



INFORME ANUAL DEL SECTOR FERROVIARIO 2018

17 de diciembre de 2019

INF/DTSP/005/19

www.cnmc.es

INTRODUCCIÓN	3
I. INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	4
I.1. Red ferroviaria en España (RFIG).	4
I.2. Utilización de las infraestructuras ferroviarias.....	5
I.3. Ingresos de los gestores de la infraestructura ferroviaria	8
I.4. Gastos en inversiones.	10
II. TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS	11
II.1. Evolución reciente del transporte de mercancías.	11
II.1.1. Indicadores de actividad.....	11
II.1.2. Indicadores económicos.....	13
II.2. Caracterización del transporte de mercancías por ferrocarril.....	16
II.2.1. Caracterización de la demanda: tráfico nacionales.	16
II.2.2. Caracterización de la demanda: tráfico internacionales.	22
II.2.3. Operadores autonómicos de mercancías.....	22
II.3. Cuota modal del transporte terrestre de mercancías.	23
III. TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS	24
III.1. Servicios Comerciales.	25
III.1.1. Evolución de la demanda de servicios comerciales.	25
III.1.2. Evolución de la oferta de los servicios comerciales.	30
III.1.3. Indicadores económicos.....	34
III.2. Servicios OSP.....	36
III.2.1. Servicios de cercanías.	37
III.2.2. Servicios de media distancia.....	39
III.2.3. Financiación de los servicios sujetos a OSP.....	43
III.3. Cuota modal del modo ferroviario en el transporte de viajeros.	44
IV. TERMINALES FERROVIARIAS DE MERCANCÍAS	49
IV.1. Terminales intermodales en España.....	49
IV.2. Regulación y gestión de las terminales intermodales.	53
V. CONCLUSIONES	56
ANEXO 1. CIFRAS PRINCIPALES PARA EL AÑO 2018.....	58
ANEXO 2. APUNTES METODOLÓGICOS.	61
ANEXO 3. PRINCIPALES CORREDORES DE SERVICIOS COMERCIALES.	62
ANEXO 4. PRINCIPALES TRAYECTOS OSP POR TIPO DE SERVICIO.....	64

INTRODUCCIÓN.

El presente informe se aprueba por la Sala de Supervisión Regulatoria en el ejercicio de la función de supervisión y control del correcto funcionamiento del sector ferroviario, que le atribuye el artículo 11 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y tiene por objeto los servicios de transporte por ferrocarril.

El ámbito de estudio se centra en la actividad ferroviaria que transcurre dentro de la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante RFIG). Adicionalmente, y aunque no operan dentro de la RFIG, también se aportan datos de Euskotren y Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) con gran relevancia tanto en transporte de viajeros como de mercancías dentro de sus ámbitos territoriales. Quedan excluidas del ámbito del presente informe las siguientes actividades:

- Metro, tranvía y/o trenes ligeros (actividad e infraestructura).
- Servicios urbanos, suburbanos en redes locales e independientes de la RFIG tal y como se indica en el artículo 2(1) de la Directiva 2012/34/EU.
- Trenes históricos dedicados exclusivamente a actividades turísticas con calendarios de tráfico irregulares e importancia cuantitativa marginal (30.632 viajeros en 2018).
- Infraestructuras privadas explotadas únicamente por el propietario.

A través de un único informe se ofrece una visión global de la actividad del sector en el que tienen cabida temas transversales que afectan tanto al transporte de viajeros como al de mercancías, tal es el caso de la infraestructura ferroviaria. Además, el informe incorpora un epígrafe destinado a caracterizar la actividad de las terminales intermodales, por su relevancia en la participación de la cadena de valor de la prestación del servicio de transporte de mercancías por ferrocarril.

La presentación del sector corresponde a su situación a 31 de diciembre de 2018 y para la elaboración del texto se ha contado principalmente con la información proporcionada por los administradores de infraestructuras, empresas ferroviarias de viajeros y mercancías, terminales ferroviarias y la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF).

Además, para complementar el estudio, se han utilizado otras fuentes de información adicionales como son los informes del grupo Market Monitoring de IRG Rail, de Eurostat, del Instituto Nacional de Estadística (INE), del Observatorio del Ferrocarril en España (OFE) y del Observatorio del Transporte y de la Logística en España (OTLE).

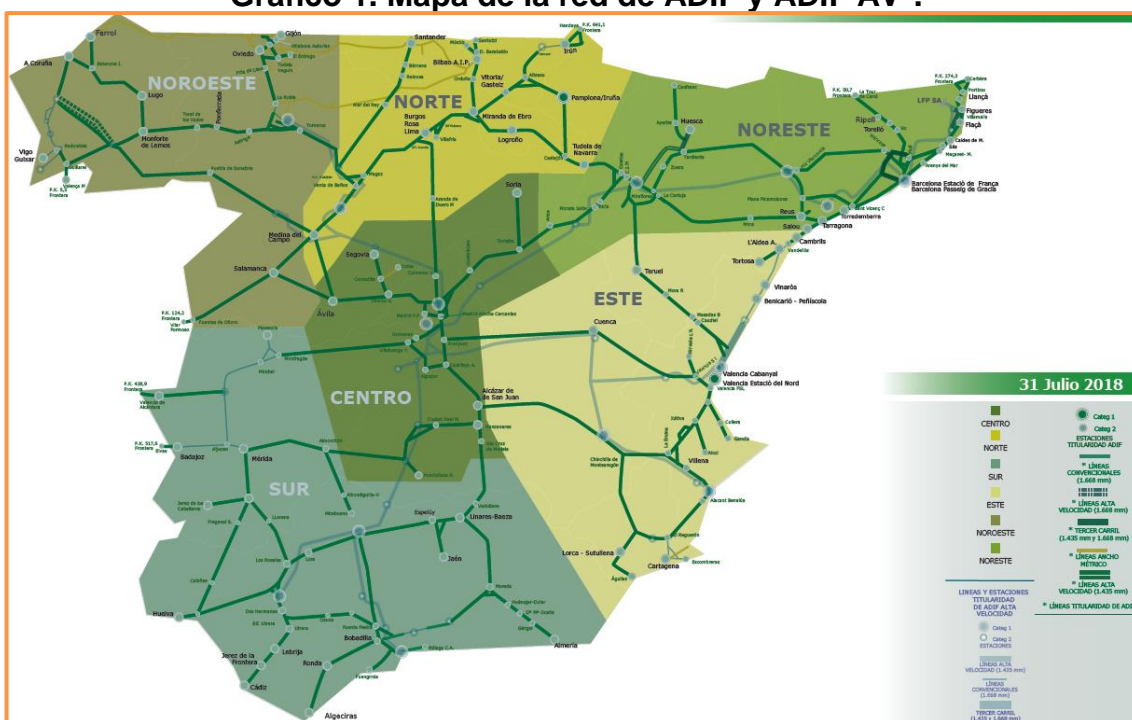
Debe reseñarse lo dispuesto en el artículo 37.1.e) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, que establece la publicidad a dar a este informe previendo específicamente su remisión a la Comisión correspondiente del Congreso de los Diputados y a los titulares del Ministerio de Fomento y del Ministerio de Economía y Empresa.

I. INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS.

I.1. Red ferroviaria en España (RFIG).

A 31 de diciembre de 2018, la RFIG era de 15.358 km, de los cuales 15.290 km pertenecen a ADIF y ADIF-AV, 20 km a LFP Perthus/Línea Figueras Perpiñán S.A.¹ y 48 km a otros propietarios² que son administrados por ADIF y ADIF-AV.

Gráfico 1. Mapa de la red de ADIF y ADIF AV³.



Fuente. Mapa 1 Declaración sobre la red ADIF.

Del total de kilómetros de red administrados por ADIF y ADIF-AV, el 62,8% discurre en vía única y un 36,9% no está electrificado. Además, solo un 18% se corresponde con ancho internacional UIC (2.762 km⁴).

En cuanto a la alta velocidad, administrada por ADIF y ADIF AV, se encuentran en servicio en la actualidad un total de 2.655 km, de los cuales 84 km discurren en ancho ibérico.

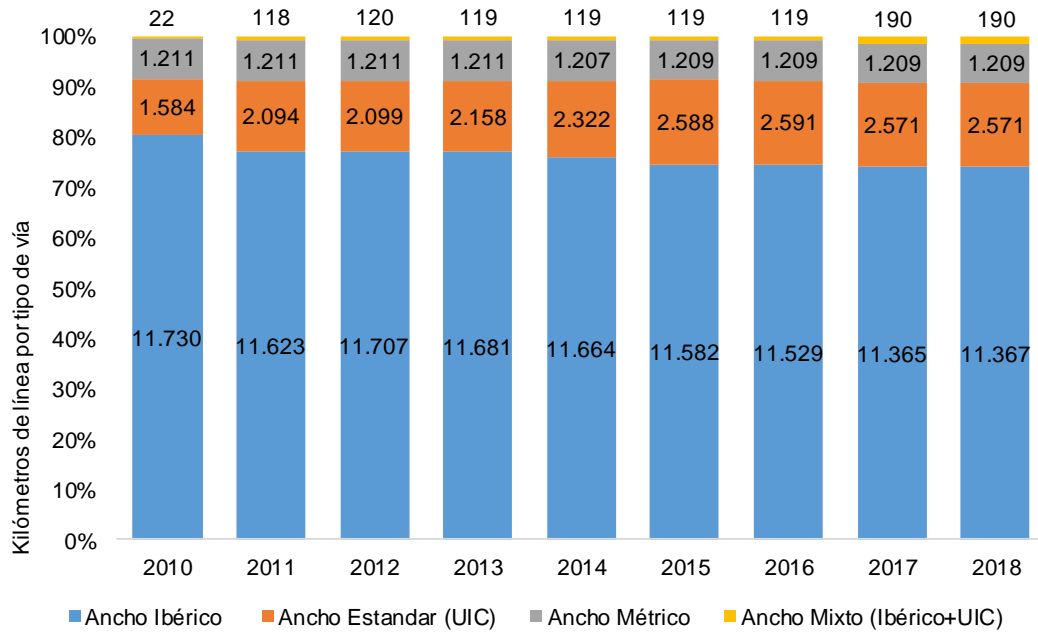
¹ Línea Figueras Perpignan S.A. o LFP es una empresa binacional participada al 50% por los gestores de infraestructuras ADIF y SNCF Réseau que gestionan la línea internacional de alta velocidad de doble vía entre Llers (Figueras) y LE Soler (Perpiñán).

² Autoridades portuarias, empresas privadas, administrados de infraestructuras de Francia y Portugal, entre otros pero que son gestionados directamente por ADIF-ADIF/AV

³ El mapa se corresponde con el publicado por ADIF en su declaración sobre la red de enero de 2019.

⁴ Se incluyen los kilómetros correspondientes a UIC y los del tercer carril (ibérico+UIC), todos totalmente electrificados.

Gráfico 2. Evolución de la red RFIG administrada por ADIF y ADIF-AV.

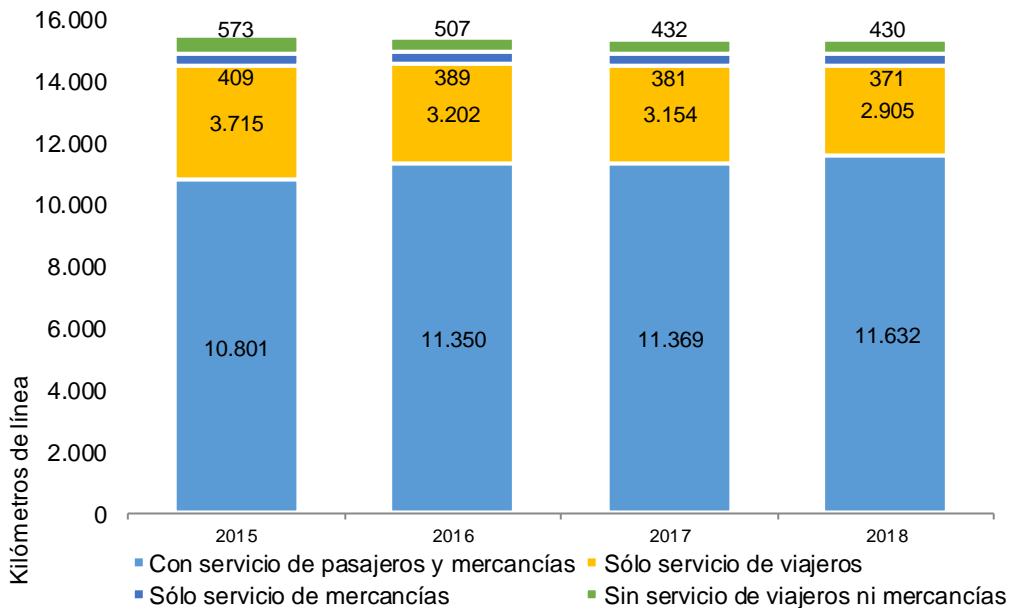


Fuente. Elaboración propia con datos de ADIF y ADIF AV.

I.2. Utilización de las infraestructuras ferroviarias.

El 75,8% de la red RFIG (11.632 km) es utilizada de forma compartida por los servicios de viajeros y de mercancías. Un 18,9% sólo es utilizada por servicios de viajeros (2.905 km) y un 2,4% sólo por servicios de mercancías (371 km). Un 2,8% de la red no tiene ningún tipo de servicio (430 km).

Gráfico 3. Uso de la red ferroviaria según tipo de servicio.



Fuente. Elaboración propia con datos de ADIF y ADIF AV.

Poniendo en relación la actividad registrada en cada corredor con su capacidad actual, los corredores más utilizados de forma conjunta por viajeros y mercancías son el 200 (Madrid-Barcelona)⁵, el 100 (Madrid-Irún/Hendaya), el 300 (Madrid-Valencia), el 400 (Alcázar de San Juan-Cádiz), el 700 (Zaragoza-Bilbao) y el 130 (Venta de Baños-Gijón), con índices de saturación de entre el 27% y el 44%, según datos de capacidad de ADIF de diciembre de 2018⁶.

La actividad a lo largo de 2018 se distribuye por corredores de la forma siguiente:

Tabla 1. Actividad en tren.km por eje o corredor.

Inicio de Corredor-Fin de corredor	Km	Tren.km viajeros	Tren.km mercancías	TOTAL tren.km	%
02 Madrid-Zaragoza-Barcelona-Port Bou-Francia	2.403	32.743.756	7.846.122	40.589.877	20,6%
03 Madrid-Valencia-Tarragona	1.847	25.205.496	4.326.518	29.532.014	15,0%
01 Madrid-Irún-Francia	1.910	21.403.630	6.576.458	27.980.088	14,2%
14 Madrid-Sevilla/Málaga	651	18.004.949	355	18.005.304	9,1%
12 Madrid-Barcelona-Francia	887	17.441.159	149.545	17.590.703	8,9%
04 Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	2.723	14.187.134	2.234.065	16.421.199	8,3%
06 Venta de Baños-León-Orense-Vigo	2.011	12.670.246	4.511.004	17.181.250	8,7%
08 Red Ancho Métrico	1.191	8.102.960	532.772	8.635.731	4,4%
05 Madrid-Cáceres	576	7.830.440	5.878	7.836.318	4,0%
13 Madrid-Levante	606	7.538.517	1.423	7.539.940	3,8%
11 Madrid-Valladolid	349	4.923.443	672	4.924.115	2,5%
16 Olmedo-Zamora-Orense-Santiago	184	1.108.473	0	1.108.473	0,6%

Fuente. Elaboración propia con datos de ADIF/ADIF-AV.

El corredor que concentra mayor actividad es el que discurre entre Madrid y Barcelona, que supone el 20,6% del total de la actividad, seguido del Madrid-Valencia y el Madrid-Irún con un 15% y un 14,2% respectivamente.

⁵ Las referencias numéricas que aparecen respecto de los corredores se corresponden con las aplicadas por ADIF en la Declaración sobre la Red. Responden, a su vez, a la numeración identificada en la Orden FOM 710/2015, de 30 de enero, por la que se aprueba el catálogo de líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG). Según esta disposición, la RFIG se organiza en un primer nivel de clasificación en ejes o corredores, que se asimilan a ámbitos geográficos, y que a su vez se subdividen en líneas y cada una de las líneas, en tramos.

⁶ El índice de saturación relaciona la capacidad total existente en una línea con el tráfico actual (surcos utilizados). Los índices de saturación para estos corredores son los siguientes: corredor Venta de Baños-Gijón, 44%; corredor Madrid-Irún/Hendaya, 34%; corredor Madrid-Barcelona, 41%; corredor Madrid-Valencia, 32%; y corredor Alcázar de San Juan-Cádiz, 27%.

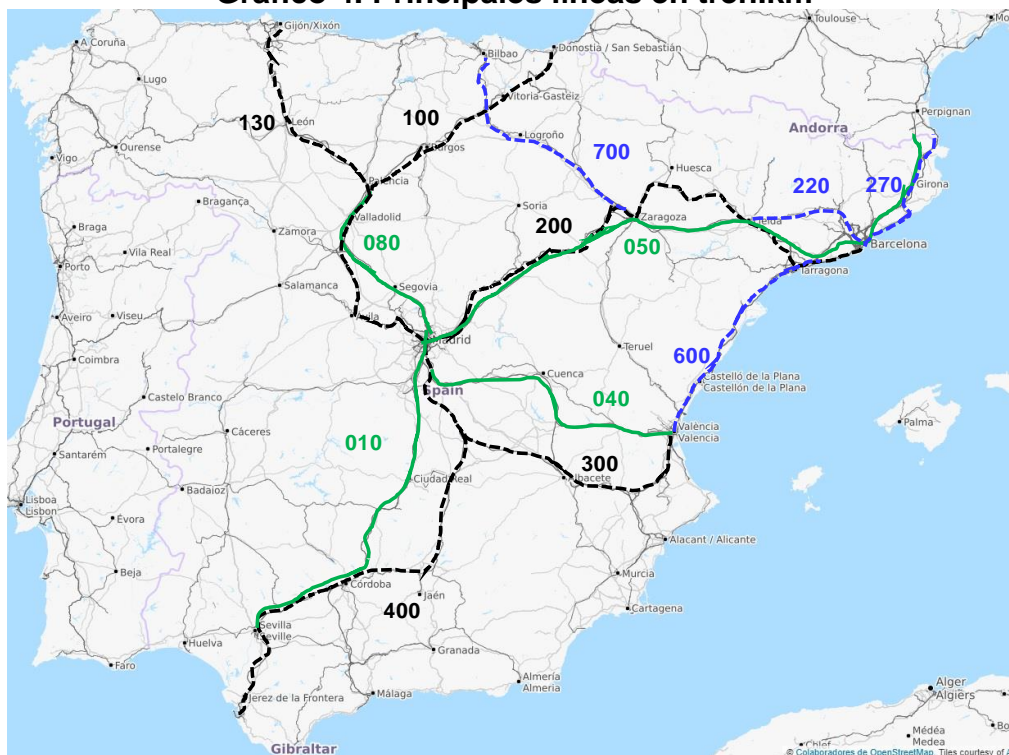
Idéntica lógica, aplicada al desglose de la actividad por líneas, daría lugar a la siguiente ordenación para 2018.

Tabla 2. Actividad en número de tren.km por líneas.

Inicio de línea-Fin de línea	Longitud	tren.km viajeros	tren.km mercancías	Total tren.km	%
050 Madrid-Límite LFP (AV)	752	16.552.452	143.208	16.695.660	8,5%
010 Madrid-Sevilla (AV)	470	15.360.083	353	15.360.436	7,8%
200 Madrid-Barcelona	700	10.869.842	3.603.057	14.472.899	7,3%
100 Madrid-Irún/Hendaya (Francia)	641	10.503.380	3.496.112	13.999.492	7,1%
300 Madrid-Valencia	489	10.038.816	3.228.894	13.267.710	6,7%
400 Alcázar de San Juan-Cádiz	576	7.431.552	1.405.715	8.837.267	4,5%
600 Valencia-Sant Vicenc Calders	285	6.534.658	911.237	7.445.896	3,8%
040 Bif. Torrejón de Velasco-Valencia (AV)	361	5.808.889	924	5.809.813	2,9%
700 Casetas/Zaragoza-Abando/Bilbao	327	3.421.222	1.934.390	5.355.612	2,7%
130 Venta de Baños-Gijón	305	3.443.735	1.789.451	5.233.186	2,7%
270 Bif. Sagrera-Port Bou	165	4.425.047	601.949	5.026.996	2,5%
220 Lleida-Barcelona-L'Hospitalet	190	4.438.700	767	4.439.468	2,2%
080 Madrid-Venta de Baños (AV)	217	4.199.092	613	4.199.705	2,1%

Fuente. Elaboración propia con datos de ADIF/ADIF-AV.

Gráfico 4. Principales líneas en tren.km



Fuente. Elaboración propia con datos de ADIF/ADIF-AV.

La intensidad de uso de la red⁷ mejora muy levemente en 2018, pero sigue lejos de los valores alcanzados en otros países europeos⁸. La ratio correspondiente a los servicios de viajeros sigue siendo muy superior a la de los servicios de transporte de mercancías (6,5 veces superior).

Tabla 1. Intensidad de uso de la red (tren.km/longitud de la red por día).

<i>Intensidad de uso</i>	2015	2016	2017	2018
Mercancías	4,8	4,6	4,6	4,7
Viajeros	30,2	30,1	30,5	30,6
Total general	34,9	34,7	35,1	35,3

Fuente. Elaboración propia con datos de ADIF/ADIF-AV.

I.3. Ingresos de los gestores de la infraestructura ferroviaria

Los principales ingresos generados por la red se originan en el cobro de cánones por el uso de la infraestructura, los cuales ascienden a 1.226 millones de euros, esto es el 80,1% del total de los ingresos, habiéndose incrementado notablemente respecto de 2017.

Tabla 2. Desglose de ingresos por cánones y servicios complementarios.

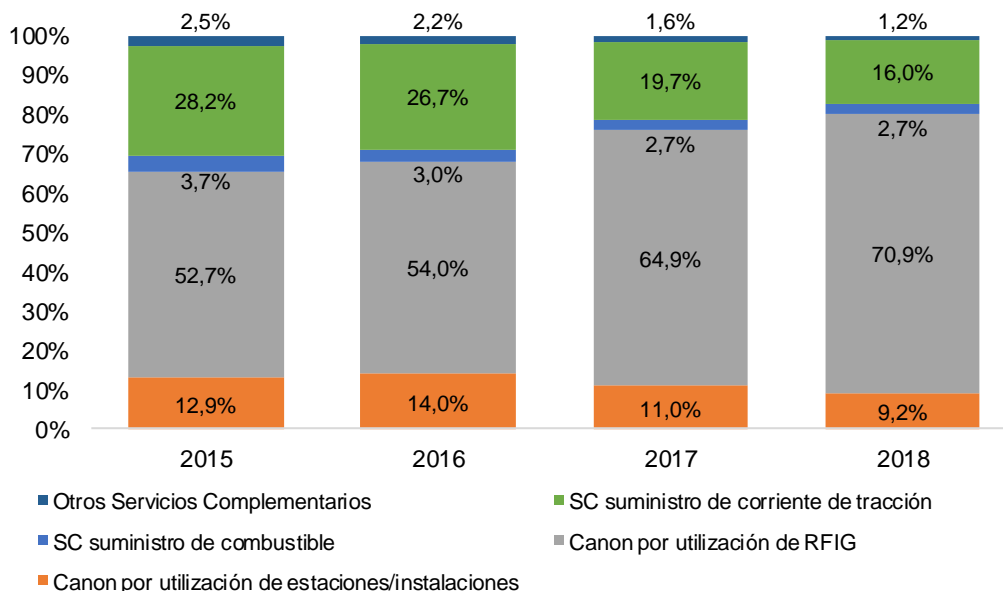
<i>Ingresos (euros)</i>	2018	Δ17-18
Ingresos por cánones	1.226.057.023	32,1%
Utilización de estaciones y otras instalaciones	140.507.267	4,7%
Utilización de la red de interés general	1.085.549.756	36,8%
Ingresos por servicios complementarios	304.363.071	3,3%
Suministro de combustible	41.756.027	25,1%
Suministro de corriente de tracción	244.550.945	1,4%
Otros servicios complementarios	18.056.099	-9,7%
Total general	1.530.420.094	25,2%

Fuente. Elaboración propia con datos de ADIF/ADIF-AV.

⁷ La intensidad de uso de la red se define como el cociente entre la actividad anual medida en tren.km dividida por la longitud de la red y expresada por día (= actividad anual en tren.km/longitud de la red/365).

⁸ Según datos procedentes del séptimo informe anual de supervisión del mercado ferroviario de IRG Rail de abril de 2019, en el año 2017 la intensidad de uso de la red en media europea alcanzó 54 tren.km por longitud de la red y día. Alemania registró un cociente de 75, Italia de 50, Francia de 45, mientras que Países Bajos y Reino Unido alcanzaron respectivamente los valores de 144 y 95.

Gráfico 5. Evolución del peso relativo de los distintos conceptos de ingresos (%).



Fuente. Elaboración propia con datos de ADIF y ADIF AV.

En la siguiente tabla, se muestran los ingresos por cánones teniendo en cuenta el tipo de servicio desarrollado y por tren.km realizado.

Tabla 3. Ingresos por cánones por tren.km según tipo de servicio (2018).

Servicio	Ingresos por cánones	Tren.km	€/tren.km (2017)	€/tren.km (2018)
Mercancías	7.676.114 €	26.184.810	0,2798	0,2932
Viajeros	1.217.948.508 €	171.160.205	5,3925	7,1138

Fuente. Elaboración propia con datos de ADIF/ADIF-AV.

Como puede observarse, se ha producido un aumento de los ingresos por tren.km del 32% en el caso de los servicios de viajeros y de un 4,8% en servicios de mercancías. La evolución registrada por los cánones de viajeros se debe al doble efecto del incremento de la actividad y de la subida selectiva de cánones⁹ aplicada en 2017 y 2018.

⁹ Ver resolución [STP/DTSP/023/17](#) CNMC sobre la propuesta de canon y adición de ADIF de los servicios de viajeros urbanos o suburbanos e interurbanos (VCM) para 2017. ADIF renuncia a la subvención de explotación que pasa a recibir directamente RENFE Viajeros y traslada la totalidad de los costes directamente imputables al servicio ferroviario VCM y, por tanto, se asiste a un incremento en los cánones.

I.4. Gastos en inversiones.

Por lo que se refiere a la inversión en nuevas infraestructuras, estas crecieron un 5,4% respecto a 2017, ascendiendo a un total de 1.220, 21 millones de euros.

Por agentes, se mantiene el papel protagonista de ADIF AV que acapara el 96% del total de las nuevas inversiones del período. Por destino, el esfuerzo se concentra en las líneas de alta velocidad que acapararon el 92% del total de las nuevas inversiones, peso que se mantiene relativamente constante desde el año 2015.

Tabla 6. Desglose de inversiones en nuevas infraestructuras¹⁰ (en euros).

	2015	2016	2017	2018	Δ17-18
TOTAL	1.539.647.089 €	981.381.891 €	1.158.017.127 €	1.220.211.683 €	5,4%
<i>Por gestor</i>					
ADIF	71.027.762 €	45.428.905 €	64.247.023 €	48.390.785 €	-24,7%
ADIF-AV	1.468.619.327 €	935.952.986 €	1.093.770.103 €	1.171.820.898 €	7,1%
<i>Por tipo de infraestructura</i>					
Líneas convencionales	57.495.193 €	33.988.920 €	44.667.949 €	43.308.681 €	-3,0%
Líneas exclusivas de alta velocidad	1.427.876.072 €	916.593.370 €	1.068.651.522 €	1.121.862.098 €	5,0%
Principales estaciones	54.275.824 €	30.799.601 €	44.697.656 €	55.040.903 €	23,1%
TOTAL	1.539.647.089 €	981.381.891 €	1.158.017.127 €	1.220.211.683 €	5,4%

Fuente. Elaboración propia con datos de ADIF/ADIF-AV.

¹⁰ El desglose de inversiones en infraestructuras corresponde a lo solicitado en el Reglamento 2015/1100/UE sobre las obligaciones de información de los Estados miembros en el marco de la supervisión del mercado ferroviario. Tanto ADIF como ADIF AV reportan agregado el valor de las inversiones realizadas en líneas convencionales y de alta velocidad. Metodológicamente se han considerado todas las inversiones en líneas ferroviarias realizadas por ADIF como inversiones en líneas convencionales y las realizadas por ADIF AV como inversiones en líneas exclusivas de alta velocidad.

II. TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS.

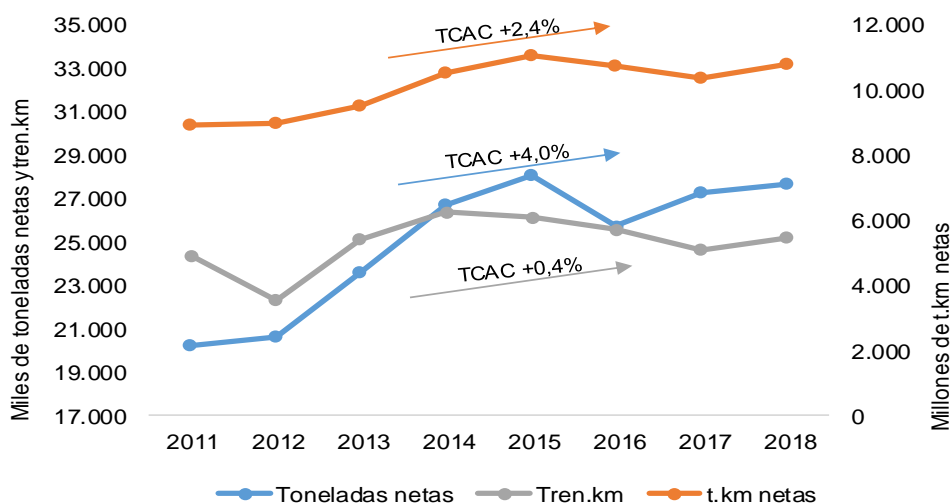
En el año 2018 operaron en España 11 operadores ferroviarios, uno más que en 2017. Al conjunto de las empresas alternativas se ha sumado el operador portugués MEDWAY a través de su filial española¹¹. Se han producido otras operaciones societarias de relevancia en el mercado español, con la adquisición del 100% de COMSA Rail Transport S.A. por parte del incumbente francés SNCF Logistics, habiendo cambiado su denominación social por Captrain España S.A. También cabe destacar el cambio de denominación de Transfesa Rail S.A., que por absorción de su matriz, ha pasado a denominarse Transfesa Logistics S.A. y cuyo accionista mayoritario es el incumbente alemán Deutsche Bahn, AG.

II.1. Evolución reciente del transporte de mercancías.

II.1.1. Indicadores de actividad.

La actividad en el mercado de mercancías en 2018 registró un crecimiento del 2,2% respecto del año anterior en términos de tren.km y de un 3,9% en tonelada km neta (en adelante, t.km neta). Por volumen, la actividad creció un ligero 1,4% medido en toneladas netas sin llegar a los máximos conseguidos en 2015¹².

Gráfico 6. Evolución de la actividad de mercancías¹³.



Fuente. Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias.

¹¹ MEDWAY Operador Ferroviario e Logístico de Mercaderías S.A. Sucursal España Transporte y Logística. MEDWAY es actualmente propiedad de la compañía naviera MSC si bien en sus orígenes fue heredero del operador histórico luso.

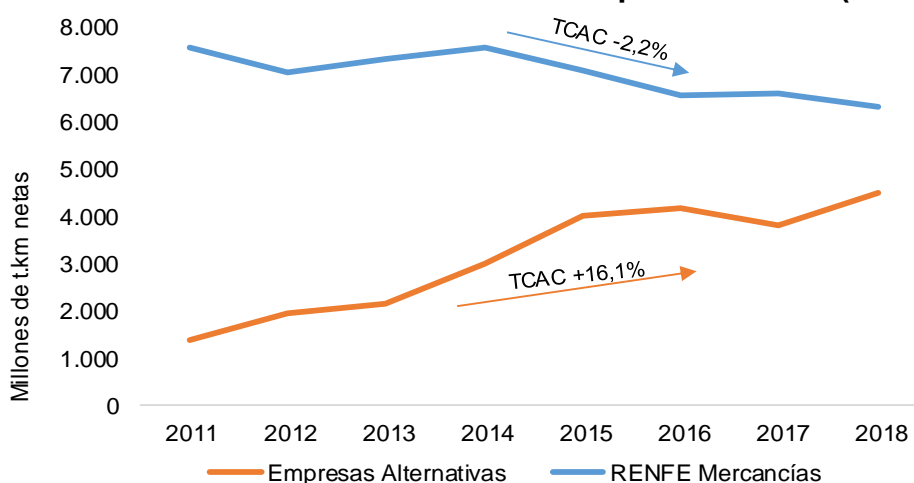
¹² Estos datos no recogen la actividad de los operadores autonómicos, FGC y Euskotren.

¹³ La tasa de crecimiento anual compuesto (TCAC o CAGR en inglés) es un indicador utilizado para describir el crecimiento en un periodo de tiempo en algún elemento de negocio y modera el efecto de la volatilidad

Las empresas alternativas han superado la ralentización experimentada en 2017 y han vuelto a la senda de crecimiento de dos dígitos con un incremento del tráfico del 14,4% en tren.km y del 18,2% en t.km netas en 2018. El incremento en términos de toneladas netas fue del 22,2%.

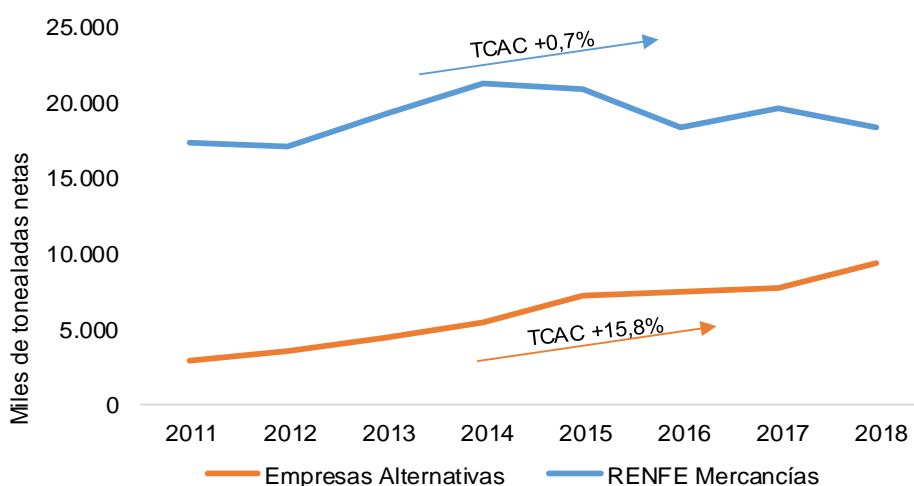
En el caso de RENFE Mercancías se ha producido una disminución del tráfico del 3,6% en tren.km y del 4,3% en t.km neta y un descenso de las toneladas netas del 6,7%.

Gráfico 7. Evolución del tráfico de mercancías por ferrocarril (t.km netas).



Fuente. Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias.

Gráfico 8. Evolución de la actividad en toneladas netas.

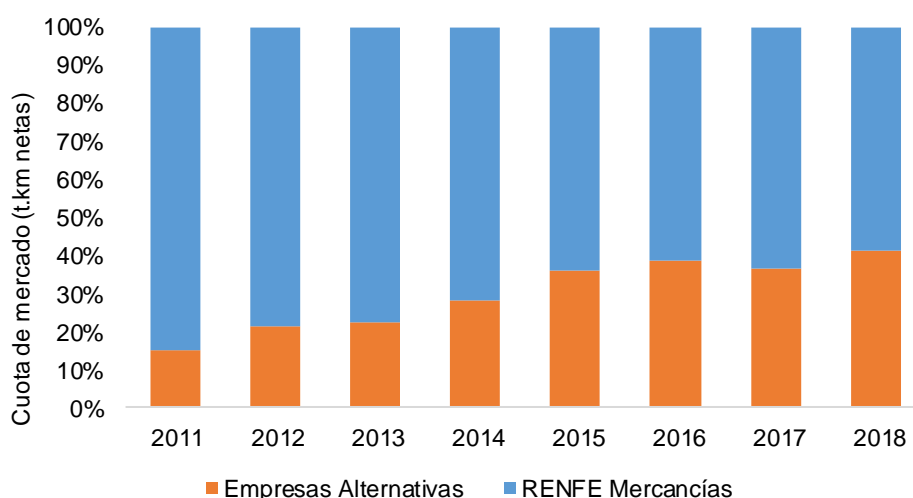


Fuente. Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias.

en el caso de utilizar medias aritméticas ($TCAC(to, tn) = \left(\frac{v(tn)}{v(to)}\right)^{\frac{1}{tn-t0}} - 1$). Las cifras aquí expresadas se refieren al período completo desde 2011 a 2018.

La evolución de la actividad de las empresas tiene su impacto en la cuota de mercado. Las empresas alternativas, que habían visto disminuir su porcentaje de participación en 2017, han revertido la situación alcanzando su cuota de mercado máxima, tanto en términos de t.km netas hasta el 41,5% (36,5% en 2017) como de toneladas netas hasta el 33,9% (28,1% en 2017). En términos de tráfico, su importancia relativa ascendió en 2018 al 36% del mercado medido en tren.km, lo que supone una variación respecto al 2017 de +3,9 p.p.

Gráfico 9. Evolución de la cuota de mercado (t.km netas).



Fuente. Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias.

II.1.2. Indicadores económicos.

A. Ingresos derivados del transporte de mercancías por ferrocarril.

La cifra total de ingresos asciende a algo más de 296 millones de euros, lo que supone práctica estabilidad con respecto al año 2017 en un contexto, sin embargo, de mayor actividad.

Los ingresos conseguidos por RENFE Mercancías cayeron un 6% hasta los 199,4 millones de euros, mientras que las empresas alternativas incrementaron sus ingresos en un 17%, en lógica consonancia con la evolución de su actividad en el mercado.

La reducción de actividad por parte de RENFE Mercancías no ha tenido impacto en los ingresos de este mercado, ya que ha sido compensado por el crecimiento de las empresas alternativas.

Tabla 7. Evolución de los ingresos por transporte de mercancías (millones de euros).

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ17-18
RENFE Mercancías	207,4	217,6	249,0	233,6	210,0	212,1	199,4	-6,0%
Empresas alternativas	41,5	45,1	63,9	69,5	78,1	82,5	96,8	17,4%

Total	248,8	262,7	312,8	303,0	288,1	294,6	296,2	0,6%
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	-------------

Fuente. Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias.

En cuanto a la evolución de la cuota de mercado en términos de ingresos por transporte ferroviario de mercancías, las empresas alternativas alcanzaron un 32,7% en 2017 (+4,7 puntos porcentuales con respecto a 2017), por lo que, continúa la tendencia creciente de los últimos años (20,4% en 2014). La diferencia de cuota de mercado por actividad e ingresos sería reflejo del menor ingreso medio que generan las empresas alternativas como se verá posteriormente.

B. Evolución de los ingresos y costes medios del transporte ferroviario de mercancías.

Los costes medios por tonelada transportada alcanzaron los 9,6 euros, un 2,2% más que en 2017. Por otro lado, el coste por t.km neta se ha mantenido con respecto a 2017 situándose en los 0,025 euros.

Tabla 8. Costes medios por tonelada neta y t.km neta.

	t.km neta	tonelada neta
Empresas alternativas	0,020 €	9,7 €
RENFE Mercancías	0,028 €	9,5 €
Total	0,025 €	9,6 €

Fuente. Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias.

Al igual que lo sucedido en 2017, RENFE Mercancías logra bajar de los 10 euros por tonelada neta, situándose por debajo del coste unitario de las empresas alternativas. Sin embargo, se encuentra lejos de la eficiencia por t.km neta conseguida por aquellos.

Por su parte, los ingresos medios por tonelada transportada, se mantuvieron prácticamente estables con respecto a 2017 (-0,7%), hasta 10,7 euros/tonelada neta. Considerando la distancia recorrida por la carga, los ingresos medios por t.km neta disminuyeron hasta los 2,74 céntimos de euros/t.km neta, un 3,2% menos.

Tabla 9. Ingresos medios por tonelada neta y t.km neta.

	t.km neta	tonelada neta
Empresas alternativas	0,0216 €	10,3 €
RENFE Mercancías	0,0315 €	10,9 €
Total	0,0274 €	10,7 €

Fuente. Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias.

Analizando por tipo de empresa, las empresas alternativas han experimentado una disminución en sus ingresos medios en toneladas netas desde los 10,7 euros de 2017 a los 10,3 euros en 2018 pero manteniendo el mismo nivel de

ingresos por t.km neta (0,22 euros). En el caso de RENFE Mercancías, ésta ha mejorado ligeramente sus ingresos medios en toneladas netas (+0,8%), manteniendo el mismo nivel de ingresos por t.km neta (0,32 euros).

C. Productividad.

A continuación, se presentan algunos indicadores sobre la productividad de las empresas ferroviarias que participan en el mercado.

En primer lugar, como ya se ha comentado en otros epígrafes, se observan diferencias sustanciales entre el operador histórico y las empresas alternativas, según se recoge en la tabla siguiente.

Tabla 10. Indicadores de productividad de las empresas ferroviarias en 2018.

	RENFE Mercancías	Empresas alternativas	Promedio 2017	Promedio 2018	% variación
Trenes diarios	231	81	321	313	-2,7%
Recorrido medio del tren (km)	302	204	221	230	3,9%
Recorrido medio de la tonelada neta (km)	345	478	381	390	2,4%
Velocidad media de circulación (km/h)	52	54	52	53	1,0%
Recorrido por locomotora (km)	50.107	113.282	61.652	62.679	1,7%
Recorrido por maquinista (km)	25.092	28.728	26.813	26.289	-2,0%
Toneladas brutas/tren	965	808	896	909	1,4%
Toneladas netas/tren	392	358	374	380	1,6%
T.km neta/T.km bruta	0,406	0,513	0,4436	0,4445	0,2%

Fuente. Elaboración propia con datos de ADIF-ADIF de las empresas ferroviarias.

Los datos anteriores reflejan una mayor intensidad de uso de sus activos por parte de las empresas alternativas en el año 2018: la velocidad media de circulación es mayor, con lo que las locomotoras puestas en funcionamiento recorren mayor distancia total aunque el recorrido medio sea más corto; también la intensidad de uso del capital humano es más elevada, con recorridos más largos por maquinista; finalmente, aunque los trenes pudieran parecer con menor capacidad (por el menor indicador de tonelada bruta por tren), el índice de aprovechamiento¹⁴ refleja una mayor eficiencia que incluso habría mejorado respecto a 2017.

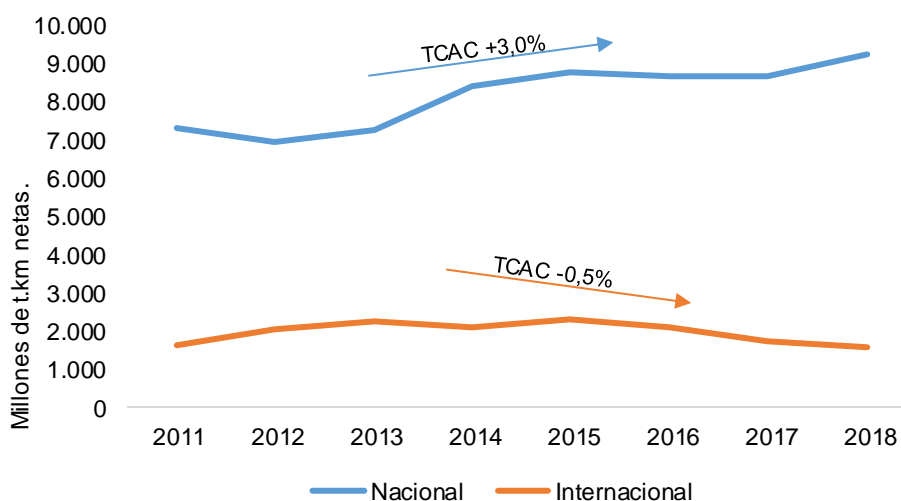
¹⁴ El índice de aprovechamiento del tren mide la relación entre la carga neta y bruta, medidas en toneladas. Muestra el porcentaje total de la carga que puede comercializarse.

Ello contribuye a explicar las diferencias en costes medios por t.km neta antes expuestas y justifica que, con un número de trenes igual al 26% del promedio diario, las empresas alternativas tengan la capacidad de captar el 34% del total de toneladas netas transportadas en el ejercicio y realicen el 41% de las t.km netas totales.

II.2. Caracterización del transporte de mercancías por ferrocarril.

Los tráficos realizados por el ferrocarril son eminentemente nacionales, con una cuota internacional del 14,4% en 2018 frente al 16,8% alcanzado en 2017, lo que supone una caída de 2,4 p.p.. Se consolida la tendencia decreciente que desde 2015 se puede observar en los tráficos internacionales, tanto en t.km neta como en porcentaje respecto de los tráficos nacionales.

Gráfico 10. Evolución de la actividad nacional e internacional (t.km neta).



Fuente. Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias.

II.2.1. Caracterización de la demanda: tráficos nacionales.

A. Principales productos transportados.

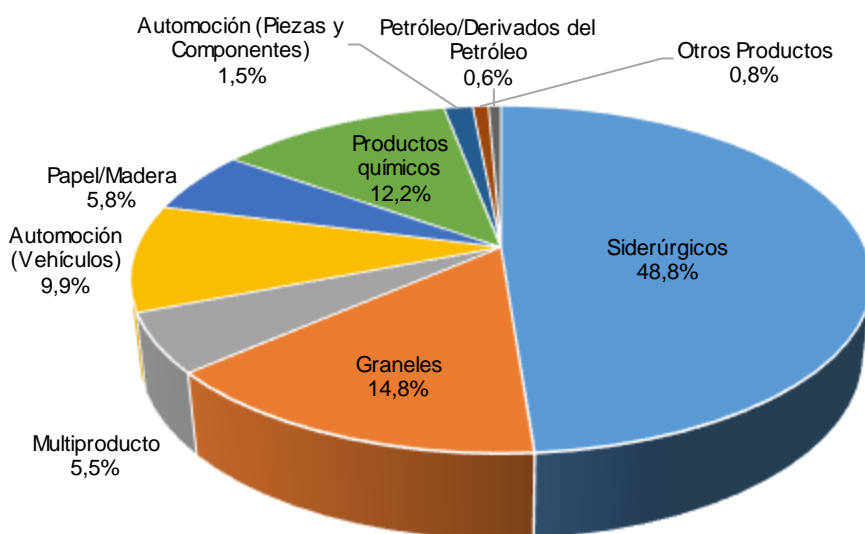
De los 11 operadores ferroviarios, 7 declararon realizar únicamente transporte intermodal. En 2018, los 5.418,4 millones de t.km netas de tráfico intermodal superaron los 5.383,6 millones de vagón completo, alcanzando una cuota del 50,2%.

Analizando por separado los distintos tipos de empresas, se observa que para RENFE Mercancías el 68% del tráfico medido en t.km neta se realiza en la modalidad de vagón completo en tanto que, en las empresas alternativas, el 76% de los tráficos son intermodales.

En términos de volumen, casi el 37,9% de las toneladas netas transportadas correspondieron a graneles, seguidos de los productos siderúrgicos (29,9%), productos químicos (11,3%) y vehículos (7,2%).

Teniendo en cuenta la distancia recorrida por los productos anteriores (t.km neta), son los productos siderúrgicos los que copan el mercado con un 48,8% seguido de los graneles (14,8%), de los productos químicos (12,2%) y de los vehículos (9,9%).

Gráfico 11. Productos transportados en vagón completo (t.km neta).



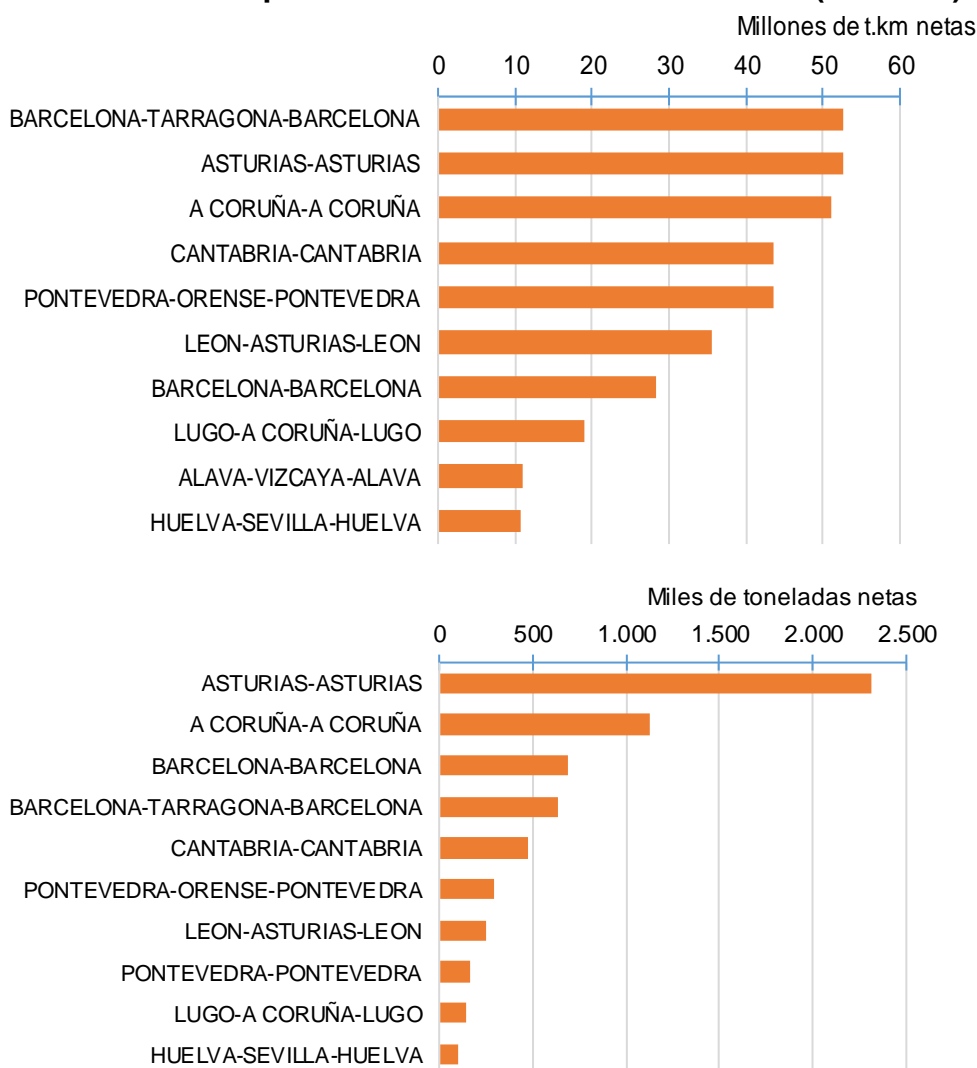
Fuente. Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias.

B. Principales flujos del transporte de mercancías por ferrocarril.

En el gráfico siguiente, se muestra a nivel nacional los corredores de corto recorrido (hasta 150 km) con mayor tráfico. Los tráficos de corto recorrido más relevantes continúan dándose en las provincias de Barcelona y Tarragona, Asturias y A Coruña, destacando entre las mercancías transportadas el carbón y los productos siderúrgicos en la zona norte y los productos químicos y automoción en la zona este.

Prescindiendo del efecto distancia y tomando como variable de referencia la tonelada neta transportada, la ordenación de los principales corredores de corta distancia se ve ligeramente alterada. Como en años anteriores, continúa la prevalencia de Asturias frente a otros corredores en este rango de distancias, acumulando más de dos millones de toneladas netas transportadas en 2018.

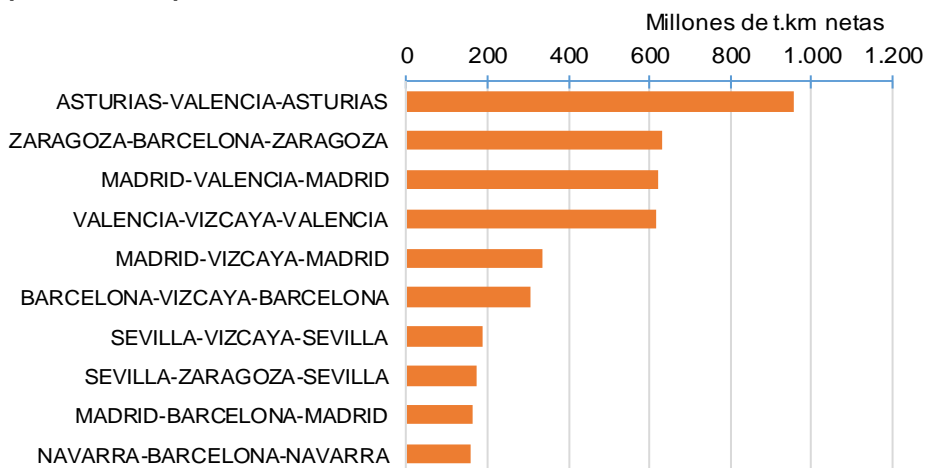
Gráfico 12. Principales corredores de corto recorrido (<150 km).



Fuente. Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias.

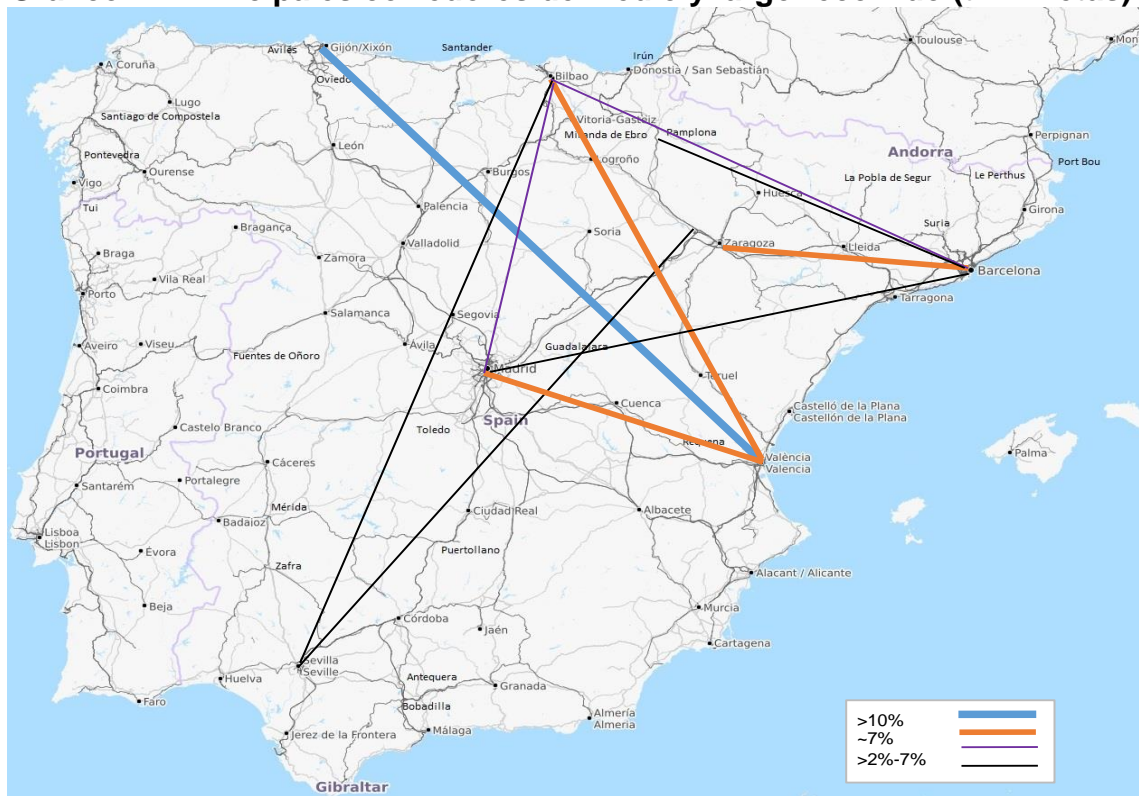
Por lo que se refiere a los corredores de medio y largo recorrido, el principal en términos de t.km netas es el que une Asturias y Valencia, que acumula un tráfico de más de 958 millones de t.km netas en 2018, lo que representa más del 10% del total de estos corredores. Lo sigue el Zaragoza-Barcelona-Zaragoza que, con algo más de 630 millones de t.km netas, alcanza el 7,1% del total, seguido muy de cerca por los corredores entre Madrid y Valencia (620 millones de t.km netas, 7,0% del total) y entre Valencia y Vizcaya (617 millones de t.km netas, también 7,0% del total).

Gráfico 13. Principales corredores en trayectos de medio y largo recorrido (t.km netas).



Fuente. Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias.

Gráfico 14. Principales corredores de medio y largo recorrido (t.km netas).

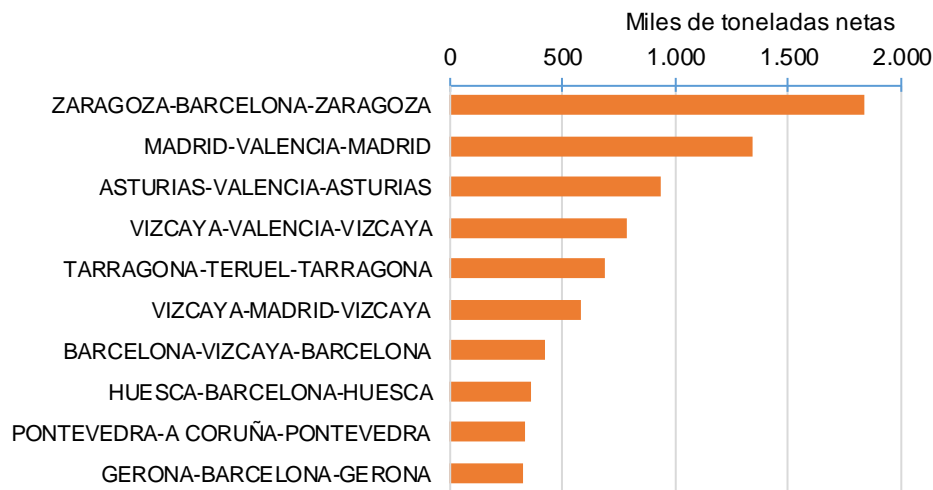


Fuente. Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias (mapa base OFE).

Descontando el efecto de la distancia, la ordenación de los principales corredores se altera y gana prevalencia el corredor entre Zaragoza y Barcelona, que alcanza los 1,8 millones de toneladas netas en 2018, algo más del 10% del total, y se mantiene en primera posición como en 2017. Lo sigue el corredor entre Madrid y Valencia, en el que se transportan alrededor del 8% del total de las

toneladas netas, lo que en valor absoluto representa alrededor de 1,3 millones de toneladas. Por su parte, el corredor Asturias-Valencia-Asturias queda ligeramente por debajo del millón de toneladas netas transportadas (0,932 millones de toneladas) con un peso relativo del 5,5% sobre el total.

Gráfico 15. Principales corredores de medio y largo recorrido (toneladas netas).



Fuente. Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias.

Los anteriores datos no ponen sino de manifiesto la preponderancia del trayecto Zaragoza-Barcelona (un sentido) que por sí solo alcanza casi los 1,2 millones de toneladas netas transportadas en 2018, equivalente al 4,3% del total transportado (6,6% incluyendo el Barcelona-Zaragoza).

También conducen a identificar a Asturias como la principal provincia de origen del mercado de transporte de mercancías ferroviarias en España. En 2018, el 17,5% de las toneladas netas transportadas y el 16,4% de las t.km netas tuvieron su origen en esta Comunidad, destacando los movimientos de productos siderúrgicos y graneles tanto locales como de larga distancia (Valencia).

En el caso de las principales provincias de destino destaca especialmente Barcelona con un 14,4%¹⁵ en términos del total de toneladas netas transportadas en 2018, con movimientos en vagón completo e intermodal, mientras que Valencia supone el destino preferido en términos de t.km netas al concentrar el 17,1% de los tráficos realizados.

¹⁵ En caso de tener en cuenta la actividad autonómica desarrollada por FGC la cuota subiría por encima del 16%.

En la siguiente tabla, se recogen los principales trayectos de largo recorrido en los que transitan al menos dos operadores, ordenados por toneladas netas, y las principales mercancías transportadas.

Los trayectos Madrid-Valencia y Valencia-Madrid, en donde domina el transporte intermodal, son los que más competidores tienen, con nueve de las once empresas ferroviarias operando y con 5 empresas con cuotas de mercado por encima del 10%. Los siguen los trayectos Zaragoza-Barcelona y Barcelona-Zaragoza con 7 competidores en transporte intermodal y automoción. También destacan el Vizcaya-Valencia y Valencia-Vizcaya con 6 competidores en transporte intermodal y multiproducto.

Aunque menos relevantes en volumen transportado¹⁶, también hay que mencionar los trayectos que unen Zaragoza con Madrid, Valencia y Vizcaya en donde compiten hasta 6 empresas ferroviarias.

Tabla 11. Principales trayectos de largo y medio recorrido, donde existen más de dos competidores, y mercancías transportadas (toneladas netas).

Trayecto	Toneladas netas	Empresas	Principales mercancías
ZARAGOZA-BARCELONA	1.187.805	7	Intermodal Automoción Papel
MADRID-VALENCIA	792.781	9	Intermodal
BARCELONA-ZARAGOZA	649.262	7	Intermodal Automoción Papel
VALENCIA-MADRID	549.700	9	Intermodal
VIZCAYA-VALENCIA	431.898	6	Intermodal Multiproducto Siderúrgicos
VALENCIA-VIZCAYA	351.926	6	Intermodal Multiproducto Siderúrgicos
MADRID-VIZCAYA	340.140	6	Intermodal Multiproducto Siderúrgicos
BARCELONA-VIZCAYA	239.189	4	Intermodal

Fuente. Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias.

II.2.2. Caracterización de la demanda: tráficos internacionales.

¹⁶ Lo que explica que no se incluya en la tabla.

De los 11 operadores ferroviarios, sólo 4 declararon realizar transportes internacionales: por un lado, RENFE Mercancías y, dentro de las empresas alternativas, Captrain España (antigua Comsa Rail Transport), Transfesa Logistics (antigua Transfesa Rail) y Medway España.

Los tráficos internacionales han disminuido su actividad tanto en t.km neta como en tonelada neta, tendencia ya iniciada en 2015. Los 1.560,6 millones de t.km neta, con un 14,4% de cuota y una disminución de 2,4 puntos porcentuales, sitúan la actividad en cifras inferiores a 2011 donde se alcanzó la cifra de 1.625,8 millones de t.km neta.

A pesar de que la competitividad del transporte de mercancías por ferrocarril aumenta con la distancia y que, por tanto, los tráficos internacionales deberían ser importantes, se confirma que su peso viene disminuyendo progresivamente en los últimos años desde su cuota máxima del 23,4% alcanzada en 2013 hasta la actual situada en el 14,4%.

II.2.3. Operadores autonómicos de mercancías.

La actividad de los operadores autonómicos supuso un 0,4% de las t.km netas transportadas a nivel nacional y un 2% del total en toneladas netas. Los ingresos aportados suponen un 1,1% del total.

EUSKOTREN transportó 12.527 toneladas netas y 1.128.463 t.km netas, lo que representa una disminución del 73,2% y del 28,7% respectivamente con respecto al año anterior, debido a los problemas del operador externo que transportaba uno de sus productos habituales hasta la red regional administrada por Eusko Trendibe Sarea (ETS). Los dos tráficos operados por Euskotren han sido entre la terminal de Ariz y Lebario (Vizcaya) y Ariz y Lasarte (Guipúzcoa), transportando productos siderúrgicos y apea de madera. Los ingresos por transporte ferroviario de mercancías en 2018 fueron de 21.600 euros frente a los 38.842 euros de 2017.

FGC¹⁷ por su parte continuó con su actividad habitual de transporte de sales potásicas (graneles) y vehículos de SEAT. La cancelación de sus servicios de transporte de sal para consumo humano le ha supuesto una disminución de las toneladas netas transportadas en un 9,7% (534.953) y de un 4,7% de las t.km netas (37.123.767). Los ingresos por transporte de mercancías, durante el año 2018, fueron de 3.320.088 euros lo que supone una disminución del 13,3% con respecto del año 2017.

¹⁷ FGC participa junto con COMSA en la sociedad Cargómetro Rail Transport SA que realiza transportes de piezas de la factoría de SEAT en vía de ancho ibérico. Los tráficos son operados por COMSA.

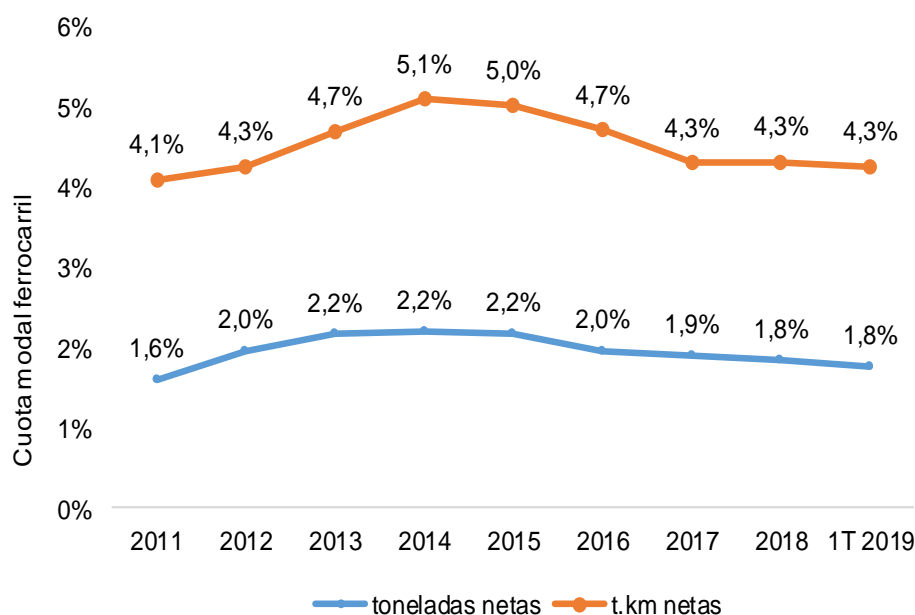
II.3. Cuota modal del transporte terrestre de mercancías.

En términos de actividad, en el año 2018 la carretera ha visto aumentar en un 4,6% las toneladas netas transportadas y un 3,9% las t.km netas. En el caso del ferrocarril los incrementos han sido del 1,4% en el caso de las toneladas netas y del 3,9% en el caso de las t.km netas.

La cuota modal del transporte ferroviario en el transporte de mercancías terrestre se situó, en 2018, en el 1,8% en toneladas netas (1,9% en 2017) y en un 4,3% en t.km netas (4,3% en 2017)¹⁸.

Estos datos siguen confirmando que la carretera sigue siendo, con gran diferencia, el medio de transporte más utilizado en España para el transporte de mercancías, si bien la participación del transporte ferroviario parece estabilizarse en los últimos años. Con todo, sigue lejos de alcanzar la importancia relativa que presenta en otros países europeos.¹⁹

Gráfico 16. Evolución de la cuota modal del ferrocarril en el transporte terrestre.



Fuente. Elaboración propia con los datos del Ministerio de Fomento y de las empresas ferroviarias.

¹⁸ Los datos del transporte de mercancías por ferrocarril han sido suministrados por las empresas ferroviarias y los del modo carretera han sido publicados por el Ministerio de Fomento.

¹⁹ Según datos procedentes de Eurostat (año 2017) la cuota modal media del ferrocarril de los países de la UE estaría en el entorno del 17%

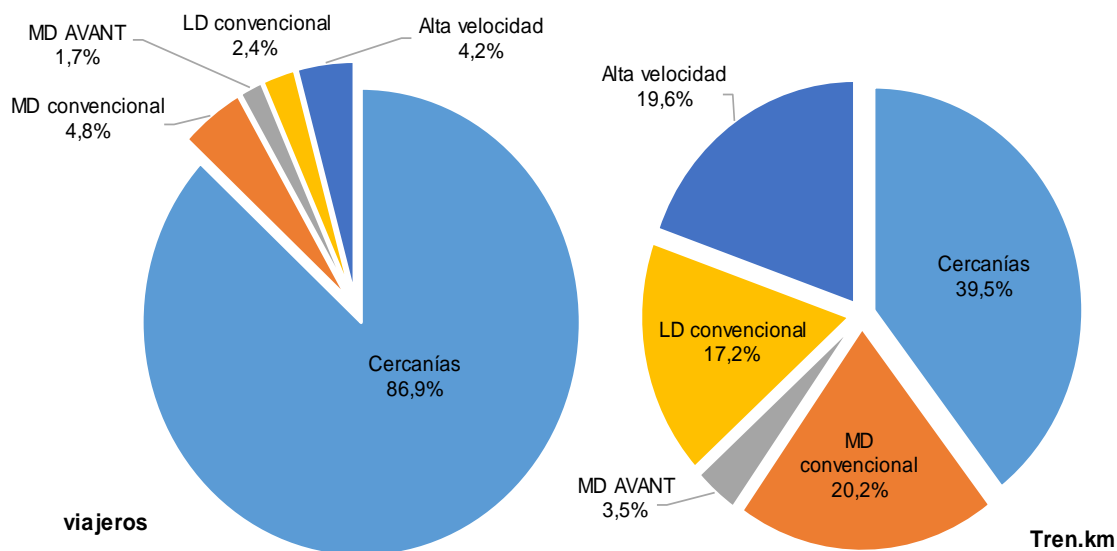
III. TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS.

En 2018, 507 millones de viajeros utilizaron este modo de transporte, prolongándose la senda de crecimiento un año más al registrar una tasa de variación interanual positiva igual al 3,9%.

Por tipo de servicios, en los OSP de cercanías y media distancia confluyeron un total de 473,4 millones de viajeros, lo que se tradujo en un volumen de tráfico igual a 106,1 millones de tren.km. De esta forma, los servicios de cercanías siguen siendo los más importantes por volumen de viajeros, al suponer casi el 87% del total de viajeros en 2018. En términos de tren.km, su importancia relativa cae significativamente hasta situarse cerca del 40% del total del tráfico en dicho ejercicio.

Por su parte, los servicios comerciales desplazaron un total de 33,6 millones de viajeros, equivalente a 61,6 millones de tren.km. Estos servicios están lejos de mover los valores absolutos de viajeros que registran los servicios no comerciales, pero, por volumen de tráfico, supusieron conjuntamente algo más de un tercio del total de tren.km en 2018 (36,8%), aproximándose a los registros de tráfico de cercanías.

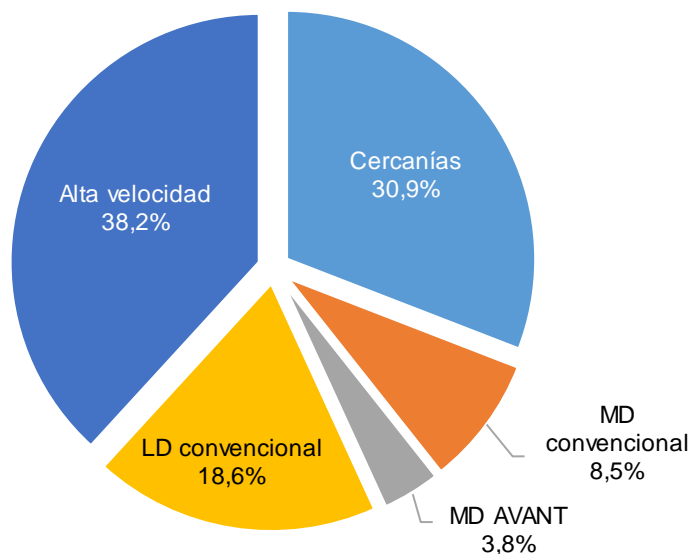
Gráfico 17. Actividad ferroviaria por tipo de servicio (viajeros y tren.km) 2018.



Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

En términos de viajeros.km, los servicios OSP acumularon 11.624,1 millones de viajeros.km, y los servicios comerciales 15.300,6 millones. La preeminencia de estos últimos en el total del mercado (56,8% del total de viajeros.km) se mantiene como en 2017, siendo los servicios de alta velocidad los más demandados.

Gráfico 18. Demanda ferroviaria por tipo de servicio (viajeros.km, 2018).



Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

Por lo que se refiere a los prestadores de estos servicios, en 2018 operaba como único oferente en la red ferroviaria de interés general RENFE Viajeros S.A.

III.1. Servicios Comerciales.

III.1.1. Evolución de la demanda de servicios comerciales.

A. Principales indicadores de actividad por el lado de la demanda²⁰.

Como ya se ha apuntado, 33,6 millones de viajeros utilizaron servicios comerciales en 2018, lo que supuso un aumento interanual del 2,2%.

En los servicios de alta velocidad (AV en adelante), el número de viajeros ascendió a 21,3 millones, esto es, el 63,4% del total de viajeros de servicios

²⁰ A efectos de comparación de datos con años anteriores, hay que tener en cuenta la reclasificación realizada por RENFE Viajeros entre relaciones de servicios comerciales y de servicio público, como consecuencia de la entrada en vigor del nuevo contrato de OSP y que afecta fundamentalmente a los servicios AV City del corredor nordeste Madrid-Zaragoza-Barcelona y al AVANT Figueres-Barcelona. El servicio AV City del corredor nordeste Madrid-Zaragoza-Barcelona ha pasado a ser servido en modo AVANT entre Figueres-Barcelona con la consiguiente reasignación de viajeros de un servicio a otro. También ha se ha producido una reestructuración de los trayectos de LD convencional que unen Madrid con Logroño y Pamplona pues han pasado a depender del corredor norte en lugar del nordeste. Por tanto, el trasvase de actividad entre servicios de distinta naturaleza (AVANT y AV) y entre distintos corredores (norte y nordeste) provoca que, a efectos comparativos, se produzcan ciertas distorsiones en las variaciones de 2018 con respecto de 2017 y que tienen que ser tenidos en cuenta por el lector. En notas al pie se da información sobre la tasa de cambio con la clasificación de servicios y corredores del año 2017. En los anexos 3 y 4 se ofrece información sobre la composición de los corredores.

comerciales, con un aumento del 1,1% respecto a 2017²¹. Por su parte, los servicios de larga distancia convencional (LD en adelante), transportaron un total de 12,3 millones de viajeros, equivalente al 36,6% del total del mercado de servicios comerciales, con un incremento del 4,3% respecto al año anterior.

Tabla 12. Evolución del número de viajeros (miles)²².

Corredores	2016	2017	2018	Δ16-17	Δ17-18
AV	20.352	21.108	21.332	3,7%	1,1%
Nordeste	7.752	8.153	7.870	5,2%	-3,5%
Sur	5.665	5.811	6.082	2,6%	4,7%
Levante	3.899	4.088	4.265	4,8%	4,3%
Transversales	1.753	1.720	1.716	-1,9%	-0,2%
Internacional	826	848	826	2,7%	-2,7%
Norte	455	487	574	7,1%	17,8%
LD convencional	11.440	11.766	12.274	2,8%	4,3%
Norte	3.721	3.743	4.162	0,6%	11,2%
Mediterráneo	2.410	2.476	2.521	2,8%	1,8%
Transversales	2.077	2.063	2.135	-0,7%	3,5%
Sur	1.385	1.534	1.635	10,8%	6,5%
Levante	1.270	1.353	1.509	6,5%	11,5%
Nordeste	577	596	312	3,3%	-47,7%
Total	31.792	32.874	33.606	3,4%	2,2%

Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

En los últimos cinco años, el crecimiento de ambos segmentos del mercado (AV y LD) ha sido intenso si bien, los servicios de AV han registrado mayor dinamismo. Así, en el periodo 2013-2018, el aumento de viajeros en estos servicios se cifra en un 44%. El incremento en el número de viajeros de la LD es menor e igual al 13,5%. El efecto combinado de ambos crecimientos se traduce en una expansión del total de viajeros de los servicios comerciales del 31,3%, desde los 25,6 millones en 2013 a los 33,6 millones del 2018.

El corredor Nordeste continúa siendo el de mayor tráfico en términos de viajeros con cerca de 8,2 millones²³, el 24,3% del total de viajeros de los servicios comerciales. Le siguen los corredores Sur, con 7,7 millones y el de Levante, con 5,8 millones. En AV los corredores con mayor tráfico de viajeros resultan ser los

²¹ +3,7% si se descuenta el efecto de la reclasificación, esto es si se computan los viajeros conforme a la definición de 2017.

²² Véase el anexo 3 para el detalle de los trayectos incluidos en cada ámbito.

²³ 8,5 millones con la definición de 2017.

mismos, mientras que en la LD convencional el corredor Norte es el más utilizado con un total de 4,2 millones de viajeros²⁴.

Los corredores de mayor dinamismo en viajeros en 2018 han sido los del Levante y Sur, con tasas de crecimiento por encima del 5%, y el corredor del Norte, con un aumento del 12% interanual²⁵.

En el lado negativo destacan los corredores Nordeste e Internacional con descensos del 6,5%²⁶ y 2,7% respectivamente.

Tabla 13. Viajeros de los principales corredores ferroviarios en AV y LD.

<i>Miles de viajeros</i>	2016	2017	2018	Δ16-17	Δ17-18
Nordeste	8.329	8.749	8.181	5,0%	-6,5%
Sur	7.051	7.346	7.717	4,2%	5,1%
Levante	5.169	5.441	5.773	5,3%	6,1%
Norte	4.176	4.230	4.736	1,3%	12,0%
Transversales	3.830	3.783	3.852	-1,2%	1,8%
Mediterráneo	2.410	2.476	2.521	2,8%	1,8%
Internacional	826	848	826	2,7%	-2,7%
Total	31.792	32.874	33.606	3,4%	2,2%

Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

Por trayectos origen-destino, el que une Madrid con Barcelona es el que concentra un mayor volumen de viajeros, con casi 4,3 millones y un crecimiento del 3,4%. A continuación, los trayectos que conectan Madrid con Sevilla (2,7 millones) y Valencia (2,6 millones), con incrementos del 5,3% y del 4,4% respectivamente.

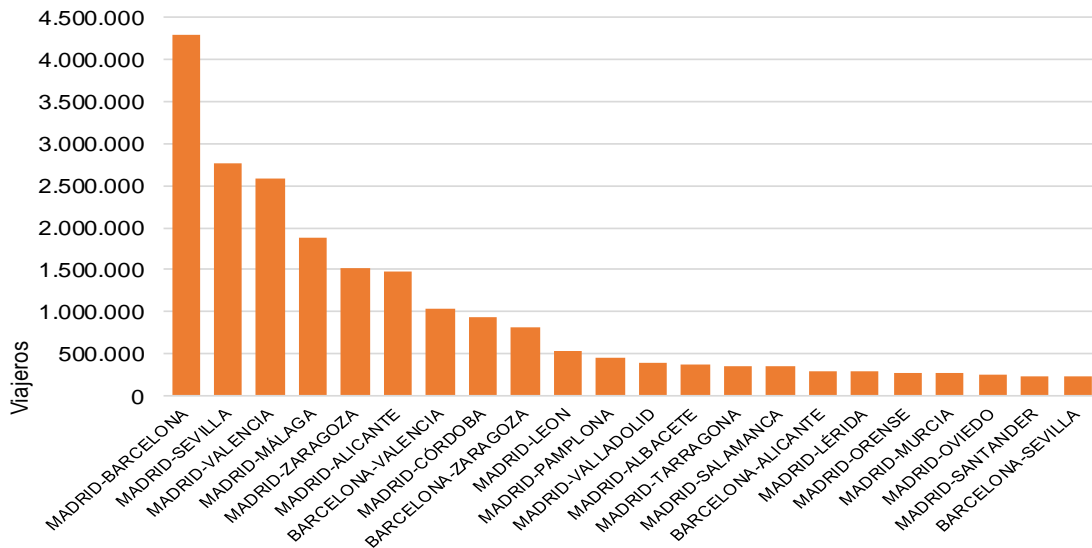
A menor escala, pero también significativos, son de resaltar los servicios que unen Madrid con Málaga (+3,9%), Zaragoza (+7,1%) y Alicante (+3,2%), así como Barcelona con Valencia (+2,2%), todos ellos con un movimiento de viajeros superior al millón.

²⁴ 3,8 millones con la definición de 2017.

²⁵ +4,6% con la definición de 2017.

²⁶ +3,5% con la definición de 2017.

Gráfico 19. Número de viajeros de los principales trayectos.

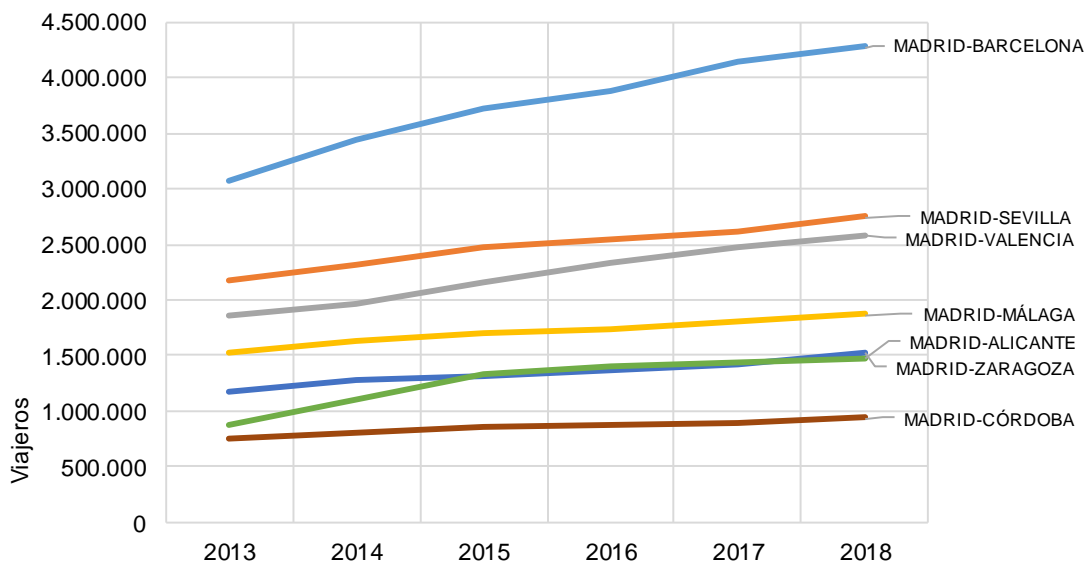


Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

De los trayectos analizados sólo los que unen Barcelona con Alicante y Sevilla han visto disminuir su número de viajeros en un 4,5% y un 3,5% respectivamente.

Sin reflejar en el gráfico anterior, cabe destacar el trayecto Madrid-Castellón el cual, debido a la apertura de los tráficos de alta velocidad, ha visto aumentar en un 233% el número de viajeros, de los 39.610 en 2017 a los 131.954 en 2018.

Gráfico 20. Evolución del número de viajeros en los principales trayectos.



Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

B. Principales núcleos de origen y destino de viajeros.

Madrid destaca como la principal ciudad origen y destino de los viajeros que consumen servicios comerciales de transporte ferroviario, con casi 23,7 millones de personas. Por detrás queda Barcelona, con cerca de 9,6 millones, que no obstante ha perdido cierto peso por la supresión del AV City Madrid-Zaragoza-Barcelona que se prolongaba hasta Girona.

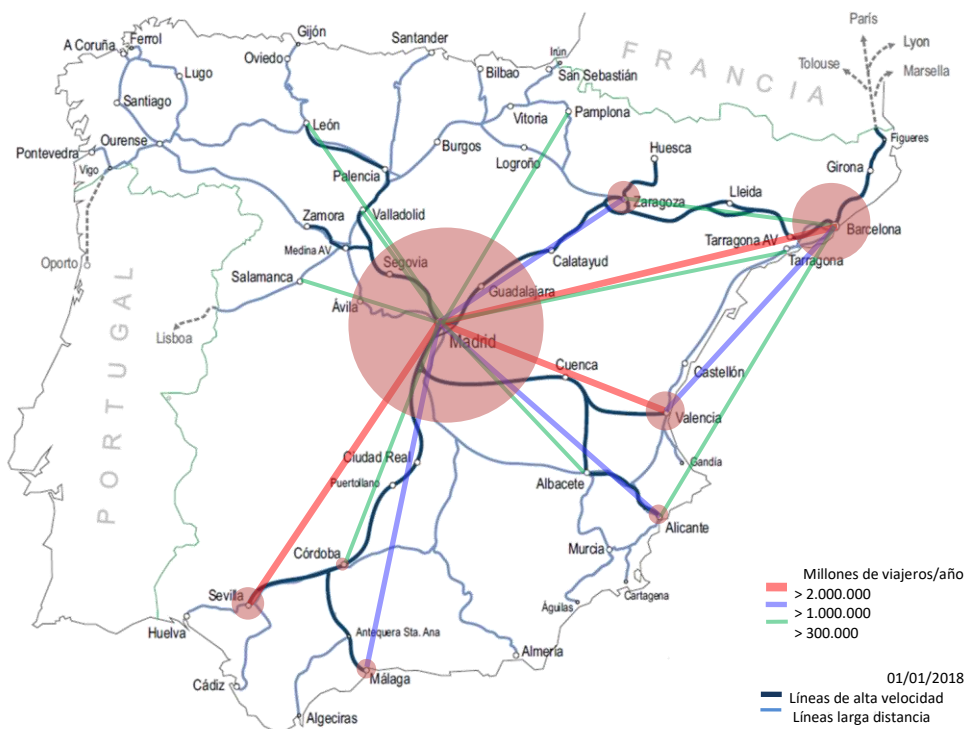
Tabla 14. Principales ciudades de origen y destino de viajeros.

	2015	2016	2017	2018	Δ17-18
MADRID	20.612.744	21.629.550	22.561.458	23.680.296	5,0%
BARCELONA	9.379.994	9.657.241	9.986.979	9.597.786	-3,9%
VALENCIA	4.018.764	4.191.780	4.357.726	4.529.100	3,9%
SEVILLA	3.433.763	3.476.159	3.542.367	3.707.070	4,6%
ZARAGOZA	2.814.402	2.917.172	2.976.860	3.118.282	4,8%
MÁLAGA	2.157.908	2.211.519	2.258.574	2.338.852	3,6%
ALICANTE	1.995.339	2.066.738	2.124.193	2.187.306	3,0%
CÓRDOBA	1.750.721	1.776.650	1.822.247	1.901.587	4,4%

Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

En el siguiente gráfico pueden verse las principales ciudades por número de viajeros y los principales trayectos comerciales.

Gráfico 21. Principales ciudades y trayectos de viajeros.



Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros (Mapa base OFE).

III.1.2. Evolución de la oferta de los servicios comerciales.

A. Principales indicadores de actividad por el lado de la oferta.

Al igual que ya ocurrió en 2017, la oferta global de servicios comerciales se ha incrementado en tren.km. Se ha alcanzado un total de 61,6 millones de tren.km, lo que supone un crecimiento respecto de 2017 del 1,2%. En los servicios de AV el número de tren.km aumentó un 1,4%, hasta 32,8 millones; en LD convencional se registró un total de 28,7 millones de tren.km con un crecimiento del 1,0% en un año.

El corredor que registra más tráfico en AV es el Nordeste, con 12,2 millones de tren.km. Para la LD convencional es el corredor Norte, con más de 9,8 millones.

Tabla 15. Evolución del tráfico en tren.km por corredor (miles).

Corredores	2016	2017	2018	Δ16-17	Δ17-18
AV	31.824	32.391	32.846	1,8%	1,4%
Nordeste	12.106	12.079	12.168	-0,2%	0,7%
Sur	9.363	9.733	9.821	4,0%	0,9%
Levante	5.697	5.940	6.381	4,3%	7,4%
Transversales	3.077	3.031	2.899	-1,5%	-4,3%
Internacional	881	909	802	3,1%	-11,7%
Norte	698	699	774	0,1%	10,7%
LD convencional	28.016	28.403	28.697	1,4%	1,0%
Norte	9.151	9.144	9.823	-0,1%	7,4%
Transversales	5.729	5.714	5.692	-0,3%	-0,4%
Sur	3.992	4.280	4.571	7,2%	6,8%
Mediterráneo	4.413	4.430	4.358	0,4%	-1,6%
Levante	3.187	3.296	3.472	3,4%	5,3%
Nordeste	1.545	1.540	781	-0,4%	-49,3%
Total	59.840	60.794	61.543	1,6%	1,2%

Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

Los únicos corredores en los que ha habido un incremento significativo de la oferta en 2018, medida en tren.km, han sido los del Levante y Sur, con el 6,7% y 2,7% respectivamente.

Tabla 16. Tren.km de los principales corredores ferroviarios en AV y LD.

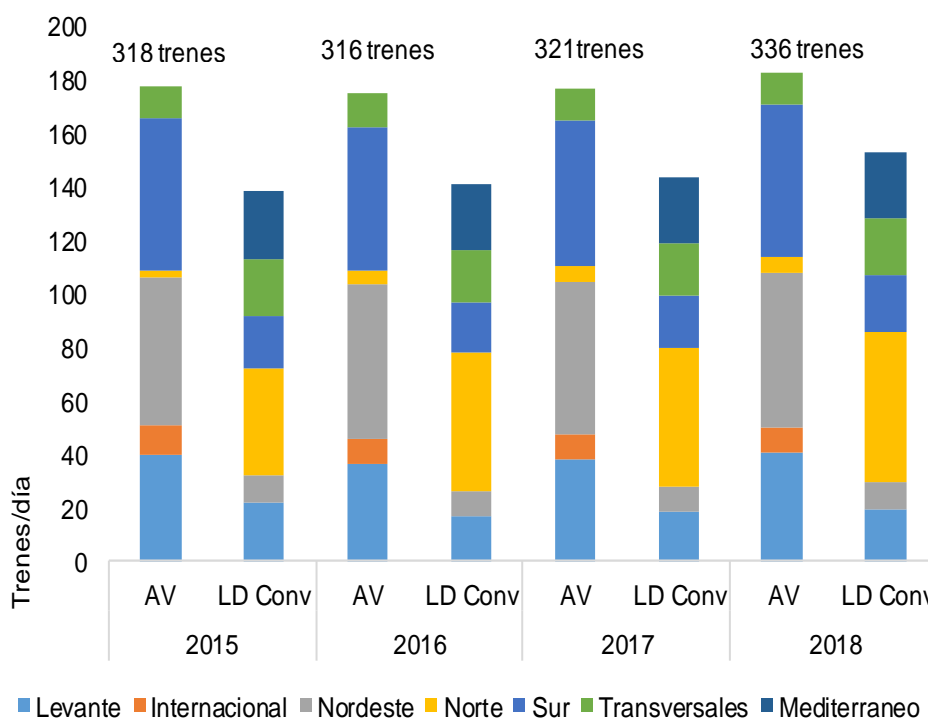
Corredor	2016	2017	2018	Δ16-17	Δ17-18
Nordeste	13.651	13.618	12.949	5,0%	-4,9%
Sur	13.355	14.013	14.392	4,2%	2,7%
Levante	8.884	9.236	9.852	5,3%	6,7%
Norte	9.849	9.843	10.598	1,3%	7,7%

Transversales	8.805	8.745	8.591	-1,2%	-1,8%
Mediterráneo	4.413	4.430	4.358	2,8%	-1,6%
Internacional	881	909	802	2,7%	-11,7%
Total	59.840	60.794	61.543	1,6%	1,2%

Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

En 2018 se ha asistido a un incremento del número total de trenes de servicios comerciales en circulación diariamente por la red española, alcanzándose los 336 trenes diarios (+5%), de los que 183 eran de AV (54,5%) y 153 trenes de LD convencional (45,5%). Los corredores Norte de la red convencional y los Sur y Nordeste de la red de AV son los únicos que han superado el umbral de las 50 circulaciones diarias.

Gráfico 22. Evolución del número de trenes diarios.

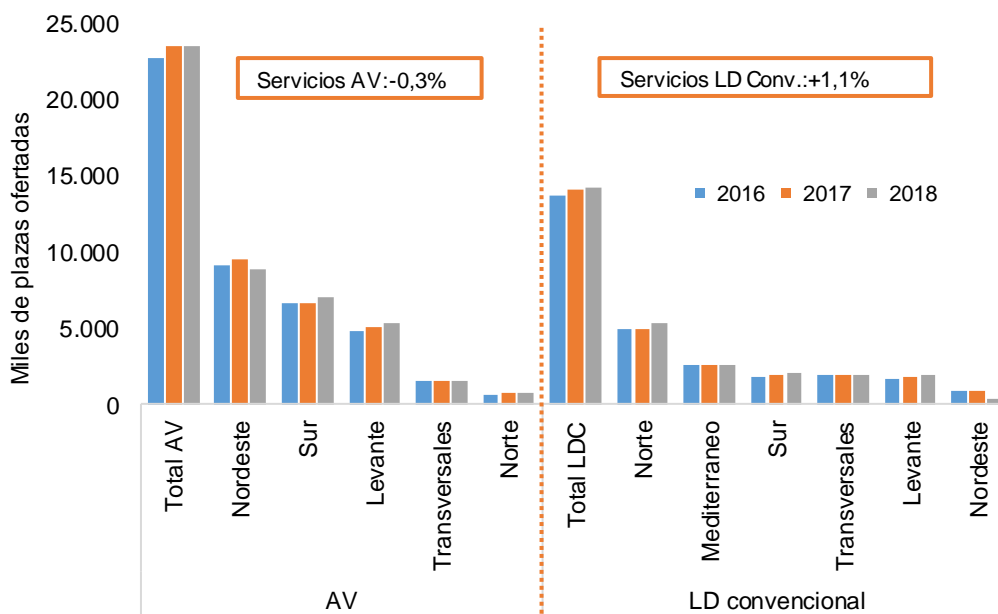


Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

Por lo que se refiere al número de plazas, la oferta de RENFE Viajeros alcanzó un total de 37,8 millones de plazas en sus trenes para 2018, cifra similar a la ofrecida en 2017 (37,7 millones).

Por tipo de servicios, la AV concentra la mayor oferta de plazas, el 62% del total, con un valor absoluto de 23,5 millones (23,6 millones en 2017). En el caso de la LD convencional, la oferta creció un 1,1% frente al 2,5% del año anterior, hasta alcanzar un valor de 14,3 millones (14,1 millones en 2017).

Gráfico 23. Plazas ofertadas por servicio en los diferentes corredores.



Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE.

Las plazas ofertadas en AV se concentran en el corredor Nordeste que aglutina el 37,6% del total de plazas ofertadas en este servicio en 2018. Sin embargo, en tasas de crecimiento destacan los corredores Norte (+14%²⁷), el corredor Sur (+5,4%²⁸) y el Levante (+4,0%), en este último caso vinculado con la puesta en explotación de la AV entre Madrid y Castellón y el incremento experimentado en las plazas del Madrid-Alicante. Los corredores que, por el contrario, experimentan una caída en la oferta de plazas son los transversales (-2,1%) y especialmente el nordeste (-7,4%) por el efecto reclasificación del servicio AV City Madrid-Zaragoza-Barcelona.

En los servicios de LD convencional, también el corredor Norte aglutina más de un tercio del total de plazas de este tipo de servicio (37,1%). Además, en este ejercicio, experimenta un incremento en esta variable del 8,1% parcialmente explicada por la reordenación de servicios entre corredores (nótese que el número de plazas del corredor Nordeste cae un 49,5% en 2018 por efecto de la reestructuración).

Por lo demás, también se han producido incrementos del 7,4% en los corredores de Levante, debido principalmente al incremento producido en el trayecto Madrid-Castellón (+34,9%)²⁹, y del 5,8% en el Sur, por la inclusión de un nuevo servicio Talgo entre Madrid-Plasencia-Cáceres-Badajoz.

²⁷ Incrementos en el Madrid-León y en el Madrid-Zamora.

²⁸ Incrementos en el Madrid-Sevilla y Madrid-Málaga.

²⁹ Además de la apertura de los servicios de AV entre Madrid y Castellón, los servicios Alvia e Intercity en LD han incrementado su actividad en este trayecto.

En cuanto al número de plazas por tren, se ha producido una disminución del 3,7% en el caso de AV y del 4,8% en el caso de LD convencional.

Tabla 17. Evolución del número de plazas por tren.

Corredores	2016	2017	2018	Δ16-17	Δ17-18
AV	357	365	352	2,3%	-3,7%
Nordeste	437	458	421	5,0%	-8,2%
Levante	357	365	358	2,3%	-2,0%
Transversales	351	348	350	-0,7%	0,3%
Norte	346	352	346	1,8%	-1,7%
Sur	338	337	339	-0,3%	0,6%
LD convencional	268	269	256	0,5%	-4,8%
Mediterráneo	287	288	291	0,5%	1,1%
Levante	259	265	269	2,4%	1,3%
Sur	275	279	266	1,4%	-4,5%
Transversales	275	276	250	0,4%	-9,4%
Norte	260	258	240	-0,6%	-7,1%
Nordeste	247	248	211	0,3%	-15,0%
Total	317	322	308	1,5%	-4,3%

Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

B. Otros indicadores de oferta.

En sintonía con lo ocurrido en años anteriores, RENFE Viajeros ha continuado la senda de mejora de los grados de ocupación y aprovechamiento de sus trenes³⁰, tanto en AV como especialmente en LD convencional.

Así, en los servicios de AV los grados de ocupación y aprovechamiento ascendieron al 90,8% (+1,3 p.p.) y 76,1% (+0,3 p.p.) respectivamente. Por su parte, los servicios de LD convencional tuvieron grados de ocupación del 86,0% (+2,6 p.p.) y de aprovechamiento del 65,1% (+1,7 p.p.).

Tabla 18. Grados de ocupación y aprovechamiento.

	Ocupación			Aprovechamiento		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018
AV	89,3%	89,5%	90,8%	75,1%	75,8%	76,1%
LD Convencional	83,1%	83,4%	86,0%	63,6%	63,4%	65,1%

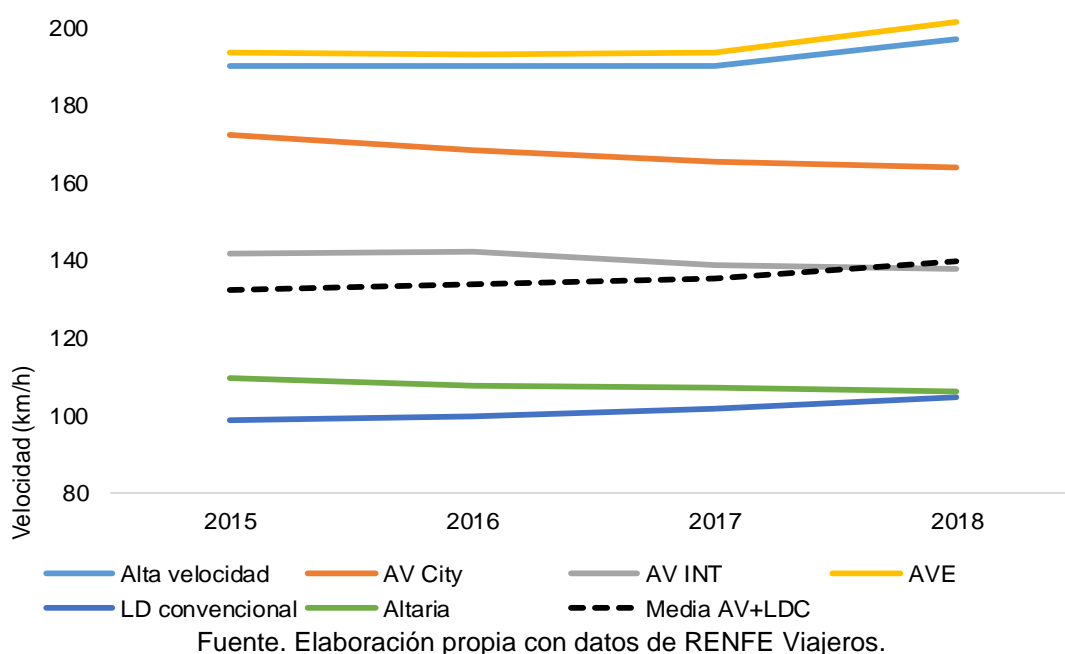
Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

³⁰ Se define el grado de ocupación como el número de viajeros entre las plazas ofertadas. El grado de aprovechamiento es el número de viajeros.km entre las plazas.km ofrecidas. Este último indicador toma en consideración la distancia recorrida por el viajero mientras que el grado de ocupación considera que todos los viajeros han recorrido la misma distancia.

Por lo que se refiere a la velocidad media que registran los servicios comerciales, se consolida la tendencia creciente de mejora de este indicador, aunque el progreso es muy lento y muy diversa la evolución según tipo de tren-servicio.

Los servicios de AV circularon a una velocidad media de 197,3 km/h en 2018, un 3,7% más rápido que en 2017, destacando frente al promedio los corredores del Levante (210,5 km/h) y Nordeste (205,8 km/h). En el caso de la LD convencional, la velocidad media de los servicios se situó cercana a los 105 km/h con un incremento del 2,9% reforzando ligeramente la capacidad competitiva de este servicio.

Gráfico 24. Evolución de la velocidad media de diferentes servicios comerciales.



III.1.3. Indicadores económicos.

En el ejercicio 2018, los ingresos por servicios comerciales registrados por RENFE alcanzaron los 1.459 millones de euros, lo que supone un crecimiento en el año del 3,3%. La composición de los ingresos está fuertemente sesgada en favor de los servicios de AV cuya importancia es del 74,4% sobre el total, con un valor 1.085 millones de euros y una tasa de variación interanual del 3,3%. La facturación de los servicios de LD convencional fue sustancialmente menor, en el entorno de los 373 millones, pero continúa su crecimiento si bien a un ritmo algo más débil que el registrado en 2017.

Tabla 19. Ingresos de los servicios ferroviarios comerciales por corredor (miles de euros).

Corredores	2016	2017	2018	Δ16-17	Δ17-18
------------	------	------	------	--------	--------

AV	1.010.891	1.051.163	1.085.476	4,0%	3,3%
Nordeste	444.266	470.549	480.567	5,9%	2,1%
Sur	279.638	287.546	300.962	2,8%	4,7%
Levante	164.105	173.097	182.740	5,5%	5,6%
Transversales	95.789	91.856	91.544	-4,1%	-0,3%
Internacional	14.785	14.838	14.849	0,4%	0,1%
Norte	12.308	13.277	14.814	7,9%	11,6%
LD convencional	344.554	360.937	373.266	4,8%	3,4%
Norte	100.119	103.874	115.987	3,8%	11,7%
Mediterráneo	66.598	70.018	70.058	5,1%	0,1%
Sur	57.311	62.722	66.038	9,4%	5,3%
Transversales	60.348	60.140	62.173	-0,3%	3,4%
Levante	40.045	43.269	47.209	8,1%	9,1%
Nordeste	20.133	20.914	11.800	3,9%	-43,6%
Total	1.355.445	1.412.100	1.458.742	4,2%	3,3%

Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

Como el año anterior, el corredor Nordeste sigue siendo el principal corredor en términos de ingresos al aportar un 44,3% del total de los ingresos de AV en 2018 y casi un 33% del total de los ingresos por servicios comerciales.

Los ingresos de todos los corredores de AV registraron tasas positivas de variación en el ejercicio 2018, salvo los transversales y el internacional que se estancaron. Aquellos que crecieron más que la media fueron los corredores Levante (+5,6%), ante el nuevo servicio hasta Castellón, y Sur (4,7%), por la buena evolución del tradicional Madrid-Sevilla. Pero sobre todo destaca el corredor Norte (+11%), marcado por la aparición de un nuevo trayecto Madrid-Valladolid y por el importante crecimiento del Madrid-León.

También el corredor Norte es el principal generador de ingresos en los servicios de LD Convencional, al contribuir con el 31% del total y un valor absoluto de casi 116 millones de euros en 2018³¹. Los movimientos de viajeros por el corredor Mediterráneo aportan en 18,8% del total de los ingresos, aunque se frena su expansión en 2018. Todos los demás corredores crecen salvo el Nordeste que cae por efecto composición.

Por lo que se refiere a la evolución del ingreso medio por viajero, esta variable creció muy ligeramente en el año 2018, con una tasa de variación del 1,1%, hasta alcanzar los 43 euros. Ponderada por los kilómetros recorridos, se observa un

³¹ El corredor Norte se ve fuertemente afectado este año por la reclasificación de trayectos (traspaso de trayectos del corredor Nordeste al Norte) como ya se ha apuntado.

estancamiento de los ingresos por viajero.km (+0,1%) que se mantuvieron en los 9,53 céntimos de euro en 2018.

El ingreso medio por viajero en AV es netamente superior al alcanzado por la LD Convencional (50,9 euros por viajero para el primero vs 30,4 euros por viajero para el segundo), también cuando se tiene en cuenta la distancia recorrida (10,6 céntimos de euro por viajero.km para la AV frente a 7,45 céntimos de euro por viajero.km para la LD Convencional). En el último año destaca el mantenimiento del ingreso relativo en términos de viajero.km y el ligero incremento del ingreso por viajero que experimenta la AV frente a la ligera caída en la LD Convencional.

Tabla 20. Evolución del ingreso medio por viajero y viajero.km por producto.

Productos	Ingreso medio por viajero (euros)					Ingreso medio por viajero.km (céntimos de euro)				
	2016	2017	2018	Δ16-17	Δ17-18	2016	2017	2018	Δ16-17	Δ17-18
AV	49,7	49,8	50,9	0,3%	2,2%	10,5	10,5	10,6	0,4%	0,2%
LD convencional	30,1	30,7	30,4	1,9%	-0,9%	7,2	7,44	7,45	2,9%	0,1%
Altaria	32,0	32,2	31,8	0,5%	-1,3%	7,0	7,08	7,07	1,2%	-0,1%
Alvia	31,7	32,4	32,4	2,2%	0,0%	7,5	7,70	7,73	2,8%	0,4%
Euromed	29,8	30,4	29,9	2,3%	-1,9%	8,1	8,50	8,48	4,8%	-0,3%
Intercity	21,7	23,2	23,2	7,0%	-0,1%	6,4	6,76	6,76	5,6%	0,0%
Talgo	25,3	25,8	25,5	1,7%	-1,2%	6,4	6,55	6,61	2,6%	1,0%
Trenhotel	48,6	47,7	45,6	-1,8%	-4,6%	6,1	6,11	5,82	-0,4%	-4,8%
Total	42,6	43,0	43,4	0,8%	1,1%	9,4	9,52	9,53	1,1%	0,1%

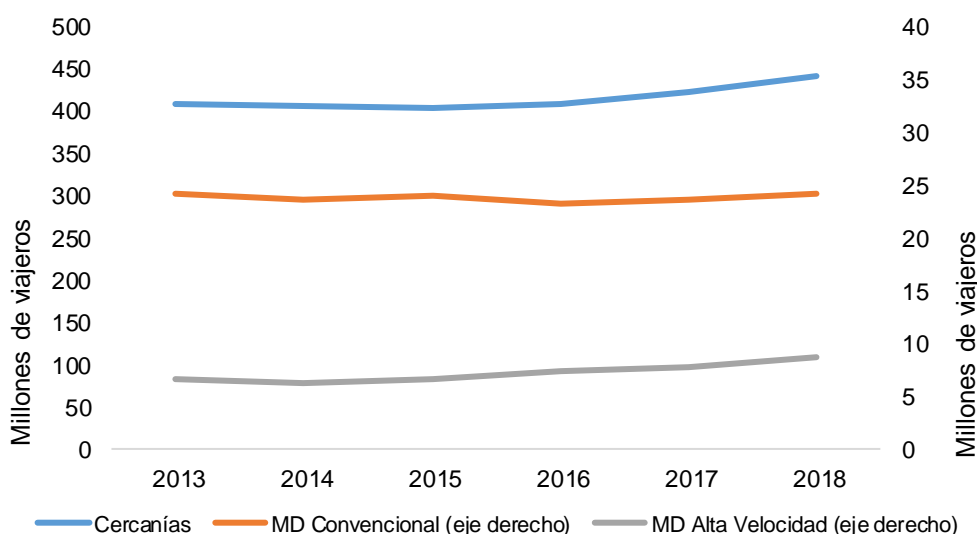
Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

III.2. Servicios OSP.

En 2018, todos los servicios OSP registraron incrementos de demanda en términos de viajeros, aunque con intensidad desigual. Los servicios de cercanías desplazaron 440,6 millones de viajeros, creciendo un 4,0% respecto a 2017; los servicios de media distancia convencional alcanzaron los 24,2 millones de viajeros, con un dinamismo menor (tasa de variación interanual del 2,3%); los servicios AVANT registraron un crecimiento de dos dígitos, del 13,1%³², lo que les permitió atender un total de 8,65 millones de personas.

³² 5,5% sin tener en cuenta el efecto de reclasificación de trayectos.

Gráfico 25. Evolución del número de viajeros por servicio OSP.



Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

III.2.1. Servicios de cercanías.

Entrando en el detalle de los servicios de cercanías, la distribución geográfica de la actividad y de la demanda se organiza en torno a los polos de Madrid y Barcelona, que acaparan el 84,3% del total de los viajeros de estos servicios.

Sin embargo, su dinamismo no resulta comparable pues frente a la intensificación que registran los servicios en términos de viajeros en Madrid, en Barcelona se constata una desaceleración importante en el pasado ejercicio. En cuanto al resto de los emplazamientos de estos servicios, la tónica general es de tenue crecimiento, aunque destaca la caída registrada en la demanda de los cercanías prestados en Asturias y Cantabria, que se arrastra ya desde el ejercicio 2016.

Tabla 21. Evolución del número de viajeros por zona geográfica³³.

Miles de viajeros	2015	2016	2017	2018	Δ16-17	Δ17-18
Madrid	227.804	232.885	241.628	255.315	3,8%	5,7%
Barcelona	106.610	108.283	113.486	116.202	4,8%	2,4%
Sur	20.198	20.465	21.605	21.965	5,6%	1,7%
Levante	20.174	18.921	19.305	19.567	2,0%	1,4%
País Vasco	16.335	16.458	16.095	16.314	-2,2%	1,4%
Cornisa Cantábrica	12.627	11.897	11.531	11.221	-3,1%	-2,7%
Total	403.748	408.910	423.650	440.583	3,6%	4,0%

Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

³³ Véase el anexo 4 para el detalle de los trayectos incluidos en cada ámbito.

Por el lado de la oferta, Madrid y Barcelona continúan siendo las protagonistas de este tipo de transporte. En el 2018, acumularon el 58,6% de los tren.km y el 72,2% de las plazas ofrecidas en el conjunto del país.

Tabla 22. Evolución de los indicadores de oferta de cercanías.

	Tren.km (miles)				Plazas (miles)			
	2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018
Madrid	21.859	21.855	22.015	21.482	196.999	201.365	199.778	199.998
Barcelona	17.426	17.421	17.428	17.338	120.209	120.056	118.439	119.161
Cornisa Cantábrica	9.503	9.403	9.427	9.434	33.744	33.509	32.197	32.355
Levante	8.433	8.271	8.698	8.629	36.013	36.055	35.299	34.144
País Vasco	4.355	4.349	4.253	4.174	26.971	26.944	26.684	26.537
Sur	5.249	5.250	5.237	5.231	30.771	30.797	29.063	29.686
Total	66.826	66.549	67.058	66.289	444.706	448.726	441.459	441.881

Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

En el periodo 2015-2018 se observa que, si bien se ha producido un aumento significativo de la demanda medida en número de viajeros (+9,1%), no se ha producido un incremento en paralelo de la oferta, pues se constata una disminución tanto del número de tren.km (-0,8%) como del número de plazas (-0,6%).

Tabla 23. Crecimiento acumulado 2015-2018 de los indicadores de cercanías.

	Viajeros	Tren.km	Plazas
Madrid	12,1%	-1,7%	1,5%
Cataluña	9,0%	-0,5%	-0,9%
Cornisa Cantábrica	-3,0%	-0,7%	-4,1%
Levante	-0,1%	2,3%	-5,2%
País Vasco	-11,1%	-4,2%	-1,6%
Sur	8,7%	-0,3%	-3,5%
Total	9,1%	-0,8%	-0,6%

Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

El análisis de los índices de ocupación y aprovechamiento revela fuertes diferencias en la relación oferta/demanda según zonas. De esta manera, Madrid, Barcelona y la zona Sur presentan ratios crecientes de ocupación, indicativos en última instancia de la intensidad creciente de la demanda. El peso relativo de las dos primeras plazas en el total de viajeros explica los promedios de ocupación alcanzados (100% en 2018) a pesar de la dispersión en la ocupación por zonas (máximo del 128% en Madrid vs mínimo del 35% en la Cornisa Cantábrica).

El índice de aprovechamiento es bajo en cualquiera de los casos³⁴ y resulta particularmente llamativo en algunos casos como el de la Cornisa Cantábrica o el País Vasco.

Tabla 24. Evolución de los grados de ocupación y aprovechamiento de los servicios de cercanías.

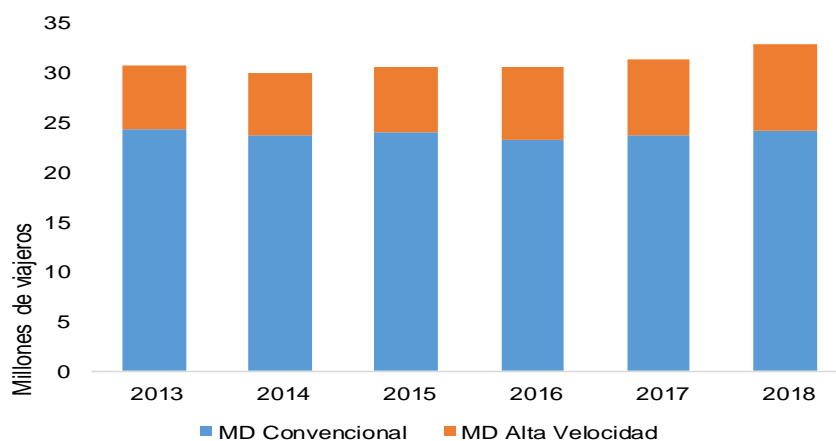
	Ocupación				Aprovechamiento			
	2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018
Madrid	116%	116%	121%	128%	40%	41%	42%	44%
Barcelona	89%	90%	96%	98%	29%	29%	30%	31%
Cornisa Cantábrica	37%	36%	36%	35%	19%	18%	17%	17%
País Vasco	61%	61%	60%	61%	24%	24%	23%	23%
Levante	56%	52%	55%	57%	34%	32%	32%	34%
Sur	66%	66%	74%	74%	31%	32%	36%	35%
Total	91%	91%	96%	100%	33%	34%	35%	36%

Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

III.2.2. Servicios de media distancia.

Los servicios OSP de media distancia alcanzaron los 32,9 millones de viajeros, de los cuales 24,2 millones correspondieron a los servicios prestados en la red convencional y ancho métrico y 8,7 millones a los servicios en alta velocidad o AVANT. En conjunto, el número de viajeros ha aumentado un 4,9% con respecto a 2017, especialmente debido al fuerte incremento producido en los servicios AVANT con un incremento del 13,1%³⁵.

Gráfico 26. Evolución de los viajeros de media distancia.



Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

³⁴ Pro memoria, los índices de aprovechamiento de AV y LD Convencional en 2018 son 76,1% y 65,1% respectivamente.

³⁵ +5,5% teniendo en cuenta el efecto de reclasificación de trayectos.

Por número de viajeros transportados en media distancia, destaca sobre los demás en la red convencional el trayecto Barcelona-Girona-Cerbere que, con 3,8 millones de viajeros, casi duplica al siguiente que corresponde al servicio AVANT Madrid-Segovia-Valladolid. Éste registra cifras muy similares a las alcanzadas también en los trayectos de la red convencional entre Barcelona-Tarragona-Tortosa y A Coruña-Santiago-Vigo, todos ellos con cifras en el entorno de los 2 millones de viajeros. Le siguen a continuación los trayectos Barcelona-Tarragona-Ribarroja (MDC), Madrid-Toledo (AVANT), Sevilla-Cádiz (MDC), Figueres-Barcelona (AVANT) y Madrid-Puertollano (AVANT) todos ellos superando el 1 millón de viajeros.

Gráfico 27. Principales trayectos en servicios de media distancia.



Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

Por el lado de la oferta, destaca el incremento del 9,5% en el número plazas de media distancia AVANT³⁶, que continúa la tendencia creciente iniciada en 2015, frente a la estabilidad que registran las plazas para los servicios en red convencional y ancho métrico en 2018. Su oferta en este año queda muy lejos de los valores de 2013³⁷. La oferta en número de plazas disponibles total ha caído un 18% entre 2013 y 2018 frente al incremento del 6,7% experimentado por el número de viajeros en idéntico período.

Por lo que se refiere a la oferta medida en número de tren.km, la caída en la oferta total es menor pues alcanza el 2,5% para el período 2013-2018. Esta reducción se explica fundamentalmente por la caída en el número de tren.km registrado en los servicios que se prestan sobre la red convencional y de ancho métrico, que cifra su descenso interanual en el 1,3% para 2018 y en el 3,1% para el período 2013-2018. La oferta de tren.km de los servicios AVANT, por su parte, apenas registra variación en el lapso temporal considerado.

Tabla 25. Evolución de la oferta ferroviaria de media distancia.

Millones	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ17-18
Plazas							
Convencional y AM	64,0	50,0	52,3	53,6	53,2	53,3	0,2%
AVANT	15,9	10,3	10,5	10,9	11,0	12,1	9,5%
Tren.km							
Convencional y AM	35,0	34,7	34,3	34,5	34,4	33,9	-1,3%
AVANT	5,7	5,4	5,5	5,8	5,8	5,8	0,5%

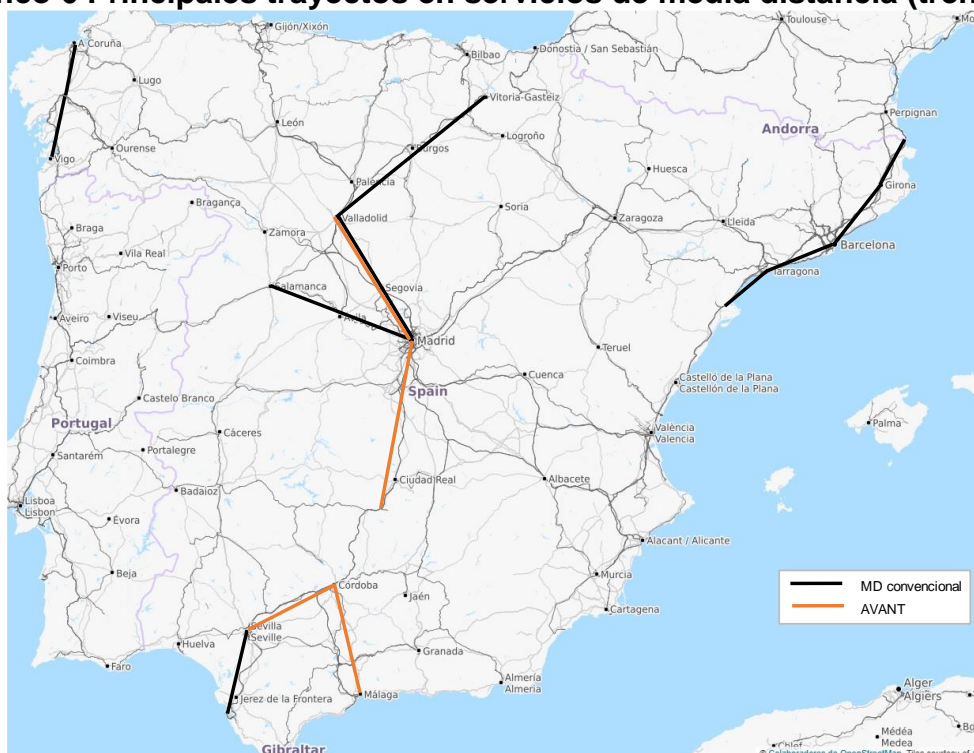
Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

Las líneas con mayor actividad en términos de tren.km son las Madrid-Puertollano, Sevilla-Córdoba-Málaga y Madrid-Valladolid en alta velocidad y Barcelona-Girona-Cerbere, Sevilla-Cádiz y Madrid-Valladolid-Vitoria en la red convencional, sin cambios respecto al año 2017.

³⁶ +2,2% teniendo en cuenta el efecto reclasificación.

³⁷ El número de plazas para estos servicios en 2018 es un 83,3% del que se ofrecía en 2013.

Gráfico 6 Principales trayectos en servicios de media distancia (tren.km).



Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

Como se puede ver en la siguiente tabla, el incremento en la demanda de los servicios AVANT combinado con la evolución de la oferta se refleja en los crecimientos de las ratios de ocupación y aprovechamiento de estos trenes a lo largo del periodo 2013-2018, si bien quedan todavía lejos de los valores que alcanzan estos indicadores para servicios más largos.

Por su parte, los trenes que prestan servicios de media distancia en red convencional y ancho métrico incrementan el grado de ocupación en consonancia con la reducción del total de plazas disponible y la estabilidad de la demanda en el período 2013-2018. Sin embargo, el grado de aprovechamiento de los trenes permanece casi estable en niveles reducidos del 27,4%.

Tabla 26. Evolución de los grados de ocupación y aprovechamiento de los servicios de media distancia.

%	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ocupación						
Convencional y AM	37,9%	47,4%	45,8%	43,5%	44,5%	45,4%
AVANT	41,1%	60,8%	63,9%	66,8%	69,3%	71,6%
Aprovechamiento						
Convencional y AM	28,2%	27,4%	27,4%	26,3%	27,2%	27,4%
AVANT	45,7%	47,4%	49,2%	50,8%	52,5%	53,5%

Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

La siguiente tabla presenta un resumen de los indicadores básicos de productividad de los servicios ferroviarios sujetos a OSP:

Tabla 27. Indicadores de productividad servicios media distancia.

<i>Indicadores</i>	Convencional y AM	AVANT
Viajero por tren	109,6	241,1
Plazas por tren	241,6	336,7
Velocidad media (km/h)	71,1	161,6

Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

La elevada velocidad que en promedio registran los servicios AVANT puede contribuir a explicar la mayor demanda de estos servicios. No en vano, alcanzan los 161,6 km/h frente a los 71,7 km/h de los servicios de media distancia prestados sobre red convencional y de ancho métrico. Los otros indicadores de productividad acompañan, reflejando la superioridad de estos servicios.

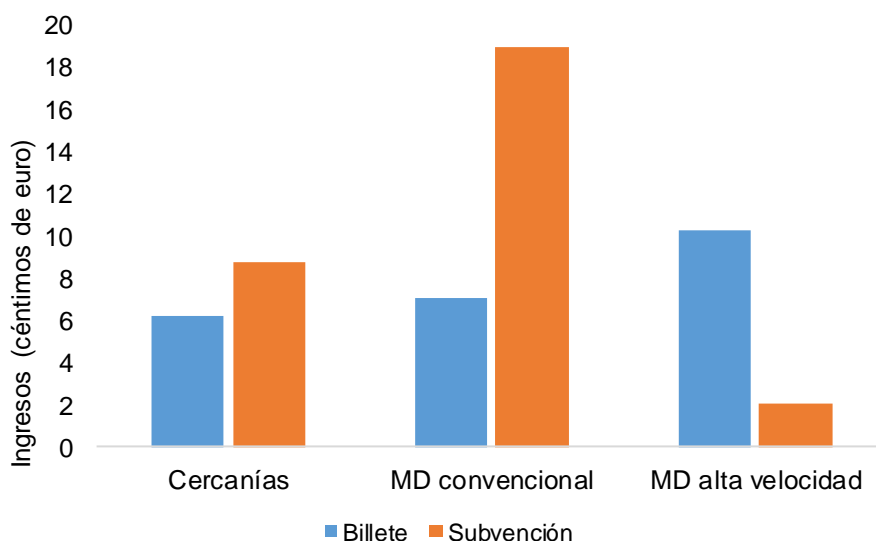
III.2.3. *Financiación de los servicios sujetos a OSP.*

Los ingresos totales correspondientes a los servicios sujetos a OSP ascendieron en 2018 a algo más de 1.968 millones de euros, de los que el 58% provenía de las subvenciones de la Administración General del Estado, el 40% de la venta de billetes y el 2% de otros convenios suscritos por las Comunidades Autónomas.

Los servicios de cercanías absorbieron un 62% del total de la financiación pública asignada al conjunto de las OSP, porcentaje similar al del año 2017 (60%), llegando a un importe de casi 728 millones de euros. Los servicios de media distancia sobre la red convencional captaron el 36,6% del total, con 433 millones de euros y, finalmente, los servicios de media distancia sobre la red de alta velocidad obtuvieron 21,5 millones de euros, esto es menos del 2% del total.

Por viajero.km, el peso relativo de cada una de las fuentes de financiación (billetes/subvención) varía por tipo de servicio. De los 15 céntimos de euro por viajero.km que obtuvo el servicio de cercanías en 2018, el 59% procedía de las subvenciones y el resto de la venta del billete. En el caso de la MD convencional, los 26,1 céntimos de euro de ingreso por viajero.km se distribuyeron entre 19 céntimos de euro de subvención (el 73%) y 7,1 céntimos de euro del billete. Finalmente, en el caso de los servicios AVANT, la financiación pública tiene mucho menor peso pues representa el 17% del ingreso por viajero.km que asciende unitariamente a 12,4 céntimos de euro en 2018.

Gráfico 29. Ingresos por viajero.km y tipo de servicio.



Fuente. Elaboración propia con datos de RENFE Viajeros.

III.3. Cuota modal del modo ferroviario en el transporte de viajeros.

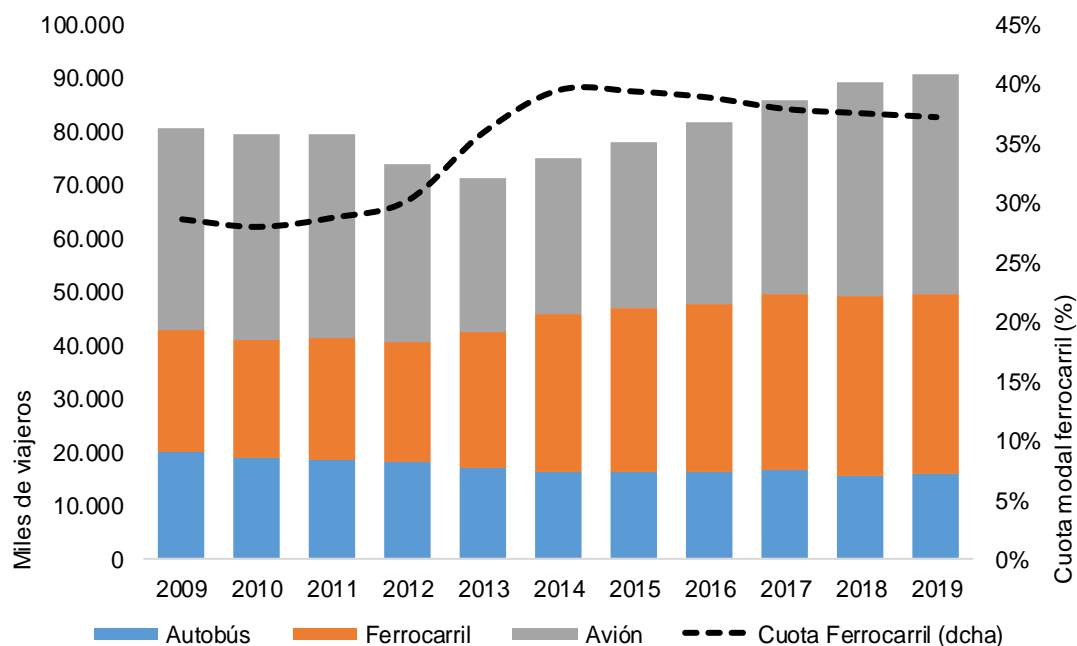
La cuota modal del transporte ferroviario de viajeros alcanzó el 6,4% del total de viajeros.km en España en 2017, según datos elaborados por el Observatorio para el Transporte y la Logística en España³⁸. Respecto a 2016, esta participación se incrementó marginalmente en 0,4 puntos porcentuales, en sintonía con la estabilidad que registra esta variable en el tiempo.

Los datos proporcionados por el INE, en relación con los modos de transporte colectivos³⁹, ofrecen idéntica imagen. La demanda global de transporte creció en 2018 más intensamente que la demanda de transporte ferroviario (4,0% vs 2,2% según el INE), con lo que la participación de este modo se redujo en casi medio punto porcentual desde el 38,0% en 2017 al 37,6% en 2018. Por su parte, el avión creció a tasas del 10,0% y el autobús decreció en un 5,7%.

³⁸ Fuente: "Informe anual 2018". - Observatorio del Transporte y la Logística en España. Últimos datos disponibles. Según este informe, los principales modos de transporte de viajeros fueron el transporte por carretera, que alcanzó el 86% del total de viajeros.km de España en 2017. Y, en segundo lugar, el avión cuya participación asciende al 7% del total de viajeros.km (página 115 del citado informe).

³⁹ No se incluyen en este cálculo los desplazamientos con origen o destino en Baleares y Canarias.

Gráfico 30. Evolución de los medios de transporte colectivos en España.



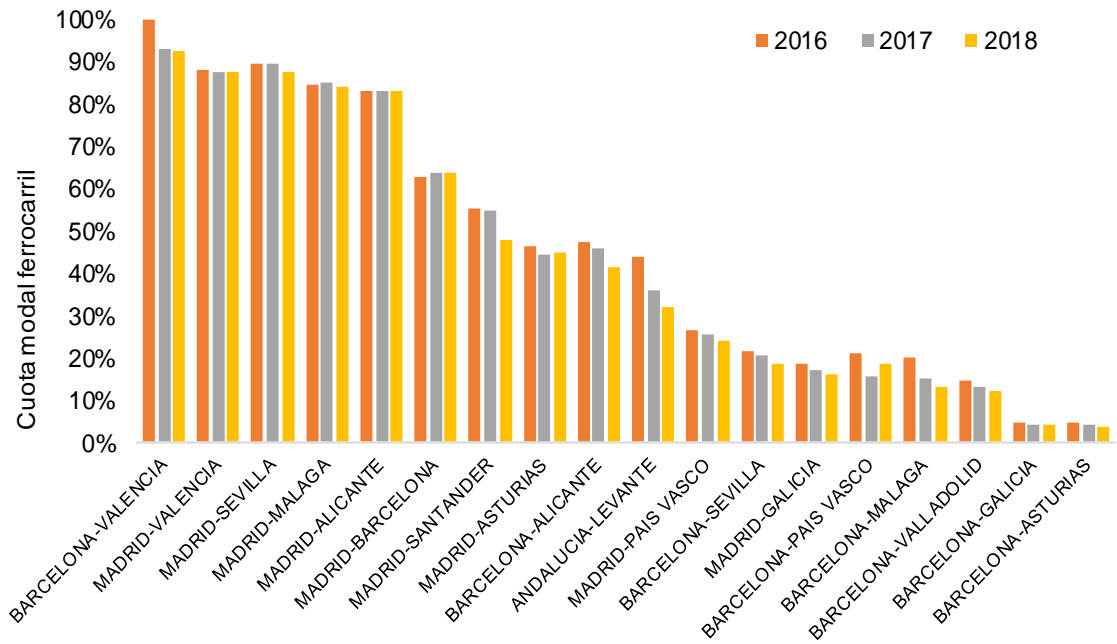
Fuente. Elaboración propia a partir de datos del INE.

Por trayectos, el ferrocarril resulta el modo predominante en los trayectos Barcelona-Valencia y desde Madrid a Valencia, Sevilla, Málaga y Alicante. En todos ellos, la cuota del ferrocarril sigue superando el 80% en 2018. En el caso del trayecto Madrid-Barcelona, su participación también permanece relativamente estable en el 63,5% para 2018 (63,9% en 2017).

Por el contrario, en el 2018 el ferrocarril sigue perdiendo posiciones frente al avión en trayectos transversales como el Andalucía-Levante, donde el número de viajeros por tren ha caído un 1,2%, mientras que el modo aéreo ha visto incrementar sus viajeros en un 19,4%. Igual sucede en el trayecto Barcelona-Málaga, para el que el ferrocarril ha perdido cuota modal, perdiendo un 4,3% de sus viajeros frente al avión que los ha incrementado un 13,6%.

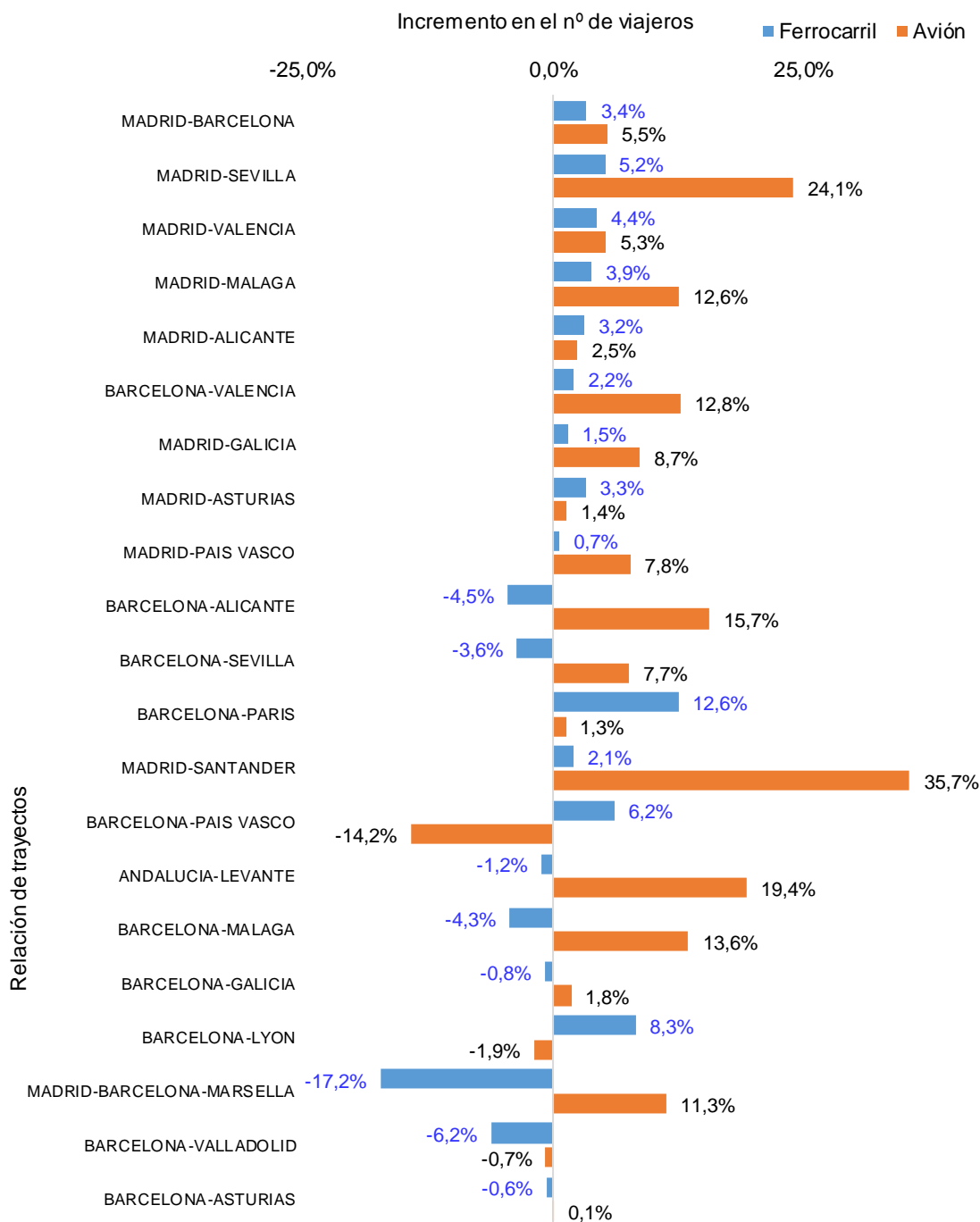
Finalmente, en 2018 el modo ferroviario seguía siendo testimonial en desplazamientos como los que unen Barcelona con Galicia o con Asturias. En ausencia de prestaciones competitivas, la duración de los trayectos disuade el uso de esta alternativa de movilidad.

Gráfico 31. Evolución de la cuota modal ferrocarril (principales trayectos).



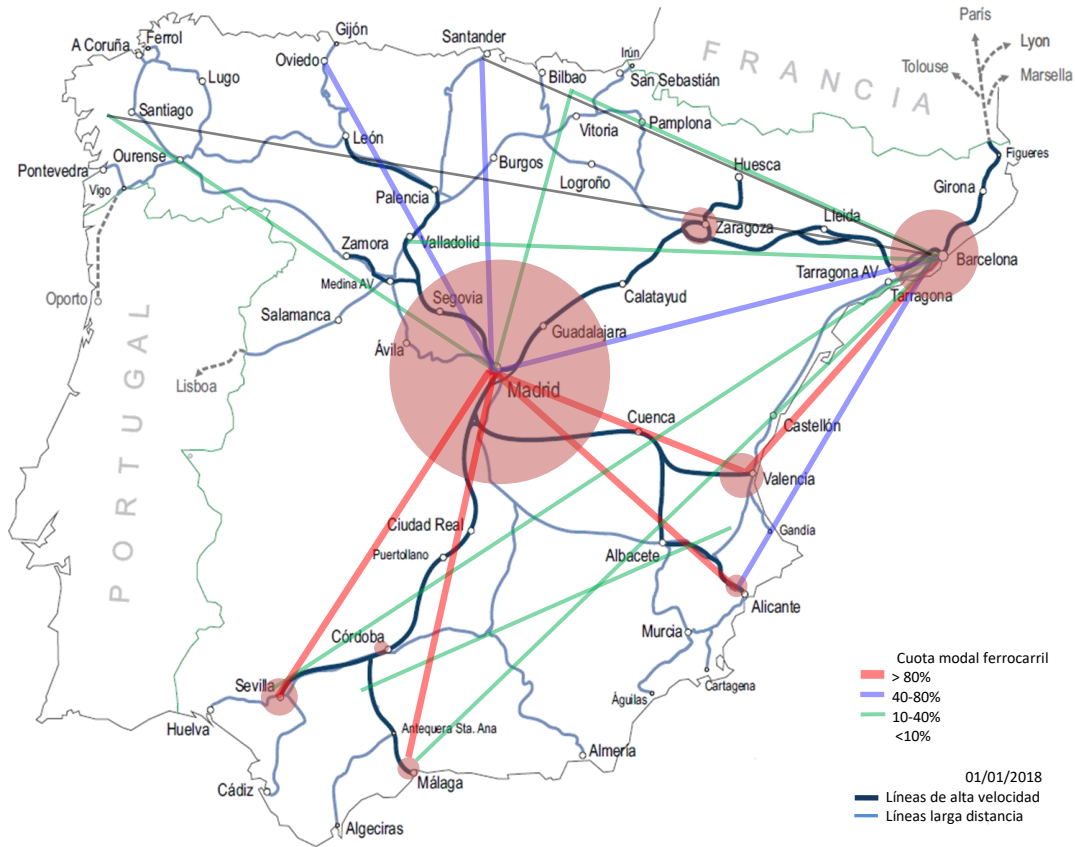
Fuente. Elaboración propia a partir de datos de RENFE Viajeros y AENA.

Gráfico 32. Incremento de viajeros en transporte aéreo y ferrocarril en el año 2018.



Fuente. Elaboración propia a partir de datos de RENFE y AENA.

Gráfico 33. Mapa de las principales ciudades, trayectos y cuotas.



Fuente. Elaboración propia a partir de datos de RENFE Viajeros y AENA.

IV. TERMINALES FERROVIARIAS DE MERCANCÍAS.

El transporte de mercancías por ferrocarril, salvo excepciones (apartaderos privados), no es un servicio puerta a puerta dado que requiere de la participación de otros modos de transporte para conectar origen y destino de la mercancía. El trasbordo modal de la carga se produce en terminales que son gestionadas directamente por los transportistas, como suele ser el caso de los tráficos de graneles, o por explotadores especializados, como en las intermodales. Estas últimas, dado el incremento del transporte en contenedores (en torno al 50% del tráfico total), han ganado importancia en la cadena de transporte ferroviario de mercancías.

Por este motivo, las condiciones en que prestan sus servicios resultan relevantes para la competitividad del modo ferroviario en los tráficos. De hecho, los diferentes planes encaminados al incremento de la cuota modal del transporte de mercancías por ferrocarril, como el Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías en España⁴⁰, han ido señalando la necesidad de mejorar la eficiencia en la prestación de los servicios ferroviarios en terminales mediante cambios en su forma de gestión.

A la vista de la importancia de las terminales intermodales para el transporte ferroviario de mercancías y los cambios normativos que se han ido sucediendo desde 2009⁴¹, se ha considerado oportuno incluir un apartado para caracterizar la prestación de los servicios en las instalaciones intermodales en el presente Informe de Supervisión.

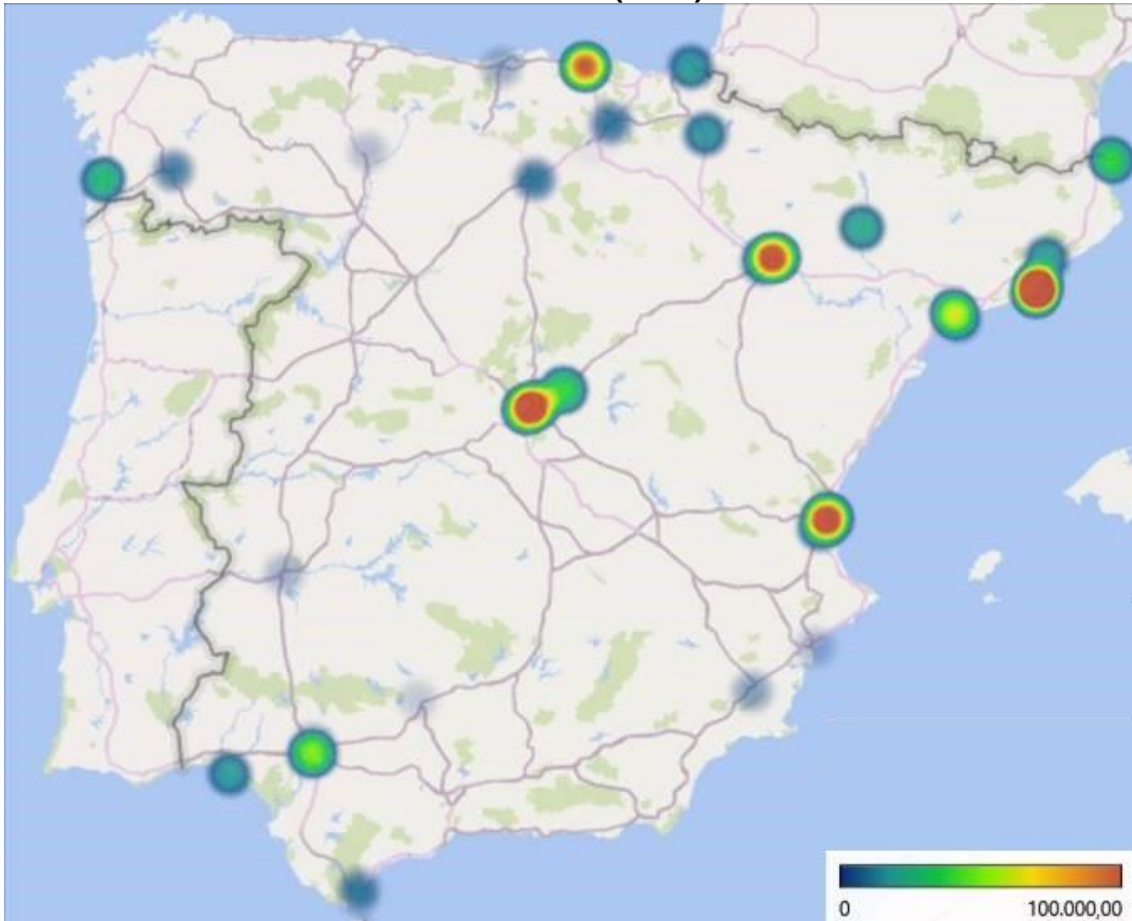
IV.1. Terminales intermodales en España.

La actividad intermodal en España se realiza en 40 terminales activas o que contarán con actividad en un periodo corto de tiempo, de las que 31 son terrestres y 9 portuarias. Como se observa en el siguiente mapa, la actividad se concentra en torno a los puertos de Barcelona, Valencia y Bilbao, y en centros logísticos en torno a Madrid y Zaragoza.

⁴⁰ http://terminalemporda.com/transparencia/descarregues/Plan_estrategic_ancias_MIFO_idio2.pdf. Posteriormente, tanto el Plan de Infraestructura, Transporte y Vivienda 2012-2024 como la Estrategia Logística de España (2013) señalaron la necesidad de mejorar la eficiencia en la prestación de los servicios ferroviarios impulsando nuevos modelos de gestión, incluyendo la colaboración público-privada y la autoprestación.

⁴¹ La Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio modificó el artículo 40 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, para permitir la explotación de las instalaciones de los gestores de infraestructuras en diferentes regímenes: i) explotación propia; ii) riesgo y ventura, y; iii) autoprestación.

Gráfico 34. Volumen de contenedores (UTIs⁴²) gestionados en terminales ferroviarias (2018).

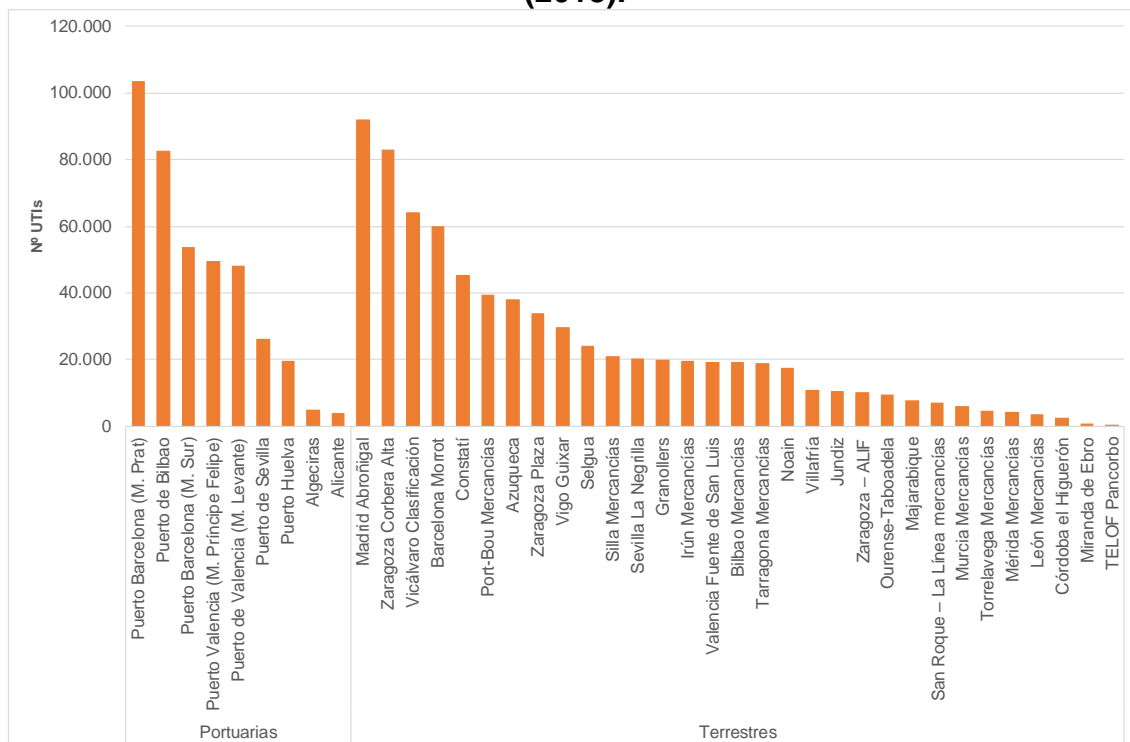


Fuente. Elaboración propia con datos de los operadores.

La terminal de mayor actividad es la del Muelle del Prat (más de 100.000 UTIs gestionadas), en el Puerto de Barcelona, explotada por el grupo logístico Hutchitson, seguida por Madrid-Abroñigal (91.800 UTIs) y el Puerto de Bilbao y Zaragoza (Terminal Marítima de Zaragoza), con un volumen superior a los 80.000 contenedores.

⁴² Unidad de Transporte Intermodal.

Gráfico 35. Volumen de UTIs gestionadas en terminales ferroviarias (2018).



Fuente. Elaboración propia con datos de los operadores.

En 2018 las terminales intermodales ferroviarias gestionaron casi 1,13 millones de contenedores, de los que 0,39 millones tuvieron como origen o destino terminales portuarias (35%) mientras que 0,74 millones se trataron en terrestres.

Si se atiende a la titularidad, ADIF se mantiene como el principal propietario de terminales intermodales con 24, todas ellas terrestres, si bien únicamente gestiona directamente 8, con una actividad total del entorno de 120.000 UTIs. El resto de terminales de su propiedad (16) son explotadas a riesgo y ventura por terceros, con una actividad total de casi 400.000 UTIs. Las terminales que son propiedad de otras entidades, como Autoridades Portuarias, corporaciones locales, etc., suman 7 terrestres, con una actividad de 220.000 UTIs, y 9 portuarias (390.000 UTIs).

En cuanto a la situación competitiva y el número de explotadores en el mercado, se observa cierta tendencia a la integración vertical de las terminales con navieras o a la concentración en grandes grupos logísticos:

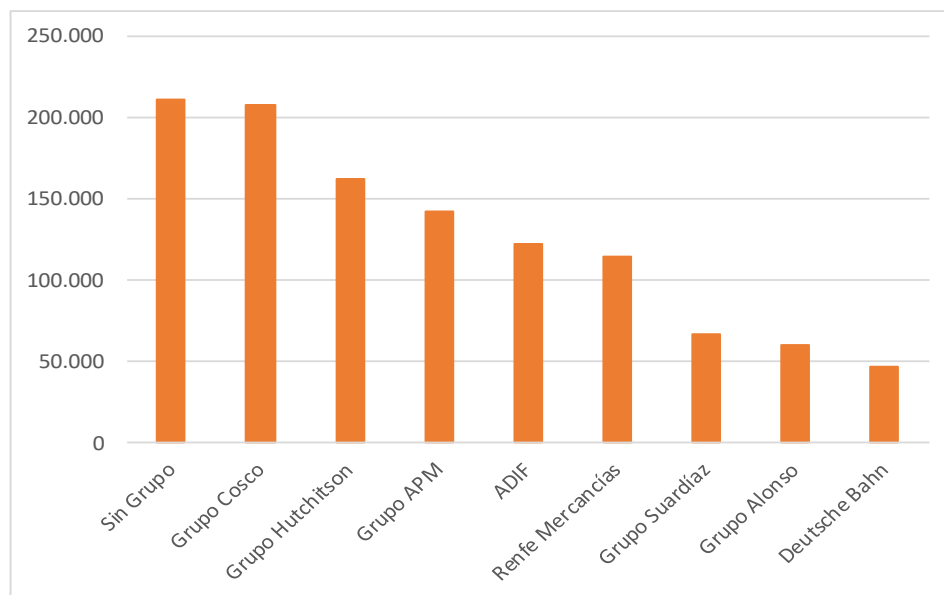
- Grupo Cosco, propiedad de la naviera china del mismo nombre, que controla terminales en los puertos de Valencia (muelle Príncipe Felipe) y Bilbao, así como las terrestres de Júndiz y Zaragoza Plaza. Además, a través de Conterail, también dispone de una importante participación en el Puerto Seco de Madrid.

- Grupo Hutchison, de nacionalidad hongkonesa, que gestiona 49 terminales a nivel mundial, es propietario de TERCAT que explota la terminal del Muelle del Prat en el Puerto de Barcelona. Este grupo logístico también participa en las terminales intermodales terrestres de Noain (a través de una concesión a su riesgo y ventura) y Zaragoza Corbera Alta, además de en la empresa explotadora de los servicios ferroviarios Depot TMZ Services S.L.
- Grupo APM, propiedad de la naviera danesa A.P. Moller-Maerska, ostenta la gestión de terminales portuarias con accesos ferroviarios en los puertos de Barcelona, Valencia, Gijón, Algeciras y Castellón (si bien estos tres últimos no cuentan con tráfico ferroviario).
- Grupo Suardíaz, grupo logístico español que ofrece soluciones integradas de transporte, gestiona, a través de la sociedad SLISA las terminales de Silla y Fuente de San Luis en Valencia, e indirectamente, las de Granollers y Constantí.
- Grupo Alonso, como en el caso anterior, grupo español de logística, controla a través de diferentes sociedades las terminales ferroviarias de Morrot y de Can Tunis, en la provincia de Barcelona.
- Renfe Mercancías, el operador histórico de mercancías, participa, tanto directamente como a través de su participada Transfesa⁴³, en los explotadores de las terminales ferroviarias de Madrid Abroñigal, Mérida, Puerto Seco de Madrid, Constantí y Granollers.
- Deutsche Bahn, a través de su importante participación en Transfesa, participa en los explotadores de Madrid Abroñigal, Constantí y Granollers

El gráfico siguiente muestra la distribución de la actividad de manipulación de UTIs entre los diferentes grupos, así como los explotadores independientes.

⁴³ Participada aproximadamente en un 70% por Deutsche Bahn y en un 20% por Renfe Mercancías.

Gráfico 36. Reparto del número de UTIs según a quien pertenezca el explotador de las terminales.



Fuente. Elaboración propia con datos de los operadores.

Los grandes grupos señalados anteriormente suman más del 70% del total de UTIs manipuladas en el mercado español, destacando Cosco, con el 18%, y Hutchitson con más del 14%.

IV.2. Regulación y gestión de las terminales intermodales.

La Ley 25/2009⁴⁴ flexibilizó, por primera vez, las formas de explotación de las instalaciones propiedad de los gestores de infraestructuras, previendo además de la explotación directa, otras formas como el riesgo y ventura y la autoprestación.

Sin embargo, la flexibilización de las condiciones de gestión de las terminales de ADIF no alcanzó a la fijación de las tarifas de los servicios ferroviarios. La Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario establecía que las condiciones económicas de los servicios prestados en estas terminales, con independencia de su prestador, debían ser aprobadas por el Ministerio de Fomento. Por el contrario, el resto de explotadores – los que no prestaban sus servicios en instalaciones titularidad de ADIF – estaban sometidos únicamente a obligaciones de comunicación, pudiendo fijar libremente sus tarifas.

⁴⁴ La Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio modificó el artículo 40 de la Ley 39/2003 para permitir la explotación de las instalaciones de los gestores de infraestructuras en diferentes regímenes: i) explotación propia; ii) riesgo y ventura, y; iii) autoprestación.

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario cambió esta situación, permitiendo a todos los explotadores fijar sus tarifas si bien estableciendo su orientación a costes más un beneficio razonable de los servicios. Las tarifas debían ser aprobadas por el explotador de la instalación de servicio, previo informe de la CNMC, y publicarse en la Declaración sobre la Red.

El Real Decreto-ley 23/2018, de 21 de diciembre, de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario y viajes combinados y servicios de viaje vinculados modificó de nuevo el régimen tarifario de los servicios ferroviarios prestados en estas instalaciones, equiparándolo al marco comunitario y eliminando el requisito de supervisión previa por parte de la CNMC.

De acuerdo con los cambios normativos anteriores, ADIF ha implementado un modelo de gestión a riesgo y ventura de las principales terminales intermodales. Como se ha señalado⁴⁵, el objetivo del modelo de riesgo y ventura es mejorar el funcionamiento y la eficiencia de las terminales intermodales mediante la participación de la iniciativa privada en su gestión.

Actualmente se encuentran explotadas mediante este modelo 16 instalaciones con una actividad en torno a 400.000 UTIs, lo que supone más del 50% del total de las terminales terrestres. La estrategia del gestor de infraestructuras parece ser profundizar en este modelo, ampliando el número de terminales gestionadas por terceros, como muestra la reciente adjudicación de Jerez de la Frontera, Júndiz y Pla de Vilanoveta.

Por otra parte, la liberalización de las tarifas de los servicios ferroviarios introducida en la citada Ley 38/2015 en las terminales de ADIF, tanto explotadas directamente como por terceros, supuso: i) un incremento de los precios superior al 5% en 11 instalaciones, incluyendo las 8 gestionadas directamente por ADIF (+7%) y destacando Barcelona-Morrot, con un incremento del 35%, y; ii) la congelación o un incremento inferior al 5% en las 13 terminales restantes.

Finalmente, es necesario señalar la insatisfacción de los usuarios sobre la prestación de servicios en las instalaciones ferroviarias. El Acuerdo de 17 de julio de 2019 por el que se emite informe relativo a la consulta a los representantes de los usuarios sobre su punto de vista del mercado ferroviario (2019)⁴⁶ mostraba la valoración media de las terminales por parte de las empresas ferroviarias, siendo ligeramente superior en las terminales privadas (2,8 sobre 5) frente a las de ADIF (2,5 sobre 5). Esta valoración es muy similar a la observada en la misma consulta realizada en 2017⁴⁷.

⁴⁵ Ver nota al pie 40.

⁴⁶ <https://www.cnmc.es/expedientes/infdtsp00719>

⁴⁷ Acuerdo de 19 de diciembre de 2017 por el que se emite informe relativo a la consulta a los representantes de los usuarios sobre su punto de vista del mercado ferroviario (2017).
https://www.cnmc.es/sites/default/files/2578373_9.pdf

V. CONCLUSIONES.

Las principales conclusiones que se pueden extraer de los indicadores presentados del mercado de transporte ferroviario en 2018 son las siguientes:

- La RFIG no ha experimentado cambios sustanciales a lo largo del ejercicio, ni en su dimensión ni en su utilización. Si bien la intensidad de su uso mejora ligeramente en 2018, sigue siendo baja y alejada de los valores alcanzados en otros países europeos.

La liberalización desde 2005 del servicio de transporte de mercancías se ha traducido en una diversificación de los oferentes, pero no en una intensificación en el uso de la red, no al menos en los últimos años y de forma agregada. La RFIG está en gran medida dedicada al transporte de viajeros, cuya actividad (en términos de cifra de negocios, de tráfico y de generación de ingresos para el gestor de la infraestructura) es sustancialmente mayor. En ausencia de otros cambios, la evolución del sector, condicionada en gran medida por el desarrollo de la liberalización de los servicios de viajeros, no permite anticipar cambios en el uso relativo de la red ferroviaria.

- El mercado ferroviario de transporte de mercancías generó en 2018 unos ingresos de 296 millones de euros, con un crecimiento del 0,6% respecto a 2017. Su actividad se concentra en el mercado nacional, que crece un 3% desde 2011 hasta representar el 85,6% del tráfico total. El tráfico intermodal ganó peso al tráfico en vagón completo, hasta representar el 50,2% del total. En esta última modalidad, los principales productos transportados siguieron siendo los siderúrgicos (48,8% del total de t.km neta en vagón completo) y los graneles (37,9% del total de toneladas netas). Los tráficos de corto recorrido más relevantes continúan dándose en las provincias de Barcelona y Tarragona, Asturias y A Coruña. Tampoco hubo cambios en los tres primeros corredores de medio y largo recorrido, que son los que unen Asturias con Valencia, Barcelona con Zaragoza y Madrid con Valencia. La capacidad competitiva del sector ferroviario en el transporte de mercancías frente a la carretera permaneció también sin cambios, estabilizándose su cuota modal en el transporte terrestre en el 4,3% del total de t.km netas.
- El mantenimiento de los ingresos del transporte de mercancías por ferrocarril se produjo en un contexto de repunte de la actividad. Esta tendencia puede explicarse por el peso que adquieren los operadores alternativos, que ganan importancia en actividad y registran unos ingresos medios por tonelada neta y por t.km neta inferiores a los del operador histórico.

La oferta de los operadores alternativos se concentra en tráficos intermodales del mercado nacional y muestra una entrada selectiva por trayectos y corredores. Su operativa dinamiza los principales corredores (salvo el que une Asturias y Valencia), y también otros de menor importancia por volumen

de toneladas transportadas, como los que unen Zaragoza con Madrid, Valencia y Vizcaya.

- Por lo que se refiere a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, el dinamismo continuó un año más en el segmento de servicios comerciales, cuyos ingresos crecieron en 2018 un 3,3% hasta los 1.459 millones de euros. Tanto la alta velocidad como los servicios de larga distancia convencional crecieron en viajeros, tráfico e ingresos, manteniendo su peso relativo en estos tres parámetros. Todo ello en un contexto de estabilidad en el número de plazas ofertadas (37,8 millones de plazas frente a un total de 33,6 millones de viajeros en 2018) y de caída de la oferta de plazas por tren (-4,3% interanual).
- Los servicios sujetos a obligaciones de servicio público generaron unos ingresos en 2018 de 1.968 millones, de los que el 58% provino de subvenciones de la Administración General del Estado. A pesar de los incrementos de su demanda en los últimos años, su tasa de aprovechamiento (que en última instancia indica el grado de utilización del servicio) se mantiene muy por debajo de la que corresponde a los servicios comerciales. Frente a una ratio de aprovechamiento del 76% para servicios de alta velocidad y del 65% para larga distancia convencional, los servicios AVANT (media distancia en alta velocidad) registran una ratio del 53%, los que se prestan sobre ancho de vía convencional y ancho métrico del 27% y los de cercanías un 36%.
- La eficiencia de las terminales intermodales constituye un factor clave en la competitividad del servicio ferroviario de transporte de mercancías. La introducción del modelo de riesgo y ventura en las terminales de ADIF tenía como objetivo mejorar la gestión por vía de reforzar la cooperación público-privada. Sin embargo, la valoración que de él hacen los representantes de los usuarios en el informe de publicado por la CNMC en 2019 señala que los resultados pueden estar todavía alejados de los esperados en términos de precios y de servicios. A futuro, y una vez transcurrida la necesaria adaptación a lo dispuesto por el Reglamento de Ejecución 2017/2177, de la Comisión de 22 de noviembre de 2017 relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos, será preciso valorar con más detalle su incidencia en la calidad de la oferta de estos servicios.

ANEXO 1. CIFRAS PRINCIPALES PARA EL AÑO 2018

Cifras⁴⁸ principales del mercado ferroviario 2018.

Indicador	2018
Longitud de la red RFIG⁴⁹	15.358 km
Longitud de la red de Alta Velocidad total	2.675 km
Porcentaje de electrificación de la red	63%
Intensidad de uso de la red	35 tren.km/km por día
N.º de empresas transporte viajeros (OSP y Comercial)	1
N.º de empresas de transporte de mercancías	11
Total tren.km	192.882.724
Tren.km mercancías	25.196.902
Tren.km viajeros	167.685.823
Total t.km netas mercancías	10.806,9 millones
% t.km netas mercancías intermodal	50,2%
% t.km netas mercancías internacional	14,4%
Total viajeros	507,1 millones
Total viajeros.km	26.924.8 millones
Viajeros.km OSP	11.624,2 millones
Viajeros.km Comercial	15.300,6 millones
% viajeros.km internacional	2,4%
Ingresos Administrador de Infraestructuras (Cánones)	1.226,0 millones
Ingresos por cánones (mercancías)	7,7 millones
Ingresos por cánones (viajeros)	1.217,9 millones
Ingresos por cánones (otros tráficos/negocios)	0,43 millones
Ingresos Empresas de transporte de Viajeros (€)	3.427 millones
Ingresos Empresas de transporte de mercancías (€)	296,2 millones

Fuente. Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias.

⁴⁸ Hay que tener en cuenta que, en función de la fuente, un mismo dato puede diferir ligeramente debido a no tener el grado de desglose suficiente que permita determinar todos los componentes del mismo.

⁴⁹ En los datos de infraestructuras se incluye la red gestionada por ADIF, ADIF-AV y la de LFP Perthus.

Cifras principales de transporte ferroviario de mercancías.

Indicador	2018
N.º de empresas ferroviarias de transporte de mercancías	11
Incumbentes nacionales	1
Incumbentes extranjeros ⁵⁰	3
Resto de empresas	7
Ingresos por tracción propia (€)	296,2 millones
RENFE Mercancías	199,4 millones
Empresas Alternativas	96,8 millones
Cánones por uso de infraestructuras (€)	7.598.251
RENFE Mercancías	5.282.618
Empresas Alternativas	2.315.633
Tráfico (tren.km)	25.196.902
RENFE Mercancías	16.134.378
Empresas Alternativas	9.062.524
Tráfico (t.km netas)	10.806,9 millones
RENFE Mercancías	6.324,0 millones
Empresas Alternativas	4.482,9 millones
Nacional	9.246,3 millones
Internacional	1.560,6 millones
Tráfico intermodal (t.km netas)	5.418,5 millones
RENFE Mercancías	2.035,9 millones
Empresas Alternativas	3.382,6 millones
Volumen (toneladas netas)	27.702.984
RENFE Mercancías	18.318.846
Empresas Alternativas	9.384.138
Nacional	23.573.166
Internacional	4.129.818

Fuente. Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias.

⁵⁰ Según definición de IRG-Rail "Independent Regulators' Group – Rail – Guidelines on Market Monitoring". Junio 2016

Cifras principales de transporte ferroviario de viajeros⁵¹.

Indicador	2018
N.º de empresas ferroviarias de transporte de viajeros	1
Ingresos Empresas de transporte de Viajeros (€)	3.427 millones
Ingresos por venta de billetes (€)	2.244 millones
Ingresos por subvenciones OSP y compensaciones(€)	1.183 millones
Ingresos Cercanías	728 millones
Ingresos Comercial	1.459 millones
Ingresos Alta Velocidad	1.085 millones
Cánones por uso de infraestructuras (€)	1.223 millones
Total viajeros	507 millones
Viajeros OSP	473,4 millones
Cercanías	440,6 millones
Viajeros Comercial	33,6 millones
Viajeros Alta Velocidad	21,3 millones
Total viajeros.km	26.924,8 millones
Viajeros.km OSP	11.624,2 millones
Viajeros.km Cercanías	8.319,8 millones
Viajeros.km Comercial	15.300,6 millones
Viajeros.km Alta Velocidad	10.285,3 millones
% viajeros.km internacional	2,4%
Tráfico (tren.km)	167.685.823
Tren.km viajeros OSP	106.080.458
Tren.km Cercanías	66.235.900
Tren.km viajeros Comercial	61.605.365
Tren.km Alta Velocidad	32.866.421
% tren.km viajeros internacional	0,6%

Fuente. Elaboración propia con datos de las empresas ferroviarias.

⁵¹ Estos datos no incorporan la información correspondiente a los servicios de los trenes históricos y turísticos.

ANEXO 2. APUNTES METODOLÓGICOS.

Los datos recogidos en el presente informe, proceden en su gran mayoría de cuestionarios ad-hoc realizados por la Subdirección de Análisis de Mercados de la Dirección de Transportes y del Sector Postal y de las Cuentas Anuales proporcionadas por las empresas.

El ámbito de la información recabada engloba:

- Infraestructuras ferroviarias.
- Empresas ferroviarias de transporte de mercancías.
- Empresas ferroviarias de transporte de viajeros.
- Empresas de alquiler de locomotoras.
- Terminales ferroviarias.

Para contrastar la información proporcionada, se han consultado otras fuentes de información como son la del Registro Especial Ferroviario proporcionado por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) o la Declaración sobre la Red de ADIF y ADIF-AV. Las fuentes de los

En el caso de datos, gráficos, mapas o tablas que se presentan a lo largo del informe se citan las fuentes al pie de los mismos.

La terminología, indicadores y métodos de cálculo son los de común uso en el sector y ya utilizados por otros organismos como IRG Rail, Ministerio de Fomento, INE y Eurostat.

A continuación, se adjuntan las definiciones propias de trayecto y corredor utilizadas en la elaboración del presente informe

- Trayecto (viajeros): Recorrido entre dos puntos que constituyen el origen y destino y entendiendo como puntos geográficos a las ciudades.
- Trayecto (mercancías): Recorrido entre dos puntos que constituyen el origen y destino y entendiendo como puntos geográficos a las provincias.
- Corredor (viajeros): Aquel que engloba varios trayectos, normalmente agrupados por áreas geográficas y teniendo en cuenta los recorridos de ida y vuelta.
- Corredor (mercancías): Aquel formado únicamente por un trayecto, pero teniendo en cuenta los recorridos de ida y de vuelta.

ANEXO 3. PRINCIPALES CORREDORES DE SERVICIOS COMERCIALES.

Dado que en la actualidad los servicios comerciales son explotados por un único operador, el presente informe se ha realizado utilizando las denominaciones de corredores y productos comerciales proporcionadas por RENFE Viajeros.

- *Corredores.* Las divisiones se realizan en Gerencias de control, coincidentes con áreas geográficas a las que se asignan las distintas relaciones o trayectos:
 - AV. AVE, AV City (servicio prestado sobre las líneas de alta velocidad con un número reducido de frecuencias y precios más económicos) y AV Internacional.
 - LD Convencional. Este, nordeste, mediterráneo, norte, sur, transversales.

- *Productos.* Son las distintas denominaciones comerciales de las distintas tipologías de servicios prestados:
 - AV. Este, nordeste, internacional, norte, sur, transversales
 - LD Convencional. Alvia (servicio que combina el paso por tramos de AV y tramos convencionales, Alaria (servicio ferroviario diurno prestado por trenes Talgo), Intercity (servicio de larga distancia, pero con características de media distancia en cuanto a paradas intermedias y precios), Talgo que son servicios prestados con material rodante de Talgo que circulan por vías convencionales y que no están catalogados dentro de los servicios anteriores y Euromed, servicio que conecta el litoral mediterráneo.

En cuanto a los trayectos hay que destacar como relevantes los siguientes cambios con respecto del año 2017:

- AV. Nuevos trayectos como el Madrid-Castellón y el Madrid-Valladolid. Reclasificación entre el servicio AV City Madrid-Zaragoza-Barcelona y el AVANT Figueres-Barcelona.
- LD Convencional. Reestructuración de los trayectos que unen Madrid con Pamplona y Logroño (Alvia e Intercity), que a lo largo de 2018 han pasado a depender como servicios Alvia del corredor norte en lugar del nordeste y asignación de nuevos servicios talgo, Madrid-Granada y Madrid-Cáceres-Plasencia-Badajoz al corredor Sur.

Hay que tener en cuenta que las reclasificaciones realizadas entre distintos productos, servicios y trayectos en un ejercicio tiene su repercusión en la comparación de los datos de la serie histórica.

PRINCIPALES CORREDORES DE SERVICIOS COMERCIALES 2018		
Corredor	Trayectos AV	Trayectos LD Convencional
Este (Levante)	Madrid-Alicante	Madrid-Valencia-Gandía
	Madrid-Valencia	Madrid-Águilas
	Madrid-Castellón	Madrid-Alicante
		Madrid-Murcia-Cartagena
		Madrid-Xátiva-Valencia
		Madrid-Castellón
Nordeste	Madrid-Barcelona	
	Madrid-Zaragoza-Huesca	
Mediterráneo		Barcelona-Murcia-Lorca/Cartagena
		Barcelona-Valencia-Alicante
		Figueres-Barcelona-Valencia-Alicante
Norte	Madrid-León	Madrid-Bilbao/Hendaya
	Orense-Santiago-La Coruña	Madrid-Bilbao/Irún
	Madrid-Valladolid	Madrid-Galicia
		Madrid-Gijón
		Madrid-León-Vigo
		Madrid-Santander
		Madrid-Vitoria
		Salamanca-Madrid
		Galicia-P. Vasco
		Madrid-Pamplona
		Madrid-Logroño
		Vigo-Oporto
Sur	Madrid-Sevilla	Madrid-Algeciras
	Madrid-Málaga	Madrid-Cádiz
		Madrid-Huelva
		Madrid-Almería
		Madrid-Granada
		Madrid-Plasencia-Cáceres-Badajoz
Transversales	Barcelona-Sevilla/Málaga	Barcelona-Asturias
	Valencia-Málaga	Barcelona-Galicia
	Valencia-Sevilla	Barcelona-País Vasco
		Barcelona-Sevilla/Málaga
		Barcelona-Valladolid
		Barcelona-País Vasco
Internacional	Madrid-Barcelona-Marsella	
	Barcelona-Lyon	
	Barcelona-Toulouse	
	Barcelona-París	

ANEXO 4. PRINCIPALES TRAYECTOS OSP POR TIPO DE SERVICIO.

Cercanías

Cercanías Madrid

Cercanías Cataluña

SP Cornisa Cantábrica y AM

Núcleo Asturias

Núcleo Asturias AM

Núcleo C.-León AM

Núcleo Cantabria

Núcleo Cantabria AM

Núcleo Galicia AM

Núcleo País Vasco AM

SP Este

Núcleo Murcia AM

Núcleo Murcia/Alicante

Núcleo Valencia

Núcleo Zaragoza

SP Cercanías País Vasco

Núcleo Bilbao

Núcleo San Sebastián

SP Sur

Núcleo Cádiz

Núcleo Málaga

Núcleo Sevilla

MD AVANT

SP Centro-Sur

Madrid-Puertollano

Madrid-Toledo

SP Galicia

Orense-Santiago-La Coruña

SP Este

Figueres-Barcelona

Zaragoza-Calatayud

Zaragoza-Lleida-Barcelona

SP Centro-Norte

Madrid-Segovia-Valladolid

SP Sur

Sevilla-Córdoba-Málaga

MD convencional

SP Centro-Sur

Ciudad Real-Alcázar-Alicante/Valencia

Madrid-Albacete

Madrid-Alcázar-Ciudad Real

Madrid-Huelva

Madrid-Jaén

Madrid-Plasencia-Cáceres-Badajoz

Madrid-Puertollano-Mérida-Badajoz

Madrid-Sigüenza-Arcos

Madrid-Soria

Madrid-Talavera

Plasencia-Cáceres-Mérida-Badajoz

SP Galicia

A Coruña-Ferrol

A Coruña-Lugo-Monforte

A Coruña-Santiago C.-Ourense

A Coruña-Santiago C.-Pontevedra-Vigo

A Coruña-Santiago-Vigo Urzaiz.

Vigo-Ourense-Ponferrada

Vigo-Tui

SP Cornisa Cantábrica y AM

Ferrol-Gijón

León-Bilbao

Oviedo-Santander

Santander-Bilbao

SP Este

Barcelona-Caspe-Zaragoza

Barcelona-Valencia

Castejón-Zaragoza

Huesca-Zaragoza-Teruel

Logroño-Zaragoza

Madrid-Cuenca

Madrid-Cuenca-Valencia

Murcia-Cartagena

Pamplona-Castejón-Zaragoza

Valencia-Alcázar

Valencia-Alicante-Murcia

Valencia-Teruel-Zaragoza-Huesca

Valencia-Vinaroz-Tortosa

Valencia-Xàtiva-Alcoi

Zaragoza-Calatayud-Ariza-Arcos

Zaragoza-Huesca-Canfranc

Zaragoza-Huesca-Jaca

Zaragoza-Monzón-Lleida

SP Centro-Norte

Ávila-Medina del Campo-Valladolid

Cercedilla-Segovia

El Escorial-Ávila

León-Gijón

León-Ponferrada

Madrid-Medina-Valladolid

Madrid-Valladolid-León

Madrid-Valladolid-Vitoria

Miranda-Vitoria

Salamanca-Madrid

Salamanca-Valladolid

Valladolid-Puebla de Sanabria

Valladolid-Santander

Vitoria-Irún

SP Sur

Córdoba-Rabanales

Granada-Algeciras

Huelva-Zafra

Linares-Almería

Málaga-Ronda

Sevilla-Almería

Sevilla-Cádiz

Sevilla-Córdoba-Jaén

Sevilla-Huelva

Sevilla-Málaga

Sevilla-Mérida

Sevilla-Osuna

MDC Cataluña

Barcelona Franca-Tarragona-Ribarroja

Barcelona França-Valls-Tarragona-Lleida

Barcelona Sants-Girona-Cerbere

Barcelona França-Tarragona-Tortosa/Ulldecona

Figueres-Mataró

L'Arboç-Cambrils

L'Hospitalet-Manresa-Lleida

Tarragona-Reus