

INFORME ANUAL DEL SECTOR FERROVIARIO 2024

INF/DTSP/044/25

08/07/2025

www.cnmc.es

ÍNDICE

1. Infraestructuras ferroviarias	8
1.1. La Red ferroviaria de interés general	8
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	23
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	51
3.3.2. Media Distancia Convencional.....	53
3.3.3. Media Distancia AV	56
Anexo	59

PÚBLICA

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 asigna a este organismo la competencia de supervisión y control del correcto funcionamiento del sector ferroviario. En ejercicio de esta función, la CNMC publica periódicamente 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 de los servicios de transporte de mercancías y de viajeros.

Las tablas y gráficas se han elaborado con los datos que requiere la CNMC a los principales operadores ferroviarios y a los administradores de las infraestructuras, y con los datos de precios recogidos por la CNMC en las páginas web de las empresas ferroviarias de viajeros¹.

Cabe destacar los siguientes indicadores del sector de transporte ferroviario correspondientes al año 2024:

- A 31 de diciembre de 2024 la longitud de la **Red Ferroviaria de Interés General** (RFIG) era de 15.669 km, de los cuales el 60% discurre en vía única y el 33,1% no están electrificados. Estos valores son muy similares a los de 2023. Predomina el ancho ibérico.
- Los administradores de las infraestructuras ADIF y ADIF AV han ejecutado en 2024 inversiones por importe de 4.491,5 millones de euros, un 32% más que en 2023. Cabe destacar las inversiones de ADIF AV en la Y vasca, las líneas de alta velocidad Murcia-Almería y Madrid-Extremadura, la mejora de la línea Madrid-Lleida-Barcelona, y la renovación de la línea Madrid-Sevilla, así como las de ADIF destinadas al corredor Noroeste, a Cercanías, y a actuaciones en mercancías.
- La actividad sobre la red es eminentemente de viajeros, especialmente en las líneas de alta velocidad, donde el tráfico de mercancías es testimonial.

¹ En CNMC Data pueden consultarse los datos recogidos por la CNMC sobre el sector ferroviario en formato tratable. La CNMC publica también datos trimestrales de actividad en el sector ferroviario (los datos correspondientes a un trimestre se publican antes de finalizar el trimestre siguiente).

- Los ejes de ancho ibérico son los que más tráfico registran, siendo los más importantes el 02 (convencional) Madrid-Zaragoza-Barcelona- Francia, con el 19% del tráfico total, y el 12 Madrid-Barcelona y el 14 Madrid-Andalucía, ambos de alta velocidad, con el 12% del tráfico total.
- Los cánones y las tasas ferroviarias ascendieron en 2024 a 1.403 millones de euros, un 5% más que en 2023.
- La actividad del **transporte de mercancías** fue de 21 millones de toneladas netas (un 2,6% menos que el año anterior) y 9.208 millones de t.km netas (-3,4%), valores inferiores a los de 2020 (el año de la pandemia).
- Renfe Mercancías transportó 3.903 millones de t.km netas (-11,7%) y su cuota de mercado desciende hasta el 42%. Sus principales competidores fueron Captrain 1.961 millones de t.km netas (+10,9%), Continental 1.279 (-3,5%), Medway 782 (+31,1%) y Transfesa 478 (-22,6%).
- Los ingresos totales del sector fueron de 324 millones de euros (+1%) y los costes de 332 millones de euros (+2,4%), principalmente por la subida de los costes de personal de conducción y material rodante, que más que compensaron las bajadas de los costes en concepto de cánones (-19,5%) y, sobre todo, del coste de la energía (-15,6%).
- La actividad de mercancías es eminentemente nacional y en vagón intermodal. La cuota de mercado de Renfe Mercancías en vagón intermodal ha bajado hasta el 28% (6 p.p. menos que en 2023). En vagón completo, la necesidad de disponer de vagones específicos para cada mercancía dificulta la competencia, y Renfe Mercancías (61%) y Captrain (27%) concentran el 88% del mercado.
- Los principales productos transportados en vagón completo son los siderúrgicos y los graneles, que en toneladas netas representan el 37 y el 24% del total. En t.km netas la importancia de los siderúrgicos sube al 50% y la de los graneles baja al 13%.
- Las provincias con mayor trasiego de carga son Barcelona-Zaragoza. Estos servicios son los operados por mayor número de empresas. Madrid-Valencia es el tercero en importancia. Vienen luego el Barcelona-Girona y

PÚBLICA

el Madrid-Valencia. En t.km netas, otras conexiones, como Asturias-Valencia y Bizkaia-Valencia, cobran importancia.

- En **transporte de viajeros**, cabe destacar que han sido 549 millones los viajeros que se han movido en tren en 2024, un 3% más que en 2023. El 82% de ellos son usuarios del servicio de Cercanías. En viajeros.km, el servicio de Larga Distancia Alta Velocidad es el más importante (51%), seguido del de Cercanías (22%). Más lejos quedan los servicios de Media Distancia Convencional (12%), de Larga Distancia Convencional (10%) y de Media Distancia Alta Velocidad (5%).
- En relación con los servicios **Larga Distancia Alta Velocidad** hay que destacar que en 2024 OUIGO ha empezado a competir con Renfe en los trayectos Madrid-Segovia-Valladolid y Alicante-Madrid-Valladolid en abril, en el Madrid-Murcia en septiembre y en el Valencia-Madrid-Valladolid en diciembre.
- Los viajeros han sido, en 2024, 39,6 millones, un 22,3% más que en 2023, y un 77% más que en 2019. Todos los corredores con competencia han batido récord de viajeros: el Madrid-Barcelona 14,6 millones (+6% desde 2023), el Madrid-Valencia 5,6 millones (+10%), los corredores Madrid-Sevilla y Madrid-Málaga/Granada 5 millones cada uno (+28%), y el Madrid-Alicante 4 millones (+33%).
- Y han bajado los precios de los billetes; desde 2019, un 35% en el corredor Madrid-Barcelona y un 42% en el Madrid-Valencia. En los trayectos Madrid-Sevilla, Madrid-Málaga y Madrid-Alicante, donde 2024 ha sido el primer año completo con competencia², el precio del billete ha bajado un 20% entre 2023 y 2024.
- Los ingresos en el corredor Madrid-Barcelona han sido de 597 millones de euros y en el Madrid-Valencia, de 147 millones. El peso de los cánones en los ingresos ha pasado del 37% en 2019 al 50% en 2024 en el Madrid-Barcelona, y del 25% al 36% en el Madrid-Valencia.

² Iryo empezó a operar en los corredores del Sur el 31 de marzo de 2023, y en el corredor Madrid-Alicante OUIGO entró el 27 de abril e Iryo el 2 de junio del mismo año.

- La cuota de mercado de Renfe (AVE y AVLO) está entre el 50 y el 73% de los viajeros en los corredores con competencia. En los corredores a Andalucía Iryo tiene una cuota del 27-28%, la misma que OUIGO en el Madrid-Alicante, habiendo ganado 8 p.p. en 2024
- La cuota modal de la LD AV frente al avión ha subido en 2024 en todos los trayectos, excepto en el Madrid-Barcelona, en que se ha mantenido estable (-0,3 p.p.) en el 82% (frente al 65% antes de la liberalización).
- La **Larga Distancia Convencional** tuvo 9,2 millones de viajeros (-3,2%) y 10,4 millones de plazas ofertadas (-5,7%). El trayecto punto a punto más importante es el Barcelona-Valencia, con más de 919 mil viajeros.
- La incorporación de los nuevos trenes de alta velocidad de rodadura desplazable de Renfe Viajeros (Serie 106 basados en el modelo Avril de Talgo) ha supuesto el trasvase de viajeros Madrid-Galicia y Madrid-Asturias de los servicios de Larga Distancia Convencional a los servicios de Larga Distancia Alta Velocidad, pero en total los viajeros han aumentado un 22% a Galicia y un 63% a Asturias.
- Las gratuidades y descuentos en los **servicios prestados con obligación de servicio público** introducidos por el Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, han continuado vigentes en 2024. En 2025 los viajeros de Media Distancia Convencional son un 60% más que en 2019 (pre pandemia), los de Media Distancia en Alta Velocidad un 50% más, y los de Cercanías un 1% más.
- Las **Cercanías** registraron 448 millones de viajeros (+1%) y 441 millones de plazas ofertadas (-7%). El principal núcleo de Cercanías es el de Madrid con 241 millones de viajeros (+5,1%), seguido del de Barcelona con 117 millones de viajeros (-2,1%). Ambos núcleos combinados representan el 80% de los viajeros totales de Cercanías y el 73% de las plazas ofertadas totales.
- La **Media Distancia Convencional** tuvo 38,8 millones de viajeros (+1%) y 57 millones de plazas ofertadas (+2%). Destacan la red de Rodalies en Cataluña (solo el núcleo de Barcelona se clasifica como Cercanías), y las conexiones de A Coruña con Vigo y Sevilla con Cádiz.

PÚBLICA

- La **Media Distancia Alta Velocidad** transportó 13,3 millones de viajeros (+5%) y ofreció 16,7 millones de plazas (+4,9%). El corredor con más viajeros es el Madrid-Valladolid (2,7 millones), al que siguen las conexiones de Madrid con Toledo (2 millones), y Ourense con A Coruña, Figueres con Barcelona y Madrid con Puertollano (en torno a 1,5 millones cada uno).

PÚBLICA

1. INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

1.1. La Red Ferroviaria de Interés General

A 31 de diciembre de 2024 la longitud de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG en adelante) era de 15.669 km, de los cuales 15.649 km pertenecían a ADIF y ADIF Alta Velocidad (en adelante ADIF-AV) y 20 km a LFP Perthus/Línea Figueras Perpiñán S.A.³.

Tabla 1: Características básicas de la RFIG

Año	Longitud	% vía no electrificado	% vía única
2023	15.665	34,3%	60,5%
2024	15.669	33,1%	60,4%

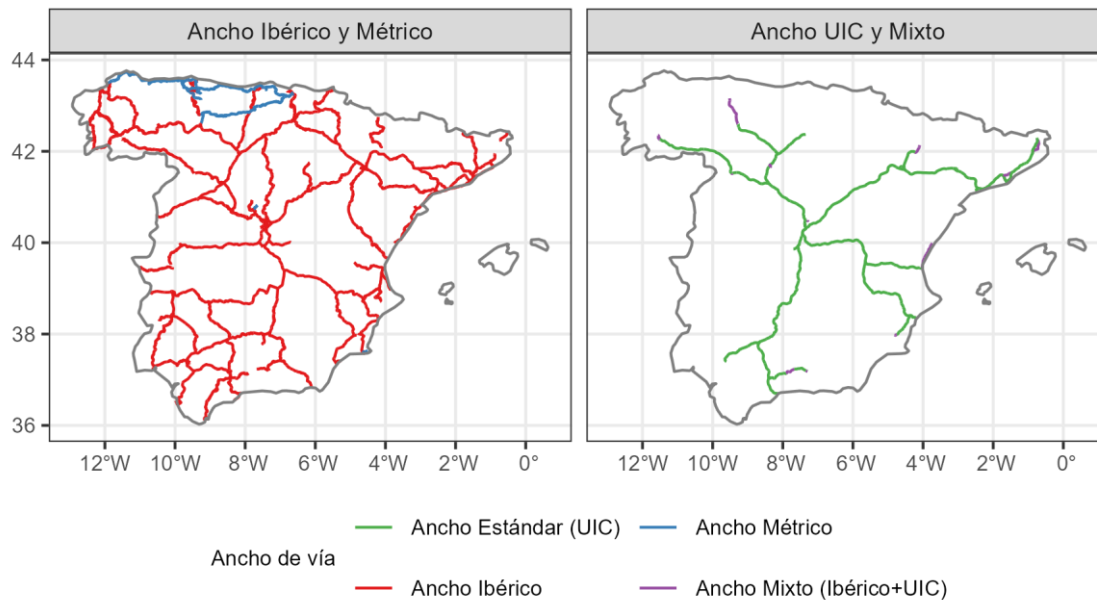
Fuente: Elaboración propia con datos de ADIF y ADIF-AV

De los kilómetros de red administrados por ADIF y ADIF-AV, el 60,4% discurre en vía única y el 33,1% no está electrificado, valores estos muy similares a los de 2023.

El ancho ibérico predomina en la RFIG. El trazado de esta red es más denso que el de ancho estándar 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.

³ 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).

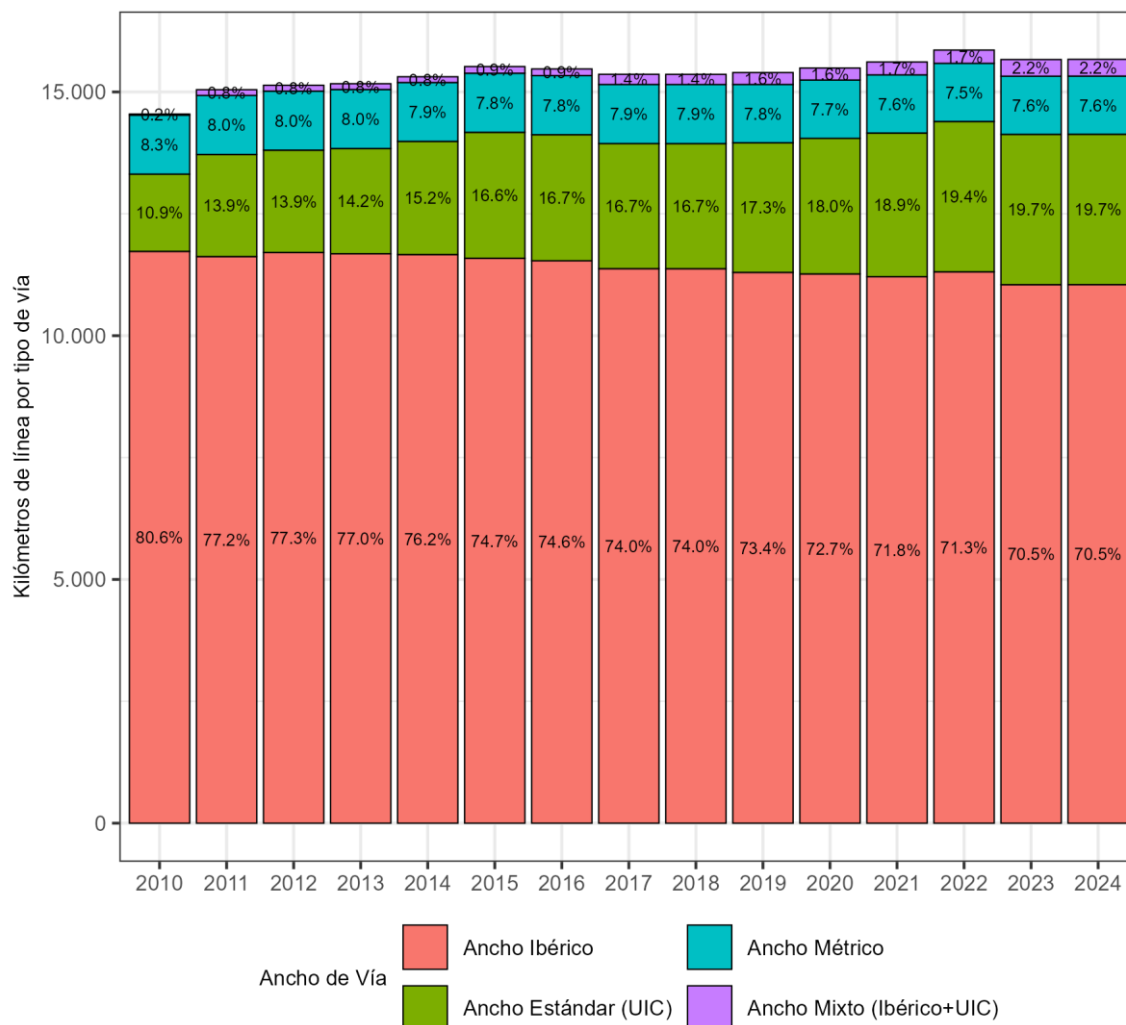
Gráfica 1: Red Ferroviaria de Interés General por tipo de vía



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

PÚBLICA

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

PÚBLICA

Según han publicado los administradores de las infraestructuras⁴, se han ejecutado en 2024 inversiones por importe de 4.491,5 millones de euros, un 32% más que en 2023.

2.459 millones corresponden a ADIF AV (+24.5% respecto a 2023), destacando las inversiones destinadas a la Y Vasca (211,9 millones) y a las Líneas de AV Murcia-Almería (501,8 M€) y Madrid-Extremadura (219,6 millones). En líneas en explotación, se ha invertido en la mejora de la Madrid-Lleida-Barcelona (133,43 millones) y en la renovación de la Madrid-Sevilla (de 222,6 millones).

Por su parte, ADIF ejecutó inversiones por 2.032,5 millones de euros (+42,2%), sobresaliendo las destinadas al corredor Noroeste (219,1 millones), Cercanías (710,6 millones) y actuaciones en Mercancías (243,3 millones).

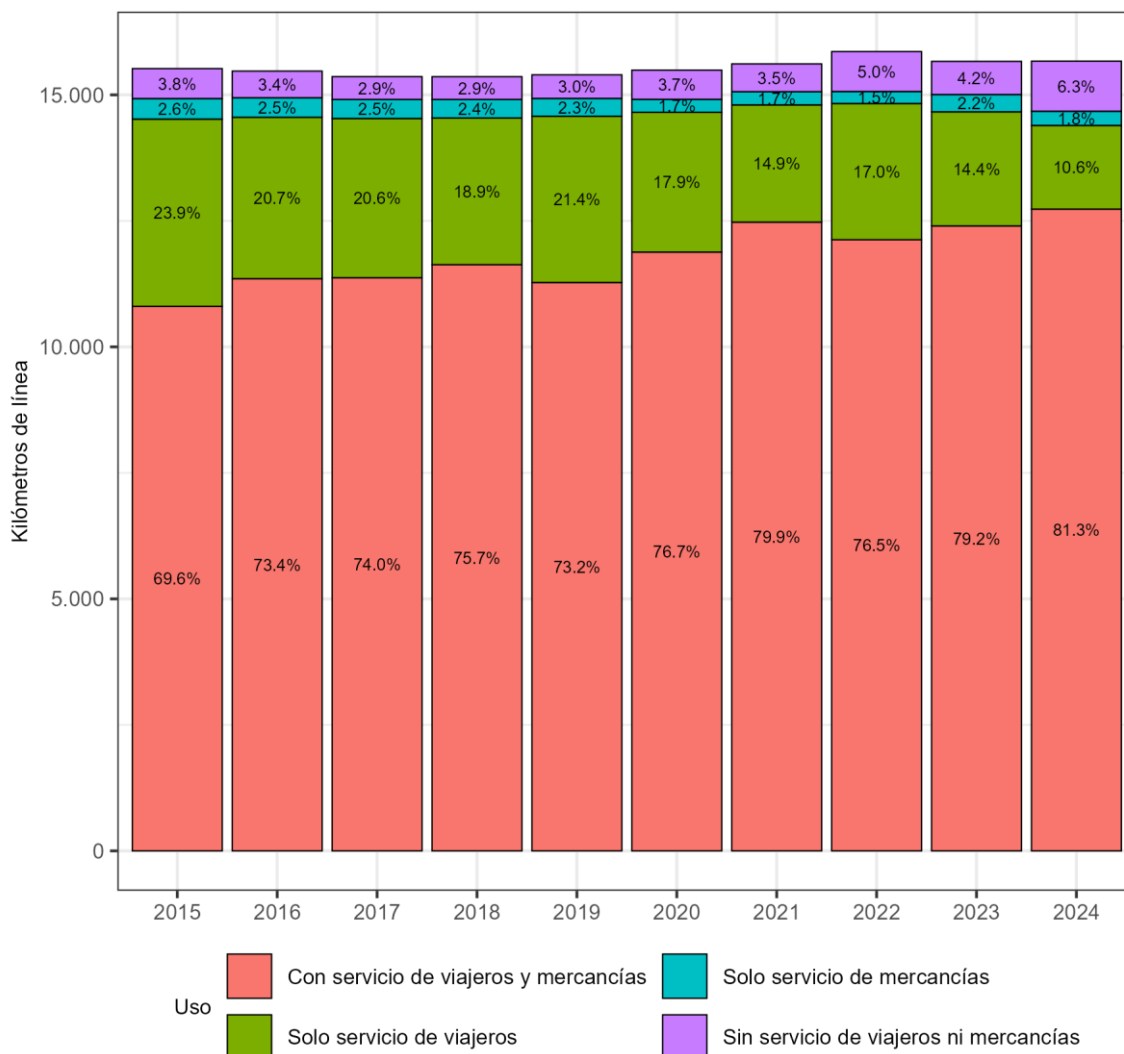
1.2. Utilización de las infraestructuras ferroviarias

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 81,3% de la RFIG fue utilizada en 2024 tanto por servicios de viajeros como por servicios de mercancías.

⁴ <https://www.adif.es/-/adif-adif-av-ejecutan-inversion-4.500-millones-euros-2024>

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

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



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

En la red de alta velocidad la presencia de las mercancías es testimonial⁶. Un 10,6% de la red se utilizó sólo por servicios de viajeros, y un 1,8% únicamente por servicios de mercancías. Un 6,3% de la red no se utilizó para la prestación de servicios de transporte.

⁶ Este año, destaca el crecimiento de las mercancías en el eje 11 Madrid-Valladolid, donde suponen el 2,6% del tráfico, frente al 0,3% que suponían en 2023.

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

Tabla 2: 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	75,2%	24,8%	24.238.474	11,9%
02	Madrid-Zaragoza-Barcelona- Port Bou-Francia	2.410	81,7%	18,3%	37.937.827	18,6%
03	Madrid-Valencia-Tarragona	1.579	80,3%	19,7%	22.767.561	11,1%
04	Alcázar de San Juan- Córdoba-Sevilla-Cádiz	2.660	82,1%	17,9%	16.618.349	8,1%
05	Madrid-Cáceres	538	99,8%	0,2%	6.982.052	3,4%
06	Venta de Baños-León- Orense-Vigo	1.972	72,1%	27,9%	13.346.690	6,5%
08	Red de Ancho Métrico	1.175	98,8%	1,2%	7.596.328	3,7%
11	Madrid -Valladolid (AV)	496	97,4%	2,6%	6.994.326	3,4%
12	Madrid-Barcelona-Francia (AV)	899	99,1%	0,9%	25.221.017	12,3%
13	Madrid-Levante (AV)	712	99,9%	0,1%	15.922.719	7,8%
14	Madrid- Sevilla/Málaga/Granada (AV)	773	99,9%	0,1%	23.666.272	11,6%
16	Olmedo-Zamora-Orense- Santiago (AV)	404	99,9%	0,1%	3.121.926	1,5%

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

La actividad se ha mantenido estable entre 2023 y 2024 en los ejes⁷ de ancho ibérico, con variaciones entre el -4% y el 2%. Los que presentan más tráfico, destacando el eje 02 Madrid-Zaragoza-Barcelona-Port Bou-Francia, con un 19%

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

del tráfico total (en trenes.km), y los ejes 01 Madrid-Irún-Francia (12%) y 03 Madrid-Valencia-Tarragona (11 %).

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% y 11% del total, respectivamente). Los mayores incrementos han correspondido a los ejes 11 Madrid-Valladolid y 14 Madrid-Sevilla/Málaga/Granada (+14% y +19%, respectivamente). El resto de ejes de AV ha crecido por debajo del 6%.

Tabla 3: 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%	24.167.232	12,2%
010	Madrid Puerta de Atocha- Sevilla Santa Justa.	470	99,9%	0,1%	19.026.682	9,6%
200	Madrid-Chamartín-Clara Campoamor-Barcelona Estación de França.	700	74,9%	25,1%	13.606.761	6,9%
100	Madrid-Chamartín-Clara Campoamor-Irún-Frontera Francesa.	639	71,7%	28,3%	11.922.193	6,0%
300	Madrid-Chamartín-Clara Campoamor-Valencia Nord.	493	68,7%	31,3%	11.875.058	6,0%
040	Bifurcación Torrejón de Velasco-Valencia Joaquín Sorolla.	398	99,9%	0,1%	11.352.481	5,7%
400	Alcázar San Juan-Cádiz.	576	80,3%	19,7%	9.497.856	4,8%
080	Madrid-Chamartín-Clara Campoamor-Valladolid Campo Grande.	303	100,0%	0,0%	5.781.568	2,9%
600	Valencia Nord-Sant Vicenç Calders.	254	89,4%	10,6%	5.413.365	2,7%
270	Bifurcación Sagrera-Frontera Port Bou Cerbere.	166	92,6%	7,4%	4.853.481	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, 300 Madrid-Valencia, 100 Madrid-Irún/Hendaya y 400 Alcázar de San

PÚBLICA

Juan-Cádiz, y en la red de alta velocidad, la 050 Madrid-Barcelona y la 010 Madrid-Sevilla, esta última experimentando un incremento del 20% respecto de 2023.

De acuerdo con la Declaración sobre la Red, a diciembre de 2024 varias de las principales líneas administradas por ADIF superan el 70% de ocupación de la línea: la 224 Cerdanyola del Vallès-Cerdanyola Univ. (79%), la 322 Murcia Merc.-Águilas (74%), la 254 Aeroport-el Prat de Llob. (73%) y la 436 Málaga-C. Alam.-Fuengirola (72%). Las principales líneas administradas por ADIF-AV presentan también bastante ocupación, aunque solo las líneas 036 Antequera-Granada (85%) y 354 El Reguerón km 522,1-Murcia del C. (73%) superan el 70%.

**Tabla 4: Intensidad de uso de la red medida en trenes diarios
(Tren.km diario / Longitud de la RFIG en km)**

Intensidad de uso	2020	2021	2022	2023	2024
Mercancías	4,0	4,3	4,5	4,4	4,3
Viajeros	22,1	23,9	26,9	30,7	31,5
Total trenes diarios	26,1	28,2	31,4	35,1	35,8

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 35,8 trenes diarios, superando por primera vez los 35,2 trenes diarios de 2019. Los trenes diarios de viajeros son 31,5, el grueso de las circulaciones en la RFIG (88%). Los trenes diarios de mercancías han bajado una décima por segunda año consecutivo hasta los 4,3, y siguen 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. Este año los valores nominales de éstas han permanecido constantes salvo por la reclasificación, en noviembre, de los servicios de ancho variable de Galicia, Asturias y Cádiz/Huelva a VL1. A pesar de ello, e impulsados por el crecimiento del tráfico global, en 2024 los cánones y tasas han crecido un 4,7% hasta los 1.403,88 millones de euros. La recaudación debida al canon por uso de la infraestructura ferroviaria ha sido de 1.218,06 millones de euros (+3,5%), la debida al canon por uso de instalaciones de viajeros de 151,82 millones de euros (+12,9%), al canon por uso de estaciones

PÚBLICA

y otras instalaciones ferroviarias de 31,10 millones de euros (+24,1%), y a las tasas ferroviarias de 2,9 millones de euros (-31,6%).

Tabla 5: Cánones y tasas ferroviarias

Concepto	Millones de euros	Var anual
Canon uso Infraestructuras	<i>Modalidad A del Canon ADIF: acceso y gestión capacidad</i>	264,77 +3,7%
	<i>Modalidad B del Canon ADIF: utilización líneas</i>	444,65 +4,3%
	<i>Modalidad C del Canon ADIF: inst. transformación y distribución energía eléctrica</i>	81,77 +3,1%
	<i>Adición al canon por cancelación de reserva</i>	4,00 +133,9%
	<i>Adición al canon (recargo) para cobertura total de costes</i>	453,80 +2,5%
	<i>Bonificación incentivo transporte ferroviario (art. 97.6.1º LSF)</i>	-30,93 +10,5%
	Total	1.218,06 +3,5%
Canon uso Instalaciones de Viajeros	<i>Canon ADIF por parada con servicio comercial de trenes (estaciones cat. 1 a 5)</i>	93,42 +6,8%
	<i>Canon ADIF núcleo de cercanías (estaciones cat. 6)</i>	6,03 +0,0%
	<i>Adición por intensidad de uso por viajeros subidos y bajados</i>	52,32 +27,6%
	<i>Canon ADIF por servicios fuera del horario de apertura</i>	0,05 +150,0%
	Total	151,82 +12,9%
Canon uso Est. y otras Inst Ferroviarias	<i>Canon por paso por cambiadores de ancho</i>	0,00 -100,0%
	<i>Canon ADIF Modalidad B1</i>	20,99 +21,6%
	<i>Canon ADIF Modalidad B2</i>	5,86 +102,8%
	<i>Canon ADIF Modalidad B3</i>	0,01 +0,0%
	<i>Canon ADIF Modalidad C</i>	4,24 -13,5%
	Total	31,10 +24,1%
Tasas ferroviarias	2,90	-31,6%
Total	1.403,88	+4,7%

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

PÚBLICA

2. TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS

2.1. Evolución general

En 2024 se ha registrado un retroceso en el transporte de mercancías por ferrocarril del 3%. Una de las causas de esta reducción es la fuerte inversión que está haciendo ADIF en la red, que significa cortes y desviaciones que dificultan el tráfico.

2.1.1. Indicadores de actividad

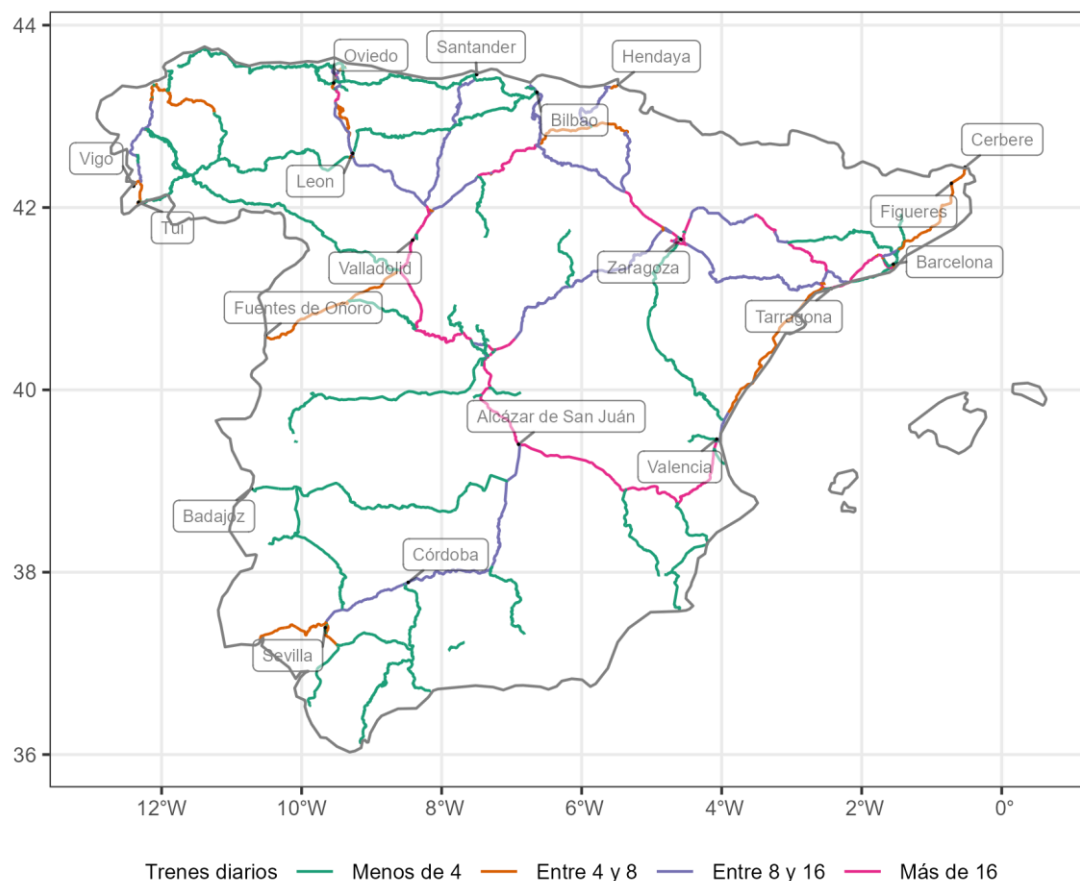
Los 12 operadores que prestaron servicios en la RFIG durante 2024 transportaron 21,037 millones de toneladas netas, un 2,6% menos que el año pasado. Las toneladas kilómetro netas (en adelante t.km netas) experimentaron un retroceso similar, situándose en los 9.207,9 millones (-3,4%).

Tabla 6: Actividad de transporte ferroviario de mercancías en 2024 (millones)

T.km netas	Var anual	Toneladas netas	Var anual
9.207,9	-3,4%	21,037	-2,6%

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

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

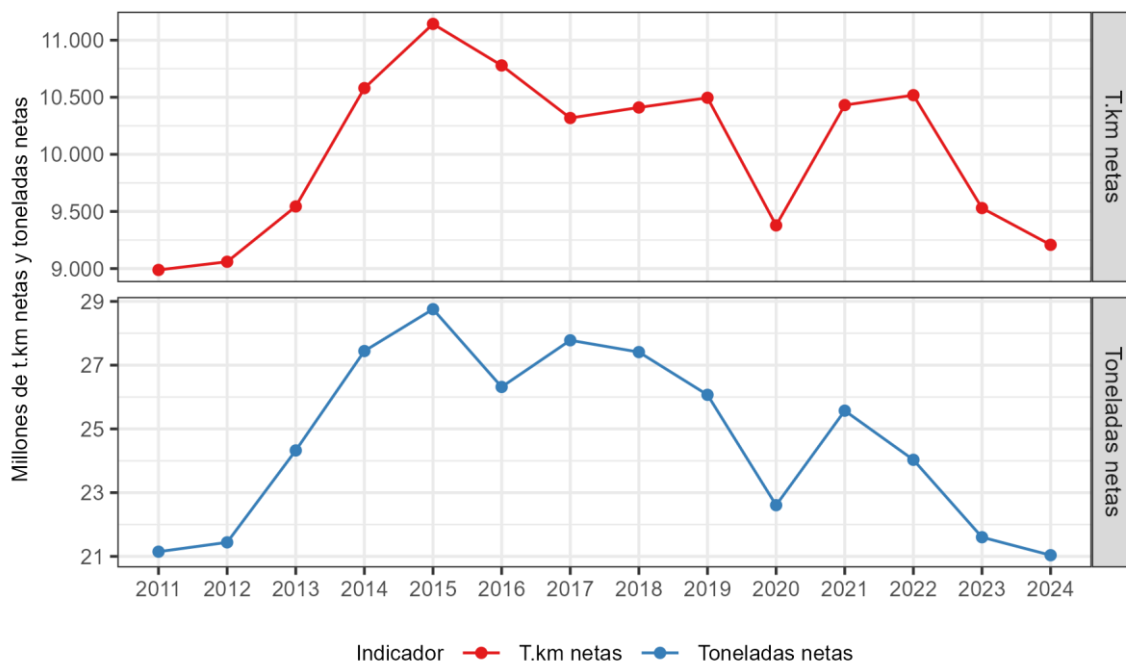


Fuente: Elaboración propia con datos de ADIF y ADIF-AV

En trenes diarios, la mayor actividad (más de 16 trenes diarios) se observa en las conexiones de Madrid con Valencia, Valladolid y el País Vasco. Destaca también, como segundo foco de actividad, la conexión entre el País Vasco y Barcelona, pasando por Zaragoza. Las rutas entre León y Asturias y entre Sevilla y Alcázar de San Juan tienen más de 8 trenes diarios.

PÚBLICA

Gráfica 5: Evolución de la actividad de mercancías

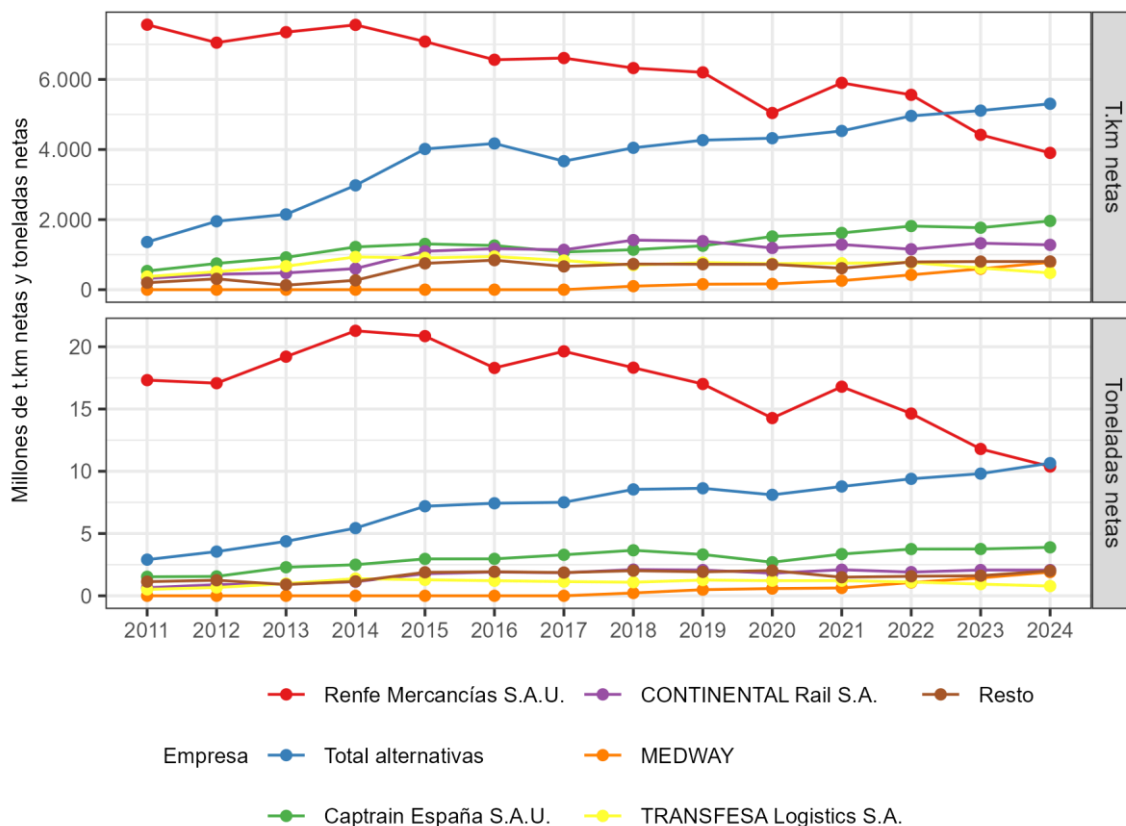


Fuente: Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias de mercancías

La evolución de la actividad ferroviaria alcanzó su máximo en 2015. Desde entonces las toneladas netas presentan una tendencia descendente hasta alcanzar en 2024 su valor mínimo desde 2011. Las t.km netas, tras descensos en 2016 y 2017 parecía que habían tomado una tendencia ligeramente ascendente, pero tras los descensos de 2023 y 2024 se sitúan por debajo del nivel de la pandemia.

PÚBLICA

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



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

Por empresa, Renfe Mercancías ha perdido en 2024 un 11,9% de toneladas netas (hasta 10,383 millones) y un 11,7% en t.km netas (3.903 millones). El conjunto de las empresas alternativas supera a Renfe Mercancías tanto en toneladas netas transportadas como en t.km netas y presenta una tendencia claramente ascendente, aunque insuficiente para revertir la tendencia decreciente del sector.

PÚBLICA

**Tabla 7: Actividad de las empresas ferroviarias de mercancías más importantes
(millones)**

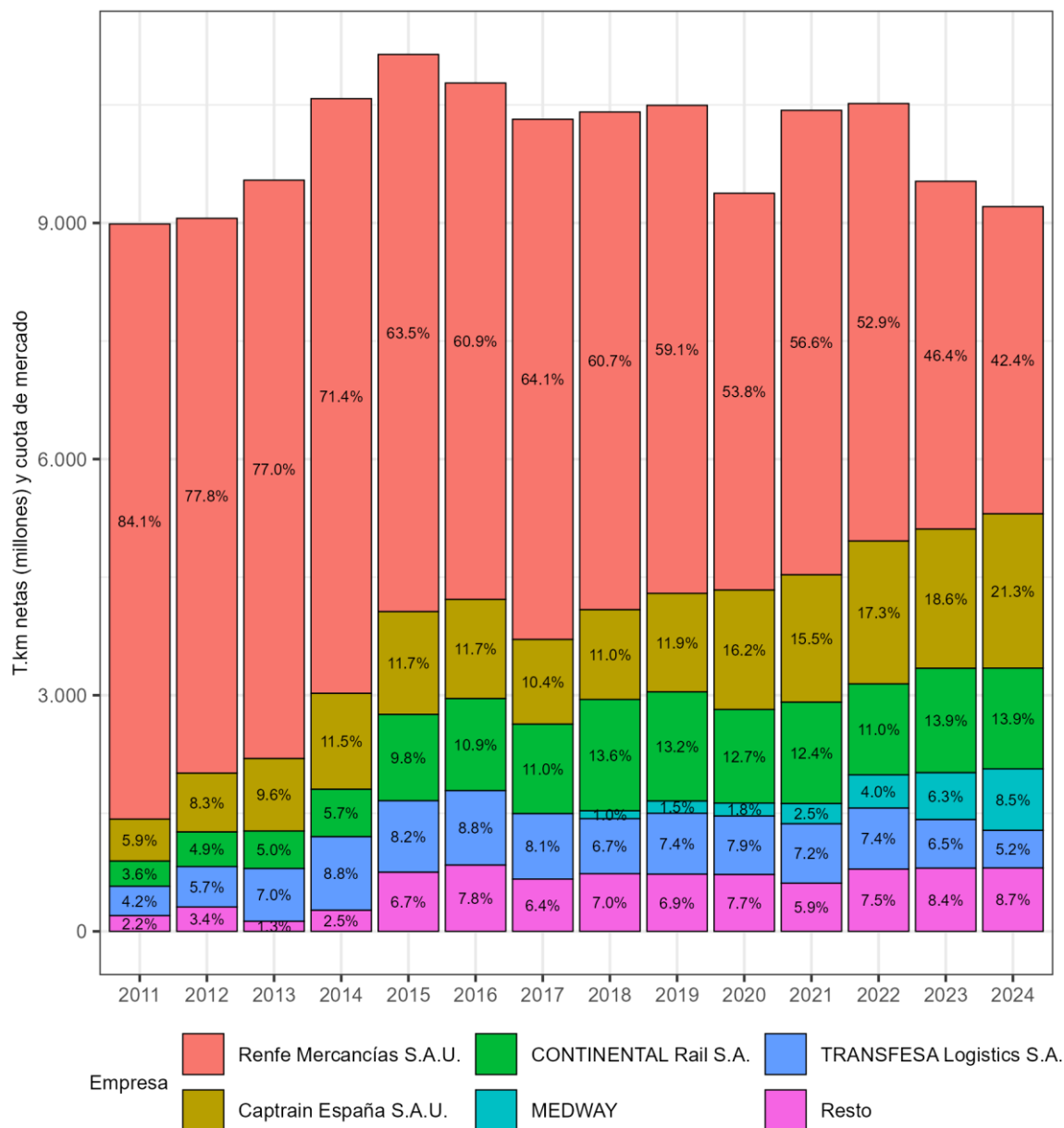
Empresa	T.km netas	Var anual	Toneladas netas	Var anual
Renfe Mercancías	3.903,0	-11,7%	10,383	-11,9%
Total alternativas	5.304,9	+3,8%	10,654	+8,6%
Captrain	1.961,3	+10,9%	3,891	+3,6%
Continental	1.279,0	-3,5%	2,067	+0,0%
Medway	781,6	+31,1%	1,905	+32,8%
Transfesa	478,1	-22,6%	0,781	-16,7%
Resto	804,7	+0,3%	2,009	+24,7%

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 hasta el 42,4% (la mitad que en 2011). Captrain es la segunda empresa en importancia con una cuota que es la mitad de la de Renfe Mercancías (21,3%), con 1.961,3 millones de t.km netas (+10,9%). Continental, experimenta una caída del 3,5% en t.km netas y tiene una cuota de mercado del 13,9%. Destaca un año más el fuerte crecimiento de Medway, que con un +31,1% en t.km neta consigue una cuota de mercado del 8,5%, mientras que Transfesa, que ha caído un 22,6% en t.km netas, reduce su cuota de mercado al 5,2%. El resto de empresas⁸, en t.km netas se mantienen respecto al año pasado (+0,3%) pero presentan un crecimiento notable en tonelada neta transportada (24,7%).

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

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

PÚBLICA

2.1.2. Indicadores económicos

La cifra de ingresos por transporte de mercancías del conjunto de los operadores se sitúa en 324,29 millones de euros, lo que representa una subida del 1% respecto de 2023.

Tabla 8: Ingresos por transporte de mercancías (millones de euros) y distribución entre empresas

	2020	2021	2022	2023	2024
Total	244,98	274,38	328,34	320,94	324,29

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.

Tabla 9: Costes del transporte de mercancías con tracción propia

Tipo de Coste	Valor (€)	Var anual	% sobre el total de costes
Total	332.542.158	+2,4%	-
Personal de conducción	91.635.778	+15,6%	27,6%
Cánones	7.550.328	-19,5%	2,3%
Servicios básicos, complementarios y auxiliares	39.792.745	+5,5%	12,0%
Material Rodante	128.309.224	+6,0%	38,6%
Energía	63.356.898	-15,6%	19,1%
Resto de costes	1.897.185	-16,6%	0,6%

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

Los costes se han incrementado un 2,4% respecto del año pasado, a pesar de las bajadas en el coste por cánones (19,5%) y por energía (15,6%). Las dos partidas más importantes, personal de conducción (27,6% del total) y material rodante (38,6% del total), suben respectivamente un 15,6% y un 6%.

PÚBLICA

Tabla 10: Ingresos y costes medios por tonelada neta y t.km neta

Año	Ingreso por T.km n (ct€)	Ingreso por Tn (€)	Coste por T.km n (ct€)	Coste por Tn (€)
2022	3,32	14,2	3,54	15,2
2023	3,49	15,3	3,53	15,4
2024	3,63	16,0	3,69	16,3

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

Los ingresos medios tanto por t.km neta como por tonelada neta han aumentado respecto a 2023, situándose en 3,63ct€/Tkm y 16€/Tn, respectivamente. Pero los costes medios también se han incrementado, de forma que los costes (3,69ct€/Tkm y 16,3€/Tn) superan a los ingresos.

Los indicadores de productividad presentan una evolución negativa en su mayoría. El indicador de eficiencia por peso T.km netas/Tren.km⁹ también ha empeorado, quedando en 364 toneladas por tren. El valor de T.km netas/T.km¹⁰ brutas se mantiene en el 41%.

⁹ Que representan las toneladas netas medias que carga cada tren.

¹⁰ Que representa el porcentaje de mercancía sobre el peso total remolcado.

Tabla 11: Indicadores de productividad del transporte ferroviario de mercancías

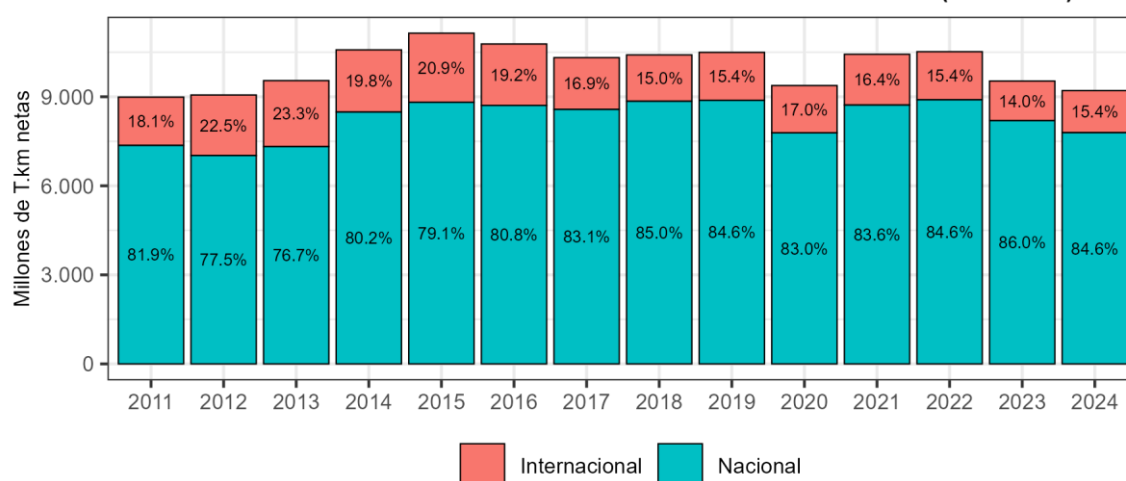
Indicador	2022	2023	2024
Tren.km	25.851.058	24.964.531	24.515.331
Circulaciones totales	107.820	101.477	104.135
Recorrido medio del tren (km)	240	246	235
Recorrido por locomotora (km)	67.496	61.947	58.649
Recorrido por maquinista (km)	22.918	20.296	17.301
T.km netas/Tren.km (Tn)	383	368	364
T.km neta/T.km bruta (%)	41	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

Aunque se mantiene la preminencia de la actividad nacional sobre la internacional, la importancia relativa del transporte internacional aumenta hasta el 15,4% en 2024, como en 2022. En toneladas netas, la cuota del transporte internacional aumentó hasta el 19,8% frente al 19% de 2023.

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



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

PÚBLICA

Las empresas que han operado trayectos internacionales en 2024, al igual que en 2023, han sido Captrain, Medway, Renfe Mercancías y Transfesa.

Tabla 12: Actividad internacional (Internac) y nacional (Nac)

Indicador	2023			2024		
	Internac	Nac	% Internac	Internac	Nac	% Internac
T.km netas (millones)	1.332	8.198	14%	1.417	7.791	15,4%
Toneladas netas (millones)	4,104	17,497	19%	4,160	16,877	19,8%

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

2.2.1. Principales productos transportados

En cuanto a los productos transportados, 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, mercancía que hay que proteger del medio ambiente, etc.). 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) por la estandarización de los contenedores.

La tendencia hasta hace tres años era que el vagón intermodal ganara importancia frente al vagón completo, pero la proporción de cada tipo de vagón se encuentra ahora estabilizada. En 2024 el vagón intermodal representó un 57% del total de t.km netas (58,6% en 2023) y el 51,7% del total de toneladas (52,7% en 2023).

PÚBLICA

Tabla 13: Toneladas y t.km netas por tipo de vagón

Año	Indicador	Vagón intermodal	%	Vagón completo	%
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%
2024	T.km netas (millones)	5.245,394	57,0%	3.962,481	43,0%
	Toneladas netas (millones)	10,878	51,7%	10,159	48,3%

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 un 88% de las t.km netas transportadas en este tipo de vagón: Renfe Mercancías (61%) y Captrain (27%). En claro contraste, la estandarización del vagón intermodal facilita la entrada al mercado. En este tipo de vagón, los cinco principales operadores transportan el 86% de las t.km netas totales, con Renfe Mercancías como principal empresa también (28% de cuota), seguida de Continental (24%) y Medway (17%).

PÚBLICA

Tabla 14: 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	1.493,4	-22,2%	4,0418	-21,4%
	Vagón completo	2.409,6	-3,6%	6,3412	-4,6%
Total alternativas	Intermodal	3.752,0	+2,4%	6,8364	+9,5%
	Vagón completo	1.552,9	+7,5%	3,8174	+7,1%
Captrain	Intermodal	873,0	+28,1%	1,5757	+19,1%
	Vagón completo	1.088,4	+0,1%	2,3152	-4,9%
Continental	Intermodal	1.248,9	-3,5%	1,9645	+0,0%
	Vagón completo	30,2	-6,6%	0,1026	-0,8%
Medway	Intermodal	605,1	+22,1%	1,2616	+15,7%
	Vagón completo	176,5	+75,6%	0,6438	+86,7%
Transfesa	Intermodal	315,5	-34,8%	0,3659	-31,5%
	Vagón completo	162,6	+21,8%	0,4153	+2,8%
Resto	Intermodal	709,5	-0,2%	1,6687	+25,2%
	Vagón completo	95,3	+4,0%	0,3406	+22,5%

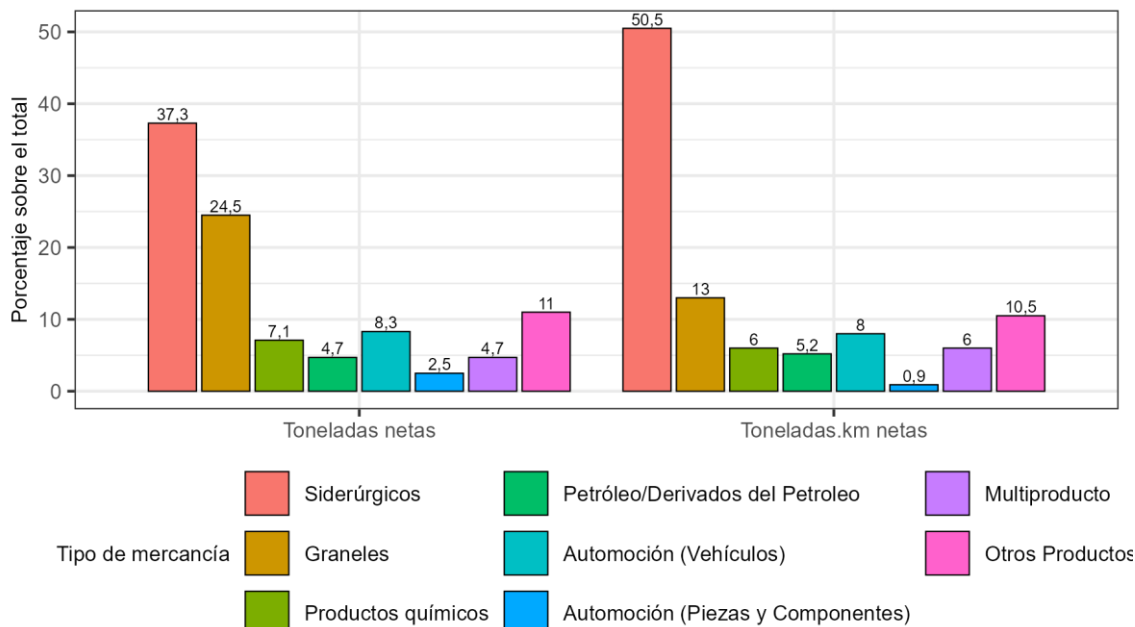
Fuente: Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias de mercancías

En cuanto a las mercancías transportadas en vagón completo, los productos siderúrgicos han representado el 37,3% de las toneladas netas, y los graneles el 24,5%. La automoción, incluyendo piezas y componentes, representa el 10,8%. Esta composición apenas ha variado en los últimos años.

En t.km netas aumenta la importancia de los siderúrgicos hasta el 50,5% porque la distancia recorrida por este tipo de mercancía es mayor, y la de los graneles disminuye hasta el 13%, por lo contrario.

PÚBLICA

Gráfica 9: 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

Las provincias con mayor trasiego de carga son Barcelona-Zaragoza, a pesar de acumular dos años seguidos de fuertes descensos. La mercancía transportada es principalmente intermodal, lo que explica que hasta seis operadores compitan en este trayecto. Después, Barcelona-Girona, que ha subido un 6%, con tres empresas prestando servicio¹¹. En este caso, además de intermodal, también se transportan vehículos y siderurgia. Y a continuación, Madrid-Valencia, a pesar de haber caído un 11%. Con siete competidores transportando vagón intermodal, es donde se encuentra más competencia.

Con la métrica de t.km neta los trayectos más largos ganan en importancia, véase el caso del Bizkaia-Valencia, que pasa a ser el cuarto.

¹¹ En el caso de trayectos internacionales solo se incluye la parte nacional de los mismos.

Tabla 15: Principales trayectos (T netas), nº de empresas (n) y tipo de mercancía

Trayecto	Toneladas netas	Var anual	n	Principales mercancías
Asturias-Valencia	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL	2	CONFIDENCIAL
Barcelona-Barcelona	472.188	31,0 %	4	Automoción (Piezas y Componentes) Graneles Productos químicos
Barcelona-Girona	1.380.613	6,0 %	3	Intermodal Automoción (Vehículos) Siderúrgicos
Barcelona-Tarragona	583.728	-36,0 %	3	Intermodal Graneles Siderúrgicos
Barcelona-Zaragoza	1.492.865	-13,0 %	6	Intermodal Otros Productos
Bizkaia-Valencia	476.458	-7,0 %	5	Intermodal
Coruña-Pontevedra	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL	2	CONFIDENCIAL
Madrid-Valencia	1.195.005	-11,0 %	7	Intermodal

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

Tabla 16: Principales trayectos (t.km netas), nº de empresas (n) y tipo de mercancía

Trayecto	T.km netas	Var anual	n	Principales mercancías
Asturias-Valencia	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL	2	CONFIDENCIAL
Barcelona-Girona	216.516.687	0,3 %	3	Intermodal Automoción (Vehículos) ¹² Siderúrgicos
Barcelona-Zaragoza	537.191.749	-10,7 %	6	Intermodal Otros Productos
Bizkaia-Valencia	437.585.672	-9,3 %	5	Intermodal
Madrid-Bizkaia	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL	1	CONFIDENCIAL
Madrid-Cádiz	253.968.448	-6,9 %	3	Intermodal
Madrid-Valencia	596.214.047	-6,7 %	7	Intermodal
Salamanca-Tarragona	CONFIDENCIAL	CONFIDENCIAL	2	CONFIDENCIAL

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

PÚBLICA

3. TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS

3.1. Evolución general

El número de viajeros en tren, que ha venido aumentando paulatinamente desde el fin de la pandemia, ha experimentado un nuevo récord en 2024, rebasando los 549 millones, un 2,8% más que en 2023 y un 7,5% más que en 2019.

No puede dejar de hablarse, en un informe sobre el transporte ferroviario de 2024, de la **DANA que asoló Valencia** el 29 de octubre de 2024 con cuantiosas pérdidas humanas y materiales. En el ámbito que nos ocupa, los servicios de alta velocidad entre Madrid y Valencia estuvieron suspendidos hasta mediados de noviembre, mientras que los servicios convencionales y de Cercanías no se reestablecieron por completo hasta mediados de diciembre.

La CNMC dio cuenta de los efectos de esta suspensión, que fueron los siguientes: descensos de las plazas ofertadas de alrededor del 10% en el corredor Madrid-Valencia de alta velocidad y en los servicios convencionales a lo largo del corredor mediterráneo y del 22% en las Cercanías de Valencia, en el cuarto trimestre de 2024 respecto al mismo trimestre del año anterior.

Pero la evolución de la actividad ferroviaria de viajeros por ferrocarril estos últimos años se explica, básicamente, por la liberalización de los servicios comerciales de viajeros, y las políticas de subvenciones, fundamentalmente de los servicios que se prestan con obligaciones de servicio público (en adelante OSP), pero no solo.

La **liberalización de los servicios ferroviarios comerciales de viajeros** ha tenido un efecto muy positivo en el servicio de Larga Distancia alta velocidad (LD AV). Tras tres años de competencia los resultados son claros: un aumento sin precedentes tanto de la oferta como de la demanda, así como una fuerte reducción del precio medio del billete ahí donde hay más de un competidor en el mercado¹³.

¹² La otra categoría de Automoción es (Piezas y componentes).

¹³ En el *Balance de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril* [INF/DTSP/031/2024](#) se realiza un estudio detallado de los efectos de la entrada de competencia en el mercado.

En 2024 los viajeros de LD AV han sido un 77% más que en 2019. En este mismo periodo la reducción de los ingresos medios ha sido significativa en los corredores con tres competidores desde 2022: en el Madrid-Barcelona han bajado un 35% y en el Madrid-Valencia un 42%. En los trayectos Madrid-Sevilla, Madrid-Málaga y Madrid-Alicante, donde la competencia empezó en 2023, la caída del precio del billete ronda el 20%.

Este 2024 se ha incorporado la competencia en los trayectos Madrid-Segovia-Valladolid y Alicante-Madrid-Valladolid en abril, en el trayecto Madrid-Murcia en septiembre y en el trayecto Valencia-Madrid-Valladolid en diciembre¹⁴.

La evolución reciente de la demanda de servicios OSP se ha visto influida por las subvenciones públicas. Así, el Real Decreto-Ley 14/2022, de 1 de agosto de 2022, articuló la **gratuidad de los servicios OSP de Cercanías y Media Distancia Convencional** (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 hasta el 31 de diciembre de 2022, fue prorrogada en el año 2023 por Real Decreto-ley 20/2022, de 27 de diciembre¹⁵, en el 2024 por Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre y durante los primeros seis meses de 2025 por Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero. Los viajeros en 2024 son en Cercanías un 1,1% más que en 2019 (pre pandemia), un 60% más en MD Convencional, y un 49,6% más en MD AV¹⁶.

Además, el **Verano Joven** (Real Decreto-ley 3/2024, de 5 de junio) ha permitido a los viajeros entre 18 y 30 años, durante el periodo estival (1 de julio a 30 de septiembre), beneficiarse de descuentos del 90% en los billetes de MD

¹⁴ Todos operados por OUIGO.

¹⁵ 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”.

¹⁶ El [Panel de Hogares](#) de la CNMC, en datos recogidos en el último trimestre de 2024, estima que el 10% de la población se ha beneficiado de los abonos gratuitos de Cercanías, el 4% de la gratuidad de los servicios de MD Convencional y el 2,5% del 50% de descuento en MD AV. En particular, respecto de las Cercanías, el 51% de los beneficiarios encuestados afirma que hubiera usado este servicio de la misma manera aún sin abonos, mientras que el 34% afirma que lo hubiera utilizado menos y el 15% que afirma que no lo hubiera utilizado.

Convencional, del 50% en los billetes de MD AV y del 50% en los billetes de LD Convencional y LD AV, con un máximo de 30€ de descuento por billete. Según la información facilitada por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 3,3 millones de billetes se vendieron con estos descuentos, un 27% más que el año anterior. Las rutas que conectan Madrid con Barcelona, Valencia, Sevilla y Málaga habrían sido las más demandadas¹⁷.

Tabla 17: Valor y variación anual de Viajeros y Plazas Ofertadas en 2024 por servicio

Servicio	Viajeros	Var anual	Plazas Ofertadas	Var anual
LD AV	39.648.610	+22,3%	44.793.972	+13,7%
LD Convencional	9.226.676	-3,2%	10.439.316	-5,7%
Servicios Comerciales	48.875.286	+16,5%	55.233.288	+9,4%
MD AV	13.276.212	+5,3%	16.745.636	+4,9%
MD Convencional	38.812.608	+2,6%	57.171.251	+2,0%
Cercanías	448.112.800	+1,4%	441.686.462	-6,6%
Servicios OSP	500.201.620	+1,6%	515.603.349	-5,4%
TOTAL	549.076.906	+2,8%	570.836.637	-4,1%

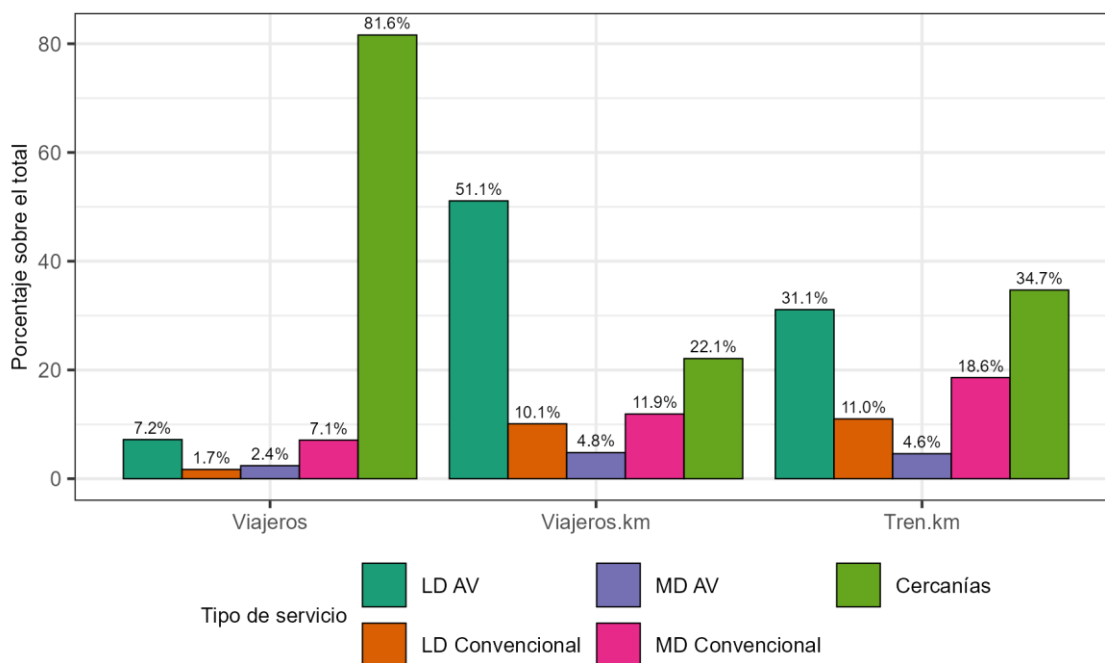
Fuente: Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias de viajeros

Los servicios que más viajeros han ganado en 2024 respecto de 2023 han sido los de alta velocidad, un 22,3% la LD AV y un 5,3% la MD AV. Las Cercanías crecieron un 1,4% y la MD Convencional un 2,6%. La LD Convencional vuelve a perder viajeros: el 3,2% (en 2023 el 2,5%), si bien hay que tener en cuenta el efecto de la puesta en servicio del nuevo material rodante de alta velocidad de rodadura desplazable, que ha supuesto la reclasificación de algunos tráficos, como se verá más adelante.

Las plazas ofertadas del total de los servicios de viajeros se redujo en 2024 un 4,1%, acercándose a los 571 millones. Por tipo de servicio, son especialmente importantes los aumentos en la alta velocidad (la LD AV crece un 13,7% y la MD AV un 4,9%). También han crecido los servicios de MD Convencional (+2%), mientras que han retrocedido los de LD Convencional (-5,7%) y los de Cercanías (-6,6%).

¹⁷ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/mie-02102024-1203>.

Gráfica 10: Actividad ferroviaria por tipo de servicio



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

El servicio de Cercanías es el más importante en número de viajeros, representando casi el 82% del total de viajeros en ferrocarril. Considerando la distancia recorrida, con la métrica de viajeros.km, el servicio LD AV resulta ser el más importante (51,1%), seguido de las Cercanías (22,1%), la MD Convencional (11,9%), la LD Convencional (10,1%) y la MD AV (4,8%).

En términos de oferta, en tren.km son las Cercanías los servicios más importantes (34,7%), seguidos de la LD AV (31,1%), la MD Convencional (18,6%), la LD Convencional (11%) y la MD AV (4,6%).

3.2. Servicios comerciales

Los servicios comerciales experimentaron en 2024 un fuerte aumento de viajeros del 16,5% respecto de 2023, alcanzando los 48,9 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 9,4% y, con más de 55,2 millones, superan también el valor de 2019.

PÚBLICA

Los servicios comerciales son de alta velocidad o convencionales, siendo los de alta velocidad aquellos “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”¹⁸.

3.2.1. Larga Distancia Alta Velocidad

La LD AV durante 2024 casi alcanzó los 40 millones de viajeros y los 45 millones de plazas ofertadas. Estos datos suponen un crecimiento anual del 22,3% y del 13,7% respecto de 2023, respectivamente, y superan los niveles de 2019 en más de un 75%.

Tabla 18: Evolución de los indicadores en LD AV

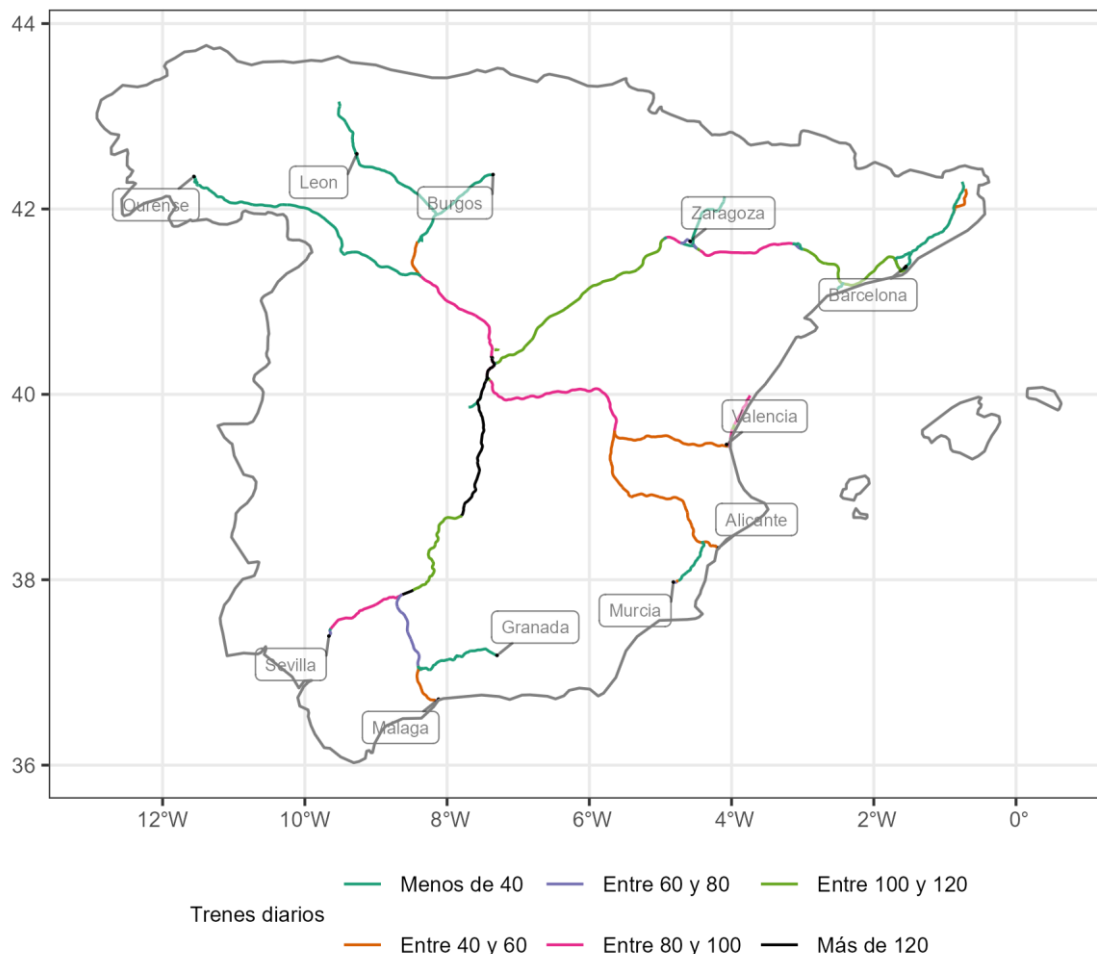
Año	Viajeros (millones)	Plazas Ofertadas (millones)	Ocupación	Aprovechamiento
2019	22,373	24,198	92,5%	77,3%
2020	7,603	11,783	64,5%	53,3%
2021	13,489	17,364	77,7%	66,1%
2022	23,721	26,809	88,5%	76,1%
2023	32,413	39,401	82,3%	72,9%
2024	39,649	44,794	88,5%	76,4%

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

¹⁸ 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/via* 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.

La ocupación y el aprovechamiento¹⁹ recuperaron los niveles de 2022, alcanzando la ocupación el 88,5% (6 p.p. más que en 2023) y el aprovechamiento el 76,4% (3 p.p. más que en 2023).

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

¹⁹ 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.

La utilización de la red se ha intensificado respecto a 2023 en general en todos los ejes²⁰. Destacan los altos tráficos en la conexión Madrid-Córdoba y Madrid-Barcelona (excepto en el tramo entre Zaragoza y Tarragona), con más de 100 circulaciones diarias. Con más de 80 circulaciones diarias encontramos el tramo Zaragoza-Tarragona mencionado, el eje hacia el levante antes de la bifurcación, el eje hacia el noroeste hasta Olmedo y el tramo Córdoba-Sevilla. Destaca también el incremento registrado entre Albacete y Alicante que ha pasado de tener entre 20 y 40 trenes diarios en 2023 a entre 40 y 60 en 2024.

3.2.1.1. Principales corredores

En todos los corredores con competencia se ha hecho récord de viajeros en 2024: en el Madrid-Barcelona 14,6 millones de viajeros (+5,9% respecto de 2023), en el Madrid-Valencia 5,6 millones de viajeros (+10,3%), en los corredores Madrid-Málaga/Granada y Madrid-Sevilla 5 millones de viajeros cada uno (+28%), y en el Madrid-Alicante 4 millones de viajeros (+33,1%). En el resto de corredores de alta velocidad se han duplicado los viajeros, pasando de 2,6 millones de viajeros a 5,3 millones²¹.

²⁰ 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.

²¹ Se consideran los viajeros a Galicia, al Norte y los internacionales, así como los viajeros en recorridos transversales. Este fuerte aumento se debe a la puesta en circulación de los trenes Avril en las conexiones de Madrid con Galicia y Asturias, de la que se hablará con más detalle en la sección de LD Convencional, así como a la entrada de competencia en los trayectos transversales (el Barcelona-Sevilla/Málaga por parte de Iryo y el Alicante-Valladolid y Valencia-Valladolid por parte de OUIGO).

Tabla 19: Viajeros y Plazas Ofertadas por corredor (incluyendo paradas intermedias) en 2024

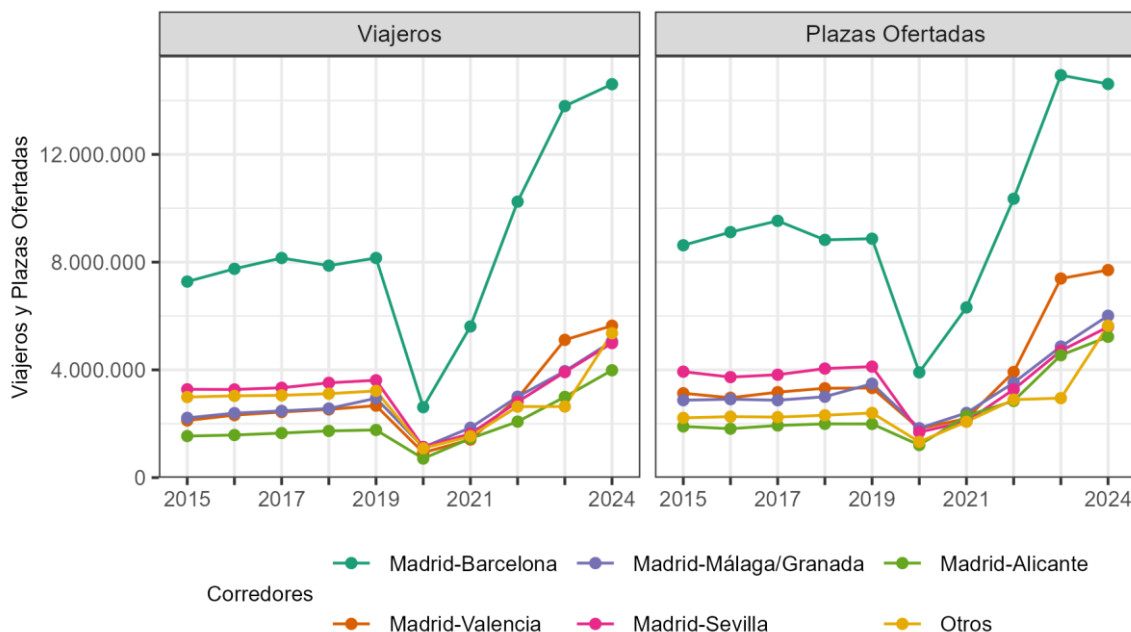
Corredor	Viajeros	Var anual	Plazas Ofertadas	Var anual
Madrid-Barcelona	14.607.942	+5,9%	14.615.069	-2,2%
Madrid-Valencia	5.639.634	+10,3%	7.706.360	+4,3%
Madrid-Málaga/Granada	5.060.698	+28,0%	6.009.457	+23,5%
Madrid-Sevilla	4.994.569	+27,5%	5.595.654	+18,9%
Madrid-Alicante	3.985.346	+33,1%	5.228.864	+15,1%
Otros	5.360.421	+103,1%	5.638.568	+91,1%
LD AV	39.648.610	+22,3%	44.793.972	+13,7%

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

La oferta de plazas también se ha incrementado de manera notable en todos los corredores a excepción del Madrid-Barcelona, donde se ha reducido un 2,2%. El Madrid-Málaga/Granada ha incrementado sus plazas un 23,5%, el Madrid-Sevilla un 18,9%, el Madrid-Alicante un 15,1% y el Madrid-Valencia un 4,3% (afectado por la DANA). En el resto de corredores el incremento ha sido superior al 90%.

PÚBLICA

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 Madrid-Barcelona y Madrid-Valencia

En 2024 los ingresos por venta de billetes en el corredor Madrid-Barcelona han superado los 597 millones de euros²² (60 millones más que en 2023) mientras que los cánones satisfechos por los operadores a ADIF-AV ascienden a 299 millones de euros (11 millones menos que en 2023). En el corredor Madrid-Valencia los ingresos por venta de billetes han sido de 147 millones de euros (8 millones más que en 2023) y en concepto de cánones se recaudaron casi 53 millones de euros (5 millones más que en 2023).

El ingreso medio ha sido de 8,02 ct€/Vkm (+6% respecto de 2023) en el Madrid-Barcelona y de 6,72 ct€/Vkm (+5%) en el Madrid-Valencia. Respecto de la situación pre liberalización (2019), la caída de ingresos medios es del 35% y del 42% respectivamente.

²² 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.

El coste por cánones representa una parte importante de los costes en los que incurren las empresas. En el Madrid-Barcelona el canon unitario se sitúa en 4,01 ct€/Vkm, y en el Madrid-Valencia en 2,41 ct€/Vkm²³. Estos valores son similares a los de 2019 (4,59 ct€/Vkm y 2,86 ct€/Vkm respectivamente), a pesar del fuerte descenso del ingreso unitario. Así, el peso de los cánones en los ingresos ha pasado del 37% al 50% en el Madrid-Barcelona, y del 25% al 36% en el Madrid-Valencia.

Tabla 20: Ingresos por venta de billetes y costes en los corredores Madrid-Barcelona y Madrid-Valencia

Indicador	Madrid-Barcelona	Madrid-Valencia
Ingresos por venta de billetes	597.390.322,00	147.156.218,00
Cánones	298.671.375,05	52.774.777,29
Ingresos unitarios	8,02	6,72
Cánones unitarios	4,01	2,41

Nota: Los valores unitarios se calculan dividiendo por los viajeros.km del corredor

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 60,1% (47,9% con AVE, 12,2% con AVLO). Iryo se ha posicionado en segundo lugar con una cuota del 23,7%. Ouigo tienen el 16,2%. Respecto de 2023, tanto AVLO como Iryo ganan 2 p.p., a costa de OUIGO.

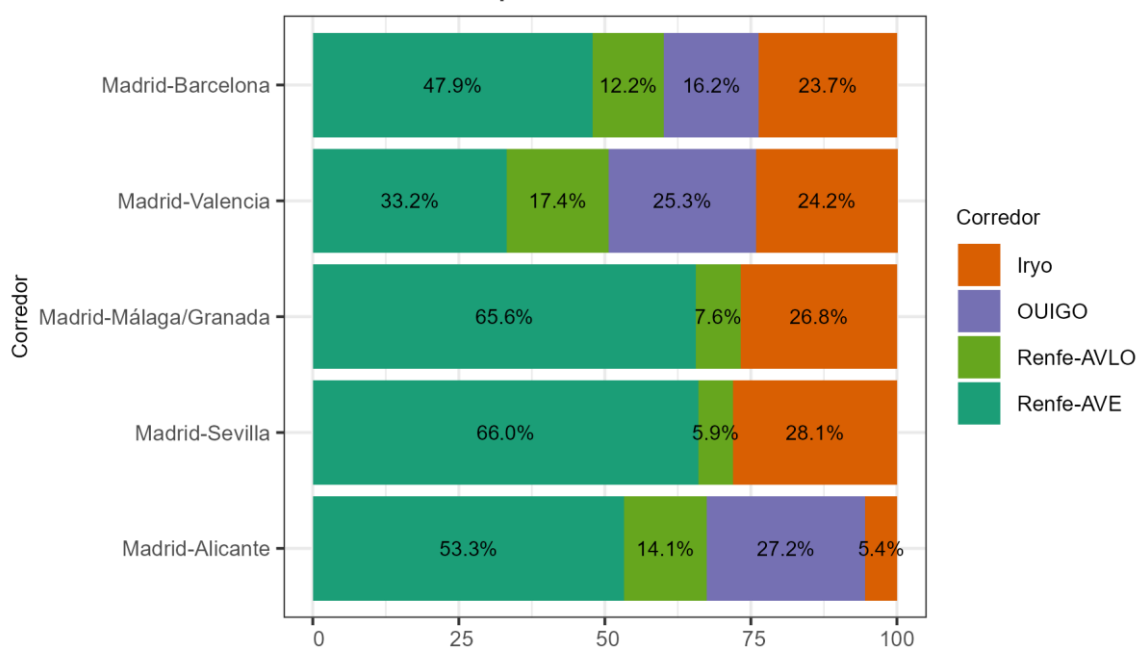
En el corredor Madrid-Valencia, OUIGO e Iryo han alcanzado una cuota del 25,3% y 24,2%, respectivamente. Por tanto, Renfe Viajeros tuvo el 50,6% (33,2% con AVE y 17,4% con AVLO). Respecto de 2023 el AVE ha perdido casi 5 p.p. de cuota, que se han repartido entre AVLO y OUIGO.

²³ Los cánones han permanecido estables en 2024. No obstante, el canon unitario en Madrid-Barcelona ha pasado de los 4.35 ct€/Vkm en 2023 a los 4,01 ct€/Vkm en 2024. Este descenso se debe exclusivamente a la mejora del aprovechamiento en la línea, dado que con menos trenes.km y menos plazas.km ofertadas (los conceptos por los que se paga el canon) se han transportado más viajeros.km.

En los corredores a Andalucía en 2024 solo hubo 2 competidores y tres marcas comerciales, y los resultados son bastante similares en ambos, con una cuota de mercado de Renfe Viajeros del 72-73% e Iryo del 27-28%²⁴. Respecto de 2023, Iryo, que empezó el 31 de marzo, ha ganado 5 p.p. en Madrid-Sevilla y 8 p.p. en Madrid-Málaga/Granada.

Por último, en el corredor Madrid-Alicante, Renfe Viajeros obtuvo una cuota de mercado del 67,4% (53,3% con AVE y 14,1% con AVLO), 9 p.p. menos que en 2023. La de OUIGO fue el 27,2% (+8 p.p.) y la de Iryo el 5,4%²⁵.

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

²⁴ La diferencia más significativa es la menor presencia del AVLO en Madrid-Sevilla, con un 5,9% de cuota, frente al 7,6% en Madrid-Málaga/Granada.

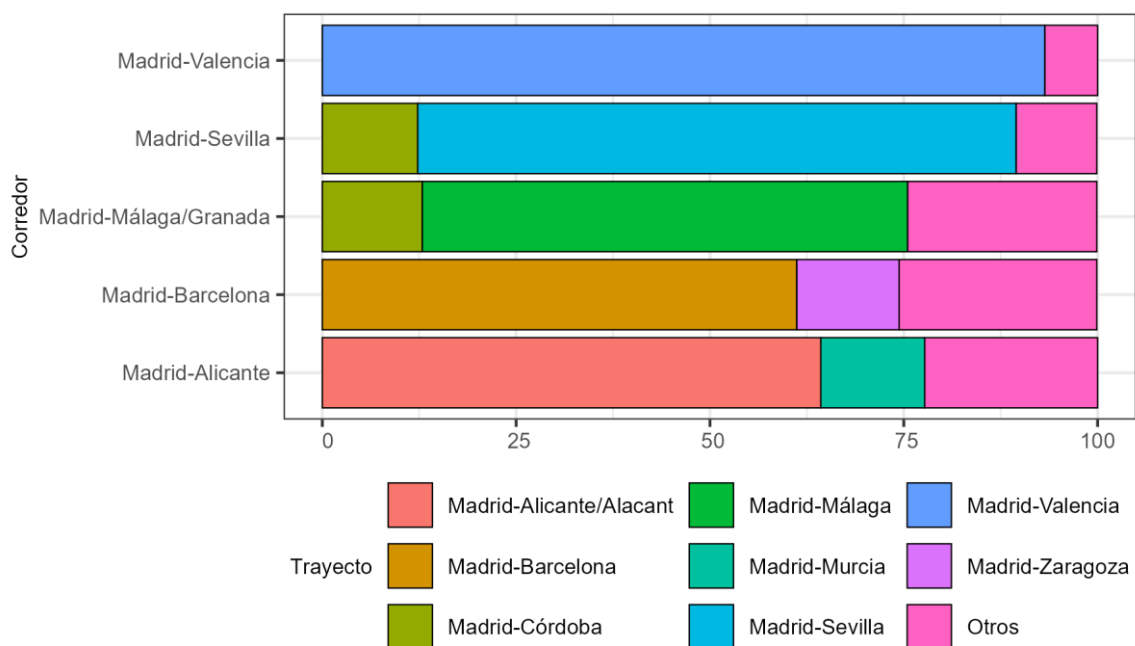
²⁵ Iryo solo opera de viernes a domingo en este corredor desde el 16 de septiembre hasta el 30 de junio.

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 ciertos corredores de AV uno o dos trayectos concretos comprenden prácticamente todos los viajes del corredor. Es el caso del corredor Madrid-Valencia, en el que la mayor parte de los viajeros hacen el trayecto entre estas dos ciudades, o del corredor Madrid-Sevilla los trayectos más importantes son el Madrid-Sevilla y el Madrid-Córdoba.

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-Murcia en el tercero), un número de viajeros superior al 20% proviene de otras relaciones.

Gráfica 14: Descomposición de los corredores en sus trayectos más importantes 2024



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

En los trayectos punto a punto de AV donde la competencia se incorporó ya iniciado el 2023 se observa en 2024 tanto un fuerte incremento en los viajeros como una gran reducción de los precios medios de los billetes. Así, los trayectos

PÚBLICA

Madrid-Sevilla (3,8 millones de viajeros), Madrid-Málaga (3,2 millones de viajeros) y Madrid Alicante (2,6 millones de viajeros) han tenido alrededor de un 25% más de viajeros en 2024 que en 2023, mientras que los precios medios han descendido en torno al 20%²⁶.

Madrid-Barcelona es el trayecto más importante, con 8,9 millones de viajeros (+3,2%), seguido del Madrid-Valencia con 5,2 millones (+8,9%). Ambos trayectos tienen tres competidores y cuatro marcas desde 2022, así que los precios medios no presentan variaciones tan fuertes entre 2023 y 2024. En el Madrid-Barcelona los precios han subido un 3,5% mientras que en el Madrid-Valencia han bajado un 4,8%.

Tabla 21: Número de viajeros y precio medio en los principales trayectos (punto a punto) en LD AV

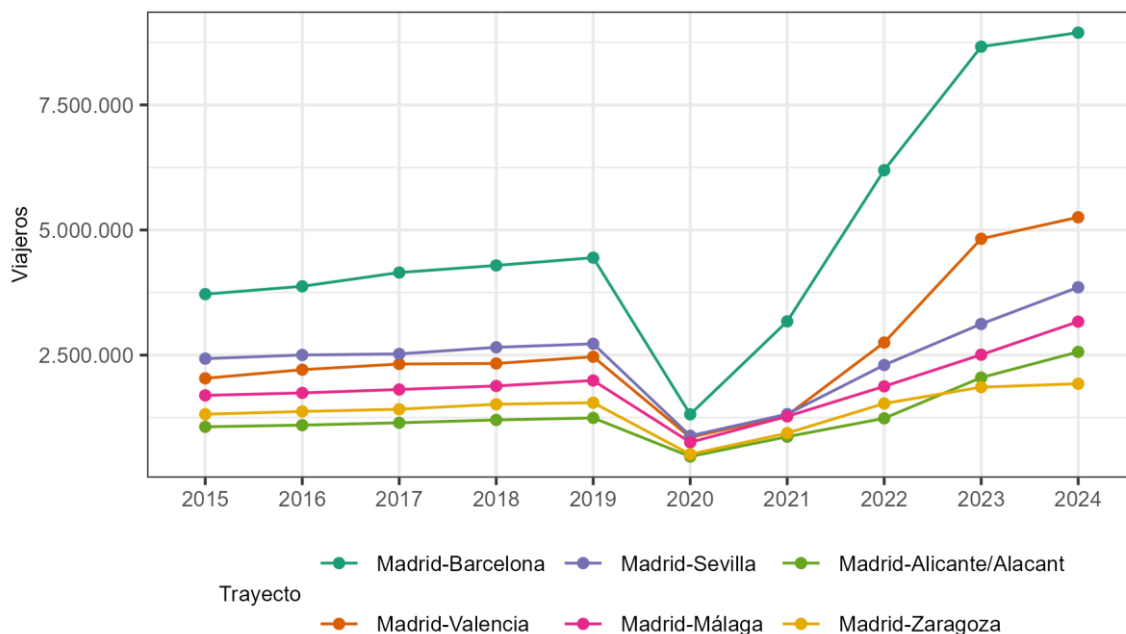
Trayecto	Viajeros	Var Interanual	Precio (€)	Var Interanual
Madrid-Barcelona	8.944.328	+3,2%	53,23	+3,5%
Madrid-Valencia	5.254.455	+8,9%	29,10	-4,8%
Madrid-Sevilla	3.855.091	+23,5%	47,91	-19,2%
Madrid-Málaga	3.168.278	+26,4%	46,99	-20,9%
Madrid-Alicante/Alacant	2.564.006	+25,1%	36,98	-18,6%
Madrid-Zaragoza	1.927.425	+3,7%	-	-

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

Respecto de 2019, se ha duplicado el número de viajeros en el Madrid-Barcelona, el Madrid-Valencia y el Madrid-Alicante. En el Madrid-Sevilla el aumento ha sido del 41%, y en el Madrid-Málaga del 59%.

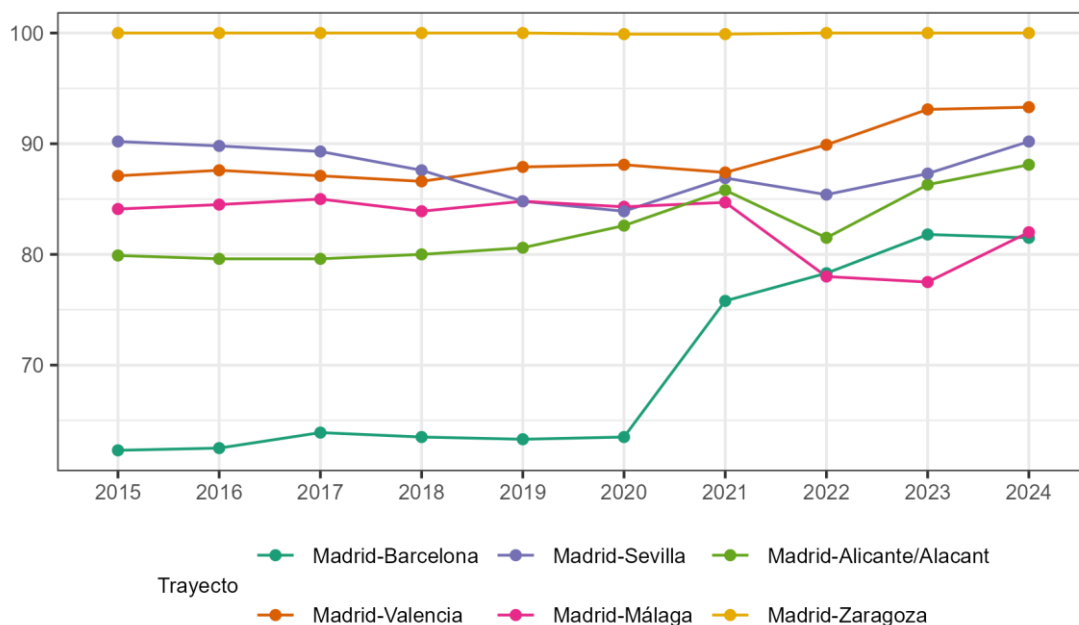
²⁶ En los [informes trimestrales](#) correspondientes a 2024 se explica la metodología de la recogida de precios.

Gráfica 15: 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 16: Cuota modal del tren frente al avión en los principales trayectos ferroviarios



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

PÚBLICA

La cuota modal de la LD AV frente al avión ha subido en 2024 respecto a 2023 en todos los trayectos, excepto en el Madrid-Barcelona, en que se ha mantenido estable (-0,3 p.p.) en el 82% (frente a menos del 65% antes de la liberalización).

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

Trayecto	Avión	Tren	Cuota modal tren
Madrid-Alicante/Alacant	346.008	2.564.006	88,1%
Madrid-Barcelona	2.036.313	8.944.328	81,5%
Madrid-Málaga	697.788	3.168.278	82,0%
Madrid-Sevilla	417.080	3.855.091	90,2%
Madrid-Valencia	380.097	5.254.455	93,3%
Madrid-Zaragoza	604	1.927.425	100,0%

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

3.2.2. Larga Distancia Convencional

Si bien en 2024 han mejorado la ocupación (+2 p.p., hasta el 88,4%) y el aprovechamiento (1 p.p. hasta el 68,6%), los viajeros en 2024 han retrocedido un 3,2% hasta los 9,2 millones, y la oferta un 5,7% hasta los 10,4 millones de plazas.

Tabla 23: Evolución de los indicadores en LD Convencional

Año	Viajeros (millones)	Plazas Ofertadas (millones)	Ocupación	Aprovechamiento
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%
2024	9,227	10,439	88,4%	68,6%

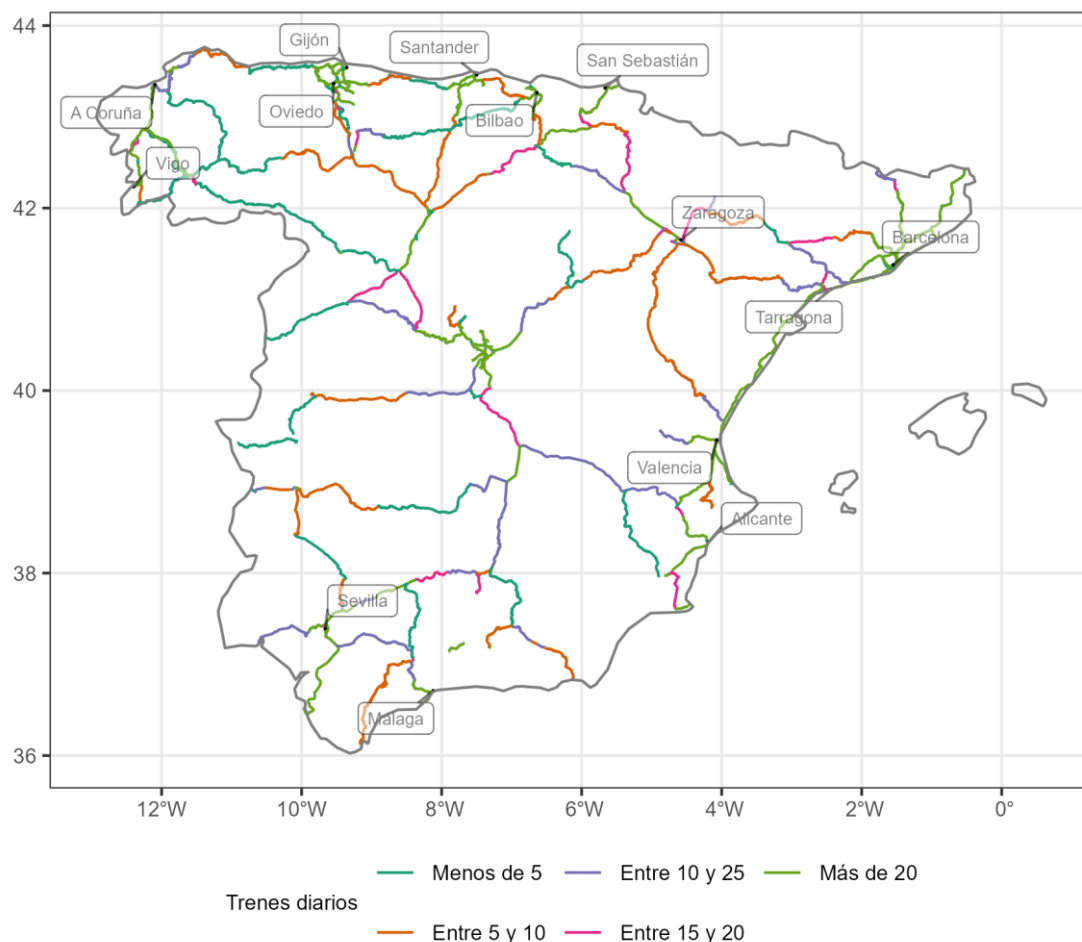
Fuente: Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias de viajeros

A pesar de que los datos de uso de la red de ancho ibérico y métrico facilitados a esta Comisión por ADIF no distinguen por servicio, pueden sacarse algunas conclusiones del estudio del uso de la red de ancho ibérico. Los tramos con más de 20 trenes diarios corresponden mayoritariamente a las Cercanías y a la MD

PÚBLICA

Convencional²⁷. Los únicos tramos con más de 20 trenes diarios de LD Convencional corresponden al corredor Mediterráneo, mientras que las conexiones de Madrid con Castilla y León y el País Vasco, de Madrid con Ciudad Real y Alicante y de Zaragoza con el País Vasco, tienen todas ellas al menos 10 trenes diarios.

Gráfica 17: Trenes diarios de viajeros en la red ferroviaria de ADIF en ancho ibérico, métrico y mixto



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

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

3.2.2.1. Principales corredores

De los corredores de LD Convencional, el más importante es el Norte, con casi 3,9 millones de viajeros en 2024 a pesar de observarse una reducción del 7,7%. Las plazas ofertadas se redujeron un 9%, hasta los 5 millones.

Los corredores Mediterráneo y Transversal son los siguientes en importancia, con casi 1,8 y 1,6 millones de viajeros, respectivamente, cediendo el primero más de un 5% de viajeros y ganando el segundo casi un 8%. En ambos se observa una reducción de plazas ofertadas (-2,3% y -1,4%, respectivamente).

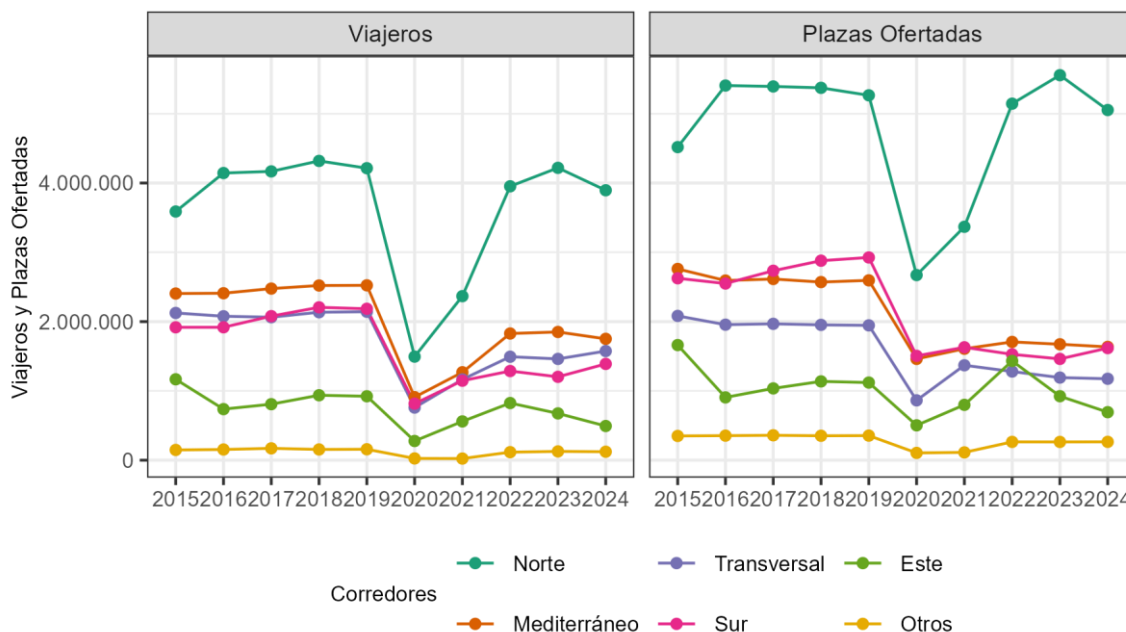
El corredor Sur, con casi 1,4 millones de viajeros, ha experimentado un fuerte aumento tanto en número de viajeros (+15,5%) como en plazas ofertadas (+10,7%). El corredor Este ha vuelto a sufrir un fuerte descenso tanto en el número de viajeros (-26,9%) como de plazas ofertadas (-25%), debido a los resultados de las conexiones de Madrid con Gandía y Castellón.

Tabla 24: Viajeros y Plazas Ofertadas por corredor (incluyendo paradas intermedias) en 2024

Corredor	Viajeros	Var anual	Plazas Ofertadas	Var anual
Norte	3.895.473	-7,7%	5.053.538	-9,0%
Mediterráneo	1.751.124	-5,4%	1.635.056	-2,3%
Transversal	1.575.013	+7,8%	1.175.081	-1,4%
Sur	1.389.423	+15,5%	1.617.816	+10,7%
Este	493.381	-26,9%	693.015	-25,0%
Otros	122.262	-3,6%	264.810	+0,4%
LD Convencional	9.226.676	-3,2%	10.439.316	-5,7%

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

Gráfica 18: Viajeros y Plazas Ofertadas en los corredores (incluyendo paradas intermedias) más importantes



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

Los trenes Avril

El 21 de mayo de 2024 empezaron a operar los trenes Serie 106 (en adelante Avril) de Renfe Viajeros. Estos trenes permiten viajar a 300km/h y pueden circular tanto por vías de ancho estándar como por vías de ancho ibérico. Esta versatilidad les permite para cubrir las rutas a Galicia y Asturias, con parte del recorrido por vía de ancho estándar y otra parte por vía de ancho ibérico.

Así pues, en 2024 Renfe Viajeros sustituyó servicios Alvia por servicios AVE, por el cambio del material rodante. Dado que los servicios Alvia se clasifican en LD Convencional y los servicios AVE en LD AV, el resultado es que crece un 103% el corredor donde se encuadran estas relaciones de LD AV (el corredor “Otros”, ver tabla 19 de este informe), mientras desciende un 7,7% el corredor Norte de la LD Convencional, como se acaba de señalar.

Si se consideran todas las relaciones de Larga Distancia desde Madrid hasta Galicia y Asturias, sin distinguir por tipo de servicio (si es LD Convencional o LD AV), el resultado es un aumento de viajeros y de plazas ofertadas, del 15% a

PÚBLICA

Galicia, hasta 1,2 millones de viajeros, y del 54% a Asturias, hasta 1,3 millones de viajeros.

Tabla 25: Viajeros y plazas ofertadas en los corredores de Larga Distancia Madrid-Asturias y Madrid-Galicia en 2024

Corredor	Viajeros	Var Interanual	Plazas Ofertadas	Var Interanual
Madrid-Asturias	1.298.215	+63,2%	1.288.123	+53,8%
Madrid-Galicia	2.215.772	+22,5%	2.370.824	+14,8%

Nota: Incluye viajeros y plazas ofertadas tanto de LD Convencional como de LD AV

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

El aumento de plazas ofertadas²⁸ se debe a la mayor capacidad de los trenes Avriles (el aumento en tren.km es de solo el 8,2% en el Madrid-Asturias y desciende un 1,7% en el Madrid-Galicia).

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 2024 transportó 919 mil viajeros, un 1,5% más que en 2023.

El siguiente trayecto en importancia es el Madrid-Pamplona, con 440 mil viajeros (+6,1%), seguido del Alicante-Valencia con 283 mil (-3,7%). El Madrid-Oviedo, a pesar de la entrada de los trenes Avril, crece un 16,7% hasta los 254 mil viajeros. No sucede lo mismo con el Madrid-Ourense, que reduce un 33,6% sus viajeros, hasta 245 mil²⁹. El trayecto Madrid-Santander queda con 193 mil viajeros, prácticamente los mismos que en 2023.

²⁸ El aumento en términos porcentuales en el corredor Madrid-Galicia es inferior, debido a la existencia de servicios LD AV entre Madrid-Ourense junto con otros que eran LD Convencional.

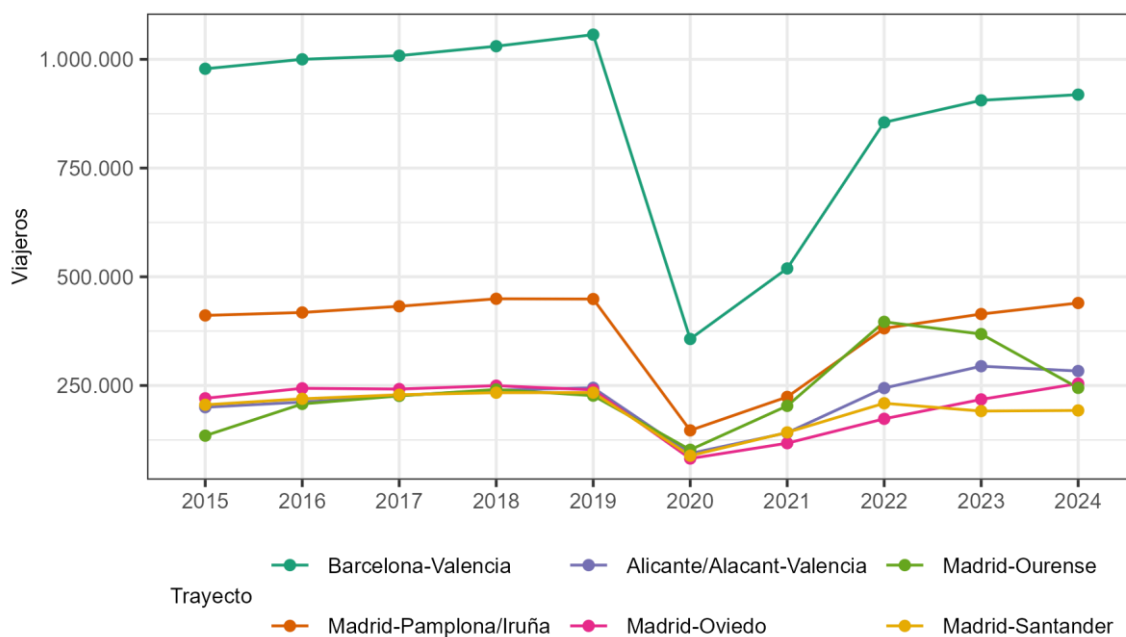
²⁹ El Madrid-León y el Madrid-Santiago de Compostela desaparecen de la lista de seis trayectos en importancia, también por efecto de la entrada del Avril.

Tabla 26: Número de viajeros en los principales trayectos (punto a punto) en LD Convencional

Trayecto	Viajeros	Var Interanual
Barcelona-Valencia	918.828	+1,5%
Madrid-Pamplona/Iruña	439.730	+6,1%
Alicante/Alacant-Valencia	283.344	-3,7%
Madrid-Oviedo	254.458	+16,7%
Madrid-Ourense	244.595	-33,6%
Madrid-Santander	192.681	+0,8%

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

Gráfica 19: 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

En 2024 los servicios OSP han experimentado un ligero crecimiento respecto del año anterior (+1,6%), superando los 500 millones de viajeros totales.

PÚBLICA

3.3.1. Cercanías

En 2024, 448 millones de viajeros utilizaron el servicio de Cercanías, lo que supone un incremento del 1,4% respecto de 2023, alcanzando niveles muy similares a los previos a la pandemia. Las plazas ofertadas, 441,7 millones, han disminuido un 6,6% respecto a 2023 y se sitúan por debajo de las ofrecidas en 2019 (470,4 millones).

La ocupación y el aprovechamiento (101,5% y 35,9%, respectivamente) presentan valores superiores a los de 2023 (8 p.p. por encima en ocupación y 1 p.p. en aprovechamiento) y son superiores a los de antes de la pandemia (7 p.p. más en ocupación y menos de 1 p.p. de diferencia en aprovechamiento).

Tabla 27: 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%
2024	448,113	441,686	101,5%	35,9%

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

El núcleo de Madrid ha registrado 242 millones de viajeros (+5,1%) y el de Barcelona, el segundo, 117 millones (-2,1%). Las plazas ofertadas quedan en 216 millones y 107 millones respectivamente, reduciéndose en los dos casos (-7,5% y -9,8%, respectivamente). Ambos núcleos combinados representan el 80% de los viajeros totales de Cercanías y el 73% de las plazas ofertadas³⁰.

El núcleo de Valencia presenta un 5% más viajeros (a pesar de la DANA³¹), llegando a los 21 millones, y el crecimiento en el núcleo de Málaga es aún mayor

³⁰ 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 57% de las plazas ofertadas.

³¹ Las plazas ofertadas se reducen un 7,9%.

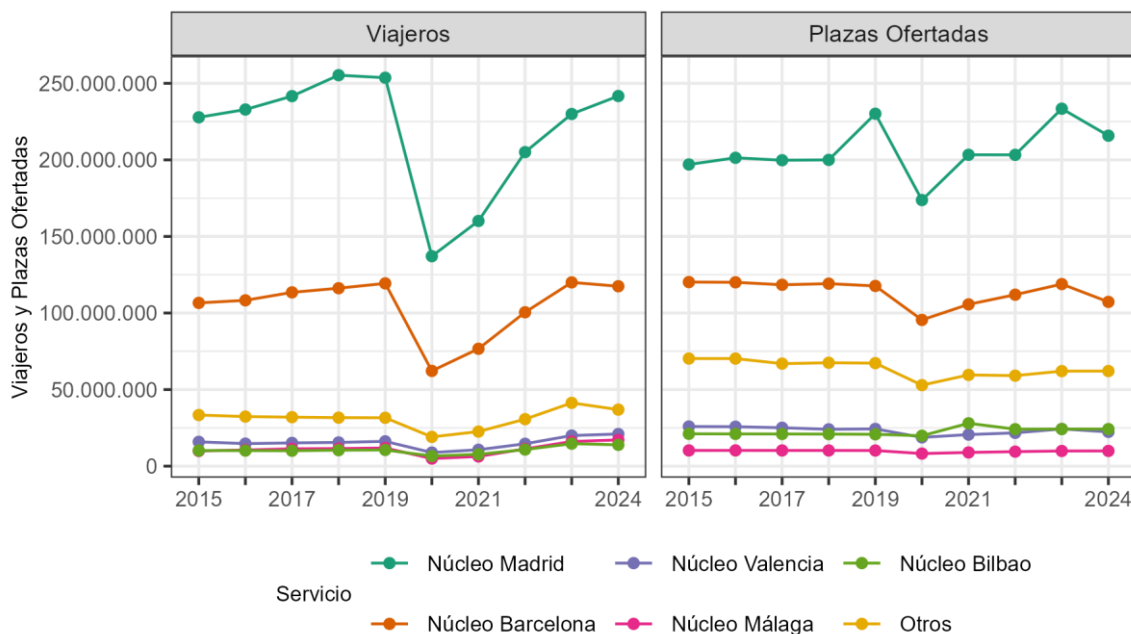
(+6,6%), con 17 millones de viajeros. El núcleo de Bilbao transporta 14 millones de viajeros, perdiendo un 5,2% de los viajeros de 2023.

Tabla 28: Viajeros y Plazas Ofertadas por núcleo de Cercanías en 2024

Corredor	Viajeros	Var anual	Plazas Ofertadas	Var anual
Núcleo Madrid	241.691.337	+5,1%	215.806.797	-7,5%
Núcleo Barcelona	117.477.837	-2,1%	107.258.671	-9,8%
Núcleo Valencia	20.980.599	+5,0%	22.371.224	-7,9%
Núcleo Málaga	17.127.591	+6,6%	9.933.160	+0,3%
Núcleo Bilbao	13.916.359	-5,2%	24.221.260	+0,0%
Otros	36.919.077	-10,6%	62.095.350	+0,1%
Cercanías	448.112.800	+1,4%	441.686.462	-6,6%

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

Gráfica 20: Viajeros y Plazas Ofertadas en los servicios más importantes de Cercanías



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

PÚBLICA

3.3.2. Media Distancia Convencional

Los viajeros en los servicios OSP en MD Convencional fueron 38,8 millones en 2024, una subida del 2,6% respecto a 2023. Las plazas ofertadas, 57 millones, crecieron un 2%. Ambas métricas superan, en un 62% y 5%, respectivamente, los niveles previos a la pandemia, sin duda espoleados por el efecto de del Real Decreto-Ley 14/2022 y sus sucesivas prórrogas. La ocupación y el aprovechamiento se mantienen respecto al 2023.

Tabla 29: 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%
2024	38,813	57,171	67,9%	52,5%

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

Gráfica 21: Trenes diarios de viajeros en la red ferroviaria de ADIF en ancho ibérico, métrico y mixto



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

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 manera que se pudieran apreciar las diferencias en los servicios de larga distancia. El mapa anterior es el mismo, pero con 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. También alcanza esta cota la sección de ancho mixto entre Valencia y Castellón que, no obstante, también incluye trenes de AV y de LD Convencional.

PÚBLICA

En el servicio de MD Convencional, destacan la red de Rodalies en Cataluña (solo el núcleo de Barcelona se clasifica como Cercanías), y las conexiones de A Coruña con Vigo. De los primeros cinco servicios de MD Convencional por más viajeros y plazas ofertadas, dos pertenecen a Rodalies: el que une Barcelona con Cerbere, con más de 3,8 millones de viajeros y 6,1 millones de plazas ofertadas, y la conexión de Barcelona con Ribarroja d'Ebre (1,7 millones de viajeros y 3 millones de plazas ofertadas).

Destacan también los servicios entre A Coruña y Vigo con 3,8 millones de viajeros en el servicio más rápido y 1,5 millones el “regional” (con más paradas). El Sevilla-Cádiz, con 2,9 millones de viajeros y 2,5 millones de plazas ofertadas, ha desplazado del segundo puesto de la lista al Sevilla-Córdoba-Jaén.

Tabla 30: Viajeros y Plazas Ofertadas por corredor (incluyendo paradas intermedias) en 2024

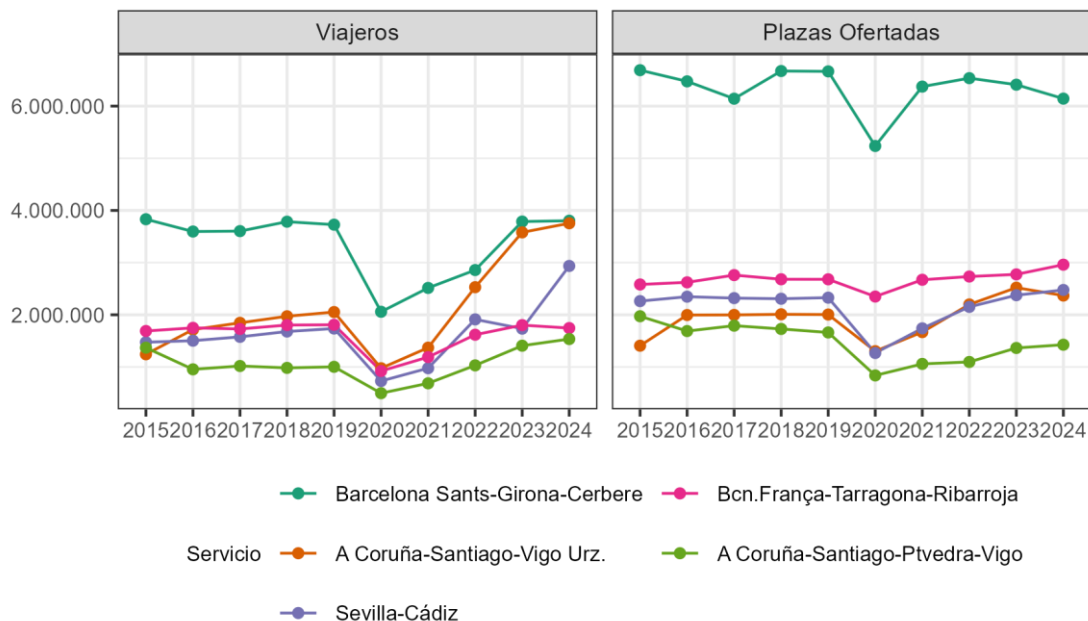
Corredor	Viajeros	Var anual	Plazas Ofertadas	Var anual
Barcelona Sants-Girona-Cerbere	3.802.743	+0,4%	6.142.868	-4,2%
A Coruña-Santiago-Vigo Urz.	3.754.236	+4,9%	2.368.800	-6,0%
Sevilla-Cádiz	2.936.104	+69,3%	2.475.574	+4,2%
Bcn.França-Tarragona-Ribarroja	1.745.539	-3,1%	2.960.394	+6,7%
A Coruña-Santiago-Ptvedra-Vigo	1.535.055	+9,1%	1.426.211	+4,6%
Otros	25.038.931	-1,8%	41.797.404	+2,9%
MD Convencional	38.812.608	+2,6%	57.171.251	+2,0%

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

El Real Decreto-Ley 14/2022 y sus sucesivas prórrogas han tenido como consecuencia que en casi todas las relaciones se superen ampliamente los viajeros previos a la pandemia: A Coruña-Santiago-Vigo (+82,9%), Sevilla-Cádiz (+69,1%), A Coruña-Santiago-Pontevedra-Vigo (+53,1%). En la relación Barcelona-Cerbere la diferencia es modesta (+2%), y únicamente en la relación Barcelona-Tarragona-Ribarroja no se han alcanzado aún los viajeros prepandemia (-3,5%)³².

³² Afectadas por las obras en Roda de Bará.

Gráfica 22: 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 Alta Velocidad

El servicio de MD AV ha tenido el mejor comportamiento de todos los servicios OSP. En 2024 ha subido respecto a 2023 tanto en viajeros (+5,3%, 13,3 millones) como en plazas ofertadas (+4,9%, 16,7 millones). La ocupación y el aprovechamiento se han mantenido en 79% y 61,5%, respectivamente.

Tabla 31: 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%
2024	13,276	16,746	79,3%	61,5%

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

PÚBLICA

El servicio con más viajeros en MD AV vuelve a ser el Madrid-Valladolid, con casi 2,8 millones y 2,7 millones de plazas ofertadas. Le sigue la conexión de Madrid con Toledo (2 millones de viajeros y 2,5 millones de plazas ofertadas) y las conexiones de Ourense con A Coruña, Figueres con Barcelona y Madrid con Puertollano (en torno al millón y medio de viajeros cada una).

En general, ha crecido el número de viajeros respecto de 2023, entre el 4% y el 12,7%, salvo en la relación Madrid-Valladolid (-0,4%). Las plazas ofertadas han crecido entre el 1,1% y el 6,7% en los principales corredores.

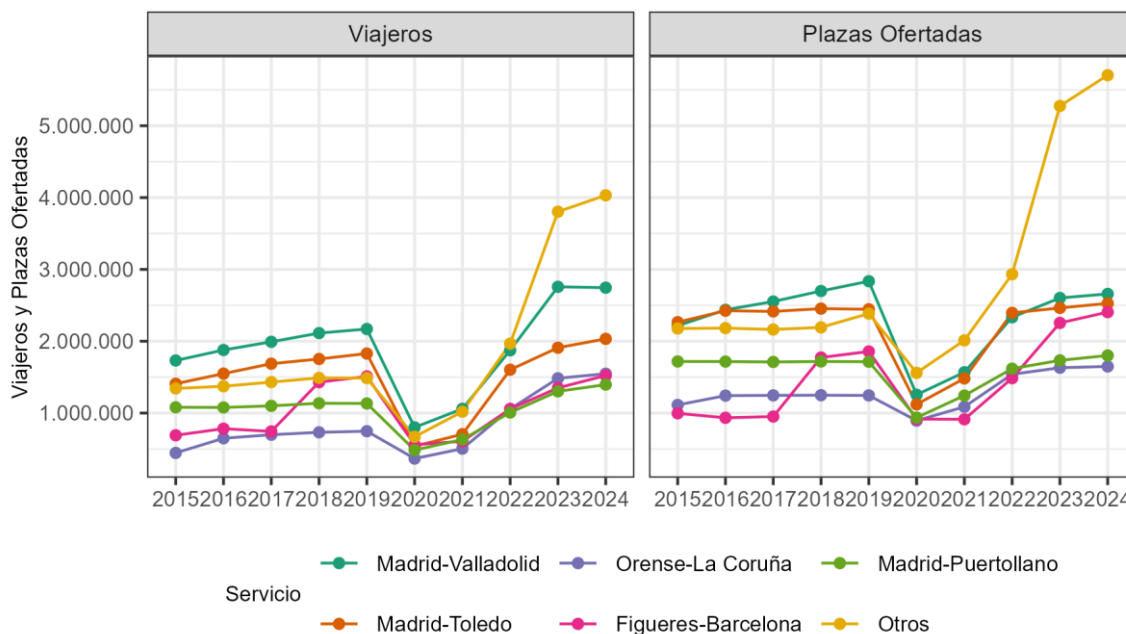
Las subvenciones al precio de los abonos han impulsado la demanda de forma que en todas las relaciones más importantes se ha superado el nivel de 2019.

Tabla 32: Viajeros y Plazas Ofertadas por corredor (incluyendo paradas intermedias) en 2024

Corredor	Viajeros	Var anual	Plazas Ofertadas	Var anual
Madrid-Valladolid	2.745.536	-0,4%	2.658.845	+2,2%
Madrid-Toledo	2.033.109	+6,4%	2.526.961	+2,6%
Ourense-La Coruña	1.547.431	+4,3%	1.648.912	+1,1%
Figueres-Barcelona	1.522.431	+12,7%	2.405.370	+6,7%
Madrid-Puertollano	1.395.900	+7,2%	1.801.435	+3,9%
Otros	4.031.805	+6,0%	5.704.113	+8,1%
MD AV	13.276.212	+5,3%	16.745.636	+4,9%

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

Gráfica 23: Viajeros y Plazas Ofertadas en los servicios más importantes de MD AV



Fuente: Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias de 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).

PÚBLICA

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, Movilidad y Agenda Urbana, 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 circulación³³.
- Corredor (mercancías): Aquel formado únicamente por un trayecto, pero teniendo en cuenta los recorridos de ida y vuelta.

³³ 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 33: Corredores y trayectos de los servicios comerciales

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

Fuente: Elaboración propia

PÚBLICA

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 ³⁴	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	16 enero 2025	31 marzo 2023
Madrid-Sevilla	1 junio 2023	16 enero 2025	31 marzo 2023
Madrid-Alicante	27 marzo 2023 ³⁵	27 abril 2023 ³⁶	2 junio 2023

Fuente: Elaboración propia

³⁴ OUIGO presta servicios desde el 18 de abril de 2024 también en el Madrid-Segovia-Valladolid.

³⁵ El 10 de diciembre de 2023 Renfe comenzó a operar el servicio AVLO entre Madrid y Murcia, incluido en el corredor Madrid-Alicante.

³⁶ El 5 de septiembre de 2024 OUIGO comenzó a operar el servicio Madrid-Murcia, incluido en el corredor Madrid-Alicante.

PÚBLICA