

BALANCE DE LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL

INF/DTSP/091/25

17 de septiembre de 2025

www.cnmc.es

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	3
2. COMPARATIVA EUROPEA.....	4
2.1. Servicios nacionales.....	4
2.2. Servicios internacionales	6
3. MOVILIDAD DE LARGA DISTANCIA EN ESPAÑA	9
4. SERVICIOS COMERCIALES DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS	11
4.1. Evolución de la oferta	11
4.2. Evolución de los precios	14
4.3. Evolución de la demanda	16
5. EFECTOS DE LA LIBERALIZACIÓN	20
5.1. Impacto en los usuarios finales y en los costes externos	20
5.2. Impacto en los ingresos por cánones de ADIF Alta Velocidad.....	22
5.3. Impacto en los resultados de las empresas ferroviarias.....	25
6. FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO	27
6.1. Utilización de la infraestructura	27
6.2. Utilización del material rodante.....	29
6.3. Puntualidad de los servicios	30
7. CONCLUSIONES	36
ANEXO. ESTIMACIÓN DEL IMPACTO DE LA LIBERALIZACIÓN EN LA SOCIEDAD Y LOS USUARIOS	42

1. INTRODUCCIÓN

1. La Directiva 2012/34/UE¹ y el Reglamento 1370/2007² liberalizaron los servicios de viajeros por ferrocarril. Los servicios comerciales debían quedar completamente liberalizados con fecha límite 14 de diciembre de 2020 y, concluido el periodo transitorio previsto, el 25 de diciembre de 2023, la licitación competitiva es la regla general para la adjudicación de los contratos de servicio público en el ámbito del transporte de viajeros.
2. En España, tras la firma de los acuerdos marco de reserva de capacidad en los tres principales corredores de alta velocidad en 2020, OUIGO fue el primer operador en empezar a prestar servicios, el 11 de mayo de 2021 en el corredor Madrid-Barcelona. Con la entrada en el corredor Madrid-Sur del mismo operador el 16 de enero de 2025, ya hay, en los tres corredores, tres operadores compitiendo, (RENFE, IRYO, y OUIGO), con cuatro marcas comerciales (porque RENFE tiene dos, AVE y AVLO). Además, fuera de los corredores incluidos en los acuerdos marco, OUIGO opera las rutas Madrid-Segovia-Valladolid - incluyendo conexiones transversales con Valencia y Alicante- y Madrid-Murcia. IRYO, por su parte, ofrece servicios transversales entre Barcelona y Sevilla.
3. En mayo de 2024, la CNMC publicó su primer Informe de balance de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril³, en el que se concluía que la entrada de competencia en la prestación de los servicios comerciales, i) había sido una palanca para incrementar la demanda de los servicios ferroviarios de alta velocidad, favoreciendo el cambio modal del avión al tren, ii) sus resultados en España, en términos de mejora de la oferta y bajada de precios, eran similares a los observados en otros países europeos, iii) los viajeros y el administrador de infraestructuras habían sido los principales beneficiados y iv) había mejorado la eficiencia del sistema.
4. Este segundo informe de balance de la liberalización actualiza los hallazgos del primero con los datos de 2024, e introduce novedades como un análisis de la liberalización en España en comparación con la de otros países (en la que se

¹ Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único modificada por la Directiva (UE) 2016/2370.

² Reglamento (CE) 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007 sobre servicios públicos de transporte por ferrocarril y carretera.

³ [INF/DTSP/031/24](#).

6. Varios países liberalizaron los servicios comerciales de viajeros por ferrocarril antes de la fecha límite (14 de diciembre de 2020) establecida en la normativa europea. En Italia, Austria, República Checa y Suecia, los nuevos operadores han logrado cuotas significativas; por ejemplo, Italo tiene el 36% del mercado italiano en viajeros.km. Por el contrario, en Alemania, pese a haberse liberalizado los servicios en 1994, los competidores de Deutsche Bahn apenas alcanzan el 5% de cuota⁵.
7. Desde el 14 de diciembre de 2020, solo en España (que agotó el plazo para la liberalización, como lo hizo también Francia) la cuota de mercado del operador histórico ha descendido de forma notable (hasta el 72%). En Francia, SNCF Voyageurs mantiene una cuota superior al 99%. Trenitalia, el único competidor de SNCF Voyageurs en los servicios nacionales, opera 11 de los 160 trenes diarios entre París y Lyon (la entrada se produjo en diciembre de 2021) y 6 de los 36 servicios diarios entre París y Marsella (la entrada se produjo el 15 de junio de 2025). Los precios medios de los billetes entre París y Lyon, en 2024 habían bajado un 10% respecto del nivel previo a la entrada de competencia⁶. El administrador francés (SNCF Réseau) concluyó el 31 de enero de 2025 acuerdos marco en la línea París-Lyon con SNCF Voyageurs, Trenitalia y RENFE⁷, que se suman al suscrito en 2023 con Kevin Speed^{8,9}.
8. Por lo que se refiere a la apertura de los servicios sujetos a OSP, en Alemania las empresas alternativas operaron el 36% del mercado en viajeros.km en 2023. En Francia, hasta mediados de 2025 se licitaron y adjudicaron 10 lotes de servicios regionales; tres comenzaron su operación en diciembre de 2024 y los

⁵ Vid. [Market Analysis Germany](#), Bundesnetzagentur, noviembre 2024.

⁶ [“Marché français du transport ferroviaire. Premiers chiffres 2024”](#). Autorité de Régulation des Transports.

⁷ Ver Decisiones de la Autorité de Régulation des Transports de 27 de marzo de 2025 [SNCF Voyageurs](#), [Trenitalia](#) y [RENFE](#).

⁸ Decisión de la Autorité de Régulation des Transports [de 22 de mayo de 2024](#).

⁹ Según la Comisión Europea ([Informe de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones sobre la ejecución de la Directiva 2012/34/UE, modificada por la Directiva \(UE\) 2016/2370](#)), persisten “*prácticas discriminatorias y varios obstáculos para la entrada con respecto al acceso a las líneas ferroviarias de alta velocidad, que debilitan el efecto positivo de la apertura del mercado*”. En concreto, la disponibilidad de material rodante y su adaptación a las normas nacionales, incluyendo las autorizaciones necesarias, junto con el acceso a los talleres, suponen obstáculos a la entrada de nuevos operadores al mercado.

demás lo harán entre 2025 y 2027. Además, se prevé licitar otros 40 lotes antes de 2033, al vencimiento de contratos con SNCF Voyageurs.

9. En España, todos los servicios sujetos a OSP los presta RENFE mediante adjudicación directa. La mayoría se rigen por el contrato de servicio público firmado el 18 de diciembre de 2018, vigente hasta 2027 y prorrogable por cinco años¹⁰. Inicialmente estaba previsto que algunos servicios (como mínimo que supusieran el 3% del valor del contrato) empezaran a prestarse por operador adjudicatario de una licitación pública el 1 de enero de 2026, pero la reciente Adenda 6ª al contrato, ha pospuesto esta fecha hasta el 1 de enero de 2028^{11,12}.

2.2. Servicios internacionales

10. En 2023, los servicios internacionales de viajeros representaron el 7% de los viajeros.km totales en la UE¹³. La importancia de los servicios internacionales es alta en países pequeños y con varias fronteras (Luxemburgo 36%, Eslovenia 29%, Austria 23%), más baja en países grandes (Francia 10%, Alemania 8%), y más baja aún en países periféricos (Italia 2%, España y Portugal inferior al 1%).
11. La Directiva 2007/58/CE¹⁴ liberalizó los servicios internacionales de viajeros el 1 de enero de 2010, pero los operadores históricos han mantenido elevadas cuotas de mercado en las principales rutas internacionales.
12. Los servicios internacionales entre Francia y España los operó Elipsos (una *joint venture* de RENFE y SNCF Voyageurs) hasta diciembre de 2022. A partir de esa fecha, SNCF Voyageurs ofrece dos servicios diarios por sentido en el trayecto

¹⁰ Contrato entre la Administración General del Estado y la sociedad mercantil estatal RENFE VIAJEROS S.A., para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de “Cercanías”, “Media Distancia Convencional”, “Alta Velocidad Media Distancia (AVANT)” y “Ancho Métrico”, competencia de la Administración General del Estado, sujetos a obligaciones de servicio público en el periodo 2018-2027.

¹¹ https://cdn.transportes.gob.es/portal-web-transportes/ferroviario/viajeros-autobus-tren/viajeros-ferrocarril/2024-12-17_adenda_6_sin_datos_para_publicarv3.pdf

¹² En julio de 2024 la CNMC informó un borrador de Orden ministerial sobre el régimen de las autorizaciones para prestar servicios ferroviarios de transporte de viajeros sujetos a obligaciones de servicio público. <https://www.cnmc.es/expedientes/ipncnmc01424>

¹³ Vid. nota al pie 7.

¹⁴ Directiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 por la que se modifican la Directiva 91/440/DEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización.

Barcelona-París, y RENFE un servicio por sentido en el Madrid-Marsella y en el Barcelona-Lyon.

Gráfico 2. Rutas internacionales entre España y Francia



Fuente. Elaboración propia.

13. Los servicios internacionales entre Francia y España sumaron en 2024 1,05 millones de viajeros, lo que supone un incremento del 35,7% respecto a 2023. RENFE tuvo 0,38 millones de viajeros (36%), y SNCF Voyageurs 0,67 millones (64%).
14. En las rutas España-Francia con conexión ferroviaria, el avión tiene una cuota del 88% (ofrece más frecuencias y los viajes tienen menor duración). La principal, Barcelona-París, tuvo 2,73 millones de viajeros en 2024 entre el modo aéreo y el modo ferroviario, de los que solo el 11% eligieron el tren. Desde 2020, entre

España y Portugal solo hay una conexión ferroviaria, Vigo-Oporto, tras la cancelación de la nocturna Madrid-Lisboa¹⁵.

Tabla 1. Tabla comparativa trayectos internacionales tren y avión

		Avión			Ferrocarril			
		Frec.	Tiempo	Viajeros (millones)	Frec.	Tiempo	Viajeros (millones)	Cuota
Francia	Barcelona - Paris	50	2h	2,42	4	6h 48	0,31	11%
	Barcelona - Lyon	4	1h y 30	0,28	2	5h	0,09	25%
	Madrid-Marsella	8	1h y 45	0,26	2	8h 11	0,01	3%
Portugal	Madrid-Lisboa	40	1h y 25	1,91	Sin conexión			
	Madrid-Oporto	20	1h y 15	1,04	Sin conexión			

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de AENA, compañías aéreas y empresas ferroviarias

15. Los billetes de avión son generalmente mucho más económicos que los del tren en la mayoría de las rutas, con las antelaciones de compra analizadas (uno, dos y tres meses).

Tabla 2. Precios (€) trayectos internacionales tren y avión¹⁶.

Compra con		BCN-PARIS	BCN- LYON	MAD-MARSELLA
Antelación 1 mes	Avión	72,56	48,94	157,19
	Tren	130,56	82,89	135,94
	Dif. (%)	79,94%	69,38%	-13,52%
Antelación 2 meses	Avión	73,31	39,81	81,50
	Tren	132,92	84,22	120,89
	Dif. (%)	81,32%	111,55%	48,33%
Antelación 3 meses	Avión	92,19	81,13	72,03

¹⁵ En la conexión de Madrid con Lisboa y Oporto, por distancia (menos de 600 km) el ferrocarril podría ser competitivo. El avión tiene una importante demanda en otras rutas España-Portugal, desde Barcelona, Sevilla o Valencia. En 2024, el conjunto de ellas alcanzó los 6,5 millones de viajeros.

¹⁶ Precios recogidos desde el 10 de abril y durante un periodo de 9 semanas. Los precios se muestran como el valor medio de las observaciones de los precios medianos en el periodo cubierto.

	Tren	158,33	85,33	102,89
	Dif. (%)	71,75%	5,19%	42,85%

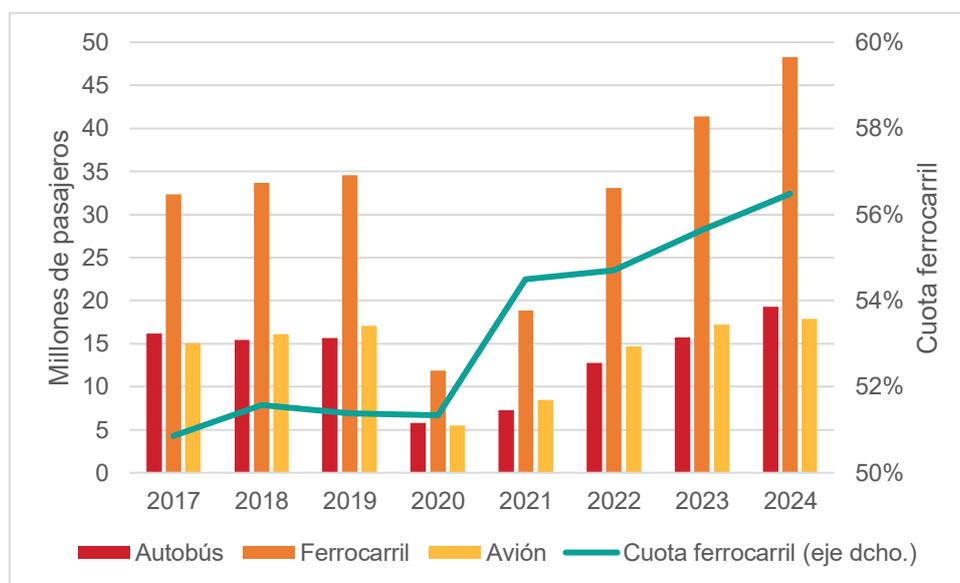
Fuente. Elaboración propia a partir de las páginas web de los operadores.

Si bien RENFE y SNCF Voyageurs no compiten en el origen-destino de sus rutas, sí lo hacen en trayectos intermedios como Barcelona-Perpiñán o Girona-Montpellier, que suman 450 mil viajeros¹⁷. De estos, 303 mil eligieron SNCF Voyageurs y 147 mil a RENFE.

3. MOVILIDAD DE LARGA DISTANCIA EN ESPAÑA

16. En 2024, el transporte público de larga distancia en España superó los 85 millones de viajeros, un 15% más que en 2023. Entre 2019 y 2024, el tren creció un 40%, el autobús un 24% y el avión se mantuvo estable. El ferrocarril alcanzó una cuota del 56,5%, 5,2 puntos porcentuales (p.p.) más que en 2019.

Gráfico 3. Comparativa de la evolución del número de viajeros por modo



Fuente. Elaboración propia a partir de los datos del Instituto Nacional de Estadística.

17. La cuota del tren en el conjunto de las rutas de alta velocidad supera el 80% desde 2023, año en que la conexión Madrid-Barcelona alcanzó ese nivel, tras haber ganado 18 p.p. desde 2019. La única ruta en la que el ferrocarril ha perdido

¹⁷ RENFE y SNCF Voyageurs no prestan servicios de cabotaje, esto es, entre estaciones del otro país.

cuota es Madrid-Málaga, porque ha aumentado más el número de viajeros en avión (95%) que en tren (58%).

Tabla 4. Cuota modal del tren en las principales rutas.

O/D	Cuota tren 2019	Cuota tren 2023	Cuota tren 2024	Var. Cuota 2024-2019 (p.p.)	Var. Cuota 2024-2023 (p.p.)
Madrid-Barcelona	63,3%	81,8%	81,5%	18,1%	-0,3%
Madrid-Valencia	88,9%	93,3%	93,3%	4,4%	0,1%
Madrid-Sevilla	85,4%	87,5%	90,4%	4,9%	2,9%
Madrid-Málaga	84,8%	77,5%	82,0%	-2,8%	4,5%
Madrid-Alicante ¹⁸	83,5%	87,7%	89,1%	5,6%	1,4%
Madrid-Asturias ¹⁹	41,0%	46,8%	68,2%	27,2%	21,4%
Madrid-Santiago de Compostela	15,7%	34,5%	41,9%	26,2%	7,4%
Madrid-Coruña	9,1%	12,4%	20,1%	11,0%	7,7%
Madrid-Vigo ²⁰	26,0%	22,5%	31,9%	5,8%	9,3%

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de AENA y empresas ferroviarias.

18. La incorporación de los trenes de alta velocidad AVRIL (serie 106) ha mejorado la competitividad del ferrocarril en los corredores Madrid-Galicia y Madrid-Norte (Madrid-Valladolid/León/Asturias)²¹. En el corredor Madrid-Galicia han aumentado el número de viajeros y la cuota modal del tren, destacando la ruta Madrid-Santiago de Compostela, que ha ganado 26 p.p. desde 2019. En el corredor Madrid-Norte, la puesta en servicio de los nuevos trenes y la apertura de la variante de Pajares, redujeron el tiempo de viaje, con el resultado de un aumento de los viajeros del 113% y una cuota modal del 68% (+27 p.p. respecto a 2019).

¹⁸ Madrid-Alicante incluye Madrid-Elche.

¹⁹ Madrid-Asturias incluye Madrid-Gijón, Madrid-Oviedo y Madrid-Avilés.

²⁰ Madrid-Vigo incluye Madrid-Pontevedra.

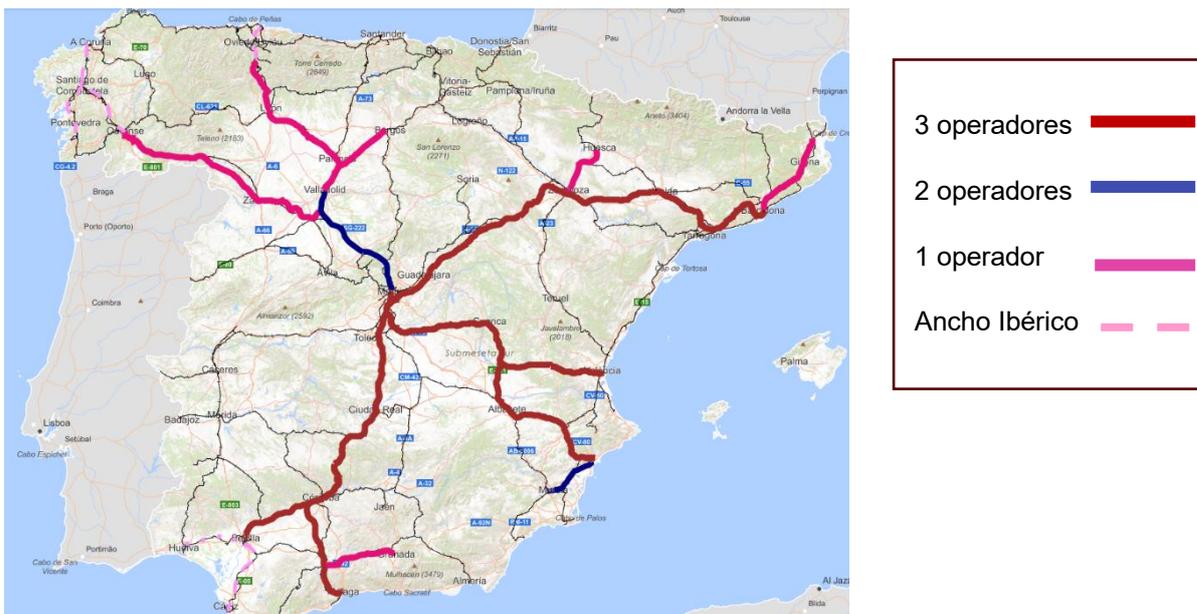
²¹ Estos trenes pueden circular en ancho estándar y en ancho ibérico, y están homologados para circular a 300 km/h. Los tiempos de viaje se redujeron en 37 minutos en Madrid-Vigo y 29 minutos en Madrid-Santiago.

4. SERVICIOS COMERCIALES DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS

4.1. Evolución de la oferta

19. Con la incorporación de OUIGO al corredor Madrid-Sur en enero de 2025, se completó la oferta de servicios prevista en los acuerdos marco suscritos en mayo de 2020 entre ADIF Alta Velocidad y las empresas ferroviarias. Así, RENFE (con sus dos marcas comerciales, AVE y AVLO), IRYO y OUIGO compiten en los corredores Madrid-Barcelona, Madrid-Levante y Madrid-Sur. Además, OUIGO opera rutas fuera de su acuerdo marco: Madrid-Segovia-Valladolid, incluyendo conexiones transversales con Valencia y Alicante, y Madrid-Murcia. Desde diciembre de 2023, IRYO ofrece servicios transversales entre Barcelona y Sevilla.

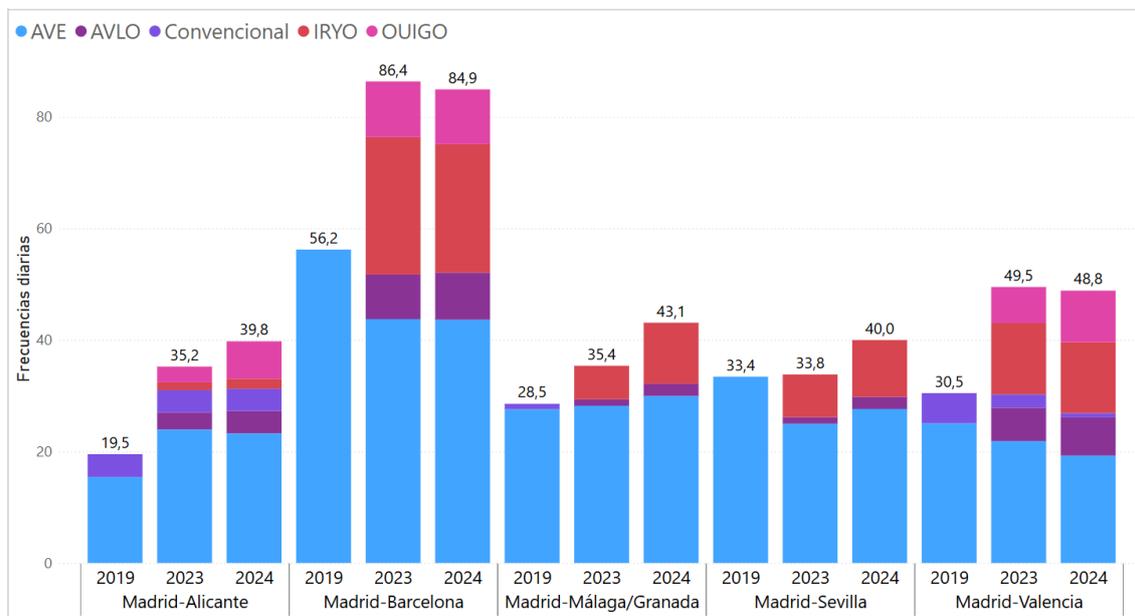
Gráfico 4. Red ferroviaria de alta velocidad y número de operadores que prestan los servicios (2025).



Fuente. Elaboración propia.

20. En 2024, las frecuencias diarias medias en estos corredores se han mantenido respecto a 2023, superando las de 2019, en 30 en el corredor Madrid-Barcelona, en 38 en el Madrid-Levante y en 22 en el Madrid-Sur²².

Gráfico 5. Evolución del número de frecuencias medias diarias en ambos sentidos



Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de los operadores ferroviarios.

21. Respecto a 2023, las plazas ofertadas crecieron un 6,8%, principalmente por el corredor Madrid-Sur (+21%). En el Madrid-Barcelona las plazas se redujeron porque el aumento de capacidad de los trenes AVRIL de RENFE-AVLO no compensó la disminución del 16% en la oferta de OUIGO. Comparado con 2019, las plazas ofertadas se incrementaron un 65% en el corredor Madrid-Barcelona, un 53% en el Madrid-Sur y un 113% en el Madrid-Levante.

Tabla 2. Número de plazas y variación en corredores en competencia

Corredor	2019	2023	2024	Var. 24/19	Var.24/23
Madrid-Barcelona	8.870.760	14.942.031	14.615.069	64,76%	-2,19%
Madrid-Levante	6.314.148	12.629.700	13.457.734	113,14%	6,56%
Madrid-Sur	7.607.462	9.573.528	11.605.111	52,55%	21,22%

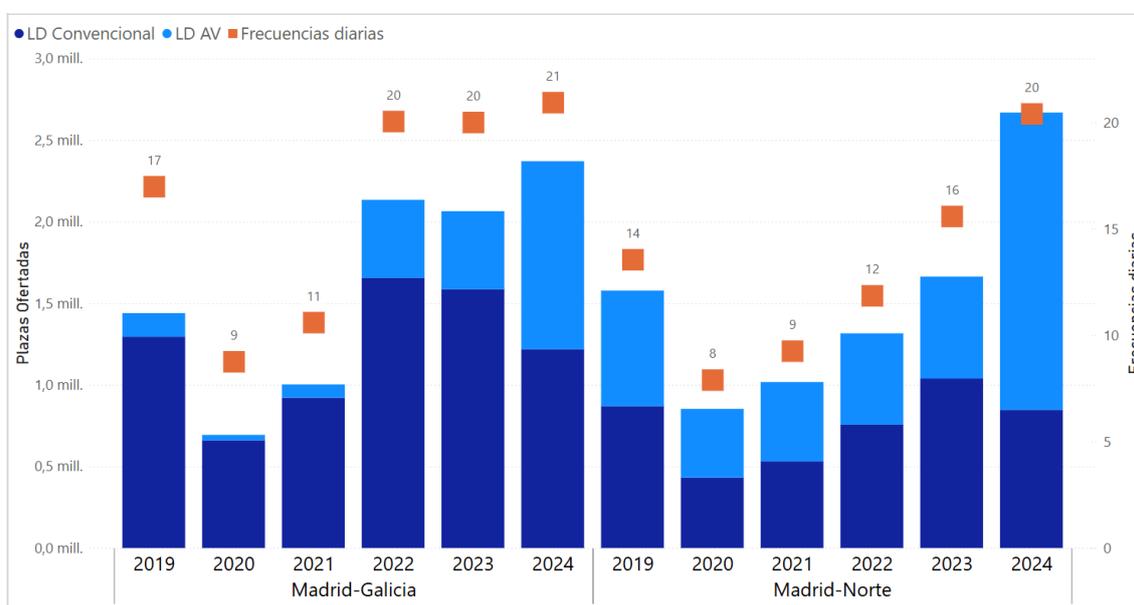
²² La entrada de OUIGO en enero 2025 ha sumado 14 frecuencias adicionales en el corredor Madrid-Sur.

Total	22.792.370	37.145.259	39.677.914	74,08%	6,82%
--------------	------------	------------	------------	--------	-------

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de los operadores ferroviarios.

22. En los corredores Madrid-Galicia y Madrid-Norte, la oferta de plazas de alta velocidad se incrementó un 35%. En el Madrid-Norte, también hubo más frecuencias. Los servicios de alta velocidad prestados con los trenes AVRIL suponen ya un 49% de la oferta en el corredor Madrid-Galicia y un 68% en el Madrid-Norte. OUIGO ofertó 174 mil plazas en la ruta Madrid-Segovia-Valladolid.

Gráfico 6. Plazas ofertadas y frecuencias en los corredores Madrid-Galicia y Madrid-Norte

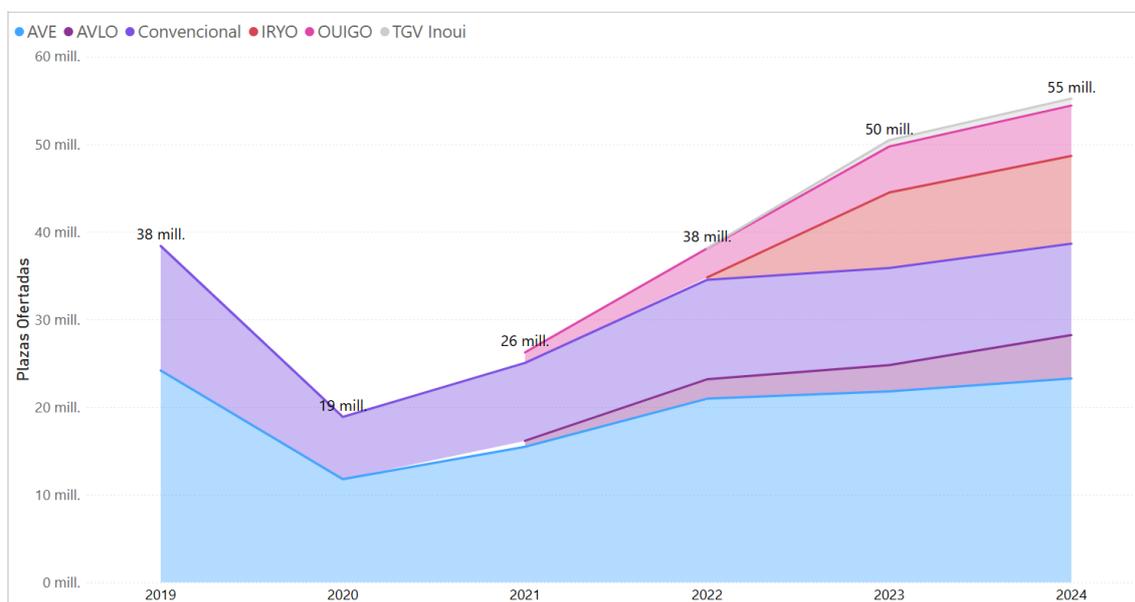


Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de los operadores ferroviarios.

23. La oferta de servicios comerciales²³ fue de 55 millones de plazas en 2024, 16,8 millones más que en 2019. IRYO y OUIGO aportaron 15,8 millones de plazas, la práctica totalidad del aumento registrado. RENFE solo recuperó los niveles de 2019 en 2024, tras la incorporación del nuevo material rodante.

²³ Incluye servicios de larga distancia en alta velocidad y convencional.

Gráfico 7. Evolución de la oferta de servicios comerciales.



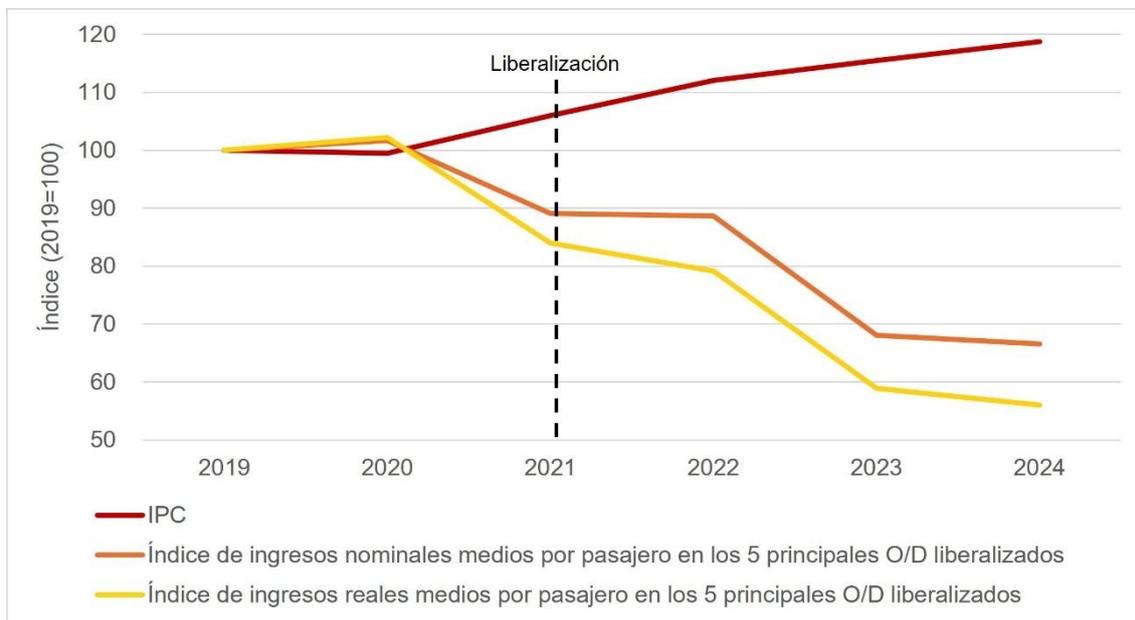
Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de los operadores ferroviarios.

4.2. Evolución de los precios

24. Entre 2019 y 2024, los ingresos medios por viajero en las principales rutas con competencia²⁴ bajaron un 33% (un 44% ajustado por la inflación). Si en 2023, tras la implementación prácticamente completa del plan de transporte de IRYO, los ingresos medios bajaron un 23% respecto a 2022, en 2024, estabilizada la oferta, la reducción fue más suave.

²⁴ Madrid-Barcelona, Madrid-Valencia, Madrid-Sevilla, Madrid-Málaga y Madrid-Alicante.

Gráfico 8. Ingresos medios por viajero en las principales rutas con competencia.



Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de los operadores ferroviarios.

25. Según un estudio encargado por la Comisión Europea²⁵, la competencia entre tres operadores y cuatro marcas comerciales en España ha dado lugar a una mayor caída de precios que en otros países donde solo hay dos operadores compitiendo.
26. Según un estudio de la Universidad de Valencia²⁶, la entrada de IRYO impactó más que la de OUIGO en los precios del AVE de RENFE, debido a su mayor número de frecuencias diarias, y el AVLO de RENFE y OUIGO compiten en la ruta Madrid-Barcelona con menos frecuencias.

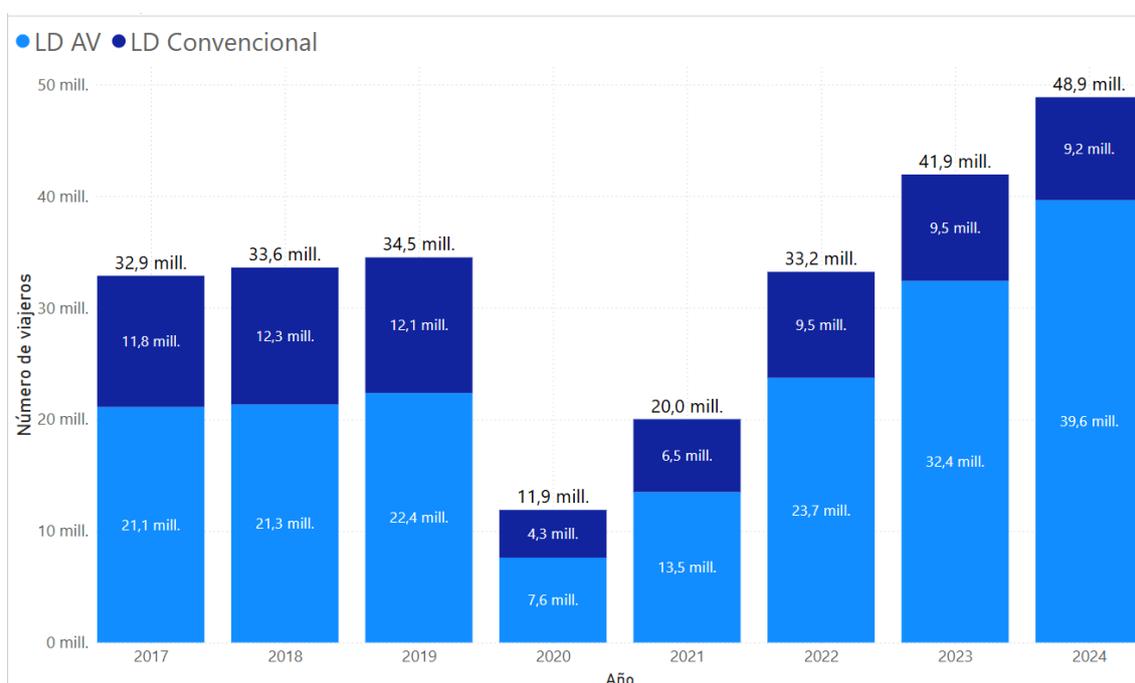
²⁵ European Commission: Directorate-General for Mobility and Transport, EY, De Rose, A., Trier Jørgensen, K., & Dokleštic, N. (2024). *Study on passenger and freight rail transport services' prices to final customers: final report*, Publications Office of the European Union. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4ea76998-7955-11ef-bbbe-01aa75ed71a1>

²⁶ Cantos-Sánchez, P., Moner-Colonques, R., Ruiz-Buforn, A. y Sempere-Monerris, J. (2025). *Sequential entry in Spanish HSR markets and its effect on prices*. Discussion Papers in Economic Behaviour. <https://www.erices.es/wp-content/uploads/2025/05/DPEB25-01-1.pdf>

4.3. Evolución de la demanda

27. En 2024, los servicios comerciales tuvieron 49 millones de viajeros, de los que 39,6 millones fueron de alta velocidad (+22,3%) —1 millón internacionales (+35,7%)— y 9,2 de larga distancia convencional (-3,2%). Estos 49 millones de viajeros son 7 millones más que en 2023 (+16,5%), y 14,4 millones más que en 2019 (+41,6%). Viajeros en alta velocidad han sido 17,2 millones más en 2024 que en 2019 (+77,2%).

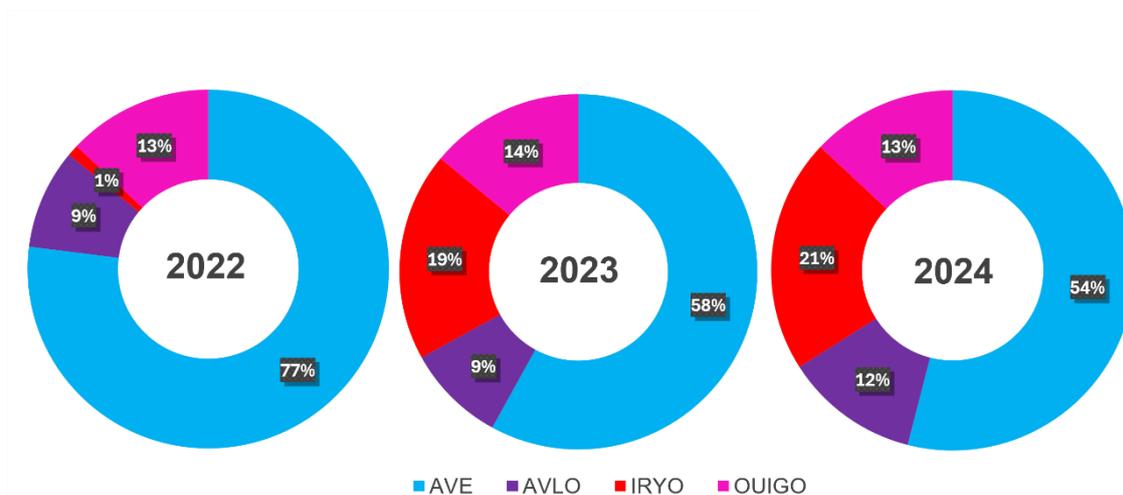
Gráfico 9. Viajeros de servicios comerciales.



Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de los operadores ferroviarios.

28. IRYO y OUIGO tuvieron, en 2024, entre los dos, una cuota de mercado del 34% en el conjunto de los servicios comerciales de alta velocidad, similar a la de 2023. La menor cuota de mercado del servicio AVE de RENFE (-3 p.p.) se compensó con la subida de la del servicio AVLO, también de RENFE.

Gráfico 10. Cuota de mercado (viajeros) en los servicios comerciales nacionales de larga distancia alta velocidad.

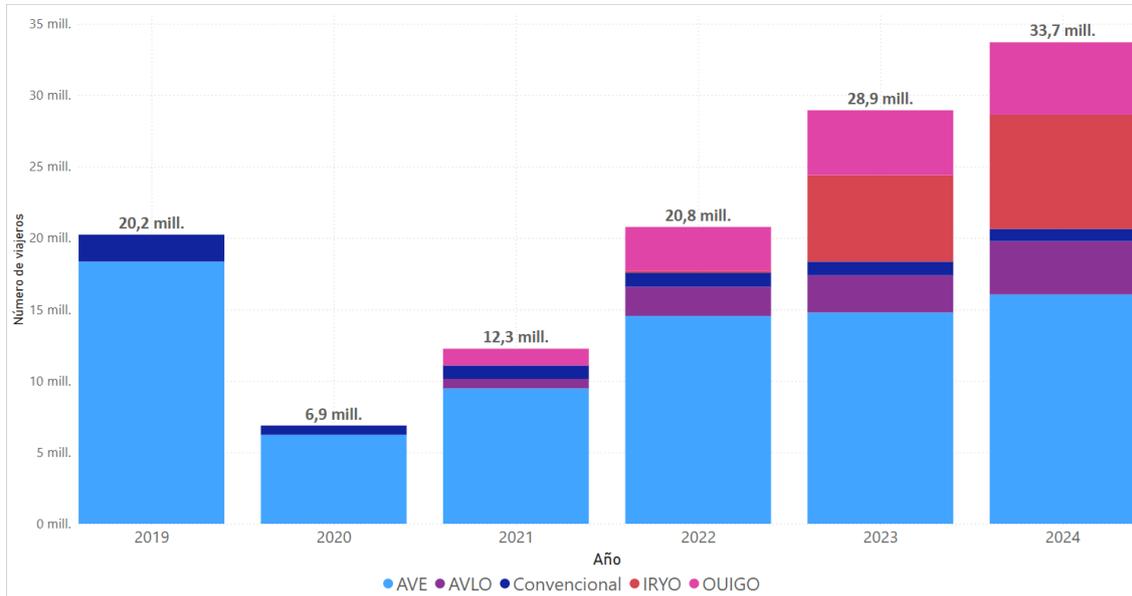


Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de los operadores ferroviarios.

29. Los servicios comerciales de alta velocidad en las principales rutas con competencia crecieron en 5 millones de viajeros en 2024, alcanzando los 33,7 millones²⁷. Estos viajeros suponen el 69% de los viajeros en servicios comerciales y el 85% de los viajeros en alta velocidad. IRYO aumentó su cuota en 2,7 p.p. respecto a 2023, OUIGO la disminuyó ligeramente, hasta el 16% (-0,8 p.p.) mientras que RENFE perdió 2 p.p., hasta el 60%, porque la pérdida de 4 p.p. del AVE (hasta el 48,9%), no se compensó con la ganancia de 2,1 p.p. del AVLO (hasta el 11%)

²⁷ Relaciones origen-destino en las que, en 2024, operaron al menos dos operadores ferroviarios. Incluyen servicios de alta velocidad y de larga distancia convencional.

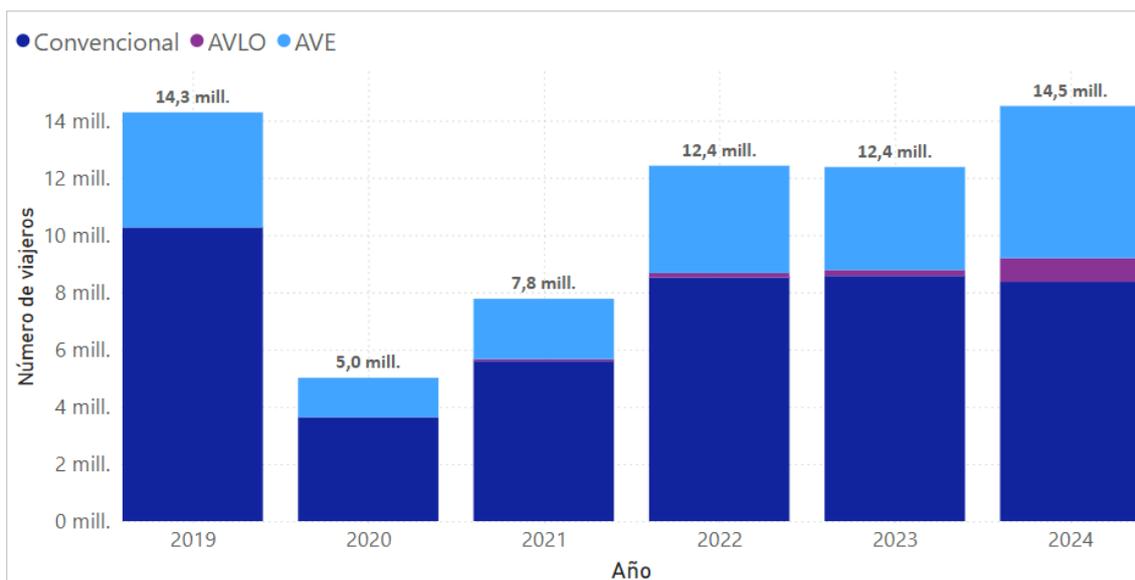
Gráfico 11. Viajeros en las principales rutas con competencia.



Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de los operadores ferroviarios.

30. En las principales rutas donde solo opera RENFE, los viajeros han crecido un 17% superando, con 14,5 millones, el nivel de 2019, debido al aumento de los servicios AVE (+1,7 millones) y AVLO (+0,6 millones), que han sustituido servicios convencionales (-0,2 millones).

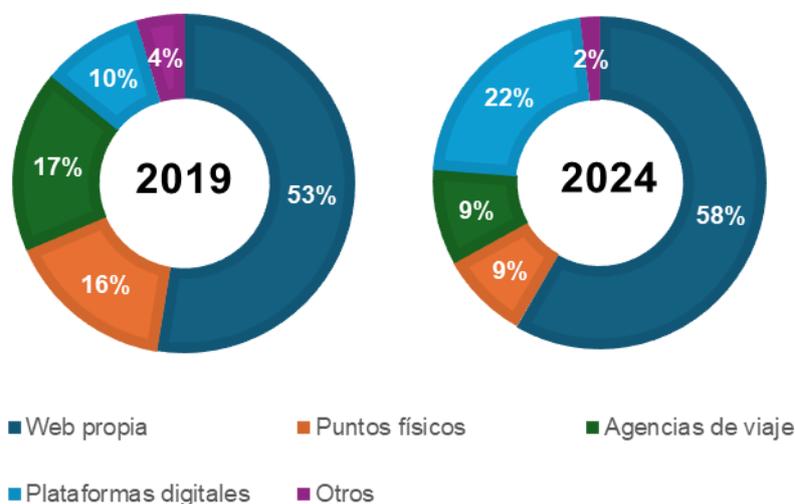
Gráfico 12. Viajeros en rutas sin competencia.



Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de los operadores ferroviarios.

31. La liberalización ferroviaria ha impulsado la venta de billetes en plataformas digitales (como Trainline, Omio, Trenes.com y Uber), que permiten comparar precios y horarios entre compañías y con otros modos de transporte, combinar la oferta de varios operadores y comprar los billetes en un único punto. Estas plataformas tienen toda la oferta de las empresas ferroviarias, incluido el billete combinado de Cercanías²⁸. En 2024, el 22% de los billetes, 10,9 millones, se vendieron a través de estas plataformas (7,7 millones más que en 2019, +242%).

Gráfico 13. Porcentaje de venta de billetes de servicios comerciales por tipo de canal en 2019 y 2024



Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de los operadores.

²⁸ La Comisión Europea aceptó, en enero de 2024, los compromisos de RENFE que aseguran el acceso a las plataformas de venta de billetes de toda la oferta comercial y datos en tiempo real relativos a sus servicios de transporte ferroviario de pasajeros.

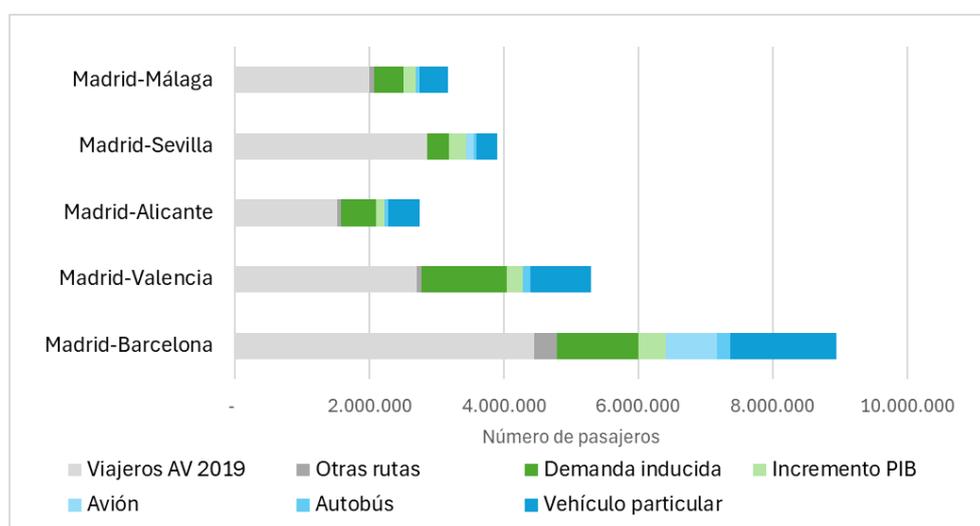
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_24_201

5. EFECTOS DE LA LIBERALIZACIÓN

5.1. Impacto en los usuarios finales y en los costes externos

32. El primer informe de la CNMC de Balance de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril estimó un excedente del consumidor²⁹ en 2023, superior en 343 millones de euros al de 2019.
33. Con ocasión de este nuevo informe de Balance, se han mejorado las estimaciones de la demanda inducida (vid. Anexo en el que se detalla la metodología utilizada).

Gráfico 14. Demanda (viajeros) existente, inducida y captada de otros modos (2024)



Fuente. Elaboración propia según metodología recogida en el anexo.

34. En 2024, respecto de 2019, el mayor número de viajeros derivado del aumento de la renta se ha estimado en 1,2 millones, a lo que hay que sumar la demanda inducida por la liberalización, que se ha estimado en 3,8 millones de viajeros, y los viajeros captados del modo aéreo —aproximadamente 0,9 millones—, del autobús —0,4 millones—, del vehículo particular —3,7 millones— y de otras rutas y servicios ferroviarios alternativos —0,5 millones—³⁰.

²⁹ Utilidad obtenida por los usuarios que estarían dispuestos a pagar por un bien o un servicio un precio superior al precio de venta.

³⁰ El análisis se centra en las principales rutas con competencia (vid. nota al pie 244).

35. El excedente del consumidor en 2024 se ha estimado en 431,3 millones de euros más que en 2019, de los que 298,7 millones se explican por los precios más bajos pagados por los viajeros que ya viajaban en 2019, y 132,7 millones por el excedente de los nuevos viajeros. Destaca la relación Madrid-Barcelona, con un incremento del excedente del consumidor de 241,6 millones de euros.

Tabla 3. Incremento del excedente del consumidor (2024 vs 2019, millones de euros).

	Viajeros de 2019	Nuevos viajeros	Total
Madrid-Barcelona	160,5	81,2	241,6
Madrid-Valencia	59,0	28,3	87,4
Madrid-Alicante	23,2	9,4	32,6
Madrid-Sevilla	24,1	4,5	28,6
Madrid-Málaga	31,8	9,3	41,1
Total	298,6	132,7	431,3

Fuente. Elaboración propia a partir de datos de los operadores.

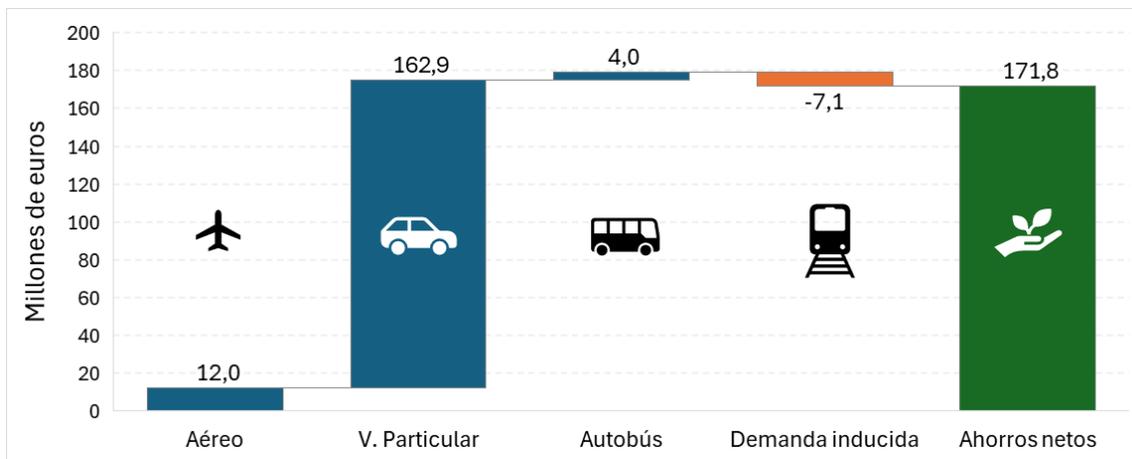
36. El trasvase de viajeros del avión y la carretera al ferrocarril genera ahorros en costes externos (polución, emisiones, accidentes, congestión y ruido)³¹, mientras que la demanda inducida genera esos costes externos. Pues bien, se estima que la liberalización ha generado unos ahorros netos de costes externos de 171,8 millones de euros³², que proceden, principalmente, de la captación de viajeros del vehículo particular (163 millones de euros).

³¹ De acuerdo con el “*Handbook on the external costs of transport: version 2019* (European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport”, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouy, K. (2020), el ferrocarril de alta velocidad en España genera un impacto externo medio de 0,38 céntimos de euro por viajero.km frente a los 3,35 del avión, los 2,15 del autobús y los 8,91 del vehículo particular, tomando en cuenta únicamente los costes externos que varían con el tráfico, es decir, sin contar los costes cuasados al hábitat natural por el impacto de la infraestructura.

<https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>

³² No se consideran los mayores costes externos de la nueva demanda del ferrocarril generada por el incremento de la renta, puesto que se hubieran generado con independencia de los cambios en la oferta derivados de la liberalización.

Gráfico 15. Ahorro en costes externos derivados de la liberalización



Fuente. Elaboración propia según metodología recogida en el Anexo.

37. Además, los viajeros que han dejado de usar el modo aéreo o la carretera en sus desplazamientos, y se han pasado al modo ferroviario, han ahorrado más de 220.000 toneladas en emisiones de dióxido de carbono (CO₂) y otros gases contaminantes, como los óxidos de nitrógeno (NO_x), cuya emisión se estima reducida en 1.180 toneladas³³.

5.2. Impacto en los ingresos por cánones de ADIF Alta Velocidad

38. Los ingresos por cánones de ADIF Alta Velocidad se han incrementado en 55 millones de euros en 2024 respecto a 2023 (+8%) y en 172 millones respecto a 2019 (+28%). Ello, junto con el incremento de otros ingresos³⁴, ha contribuido a la mejora su EBITDA³⁵, que se ha incrementado hasta 433 millones (+1%) pese

³³ A tal efecto se toman los valores estimados para cada trayecto y modo de transporte por el portal Eco Passenger, desarrollado en cooperación entre la UIC, la Fundación para el Desarrollo Sostenible, ifeu (Instituto alemán de la energía y para la investigación ambiental) y HaCon (software).

https://uic.hafas.cloud/bin/query.exe/hn?L=vs_uic&

³⁴ Sobre todo por la subvención de 104 millones de euros para compensar una parte del déficit de los cánones y por el incremento de los ingresos por el servicio de corriente eléctrica de tracción (+75,6 millones de euros).

³⁵ Resultado operativo.

al alza de los costes explotación (+6,4%). Los intereses de la deuda (18.254 millones de euros) se incrementaron en 123 millones de euros.

Tabla 4. Situación financiera de ADIF Alta Velocidad.

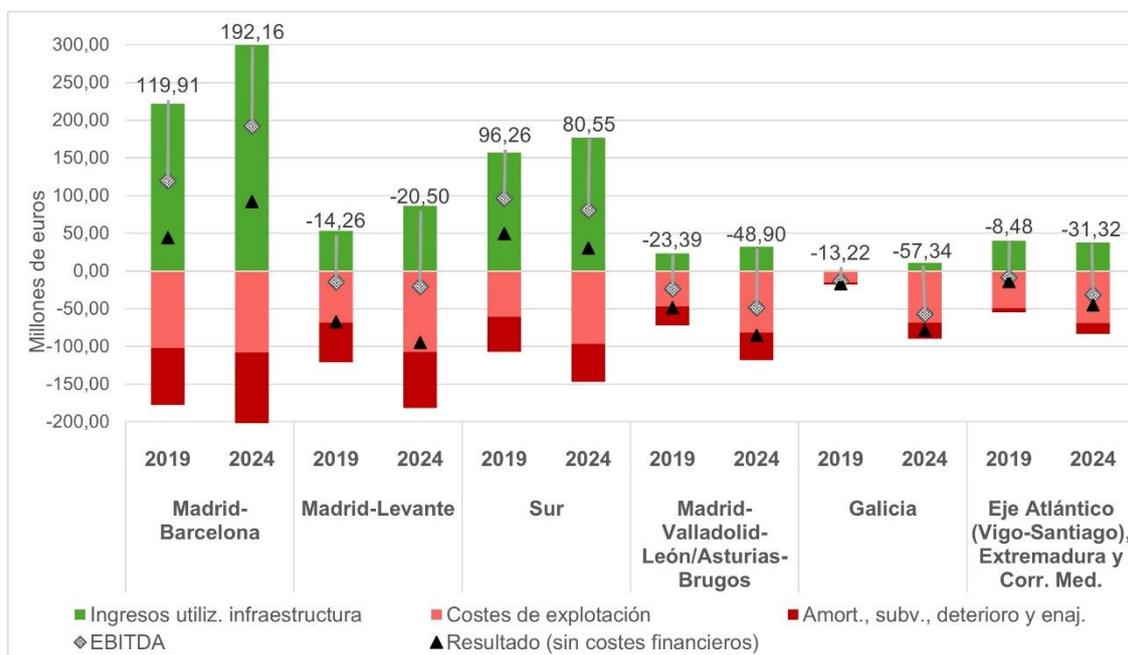
<i>Millones de euros</i>	ADIF AV			
	2019	2022	2023	2024
Cánones	611	564	728	783
Otros ingresos	447	921	709	722
Total ingresos	1.057	1.484	1.436	1.504
Costes de explotación	-781	-1.256	-1.007	-1.071
EBITDA	276	229	429	433
Amort., subv., enaj. y otros	-248	-281	-301	-146*
Resultado financiero	-207	-244	-265	-388
Rdo. Antes de impuestos	-179	-297	-136	-101

(*) La venta de inmovilizado por valor de 188 millones de euros justifica la mejora de esta partida.

Fuente. Cuentas anuales de ADIF Alta Velocidad.

39. Por ejes, ADIF Alta Velocidad obtiene un EBITDA positivo en los corredores Madrid-Barcelona (192 millones de euros) y Madrid-Sur (80 millones). En el resto de los ejes, el EBITDA es negativo (-158 millones), sobre todo en Madrid-Asturias (-48,9 millones) y Madrid-Galicia (-57,3 millones). Comparado con 2019, el EBITDA solo mejora en el corredor Madrid-Barcelona.

Gráfico 16. Resultados de administración de red por eje³⁶.



Fuente. Elaboración propia a partir de datos de ADIF Alta Velocidad.

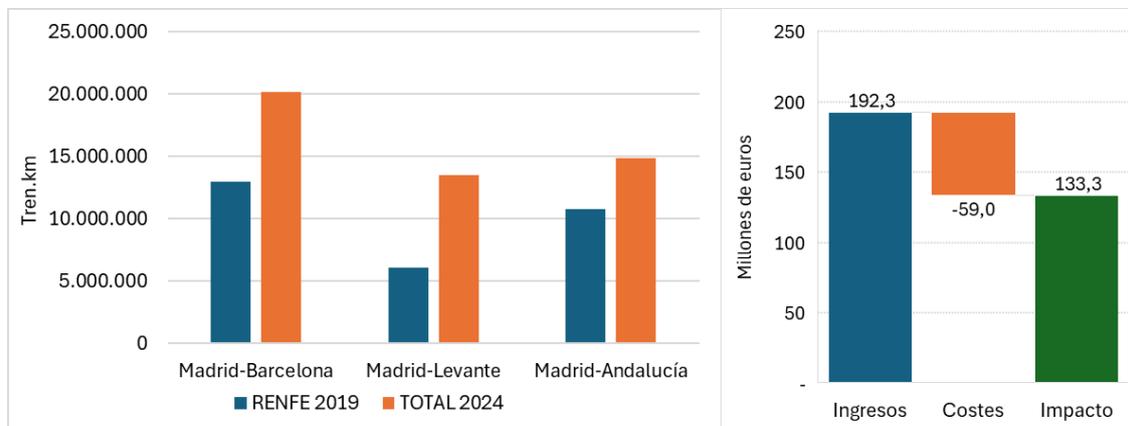
40. En los corredores con competencia, la liberalización elevó los ingresos por cánones en 192 millones de euros³⁷ por la actividad de los nuevos operadores. Los costes fueron de 59 millones más, por el esfuerzo de gestionar más cantidad de tráfico³⁸, lo que se traduce en un resultado neto positivo de 133 millones de euros para ADIF Alta Velocidad.

³⁶ No incluyen las subvenciones para la administración de la red recogidas en el Convenio 2021-2025. Los costes de explotación que se muestran incluyen gastos de explotación, resultado por operaciones internas y reparto de gastos estructurales.

³⁷ No se ha tenido en cuenta la bonificación aplicada por ADIF Alta Velocidad en 2024. Los ingresos en estas rutas compensaron la reducción de la actividad de RENFE en el resto, dando como resultado el incremento de los ingresos por cánones de 172 millones de euros reflejado en las cuentas anuales del administrador.

³⁸ El importe se ha calculado aplicando el coste directamente imputable al servicio ferroviario previsto por los administradores (ver [Acuerdo de 21 de mayo de 2025 sobre el Proyecto de Reglamento de ADIF y ADIF Alta Velocidad](#)). Este importe es máximo porque los costes de la modalidad A del canon (circulación, seguridad...) no se han estimado de acuerdo con el modelo econométrico establecido en la [Comunicación de la CNMC 1/2024, de 12 de marzo sobre la supervisión de los cánones por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General](#).

Gráfico 17. Incremento de actividad, ingresos y costes marginales en servicios en competencia VL1 en líneas A.



Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de ADIF Alta Velocidad.

5.3. Impacto en los resultados de las empresas ferroviarias

41. El conjunto de las empresas ferroviarias facturó 1.925 millones de euros por sus servicios comerciales en 2024, un 11,9% más que en 2023 y un 20,3% más que en 2019. Los costes, por su parte, aumentaron un 35,6% entre 2019 y 2024, por el incremento de la actividad. El resultado es de pérdidas en 2024, que, sin embargo, han sido menos de la mitad de las registradas en 2023. En la medida en que las empresas ganan escala y completan sus planes de transporte de los acuerdos marco, mejoran su resultado operativo, que en 2024 ha sido positivo (el EBITDA conjunto ascendió a 111,5 millones de euros).

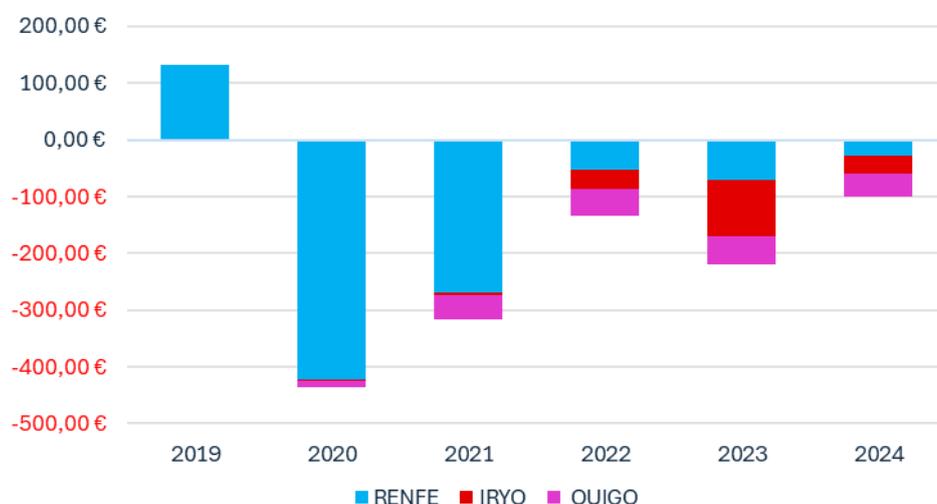
Tabla 5. Resultado servicios comerciales de las empresas ferroviarias (millones €).

	2019	2023				2024			
	Renfe	Renfe	IRYO	OUIGO	Total	Renfe	IRYO	OUIGO	Total
Ingresos	1.600	1.369	212,4	139,1	1.721	1.456	305	164	1.925
Costes	1.467	1.439	306	200	1.945	1.483	306	200	1.989
EBITDA	244	38,24	-39,81	-18,95	-20,52	96	24	-8,5	111,5
Resultado	133	-70,12	-99,25	-49,55	-218,92	-27	-31,5	-40,5	-99,5
Resultado sobre ingresos	8,3%	-5,1%	-46,7%	-35,6%	-12,7%	-1,8%	-10,3%	-25%	-5,2%

Fuente. Elaboración propia a partir de las cuentas anuales.

42. Los cánones constituyen aproximadamente el 50% de los costes de IRYO y OUIGO, y el 34% de los costes de RENFE³⁹.
43. Desde 2020, RENFE, IRYO y OUIGO han perdido, en conjunto, 1.203,5 millones de euros. En 2020-2021, en plena pandemia de Covid-19, las pérdidas fueron de 751,5 millones, y entre 2022 y 2024, de 452 millones. Por empresa, las pérdidas acumuladas son de 842 millones RENFE, 170 millones IRYO y 191 millones OUIGO. En 2024, las pérdidas bajaron a 99,5 millones, desde los 219 millones de 2023.

Gráfico 18. Resultados por la prestación de los servicios comerciales (millones).



Fuente. Cuentas anuales de las empresas ferroviarias.

44. De modo que el resultado de los servicios comerciales del conjunto de las empresas ferroviarias ha empeorado en 232,5 millones de 2019 a 2024 (de 133 millones de beneficio en 2019 a 99,5 millones de pérdidas en 2024), si bien la liberalización ha supuesto un beneficio neto para la sociedad de 503,9 millones de euros.

³⁹ El menor peso de los cánones en los costes de los servicios comerciales de RENFE se debe a la mayor presencia entre sus servicios de rutas y servicios con cánones reducidos, como los de ancho variable (VL2) o los corredores de Galicia y Norte.

Tabla 6. Balance de la liberalización ferroviaria (millones euros).

Consumidores	Costes externos	Administrador de infraestructuras	Empresas ferroviarias	Balance
431,30	171,80	133,30	- 232,5	503,9

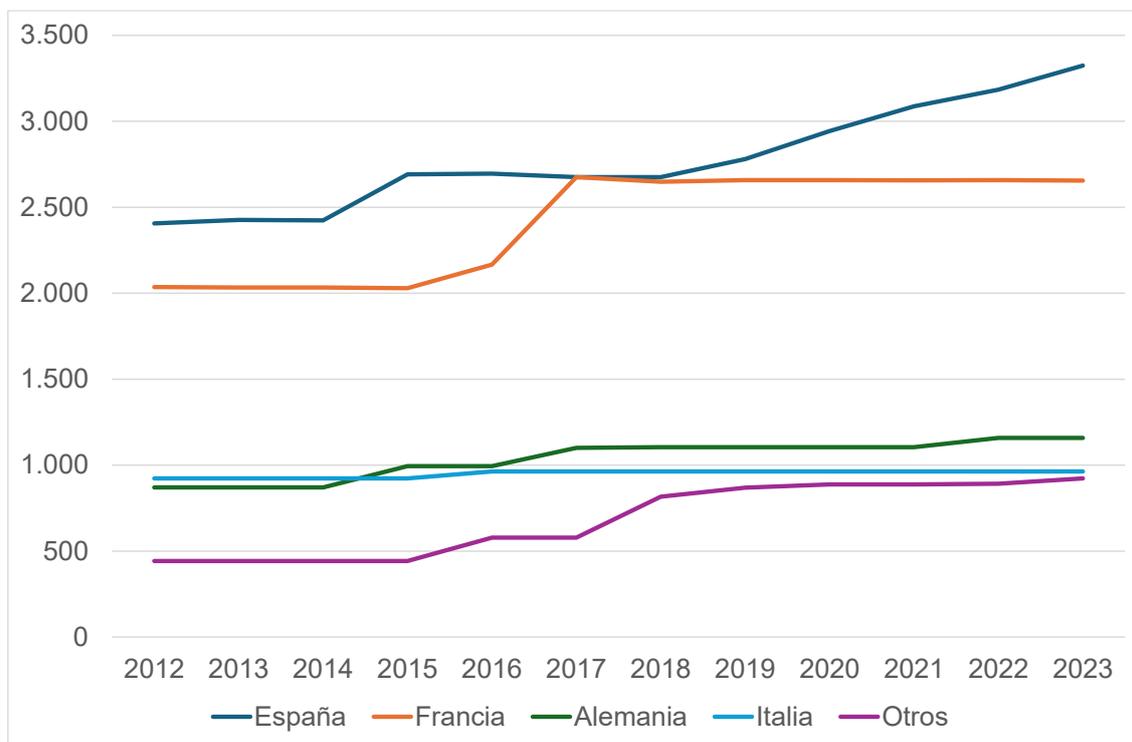
Fuente. Elaboración propia.

6. FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO

6.1. Utilización de la infraestructura

45. España posee la mayor red de alta velocidad de Europa, con 3.324 km, seguida por Francia (2.655 km), Alemania (1.159 km) e Italia (963 km).

Gráfico 19. Red de alta velocidad en la Unión Europea (en km).

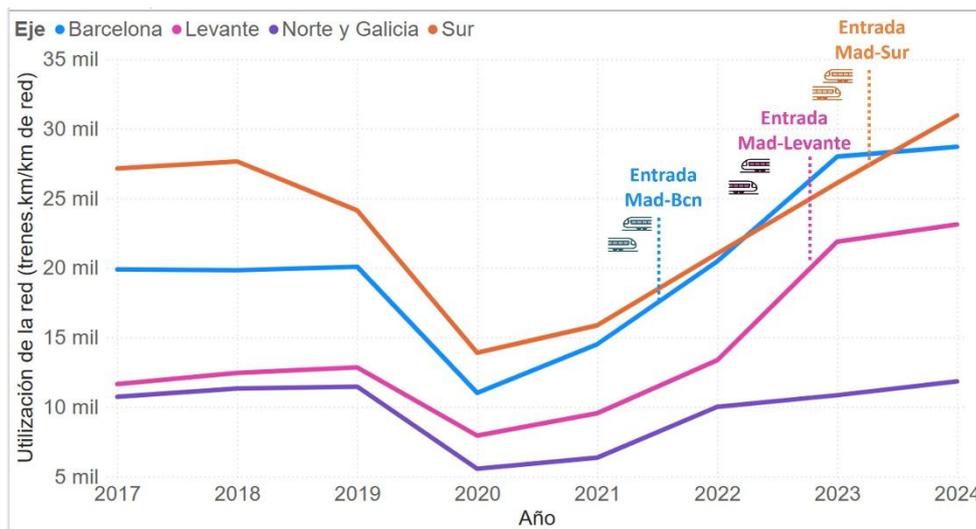


Fuente. IRG-Rail. 13th Annual Market Monitoring Working Document.

46. La competencia de tres operadores en los servicios de alta velocidad ha intensificado el uso de la red (medida en trenes.km/ km de red) un 42% entre 2019 y 2024: un 80% en el corredor Madrid-Levante, un 43% en el Madrid-

Barcelona y un 28% en el Madrid-Sur⁴⁰. En los corredores de alta velocidad sin competencia (Norte y Galicia), el tráfico ha crecido un 72%, pero como se han puesto en servicio nuevos tramos de infraestructura (en 2024 hay un 67% más de km de alta velocidad en estos corredores que en 2019), la intensidad de uso de la vía solo aumentó un 3%.

Gráfico 20. Grado de utilización de la red de alta velocidad.

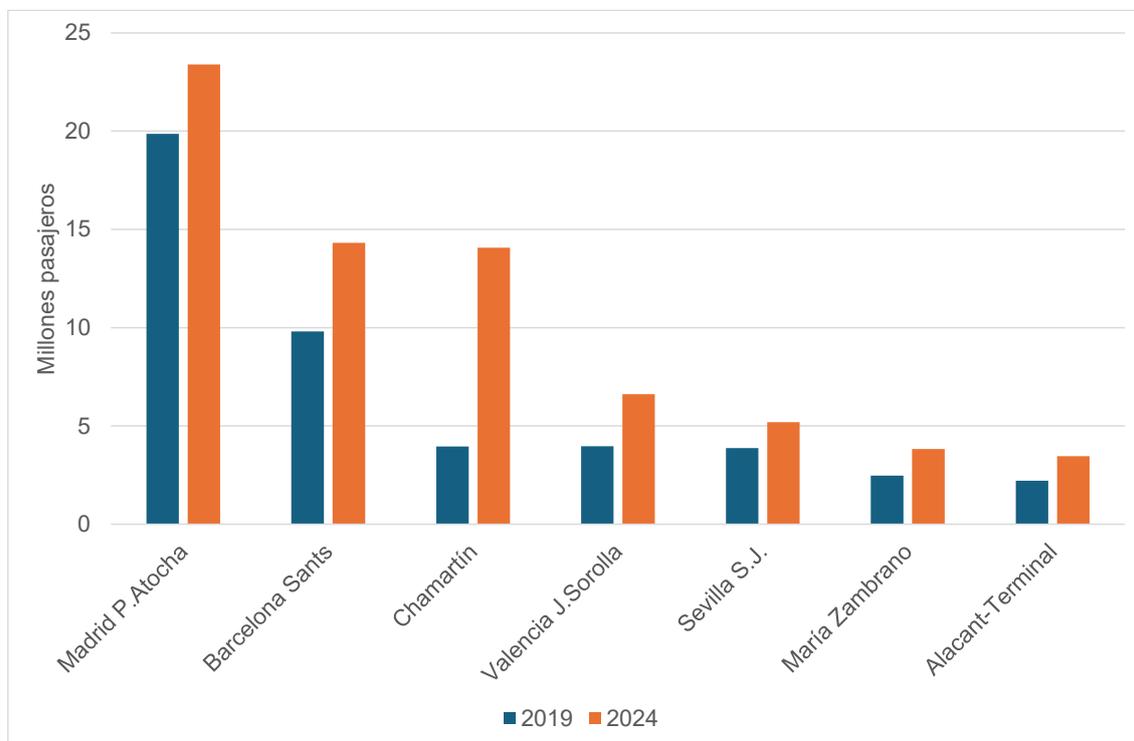


Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de ADIF y ADIF AV.

47. La mayor intensidad de uso de la red de alta velocidad se refleja en una, también, mayor intensidad de uso de las principales estaciones de la red de alta velocidad (+54%). La estación de Atocha registra el mayor volumen de viajeros, con 23,5 millones (+18%), mientras que la de Chamartín es la que más crece (+256%), tras el traslado a esa estación, desde la estación de Atocha, de la cabecera en Madrid de los trenes del corredor Madrid-Levante. Las estaciones de Valencia, Alicante y Málaga han experimentado incrementos de uso superiores al 50%, y la de Barcelona, del 46%.

⁴⁰ Incluye los trenes.km de todos los servicios ferroviarios.

Gráfico 20. Número de viajeros en las principales estaciones



Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de los operadores ferroviarios.

48. Aunque ha aumentado en los últimos años, el uso de red de alta velocidad en España, con 58 circulaciones diarias por km de red, es menor que en Francia (96 circulaciones) o Italia (248 circulaciones), lo que muestra que hay margen para utilizar más intensamente la infraestructura.

6.2. Utilización del material rodante

49. Pasados 15 años de la incorporación a su parque de la serie 112, RENFE ha sumado a su parque 22 ramas⁴¹ del modelo AVRIL, ampliando su flota de alta velocidad a 118 trenes (+23%). IRYO y OUIGO añadieron 5 ramas en 2024, alcanzando un total de 34. Así, la flota de la alta velocidad alcanzó las 152 ramas, 56 más que en 2019.

⁴¹ "Rama" es la composición indivisible de un tren de viajeros.

Tabla 7. Material rodante de alta velocidad.

Operador	Producto	Modelo	Plazas	Ramas a 31/12/2023	Ramas a 31/12/2024
RENFE	AVE	S-100	347	24	24
		S-102	318	16	16
		S-103	404	26	26
		S-106	507	0	12
		S-112	365	20	25
	AVLO	S-106	581	0	10
		S-112	365	5	0
S-112 M		438	5	5	
IRYO		S-109	457	20	20 (*)
OUIGO		S-108	509	12	14 (*)
TOTAL				125	152

(*) A 31 de diciembre de 2024 estaban operativas 19 de las 20 ramas de IRYO y 12 de las 14 de OUIGO.

Fuente. Elaboración propia.

50. La utilización media del material rodante de alta velocidad se situó, en 2024, en 427,3 mil km por rama y año, ligeramente inferior al registro de 2023 (434,7 mil km). OUIGO e IRYO han superado los 500 mil km por rama y año, mientras que RENFE se ha situado por debajo de los 400 mil km, como en 2023.
51. Las empresas ferroviarias han adquirido 32 ramas adicionales de alta velocidad, lo que supone que la oferta de plazas se incrementará en los próximos años, especialmente por la ampliación de la flota de RENFE⁴².

6.3. Puntualidad de los servicios

52. Al valorar el proceso de liberalización es necesario analizar su impacto en la calidad de los servicios, especialmente en la puntualidad, que se percibe por los usuarios como una ventaja competitiva del modo ferroviario respecto a otros modos de transporte.
53. El Reglamento 2015/1100 de la Comisión de 7 de julio de 2015, sobre las obligaciones de información de los Estados miembros en el marco de la

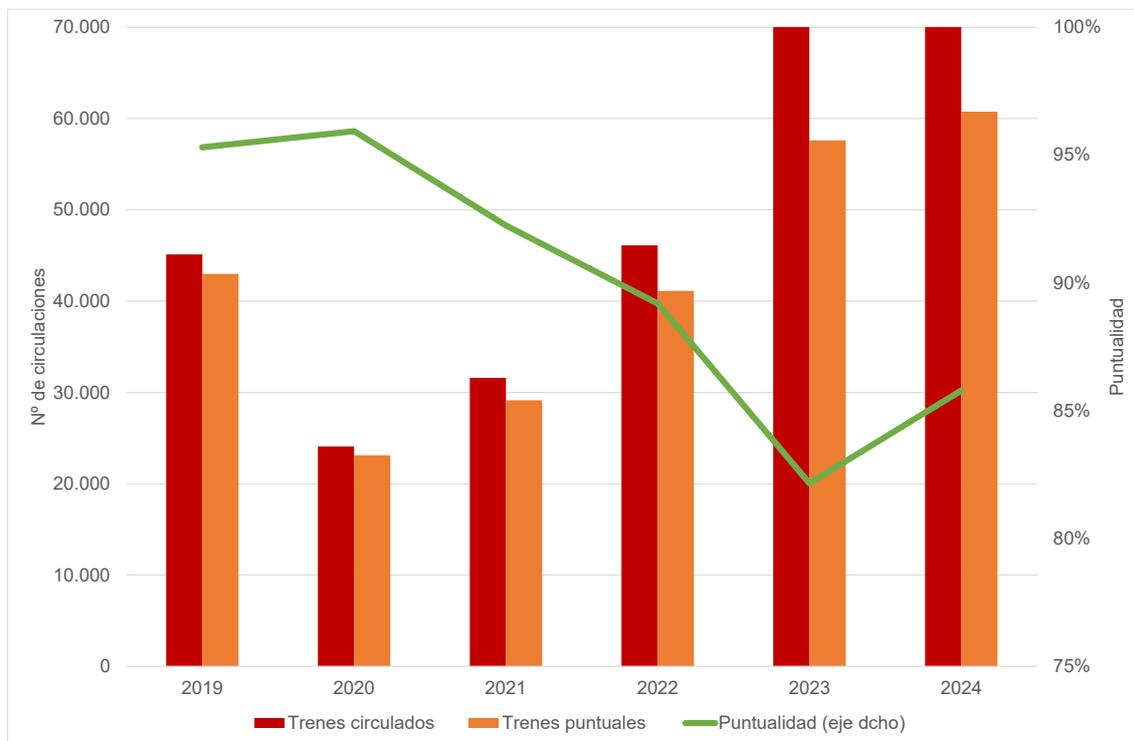
⁴² Además de los 30 trenes AVRIL de la serie 106, RENFE encargó a Talgo 19 trenes de alta velocidad de ancho variable provenientes de reformar los antiguos coches de la serie 7 de Talgo. IRYO recibirá 3 trenes más, hasta alcanzar la flota de 23 prevista, y OUIGO ha superado los planes iniciales habiendo adquirido, en 2025, 2 trenes adicionales, y tiene una flota de 16.

supervisión del mercado ferroviario, considera que un tren es “puntual”, cuando llega a destino con menos 5 minutos de retraso. Ello contrasta con las estadísticas disponibles del modo aéreo, que, como se verá, consideran puntuales los vuelos que han llegado a destino con menos de 15 minutos de retraso.

54. Pues bien, tomando la definición de puntualidad del mencionado Reglamento, en las principales rutas de larga distancia de ancho variable⁴³, en las que circularon 11.234 trenes (el 11% del total de trenes que circulan en las líneas de alta velocidad), la puntualidad se situó en el 54%, 4,2 p.p. menos que en 2023 y 20,7 p.p. menos que en 2019. En las principales rutas con competencia, en las que circularon 70.805 trenes (el 67% del total), la puntualidad fue del 85,8%, 3,6 p.p. más que en 2023 y 9 p.p. menos que en 2019, cuando estos servicios se prestaban en monopolio. De modo que el índice de puntualidad es muy superior en los servicios con competencia que en los servicios sin competencia. Además, en las rutas con competencia hay que tener en cuenta que, aunque el índice de puntualidad haya perdido 9 p.p. entre 2019 y 2024, en 2024 circularon 25.697 trenes más (un 57% más), y hubo 11.801 trenes puntuales más (32% más), que en 2019.

⁴³ Madrid-Vigo/ A Coruña, Madrid-Gijón, Madrid-Santander, Madrid-Cádiz/Huelva y Barcelona-Valencia. En estas líneas circulan servicios comerciales de alta velocidad y de larga distancia convencional (ALVIA).

Gráfico 21. Circulaciones y puntualidad (estrictamente puntuales o con un retraso de menos de 5 minutos) en las principales relaciones con competencia.

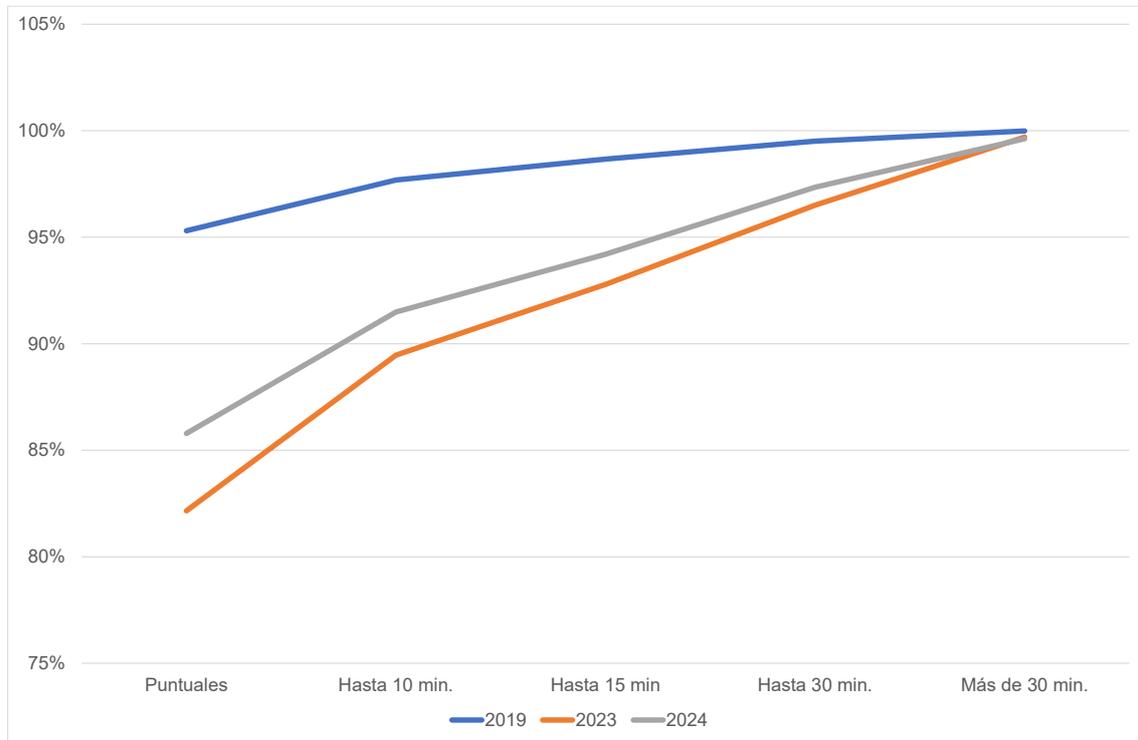


Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de ADIF Alta Velocidad.

55. En estas mismas rutas con competencia, el 91% de los trenes (7 p.p. menos que en 2019) llegaron estrictamente puntuales o con un retraso de menos 10 minutos, el 94% (5 p.p. menos que en 2019) llegaron estrictamente puntuales o con un retraso de menos de 15 minutos, y el 97% (3 p.p. menos que en 2019) llegaron puntuales o con un retraso de menos de media hora. 266 trenes fueron suprimidos⁴⁴, de los 70.805 que circularon en 2024 (es decir, solo un 0,38% del total).

⁴⁴ Se consideran "suprimidos" los trenes que, o no salen del origen, o no llegan al destino.

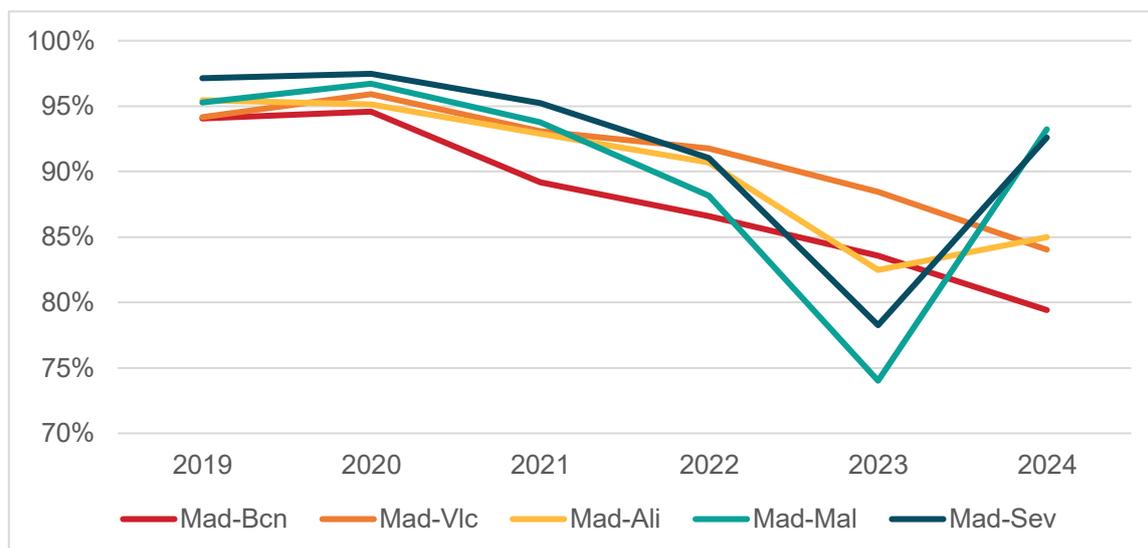
Gráfico 22. Circulaciones (%) según umbral de la puntualidad.



Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de ADIF Alta Velocidad.

56. Por corredores, cabe destacar que, tras la finalización de las obras en el corredor Sur (Madrid-Málaga y Madrid-Sevilla), la puntualidad mejoró notablemente en 2024, hasta el 93%. En el corredor Madrid-Barcelona la puntualidad ha caído 15 p.p. entre 2019 y 2024 (pero el número de circulaciones ha aumentado un 107%, y el número de trenes que han llegado puntuales, un 46%).

Gráfico 23. Puntualidad de los corredores de alta velocidad con competencia.



Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de ADIF AV

57. El modo ferroviario sigue siendo más puntual que el aéreo. Vueling, que es la cuarta compañía europea más puntual, tiene un 81,8% de sus vuelos llegando con hasta 15 minutos de retraso, e Iberia, que es la séptima, un 80,7%⁴⁵. Como se ha dicho ya, la puntualidad del modo ferroviario con este umbral de puntualidad es del 94% en las principales rutas con competencia.
58. En cualquier caso, debe tenerse en cuenta, en primer lugar, que la puntualidad del modo ferroviario en 2023 y 2024 se ha visto afectada por el elevado número de obras en ejecución en la red, que aumentan la probabilidad de incidencias. Las obras han pasado de 150 en 2019 (11 en alta velocidad) a unas 450 en 2022, y a más de 500 en 2023 y 2024 (45 en alta velocidad)⁴⁶. Por ejemplo, la renovación de la línea Madrid-Sevilla, cuya puntualidad se redujo en 2023, se tradujo en cerca de 40 intervenciones a lo largo de su recorrido. También se están reformando las principales estaciones de alta velocidad, destacando la de Chamartín (para convertir vías de ancho ibérico en vías de ancho estándar y para ampliar los espacios en el vestíbulo y la sala de embarque de los servicios

⁴⁵ Cirium. “On-Time performance reports for airlines and airports” (junio 2025).

⁴⁶ El elevado número de obras simultáneas se explica por su vinculación con el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, con plazo de ejecución hasta 2026. Hasta 2026 se ha previsto realizar 630 actuaciones en la red, de las que 50 afectan a la red de alta velocidad.

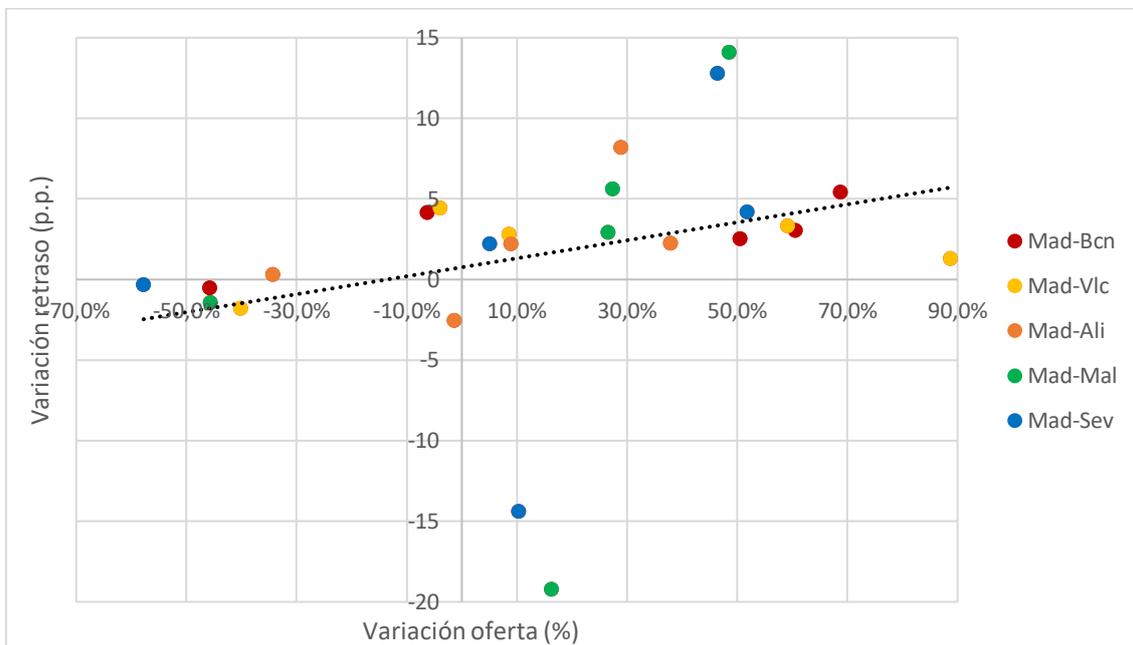
de alta velocidad) y la de Atocha (se han iniciado las obras para la construcción de la estación pasante).

59. Además, las obras reducen la capacidad en algunos tramos, dificultando la gestión de la red y generando, en caso de incidencias, un mayor impacto sobre la operación del servicio. Así, por ejemplo, el túnel de ancho estándar entre Chamartín y Atocha, por donde circulan todos los trenes entre Madrid y Levante, cuenta con un tramo de vía única de 1 km de longitud y se encuentra al 80% de su capacidad media entre las 8 de la mañana y las 9 de la noche por las obras de la estación pasante de Atocha. Una vez concluyan estas obras, el túnel será de vía doble en toda su extensión.
60. En segundo lugar, hay que tener en cuenta que en 2024 circularon por la red de alta velocidad 106.282 trenes⁴⁷, 33.848 más que en 2019 (+46%). Como se muestra en el gráfico, el incremento de la oferta de servicios (eje de abscisas) está correlacionada con un empeoramiento del índice de puntualidad (eje de ordenadas), porque un retraso o una incidencia en un tren, tiene la virtualidad de afectar a más trenes que antes⁴⁸.

⁴⁷ Incluye todos los servicios que circularon en la red de alta velocidad, incluyendo servicios de ancho variable y OSP.

⁴⁸ El gráfico no muestra el índice de puntualidad de cada corredor (para eso, gráfico 23) sino su variación anual, en p.p., entre 2019 y 2024, excluyendo 2020.

Gráfico 24. Variación anual de circulaciones y trenes retrasados en las principales rutas en competencia entre los años 2019 y 2024 (salvo 2020)



Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de ADIF AV.

61. Si bien la mayor actividad parece incidir en la puntualidad, otros factores operativos tienen también una fuerte influencia en este indicador, como la disponibilidad de maquinistas⁴⁹ y el mantenimiento del material rodante y la infraestructura. De hecho, en las principales líneas sin competencia, donde circulan menos trenes, la puntualidad está casi 32 p.p. por debajo de la de las principales líneas con competencia.

7. CONCLUSIONES

Primera.- España destaca en la UE en la apertura de los servicios comerciales de viajeros, pero no ha iniciado la liberalización de los servicios sujetos a obligaciones de servicio público.

⁴⁹ La CNMC debió intervenir en los procesos de contratación de maquinistas para asegurar que las empresas ferroviarias alternativas a RENFE pudieran continuar sus servicios ([Resolución de 9 de mayo de 2024 sobre la denuncia interpuesta por Intermodalidad del Levante, S.A. en relación con la contratación de personal de conducción por Renfe Operadora, E.P.E.](#)).

En España en 2023 el operador histórico había cedido un 28% de cuota de mercado en los servicios comerciales, mientras que el operador histórico alemán había cedido solo un 5% y el francés apenas un 1%. España es el único país con más de dos operadores prestando servicios en una misma línea.

Sin embargo, Francia, Alemania y otros países europeos han avanzado en la licitación competitiva de los servicios sujetos a obligaciones de servicio público, mientras que en España se mantiene la prestación de esos servicios únicamente por el operador histórico, RENFE, mediante adjudicación directa.

Segunda.- Las escasas frecuencias y los elevados precios limitan la competitividad frente al avión de los servicios ferroviarios internacionales.

En las rutas donde existe conexión por vía aérea y por ferrocarril entre España y Francia, la cuota modal del ferrocarril es de solo el 12% de los viajeros. España carece de enlaces directos con Portugal, salvo el Vigo-Oporto, contando estas rutas internacionales, sin embargo, con una alta demanda de transporte aéreo. Las frecuencias son escasas y los precios elevados en los servicios ferroviarios entre España y Francia, lo que reduce la competitividad del tren frente al avión. Aunque los servicios internacionales están liberalizados desde 2010, solo hay competencia en trayectos intermedios, sin que la haya competencia en la principal ruta (Barcelona-París). La entrada de nuevos competidores mejoraría previsiblemente la oferta y los precios, favoreciendo el cambio modal.

Tercera.- Los operadores entrantes son los responsables de la práctica totalidad del incremento de la oferta desde 2019.

Los operadores han completado la oferta prevista en los acuerdos marco firmados en 2020 tras incorporarse OUIGO al corredor Madrid-Sur a principios de 2025. Este operador ofrece servicios fuera de su acuerdo marco entre Madrid, Segovia y Valladolid, incluyendo conexiones transversales con Valencia y Alicante, y entre Madrid y Murcia. Desde diciembre de 2023, IRYO ofrece también servicios transversales, entre Barcelona y Sevilla.

En los corredores con competencia, la oferta se ha incrementado un 6,8% respecto a 2023, y un 74% respecto a 2019.

En los corredores donde solo opera RENFE, la incorporación de los trenes de alta velocidad AVRIL (serie 106) ha mejorado la competitividad del ferrocarril en las rutas Madrid-Galicia y Madrid-Norte. Este nuevo material rodante permitió ofertar un 35% más de plazas en 2024 que en 2023.

Con todo, IRYO y OUIGO sumaron 15,8 millones de los 16,8 millones de plazas que se ganaron entre 2019 y 2024. RENFE solo recuperó los niveles de 2019 en 2024, tras la incorporación del nuevo material rodante.

Cuarta.- La demanda de los servicios comerciales es en 2024 un 41,6% superior a la de 2019, y la cuota modal del ferrocarril frente al avión se ha incrementado en 5,2 p.p., hasta el 56,5%.

En 2024 los ingresos medios por pasajero se mantuvieron estables; entre 2019 y 2024 disminuyeron un 33% (un 44% si se ajusta por la inflación). La presencia de tres operadores y cuatro marcas comerciales en el mercado ha abaratado los servicios más que en otros países donde solo hay dos operadores compitiendo.

En 2024 los servicios comerciales registraron 49 millones de viajeros, 7 millones más que en 2023 (+16,5%) y 14,4 millones más que en 2019 (+41,6%). Los servicios de alta velocidad alcanzaron los 39,6 millones de viajeros.

Entre 2019 y 2024, los viajeros de larga distancia en tren crecieron un 40%, en autobús un 24% y en avión se mantuvieron estables, situando al ferrocarril en una cuota del 56,5% (+5,2 puntos porcentuales).

Quinta.- La competencia ha facilitado el acceso a los servicios ferroviarios a través de nuevos canales de comercialización.

Con la entrada de competidores al mercado se ha generalizado el uso de plataformas digitales que permiten comparar precios y horarios entre compañías y con otros modos de transporte, combinar trayectos con distintos operadores y comprar billetes en un único punto. Estas plataformas complementan los canales tradicionales, tanto los directos de los operadores ferroviarios como los indirectos, como las agencias de viajes.

En 2024, el 22% de los billetes de tren (10,9 millones) se vendieron a través de estas plataformas, 7,7 millones más que en 2019 (+242%).

Sexta.- La liberalización ha supuesto un beneficio social neto de 503,9 millones de euros en 2024 respecto a 2019.

Los consumidores son los principales beneficiarios de la liberalización. Su excedente se ha incrementado en 431,3 millones de euros, de los que 298,7 millones se explican por la bajada del precio pagado por los viajeros que ya viajaban en 2019, y 132,7 millones por el excedente de los nuevos viajeros.

El trasvase de viajeros del avión y la carretera al ferrocarril ha generado unos ahorros de costes externos estimados en 171,8 millones de euros, principalmente por la captación de viajeros del vehículo particular (163 millones de euros).

ADIF AV ha obtenido más ingresos por cánones debido a la mayor actividad ferroviaria, lo que, descontado el coste adicional que le supuso atender el nuevo tráfico, le reportó unos beneficios netos de 133,3 millones.

Las empresas ferroviarias, aunque en conjunto han mejorado resultados en 2024, con EBITDA positivo, han empeorado en 232,5 millones de euros tras la liberalización (han pasado de 133 millones de beneficio en 2019, a 99,5 millones de pérdidas en 2024).

Con todo, el balance de la liberalización muestra, en 2024 en comparación con 2019, un resultado positivo de 503,9 millones de euros.

Séptima. El éxito de la liberalización y la sostenibilidad de los beneficios derivados de la misma dependen de la viabilidad de todas las partes involucradas.

Como se ha visto, el impacto de la liberalización ha sido asimétrico. Tanto los consumidores como el administrador han resultado beneficiados, pero no así las empresas ferroviarias. Los cánones constituyen una partida clave en la estructura de costes de estas empresas⁵⁰.

Las Directrices de la Comisión Europea sobre los cánones ferroviarios⁵¹ han aclarado que solo se puede pretender el equilibrio de las cuentas del administrador, sin la contribución de financiación estatal, si los cánones permiten al ferrocarril competir con otros modos de transporte, y advierten de que, si la financiación estatal es insuficiente, el administrador de infraestructuras no puede recurrir a aplicar recargos para cubrir su déficit, porque eso contravendría la Directiva.

⁵⁰ La propuesta de nuevo Reglamento de cánones de ADIF Alta Velocidad contempla una reducción de los cánones que oscila entre el 2,5% en el corredor Madrid-Barcelona y el 5,9% en el Madrid-Sur.

⁵¹ Comunicación de la Comisión C/2025/2606. Directrices de la Comisión Europea relativas a la fijación de los cánones por la utilización de las infraestructuras ferroviarias.

El próximo convenio entre ADIF Alta Velocidad y el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que será de aplicación a partir de 2026, debe asegurar la sostenibilidad de ADIF Alta Velocidad, previa evaluación de la capacidad del mercado para asumir los recargos en cada uno de los corredores.

Octava. Es necesario optimizar la capacidad en la red y en las estaciones, dado que se va a incorporar nuevo material rodante adquirido por las empresas ferroviarias.

Aunque el tráfico ferroviario ha crecido tras la liberalización, el uso de red de alta velocidad en España, con 58 circulaciones diarias por km de red, es menos intenso que en Francia (96 circulaciones) o Italia (248 circulaciones). Las empresas ferroviarias pondrán en servicio nuevos trenes en el corto plazo, que deberían acomodarse en la infraestructura y en las estaciones. Por ello es necesario identificar los cuellos de botella en la infraestructura y en las estaciones, y aplicar las medidas necesarias para solventarlos, optimizando el uso de la red⁵².

Novena.- El 94% de los trenes en las principales rutas con competencia llegó con menos de 15 minutos de retraso, pero es necesario introducir incentivos a la mejora de la puntualidad.

Para que la puntualidad se mantenga como una ventaja competitiva del ferrocarril, es necesario revisar, con el acuerdo entre los administradores y las empresas ferroviarias, el sistema de incentivos, estableciendo objetivos de puntualidad y las correspondientes penalizaciones en caso de incumplimiento. También habría que medir la puntualidad de todas las actividades conexas al servicio y que afectan a su puntualidad (la salida de talleres, la llegada a la estación, la disponibilidad del personal de conducción y demás tripulación. etc.), definir indicadores de calidad (KPIs) y objetivos para esos indicadores, y establecer la adopción de medidas cuando haya desviaciones de estos objetivos. El administrador, las empresas ferroviarias y los gestores de instalaciones de servicio deberían acordar estos indicadores y objetivos, publicar los resultados de su desempeño en relación con ellos y, si es necesario, proponer mejoras en el sistema.

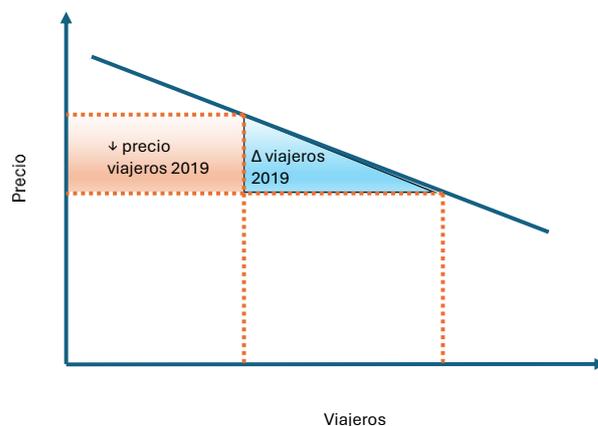
⁵² En relación con las estaciones, la CNMC ha requerido la creación de un grupo de trabajo entre ADIF Alta Velocidad y las empresas ferroviarias para mejorar los flujos de viajeros en las estaciones y maximizar su capacidad ([Resolución de 12 de diciembre de 2024 sobre la instrucción de ADIF y ADIF AV en relación con la capacidad en estaciones de viajeros](#)).

Publíquese en la página web de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (www.cnmc.es).

ANEXO. ESTIMACIÓN DEL IMPACTO DE LA LIBERALIZACIÓN EN LA SOCIEDAD Y LOS USUARIOS⁵³

Excedente del consumidor

62. Los efectos de la liberalización en los viajeros pueden estimarse a partir de la variación, respecto de la situación en 2019, del excedente del consumidor, entendido como la diferencia entre la utilidad total que obtienen los consumidores por la adquisición de un bien o servicio, y el precio finalmente pagado por estos. Por un lado, los viajeros que utilizaban los servicios ferroviarios antes de la entrada de los nuevos competidores han visto incrementado su excedente gracias a los precios, más bajos, de los servicios (área naranja del gráfico siguiente). Por otro lado, el incremento de la renta disponible y las políticas comerciales de los distintos competidores (precios más bajos, incremento de la oferta, tarifas especiales para niños, etc.) han atraído al servicio ferroviario de alta velocidad a usuarios que hasta la fecha no viajaban o viajaban en otros modos de transporte (área azul del gráfico siguiente).



Variación de la demanda entre 2019 y 2024

63. El incremento de los viajeros en las principales rutas con competencia entre 2019 y 2024 puede explicarse por el crecimiento de la demanda del ferrocarril

⁵³ Esta metodología se basa en el Modelo de reparto modal de demanda, realizado en el marco de encargo a Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España, S. A., S.M.E., M.P. (Isdefe) dentro de la DTSP 07 - DMRM.

(derivado del incremento del PIB y de la inducción de demanda por los precios más económicos y el mayor número de frecuencias) y por la captación de otros modos de transporte (avión, autobús y vehículo particular).

64. El crecimiento de la renta incrementa la demanda de movilidad. Además, una mayor renta incrementa el valor del tiempo, por lo que la elasticidad renta es mayor para los modos de transporte más rápidos, como el tren de alta velocidad⁵⁴. Partiendo de los datos de 2019 de viajeros en las principales rutas con competencia actualmente, se ha estimado el número de viajeros en 2023 y en 2024 según el crecimiento del PIB⁵⁵.
65. La demanda inducida y los viajeros captados de otros modos vienen determinados por el coste generalizado de cada modo de transporte, que se compone de todas las desutilidades que percibe el usuario, tanto monetarias (precio del billete y otros costes monetarios) como en forma de tiempo invertido en las diferentes fases del trayecto⁵⁶. El usuario elegirá el modo de transporte que suponga un menor coste para el trayecto que desea realizar⁵⁷.
66. Cuando un modo de transporte reduce su coste generalizado por debajo del nivel mínimo de todos los modos, genera nueva demanda (inducida), ya que hay personas que, en el nuevo escenario, pueden asumir los costes de viajar. Para estimar la demanda inducida se calcula la reducción, entre 2019 y 2024, del coste generalizado del modo ferroviario de alta velocidad en las principales rutas

⁵⁴ García Álvarez, A. (2016). La demanda en el transporte de viajeros: Generación, evolución y reparto modal. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

⁵⁵ Para esta estimación se han utilizado los [datos de crecimiento del PIB real publicados por el INE](#) y la siguiente modelización de Judith Fernández (Una visión actualizada de la competencia entre el tren de alta velocidad y el avión. Revista de Alta Velocidad, 3, 19-32):

$$VarD(\%) = 0,011698 * (VarPIB - 0,8817)^2 + 1,906 * (VarPIB - 0,8817)$$

Para evitar distorsiones en la estimación por los efectos del COVID, la proyección se inicia en el ejercicio en que se recuperó el nivel de renta previo a la crisis sanitaria (2022).

⁵⁶ Ver García Álvarez, A. (2016). Además del tiempo de trayecto, se consideran los tiempos de acceso y dispersión, de espera y de antelación.

⁵⁷ El modelo de coste generalizado desarrollado (ver nota al pie 54) se basa en datos reales cuando están disponibles (como ingresos medios de los operadores, número de frecuencias y tiempos medios de viaje) o bien han sido proporcionados por el consultor (como los tiempos de viaje de otros modos o la valoración monetaria del tiempo, fijada en 15 euros por hora).

con competencia, generada por la reducción de los precios y el aumento de las frecuencias⁵⁸.

67. Los viajeros captados del avión tras la liberalización se estiman como la diferencia entre la demanda esperada en cada ruta por el crecimiento de la renta (según la metodología explicada en el párrafo 63) y el número de viajeros observado en 2024⁵⁹.
68. La reducción del precio de las rutas con competencia convierte en competitivos los servicios ferroviarios de alta velocidad con transbordo en Madrid para viajeros que utilizaban servicios ferroviarios convencionales o transversales⁶⁰. La captación de viajeros en estos casos se calcula aplicando la misma metodología que en el caso del avión, esto es, como la diferencia entre los viajeros previstos según el crecimiento de la renta y los registrados en 2024⁶¹.
69. Finalmente, debido a la falta de datos públicos sobre el uso del vehículo privado y del autobús, los viajeros captados de la carretera se calculan restando los nuevos usuarios del ferrocarril (por efecto renta, demanda inducida y trasvases desde el avión y otras rutas ferroviarias) a la diferencia entre los viajeros de 2024 y los de 2019. Dado que no hay datos por ruta, para calcular los usuarios de autobús y de vehículo privado se ha aplicado la distribución nacional publicada por el Observatorio de Transporte y la Logística de España⁶², que indica que el 10,6% de los viajeros por carretera usan el autobús.

Ahorros de costes externos

⁵⁸ La estimación de la demanda inducida por la liberalización se basa en el estudio de García Álvarez, A. (2016).

⁵⁹ Según datos de AENA. <https://www.aena.es/es/estadisticas/consultas-personalizadas.html>

Cuando los viajeros del avión en 2024 superan la demanda estimada en base al crecimiento de la renta se asumen que no ha habido captación de demanda por el ferrocarril.

⁶⁰ Por ejemplo, a un viajero que utilizaba el servicio directo Barcelona-Málaga, ante la reducción del precio en la relación Barcelona-Madrid, puede resultarle atractivo hacer la ruta con enlace en Madrid.

⁶¹ Para esta estimación se calcula el crecimiento derivado del incremento de renta.

⁶² [Informe Anual 2024 del Observatorio de Transporte y la Logística de España](#).

70. Los costes externos del transporte se calculan según los importes estimados por la Comisión Europea⁶³.

Tabla 8. Costes externos medios por modo de transporte.

<i>Cént.€/viajero.km</i>	Accidentes	Contam. del aire	Cambio climático	Ruido	Congestión	Generac. Energía
Tren de alta velocidad	0,05	0,00	0,00	0,06	0,00	0,27
Tren Convencional	0,37	0,01	0,29	0,26	0,00	0,75
Avión	0,04	0,13	2,26	0,06	0,00	0,86
Autobús	0,84	0,34	0,40	0,32	0,13	0,12
Vehículo particular	4,19	0,65	1,19	0,99	1,57	0,30

Fuente. Elaboración propia a partir del estudio de la Comisión Europea sobre las externalidades del transporte.

71. El cálculo del ahorro de costes externos debido a la liberalización se basa en el número de viajeros captados por el ferrocarril y en la diferencia entre los costes externos correspondientes. Este análisis excluye el efecto renta, ya que no está vinculado directamente con la liberalización ferroviaria.

⁶³ Ver nota al pie 311. De los costes externos identificados en el estudio de la Comisión se excluyen los relacionados con el daño al hábitat natural porque están relacionados con la construcción de la infraestructura.