0%	27,0%	12.207.671	6,3%
300	Madrid-Chamartín-Clara Campoamor-Valencia Nord.	493	65,8%	34,2%	11.582.457	6,0%
040	Bifurcación Torrejón de Velasco-Valencia Joaquín Sorolla.	398	99,9%	0,1%	11.001.072	5,7%
400	Alcázar San Juan-Cádiz.	576	79,7%	20,3%	9.317.988	4,8%
600	Valencia Nord-Sant Vicenç Calders.	254	89,8%	10,2%	5.702.175	2,9%
080	Madrid-Chamartín-Clara Campoamor-Valladolid Campo Grande.	303	100,0%	0,0%	5.367.810	2,8%
270	Bifurcación Sagrera-Frontera Port Bou Cerbere.	166	92,1%	7,9%	4.900.759	2,5%

Fuente: Elaboración propia con datos de ADIF y ADIF-AV

Las líneas más utilizadas en la red convencional han sido la 200 (Madrid-Barcelona), la 300 (Madrid-Valencia), la 100 (Madrid-Irún/Hendaya) y la 400 (Alcázar de San Juan-Cádiz), y en la red de alta velocidad, la 050 (Madrid-Barcelona) y la 010 (Madrid-Sevilla).

De acuerdo con la Declaración sobre la Red a diciembre de 2023, varias de las principales líneas administradas por ADIF superan el 70% de saturación: la 224 Cerdanyola del Vallès-Cerdanyola Univ. (79%), la 322 Murcia Merc.-Águilas (74%), la 254 Aeropuerto-el Prat de Llob. (73%) y la 436 Málaga-C. Alam.-Fuengirola (72%). Las principales líneas administradas por ADIF-AV presentan también bastante saturación, aunque solo las líneas 036 Antequera-Granada (85%) y 354 El Reguerón km 522,1 - Murcia del C. (73%) superan el 70%.

**Tabla 5: Intensidad de uso de la red medida en trenes diarios
(Tren.km diario / Longitud)**

Intensidad de uso	2019	2020	2021	2022	2023
Mercancías	4,7	4,0	4,3	4,5	4,4
Viajeros	30,5	22,1	23,9	26,9	30,7
Total trenes diarios	35,2	26,1	28,2	31,4	35,1

Fuente: Elaboración propia con datos de ADIF y ADIF-AV

El número de trenes en circulación ha aumentado por tercer año consecutivo y alcanza los 35,1 trenes diarios (casi 4 trenes diarios más que en 2022), rozando los 35,2 trenes diarios de 2019. Los trenes de viajeros representan el grueso de las circulaciones en la RFIG (el 87,5%) y se sitúan en los 30,7 trenes diarios (superando ligeramente los 30,5 trenes diarios de 2019). Las mercancías, con 4,4 trenes diarios, experimenta un ligero retroceso respecto a 2022 y están todavía por debajo del valor de 2019.

1.3. Ingresos de los gestores de la infraestructura ferroviaria

Para acceder a la infraestructura ferroviaria los operadores han de abonar una serie de cánones y tasas, que en 2023 han ascendido a 1.341,15 millones de euros (un 15,0% más que en 2022). La recaudación debida al canon por uso de la infraestructura ferroviaria ha sido de 1.177,30 millones de euros, un 14,3% más que en 2022, y por primera vez por encima del dato de 2019 (+5,5%). El canon por utilización de estaciones y otras instalaciones ha sido de 159,61 millones de euros (+21,1% respecto de 2022 y +0,3% respecto de 2019). Las tasas ferroviarias han pasado de 4,5 a 4,24 millones (-5,8%).

Tabla 6: Cánones y tasas ferroviarias

Concepto	Millones de euros	Var anual
Canon por utilización de infraestructura	<i>Adjudicación de Capacidad</i>	257,13 +14,7%
	<i>Utilización líneas ferroviarias</i>	868,84 +17,8%
	<i>Utiliz. Inst. transformación y distribución EET</i>	79,33 +13,5%
	<i>Bonificación Canon utiliz. líneas RFIG</i>	-28,00 +1.576,6 %
	Total	1.177,30 +14,3%
Canon por utilización de estaciones y otras instalaciones	<i>Utiliz. Estaciones transporte de viajeros</i>	134,54 +24,8%
	<i>Utiliz. Vías con andén</i>	17,26 +4,5%
	<i>Cambiadores de ancho</i>	4,60 +3,4%
	<i>Utiliz. Vías en otras instalaciones de servicio</i>	2,91 +5,8%
	<i>Utiliz. puntos de carga para mercancías</i>	0,30 +11,1%
	Total	159,61 +21,1%
Tasas ferroviarias	4,24	-5,8%
Total	1.341,15	+15,0%

Fuente: Elaboración propia con datos de las Cuentas Anuales de ADIF y ADIF-AV

2. TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS

2.1. Evolución general

En 2023 se ha registrado un retroceso importante en el transporte de mercancías por ferrocarril, disminuyendo la actividad en un 10% respecto al año anterior. Las toneladas netas transportadas se encuentran en valores cercanos a los de 2012, y en su valor más bajo de los últimos 10 años.

2.1.1. Indicadores de actividad

Los 11 operadores que prestaron servicios en la RFIG durante 2023 transportaron 21,601 millones de toneladas netas, un 10,1% menos que el año pasado. Las toneladas kilómetro netas (en adelante t.km netas) experimentaron un retroceso similar, situándose en los 9.529,8 millones (-9,4%).

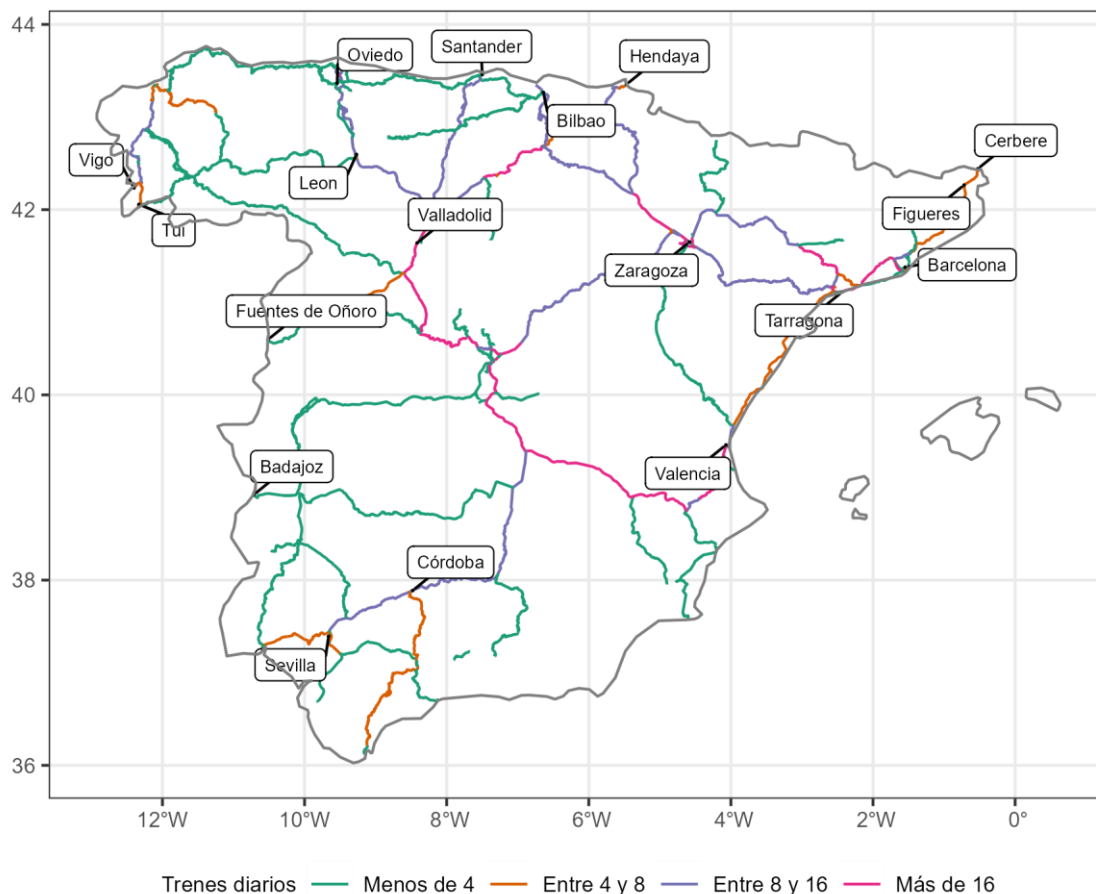
Tabla 7: Actividad de transporte ferroviario de mercancías en 2023 (millones)

T.km netas	Var anual	Toneladas netas	Var anual
9.529,8	-9,4%	21,601	-10,1%

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

En trenes diarios, la mayor actividad se observa en las conexiones de Madrid con Valencia, Sevilla, Castilla y León y el País Vasco. Destaca también, como segundo foco de actividad, la conexión entre el País Vasco y Barcelona, pasando por Zaragoza.

Gráfica 4: Trenes diarios de mercancías en la red ferroviaria de ADIF



Fuente: Elaboración propia con datos de ADIF y ADIF-AV

La evolución de la actividad ferroviaria alcanzó su máximo en 2015. Desde entonces las toneladas netas presentan una tendencia descendente hasta alcanzar este año su valor mínimo desde 2012. Las t.km netas, tras descensos en 2016 y 2017 parecía que habían tomado una tendencia ligeramente ascendente, pero este año han experimentado un descenso de magnitud muy similar al de la pandemia y quedan en niveles de 2013.

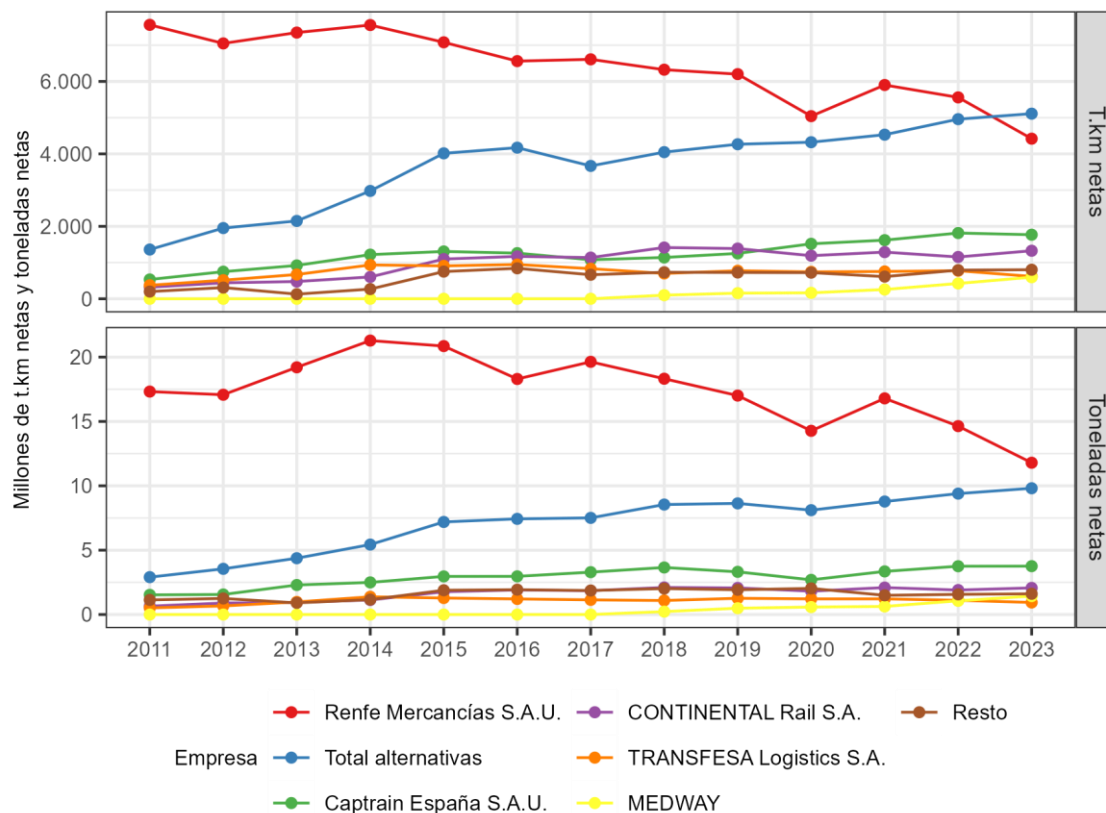
Gráfica 5: Evolución de la actividad de mercancías



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

Por empresa, Renfe Mercancías ha perdido en 2023 un 19,4% de toneladas netas (hasta 11,792 millones) y un 20,5% en t.km netas (4.419,5 millones). El conjunto de las empresas alternativas transportaron prácticamente tantas toneladas netas como Renfe Mercancías y, por primera vez, la han superado en t.km netas.

Gráfica 6: Evolución de la actividad de las principales empresas ferroviarias de mercancías



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

Así pues, la cuota de mercado de Renfe Mercancías en términos de t.km netas desciende por primera vez del 50%, hasta el 46,4%. Captrain sigue siendo la segunda empresa en importancia con una cuota del 18,6%, con 3,757 millones de toneladas netas (+0,1%) y 1.768,5 millones de t.km netas (-2,6%). La tercera empresa en importancia es Continental, que experimenta una subida del 8,7% en toneladas netas y del 14,9% en t.km netas, con una cuota de mercado del 13,9%. Transfesa es la única de las alternativas que presenta un decrecimiento en ambos indicadores (-15,2% en toneladas netas y -20,4% en t.km netas). Su cuota de mercado se sitúa en el 6,5%. Por último, cabe destacar el fuerte crecimiento de Medway, que con un +40,9% en t.km neta y un +34,5% en tonelada neta, consigue una cuota de mercado del 6,3%. Las empresas pequeñas⁸ presentan un ligero crecimiento en cuota respecto al año anterior (0,9%).

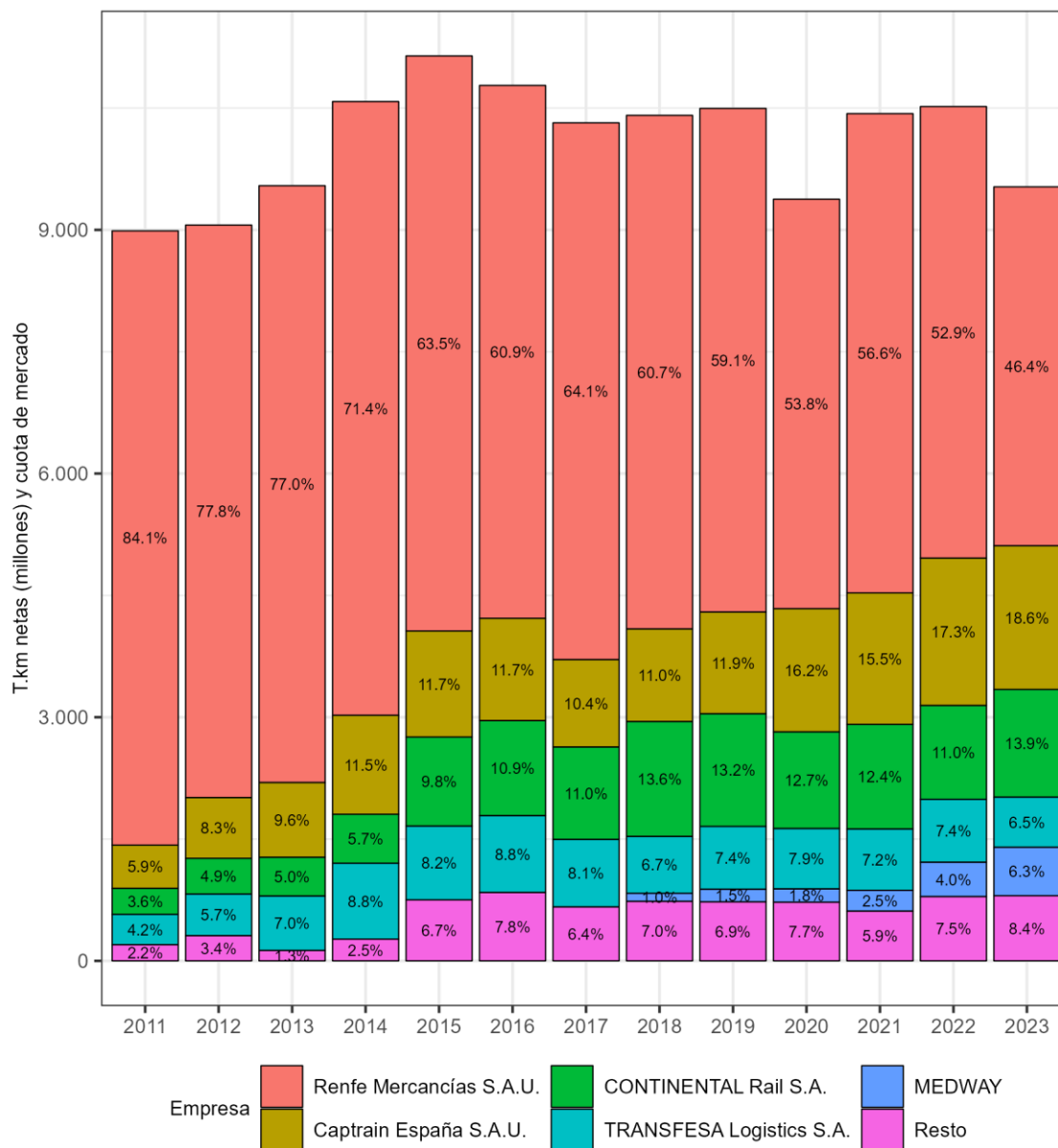
⁸ Aquellas que no alcanzan el 5% de cuota de mercado medida en t.km netas.

Tabla 8: Actividad para las empresas ferroviarias de mercancías más importantes (millones)

Empresa	T.km netas	Var anual	Toneladas netas	Var anual
Renfe Mercancías	4.419,5	-20,5%	11,792	-19,4%
Total alternativas	5.110,3	+3,1%	9,809	+4,4%
Captrain	1.768,5	-2,6%	3,757	+0,1%
Continental	1.326,1	+14,9%	2,068	+8,7%
Transfesa	617,4	-20,4%	0,938	-15,2%
Medway	596,0	+40,9%	1,435	+34,5%
Resto	802,3	+1,4%	1,611	+2,9%

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

Gráfica 7: Evolución de las T.km netas totales y la cuota de mercado por operador



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

2.1.2. Indicadores económicos

La cifra total de ingresos por tráfico de mercancías se sitúa en los 320,94 millones de euros, lo que representa una bajada del 2,2% respecto de 2022, invirtiendo la tendencia positiva de los dos últimos años.

Tabla 9: Ingresos por transporte de mercancías (millones de euros) y distribución entre empresas

	2019	2020	2021	2022	2023
Total	291,61	244,98	274,38	328,34	320,94

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

Por empresa, Renfe Mercancías presenta la mayor cuota de ingresos del sector [45-55%], aunque con tendencia decreciente. La cuota de Captrain se encuentra en el [15-25%] mientras que Continental y Medway explican, cada una, el [5-15%] del total de ingresos del sector.

Los costes se han reducido un 7,2% respecto del año pasado, fundamentalmente por la reducción del precio de la energía, que ha bajado un 36,8% respecto del año anterior⁹ y representa un 23,1% de todos los costes.

La partida de costes más importante de los operadores de mercancías es la de material rodante, que representa un 37,3% del total de costes. La segunda, con casi un cuarto de los costes totales, son los gastos en personal de conducción, que crecen un 11.8%.

Tabla 10: Costes del transporte de mercancías con tracción propia

Tipo de Coste	Valor (€)	Var anual	% sobre el total de costes
Total	324.794.394	-7,2%	-
Personal de conducción	79.290.304	+11,8%	24,4%
Cánones	9.374.484	+14,1%	2,9%
Servicios básicos, complementarios y auxiliares	37.723.117	-5,0%	11,6%
Material Rodante	121.048.404	+9,3%	37,3%
Energía	75.084.146	-36,8%	23,1%
Resto de costes	2.273.939	+56,1%	0,7%

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

⁹ El coste de la energía venía representando entre el 20 y el 24% de los costes totales de los operadores, pero en 2022, tras la escalada de precios de la energía, el peso de esta partida se elevó hasta el 34%.

A. Evolución de los costes e ingresos medios del transporte ferroviario de mercancías.

Los ingresos medios tanto por t.km neta como por tonelada neta han aumentado respecto a 2022 (0,17 cts el primero y 1,1 el segundo), y aunque siguen estando por debajo de los costes medios, las diferencias se han reducido.

Tabla 11: Ingresos y costes medios por tonelada neta y t.km neta

Año	Ingreso por T.km n (cts €)	Ingreso por Tn (€)	Coste por T.km n (cts €)	Coste por Tn
2021	2,69	10,9	2,84	11,5
2022	3,32	14,2	3,54	15,2
2023	3,49	15,3	3,53	15,4

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

B. Productividad.

Los indicadores de productividad presentan una evolución en su mayoría negativa. Tanto el tráfico total como el número de circulaciones se han reducido en torno a un 5%. También se reducen el recorrido medio por locomotora y por maquinista (ambos en torno a un 10%).

El indicador de eficiencia por peso T.km netas/Tren.km¹⁰ también ha empeorado, quedando en 368 toneladas por tren. El valor de T.km netas/T.km brutas¹¹ se mantiene en el 41%.

¹⁰ Que representan las toneladas netas medias que carga cada tren.

¹¹ Que representa el porcentaje de mercancía sobre el peso total remolcado.

Tabla 12: Indicadores de productividad del transporte ferroviario de mercancías

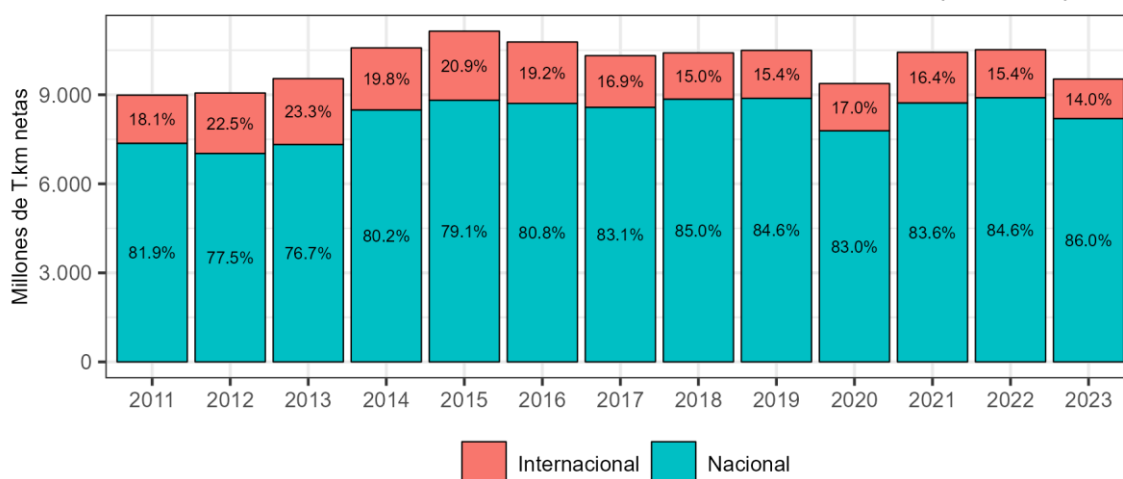
Indicador	2021	2022	2023
Tren.km	24.521.152	25.851.058	24.964.531
Circulaciones totales	102.842	107.820	101.477
Recorrido medio del tren (km)	238	240	246
Recorrido por locomotora (km)	68.495	67.496	61.947
Recorrido por maquinista (km)	23.303	22.918	20.296
T.km netas/Tren.km (Tn)	416	383	368
T.km neta/T.km bruta (%)	44	41	41

Fuente: Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias de mercancías y de ADIF y ADIF-AV

2.2. Caracterización del transporte de mercancías por ferrocarril

Se mantiene la preminencia de la actividad nacional sobre la internacional en el global de 2023. La importancia relativa del transporte internacional es del 14%, frente al 15,4% de 2022. En el caso de las toneladas netas, la cuota de transporte internacional disminuyó hasta el 19% frente al 19,9% de 2022.

Gráfica 8: Evolución de la actividad nacional e internacional (t.km neta)



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

Las empresas que han operado trayectos internacionales en 2023, al igual que en 2022, han sido Captrain, Medway, Renfe Mercancías y Transfesa.

Tabla 13: Actividad internacional (Internac) y nacional (Nac)

Indicador	2022			2023		
	Internac	Nac	% Internac	Internac	Nac	% Internac
T.km netas (millones)	1.620	8.898	15,4%	1.332	8.198	14%
Toneladas netas (millones)	4,788	19,242	19,9%	4,104	17,497	19%

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

2.2.1. Principales productos transportados

En cuanto a los productos transportados por ferrocarril, conviene hacer una primera distinción entre vagón completo y vagón intermodal. El vagón completo es el vagón que se ajusta a la mercancía a transportar. Existen muchos tipos (furgones, góndolas, cajas tráiler, etc.) en función de la mercancía (líquidos, mercancías peligrosas, necesidad de proteger la mercancía del medio ambiente...). El vagón intermodal está diseñado para transportar unidades de transporte intermodal (UTIs), que son contenedores con tamaños estándar que facilitan el transporte multimodal (con más de un modo de transporte) debido a que el transporte, la manipulación y el almacenaje se simplifica mucho al lidiar solo con unos pocos tipos de contenedores.

La tendencia hasta hace unos años era que el vagón intermodal ganara importancia con respecto al vagón completo, pero últimamente la proporción de cada tipo de vagón se ha estabilizado. Así, en 2023 el vagón intermodal representó un 58,6% del total de t.km netas (58,4% en 2021) y el 52,7% del total de toneladas (el mismo valor de 2022).

Tabla 14: Toneladas y t.km netas por tipo de vagón

Año	Indicador	Vagón intermodal	%	Vagón completo	%
2021	T.km netas (millones)	6.090,949	58,4%	4.340,620	41,6%
	Toneladas netas (millones)	13,203	51,6%	12,368	48,4%
2022	T.km netas (millones)	6.050,257	57,5%	4.467,974	42,5%
	Toneladas netas (millones)	12,670	52,7%	11,360	47,3%
2023	T.km netas (millones)	5.586,206	58,6%	3.943,580	41,4%
	Toneladas netas (millones)	11,390	52,7%	10,212	47,3%

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

La necesidad de disponer de vagones especializados para el transporte de cada tipo de mercancía dificulta la prestación de servicios de vagón completo. En el mercado español, solo dos empresas acaparan más del 90% de las t.km netas transportadas en este tipo de vagón: Renfe Mercancías, con un 63% del mercado, aunque ha perdido 8 p.p de cuota de mercado, y Captrain, con un 28%.

En claro contraste, la estandarización del vagón intermodal facilita la entrada al mercado. En este tipo de vagón, los 5 principales operadores del mercado transportan el 87% de las t.km netas totales. Renfe Mercancías es aquí también la principal empresa, pero su cuota baja hasta el 34% (-19,9% y 6 p.p menos que en 2022). La cuota de su principal competidor, Continental, sube hasta el 23% (+13,9% y 4 p.p más que en 2022).

Tabla 15: Toneladas y t.km netas por tipo de vagón y empresa

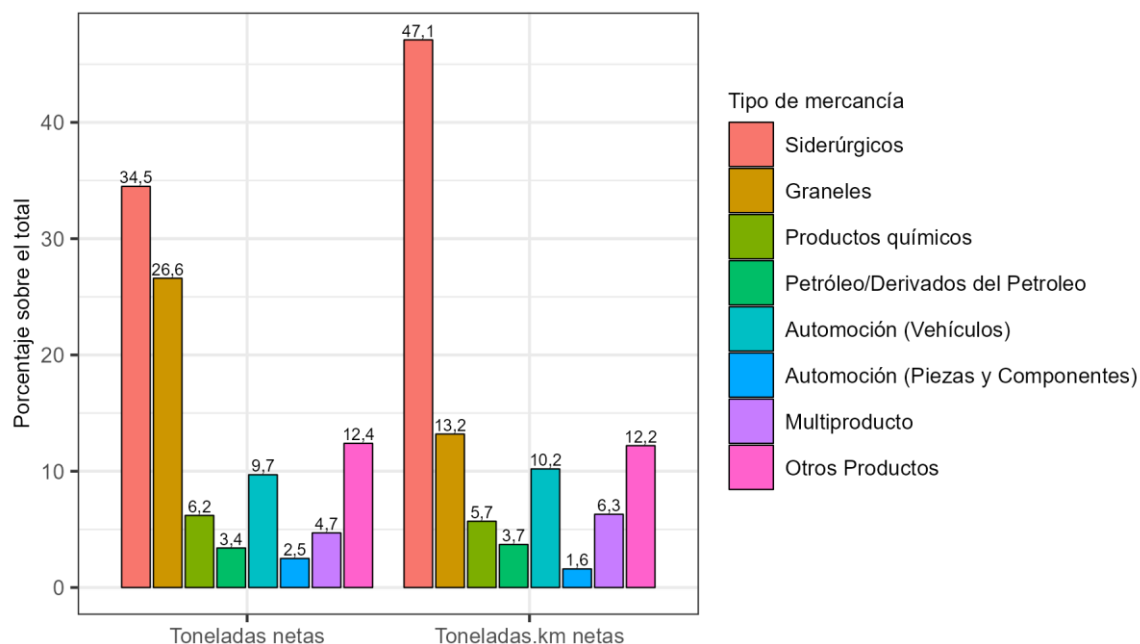
Empresa	Tipo de vagón	T.km netas (millones)	Var anual	Toneladas netas (millones)	Var anual
Renfe Mercancías	Intermodal	1.920,6	-19,9%	5,1448	-21,0%
	Vagón completo	2.498,9	-20,9%	6,6474	-18,2%
Total alternativas	Intermodal	3.665,6	+0,4%	6,2448	+1,5%
	Vagón completo	1.444,7	+10,5%	3,5645	+10,1%
Captrain	Intermodal	681,6	-14,0%	1,3231	-5,2%
	Vagón completo	1.086,9	+6,2%	2,4343	+3,3%
Continental	Intermodal	1.293,8	+13,9%	1,9642	+9,5%
	Vagón completo	32,3	+80,0%	0,1034	-5,3%
Transfesa	Intermodal	484,0	-27,0%	0,5342	-32,3%
	Vagón completo	133,4	+19,2%	0,4039	+27,4%
Medway	Intermodal	495,5	+38,3%	1,0901	+29,8%
	Vagón completo	100,5	+55,4%	0,3449	+52,0%
Resto	Intermodal	710,7	+1,4%	1,3332	-0,3%
	Vagón completo	91,6	+2,0%	0,2780	+21,4%

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

En cuanto a las mercancías transportadas en vagón completo, los productos siderúrgicos han representado el 34,5% de las toneladas netas y los graneles el 26,6%. Ambas mercancías consideradas en conjunto acumulan en torno al 61% de las toneladas netas y las t.km netas del vagón completo. La automoción, incluyendo piezas y componentes, representa el 12,2%. Esta composición apenas ha variado respecto de 2022.

La importancia de los productos transportados es similar si se consideran las toneladas netas o las t.km netas, pero en general hay dos diferencias reseñables. Por una parte, la importancia de los siderúrgicos en este segundo indicador es del 47,1% (casi 13 p.p. más que en tonelada neta), señalando que la distancia recorrida por este tipo de mercancías es bastante mayor que en otro tipo de mercancías. La importancia de los graneles, por el contrario, se reduce al 13,2% en t.km netas (algo más de 13 p.p.) debido a las cortas distancias que recorren estos tráficos.

Distribución de las mercancías transportadas en vagón completo según toneladas y t.km netas



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

2.2.2. Principales flujos del transporte de mercancías por ferrocarril

En toneladas netas transportadas, el trayecto más importante, a pesar de haber cedido un 13% respecto a 2022, sigue siendo Barcelona-Zaragoza, donde hasta cinco empresas prestan servicio. El segundo en importancia vuelve a ser el trayecto Madrid-Valencia, donde seis empresas prestan servicio. En ambos trayectos las mercancías se mueven principalmente en vagón intermodal.

Con la métrica de toneladas netas transportadas, los trayectos cortos adquieren mayor importancia. Es el caso del Barcelona-Tarragona (transporte intermodal, de graneles y siderúrgicos), que este año gana un competidor (hasta los cuatro) y transporta un 16% más de toneladas netas.

Tabla 16: Principales trayectos (toneladas netas) junto con el número de empresas que lo han operado (n) y las principales mercancías transportadas

Trayecto	Toneladas netas	Var anual	n	Principales mercancías
Asturias-Valencia	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL	2	CONFIDENCIAL
Barcelona-Gerona	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL	1	CONFIDENCIAL
Barcelona-Girona	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL	2	CONFIDENCIAL
Barcelona-Tarragona	913.187	16,0 %	4	Intermodal Graneles Siderúrgicos
Barcelona-Zaragoza	1.719.062	-13,0 %	5	Intermodal Otros Productos
Bizkaia-Valencia	512.843	5,0 %	3	Intermodal
Coruña-Pontevedra	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL	2	CONFIDENCIAL
Madrid-Valencia	1.349.840	-4,0 %	6	Intermodal

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

Con la métrica de t.km neta, los trayectos más importantes son más largos. Barcelona-Zaragoza y Madrid-Valencia siguen siendo de los más importantes, pero otros trayectos de largo recorrido, como el que une Valencia con Bizkaia, cobran importancia.

Tabla 17: Principales trayectos (t.km netas) junto con el número de empresas que lo han operado (n) y las principales mercancías transportadas

Trayecto	T.km netas	Var anual	n	Principales mercancías
Asturias-Valencia	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL	2	CONFIDENCIAL
Barcelona-Zaragoza	601.363.837	-16,0 %	5	Intermodal Otros Productos
Bizkaia-Valencia	482.706.646	6,8 %	3	Intermodal
Madrid-Cádiz	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL	1	CONFIDENCIAL
Madrid-Guipuzcoa	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL	1	CONFIDENCIAL
Madrid-Valencia	638.782.458	-6,1 %	6	Intermodal

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

3. TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS

3.1. Evolución general

La entrada de competencia en la **Larga Distancia Alta Velocidad** (en adelante LD AV) está propiciando un aumento tanto de la oferta como de la demanda de estos servicios a niveles récord. Si en los corredores Madrid-Barcelona y Madrid-Valencia ya había operadores y marcas compitiendo con el AVE de Renfe desde antes, en 2023 se inició la competencia en los corredores Madrid-Alicante, Madrid-Málaga/Granada y Madrid-Sevilla. En el Madrid-Alicante AVLO comenzó a operar el 27 de marzo, OUIGO el 27 de abril e Iryo el 2 de junio. En los corredores Madrid-Sevilla y Madrid-Málaga/Granada, Iryo comenzó su operación el 31 de marzo y AVLO el 1 de junio.

El resultado ha sido una bajada de los precios de los billetes en esos corredores¹² y un fuerte aumento de los viajeros, que superan ampliamente los previos a la pandemia.

Por otra parte, el 1 de agosto de 2022 se publicó el Real Decreto-Ley 14/2022, *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*, que articula la gratuidad de los servicios OSP (servicios prestados con obligación de servicio público) de **Cercanías** y **Media Distancia Convencional**¹³ (en adelante MD Convencional), así como el descuento del 50% en los servicios de **Media Distancia Alta Velocidad** (en adelante MD AV) para usuarios recurrentes. Esta medida, concebida inicialmente para ser aplicada entre el 1 de septiembre y el 31 de diciembre de 2022, fue prorrogada durante todo el año 2023 por Real Decreto-ley 20/2022, de 27 de diciembre¹⁴, y nuevamente en 2024 por Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre¹⁵. En el conjunto de 2023 los viajeros

¹² Como queda reflejado en los [informes trimestrales](#) de la CNMC.

¹³ A los servicios de Rodalies, aunque se encuadran formalmente en MD Convencional, se les aplica la gratuidad.

¹⁴ El artículo 56 de este Real Decreto-ley añade la gratuidad del “servicio AVANT entre Ourense y A Coruña que se presta sobre la red de ancho convencional, el servicio AVANT entre Madrid-Salamanca y el nuevo servicio de media distancia entre Alicante y Murcia prestado sobre la red de altas prestaciones”.

¹⁵ En este caso las medidas se extienden al año 2024, sin cambios respecto de las que eran de aplicación de 2023.

han aumentado fuertemente respecto al conjunto de 2022, pues en en ese año solo se subvencionaron los billetes durante 4 meses.

El Real Decreto-ley 4/2023¹⁶ de 11 de mayo, adoptó una serie de medidas para promocionar el uso del transporte público colectivo terrestre por parte de los viajeros entre 18 y 30 años durante el periodo estival (15 de junio a 15 de septiembre) denominado “Programa Verano Joven”. Dicho programa permitió que 2,4 millones¹⁷ de jóvenes se beneficiaran de descuentos del 90% en los billetes de MD Convencional, del 50% en los billetes de Larga Distancia con un máximo de 30€ por billete, y del 50% en los billetes de MD AV. En torno al 9% del total de los billetes de tren (el 12% de los billetes en LD AV y el 13% de los billetes en Larga Distancia Convencional -en adelante LD Convencional) se vendieron en el tercer trimestre de 2023 con estos descuentos. Dentro de los servicios de alta velocidad, el corredor Madrid-Barcelona fue el más utilizado por los viajeros asociados al Programa (más de 320 mil), seguido del corredor de Levante (318 mil) y el Sur (271 mil)^{18 19}.

El número de viajeros en tren, que ha venido aumentando paulatinamente desde el fin de la pandemia, ha experimentado un fuerte incremento en 2023, rebasando los 534 millones de pasajeros, un 21% más que en 2022, superando por fin los datos de 2019 (+4,6%).

El servicio de Cercanías es el más importante en número de viajeros, representando casi el 83% del total, de modo que el resto de los servicios resultan casi residuales en comparación.

En 2023 los servicios que más viajeros han ganado en términos relativos han sido los de media distancia, con un crecimiento en la MD AV del 47,2% y del

¹⁶ Real Decreto-ley 4/2023, de 11 de mayo, por el que se adoptan medidas urgentes en materia agraria y de aguas en respuesta a la sequía y al agravamiento de las condiciones del sector primario derivado del conflicto bélico en Ucrania y de las condiciones climatológicas, así como de promoción del uso del transporte público colectivo terrestre por parte de los jóvenes y prevención de riesgos laborales en episodios de elevadas temperaturas. [Descuentos a jóvenes para viajar en verano](#)

¹⁷ De acuerdo con el [Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible](#).

¹⁸ De acuerdo con el [Informe sobre las medidas de promoción del uso del transporte ferroviario del real decreto ley 4/2023, de 11 de mayo](#) (IP/DTSP/053/23)

¹⁹ Este programa ha sido reactivado en 2024 con una segunda edición para los viajes comprendidos entre el 1 de julio y el 30 de septiembre (Real Decreto-ley 3/2024, de 4 de junio).

46,2% en MD Convencional. La LD AV creció un 36,6%, mientras que la LD Convencional se mantuvo estable (0,4%) y las Cercanías crecieron un 18,5%.

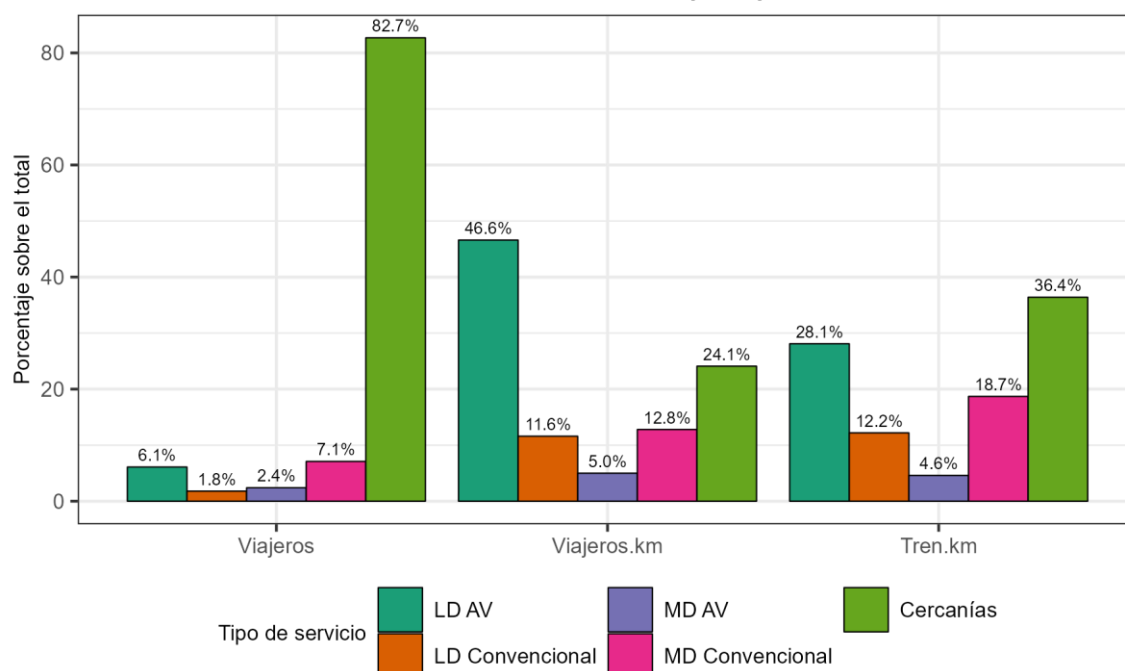
Considerando la distancia recorrida, el servicio LD AV resulta ser el más importante, con el 46,6% del total de viajeros.km. Las Cercanías explican el 24,1%, y quedan más lejos la MD Convencional (12,8%), la LD Convencional (11,6%) y la MD AV (5%).

Tabla 18: Valor y variación anual de Viajeros y Plazas Ofertadas en 2023 por servicio

Servicio	Viajeros	Var anual	Plazas Ofertadas	Var anual
LD AV	32.412.977	+36,6%	39.400.649	+47,0%
LD Convencional	9.536.452	+0,4%	11.070.584	-2,5%
Servicios Comerciales	41.949.429	+26,3%	50.471.233	+32,2%
MD AV	12.607.815	+47,2%	15.961.332	+29,7%
MD Convencional	37.814.535	+46,2%	56.047.721	+9,6%
Cercanías	441.995.884	+18,5%	472.782.853	+10,0%
Servicios OSP	492.418.234	+20,9%	544.791.906	+10,5%
TOTAL	534.367.663	+21,3%	595.263.139	+12,0%

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

Gráfica 10: Actividad ferroviaria por tipo de servicio



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

Por lo que respecta a la oferta, el total de plazas ofertadas creció en 2023 un 12%, rebasando los 595 millones y superando las cifras de 2019 (+3,4%). Por tipo de servicio, son especialmente importantes los aumentos en alta velocidad (la LD AV crece un 47% y la MD AV un 29,7%). Los servicios de MD Convencional y Cercanías incrementaron las plazas ofertadas un 9,6% y un 10% respectivamente. La LD Convencional es la única que presenta un retroceso, del 2,5%

Estudiando la oferta mediante la métrica del tren.km (ver gráfica 10, que centra la atención en el uso de la red ignorando el número de usuarios), observamos que de nuevo son las Cercanías, con un 36,4% del total, el servicio más importante, seguido de la LD AV (28,1%), la MD Convencional (18,7%), la LD Convencional (12,2%) y la MD AV (4,6%).

3.2. Servicios comerciales

Los servicios comerciales experimentaron en 2023 un fuerte aumento de viajeros, del 26,3% respecto de 2022, alcanzando los 41,9 millones y superando ampliamente la cifra de viajeros que usaron servicios comerciales en 2019 (34,5 millones).

Asimismo, las plazas ofertadas en estos servicios se incrementaron un 32,2% y, con más de 50,4 millones, ya superan también el valor de 2019.

Los servicios comerciales se subdividen en servicios de alta velocidad y servicios convencionales. Por servicios de alta velocidad se entienden los “servicios de transporte ferroviario de viajeros sin paradas intermedias entre dos puntos separados al menos 200 km en vías especialmente construidas para la alta velocidad que permitan velocidades iguales o superiores a 250 km/h y cuya velocidad media sea esta velocidad”²⁰.

3.2.1. Larga Distancia AV

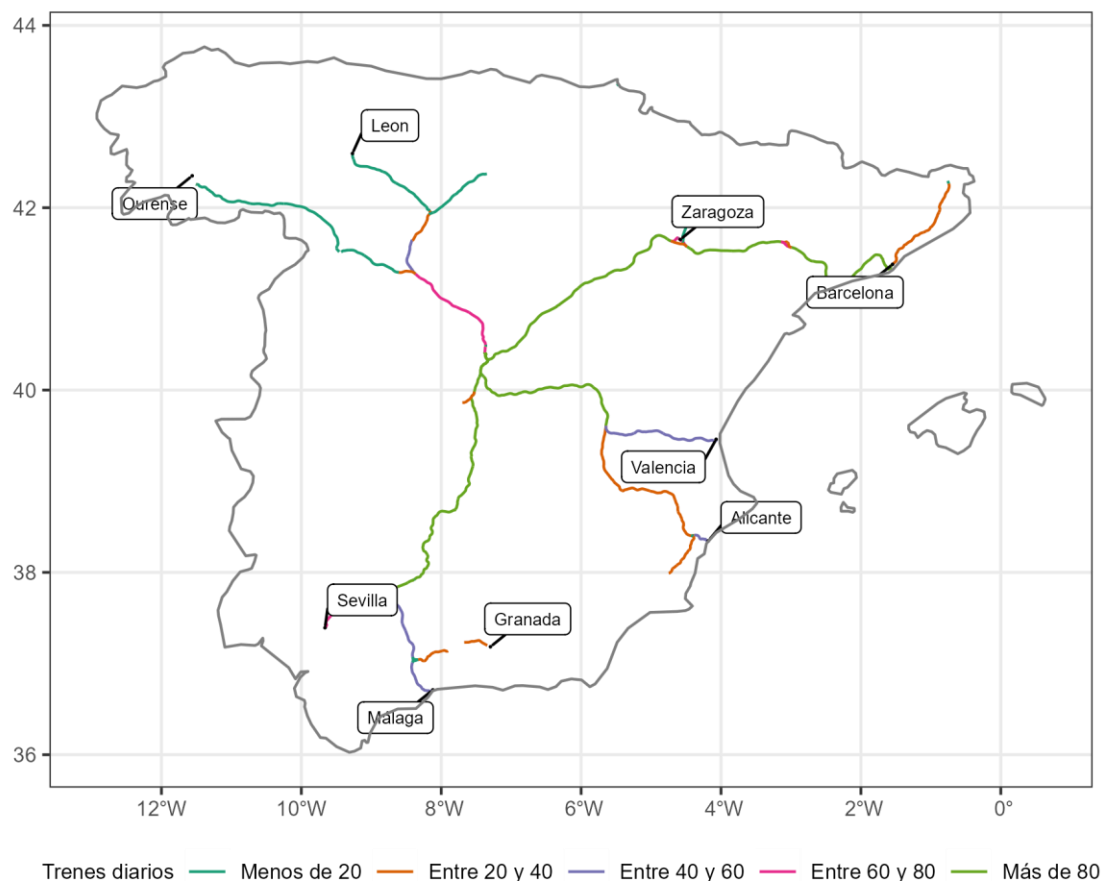
Ya se ha indicado que la LD AV durante 2023 casi alcanzó los 32,5 millones de viajeros y los 39,5 millones de plazas ofertadas. Estos datos suponen un crecimiento anual del 36,6% y del 46,9% respecto de 2022 respectivamente, y superan los niveles de 2019 en casi un 45%.

La ocupación y el aprovechamiento²¹ sufrieron un retroceso respecto al año anterior, como consecuencia de la entrada de competencia en los corredores a Andalucía y Levante, que ha empujado más las plazas ofertadas que los viajeros. La ocupación de la LD AV fue en 2023 del 82,3%, 6 p.p. por debajo del valor de 2022. El aprovechamiento, por su parte, fue del 72,9%, 3 p.p. por debajo del valor de 2022.

²⁰ Las *Guidelines on Market Monitoring* (<https://www.irg-rail.eu/download/5/55/IRG-Rail165-UpdatedMarketMonitoringGuidelines.pdf>) del Grupo Independiente de Reguladores europeos del sector ferroviario (IRG Rail) establecen que: “Se deben recoger dos datos para los servicios de Alta Velocidad: - Servicios de transporte ferroviario de viajeros con material rodante de alta velocidad, incluyendo trenes pendulares, que viajen a 200 km/h por al menos una parte del servicio; el uso de infraestructura específica para alta velocidad no es siempre necesario (2015/1100/EC). – Servicios de transporte ferroviario de viajeros sin paradas intermedias entre dos puntos separados al menos 200 km en vías especialmente construidas para la alta velocidad que permitan velocidades iguales o superiores a 250 km/h y cuya velocidad media sea esta velocidad (cuarto paquete ferroviario)”. En el presente informe, como en todos los anteriores, se está a la segunda definición, por lo que se excluye el *Al/vía* de los cálculos de la AV, a pesar de que estos servicios pueden alcanzar los 250km/h en vías de alta velocidad, dado que no alcanzan esta velocidad en media.

²¹ Ocupación es la razón entre viajeros y plazas. Aprovechamiento es la razón entre los viajeros.km y las plazas.km. Estos indicadores muestran la eficiencia del servicio.

Gráfica 11: Trenes diarios de viajeros en la red ferroviaria de ADIF-AV (no exclusivamente LD AV)



Fuente: Elaboración propia con datos de ADIF y ADIF-AV

La utilización de la red se ha intensificado respecto a 2022 en general en todos los ejes²². Destacan los altos tráficos en el Madrid-Barcelona, en el Madrid-Sevilla y en el eje hacia el levante antes de la bifurcación de Albacete con más de 80 trenes diarios, cuando en 2022 estaban entre los 60 y los 80 trenes diarios. El eje hacia el noroeste antes de la bifurcación entre Madrid y Valladolid registra entre 60 y 80 trenes diarios.

²² Nótese que por la red de alta velocidad discurren no solamente los servicios de LD AV sino también servicios de MD AVANT y algunos de LD Convencional.

Tabla 19: Evolución de los indicadores en LD AV

Año	Viajeros (millones)	Plazas Ofertadas (millones)	Ocupación	Aprovechamiento
2019	22,373	24,198	92,5%	77,3%
2020	7,603	11,783	64,5%	53,3%
2021	13,489	17,364	77,7%	66,1%
2022	23,721	26,809	88,5%	76,1%
2023	32,413	39,401	82,3%	72,9%

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

3.2.1.1. Principales corredores

El incremento de viajeros en 2023 ha sido muy importante en todos los corredores con competencia. En todos ellos se ha alcanzado un número de viajeros récord: en el Madrid-Barcelona se han transportado casi 14 millones de viajeros, con un aumento del 34,6% respecto de 2022, en el Madrid-Valencia se han superado los 5 millones de viajeros (+73,5%), los corredores Madrid-Sevilla y Madrid-Málaga/Granada rozan los 4 millones de viajeros cada uno, con crecimientos del 39,4% y del 31,6% respectivamente, y en el Madrid-Alicante se transportaron casi 3 millones de viajeros (+44,1%). El número de viajeros en el resto de corredores de alta velocidad se ha mantenido.

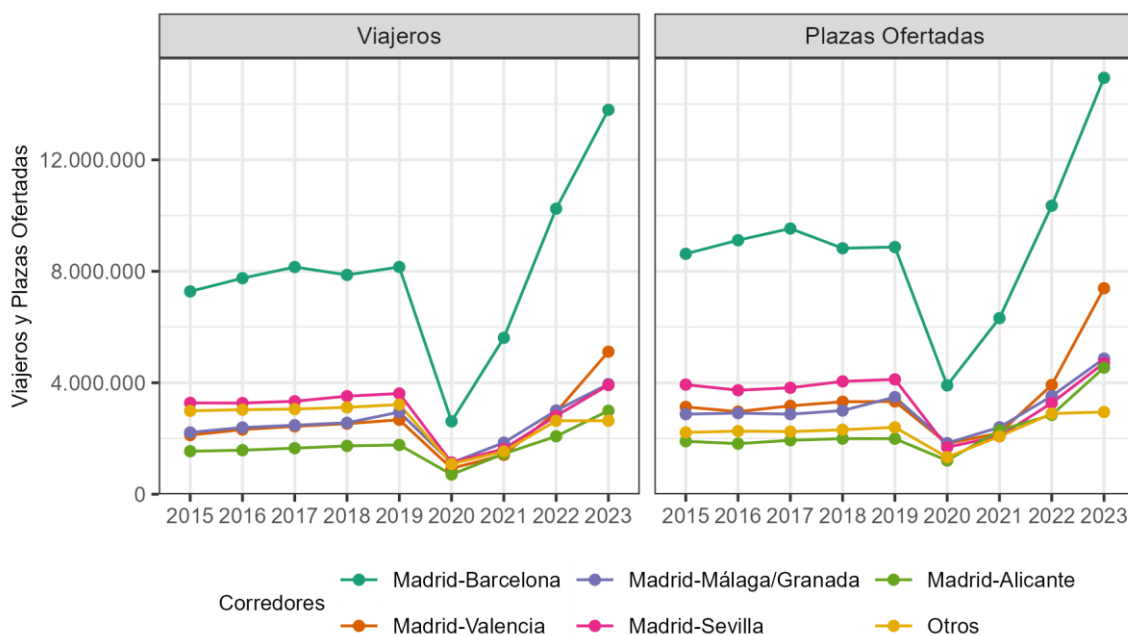
La oferta de plazas también se ha incrementado de manera notable en los mismos corredores. El Madrid-Valencia ha incrementado sus plazas en un 88,5%, el Madrid-Alicante un 59,6%, el Madrid-Barcelona un 44,3%, y el Madrid-Sevilla y el Madrid-Málaga/Granada un 43,9% y un 38,2%, respectivamente.

Tabla 20: Viajeros y Plazas Ofertadas por corredor (incluyendo paradas intermedias) en 2023

Corredor	Viajeros	Var anual	Plazas Ofertadas	Var anual
Madrid-Barcelona	13.794.672	+34,6%	14.942.031	+44,3%
Madrid-Valencia	5.114.204	+73,5%	7.391.734	+88,5%
Madrid-Málaga/Granada	3.952.922	+31,6%	4.866.228	+38,2%
Madrid-Sevilla	3.917.253	+39,4%	4.707.300	+43,9%
Madrid-Alicante	2.995.121	+44,1%	4.543.115	+59,6%
Otros	2.638.805	+0,1%	2.950.241	+1,9%
LD AV	32.412.977	+36,6%	39.400.649	+47,0%

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

Gráfica 12: Viajeros y Plazas Ofertadas en los corredores (incluyendo paradas intermedias) más importantes



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

Ingresos y cánones en los corredores con al menos tres competidores

En 2023 los ingresos por venta de billetes en el corredor Madrid-Barcelona han superado los 538 millones de euros²³ mientras que los cánones satisfechos por los operadores a ADIF-AV ascienden a 310 millones de euros. En el corredor Madrid-Valencia los ingresos por venta de billetes han sido de 139 millones de euros y en concepto de cánones se recaudó algo menos de 48 millones de euros.

Para poder comparar los dos corredores es necesario utilizar una métrica que no dependa de la distancia. Si bien el indicador natural para ponderar los ingresos es el de viajeros.km, los cánones se pagan mayoritariamente por tren.km o por plaza.km ofertada. Se calculan los valores unitarios como la razón entre los valores absolutos y el indicador viajeros.km. Como así no se está teniendo en cuenta el aprovechamiento de los trenes, ha de advertirse que un tren con mayor aprovechamiento presentará cánones por viajeros.km más bajos.

Pues bien, el ingreso por viajeros.km en ambos corredores resulta ser muy parecido (7,56 ct€/Vkm en el Madrid-Barcelona, 7,04 ct€/Vkm en el Madrid-Valencia) pero el coste por cánones es muy superior en el Madrid-Barcelona que en el Madrid-Valencia (4,35 ct€/Vkm en el primero, 2,41 ct€/Vkm en el segundo).

Respecto de la situación pre liberalización (2019), la caída de ingresos medios es notable: en el corredor Madrid-Barcelona el ingreso medio era de 12,29 ct€/Vkm, y en el Madrid-Valencia de 11,64ct€/Vkm. De modo que los ingresos medios se han reducido en casi un 40% en estos corredores. Los cánones por viajeros.km, por su parte, han variado poco, dado que estaban en 4,59 ct€/Vkm y 2,86 ct€/Vkm respectivamente. Han bajado, pues, apenas un 5% en el Madrid-Barcelona, y un 16% en el Madrid-Valencia la reducción es del 16%. Así, el peso de los cánones en los ingresos, medidos en viajeros.km, ha pasado del 37% al 57% en el Madrid-Barcelona, y del 25% al 34% en el Madrid-Valencia.

²³ No se incluyen otros ingresos no incluidos en el precio del billete (como pueda ser el servicio de cafetería) que se puedan generar en el corredor.

Tabla 21: Ingresos por venta de billetes y costes en los corredores Madrid-Barcelona y Madrid-Valencia. Valores unitarios en viajeros.km de cada corredor

Indicador	Madrid-Barcelona	Madrid-Valencia
Ingresos por venta de billetes	538.634.808,00	138.966.318,00
Cánones	309.707.061,95	47.679.266,49
Ingresos unitarios	7,56	7,04
Cánones unitarios	4,35	2,41

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

Cuotas de mercado

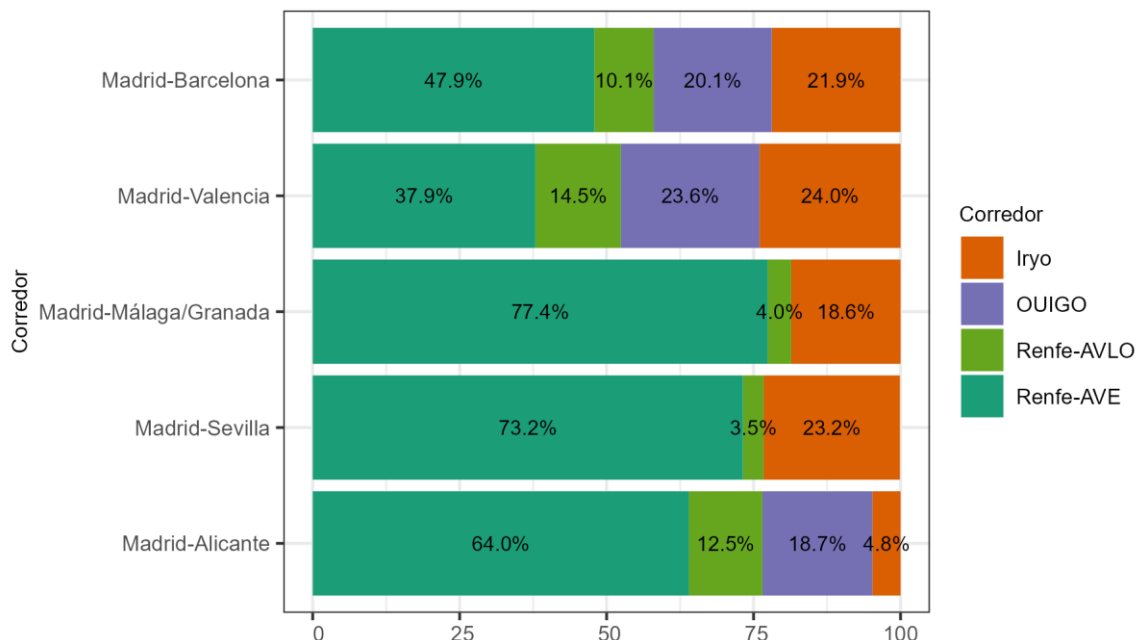
En el corredor Madrid-Barcelona, donde hay competencia desde mayo de 2021, Renfe Viajeros tiene una cuota de mercado del 58% (47,9% con AVE, 10,1% con AVLO). Iryo, se ha posicionado en segundo lugar con 21,9% seguido muy de cerca por Ouigo con un 20,1% (6 p.p. menos que en 2022).

En el corredor Madrid-Valencia, Iryo y OUIGO han alcanzado una cuota anual del 24% y 23,6%, respectivamente. Renfe Viajeros registró un 52,4% de cuota (35 p.p. menos que en 2022, un 37,9% con AVE y un 14,5% con AVLO).

En el corredor Madrid-Alicante, donde hay competencia desde el 27 de abril de 2023, OUIGO ha tenido una cuota de mercado del 18,7%, Iryo, que opera desde junio 2023, del 4,8%, y Renfe Viajeros del 76,5% (64% con AVE y 12,5% con AVLO).

En el corredor Madrid-Sevilla, donde hay competencia desde el 31 de marzo de 2023, Iryo ha tenido una cuota de mercado del 23,2% y Renfe Viajeros del 76,7% (73,2% con AVE y 3,5% con AVLO). En el otro corredor a Andalucía, Madrid-Málaga/Granada, Iryo ha tenido una cuota de mercado del 18,6% (operando solo a Málaga) y Renfe Viajeros del 81,4% (77,4% con AVE y 4% con AVLO).

Gráfica 13: Porcentajes de viajeros por empresa en los corredores más importantes de LD AV



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

3.2.1.2. Principales trayectos

Los corredores no son sino el resultado de la agregación de todos los movimientos punto a punto que se realizan en dicho corredor. En general, la mayor parte de los viajes punto a punto se producen entre las poblaciones más importantes por número de habitantes del corredor²⁴.

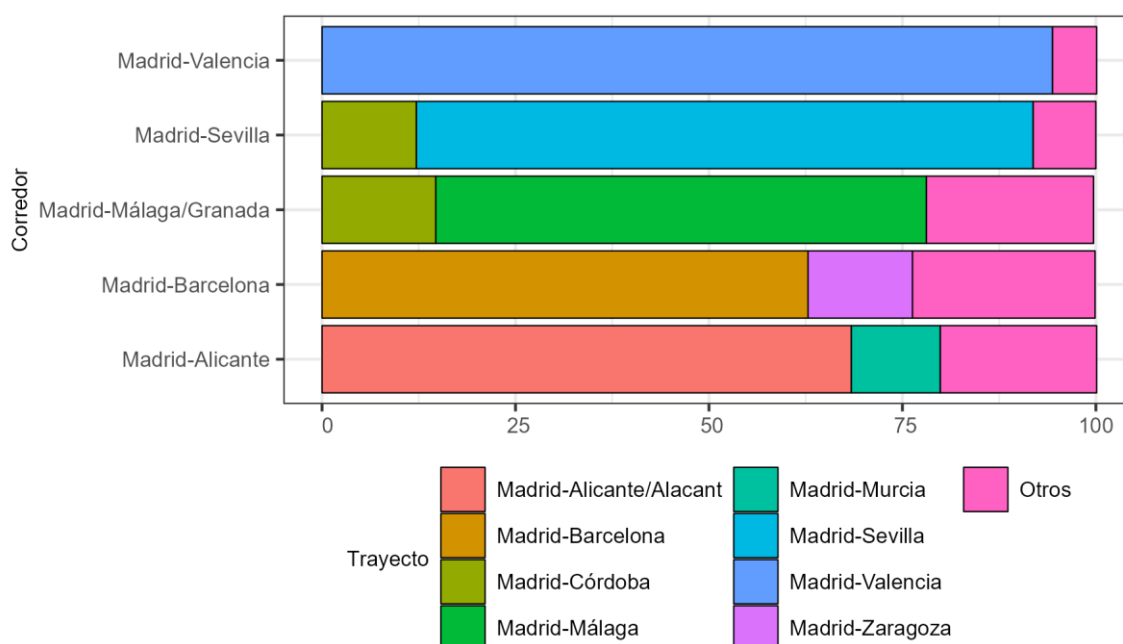
En ciertos corredores de AV uno o dos trayectos concretos comprenden prácticamente todos los viajes del corredor. Es el caso del corredor Madrid-Valencia²⁵, donde solo el trayecto entre estas dos ciudades es relevante, o del corredor Madrid-Sevilla, donde dos son los trayectos relevantes: el Madrid-Sevilla y el Madrid-Córdoba.

²⁴ No obstante, hay que tener en cuenta otros factores. Los viajes de negocios (con destino usual Madrid) serán más numerosos en aquellas relaciones donde la ciudad de origen tenga más habitantes, pero los viajes turísticos (principalmente desde Madrid, que es la ciudad con más habitantes y se encuentra en el centro de la red de AV) quedarán marcados especialmente por el interés turístico del destino, más que con el número de habitantes del destino.

²⁵ De los datos del Madrid-Valencia se excluyen los productos *ALVIA* e *Intercity*, que se consideran LD Convencional.

En el caso de los corredores Madrid-Barcelona, Madrid-Málaga/Granada y Madrid-Alicante, además de los trayectos más importantes (Madrid-Barcelona y Madrid-Zaragoza en el primer caso, Madrid-Málaga y Madrid-Córdoba en el segundo, y Madrid-Alicante y Madrid-Albacete en el tercero), un número de viajeros superior al 20% proviene de otras relaciones.

**Gráfica 14: Descomposición de los corredores en sus trayectos más importa
2023**



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

En los trayectos punto a punto de AV también se observa un importante incremento en el total de viajeros transportados. Concretamente, el trayecto que más ha crecido en 2023 ha sido el Madrid-Valencia: más de 4,8 millones de viajeros, un 75,4% más que en 2022. Le sigue el Madrid-Alicante: algo más de 2 millones de viajeros, un 65,8% más que en 2022.

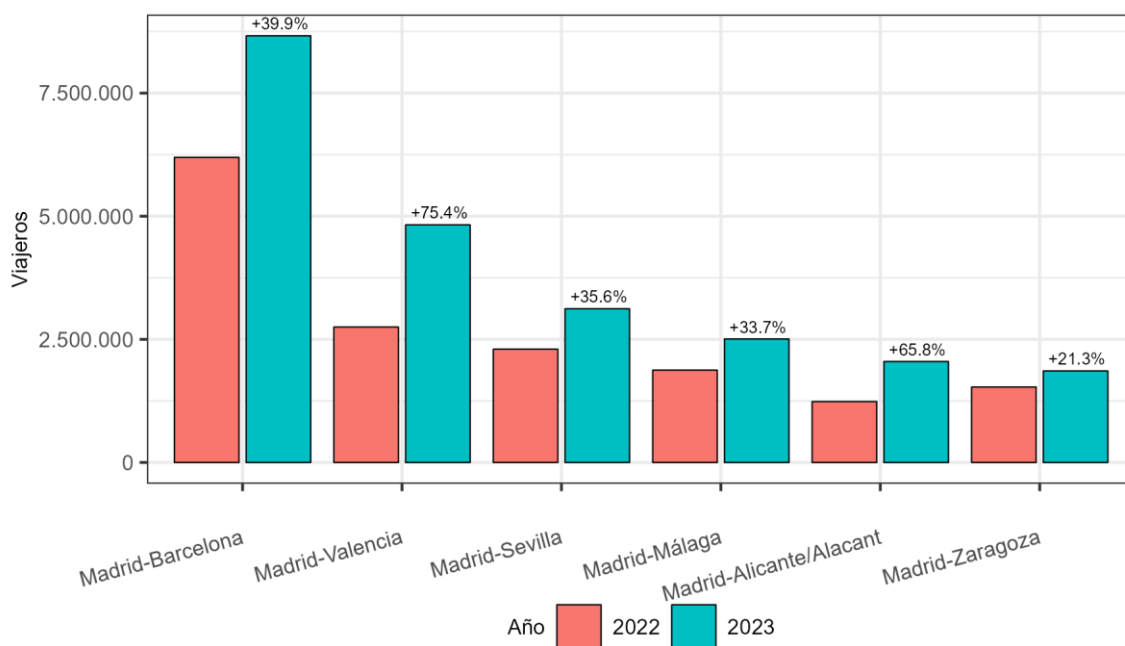
El trayecto punto a punto con más viajeros ha sido el Madrid-Barcelona, con más de 8,6 millones de viajeros (2,4 millones de viajeros más que en 2022, +39,9%).

Por otro lado, los trayectos a Andalucía, Madrid-Sevilla y Madrid-Málaga, que en 2022 estaban en el entorno de los 2 millones de pasajeros, han registrado aumentos del 35,6% y del 33,7%, respectivamente, hasta superar los 3,1 y 2,5 millones de pasajeros, respectivamente.

Finalmente, el trayecto Madrid-Zaragoza ha experimentado un aumento del 21,3%, que le ha permitido alcanzar 1,8 millones de viajeros.

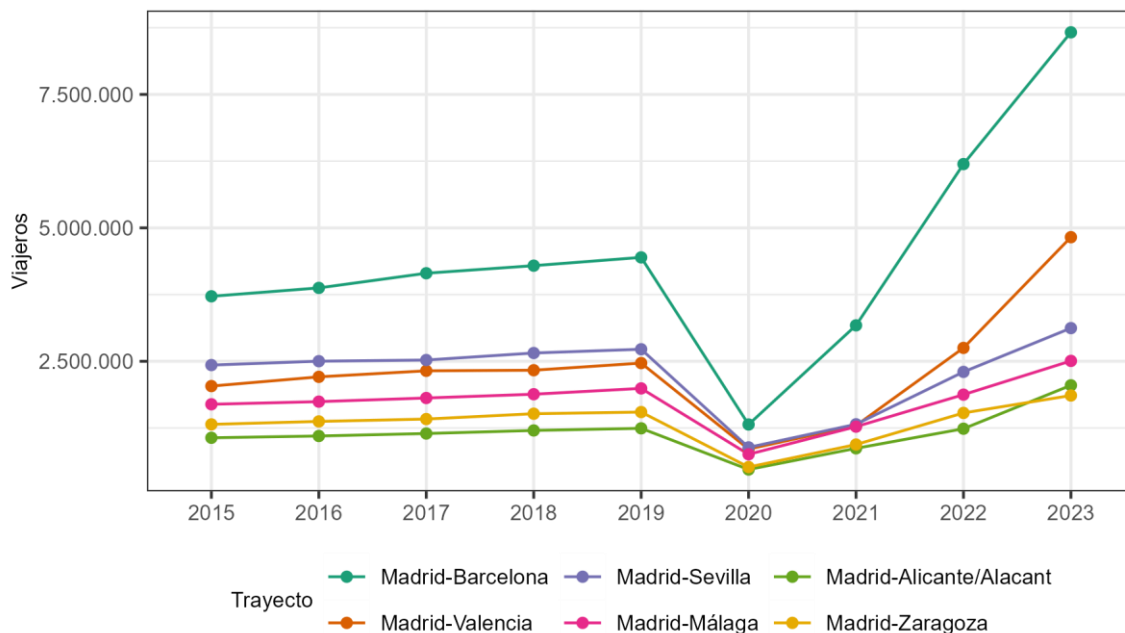
En todos estos trayectos se ha batido el récord de viajeros transportados.

Gráfica 15: Número de viajeros de los principales trayectos (punto a punto) en LD AV



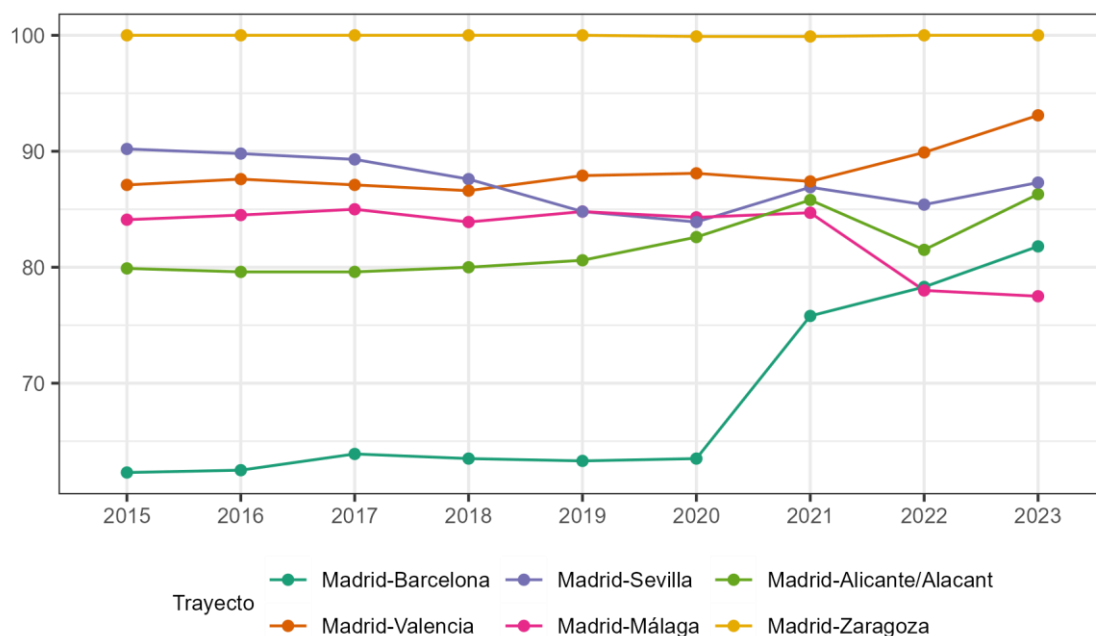
Fuente: Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias de viajeros

Gráfica 16: Evolución del número de viajeros en los principales trayectos(punto a punto) en LD AV



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

Gráfica 17: Porcentaje de viajeros que escogen el tren y no el avión en los principales trayectos ferroviarios



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

En cuanto a la cuota modal de la LD AV frente al avión, ésta sube respecto a 2022 en todos los trayectos, excepto en el Madrid-Málaga donde se sitúa en el 77,5% y retrocede 0,5 p.p.

Tabla 22: Comparación de los viajeros que escogen el tren frente al avión

Trayecto	Viajeros avión	Viajeros tren	Cuota modal tren
Madrid-Alicante/Alacant	325.266	2.049.985	86,3%
Madrid-Barcelona	1.934.016	8.664.060	81,8%
Madrid-Málaga	728.520	2.507.183	77,5%
Madrid-Sevilla	455.960	3.121.676	87,3%
Madrid-Valencia	356.733	4.825.387	93,1%
Madrid-Zaragoza	238	1.858.954	100,0%

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

3.2.2. Larga Distancia Convencional

El número de viajeros en 2023 se mantuvo en los 9,5 millones mientras que la oferta se redujo ligeramente hasta los 11 millones de plazas (-2.5%). Ambas métricas continúan lejos de los niveles de 2019²⁶. Respecto a 2022 se observa un incremento de la ocupación de 2 p.p., llegando a una tasa del 86,1%, superando ligeramente el valor de 2019 (85,5%). El aprovechamiento fue del 67,1% en 2023, casi idéntica a 2022 y 2 p.p. por encima del valor de 2019.

²⁶ Contribuye a explicar que no se alcancen los niveles previos a la pandemia en este servicio el hecho de que algunas de las relaciones se hagan ahora en alta velocidad (el caso del Madrid-Murcia y el de Madrid-Salamanca con los abonos AVANT).

Tabla 23: Evolución de los indicadores en LD Convencional

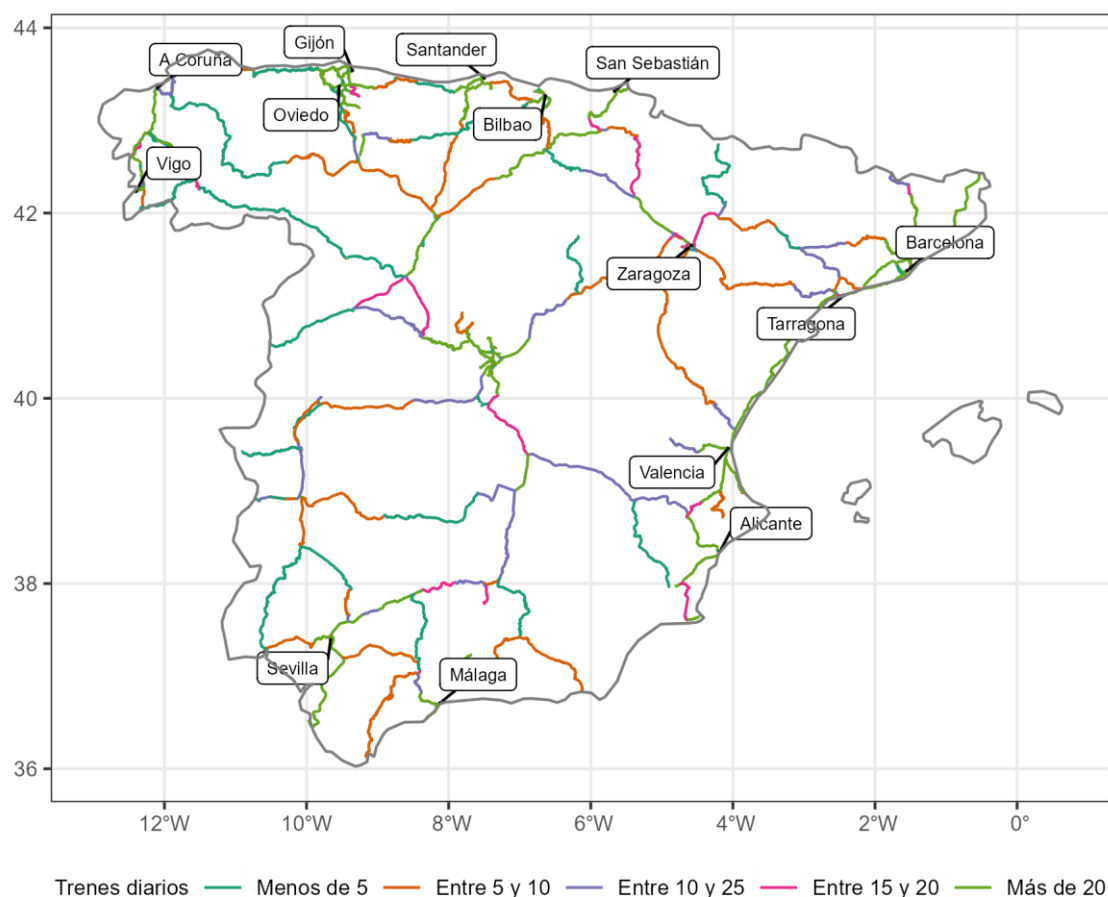
Año	Viajeros (millones)	Plazas Ofertadas (millones)	Ocupación	Aprovechamien to
2019	12,146	14,208	85,5%	64,7%
2020	4,283	7,111	60,2%	45,0%
2021	6,533	8,887	73,5%	55,9%
2022	9,502	11,356	83,7%	66,6%
2023	9,536	11,071	86,1%	67,1%

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

A pesar de que los datos de uso de la red de ancho ibérico y métrico provistos por ADIF no distinguen por servicio, y de que algunos de los servicios de LD Convencional se prestan en vías de ancho estándar, pueden sacarse algunas conclusiones. Los tramos con más de 20 trenes diarios corresponden mayoritariamente a las Cercanías y a la MD Convencional²⁷. Los únicos tramos con más de 20 trenes diarios de LD Convencional corresponden al corredor Mediterráneo. Cabe destacar en LD Convencional, también, las conexiones de Madrid con Castilla y León y el País Vasco, la conexión de Madrid con Alicante y Ciudad Real y la conexión de Zaragoza con el País Vasco, todas ellas con al menos 10 trenes diarios.

²⁷ El tráfico de Rodalies en Cataluña, el del eje 06 Venta de Baños-León-Ourense-Vigo en Galicia.

Gráfica 18: Trenes diarios de viajeros en la red ferroviaria de ADIF (incluye LDC, MDC y Cercanías)



Fuente: Elaboración propia con datos de ADIF y ADIF-AV

3.2.2.1. Principales corredores

De los corredores de LD Convencional, el más importante sigue siendo el Norte, con más de 4,2 millones de viajeros en 2023, que es el que, además, ha experimentado el mayor crecimiento (+6,7%). Las plazas ofertadas fueron 5,5 millones (+8%). Este es el único corredor que alcanza los niveles de 2019.

Los corredores Mediterráneo y Transversal son los siguientes en importancia, con prácticamente el mismo número de viajeros que en 2022 (+1,2% y -2,1%, respectivamente) y una reducción de sus plazas ofertadas (-2% y -6,8%, respectivamente).

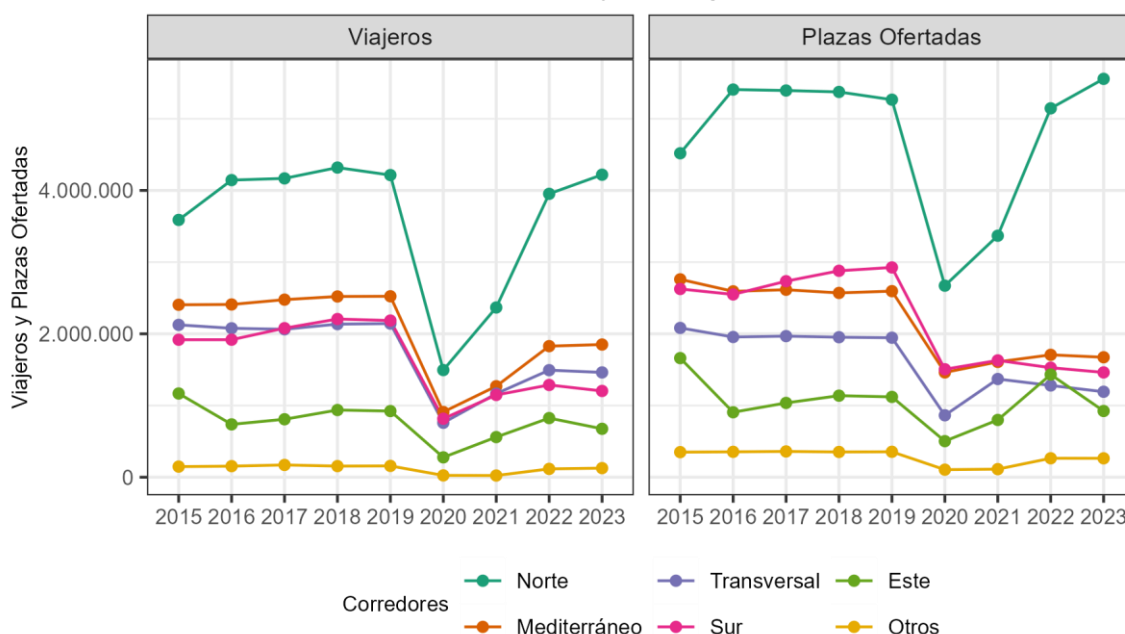
El corredor Sur, con 1,2 millones de viajeros, ha experimentado un retroceso tanto en número de viajeros (-6,5%) como en plazas ofertadas (-4,3%). Por último, el corredor Este ha visto un fuerte descenso tanto en el número de viajeros (-18,1%) como de plazas ofertadas (-35,5%), que contrasta con el crecimiento de los dos años anteriores.

Tabla 24: Viajeros y Plazas Ofertadas por corredor (incluyendo paradas intermedias) en 2023

Corredor	Viajeros	Var anual	Plazas Ofertadas	Var anual
Norte	4.219.078	+6,7%	5.556.217	+8%
Mediterráneo	1.850.537	+1,2%	1.673.067	-2,0%
Transversal	1.461.640	-2,1%	1.192.171	-6,8%
Sur	1.203.063	-6,5%	1.461.748	-4,3%
Este	675.254	-18,1%	923.663	-35,5%
Otros	126.880	+9,3%	263.718	-0,2%
LD Convencional	9.536.452	+0,4%	11.070.584	-2,5%

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

Gráfica 19: Viajeros y Plazas Ofertadas en los corredores (incluyendo paradas intermedias) más importantes



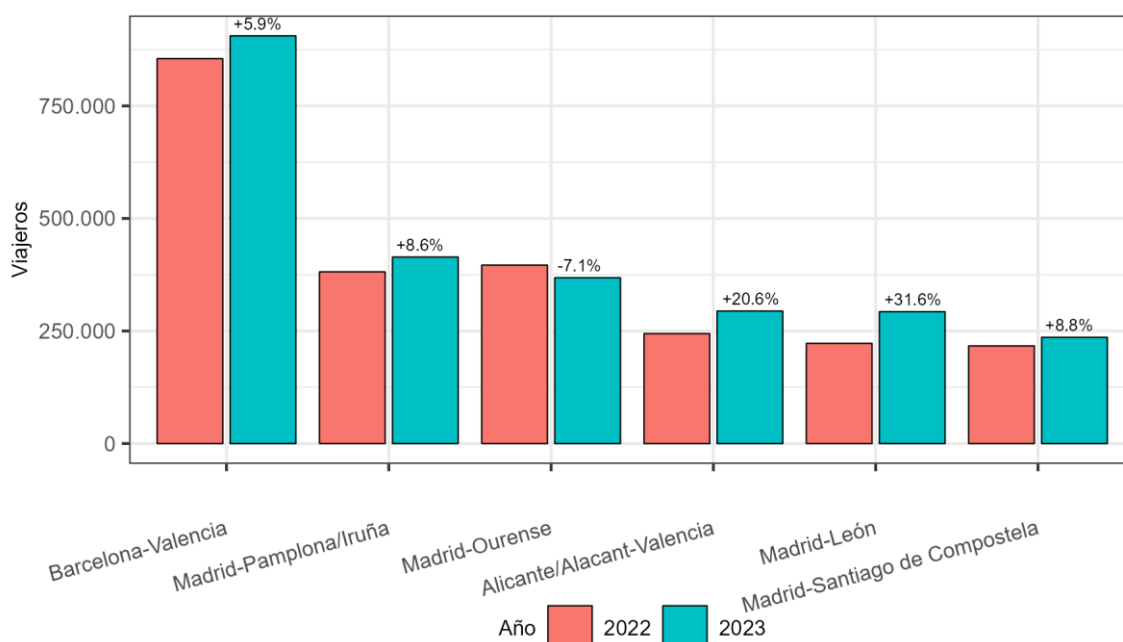
Fuente: Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias de viajeros

3.2.2.2. Principales trayectos

El trayecto punto a punto más destacado por número de viajeros en la LD Convencional es el Barcelona-Valencia, que en 2023 transportó a más de 0,9 millones de viajeros, con un aumento del 5,9% sobre el año 2022.

El resto de trayectos principales han manejado un volumen de viajeros de entre 235.000 y 414.000. Cabe destacar los aumentos del Madrid-León y del Alicante-Valencia, del 31,6% y 20,6%, respectivamente.

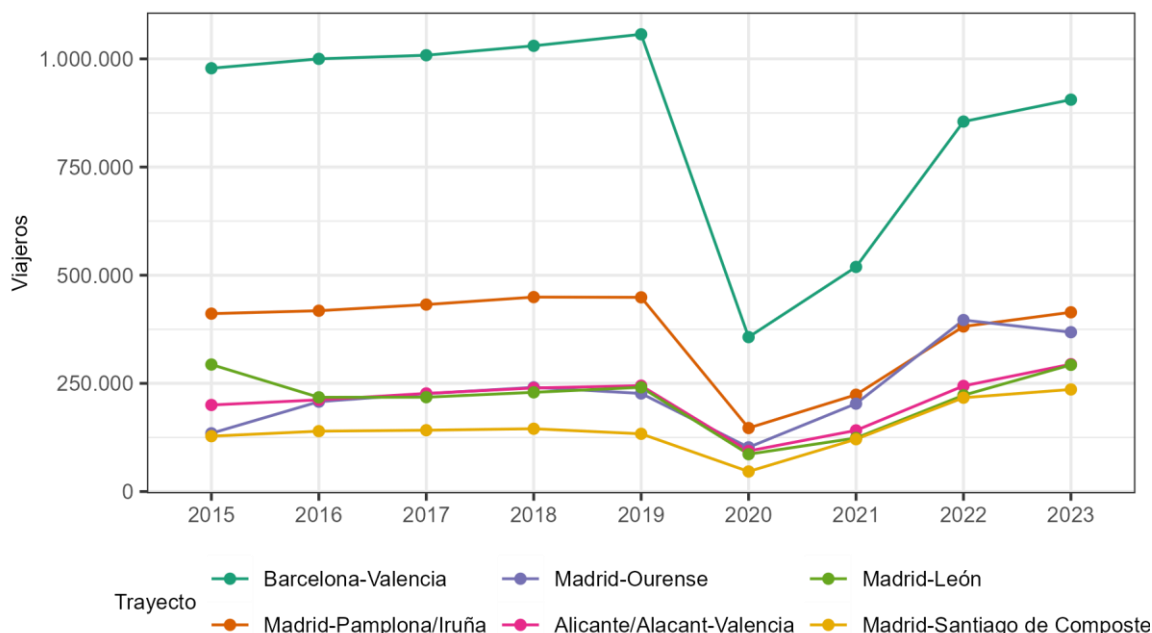
Gráfica 20: Número de viajeros de los principales trayectos (punto a punto) en LD Convencional



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

En 2023 los principales trayectos de LD Convencional han crecido menos en número de viajeros que en 2022, y el Madrid-Ourense ha retrocedido (-7%). Todos han alcanzado o han superado los niveles previos a la pandemia (2019), pero aún están por debajo los trayectos Barcelona-Valencia (un 14%) y el Madrid-Pamplona (casi un 8%).

Gráfica 21: Evolución del número de viajeros en los principales trayectos(punto a punto) en LD Convencional



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

3.3. Servicios prestados con obligaciones de servicio público (OSP)

En 2023 los servicios OSP han vuelto a experimentar un fuerte crecimiento respecto del año anterior (+21%), como consecuencia de la prórroga del Real Decreto-Ley 14/2022. Han alcanzado los 492,4 millones de viajeros totales.

3.3.1. Cercanías

En 2023, 441,9 millones de viajeros utilizaron el servicio de Cercanías, lo que supone un incremento del 18,5% respecto de 2022. Se alcanzan así niveles muy similares a los previos a la pandemia.

Las plazas ofertadas en 2023, 472,8 millones, han superado ligeramente a las que se ofrecieron en 2019 (470,4 millones).

La ocupación y el aprovechamiento (93,5% y 34,9%, respectivamente) presentan valores superiores a los de 2022 (7 p.p. por encima en ocupación y 3 p.p. en aprovechamiento) y prácticamente idénticos a los de antes de la pandemia (menos de 1 p.p. de diferencia).

Tabla 25: Evolución de los indicadores en Cercanías

Año	Viajeros (millones)	Plazas Ofertadas (millones)	Ocupación	Aprovechamiento
2019	443,178	470,402	94,2%	35,1%
2020	238,776	368,973	64,7%	23,1%
2021	284,091	426,095	66,7%	24,9%
2022	372,925	429,672	86,8%	31,2%
2023	441,996	472,783	93,5%	34,9%

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

3.3.1.1. Principales núcleos de Cercanías

El núcleo de Madrid, el más importante en número de viajeros, ha registrado 230 millones (+12,1%) y el de Barcelona, el segundo, 120 millones (+19,4%). Ambos núcleos combinados representan el 79% de los viajeros totales de Cercanías y el 75% de las plazas ofertadas²⁸.

En número de plazas ofertadas, todos los núcleos han crecido, entre el 0,4% de Bilbao y el 14,8% de Madrid.

La evolución de los viajeros durante la vigencia del Real Decreto-Ley 14/2022 ha sido positiva. Todos los núcleos de cercanías, salvo el de Madrid, alcanzan los valores previos a la pandemia.

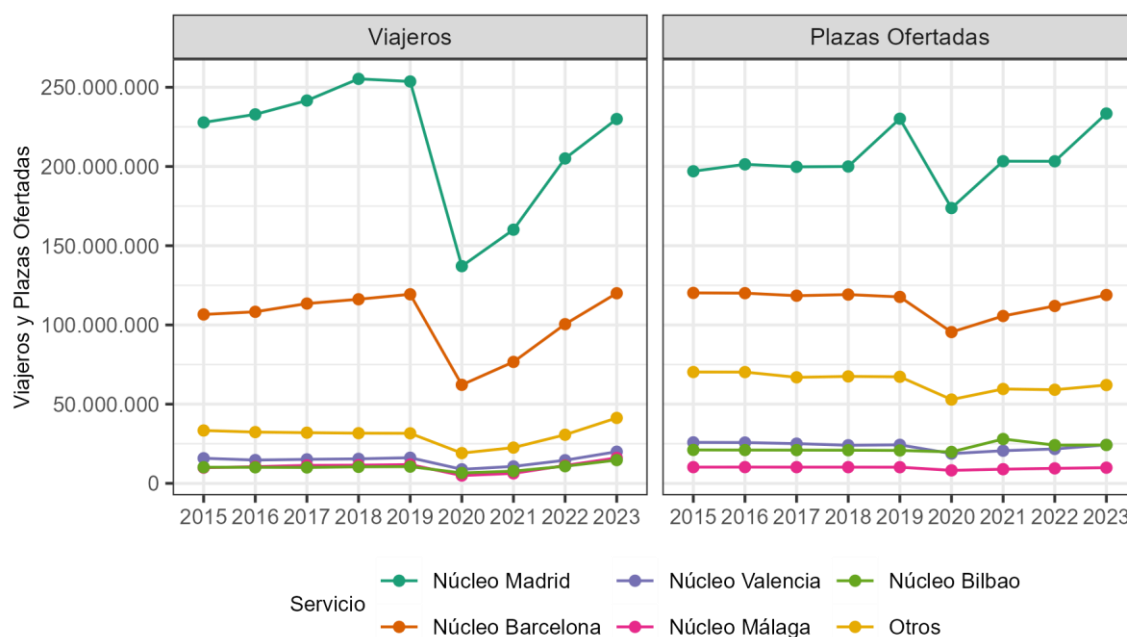
²⁸ En el total de los servicios ferroviarios de pasajeros, OSP y comerciales, los núcleos de Madrid y Barcelona representan el 65% de los viajeros y el 59% de las plazas ofertadas.

Tabla 26: Viajeros y Plazas Ofertadas por núcleo de cercanías en 2023

Corredor	Viajeros	Var anual	Plazas Ofertadas	Var anual
Núcleo Madrid	229.967.296	+12,1%	233.425.119	+14,8%
Núcleo Barcelona	120.001.413	+19,4%	118.890.897	+6,2%
Núcleo Valencia	19.977.218	+36,8%	24.289.126	+11,8%
Núcleo Málaga	16.066.035	+42,6%	9.899.496	+4,5%
Núcleo Bilbao	14.679.346	+35,6%	24.221.974	+0,4%
Otros	41.304.576	+34,6%	62.056.241	+5,0%
Cercanías	441.995.884	+18,5%	472.782.853	+10,0%

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

Gráfica 22: Viajeros y Plazas Ofertadas en los servicios más importantes de Cercanías



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

3.3.2. Media Distancia Convencional

El número de viajeros en los servicios OSP en MD Convencional experimentó una subida del 46,2% en 2023, hasta los 37,8 millones de viajeros. Por su parte, las plazas ofertadas, 56 millones, crecieron un 9,6%. Si los viajeros alcanzaron en el año 2022 los niveles previos a la pandemia, en 2023 son ya un 55,9% superiores, sin duda espoleados por el efecto del Real Decreto-Ley 14/2022. Las

plazas ofertadas han superado por primera vez los niveles previos a la pandemia (+3,4%).

La ocupación y el aprovechamiento han crecido significativamente, hasta el 67,5% y el 51,7%, respectivamente.

Tabla 27: Evolución de los indicadores en MD Convencional

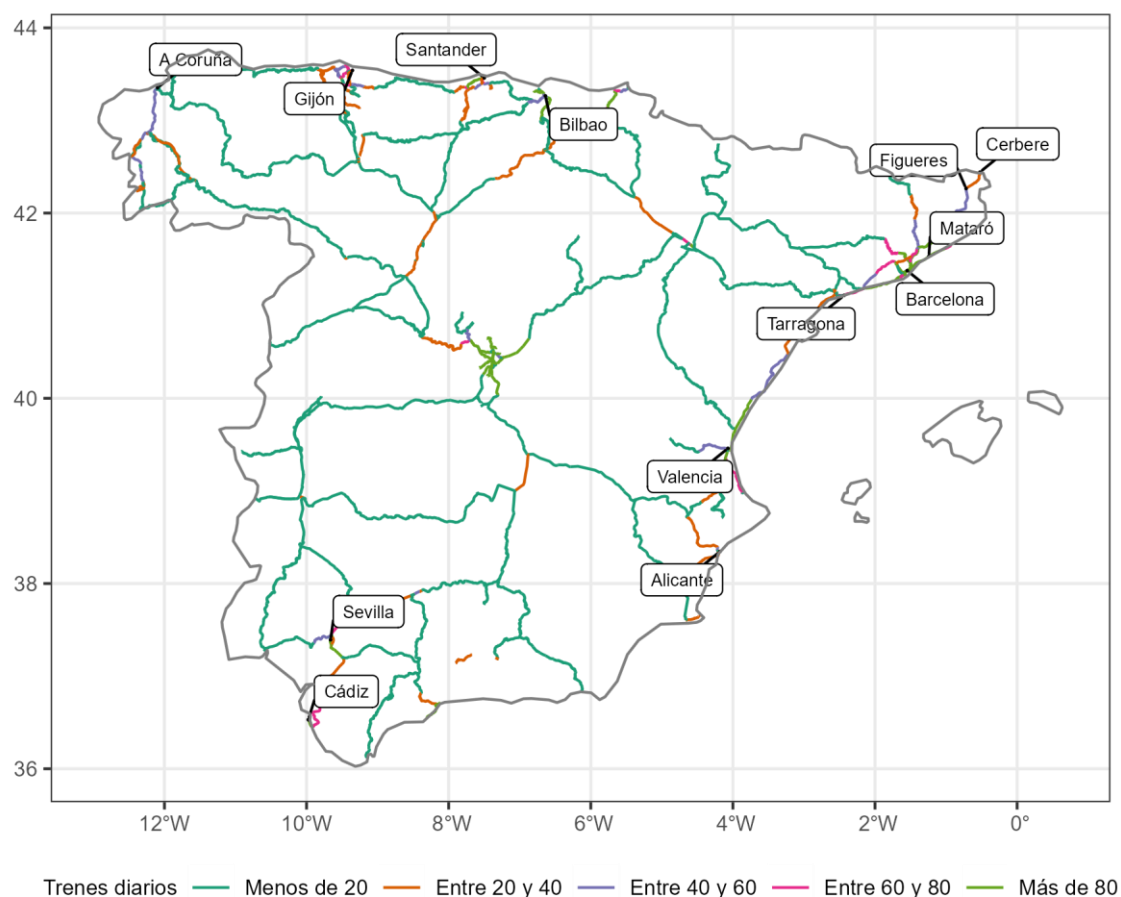
Año	Viajeros (millones)	Plazas Ofertadas (millones)	Ocupación	Aprovechamiento
2019	24,257	54,190	44,8%	26,6%
2020	11,330	34,552	32,8%	18,6%
2021	15,412	43,862	35,1%	21,1%
2022	25,874	51,160	50,6%	34,0%
2023	37,815	56,048	67,5%	51,7%

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

En la sección de LD Convencional se mostró el mapa de uso de la red ferroviaria de ancho ibérico, métrico y mixto. Aquel mapa se presentó de tal manera que se pudieran apreciar las diferencias en los servicios de larga distancia. El siguiente mapa tiene una escala que permite observar las diferencias en los tramos con más de 20 trenes diarios.

Las Cercanías registran más de 80 trenes diarios en los principales núcleos. El corredor Mediterráneo entre Valencia y Castellón también alcanza este número de trenes, aunque a este tramo contribuyen de forma importante los trayectos de LD Convencional. Entre los tramos donde circula en su mayoría la MD Convencional, destaca la red de Rodalies en Cataluña, donde solo el núcleo de Barcelona se clasifica como Cercanías, y la conexión de A Coruña con Vigo.

Gráfica 23: Trenes diarios de viajeros en la red ferroviaria de ADIF (incluye LDC, MDC y Cercanías)



Fuente: Elaboración propia con datos de ADIF y ADIF-AV

3.3.2.1. Principales servicios

Entre los cinco servicios más importantes en términos de viajeros y plazas ofertadas, tres pertenecen a Rodalies, siendo el más importante el que une Barcelona con Cerbere, con casi 3,8 millones de viajeros y 6,4 millones de plazas ofertadas. Le siguen la conexión de Barcelona con Tortosa/Ulldecona (1,9 millones de viajeros y 3,2 millones de plazas ofertadas) y la de Barcelona con Ribarroja d'Ebre (1,8 millones de viajeros y 2,7 millones de plazas ofertadas).

Fuera de Rodalies, cabe destacar los servicios A Coruña-Santiago-Vigo y Sevilla-Córdoba-Jaén, con 3,6 y 2,3 millones de viajeros y 2,5 y 1,4 millones de plazas ofertadas, y con un crecimiento interanual del 41,6% y 174%,

respectivamente. El Sevilla-Córdoba-Jaén ha casi triplicado el número de viajeros respecto a 2022.

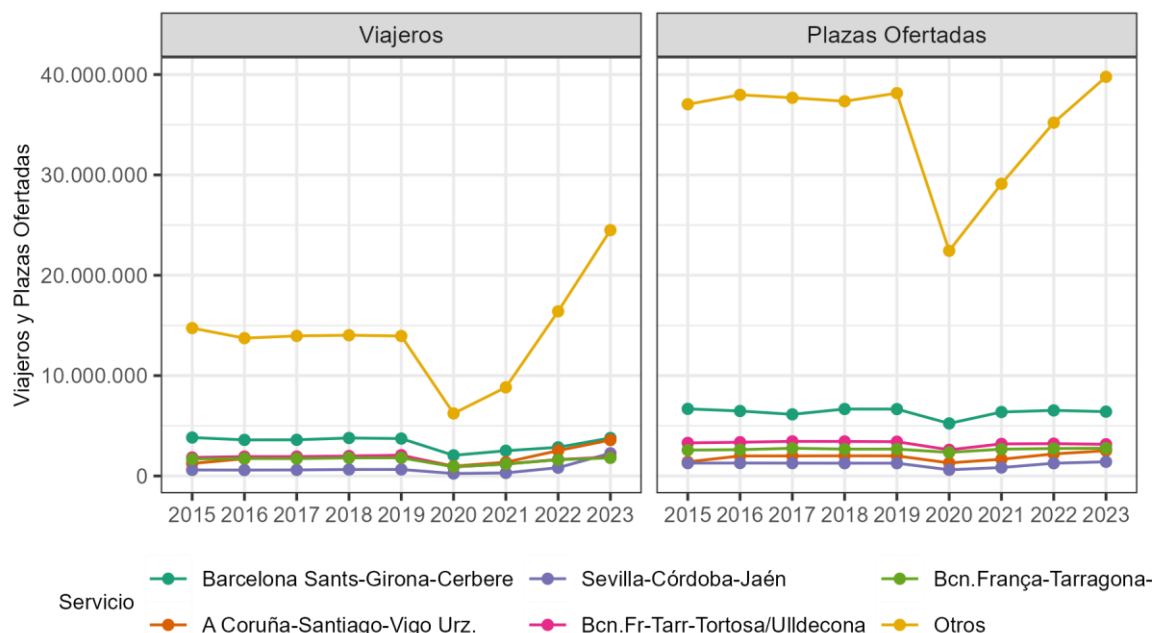
Tabla 28: Viajeros y Plazas Ofertadas por corredor (incluyendo paradas intermedias) en 2023

Corredor	Viajeros	Var anual	Plazas Ofertadas	Var anual
Barcelona Sants-Girona-Cerbere	3.787.082	+32,5%	6.410.143	-1,9%
A Coruña-Santiago-Vigo Urz.	3.579.783	+41,6%	2.520.137	+14,6%
Sevilla-Córdoba-Jaén	2.262.725	+174,0%	1.412.327	+11,3%
Bcn.Fr-Tarr-Tortosa/Ulldecona	1.884.779	+15,1%	3.157.446	-2,0%
Bcn.França-Tarragona-Ribarroja	1.801.881	+11,4%	2.774.469	+1,5%
Otros	24.498.285	+49,3%	39.773.199	+13,0%
MD Convencional	37.814.535	+46,2%	56.047.721	+9,6%

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

El crecimiento sin precedentes en el número de viajeros, por efecto del Real Decreto-Ley 14/2022, ha tenido como consecuencia que en casi todas las relaciones se superen los valores previos a la pandemia: A Coruña-Santiago-Vigo (+26%) y del Sevilla-Córdoba-Jaén (+11%) y del Barcelona-Tarragona-Ribarroja (+3,5%).

Gráfica 24: Viajeros y Plazas Ofertadas en los servicios más importantes de MD Convencional



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

3.3.3. Media Distancia AV

El servicio de MD AV ha tenido un comportamiento muy similar al del resto de servicios OSP. En 2023, la fuerte subida respecto a 2022 tanto de viajeros (+47,2%, 12,6 millones) como de plazas ofertadas (+29,7%, 15,9 millones) ha permitido que se superen ampliamente los valores previos a la pandemia (+42% y +30%, respectivamente).

También han mejorado la ocupación y el aprovechamiento (9 p.p. en ocupación y 10 p.p. en aprovechamiento), quedando también por encima de los valores de 2019 (8 p.p. en los dos casos).

Tabla 29: Evolución de los indicadores en MD AV

Año	Viajeros (millones)	Plazas Ofertadas (millones)	Ocupación	Aprovechamiento
2019	8,877	12,484	71,1%	54,0%
2020	3,418	6,684	51,1%	37,4%
2021	4,527	8,306	54,5%	39,7%
2022	8,565	12,306	69,6%	52,2%
2023	12,608	15,961	79,0%	62,4%

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

3.3.3.1. Principales servicios

En la siguiente tabla se muestra la variación interanual del total de viajeros y del total de plazas ofertadas para las relaciones más relevantes. La más importante vuelve a ser el Madrid-Valladolid, con casi 2,8 millones de viajeros y 2,6 millones de plazas ofertadas. Le sigue la conexión de Madrid con Toledo, con 1,9 millones de viajeros y 2,5 millones de plazas ofertadas. En torno al millón y medio de viajeros y a los dos millones de plazas ofertadas se encuentran las conexiones de Ourense con A Coruña, Figueres con Barcelona y Madrid con Puertollano.

En general, el crecimiento en número de viajeros respecto de 2022 ha sido muy importante, con una horquilla amplia que va desde el 19% hasta el 47%. Las plazas ofertadas han crecido menos y de manera menos homogénea, mostrando crecimientos de entre el 3 y el 52%.

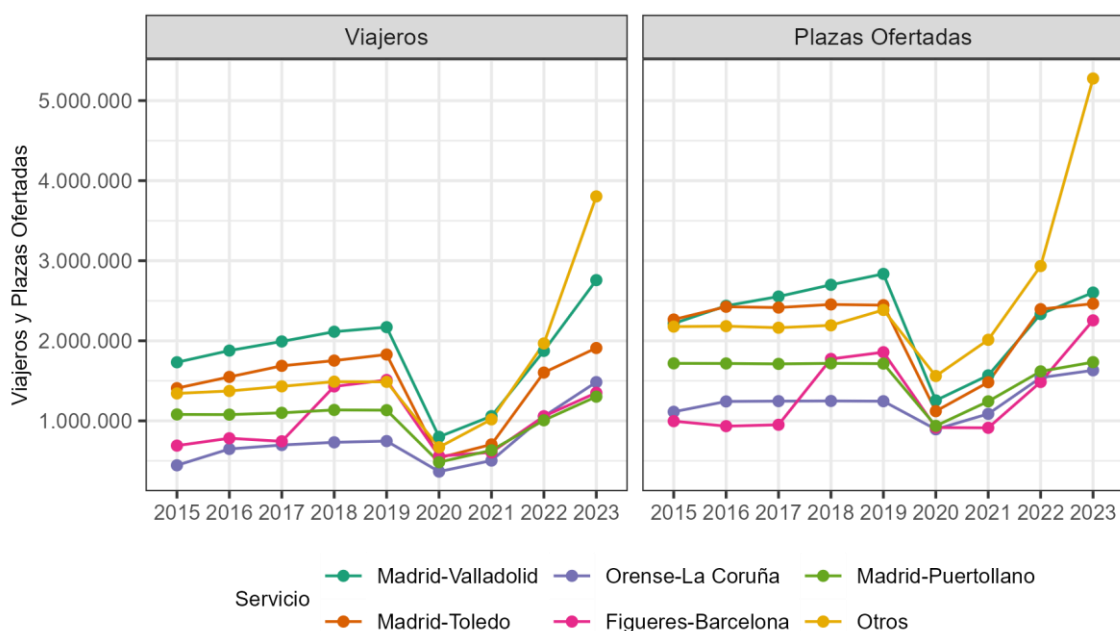
Las bonificaciones en los precios de los abonos establecidas en los reales-decreto ley antes mencionados han impulsado la demanda de forma que en cuatro de las cinco relaciones más importantes se ha superado el nivel de 2019. Únicamente el Figueres-Barcelona se encuentra por debajo (-10,6%).

Tabla 30: Viajeros y Plazas Ofertadas por corredor (incluyendo paradas intermedias) en 2023

Corredor	Viajeros	Var anual	Plazas Ofertadas	Var anual
Madrid-Valladolid ²⁹	2.757.773	+47,2%	2.602.284	+11,5%
Madrid-Toledo	1.909.990	+19,1%	2.463.545	+2,9%
Orense-La Coruña	1.483.857	+40,5%	1.631.344	+5,9%
Figueres-Barcelona	1.350.410	+27,7%	2.254.928	+51,8%
Madrid-Puertollano	1.302.183	+29,3%	1.733.353	+7,1%
Otros	3.803.602	+93,4%	5.275.878	+79,8%
MD AV	12.607.815	+47,2%	15.961.332	+29,7%

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

Gráfica 25: Viajeros y Plazas Ofertadas en los servicios más importantes de MD AV



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

²⁹ En el corredor Madrid-Valladolid nótese que los viajeros superan a las plazas ofertadas. Por tanto, la ocupación sería superior a 100 y es consecuencia de que existen paradas intermedias (Segovia) donde suben y bajan viajeros.

Notifíquese el presente informe a la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados, y a los titulares de los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible y de Economía, Comercio y Empresa, y publíquese en la página web de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (www.cnmc.es).

ANEXO

APUNTES METODOLÓGICOS

Los datos recogidos en el presente informe proceden en su gran mayoría de cuestionarios ad-hoc realizados por la Subdirección de Análisis de Mercados de la Dirección de Transportes y del Sector Postal de la CNMC, y de las Cuentas Anuales proporcionadas por las empresas.

El ámbito de la información recabada engloba:

- Infraestructuras ferroviarias.
- Empresas ferroviarias de transporte de mercancías.
- Empresas ferroviarias de transporte de viajeros.
- Empresas de alquiler de locomotoras.

De los datos, gráficos, mapas o tablas que se presentan a lo largo del informe, se citan las fuentes al pie de los mismos.

La terminología, indicadores y métodos de cálculo son los de común uso en el sector y ya utilizados por otros organismos como IRG Rail, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, el INE y Eurostat.

A continuación, las definiciones propias de “trayecto” y “corredor” utilizadas en el presente informe:

- Trayecto (viajeros): Recorrido entre dos puntos geográficos (ciudades) que constituyen el origen y destino.
- Trayecto (mercancías): Recorrido entre dos puntos geográficos (provincias) que constituyen el origen y destino.
- Corredor (viajeros): Aquel que engloba el conjunto de trayectos prestados por el mismo material rodante como parte de una circulación³⁰.
- Corredor (mercancías): Aquel formado únicamente por un trayecto, pero teniendo en cuenta los recorridos de ida y vuelta.

³⁰ Por ejemplo, los trenes que van de Madrid a Girona al mismo tiempo permiten realizar los trayectos Madrid-Zaragoza, Madrid-Barcelona, Madrid-Girona, Zaragoza-Barcelona, etc. Es el conjunto de estos trayectos individuales el que se denomina corredor Madrid-Barcelona.

TRAYECTOS SERVICIOS COMERCIALES DE VIAJEROS

Tabla 31: Corredores y trayectos de los servicios comerciales

Tipo de producto	Corredor	Trayecto
LD AV	Barcelona-París	Barcelona-Paris
	Madrid-Alicante	Madrid-Alicante; Madrid-Murcia; Madrid- Alicante; Madrid - Alicante
	Madrid-Barcelona	Madrid-Barcelona; Madrid-Huesca; Madrid Puerta de Atocha - Barcelona Sants; Barcelona-Sevilla; Madrid-Marsella; Barcelona-Lyon; Barcelona-Sevilla / Malaga; Barcelona-Granada
	Madrid-Burgos	Madrid-Burgos
	Madrid-León	Madrid-León
	Madrid-Málaga/Granada	Madrid-Málaga; Madrid-Granada; Madrid Puerta de Atocha - Malaga Maria Zambrano; Barcelona-Sevilla / Malaga; Barcelona-Granada
	Madrid-Orense	Madrid-Orense
	Madrid-Sevilla	Madrid-Sevilla; Madrid Puerta de Atocha - Sevilla Santa Justa; Barcelona-Sevilla; Barcelona-Sevilla / Malaga; Valencia-Sevilla; Barcelona-Granada
	Madrid-Valencia	Madrid-Valencia; Madrid-Castellón; Madrid Chamartin CC - Valencia Joaquin Sorolla; Valencia-Sevilla
	Resto	Barcelona-Sevilla; Madrid-Marsella; Barcelona-Lyon; Barcelona-Sevilla / Malaga; Valencia-Sevilla; Barcelona-Granada
LD Convencional	Este	Madrid-Alicante; Madrid-Castellón; Madrid-Aguilas; Madrid-Gandía; Murcia-Cartagena
	Internacional	Vigo-Oporto
	Mediterráneo	Figueroles-Alicante; Barcelona-Murcia-Lorca/Cartag; Figueres-Barcelona-Valencia-Alicante
	Norte	Madrid - Galicia; Madrid-Bilbao/Hendaya; Madrid-Gijón; Madrid-Logroño; Madrid-Pamplona; Madrid-Santander; Madrid-Vitoria; Salamanca-Madrid; Madrid-León/Ponferrada; Madrid-Galicia; Madrid-Hendaya
	Sur	Madrid-Cádiz; Madrid-Huelva; Madrid-Plasencia-Cáceres-Badajoz; Madrid-Algeciras; Madrid-Almería
	Transversal	Barcelona-Galicia; Barcelona-País Vasco; Barcelona-Valladolid; Barcelona-Navarra; Barcelona-Sevilla/Malaga

Fuente: Elaboración propia

FECHAS DE ENTRADA DE LOS NUEVOS PRODUCTOS EN AV

En la siguiente tabla encontramos las fechas de entrada, por corredor, de los nuevos productos alternativos al AVE de Renfe.

Tabla A2: Fechas de entrada de los nuevos productos en los corredores de alta velocidad

Corredor	Entrada AVLO	Entrada OUIGO	Entrada Iryo
Madrid-Barcelona	23 junio 2021	10 mayo 2021	25 noviembre 2022
Madrid-Valencia	21 febrero 2022	7 octubre 2022	16 diciembre 2022
Madrid-Málaga/Granada	1 junio 2023		31 marzo 2023
Madrid-Sevilla	1 junio 2023		31 marzo 2023
Madrid-Alicante	27 marzo 2023	27 abril 2023	2 junio 2023

Fuente: Elaboración propia