

## NOTA DE PRENSA

### **La Alta Velocidad absorbió dos terceras partes del total de viajeros de tren durante 2017**

- En todo caso, la utilización de la red Alta Velocidad en España es muy desigual, con tramos infrautilizados.
- Adif debe aumentar sus ingresos para encarar el reto de gestionar la red de alta velocidad más extensa de Europa y amortizar una inversión de más de 33.500 millones de euros.
- La liberación de estos servicios en 2020 constituye una oportunidad para que Adif aumente sus ingresos y mejore la gestión de su red.
- Los servicios comerciales de transporte ferroviario de viajeros aumentaron su actividad (+1,6% en tren.km) y el número de pasajeros (+3,4%) respecto a 2016.

**Madrid, 18 de enero de 2019.-** La CNMC (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia) ha aprobado su Informe de Supervisión del Mercado de Servicios Comerciales de Transporte de Viajeros por Ferrocarril correspondiente al año 2017, ([INF/DTSP/173/18](#)).

El informe aborda los servicios de alta velocidad y otros servicios de larga distancia convencional, cuya actividad se tradujo el pasado año en unos ingresos de 1.412 millones de euros, aproximadamente un 4% más que en 2016 (1.051 para servicios de alta velocidad; 361 millones de euros para servicios de larga distancia convencional).

La CNMC destaca que la red de Alta Velocidad española es la más extensa a nivel europeo y la que más kilómetros tiene en construcción (904 km). El valor de las inversiones realizadas hasta 2017 ascendieron a 33.500 millones de euros, a los que se suman 12.951 millones de los nuevos tramos.

Adif en los próximos años debe aumentar sus ingresos para encarar el reto de gestionar la red de alta velocidad más extensa de Europa y amortizar la inversión realizada (33.500 millones de euros). Hasta la fecha, 2017 ha sido el único ejercicio en el que ADIF Alta Velocidad (ADIF AV) ha generado recursos suficientes para cubrir el coste de su endeudamiento.

La liberación de estos servicios en 2020, tal como exige la normativa europea, constituye una oportunidad única para incrementar significativamente la utilización

*Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula a la CNMC. El texto íntegro del informe se publica en el sitio CNMC y se puede consultar mediante el vínculo que figura en la nota de prensa. Reproducción permitida solo si se cita la fuente.*

de la red y, con ello, generar los ingresos adicionales que ADIF necesita para gestionar la infraestructura.

La comparativa internacional señala que hay margen para mejorar la comercialización de los servicios e incrementar y diversificar su oferta y diversificar la oferta de servicios comerciales.

### **Utilización desigual de la alta velocidad**

En términos de demanda, 32,9 millones de pasajeros contrataron estos servicios en 2017, lo que supuso un crecimiento del 3,4% respecto a 2016 y del 28,6% en los últimos cinco años. Los servicios de alta velocidad lideraron la demanda, con un incremento del 42,8% desde 2013 hasta absorber, el pasado año, dos terceras partes del total de viajeros.

Los trayectos del corredor Nordeste registraron el mayor número de viajeros. Destacó el Madrid-Barcelona, con casi 4,1 millones de viajeros en 2017, un 7,1% más con respecto a 2016. Pese al incremento del tráfico, la utilización de la alta velocidad se distribuyó de forma muy desigual, con tramos que se encuentran infrutilizados. Así, mientras que en el tramo Madrid-Barcelona, la capacidad utilizada es del 45%, en el Albacete-Alicante es del 8%.

Por otra parte, la oferta en 2017 experimentó un cambio de tendencia, con un aumento de la actividad de tren.km, y del número de plazas ofertadas. De hecho, el número de tren.km ofertados ascendió a 60,8 millones (53% tráfico en alta velocidad; y el 47% restante servicios de larga distancia convencional), lo que representa una subida interanual del 1,6%.

Durante 2017, 321 trenes diarios prestaron servicios comerciales. Las plazas ofertadas se incrementaron también un 3,1% interanual, hasta un total de 37,7 millones, con dos terceras partes de ellas en alta velocidad.

De nuevo, fue el corredor Nordeste el que más tráfico acaparó en alta velocidad, así como el corredor norte en larga distancia convencional. Los corredores Sur y Levante, por su parte, fueron los más dinámicos. Solo en tres corredores se realizaron más de 50 circulaciones diarias.

### **Balance de los servicios de Renfe**

Por último, Renfe ha cubierto la demanda de la red de alta velocidad, al tiempo que ha modificado su oferta comercial para equilibrar costes e ingresos. De esta forma, el operador ha conseguido revertir la situación de pérdidas de 2014, asociada al aumento de cánones y a la bajada de tarifas de 2013, con un resultado positivo en 2017 de 88,4 millones de euros.

*Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula a la CNMC. El texto íntegro del informe se publica en el sitio CNMC y se puede consultar mediante el vínculo que figura en la nota de prensa. Reproducción permitida solo si se cita la fuente.*

El incremento en la ocupación de los trenes y la estrategia de la doble composición (sistema de acople automático de distintas unidades o vagones para incrementar la capacidad de los trenes) le ha permitido mejorar su eficiencia y reducir los costes medios por viajero y por viajero.km en el período 2012-2017. Además, ha posicionado el servicio de alta velocidad como un servicio de alta calidad para los usuarios.

Este informe completa y complementa al publicado a comienzos de septiembre de 2018, relativo a los servicios sujetos a obligaciones de servicio público. Se cierra así el seguimiento que se lleva a cabo sobre la actividad del sector.

[INF/DTSP/173/18](#)

*Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula a la CNMC. El texto íntegro del informe se publica en el sitio CNMC y se puede consultar mediante el vínculo que figura en la nota de prensa. Reproducción permitida solo si se cita la fuente.*