

INFORME Trimestral: Transporte de viajeros por ferrocarril

CUARTO TRIMESTRE 2025

1. EVOLUCIÓN GENERAL

En el cómputo total de los servicios ferroviarios prestados en la Red Ferroviaria de Interés General, las plazas ofertadas en el cuarto trimestre de 2025 (25T4) han disminuido respecto del trimestre anterior (-1,7%) mientras los viajeros han aumentado un 14,4%, gracias a la recuperación de los viajeros de Cercanías y de Media Distancia tras el periodo estival. Interanualmente, el número de plazas ofertadas ha crecido un 2,2%, mientras que el de viajeros se ha mantenido.

Desagregando la información por tipo de servicio, dentro de los **servicios comerciales**¹, la **Larga Distancia Convencional** (LD Convencional en adelante) presenta un descenso interanual del 4,7% en plazas ofertadas y del 0,4% en viajeros. La **Larga Distancia en Alta Velocidad** (LD AV en adelante) muestra un crecimiento interanual tanto en viajeros (+5,3%) como en plazas ofertadas (+10%).

Los **servicios OSP**² continúan estando subvencionados en el marco del Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero³, aunque esta subvención es inferior a la que estuvo en vigor desde septiembre de 2022 hasta el 30 de junio de 2025⁴ para las **Cercanías** y la **Media Distancia Convencional** (MD Convencional en adelante). A pesar de la reducción de las ayudas, los viajeros han sido solo un 1% menos en Cercanías que en el mismo trimestre del año anterior, y en la MD Convencional han sido un 4,1% más. Los ingresos por venta de billetes en estos

¹ “Servicios comerciales” son básicamente los servicios de Larga Distancia Alta Velocidad y de Larga Distancia Convencional.

² “Servicios OSP” son los servicios prestados con obligaciones de servicio público, en concreto, los servicios de Cercanías, de Media Distancia Convencional y de Media Distancia Alta Velocidad.

³ Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad.

⁴ Entre el 1 de septiembre de 2022 y el 30 de junio de 2025, los servicios para viajeros frecuentes de Cercanías y MD Convencional fueron gratuitos, y los servicios de MD AV estuvieron subvencionados al 50%. A partir del 1 de julio de 2025, en Cercanías (incluyendo Rodalies) hay un abono mensual que permite hacer viajes ilimitados por 20€/mes (10€/mes los jóvenes y gratis la población infantil), los servicios de MD Convencional y los servicios de MD AV Ourense-A Coruña, Madrid-Salamanca y Alicante-Murcia tienen un descuento del 40% en los abonos mensuales y en los abonos de 10 viajes, y los descuentos en el resto de la MD AV quedan como estaban en el anterior esquema de ayudas, con un 50% de descuento en los abonos AVANT.

servicios han alcanzado los niveles que tenían cuando no existía ninguna subvención.

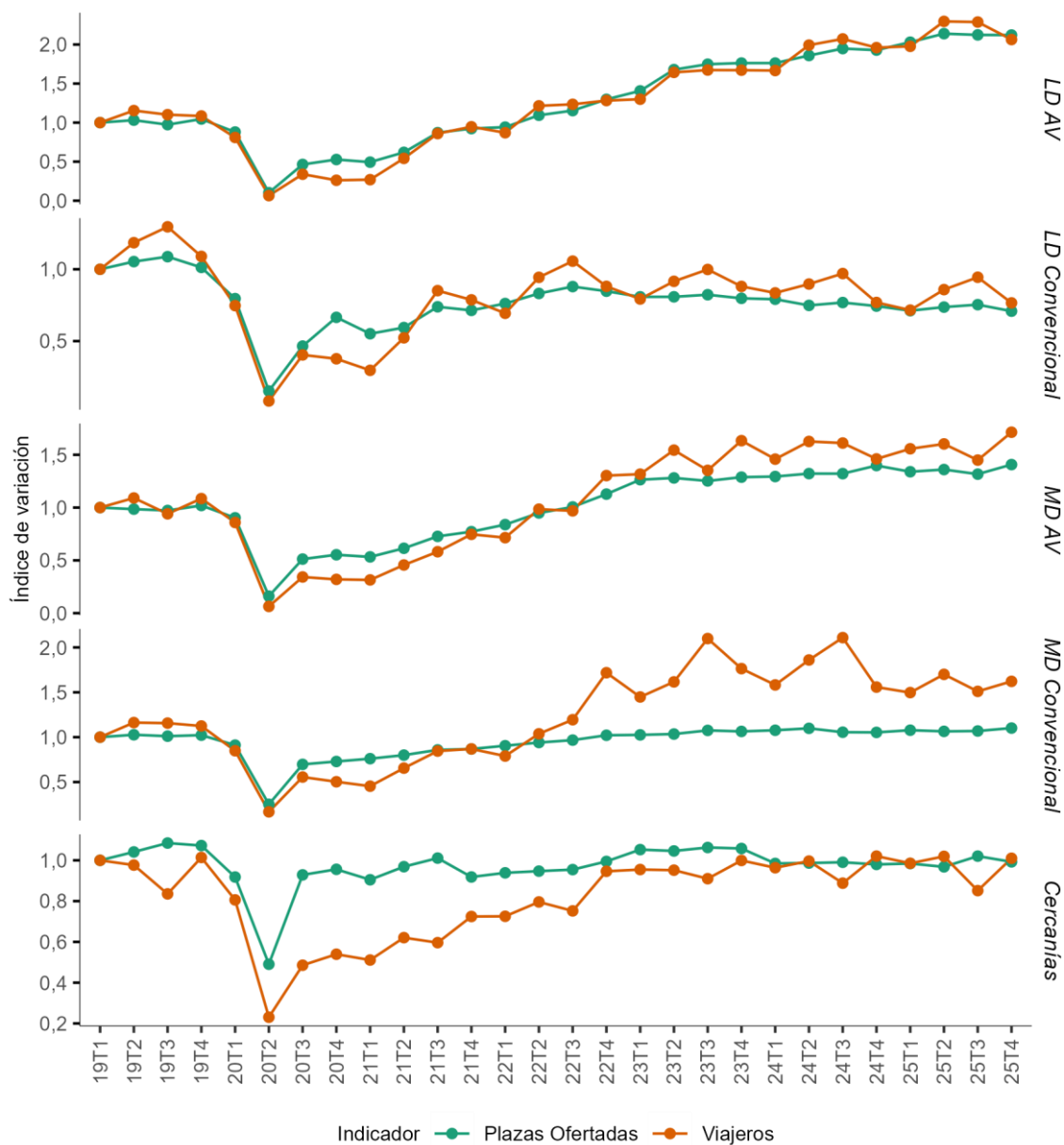
En **Media Distancia Alta Velocidad** (MD AV en adelante) los viajeros han experimentado un aumento interanual del 17,3%.

Tabla 1: Indicadores básicos de transporte de viajeros por ferrocarril en 25T4. Se muestran las variaciones respecto del trimestre anterior (VT - Variación Trimestral) y con el mismo trimestre del año anterior (VI - Variación Interanual)

Indicador / Producto	Valor	VT	VI
LD AV	12.672.827	-0,1%	+10,0%
LD Convencional	2.423.088	-6,0%	-4,7%
MD AV	4.416.664	+6,9%	+0,7%
MD Convencional	14.697.577	+3,0%	+4,6%
Cercanías	111.215.258	-2,7%	+1,3%
Plazas Ofertadas	145.425.414	-1,7%	+2,2%
LD AV	10.639.061	-9,8%	+5,3%
LD Convencional	2.035.727	-18,9%	-0,4%
MD AV	3.695.418	+18,2%	+17,3%
MD Convencional	8.854.642	+7,4%	+4,1%
Cercanías	116.995.789	+18,6%	-1,0%
Viajeros	142.220.637	+14,4%	+0,1%

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

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



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

2. EVOLUCIÓN DE LA LD AV POR CORREDORES

Todos los corredores excepto el Madrid-Barcelona experimentan crecimientos interanuales en el **número de viajeros**. Tras la entrada del tercer competidor los corredores al sur experimentan un fuerte crecimiento de la demanda: Madrid-Sevilla +18,1% y Madrid-Málaga/Granada +9,2%. Crece con más fuerza aún la demanda en el corredor Madrid-Valencia (+26%)⁵, mientras que en la del Madrid-Alicante se mantiene prácticamente igual (+0,4%).

En el corredor Madrid-Barcelona, por primera vez desde la liberalización, se observa un incremento interanual en su **ingreso medio**⁶ (35,7%) y una caída en el número de viajeros (13%). El precio medio en el corredor queda en 11,66 ctm € / Vkm, un 6,9% menos que antes de la liberalización⁷. Las plazas ofertadas, a pesar de la supresión de los servicios AVLO⁸, se han reducido únicamente un 4,4% respecto del año anterior, por el incremento de la oferta de Iryo y OUIGO.

El ingreso medio en el Madrid-Valencia sube hasta los 7,81 ctm € / Vkm, un 23,4% más que en el mismo trimestre del año anterior, pero un 32,4% menos que antes de la liberalización.

En los corredores a Andalucía⁹ los ingresos medios quedan en 9,09 ctm € / Vkm en el Madrid-Sevilla y 8,27 ctm € / Vkm en el Madrid-Málaga/Granada, valores un 31% inferiores a la situación sin competencia.

Renfe Viajeros sigue siendo el principal operador, con **cuotas de mercado** que rondan el 62% en todos los corredores, salvo en el Madrid-Valencia, donde queda en un 51% y el Madrid-Barcelona donde pierde 6 p.p. hasta el 56%. En este último corredor OUIGO gana 4 p.p. (19% de cuota) e Iryo gana 2p.p. (24%). En el Madrid-Sevilla OUIGO ha ganado 6 p.p. (19%) a costa de Iryo y Renfe, que

⁵ Variación afectada por la DANA del 29 de octubre de 2024 que mantuvo los servicios de alta velocidad entre Madrid y Valencia suspendidos hasta mediados de noviembre.

⁶ Medido como el ingreso medio por Vkm (Ingreso / Viajero.km) para que los corredores sean directamente comparables.

⁷ Variación respecto al mismo trimestre del año, 2019 para Madrid-Barcelona y Madrid-Valencia y 2022 para los corredores a Andalucía.

⁸ Renfe Viajeros suprimió sus servicios con la marca AVLO partir de septiembre.

⁹ Ouigo inició sus operaciones el 16 de enero de 2025.

pierden 2 p.p y 4 p.p. respectivamente. En Alicante OUIGO gana los 6 p.p. que pierde Iryo tras retirar su oferta de verano.

El corredor Madrid-Sevilla se convierte en el más productivo, con un **aprovechamiento** del 73,8% tras la caída de casi 7p.p. del Madrid-Barcelona (72,9%).

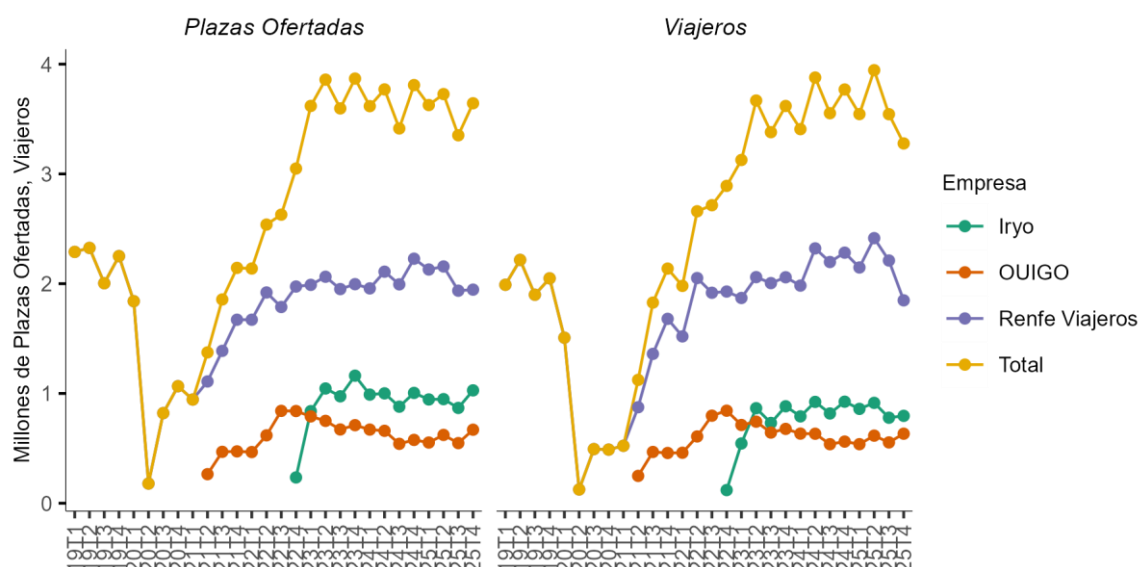
2.1. Corredor Madrid-Barcelona

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

Cuota de mercado (en porcentaje)

Renfe-AVE (56,4%)	Iryo (24,3%)	OUIGO (19,3%)
----------------------	-----------------	------------------

Indicador	Renfe Viajeros	Iryo	OUIGO	Total
Plazas Ofertadas	1.945.671 (-12,7 %)	1.028.103 (+2,3 %)	669.715 (+16,1 %)	3.643.489 (-4,4 %)
Viajeros	1.848.185 (-19,0 %)	796.084 (-13,9 %)	633.257 (+12,8 %)	3.277.526 (-13,0 %)
Ingresos por venta de billetes	-	-	-	197.736.476 (+20,7 %)
Ocupación	95,0 % (-7,5 pp)	77,4 % (-14,6 pp)	94,6 % (-2,8 pp)	90,0 % (-8,9 pp)
Aprovechamiento	70,9 % (-5,5 pp)	67,1 % (-14,4 pp)	88,3 % (-0,9 pp)	72,9 % (-6,8 pp)



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

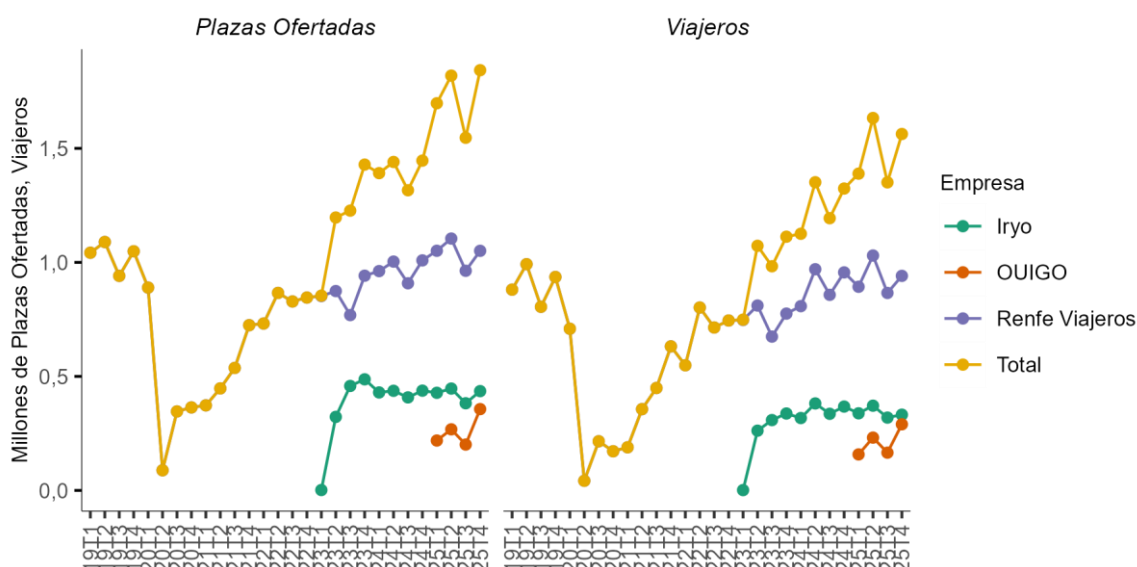
2.2. Corredor Madrid- Sevilla

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

Cuota de mercado (en porcentaje)

Renfe-AVE (45,9%)	Renfe-AVLO (14,3%)	Iryo (21,2%)	OUIGO (18,6%)
----------------------	-----------------------	-----------------	------------------

Indicador	Renfe Viajeros	Iryo	OUIGO	Total
Plazas Ofertadas	1.050.743 (+4,2 %)	435.495 (-0,5 %)	356.597 (-)	1.842.835 (+27,4 %)
Viajeros	940.880 (-1,6 %)	332.125 (-9,7 %)	290.045 (-)	1.563.050 (+18,1 %)
Ingresos por venta de billetes	-	-	-	59.286.914 (-)
Ocupación	89,5 % (-5,3 pp)	76,3 % (-7,7 pp)	81,3 % (-)	84,8 % (-6,7 pp)
Aprovechamiento	79,7 % (-2,8 pp)	63,4 % (-8,4 pp)	70,6 % (-)	73,8 % (-5,2 pp)



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

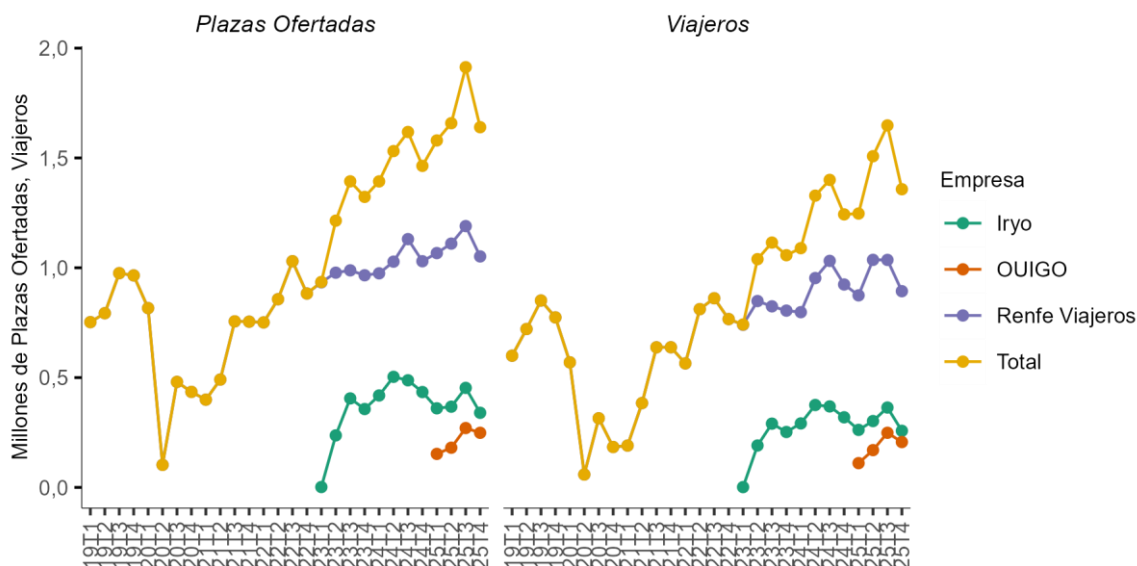
2.3. Corredor Madrid- Málaga/Granada

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

Cuota de mercado (en porcentaje)

Renfe-AVE (51,7%)	Renfe-AVLO (14,1%)	Iryo (19%)	OUIGO (15,2%)
----------------------	-----------------------	---------------	------------------

Indicador	Renfe Viajeros	Iryo	OUIGO	Total
Plazas Ofertadas	1.051.666 (+2,1 %)	339.713 (-21,8 %)	248.622 (-)	1.640.001 (+12,0 %)
Viajeros	893.371 (-3,3 %)	257.718 (-19,3 %)	206.500 (-)	1.357.589 (+9,2 %)
Ingresos por venta de billetes	-	-	-	50.352.055 (-)
Ocupación	84,9 % (-4,8 pp)	75,9 % (+2,4 pp)	83,1 % (-)	82,8 % (-2,1 pp)
Aprovechamiento	72,5 % (-3,0 pp)	64,8 % (-3,2 pp)	72,7 % (-)	70,9 % (-2,4 pp)



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

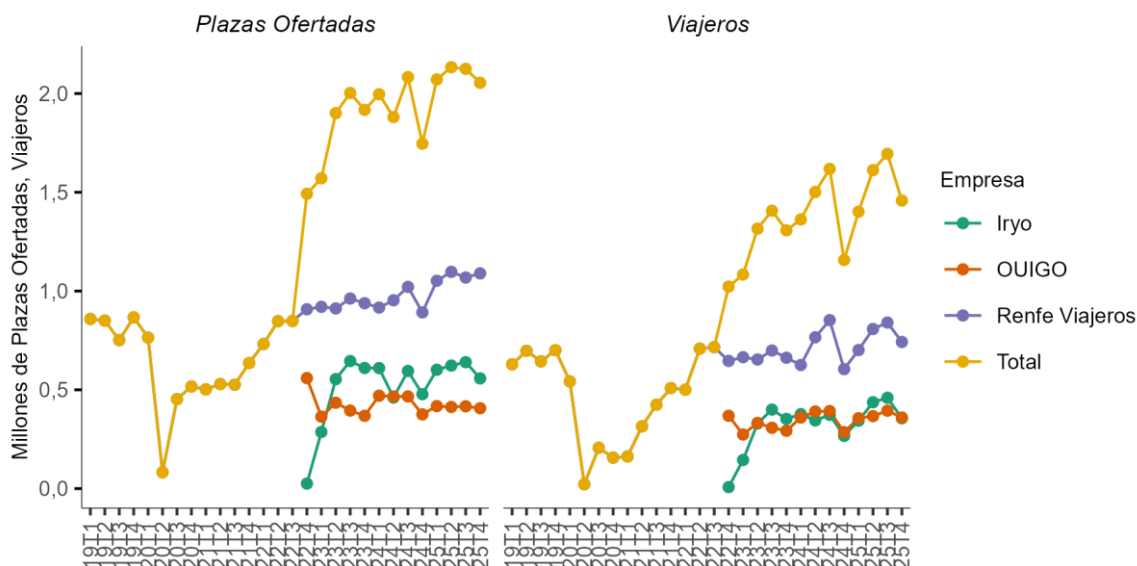
2.4. Corredor Madrid-Valencia

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

Cuota de mercado (en porcentaje)

Renfe-AVE (35,2%)	Renfe-AVLO (15,7%)	Iryo (24,4%)	OUIGO (24,7%)
----------------------	-----------------------	-----------------	------------------

Indicador	Renfe Viajeros	Iryo	OUIGO	Total
Plazas Ofertadas	1.089.499 (+22,1 %)	557.810 (+16,7 %)	406.919 (+8,3 %)	2.054.228 (+17,7 %)
Viajeros	742.156 (+22,7 %)	356.256 (+33,5 %)	359.717 (+25,9 %)	1.458.129 (+26,0 %)
Ingresos por venta de billetes	-	-	-	44.243.719 (+56,3 %)
Ocupación	68,1 % (+0,3 pp)	63,9 % (+8,1 pp)	88,4 % (+12,4 pp)	71,0 % (+4,7 pp)
Aprovechamiento	65,2 % (+1,7 pp)	63,6 % (+8,1 pp)	79,8 % (+5,7 pp)	67,9 % (+4,3 pp)



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

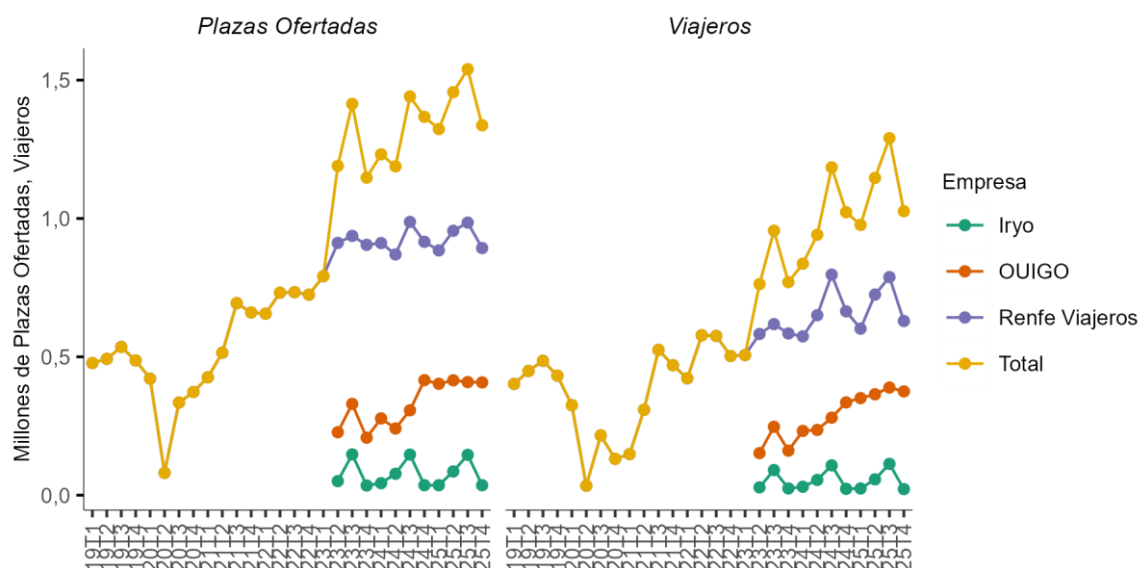
2.5. Corredor Madrid-Alicante

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

Cuota de mercado (en porcentaje)



Indicador	Renfe Viajeros	Iryo	OUIGO	Total
Plazas Ofertadas	893.065 (-2,5 %)	35.958 (0,0 %)	407.608 (-1,9 %)	1.336.631 (-2,2 %)
Viajeros	629.433 (-5,3 %)	21.994 (-3,9 %)	375.050 (+11,8 %)	1.026.477 (+0,4 %)
Ocupación	70,5 % (-2,1 pp)	61,2 % (-2,5 pp)	92,0 % (+11,3 pp)	76,8 % (+2,0 pp)
Aprovechamiento	64,1 % (+0,2 pp)	59,1 % (-1,8 pp)	79,0 % (+8,5 pp)	69,1 % (+3,2 pp)



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

3. PRECIOS DE LA LD AV

Desde octubre de 2022 la CNMC viene recogiendo, de las páginas web de los distintos operadores ferroviarios, los precios de los trayectos punto a punto más importantes de los corredores de alta velocidad¹⁰, con el objetivo de analizar su evolución. Lo hace con frecuencia diaria, y recoge los precios de los billetes básicos¹¹ para viajar, desde el día siguiente al de la búsqueda, cada día, hasta 40 días después.

En el 25T4 estos precios recogidos por la CNMC han bajado interanualmente en los trayectos Madrid-Málaga (-5%) y Madrid-Sevilla (-1,9%), y han subido en Madrid-Alicante (+6,6%), Madrid-Valencia (+22,3%) y, sobre todo, Madrid-Barcelona (+51,7%).

El precio medio trimestral del billete básico resulta ser de 85€ en el trayecto Madrid-Barcelona, 48€ en el Madrid-Sevilla, 46€ en el Madrid-Málaga, 37€ en el Madrid-Alicante y 34€ en el Madrid-Valencia.

¹⁰ Madrid-Barcelona, Madrid-Sevilla, Madrid-Málaga, Madrid-Valencia y Madrid-Alicante en ambas direcciones.

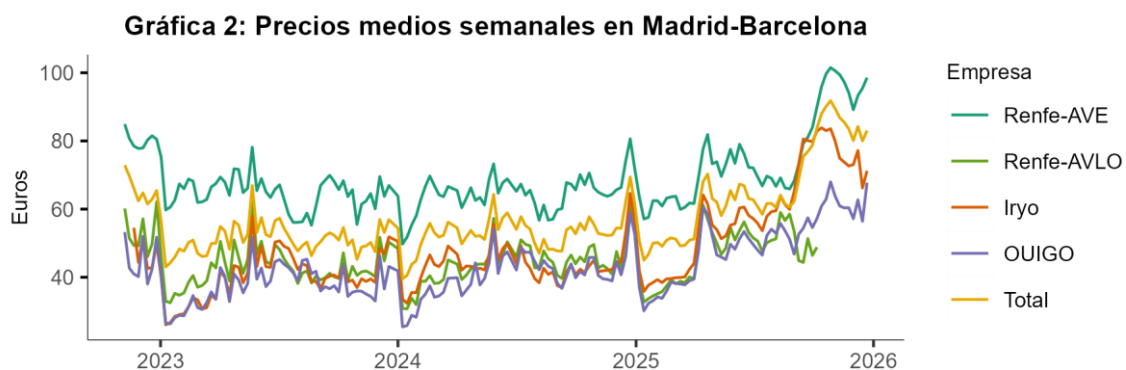
¹¹ Las observaciones se realizan con los precios recogidos en las webs de las compañías ferroviarias, por lo que ignoran los precios de los billetes puestos a la venta por intermediarios. Ignoran también los descuentos que requieran código promocional o las subidas de precio por añadir extras al servicio.

3.1. Trayecto Madrid-Barcelona

Tabla 2: Precio medio trimestral con sus variaciones (VT - Variación Trimestral, VI - Variación Interanual) y precio medio mensual con sus variaciones (VM - Variación Mensual), VMI - Variación Mensual Interanual para el 25T4 en el trayecto Madrid-Barcelona

Empresa	Precio medio trimestral	VT	VI	Mes	Precio medio mensual	VM	VMI
Iryo	76,89	+20,5%	+69,0%	25M10	83,52	+12,7%	+100,3%
				25M11	76,02	-9,0%	+78,7%
				25M12	71,10	-6,5%	+36,3%
OUIGO	61,42	+18,4%	+40,9%	25M10	61,46	+17,7%	+46,9%
				25M11	61,69	+0,4%	+51,9%
				25M12	61,13	-0,9%	+26,7%
Renfe-AVE	95,58	+35,4%	+40,2%	25M10	94,92	+26,4%	+40,0%
				25M11	98,45	+3,7%	+51,9%
				25M12	93,47	-5,1%	+30,3%
Renfe-AVLO	49,07	-4,4%	+4,5%	25M10	49,07	+2,5%	+7,6%
				25M11	87,33	+23,9%	+59,5%
				25M12	81,08	-6,6%	+34,4%
Total	85,07	+32,2%	+51,7%	25M10	87,33	+23,9%	+59,5%
				25M11	86,84	-0,6%	+63,7%
				25M12	81,08	-6,6%	+34,4%

Fuente: Elaboración propia



Fuente: Elaboración propia

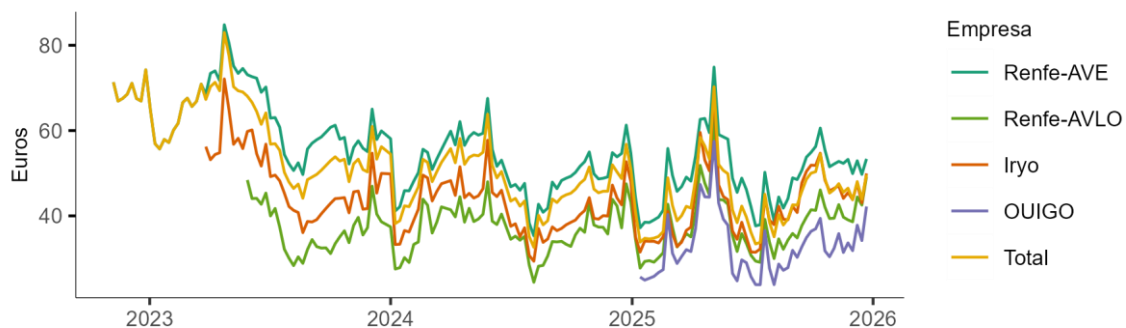
3.2. Trayecto Madrid-Sevilla

Tabla 3: Precio medio trimestral con sus variaciones (VT - Variación Trimestral, VI - Variación Interanual) y precio medio mensual con sus variaciones (VM - Variación Mensual), VMI - Variación Mensual Interanual para el 25T4 en el trayecto Madrid-Sevilla

Empresa	Precio medio trimestral	VT	VI	Mes	Precio medio mensual	VM	VMI
Iryo	47,56	+18,7%	+12,3%	25M10	50,70	+12,0%	+28,5%
				25M11	46,29	-8,7%	+14,1%
				25M12	45,64	-1,4%	-2,8%
OUIGO	35,03	+20,9%	-	25M10	34,94	+7,7%	-
				25M11	33,68	-3,6%	-
				25M12	36,43	+8,2%	-
Renfe-AVE	53,29	+18,6%	+1,8%	25M10	56,09	+11,3%	+10,2%
				25M11	52,89	-5,7%	+6,3%
				25M12	50,89	-3,8%	-9,7%
Renfe-AVLO	42,26	+24,4%	+8,7%	25M10	42,34	+15,3%	+18,0%
				25M11	40,69	-3,9%	+7,0%
				25M12	43,69	+7,4%	+2,4%
Total	47,59	+18,9%	-1,9%	25M10	50,07	+11,7%	+6,8%
				25M11	46,76	-6,6%	+0,5%
				25M12	45,92	-1,8%	-11,9%

Fuente: Elaboración propia

Gráfica 3: Precios medios semanales en Madrid-Sevilla



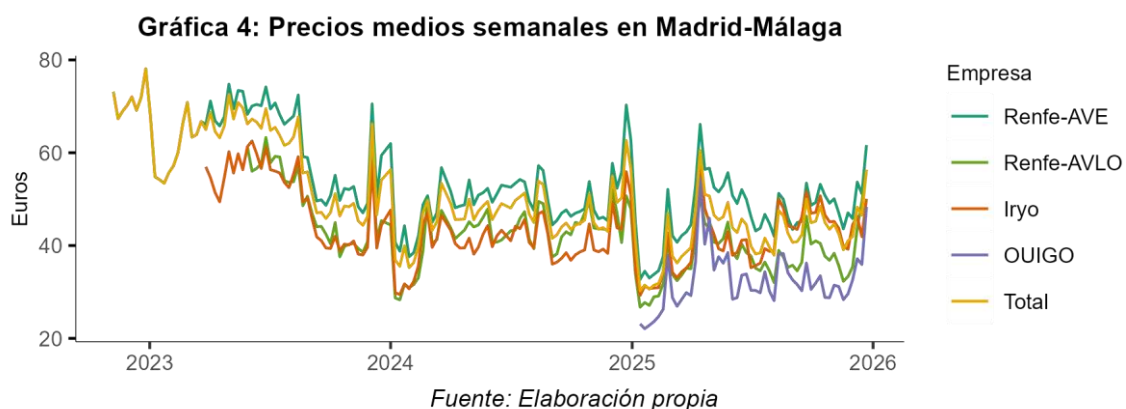
Fuente: Elaboración propia

3.3. Trayecto Madrid-Málaga

Tabla 4: Precio medio trimestral con sus variaciones (VT - Variación Trimestral, VI - Variación Interanual) y precio medio mensual con sus variaciones (VM - Variación Mensual), VMI - Variación Mensual Interanual para el 25T4 en el trayecto Madrid-Málaga

Empresa	Precio medio trimestral	VT	VI	Mes	Precio medio mensual	VM	VMI
Iryo	45,47	+6,9%	+7,7%	25M10	47,18	+2,5%	+23,2%
				25M11	42,80	-9,3%	+7,8%
				25M12	46,35	+8,3%	-4,6%
OUIGO	33,65	+3,4%	-	25M10	30,58	-5,1%	-
				25M11	30,61	+0,1%	-
				25M12	39,65	+29,5%	-
Renfe-AVE	50,53	+9,5%	-1,6%	25M10	50,03	+7,4%	+6,0%
				25M11	47,77	-4,5%	+1,1%
				25M12	53,69	+12,4%	-9,7%
Renfe-AVLO	40,67	+11,1%	-11,0%	25M10	38,95	+1,7%	-13,1%
				25M11	35,54	-8,7%	-19,9%
				25M12	47,36	+33,2%	-1,1%
Total	45,65	+8,7%	-5,0%	25M10	45,27	+4,5%	+1,4%
				25M11	42,50	-6,1%	-5,2%
				25M12	49,07	+15,5%	-10,2%

Fuente: Elaboración propia



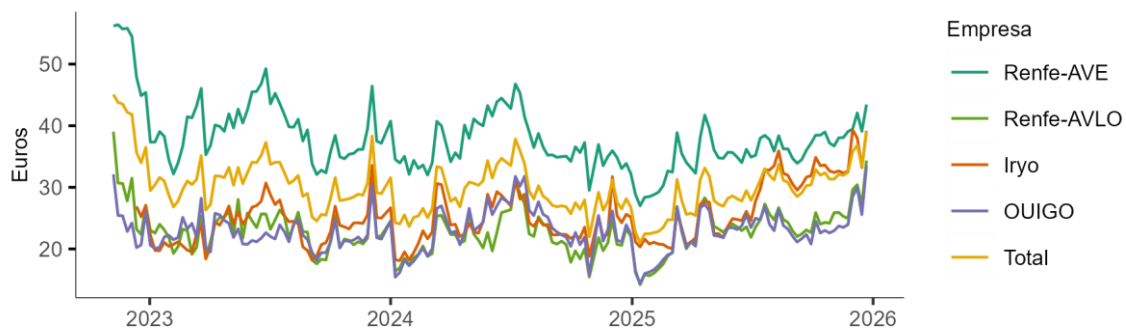
3.4. Trayecto Madrid-Valencia

Tabla 5: Precio medio trimestral con sus variaciones (VT - Variación Trimestral, VI - Variación Interanual) y precio medio mensual con sus variaciones (VM - Variación Mensual), VMI - Variación Mensual Interanual para el 25T4 en el trayecto Madrid-Valencia

Empresa	Precio medio trimestral	VT	VI	Mes	Precio medio mensual	VM	VMI
Iryo	34,63	+11,4%	+44,1%	25M10	33,48	+10,3%	+51,2%
				25M11	32,73	-2,2%	+49,9%
				25M12	37,63	+15,0%	+39,3%
OUIGO	25,53	+8,4%	+14,5%	25M10	22,77	+6,0%	+7,3%
				25M11	23,80	+4,5%	+7,9%
				25M12	29,97	+25,9%	+27,8%
Renfe-AVE	39,21	+8,5%	+12,3%	25M10	38,33	+10,7%	+7,3%
				25M11	38,07	-0,7%	+11,7%
				25M12	41,20	+8,2%	+19,0%
Renfe-AVLO	26,96	+11,9%	+31,0%	25M10	24,20	+8,2%	+28,4%
				25M11	25,79	+6,6%	+28,6%
				25M12	30,85	+19,6%	+37,2%
Total	33,59	+9,9%	+22,3%	25M10	31,98	+9,8%	+19,6%
				25M11	32,12	+0,5%	+20,5%
				25M12	36,62	+14,0%	+28,1%

Fuente: Elaboración propia

Gráfica 5: Precios medios semanales en Madrid-Valencia



Fuente: Elaboración propia

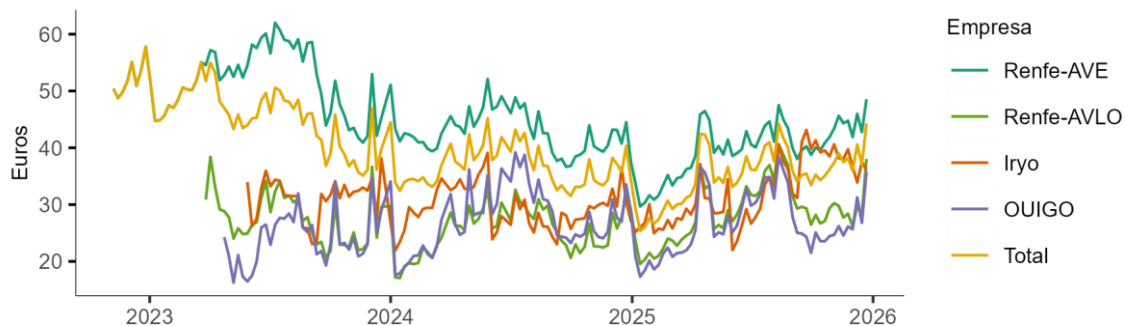
3.5. Trayecto Madrid-Alicante

Tabla 6: Precio medio trimestral con sus variaciones (VT - Variación Trimestral, VI - Variación Interanual) y precio medio mensual con sus variaciones (VM - Variación Mensual), VMI - Variación Mensual Interanual para el 25T4 en el trayecto Madrid-Alicante

Empresa	Precio medio trimestral	VT	VI	Mes	Precio medio mensual	VM	VMI
Iryo	38,38	+13,9%	+29,1%	25M10	39,86	+14,8%	+47,5%
				25M11	39,03	-2,1%	+33,3%
				25M12	36,04	-7,7%	+10,0%
OUIGO	26,48	-13,8%	-0,2%	25M10	23,58	-5,7%	-3,4%
				25M11	25,72	+9,0%	+1,4%
				25M12	30,13	+17,2%	+0,9%
Renfe-AVE	43,07	+2,8%	+5,9%	25M10	40,16	+2,2%	+3,4%
				25M11	44,50	+10,8%	+10,6%
				25M12	44,60	+0,2%	+4,1%
Renfe-AVLO	29,27	-12,7%	+18,4%	25M10	27,38	-7,2%	+23,2%
				25M11	29,38	+7,3%	+26,7%
				25M12	31,06	+5,7%	+8,3%
Total	37,46	-1,3%	+6,6%	25M10	34,80	-0,2%	+4,7%
				25M11	38,11	+9,5%	+11,1%
				25M12	39,50	+3,6%	+4,2%

Fuente: Elaboración propia

Gráfica 6: Precios medios semanales en Madrid-Alicante



Fuente: Elaboración propia

4. ANEXO 1: METODOLOGÍA

4.1. Obtención de datos

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

Los datos del informe trimestral podrían presentar alguna divergencia con los datos consolidados para todo el año, que la CNMC publicará en el Informe Anual una vez finalizado éste, si bien en la medida de lo posible se revisarán retrospectivamente los datos trimestrales.

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

Intertrimestral. Del trimestre actual con respecto al trimestre anterior.

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

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

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

4.2. Corredores de Alta Velocidad

Para el desglose geográfico de la actividad de la LD AV en este informe se utiliza el concepto de corredor. Cada uno de ellos queda definido por los trayectos que transcurren entre el conjunto de municipios que lo conforman.

En principio, la actividad de cada relación¹² se clasificará en aquel corredor por el que transite.

¹² Cada producto comercial que un operador ferroviario pone a la venta.

Tabla A1: Conjunto de municipios que definen los corredores de LD AV utilizados en el informe

Corredor	Municipios
Madrid-Barcelona	Madrid, Guadalajara, Calatayud, Zaragoza, Tardienta, Huesca, Lleida, Tarragona, Barcelona, Girona y Figueres
Madrid-Sevilla	Madrid, Ciudad Real, Puertollano, Villanueva, Córdoba y Sevilla
Madrid-Málaga/Granada	Madrid, Ciudad Real, Puertollano, Villanueva, Córdoba, Puente Genil, Antequera, Málaga, Loja y Granada
Madrid-Valencia	Madrid, Cuenca, Requena, Valencia y Castelló
Madrid-Alicante	Madrid, Cuenca, Albacete, Villena, Alacant, Elx, Orihuela y Murcia

Fuente: Elaboración propia

Hasta el informe correspondiente al 23T4 los datos de actividad de las relaciones que transitaban por más de un corredor se clasificaban en la categoría “Resto”. A partir del informe 24T1 la actividad de estas relaciones se asignan siguiendo los siguientes criterios:

- Los datos de demanda (viajeros, viajeros.km e ingresos por venta de billetes) de cada corredor se calcularán con el conjunto de trayectos realizados entre cualquier pareja de municipios de dicho corredor. Aquellos viajes entre municipios que pertenecen a más de un corredor se clasificarán según el origen/destino último del tren. Por ejemplo, los trayectos entre Madrid y Córdoba se asignan a los corredores Madrid-Sevilla o Madrid-Málaga/Granada según si el origen/destino del tren es Sevilla o Málaga/Granada.
- Los datos de oferta (plazas ofertadas, plazas.km ofertadas y tren.km) de una relación determinada se asignarán según el peso relativo de la demanda en cada corredor.

Este cambio se aplica retroactivamente a los datos a partir del año 2023.

4.3. Recogida de precios

Desde octubre de 2022 la CNMC viene recogiendo de las webs de los distintos operadores ferroviarios los precios de los trayectos más importantes, punto a punto, de los corredores de alta velocidad¹³ con el objetivo de analizar su evolución. Lo hace con frecuencia diaria, y recoge los precios de los billetes

¹³ Madrid-Barcelona, Madrid-Sevilla, Madrid-Málaga, Madrid-Valencia y Madrid-Alicante en ambas direcciones.

básicos¹⁴ para viajar, desde el día siguiente al de la búsqueda, cada día, hasta 40 días después.

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

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

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

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

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

$$P_v^{c,med} = \frac{1}{40} \sum_{i=1}^{40} P_p^{v-i,v}$$

4.4. Definiciones

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

Empresa ferroviaria: (artículo 48 Ley 38/2015). Las entidades, titulares de una licencia de empresa ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril, en los términos establecidos en esta ley. Las empresas ferroviarias deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran asimismo empresas ferroviarias aquellas que aporten exclusivamente la tracción.

¹⁴ Las observaciones se realizan con los precios recogidos en las webs de las compañías ferroviarias, por lo que ignoran los precios de los billetes puestos a la venta por intermediarios. Ignoran también los descuentos que requieran añadir algún código promocional o las subidas de precio por añadir extras al servicio.

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

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

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

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

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

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

Ocupación: Viajeros dividido por Plazas Ofertadas.

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

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

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

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

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

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

regionales o media distancia convencional y media distancia en alta velocidad (AVANT).

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

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

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

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

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

Corredor: Todos aquellos trayectos que se dan totalmente sobre las ciudades que definen al corredor.

Trayecto: El viaje en una dirección entre dos puntos con un objetivo concreto. El movimiento entre un origen y su destino final. Un trayecto puede componerse por una o varias etapas.

5. ANEXO 2: 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 ¹⁵	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 ¹⁶	27 abril 2023 ¹⁷	2 junio 2023

Fuente: Elaboración propia

¹⁵ OUIGO presta servicios desde el 18 de abril de 2024 también en el Madrid-Segovia-Valladolid.

¹⁶ El 10 de diciembre de 2023 Renfe comenzó a operar el servicio AVLO entre Madrid y Murcia, incluido en el corredor Madrid-Alicante.

¹⁷ El 5 de septiembre de 2024 OUIGO comenzó a operar el servicio Madrid-Murcia, incluido en el corredor Madrid-Alicante.