

# **INFORME TRIMESTRAL: TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL**

**CUARTO TRIMESTRE DE 2022**

16/03/2023  
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 los indicadores básicos de LD AV por corredores</b>	<b>6</b>
1.2.1. Corredor Madrid-Barcelona	8
1.2.2. Corredor Madrid- Sevilla	9
1.2.3. Corredor Madrid- Málaga/Granada	10
1.2.4. Corredor Madrid-Valencia	11
1.2.5. Corredor Madrid-Alicante	12
<b>1.3. Evolución de los precios de compra de LD AV para los trayectos más importantes</b>	<b>13</b>
1.3.1. Trayecto Madrid-Barcelona	14
1.3.2. Trayecto Madrid-Sevilla	15
1.3.3. Trayecto Madrid-Málaga	16
1.3.4. Trayecto Madrid-Valencia	17
1.3.5. Trayecto Madrid-Alicante	18
<b>2. ANEXO 1: METODOLOGÍA</b>	<b>19</b>

# 1. DATOS RELATIVOS AL TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS

## 1.1. Evolución general

En 22T4<sup>1</sup> dos han sido los factores que han marcado el transporte ferroviario de viajeros. Por una parte, tuvo lugar la entrada de competencia en el corredor **Madrid-Valencia** con el inicio de operaciones de OUIGO el 7 de octubre y de Iryo el 16 de diciembre, con el resultado de haberse duplicado el número de viajeros en 22T4 respecto de 21T4, y más que duplicado las plazas ofertadas (+134%). Además, Iryo comenzó a operar en el corredor **Madrid-Barcelona** el 25 de noviembre, habiéndose transportado en este corredor más de un tercio más de viajeros que hace un año y habiéndose ofertado un 42% más de plazas.

Por otra parte, 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*, que articula la gratuidad de los servicios OSP (servicios prestados con obligación de servicio público) de **Cercanías** y **MD Convencional**<sup>2,3</sup>, así como el descuento del 50% en los servicios de **MD AV** para usuarios recurrentes, ha desplegado todo su efecto en 22T4<sup>4</sup>. Los viajeros crecieron más del 25% en los servicios afectados. 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>5</sup>.

Analizando los resultados del transporte ferroviario de viajeros en su conjunto, se observa que las plazas ofertadas han crecido moderadamente en 22T4

---

<sup>1</sup> Cuarto trimestre de 2022.

<sup>2</sup> MD Convencional es Media Distancia Convencional. Ver Definiciones en el Anexo metodológico.

<sup>3</sup> Los servicios de Rodalies quedan encuadrados formalmente en MD Convencional y, por lo tanto, también se han beneficiado de esta medida.

<sup>4</sup> En 22T3 sus efectos fueron limitados debido a que entró en vigor en el mes de septiembre, el último del trimestre, como se destacó en el [informe trimestral correspondiente](#).

<sup>5</sup> [Nota de Prensa Ministerio de Hacienda y Función Pública](#).

(+4,7% respecto de 22T3, +11,5% respecto de 21T4) pero los viajeros han experimentado crecimientos mucho más importantes (24,6% y 34,4% respectivamente).

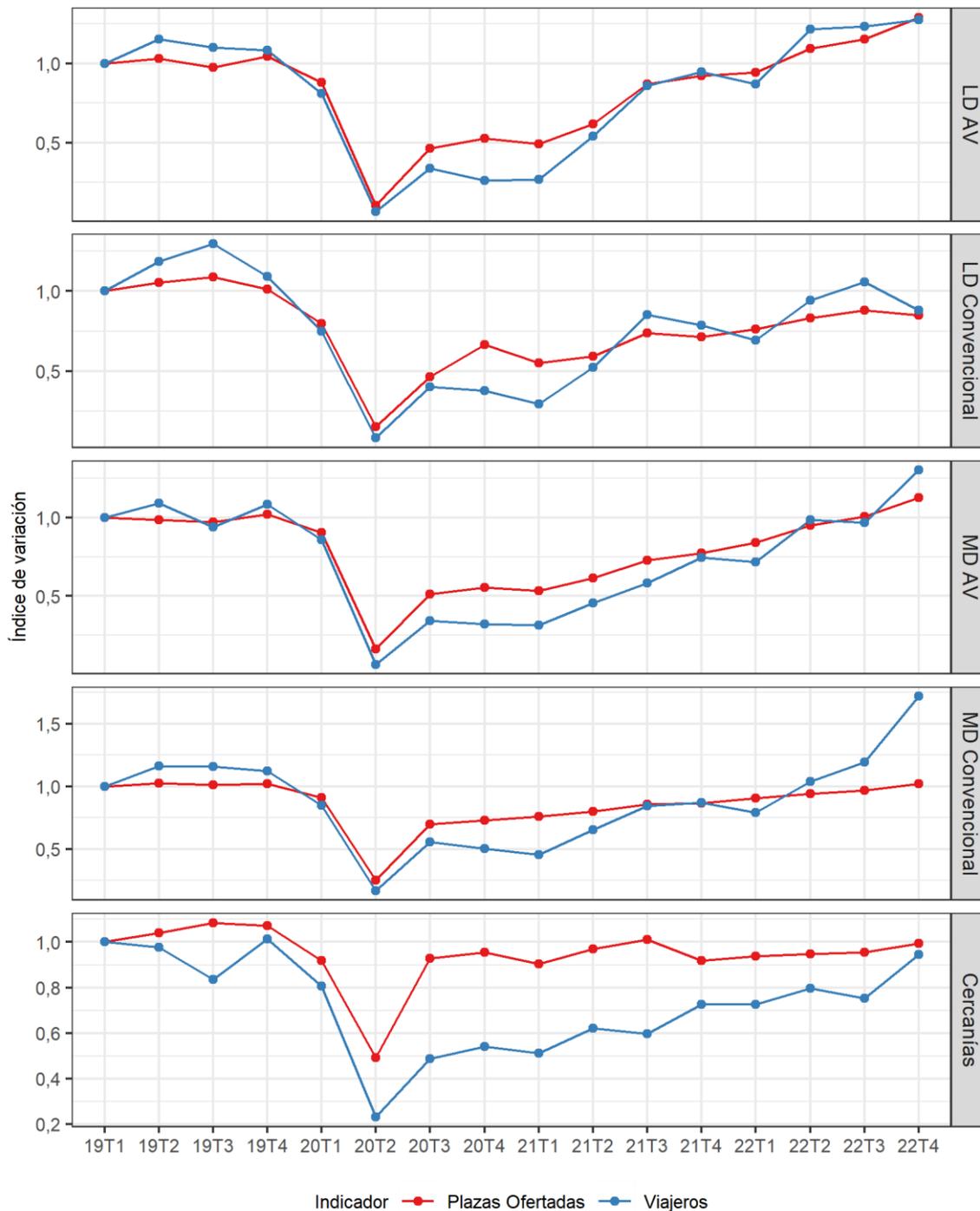
Desagregando la información por tipo de servicio, en los **servicios comerciales de larga distancia**, no afectados por el Real Decreto-Ley 14/2022, el crecimiento en la **LD AV** tanto en plazas ofertadas (+11,9%) como en viajeros (+3,5%), contrasta con el retroceso en la **LD Convencional** tanto en plazas ofertadas (-3,6%) como en viajeros (-16,6%). En **LD AV**, las plazas ofertadas y los viajeros han crecido de manera continuada desde 21T2 y superan ampliamente los niveles de 2019 (en términos de variación interanual han crecido casi un 40%), mientras que en la **LD Convencional** aún no se ha recuperado los números prepandemia pero la tendencia es positiva (el crecimiento interanual de los viajeros es del 10,8%).

Los **servicios OSP** han obtenido unos resultados muy positivos en 22T4, especialmente por el lado de la demanda, impulsados por el efecto del Real Decreto-Ley 14/2022. Así, la **MD AV** ha visto un incremento de plazas ofertadas del 12,7%. El crecimiento continuo y estable de esta magnitud desde 21T2 ha permitido superar el nivel de 2019. Los viajeros, por su parte, han aumentado un 37,2% (el mayor incremento de la serie histórica para un cuarto trimestre), superando holgadamente los niveles prepandemia.

La **MD Convencional** ha registrado un incremento de las plazas ofertadas del 5,6% respecto al trimestre anterior y un aumento extraordinario del número de viajeros, del +43,8%. En este producto se puede hablar también de una recuperación de los niveles de oferta prepandemia, siendo la demanda muy superior a la de 2019.

Las **Cercanías** han experimentado un incremento en el número de viajeros del 25,8% respecto de 22T3, el mayor incremento registrado desde 20T3, mientras que la oferta ha aumentado 4,2%.

**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 oferta de transporte de viajeros por ferrocarril en 22T4 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	7,7127	+11,9%	+39,8%
LD Convencional	2,8985	-3,6%	+18,7%
MD AV	3,5388	+12,1%	+46,1%
MD Convencional	13,6294	+5,6%	+17,6%
Cercanías	111,4399	+4,2%	+8,3%
<b>Plazas Ofertadas</b>	<b>139,2193</b>	<b>+4,7%</b>	<b>+11,5%</b>
LD AV	6,5844	+3,5%	+34,9%
LD Convencional	2,3416	-16,6%	+12,0%
MD AV	2,8095	+34,5%	+74,5%
MD Convencional	9,3791	+43,8%	+97,7%
Cercanías	109,5990	+25,8%	+30,6%
<b>Viajeros</b>	<b>130,7136</b>	<b>+24,6%</b>	<b>+34,4%</b>

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

## 1.2. Evolución de los indicadores básicos de LD AV por corredores

22T4 ha visto aumentar el **número de viajeros** en los corredores más importantes de AV respecto de 21T4. El incremento en los corredores con competencia ha sido especialmente importante: en el Madrid-Barcelona ha sido del 35,3% y el Madrid-Valencia ha duplicado los viajeros (+100,9%). La comparación con 2019 también muestra diferencias claras entre los corredores con más de un operador, con aumentos superiores al 40% en el número de viajeros<sup>6</sup>, y aquellos donde solo opera Renfe. Entre estos últimos, solo el Madrid-Alicante registra más viajeros que en 19T4<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> Madrid-Barcelona +41,2%, Madrid-Valencia +46%.

<sup>7</sup> +14,3% en concreto. Madrid-Málaga/Granada -1,4% y Madrid-Sevilla -20,7%.

Con la apertura a la competencia del corredor Madrid-Valencia OUIGO ha conseguido un 36% de cuota mientras que Iryo, que únicamente ha operado 15 días, ha tenido el 0,8%. Renfe Viajeros ha registrado el 42,4% de cuota con su AVE, y el 20,9% con su AVLO.

En el corredor Madrid-Barcelona, donde hay competencia desde mayo de 2021, OUIGO ha mantenido en 22T4 la cuota de mercado alcanzada en 22T3, del 29,1%. La vuelta a las cinco circulaciones diarias por sentido tras el aumento a siete en agosto, se ha visto compensado por el aumento de las dobles composiciones, de tal forma que el número de plazas ofrecidas por este operador se ha mantenido constante. Iryo, con poco más de un mes de operación y sin llegar al máximo de sus frecuencias diarias, ha alcanzado una cuota del 4,2%. Ello ha sido a costa de los servicios de Renfe Viajeros: del AVE, que queda con un 54% de cuota (3p.p. menos que en 22T3) y del AVLO, que queda con un 12,7% de cuota (-1,3p.p.).

Los **indicadores de productividad** muestran un ligero retroceso respecto de 21T4. El aprovechamiento ronda el 80% en los corredores a Andalucía y en el Madrid-Barcelona, valores similares a los de 2019, mientras que el aprovechamiento en los corredores del Levante queda por debajo del 70% y más de 10p.p. por debajo del valor de 2019. La ocupación en el Madrid-Barcelona ha sido del 94,9% y en los corredores a Andalucía del 87%. En cambio, en los corredores a Levante no alcanza el 69%.

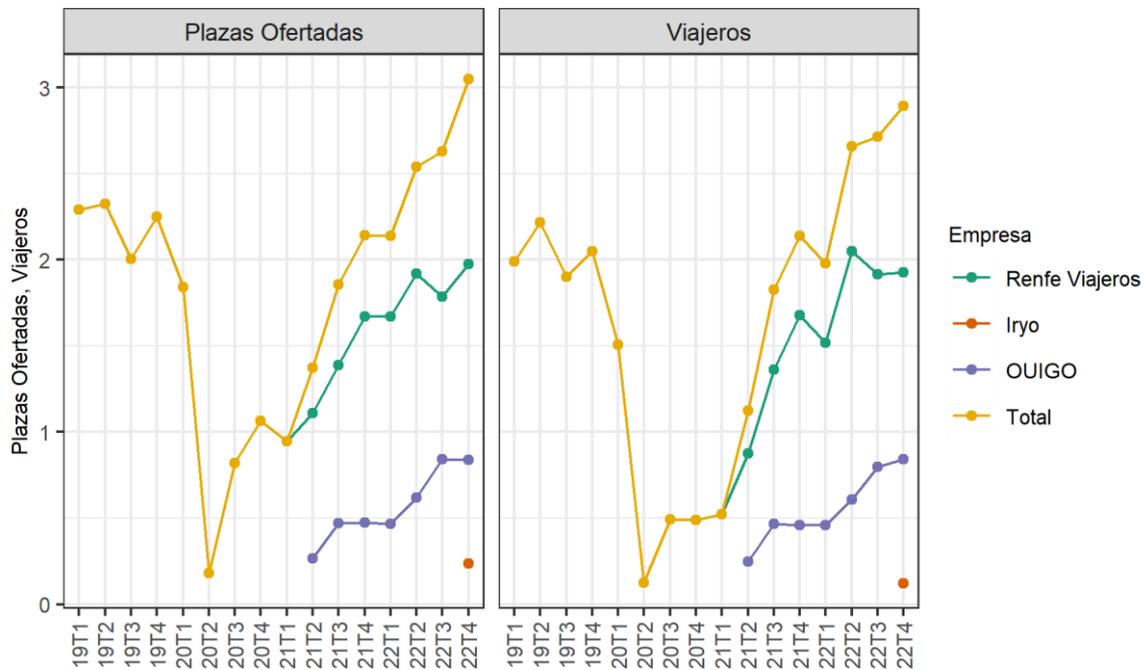
### 1.2.1. Corredor Madrid-Barcelona

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

Cuota de mercado



Indicador	Renfe Viajeros	Iryo	OUIGO	Total
Plazas Ofertadas (millones)	1,9741 (+18,1 %)	0,2349 (+Inf %)	0,8398 (+77,8 %)	3,0488 (+42,2 %)
Viajeros (millones)	1,9282 (+14,8 %)	0,1212 (+Inf %)	0,843 (+84,2 %)	2,8924 (+35,3 %)
Ocupación	97,7 % (-2,8 pp)	51,6 % (+51,6 pp)	100,4 % (+3,5 pp)	94,9 % (-4,8 pp)
Aprovechamiento	76,7 % (-1,6 pp)	47,3 % (+47,3 pp)	90,5 % (+3,3 pp)	78,3 % (-1,9 pp)



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

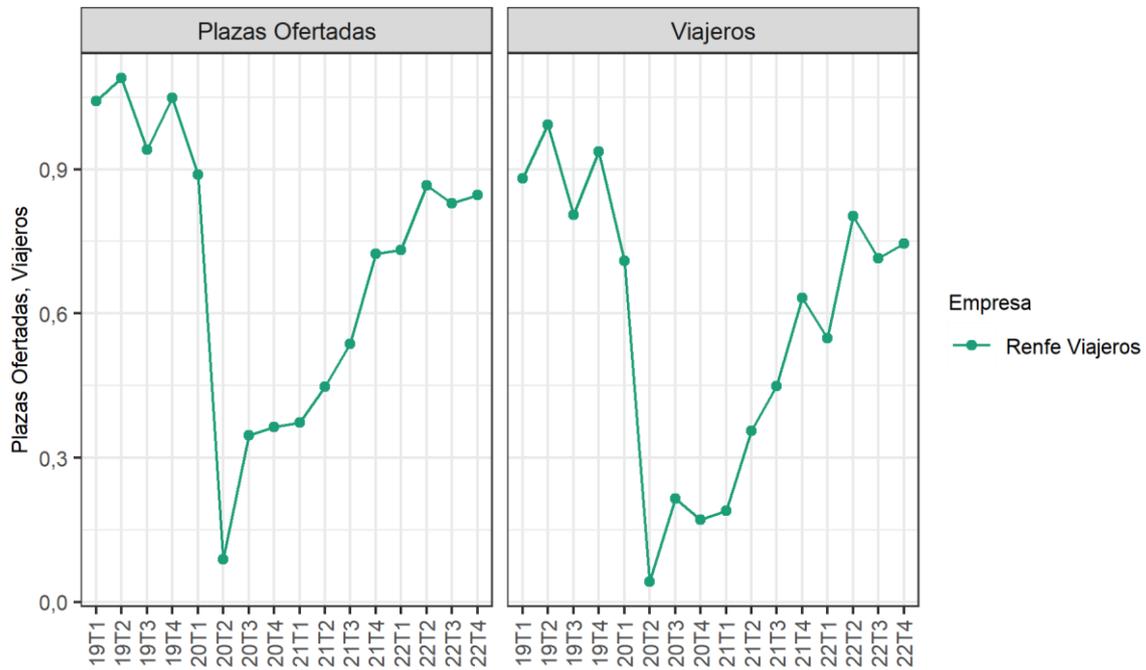
## 1.2.2. Corredor Madrid- Sevilla

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

Cuota de mercado

Renfe-AVE  
(100%)

Indicador	Renfe Viajeros
Plazas Ofertadas (millones)	0,8458 (+16,7 %)
Viajeros (millones)	0,7451 (+18,0 %)
Ocupación	88,1 % (+0,9 pp)
Aprovechamiento	81,3 % (+0,1 pp)



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

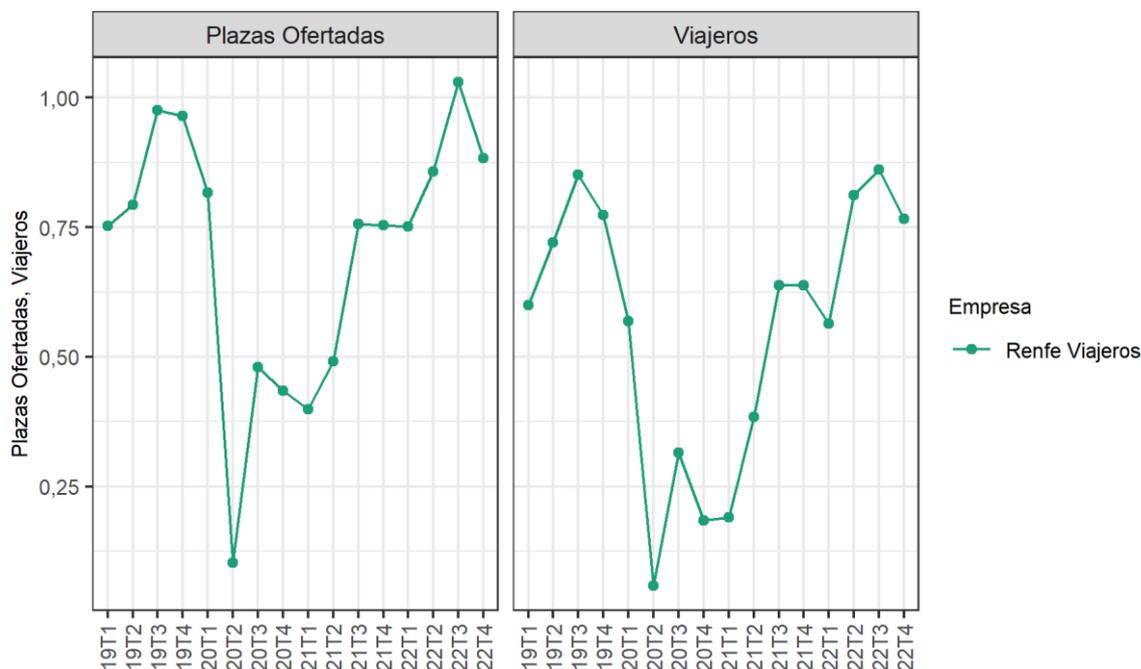
### 1.2.3. Corredor Madrid- Málaga/Granada

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

Cuota de mercado

Renfe-AVE  
(100%)

Indicador	Renfe Viajeros
Plazas Ofertadas (millones)	0,8828 (+17,0 %)
Viajeros (millones)	0,7663 (+20,1 %)
Ocupación	86,8 % (+2,2 pp)
Aprovechamiento	76,6 % (+1,2 pp)



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

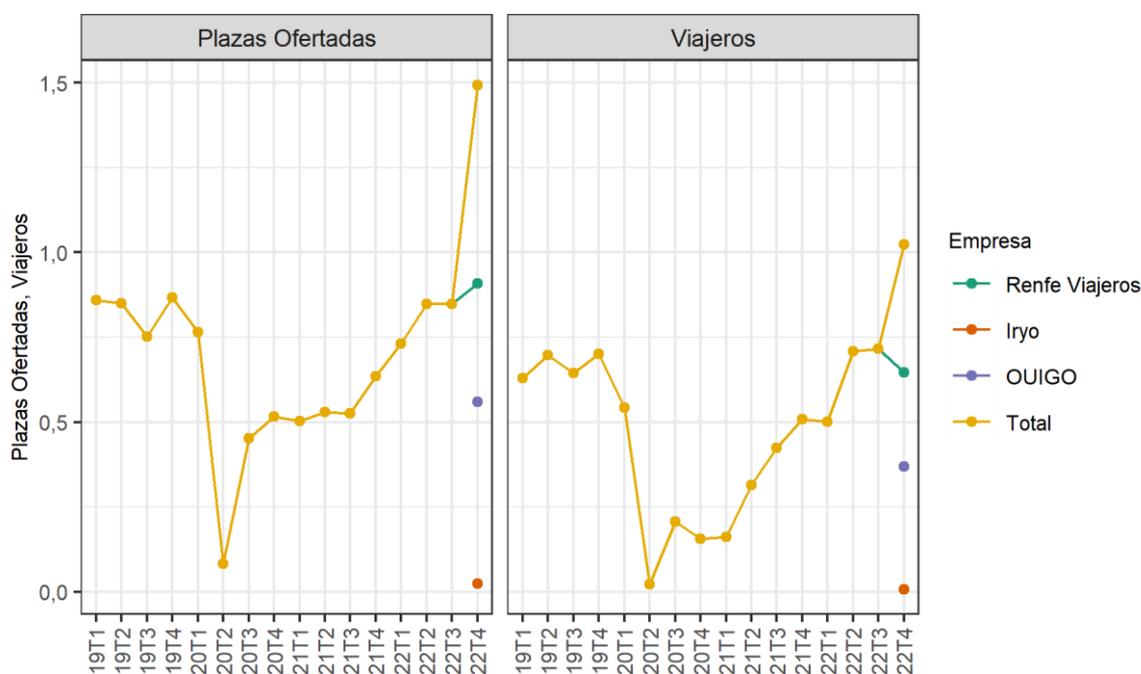
## 1.2.4. Corredor Madrid-Valencia

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

Cuota de mercado



Indicador	Renfe Viajeros	Iryo	OUIGO	Total
Plazas Ofertadas (millones)	0,9077 (+42,8 %)	0,0253 (+Inf %)	0,5594 (+Inf %)	1,4924 (+134,8 %)
Viajeros (millones)	0,6465 (+27,0 %)	0,0077 (+Inf %)	0,3686 (+Inf %)	1,0228 (+100,9 %)
Ocupación	71,2 % (-8,9 pp)	30,4 % (+30,4 pp)	65,9 % (+65,9 pp)	68,5 % (-11,6 pp)
Aprovechamiento	67,5 % (-9,4 pp)	29,8 % (+29,8 pp)	65,9 % (+65,9 pp)	66,3 % (-10,6 pp)

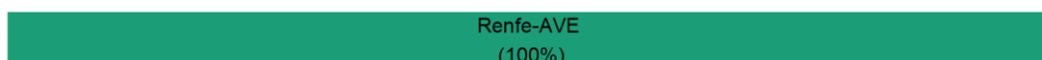


Fuente: Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias de viajeros

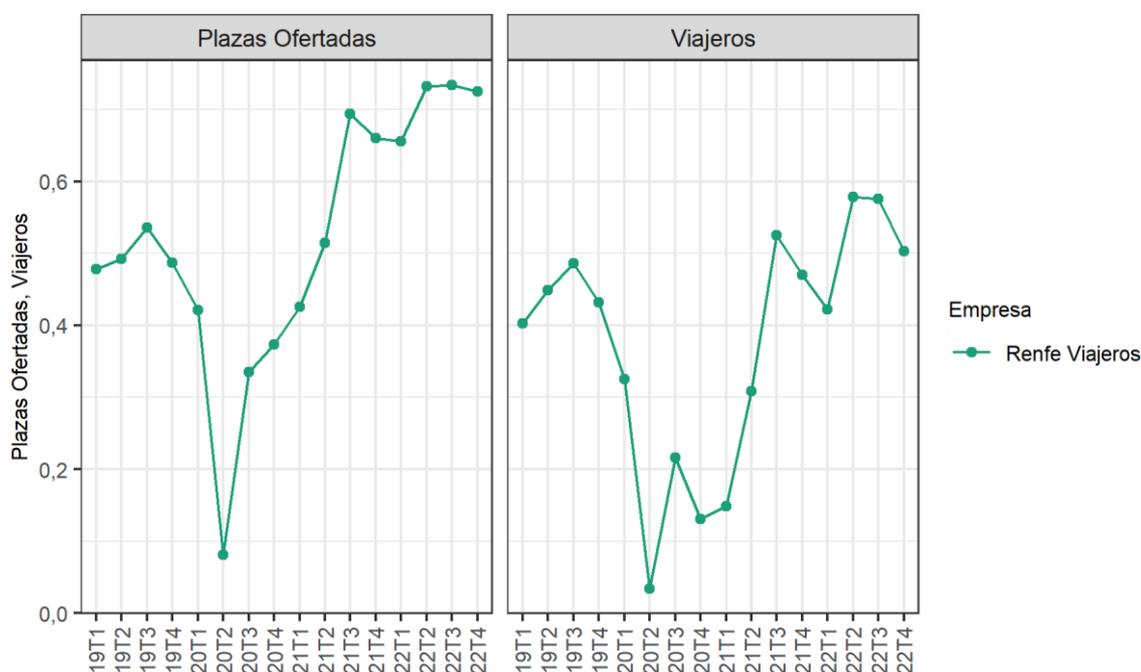
### 1.2.5. Corredor Madrid-Alicante

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

Cuota de mercado



Indicador	Renfe Viajeros
Plazas Ofertadas (millones)	0,7246 (+9,7 %)
Viajeros (millones)	0,503 (+7,1 %)
Ocupación	69,4 % (-1,7 pp)
Aprovechamiento	61,0 % (+1,4 pp)



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

### 1.3. Evolución de los precios de compra de LD AV para los trayectos más importantes

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 velocidad<sup>8</sup> con el objetivo de analizar su evolución. Lo hace con frecuencia diaria, y recoge los precios de los billetes básicos<sup>9</sup> para viajar, desde el día siguiente al de la búsqueda, cada día, hasta 40 días después.

El valor del precio medio de compra en cada fecha se calcula como la media de los precios capturados cada día, para cada uno de los operadores que ofrecen cada trayecto<sup>10</sup>.

Del análisis de los precios medios así calculados a partir de los precios recogidos durante el 22T4, se observa que en los trayectos con competencia se encuentran billetes a mejor precio que en los trayectos sin competencia. Así, entre Madrid y Barcelona los operadores alternativos han ofrecido precios medios de 37 y 42 euros, muy inferiores a los 67 o 68 euros del servicio (del AVE de Renfe Viajeros) entre Madrid y Málaga o Sevilla. En el Madrid-Valencia los precios medios ofrecidos por los operadores alternativos han sido el 50% del precio medio del Madrid-Alicante.

Analizando los datos operador por operador, se encuentra que en los trayectos con competencia los precios medios más elevados han sido los ofrecidos por el AVE de Renfe Viajeros (78 euros en el Madrid-Barcelona y 50 euros en el Madrid-Valencia) y los más bajos los ha ofrecido Iryo (37 euros en el Madrid-Barcelona y 19 euros en el Madrid-Valencia).

Analizando los datos mes a mes, se observa que el precio es estable durante octubre y noviembre, para comenzar un descenso importante en diciembre.

---

<sup>8</sup> Madrid-Barcelona, Madrid-Sevilla, Madrid-Málaga, Madrid-Valencia y Madrid-Alicante en ambas direcciones.

<sup>9</sup> 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 de añadir algún código promocional o las subidas de precio por añadir extras al servicio.

<sup>10</sup> Consúltese el anexo metodológico para más detalles sobre el cálculo.

Este descenso se debe, al menos en parte, a los precios más bajos para viajar en el mes de enero<sup>11</sup>, si bien el descenso en los corredores liberalizados es más acusado que en el resto.

### 1.3.1. Trayecto Madrid-Barcelona

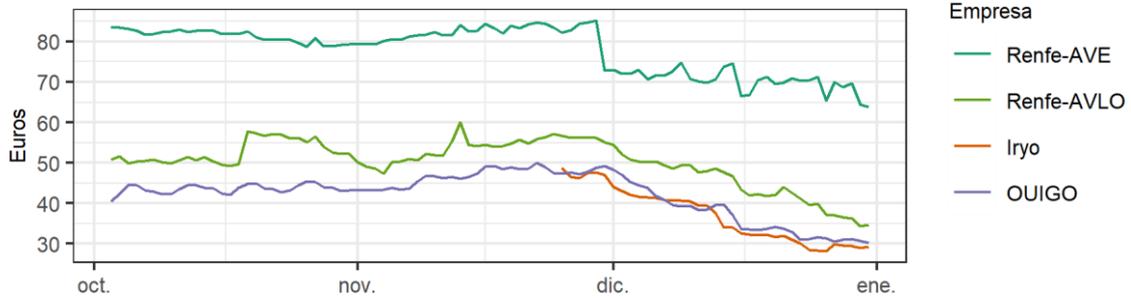
**Tabla 2: Precio medio trimestral con sus variaciones (VT - Variación Trimestral; VI - Variación Interanual) y precio medio mensual con sus variaciones (VM - Variación Mensual); VMI - Variación Mensual Interanual para el 22T4 en el trayecto Madrid-Barcelona**

Empresa	Precio medio trimestral	VT	VI	Mes compra	Precio medio mensual	VM	VMI
Iryo	37,02	-	-	22M11	47,27	-	-
		-	-	22M12	35,03	-25,9%	-
OUIGO	42,23	-	-	22M10	43,54	-	-
		-	-	22M11	46,74	+7,3%	-
Renfe-AVE	77,86	-	-	22M12	36,65	-21,6%	-
		-	-	22M10	81,43	-	-
Renfe-AVLO	50,07	-	-	22M11	82,17	+0,9%	-
		-	-	22M12	70,35	-14,4%	-
Renfe-AVLO	50,07	-	-	22M10	52,67	-	-
		-	-	22M11	53,52	+1,6%	-
		-	-	22M12	44,35	-17,1%	-

Fuente: Elaboración propia

<sup>11</sup> Como en cada fecha se recogen precios para viajar desde el día siguiente a la fecha de la búsqueda, cada día, hasta 40 días después, a principios de diciembre solo se recogen 10 días de enero, pero conforme avanza diciembre se van recogiendo cada vez más días de enero hasta que, a partir del 22 de diciembre, se recogen precios para viajar durante todo el mes de enero. Siendo los precios para viajar en enero generalmente más bajos que en diciembre, los datos recogidos son compatibles con esta realidad.

**Gráfica 7: Precios diarios de compra para viajes en los siguientes 40 días en Madrid-Barcelona**



Fuente: Elaboración propia

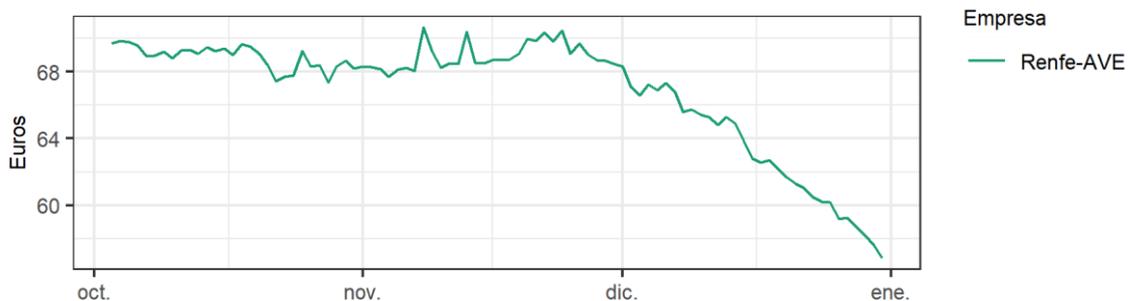
### 1.3.2. Trayecto Madrid-Sevilla

**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 22T4 en el trayecto Madrid-Sevilla**

Empresa	Precio medio trimestral	VT	VI	Mes compra	Precio medio mensual	VM	VMI
Renfe-AVE	66,91	-	-	22M10	68,88	-	-
		-	-	22M11	68,95	+0,1%	-
		-	-	22M12	63,10	-8,5%	-

Fuente: Elaboración propia

**Gráfica 8: Precios diarios de compra para viajes en los siguientes 40 días en Madrid-Sevilla**



Fuente: Elaboración propia

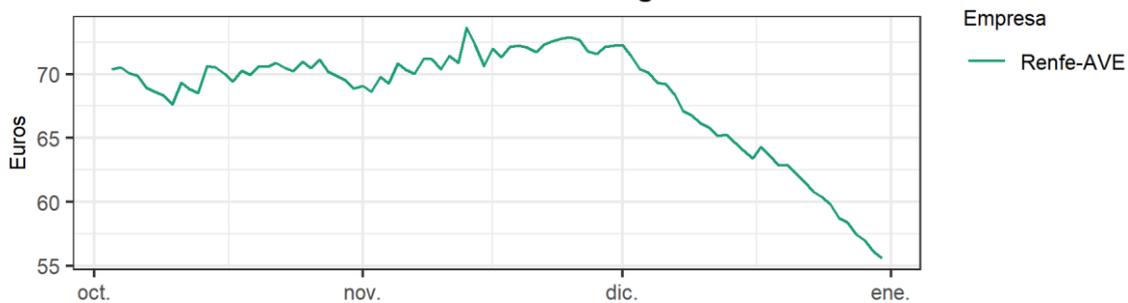
### 1.3.3. Trayecto Madrid-Málaga

**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 22T4 en el trayecto Madrid-Málaga**

Empresa	Precio medio trimestral	VT	VI	Mes compra	Precio medio mensual	VM	VMI
Renfe-AVE	68,32	-	-	22M10	69,85	-	-
		-	-	22M11	71,40	+2,2%	-
		-	-	22M12	63,92	-10,5%	-

Fuente: Elaboración propia

**Gráfica 9: Precios diarios de compra para viajes en los siguientes 40 días en Madrid-Málaga**



Fuente: Elaboración propia

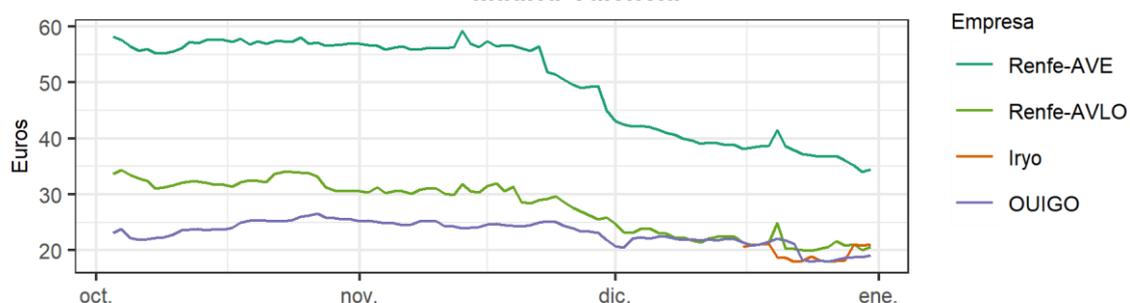
### 1.3.4. Trayecto Madrid-Valencia

**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 22T4 en el trayecto Madrid-Valencia**

Empresa	Precio medio trimestral	VT	VI	Mes compra	Precio medio mensual	VM	VMI
Iryo	19,49	-	-	22M12	19,49	-	-
OUIGO	23,15	-	-	22M10	24,32	-	-
		-	-	22M11	24,45	+0,5%	-
Renfe-AVE	49,95	-	-	22M10	56,91	-	-
		-	-	22M11	54,63	-4,0%	-
Renfe-AVLO	27,96	-	-	22M10	32,39	-	-
		-	-	22M11	29,91	-7,7%	-
		-	-	22M12	21,86	-26,9%	-

Fuente: Elaboración propia

**Gráfica 10: Precios diarios de compra para viajes en los siguientes 40 días en Madrid-Valencia**



Fuente: Elaboración propia

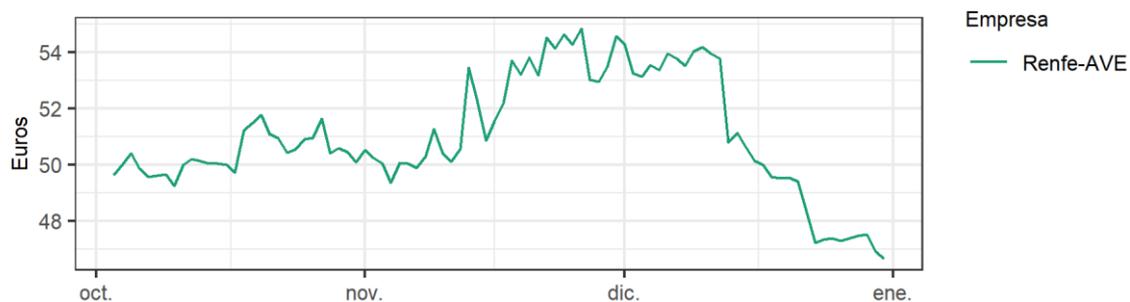
### 1.3.5. Trayecto Madrid-Alicante

**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 22T4 en el trayecto Madrid-Alicante**

Empresa	Precio medio trimestral	VT	VI	Mes compra	Precio medio mensual	VM	VMI
		-	-	22M10	50,37	-	-
Renfe-AVE	51,03	-	-	22M11	52,11	+3,5%	-
		-	-	22M12	50,61	-2,9%	-

Fuente: Elaboración propia

**Gráfica 11: Precios diarios de compra para viajes en los siguientes 40 días en Madrid-Alicante**



Fuente: Elaboración propia

## 2. ANEXO 1: METODOLOGÍA

### 2.1. 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 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 en 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.

### 2.2. 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 velocidad<sup>12</sup> con el objetivo de analizar su evolución. Lo hace con frecuencia diaria, y recoge los precios de los billetes

---

<sup>12</sup> Madrid-Barcelona, Madrid-Sevilla, Madrid-Málaga, Madrid-Valencia y Madrid-Alicante en ambas direcciones.

básicos<sup>13</sup> para viajar, desde el día siguiente al de la búsqueda, cada día, hasta 40 días después.

El valor del precio medio de compra ( $P_c^{med}$ ) en cada fecha se calcula como la media de los precios capturados cada 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 compra  $P_p^{c,med}$  para un día  $c$  como

$$P_p^{c,med} = \frac{1}{40} \sum_{i=1}^{40} P_p^{c,c+i}$$

### 2.3. 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

---

<sup>13</sup> 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 de añadir algún código promocional o las subidas de precio por añadir extras al servicio.

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>14</sup>.

---

<sup>14</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.