

# INFORME TRIMESTRAL: TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL

TERCER TRIMESTRE DE 2022

12/12/2022  
Subdirección de Análisis de Mercados  
Dirección de Transporte y Sector Postal

[www.cnmc.es](http://www.cnmc.es)

## ÍNDICE

<b>1. DATOS RELATIVOS AL TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS</b>	<b>3</b>
<b>1.1. Evolución general</b>	<b>3</b>
<b>1.2. Evolución de la LD AV por corredores</b>	<b>7</b>
1.2.1. Corredor Madrid-Barcelona	9
1.2.2. Corredor Madrid- Sevilla	10
1.2.3. Corredor Madrid-Valencia	11
<b>2. ANEXO 1: METODOLOGÍA</b>	<b>12</b>

# 1. DATOS RELATIVOS AL TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS

## 1.1. Evolución general

El *Real Decreto-Ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural* articula la gratuidad de los servicios OSP (servicios prestados con obligación de servicio público) de Cercanías y MD Convencional<sup>12</sup>, así como el descuento del 50% en los servicios de MD AV para usuarios recurrentes. Esta medida, concebida inicialmente para ser aplicada entre el 1 de septiembre y el 31 de diciembre de 2022, ha sido prorrogada a todo el año 2023<sup>3</sup>.

Las plazas ofertadas han permanecido estables este trimestre (+1,4% respecto del trimestre anterior, -1,3% respecto del 21T3<sup>4</sup>) sin embargo, todos los productos salvo Cercanías han tenido un crecimiento significativo en este indicador.

A pesar de que los servicios comerciales (LD AV y LD Convencional) no se han visto afectados por el Real Decreto-Ley 14/2022, los resultados han sido muy positivos. La **LD AV** presenta, respecto del trimestre pasado, incrementos de las plazas ofertadas (+5,5%) y del número de viajeros (+1,6%). Tanto las plazas ofertadas como los viajeros vienen creciendo de manera continuada desde el 21T2 y ya superan ampliamente los niveles de 2019. Las entradas de Ouigo en el corredor Madrid-Valencia el pasado 7 de octubre, y de Iryo en los corredores Madrid-Barcelona el 26 de noviembre, Madrid-Valencia prevista el 16 de

---

<sup>1</sup> MD Convencional es Media Distancia Convencional. Ver Definiciones en el Anexo metodológico.

<sup>2</sup> Los servicios de Rodalies quedan encuadrados formalmente en MD Convencional y, por lo tanto, también se han beneficiado de esta medida.

<sup>3</sup> [Nota de Prensa Ministerio de Hacienda y Función Pública.](#)

<sup>4</sup> Tercer trimestre de 2021.

diciembre y Madrid-Sur prevista en el primer trimestre de 2023, permiten anticipar que esta senda ascendente se mantendrá en los próximos trimestres.

La **LD Convencional** presenta también incrementos de las plazas ofertadas (+5,8%) y del número de viajeros (+11,9%) respecto al trimestre anterior. A pesar de que la LD Convencional mantiene una clara tendencia ascendente desde el 21T2<sup>5</sup>, en este caso aún no se han alcanzado los niveles de 2019 ni en el lado de la oferta ni en el lado de la demanda.

Los servicios OSP han obtenido resultados positivos este trimestre, especialmente por el lado de la demanda. Muy probablemente se haya sentido el efecto de la entrada en vigor del Real Decreto-Ley 14/2022 en el último mes del trimestre. Cabría esperar, entonces, que el número de viajeros siga mejorando durante el 22T4.

La **MD AV** ha visto un incremento de las plazas ofertadas (+6.5%) respecto al trimestre anterior. El crecimiento continuo y estable de esta magnitud desde el 21T2 ha permitido alcanzar el nivel de 2019. Por el lado de la demanda, la contracción usual en el número de viajeros del tercer trimestre se ha visto atenuada (-1,6%). Así, a pesar de este descenso se han alcanzado, por primera vez, los niveles de demanda prepandemia.

Por su parte, la **MD Convencional** ha registrado un incremento de las plazas ofertadas (+2,6% respecto al trimestre anterior) y un aumento extraordinario del número de viajeros (+15,1%). En general, en este producto se puede hablar también de una recuperación de los niveles prepandemia.

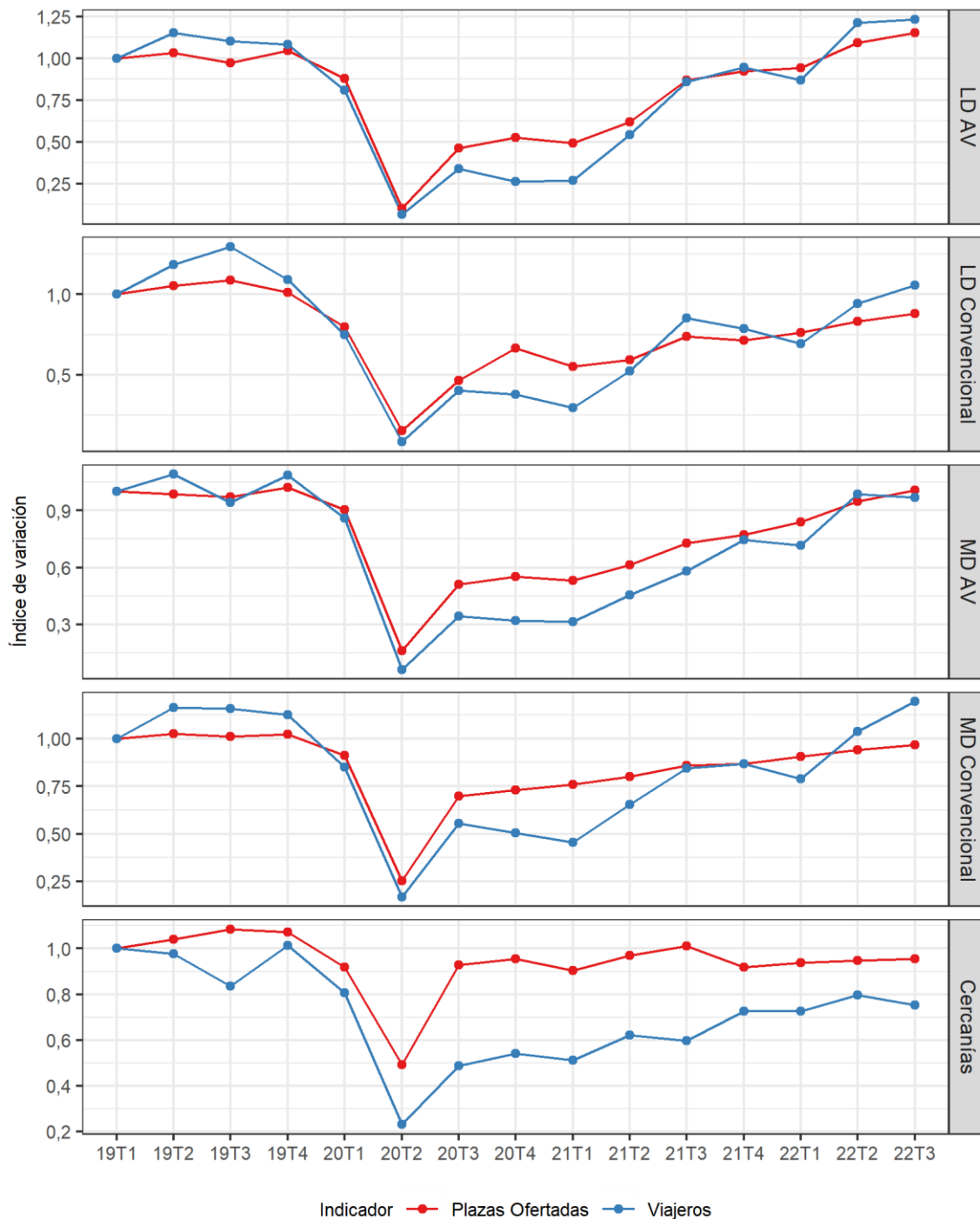
Por último, las **Cercanías** son el producto más estable. La gráfica 1 muestra que la recuperación de la oferta se produjo rápidamente tras el fin del confinamiento, alcanzando ya en el 20T3 niveles solo ligeramente inferiores a los de 2019. 2022 no ha supuesto incremento en el número de plazas ofertadas respecto de 2021, siendo el registro en 22T3 un 5,6% inferior al del 21T3. Por su parte, los viajeros se han ido recuperando también, si bien a un ritmo más lento que en el resto de productos. El tercer trimestre suele suponer un fuerte descenso en el número de viajeros, que en 22T3 ha sido del 5,5%, mucho menor que el del 14,5% que se produjo el 19T3 (en 21T3 se recuperaron viajeros respecto de 20T3, en concreto

---

<sup>5</sup> Salvando los descensos provocados por la fuerte estacionalidad de este producto.

hubo un 4% más, lo cual resulta lógico en el contexto de recuperación tras el confinamiento).

**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

**Tabla 1: Indicadores de tráfico de viajeros por ferrocarril el 22T3 medido en millones. Se muestran las variaciones del dato observado este trimestre con el trimestre anterior (VT - Variación Trimestral) y con el mismo trimestre del año anterior (VI - Variación Interanual).**

Indicador / Tipo de producto	Valor (millones)	VT	VI
LD AV	6,8926	+5,5%	+32,5%
LD Convencional	3,0083	+5,8%	+19,0%
MD AV	3,1572	+6,0%	+38,3%
MD Convencional	12,9076	+2,9%	+12,7%
Cercanías	106,9484	+0,8%	-5,6%
<b>Plazas Ofertadas</b>	<b>132,9141</b>	<b>+1,4%</b>	<b>-1,3%</b>
LD AV	6,3622	+1,6%	+43,6%
LD Convencional	2,8083	+11,9%	+24,1%
MD AV	2,0891	-1,6%	+66,5%
MD Convencional	6,5203	+15,1%	+41,3%
Cercanías	87,1112	-5,5%	+26,1%
<b>Viajeros</b>	<b>104,8911</b>	<b>-3,5%</b>	<b>+28,5%</b>

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

## 1.2. Evolución de la LD AV por corredores

Como se señalaba en la sección 1.1, el **periodo estival** suele afectar negativamente tanto al número de viajeros como al de plazas ofertadas. En este trimestre el comportamiento de los corredores más importantes en términos de viajeros, los encargados de conectar Madrid con Barcelona, con Valencia y con Sevilla, ha sido dispar pero positivo.

Las **plazas ofertadas** vienen aumentando paulatinamente desde el 21T2. Aunque tradicionalmente descienden en el tercer trimestre más de un 10%, en el 22T3 han aumentado en el Madrid-Barcelona, permanecido estables en el Madrid-Valencia y retrocedido menos de un 5% en el Madrid-Sevilla. Si comparamos con el 21T3, el aumento es superior al 40% en todos los casos y supera el 60% en el Madrid-Valencia. La comparación con la situación previa a la pandemia muestra que tanto el Madrid-Barcelona (+31,2%) como el Madrid-

Valencia (+12,9%) se encuentran por encima de las plazas ofertadas en el 19T3, y que únicamente el Madrid-Sevilla (-11,9%) queda por debajo.

El **número de viajeros** muestra un comportamiento similar al de las plazas ofertadas, esto es, los tradicionales descensos se han visto moderados (es el caso del Madrid-Sevilla, con un descenso del 10% cuando en el 19T3 superó el 18%) o incluso se han convertido en ascensos (es el caso del Madrid-Valencia, un 1,1%, y del Madrid-Barcelona, un 2,1%). Respecto del 21T3 los incrementos rondan o superan el 50%, y se supera el valor previo a la pandemia en el Madrid-Barcelona (+42,9%) y en el Madrid-Valencia (+11,2%). Igual que ocurre con las plazas ofertadas, en el Madrid-Sevilla el número de viajeros continúa sin alcanzar el nivel prepandemia (-11,3%).

En el único corredor donde existe competencia, el Madrid-Barcelona, el aumento en dos circulaciones diarias de Ouigo en verano, junto con el mayor uso de las dobles composiciones que aplicó el 22T2, ha permitido a esta compañía alcanzar una cuota de mercado (medida en número de viajeros) del 29%, 6 puntos porcentuales más que el trimestre anterior. Este avance en la cuota es a costa del AVE de Renfe Viajeros, que queda este trimestre con un 57%. El AVLO, producto de bajo coste del mismo operador, sigue con un 14% de cuota de mercado. Nótese que en 22T4 la situación puede volver a cambiar, al volver Ouigo a sus cinco circulaciones por sentido.

Los indicadores de productividad muestran una ligera mejoría respecto del 21T3. El aprovechamiento ronda, como en aquel trimestre, el 80% en los corredores Madrid-Sevilla y Madrid-Valencia. En Madrid-Barcelona alcanza el 85%, 8,2 puntos porcentuales más que en el 21T3. Respecto de la ocupación, el mejor dato también lo registra el corredor Madrid-Barcelona, que alcanza el 103,3% (+4,8 puntos porcentuales respecto del 21T3). Madrid-Sevilla y Madrid-Valencia rondan el 85, unos 3 puntos porcentuales más que en el 21T3.

Por último, en relación con los indicadores de productividad, merece la pena destacar que en el corredor Madrid-Barcelona Renfe Viajeros sigue mejorando las cifras de ocupación en los últimos trimestres (+9 puntos porcentuales este trimestre), llegando al 107% y superando a Ouigo (95%).



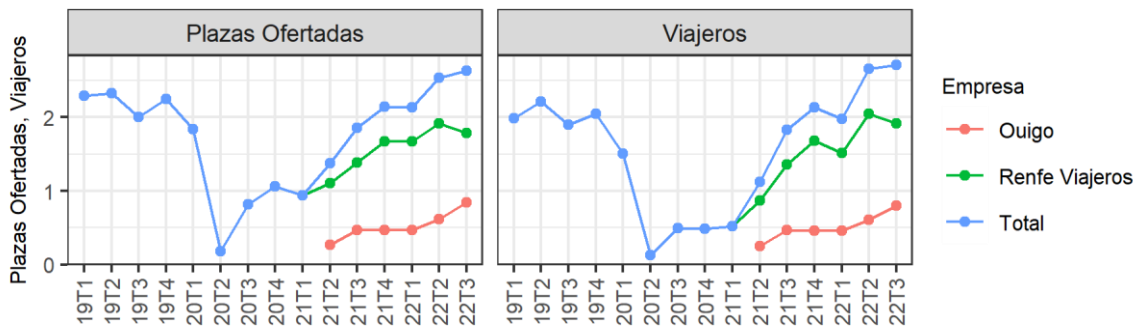
### 1.2.1. Corredor Madrid-Barcelona

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

Cuota de mercado



Indicador	Ouigo	Renfe Viajeros	Total
Plazas Ofertadas (millones)	0,8414 (+79,7 %)	1,7874 (+28,8 %)	2,6288 (+41,6 %)
Viajeros (millones)	0,7975 (+70,7 %)	1,9174 (+40,9 %)	2,7149 (+48,5 %)
Ocupación	94,8 % (-5,0 pp)	107,3 % (+9,3 pp)	103,3 % (+4,8 pp)
Aprovechamiento	85,2 % (-4,0 pp)	85,0 % (+8,2 pp)	85,1 % (+5,2 pp)

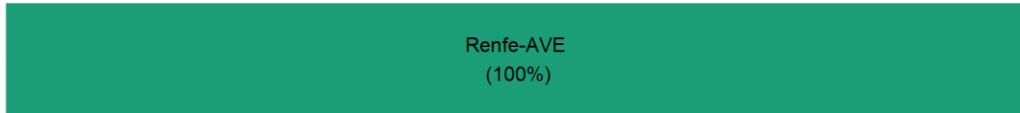


Fuente: Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias de viajeros

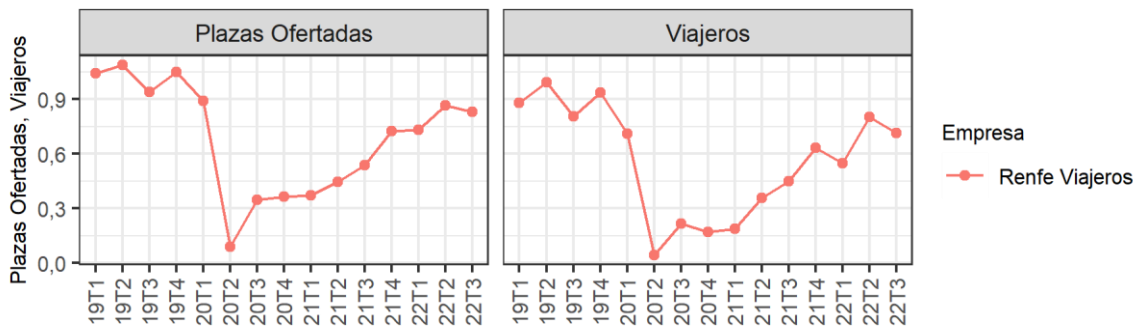
## 1.2.2. Corredor Madrid- Sevilla

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

Cuota de mercado



Indicador	Renfe Viajeros
Plazas Ofertadas (millones)	0,8286 (+54,2 %)
Viajeros (millones)	0,7144 (+59,0 %)
Ocupación	86,2 % (+2,6 pp)
Aprovechamiento	79,9 % (+1,5 pp)



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

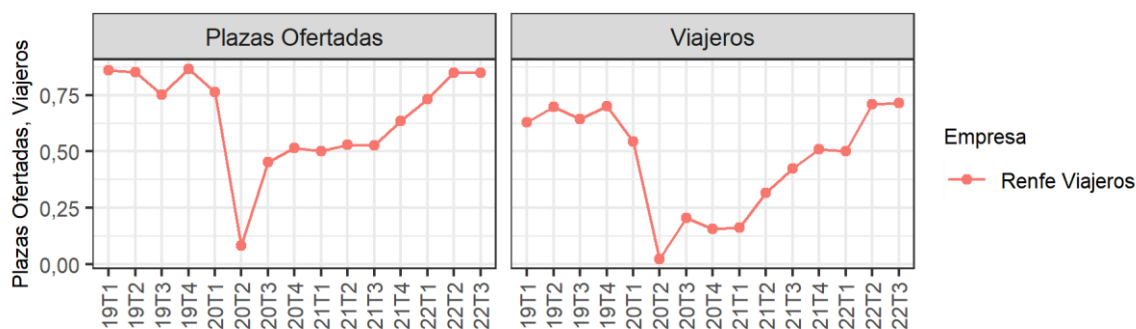
### 1.2.3. Corredor Madrid-Valencia

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

Cuota de mercado



Indicador	Renfe Viajeros
Plazas Ofertadas (millones)	0,8486 (+61,3 %)
Viajeros (millones)	0,716 (+68,6 %)
Ocupación	84,4 % (+3,7 pp)
Aprovechamiento	79,9 % (+2,0 pp)



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

## 2. ANEXO 1: METODOLOGÍA

### 2.1. Obtención de datos

Para la elaboración de este informe 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 pueden no ser perfectamente coherentes con los datos consolidados para todo el año que publique la CNMC 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 del trimestre anterior.

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

En aquellos indicadores cuyo 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.

### 2.2. 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.

**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 de 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 total o parcialmente sobre las ciudades que definen al corredor. Por ejemplo, el corredor Madrid – Barcelona incluye también los viajeros entre Madrid y Zaragoza y entre Zaragoza y Barcelona<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> El corredor va desde [Madrid hasta la frontera francesa](#) y tiene estaciones en Madrid, Guadalajara-Yebes, Calatayud, Zaragoza, Lleida, Tarragona, Barcelona, Girona y Figueres. Incluye también los tráficos entre Zaragoza y Huesca.