

# EVOLUCIÓN Y ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN EN EL MERCADO FERROVIARIO ESPAÑOL TRAS EL PROCESO DE LIBERALIZACIÓN

## EVOLUTION AND ANALYSIS OF THE SITUATION IN THE SPANISH RAILWAY MARKET AFTER THE LIBERALISATION PROCESS

Carlos Hugo Soria Cáceres<sup>1</sup>

Recibido: 21/01/2025 · Aceptado: 23/05/2025

DOI: <https://doi.org/10.5944/etfvi.18.2025.44154>

### Resumen

El ferrocarril se considera un sector económico clave debido a su impacto en el desarrollo de diversas industrias y servicios, así como en la cohesión territorial y la promoción de una movilidad sostenible. Esta relevancia, junto a su carácter de industria de red donde intervienen diferentes actores, ha llevado a que el Estado mantenga históricamente una fuerte presencia en el sector con la intención de controlar su desarrollo. Sin embargo, la tendencia actual está caracterizada por un proceso de cambio y liberalización de los mercados impulsado especialmente desde la Unión Europea. El objetivo fundamental de este artículo es ofrecer un análisis actual del mercado ferroviario español, tomando como referencia la transición hacia un espacio competitivo. Para ello, se lleva a cabo un análisis comparativo de datos referidos al número de plazas ofertadas y viajeros en los servicios ferroviarios de pasajeros operados por las compañías presentes sobre la red ferroviaria de alta velocidad española (Renfe, Ouigo, Iryo). La investigación se acota geográficamente en los cinco principales corredores del país con datos desglosados por trimestres entre 2021 y 2024. Los resultados obtenidos muestran las diferencias que, en términos de estrategia comercial, presentan cada uno de los corredores analizados.

### Palabras clave

Ferrocarril; liberalización; España; mercado; evolución; Renfe; Ouigo; Iryo.

### Abstract

The railway is considered a key economic sector due to its impact on the development of various industries and services, as well as on territorial cohesion and the promotion of sustainable mobility. This relevance, along with its nature as a

---

1. Departamento de Historia, Geografía y Comunicación (Universidad de Burgos); [chsoria@ubu.es](mailto:chsoria@ubu.es)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1642-3457>

network industry involving different actors, has historically led the State to maintain a strong presence in the sector with the intention of controlling its development. However, the current trend is characterized by a process of change and market liberalization, especially driven by the European Union. The fundamental objective of this article is to offer a current analysis of the Spanish railway market, taking as a reference the transition towards a competitive space. To this end, a comparative analysis of data referring to the number of seats offered and passengers on passenger rail services operated by companies present on the Spanish high-speed rail network (Renfe, Ouigo, Iryo) is carried out. The research is geographically limited to the five main corridors of the country with data broken down by quarters between 2021 and 2024. The results obtained show the differences that, in terms of commercial strategy, each of the analyzed corridors present.

### Keywords

Railway; liberalisation; Spain; market; evolution; Renfe; Ouigo; Iryo.

.....

## 1. INTRODUCCIÓN

El ferrocarril en España ha pasado por diferentes periodos de transformaciones y cambios a lo largo de sus más de 175 años de existencia (Comín, 1998). Desde la creación de las primeras empresas encargadas de construir las líneas, hasta la consolidación de la mayoría de ellas bajo la gestión de Renfe, el ferrocarril siempre ha mantenido un marcado carácter público, especialmente a lo largo de la segunda mitad del s. XX y la primera década del XXI (Muñoz, 2016). La estructura y funcionamiento del ferrocarril responde todavía hoy, en la mayor parte del territorio, al modelo basado en las primeras líneas con más de siglo y medio de antigüedad que configuran el llamado «ferrocarril convencional» y que opera sobre las vías de ancho ibérico. Las deficiencias y problemas de este tipo de ferrocarril reflejado en retrasos, obsolescencia de material, lentitud, ineficiencia, baja rentabilidad, pérdida de viajeros etc., fue el acicate del que se sirvió la esfera política en la década de los 80 del siglo pasado para proponer un cambio de modelo radical hacia la alta velocidad (Soria, 2015). Esta transformación basada en la construcción de una nueva red de altas prestaciones supone reconfigurar no sólo la propia infraestructura, sino también el territorio en su máxima expresión (Campos, De Rus y Barrón, 2012). La apertura del país con la llegada de la democracia y la integración en la Comunidad Económica Europea durante las décadas de los 80 y 90 dejó su huella también en el panorama ferroviario, donde la influencia de una legislación supranacional cada vez más enfocada a la integración (en el más amplio sentido de la palabra) era evidente (Sánchez, 2012; Riaño et al, 2019). Así, las relaciones entre el Estado y Renfe comenzaron a regularse a través de «contratos programas», lo que permitió una primera y tímida separación entre la administración pública y la empresa ferroviaria, recomendación que también se promulgaba desde la propia legislación europea que buscaba una liberalización gradual y una mayor participación del sector privado, sin perder de vista la importancia del control público sobre la infraestructura (López, 1993; Alonso, 2019). La firma del Tratado de Lisboa en 2007 estableció que la competencia en el transporte sería compartida entre la Unión Europea y los Estados miembros, motivo por el cual la UE ha desarrollado una amplia legislación ferroviaria que España ha intentado seguir y adaptar a lo largo de las últimas décadas. Básicamente esta política se caracteriza por un objetivo esencial: crear un espacio ferroviario europeo único que promueva la competitividad y la interoperabilidad como elementos clave para la cohesión. Sin embargo, a lo largo de los años, la expansión y armonización del sector ferroviario de la UE también se ha enfrentado a obstáculos que han ralentizado el proceso de integración, debido especialmente a problemas heredados como la fragmentación de los ferrocarriles europeos (Olmedo, 2017). Con el objetivo de solucionar estos problemas, la Comisión Europea lanzó en 1996 y 2001 los Libros Blancos del Transporte, que sirvieron de base para el primer Paquete Ferroviario, una serie de medidas encaminadas a abrir el mercado ferroviario a la competencia, aumentar la interoperabilidad de los sistemas nacionales y definir un marco europeo único (UE, 2024). Desde 2001, este marco se ha utilizado en cuatro ocasiones, culminando con la aprobación del cuarto y último paquete en 2016. En España, la adaptación de las directivas del

Primer Paquete a la legislación nacional se realizó con la Ley del Sector Ferroviario de 2003, que en su artículo 42.2 establece que el transporte ferroviario de mercancías se llevaría a cabo «en régimen de libre competencia, de acuerdo con lo estipulado en esta ley. Además, esta ley llevó a cabo la división de Renfe en dos nuevas entidades públicas empresariales: Renfe-Operadora, responsable de la explotación del servicio de transporte ferroviario, y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), que recibió las competencias que le confería el artículo 21.1 de la Ley 39/2003 (Fullana, 2022). En los años 2004 y 2007, se implementaron el Segundo y el Tercer Paquete Ferroviario respectivamente. El Segundo se centró en la liberalización del transporte de mercancías, promoviendo la intermodalidad y realizando cambios en aspectos de seguridad e infraestructura, como la creación de la Agencia Ferroviaria Europea (AFE), mientras que el Tercero tuvo como objetivo fomentar la competencia en el transporte de pasajeros. El proceso culminó en 2016 con la aprobación del Cuarto Paquete, que elimina los obstáculos institucionales, jurídicos y técnicos con el objetivo de crear una red ferroviaria europea completamente integrada y liberalizada. Este Cuarto Paquete contiene aproximadamente 25 instrumentos legislativos secundarios, especialmente en el pilar técnico, que guía a los Estados Miembros y los grupos de interés en la aplicación de la legislación primaria (es decir, Directivas y Reglamentos). Por ejemplo, señala las condiciones técnicas y de seguridad que permiten a todos los trenes europeos disponer de sistemas de control de circulación y seguridad válidos en todos los estados de la Unión (Hernández, 2017). A través de la adopción de la Directiva de interoperabilidad, la Unión Europea inició un proceso diseñado para asegurar que los trenes puedan transitar seguramente y sin problemas de una red ferroviaria de un Estado miembro a otro. La base de estas directivas es el principio del reconocimiento mutuo, por lo que si por ejemplo los trenes ya han sido revisados por un Estado, otros Estados podrán comprobar posteriormente únicamente los parámetros relacionados específicamente con la compatibilidad técnica con sus redes, sin necesidad de más procedimientos o requisitos. En definitiva, la política de transporte ferroviario de la Unión Europea busca establecer un espacio integrado. Desde la liberalización del sector ferroviario en 2001, se han implementado tres paquetes legislativos y una versión consolidada en los diez años siguientes. A estos se añadió un cuarto paquete, aprobado en 2016, que tiene como objetivo completar el espacio ferroviario europeo único, abarcando tanto el pilar técnico como el pilar de mercado. El conjunto de estas medidas adoptadas por la legislación europea ha permitido, sobre el papel, una apertura total del sector a la competencia dejando atrás las antiguas prácticas de intervención administrativa que habían dominado su funcionamiento. La aprobación en 2016 del Cuarto Paquete Ferroviario marcó un punto de inflexión en la política ferroviaria europea, al permitir definitivamente la apertura de los servicios comerciales de transporte de pasajeros a partir de 2020 en todo el continente. En España, aunque la liberalización del transporte de pasajeros se formalizó el 14 de diciembre de 2020, no fue hasta el 10 de mayo de 2021 cuando un tren de alta velocidad diferente a los que durante casi 30 años habían operado sobre las vías españolas hizo su aparición en el escenario ferroviario. Fue la compañía francesa SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français), bajo la marca Ouigo, la que inició sus servicios entre Madrid y Barcelona.

TABLA 1. TABLA RESUMEN DE LA NORMATIVA ESPAÑOLA SOBRE FERROCARRIL

NORMATIVA	PAQUETE/DIRECTIVA	PRINCIPALES MEDIDAS
Ley 39/2003 del Sector Ferroviario	Trasposición Primer Paquete Ferroviario y Directiva 2007/58/CE	Separación de la gestión de la infraestructura (ADIF) de la operación del transporte (Renfe Operadora) y liberalización del transporte de mercancías (2005)
Ley 38/2015 del Sector ferroviario (LSF)	Trasposición Directiva 2012/34/UE	Espacio ferroviario único, transparencia y sostenibilidad de la financiación de las infraestructuras, reforzamiento de los reguladores y nuevas reglas de tarificación de acceso a la infraestructura
Real decreto-Ley 23/2018	Trasposición Directiva 2012/34/UE Directiva 2016/2370 UE	Liberalización del transporte nacional de pasajeros (2020), refuerzo de la independencia e imparcialidad de las administradores de infraestructuras respecto de las empresas ferroviarias

Elaboración propia a partir de bibliografía

## 2. METODOLOGÍA

De acuerdo con la ley 38/2015, de 29 de septiembre, el transporte ferroviario es un servicio de interés general y esencial para la comunidad que se prestará en régimen de libre competencia. Tomando como referencia esta designación, se ha señalado cómo el mercado ferroviario ha ido poco a poco abriéndose a la presencia de nuevos actores hasta que la aprobación por el Parlamento Europeo y del Consejo de la Directiva 2016/2370/UE, de 14 de diciembre, que modifica la Directiva 2012/34/UE, supuso abrir definitivamente la competencia la explotación de los servicios nacionales de transporte ferroviario de viajeros, sin duda, el sector clave dentro del mercado. Con el objetivo de facilitar la entrada de nuevos competidores, Adif presentó tres paquetes que abarcan la mayor parte del tráfico de pasajeros. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2019) calculó que la liberalización de estos tres corredores de alta velocidad podría aumentar su capacidad de explotación entre un 50% y un 150%, dependiendo de cada tramo (figura 1).

- El primero incluye la ruta Madrid-Barcelona-Frontera francesa y Valencia-Barcelona, siendo el más rentable, ya que representa el 65% de la red ferroviaria nacional

- El segundo paquete abarca el corredor Madrid-Levante, muy atractivo desde el punto de vista turístico por sus conexiones con ciudades como Valencia y Alicante

- Por último, el tercer corredor une Madrid con Toledo y las principales ciudades andaluzas, como Sevilla y Málaga, lo que resulta interesante, a priori para empresas más pequeñas

Cada uno de estos corredores se dividió en tres niveles de capacidad operativa, que se clasificaron como paquetes A, B y C. Adif, en su papel de administrador y

gestor de la infraestructura ferroviaria llevó a cabo la preadjudicación de los paquetes de la siguiente manera:

- Paquete A: adjudicado a Renfe Viajeros, comenzó sus operaciones con 96 trenes AVE, utilizando un 86% de la capacidad total disponible en los tres corredores, lo que representa un aumento del 20% en su oferta actual.

- Paquete B: ILSA, sigla de Intermodalidad de Levante S.A., empresa cuyos accionistas son Air Nostrum (55%) y Trenitalia, la compañía pública italiana (45%). Opera bajo la marca Iryo con 23 trenes modelo Frecciarossa 1000 ocupando un 70% de la capacidad media de este paquete, cuya entrada tuvo lugar en enero de 2022, una vez que fue completada la homologación de su material rodante, procedente en su mayor parte de Italia, para España

- Paquete C: RIELSFERA, operado al 100% por la matriz francesa SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français), utiliza trenes Alstom Dúplex que ya funcionaban en el servicio TGV (Train à Grande Vitesse) en Francia. Desde el primer momento se encontró homologado en España, por lo que pudo ocupar el 100% de la capacidad de este paquete. La entrada de este competidor tuvo lugar en diciembre de 2020 bajo la marca Ouigo.



FIGURA 1. MAPA DE LOS CORREDORES LIBERALIZADOS Y OTROS TRAMOS DE ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA EN ACTIVO (2025). Fuente: Elaboración propia

Así pues, con el objetivo de trazar una panorámica actual del sector ferroviario en España, se propone un análisis empírico a partir de las cuotas de mercado reflejadas tanto en las plazas ofertadas como en el número de viajeros por cada compañía. De este modo, la estructura del análisis se basa en datos proporcionados por diferentes órganos estadísticos oficiales relacionados con el transporte ferroviario (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, Observatorio del Ferrocarril,



Estadísticas de viajeros INE) que permitan caracterizar y reflejar la tendencia actual de este importante sistema de transporte. La metodología parte de la descarga de datos proporcionados por las fuentes estadísticas señaladas, así como en el posterior tratamiento mediante la construcción de gráficos que permitan ilustrar los resultados obtenidos. Para ello se han tenido en cuenta las operaciones realizadas por las tres empresas que operan actualmente en el mercado: Renfe (con sus servicios AVE y Avlo), Ouigo e Iryo. El periodo de análisis recoge datos actualizados y centrados el periodo 2021- 2024 (hasta el segundo trimestre) para cuantificar el número de plazas ofertadas y viajeros que utilizaron los siguientes trayectos: Madrid- Barcelona, Madrid-Sevilla, Madrid-Málaga/Granada, Madrid-Alicante y Madrid-Valencia. La elección de estos cinco sectores responde a la disponibilidad de datos en los periodos señalados, así como por considerarse los que más flujos de viajeros potenciales poseen al unir las principales áreas metropolitanas y turísticas del país. Si bien las compañías también operan actualmente de forma aislada (salvo en el caso de Renfe) sobre otros corredores y servicios de carácter transversal (Burgos-Murcia, Alicante-Gijón, corredor norte hacia Galicia, etc.), el hecho de que en algunos de estos puntos todavía hoy convivan los servicios mixtos de alta velocidad y ferrocarril convencional, así como la falta de datos concretos para algunos de ellos, hace que el análisis deba circunscribirse a los cinco señalados anteriormente, sin perjuicio de que en futuras investigaciones el horizonte pueda ampliarse hacia un necesario análisis que complete esta investigación.

### 3. RESULTADOS

El proceso de transformación y cambio del mercado ferroviario ha atravesado por diversas etapas a lo largo del último siglo y medio. El nacimiento de Renfe y su actuación como monopolio público ha sido, quizá, el hecho más destacado del panorama ferroviario en España. No obstante, también deben señalarse otros aspectos que han conformado el actual sistema ferroviario como son, especialmente, dos de carácter indisociable: la llegada de la alta velocidad en 1992 y la liberalización del mercado. Ambos convergen en el panorama actual, ya que la actuación de las nuevas empresas ferroviarias y los nuevos servicios ofertados desde 2020 se circunscriben, por el momento y únicamente, al sector de altas prestaciones. Como puede apreciarse en el siguiente gráfico (figura 2), la evolución en el número de pasajeros de la alta velocidad ferroviaria ha sido constante en la última década, únicamente interrumpida de forma abrupta por la pandemia en 2020 y con una tendencia alcista culminada en 2023 con más de 31,78 millones de pasajeros. Estos datos refuerzan la importancia que ha supuesto la entrada de nuevos actores y consecuentemente de nueva competencia en el mercado, no sólo porque la mayor disponibilidad de opciones a la hora de viajar se traduce en un incremento de pasajeros, sino también porque, al existir dicha competencia, los precios y las opciones se diversifican redundando, a priori, en beneficios para el usuario.

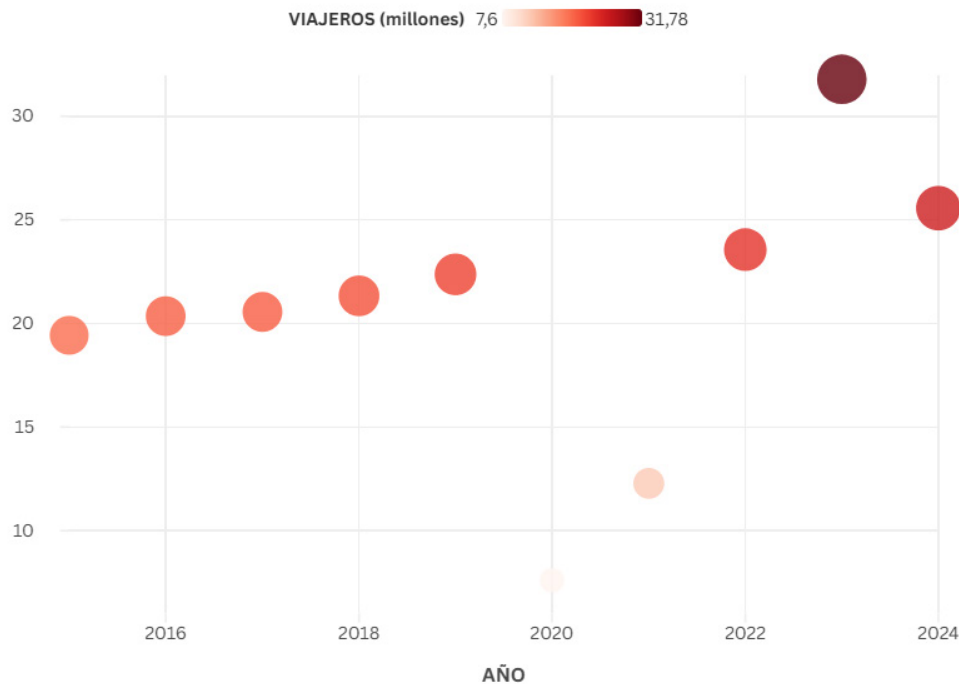


FIGURA 2. EVOLUCIÓN NÚMERO DE PASAJEROS EN ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA 2015-2024. Elaboración propia a partir de datos INE

### 3.1. ANÁLISIS TRIMESTRAL DE PLAZAS Y VIAJEROS (2021-2024)

Este apartado está dedicado al análisis de las plazas ofertadas y viajeros por cada una de las compañías en los cinco trayectos citados anteriormente. Se presenta, para cada uno de ellos, un gráfico que permite comprobar la evolución de estas variables a partir de la entrada de los nuevos competidores en el mercado. El reparto temporal se realiza por trimestres a partir de 2021 y hasta los últimos datos disponibles en 2024 (segundo trimestre). Ello permite observar, además, las diferencias provocadas por periodos estacionales de alta o baja demanda en cada sector, especialmente si tenemos en cuenta la intensa actividad turística que se genera en ellos condensada en determinadas épocas del año (con especial incidencia en el 3T, meses de julio a septiembre). Los datos se obtienen a partir de la información proporcionada por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) en sus diferentes «Informes trimestrales de supervisión del mercado de transporte ferroviario». Con el objetivo de ilustrar de forma general los datos agrupados, la figura 3 permite comparar el número de plazas ofertadas y viajeros en el periodo sometido a análisis, teniendo en cuenta como dato más destacado el salto cuantitativo que en ambas variables se produce en el 2T de 2021, fecha de entrada de Ouigo en el corredor Madrid-Barcelona. Recordemos que, hasta esa fecha, no pueden dejarse de lado las especiales circunstancias impuestas por la pandemia Covid-19 en el mercado, con restricciones en la movilidad que afectaron, entre otras actividades, al retraso en la entrada de los nuevos competidores prevista en 2020. Por ello, hasta esa fecha, la



única operadora fue Renfe con su servicio AVE, fecha a partir de la cual la entrada de los nuevos competidores ha «obligado» a la compañía estatal a diversificar su oferta con trenes de bajo coste como Avlo.

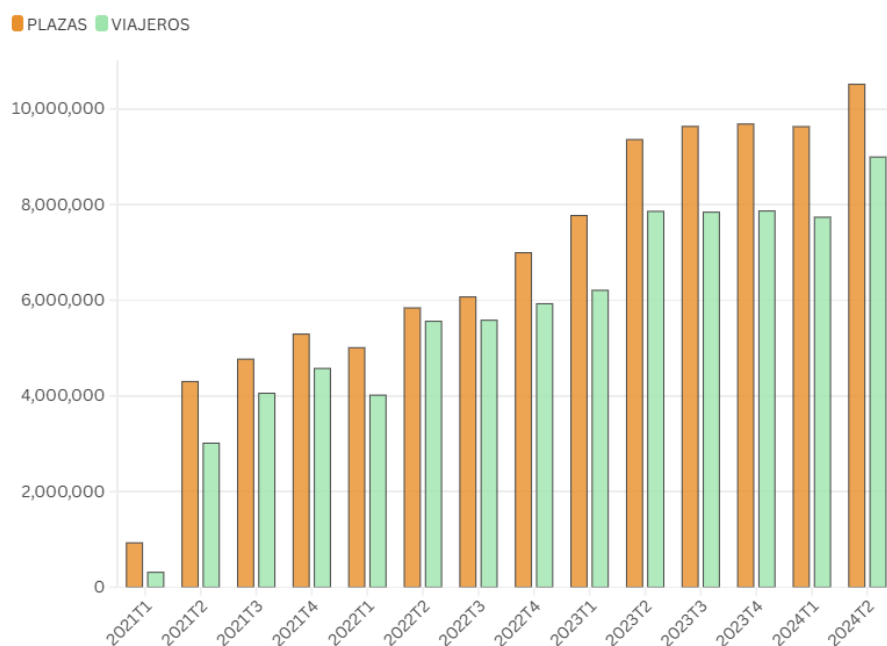


FIGURA 3. DATOS TOTALES DE PLAZAS Y VIAJEROS POR TRIMESTRES EN LOS CINCO CORREDORES.  
Elaboración propia a partir de datos CNMC

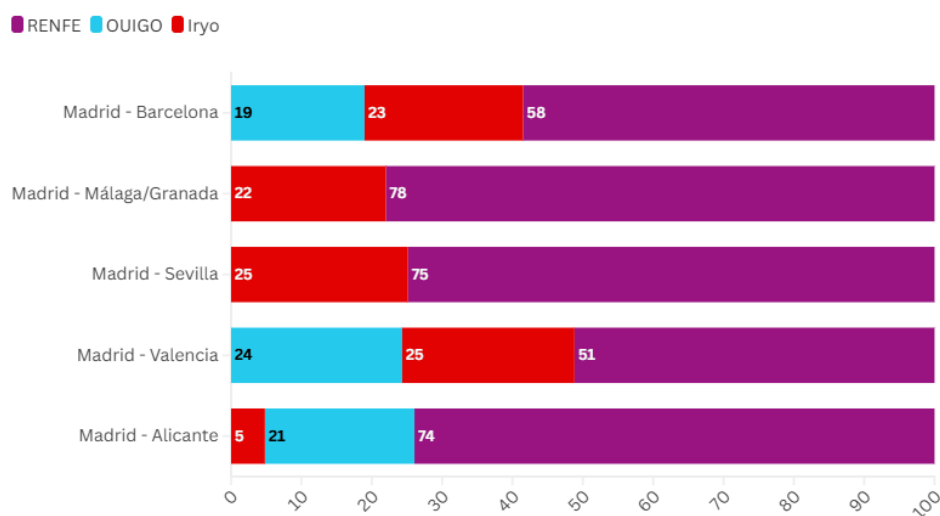


FIGURA 4. PORCENTAJE DE VIAJEROS POR CORREDOR Y COMPAÑÍA ENTRE 2023 Y 2024.  
Elaboración propia a partir de datos CNMC

En todos y cada uno de los trimestres la oferta de plazas ha superado al número de viajeros, con una diferencia que se agravó especialmente en 2023. No obstante, también hay periodos donde prácticamente los datos de viajeros se situaron paralelos a la oferta, especialmente entre el 3T y 4T de 2022, donde la irrupción de Iryo

y la agresiva campaña comercial en busca de fidelizar nuevos pasajeros a través de precios reducidos (en la que también entró Ouigo), hizo que prácticamente la oferta y el número de viajeros fuese igual. La figura 4 muestra el porcentaje de viajeros entre el año 2023 y los datos disponibles de 2024 (hasta el 2T) por cada uno de los corredores analizados.

Teniendo en cuenta la amplia oferta dispuesta por Renfe, resulta consecuente observar cómo gran parte del reparto queda en manos de esta compañía, con porcentajes que superan el 75% en los corredores hacia el sur, donde únicamente existe actualmente la competencia de Iryo y que apenas acapara un 25% de los viajeros. Cifra, no obstante, muy respetable teniendo en cuenta que en ambos corredores la compañía lleva apenas un año operando. El análisis detallado por cada uno de ellos comienza en el tramo Madrid-Barcelona, a la postre el más demandado y con mayores posibilidades de negocio. Sobre él se observa un reparto mucho más equitativo, al igual que sucede en el corredor Madrid-Valencia, donde los viajeros transportados por Renfe y las otras dos compañías se reparten prácticamente a partes iguales en dos grandes bloques del 50%. Sea como fuere, estos datos únicamente reflejan la tendencia en un año, por lo que la entrada en el mercado no sólo de nuevas empresas, sino el aumento en la cuota de viajeros de las que ya están operando actualmente, hace prever un reequilibrio que basculará este dato conforme las nuevas empresas comiencen a tener más material y posibilidades reales de competencia contra la empresa matriz. Centrando un análisis geográfico más detallado por trimestres en los diferentes sectores, que abarque y refleje el número de viajeros y las plazas ofertadas por cada compañía entre el 1T2021 y el 2T2024, observamos las siguientes tendencias.

### 3.1.1. Madrid-Barcelona

El corredor Madrid-Barcelona es, por potencial demográfico, el que posee más volumen de viajeros y plazas ofertadas (figura 5). Con una longitud total de 621 kilómetros, comenzó a operar en 2008 y, si bien no ha sustituido completamente al denominado «puente aéreo» entre las dos principales ciudades del país, sí ha supuesto una gran competencia en esta ruta de pasajeros. No obstante, el avión todavía hoy conserva, al igual que en el resto de los corredores, un importante volumen de negocio entre las conexiones aéreas internacionales, pues el aeropuerto Madrid-Barajas es uno de los principales hubs aeroportuarios europeos, especialmente por su destacada presencia en las conexiones entre Europa y Sudamérica.

En relación con la competencia establecida por el transporte ferroviario de alta velocidad en este corredor, los datos muestran cómo se ha producido una llegada que podemos calificar como «escalonada» a lo largo de los últimos tres años, durante el periodo 2021-2024. Entre la inauguración de la línea y el primer trimestre de 2021 Renfe operó en exclusiva con su servicio AVE, pero a partir del segundo trimestre de 2021 hizo su aparición la compañía Ouigo. Este hecho supuso la primera entrada de competencia en el sector ferroviario de alta velocidad en España, con las especiales circunstancias de hallarse en un periodo altamente marcado por las restricciones impuestas por la pandemia. Apenas año y medio después, en el 4T2022, hizo su

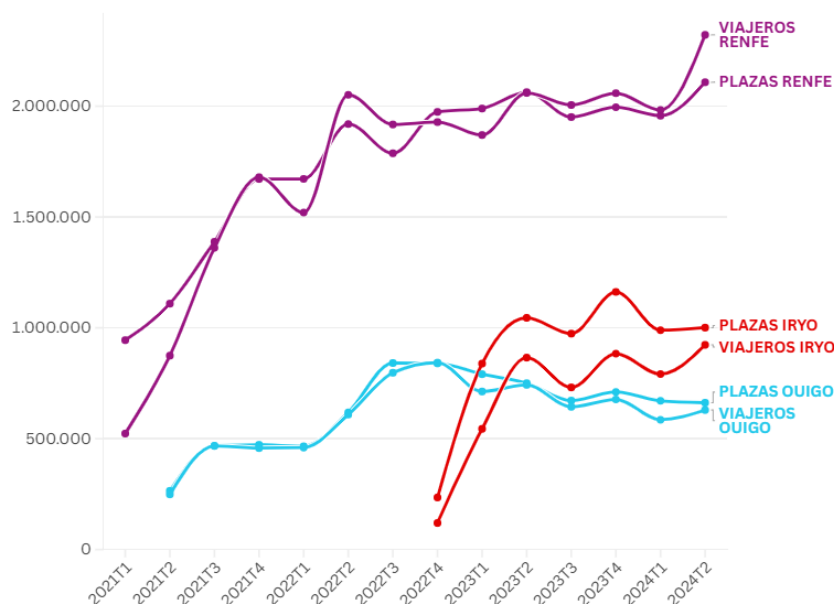


FIGURA 5. CORREDOR MADRID-BARCELONA. Elaboración propia a partir de datos CNMC

aparición Iryo, completando la terna de empresas ferroviarias que operan sobre este importante corredor. Los datos analizados muestran tendencias muy significativas, especialmente en el caso de Ouigo, donde la oferta de plazas y el número de viajeros se ha mantenido prácticamente en equilibrio desde su puesta en escena, con periodos en los que, en base a estos datos, podría afirmarse que los trenes no estaban ocupados en su totalidad, especialmente durante el primer año de operación. No obstante, también merece ser señalado cómo esta compañía es la que menor número de plazas (y por tanto, menor número de viajeros) posee, puesto que en ningún momento alcanza el millón de unidades, es decir, su oferta se limita prácticamente a la mitad de lo que ofrece el operador histórico Renfe. Este dato es especialmente llamativo teniendo en cuenta que Ouigo, cuenta con trenes de doble altura que permiten duplicar la capacidad de pasajeros. Por el contrario, Iryo, a pesar de su incorporación más tardía, entra en el mercado con fuerza y en apenas dos trimestres logra superar la oferta de plazas en más de un millón, dato que se consolida hasta prácticamente la actualidad (2T2024). En este caso, Iryo presenta mayores diferencias en relación con el número de viajeros que transporta en sus trenes, no obstante, la tendencia en este campo es alcista y en el último dato ofrecido prácticamente se equiparan ambas variables, llegando aproximadamente al millón de plazas y viajeros. En el caso de Renfe, se observan dos hechos destacados: por una parte, casi duplica la oferta de viajeros y plazas de sus competidores y por otra, la figura 5 muestra cómo la ocupación es prácticamente total en el periodo analizado. Es más, por alguna circunstancia que no se ha podido esclarecer en este trabajo, los datos arrojan mayores cifras de viajeros que de plazas ofertadas en algunos periodos (como el último trimestre), lo cual obedece, probablemente, a un error a la hora de reflejar estos datos por parte de la fuente, en este caso, la CNMC. Pero más allá de ello, y marcando una tendencia similar a Ouigo (con mayor volumen

de negocio, lógicamente), se aprecia un equilibrio casi total entre el número de plazas y el de viajeros, con un aumento muy fuerte de la oferta (y también de la demanda de viajeros), entre el 2T2021 y el mismo periodo de 2022, donde los datos de ambas variables prácticamente se duplican. Ello puede obedecer a una estrategia de mercado con el objetivo de competir directamente sobre el operador ya presente (Ouigo) y el que previsiblemente se iba a incorporar (Iryo), pues desde el momento en que este último hace su aparición, los datos de viajeros y plazas en Renfe se estabilizan hasta la actualidad.

### 3.1.2. Madrid–Sevilla

El segundo corredor analizado corresponde a la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla, inaugurada el 21 de abril de 1992, el primer trazado ferroviario de altas prestaciones puesto en marcha en España que supuso, a su vez, el inicio de la transformación y modernización de la infraestructura ferroviaria de todo el país. Con una longitud de 471 km y paradas intermedias en las ciudades de Córdoba, Puertollano y Ciudad Real, fue la única línea de alta velocidad puesta en marcha durante prácticamente una década, hasta la inauguración en 2003 del primer tramo del corredor noreste entre Madrid–Zaragoza–Lérida. Esta horquilla temporal tan espaciada a la hora de poner en servicio nuevas líneas de alta velocidad demuestra, por una parte, lo costoso del proyecto y, por otra, la necesidad de plantear el tejido de esta nueva red ferroviaria de altas prestaciones por todo el país con un horizonte a muy largo plazo. La orografía montañosa y la necesidad de contar con presupuestos muy elevados para la construcción de infraestructuras como túneles y viaductos (especialmente, y en la actualidad, en los tramos en construcción dentro del sector sureste del corredor Mediterráneo o el paso por Picos de Europa en el sector norte), hacen que por el momento la distribución territorial de los servicios de alta velocidad ferroviaria sea muy desigual. Si bien han pasado ya más de tres décadas desde la inauguración de esta primera línea de alta velocidad ferroviaria, hoy en día coexisten áreas muy bien conectadas, con múltiples frecuencias y opciones de viaje, con otras totalmente fuera, ya no sólo en el funcionamiento actual, sino incluso, de la planificación a medio plazo. Para el análisis del tramo Madrid - Sevilla (figura 6) se toman en consideración las dos únicas compañías en funcionamiento, Renfe e Iryo, esta última de muy reciente incorporación (1T2023), es decir, apenas hace año y medio. Renfe ha sido la compañía que históricamente y durante más tiempo ha operado en solitario sobre cualesquiera de los corredores de alta velocidad ferroviaria, pero esta circunstancia es aún más marcada sobre la línea Madrid–Sevilla donde ha funcionado sin competencia alguna durante más de 30 años. Todo ello, de alguna manera, también ha contribuido a asociar el servicio ferroviario de alta velocidad a la propia compañía, en lo que se podría calificar como una brillante estrategia de comunicación. No olvidemos, sin ir más lejos, que es frecuente la utilización errónea del término «AVE» al referirse a la alta velocidad ferroviaria, cuando AVE simplemente representa un servicio comercial específico de la compañía Renfe, que, eso sí, ha sabido aprovechar esta ventaja de imagen de marca y prestador

de servicios ferroviarios de alta velocidad pionero para posicionarse en el mercado, e identificar lo que es un mero servicio comercial con toda una red operativa.

En el caso de la línea Madrid-Sevilla, ni las cifras de plazas ni las de viajeros pueden equipararse, ni tan siquiera acercarse, al anterior corredor analizado, pues en este caso Renfe apenas llega al millón de unidades.

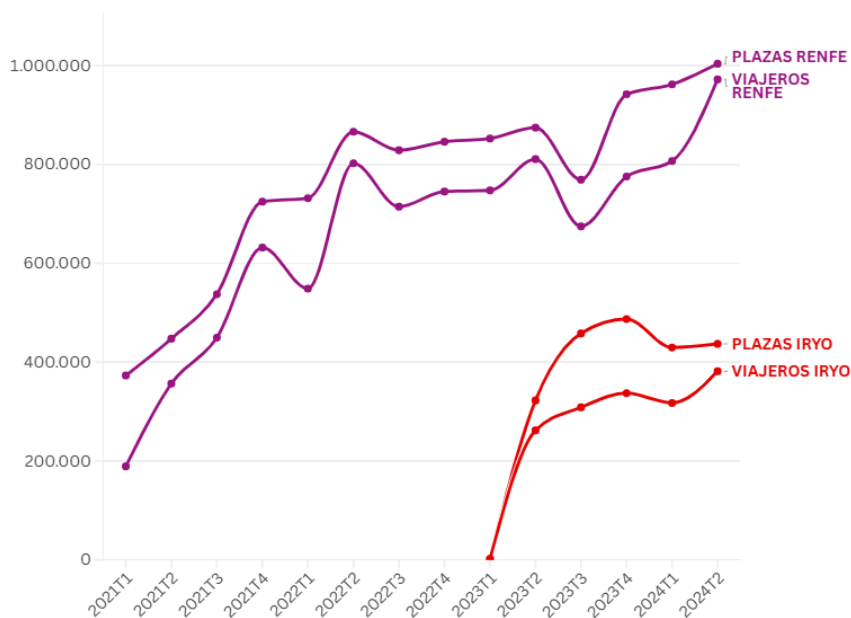


FIGURA 6. CORREDOR MADRID-SEVILLA. Elaboración propia a partir de datos CNMC

Sin embargo, sí es muy significativo el aumento prácticamente exponencial de ambas variables que ha experimentado la compañía estatal, puesto que tras el periodo de la pandemia y desde el comienzo de este análisis, 1T2021, ha quintuplicado la cifra de plazas y viajeros en apenas 3 años. Durante este lapso temporal, no obstante, sí ha existido una mayor diferencia entre las plazas y los viajeros, lo que indica que el porcentaje de ocupación de los trenes en ningún momento llegó al 100%, probablemente motivado por la competencia del transporte por carretera en este corredor, donde los precios del pasaje en autobús son sustancialmente menores. Por ejemplo, la compañía Socibús opera en este trayecto con billetes que apenas llegan a los 34 euros (datos de octubre de 2024), prácticamente la mitad de lo que cuesta el billete en servicio AVE. En relación con los datos de plazas y viajeros de la otra compañía, Iryo, esta comenzó a operar en el 1T2023 y en apenas dos trimestres logró duplicar tanto la oferta de plazas como la de viajeros, pasando de 200.000 a más de medio millón, cifras que se mantienen en la actualidad. No obstante, y coincidiendo con este crecimiento, se aprecia una mayor holgura en la relación plazas viajeros, especialmente distante entre el 3T2023 y el 1T2024, en una trayectoria que poco a poco se estabiliza y que posiciona a la compañía como una alternativa a Renfe.

### 3.1.3. Madrid-Málaga/Granada

El corredor de alta velocidad Madrid-Sevilla se bifurca en las proximidades de la ciudad de Córdoba, concretamente en la localidad de Almodóvar del Río, con un ramal de 155 km de longitud inaugurado en diciembre de 2007 hasta la estación de Málaga-María Zambrano. En su trayecto, se dirige hacia la estación de Antequera-Santa Ana siguiendo la dirección del eje ferroviario transversal de Andalucía que continua hasta Granada, puesto en servicio en 2019. Ambos trayectos son objeto de análisis en la figura 7, que presenta ciertas similitudes, en cuanto a su evolución, con el corredor Madrid-Sevilla, tanto por lo que respecta al número de plazas y viajeros total, como en la dinámica de estos en el periodo tomado como referencia.

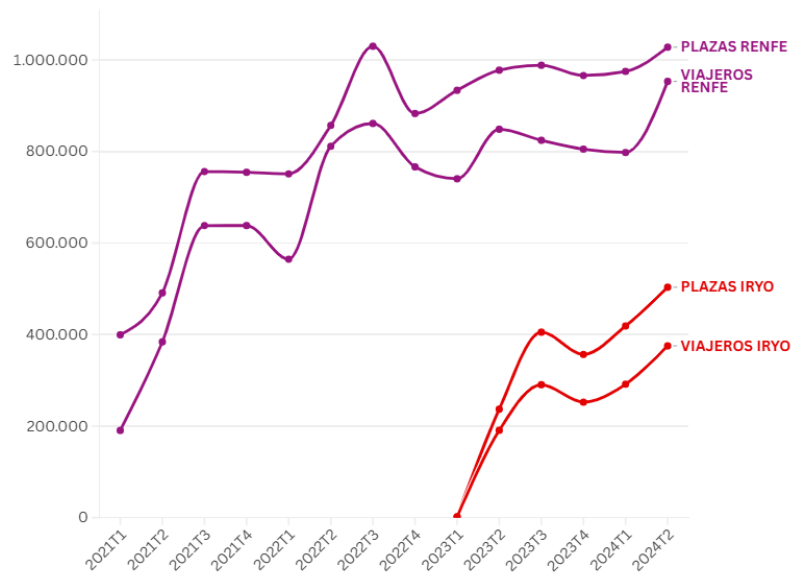


FIGURA 7. CORREDOR MADRID-MÁLAGA/GRANADA. Elaboración propia a partir de datos CNMC

La aparición de la compañía Iryo como competencia de Renfe tuvo lugar en el mismo momento, es decir, en el 1T2023, con un repunte en pasajeros y plazas muy pronunciado en los dos trimestres posteriores, hasta llegar a duplicar las cifras (de 200.000 a 400.000). Sin embargo, estas mismas cifras presentan mayor disparidad en el momento actual, donde la curva de datos se separa entre las plazas ofertadas y el número de viajeros que utilizaron el servicio, en una tendencia que, hasta el momento del análisis, presentaba 3 trimestres prácticamente en paralelo. La tendencia de Renfe, al igual que ocurría en el corredor Madrid-Sevilla, se caracteriza por un amplio crecimiento en la oferta y la demanda a lo largo de los tres años de análisis, bajo un mismo patrón reflejado en un crecimiento especialmente pronunciado en cuanto a número de plazas ofertadas en el 3T2022, apenas unos meses antes de la aparición de Iryo en el mercado. Es preciso resaltar, de la misma forma, la pérdida de viajeros de Renfe durante el periodo 2T2023 y 1T2024, probablemente motivado por la entrada de la competencia que, como se puede ver en la figura 7, justo en ese momento presenta un crecimiento (sostenido) en el número de



viajeros. Por último, también es interesante reflejar, cómo las tendencias mostradas por Renfe en número de viajeros y plazas ofertadas son muy irregulares entre el 1T2021 y el 4T2022, es decir, antes de la entrada de la competencia, y cómo realmente la curva sólo se estabiliza e incluso llega a equipararse en su dibujo (aunque con diferencias en las cifras), únicamente a partir del momento en que entra en liza Iryo.

### 3.1.4. Madrid-Alicante

Los dos últimos sectores analizados forman parte de la línea de alta velocidad que conecta Madrid, Castilla-La Mancha y la Comunidad Valenciana, inaugurada el 18 de diciembre de 2010. Inserta dentro del corredor ferroviario de Levante que se extiende hacia la Región de Murcia, cuyo último ramal se puso en marcha en 2022, es una infraestructura ferroviaria esencial por cuanto conecta algunos de los principales puntos turísticos del país. Además, este corredor es pieza clave dentro de la extensión de la alta velocidad ferroviaria al sudeste de España y el arco mediterráneo con el citado ramal que se bifurca hacia la Región de Murcia y, desde ahí, hasta Almería. Una compleja obra de ingeniería de apenas 200 km, pero que exigirá la construcción de diversos túneles y viaductos por la complicada orografía. Este corredor presenta una demanda estacional muy marcada en época estival, por lo que ha sido uno de los más solicitados. Tanto en la línea Madrid-Alicante, como en el tramo Madrid-Valencia, operan actualmente todas las compañías: Renfe (con servicios AVE y Avlo), Ouigo e Iryo.

El tramo Madrid-Alicante, tal como puede observarse en la figura 8, presenta de nuevo un marcado dominio de Renfe, si bien de forma paralela se muestra una amplia diferencia entre el número de plazas ofertadas, que en su pico máximo llegó a casi 1 millón en el 3T2023, frente al número efectivo de viajeros que ocuparon esas plazas y que apenas alcanzó, en ese momento concreto, los 600.000. Es decir, una diferencia de casi 400.000 plazas respecto al número real de viajeros. Y si bien esa tendencia ha ido reduciéndose en los últimos trimestres, la diferencia con el dato más actual aún es significativa. Sobre este mismo corredor también debe destacarse cómo las otras dos empresas empiezan a competir al mismo tiempo, esto es, en el 2T2023, con una oferta de plazas muy limitada y ajustada al número de viajeros real, especialmente significativo en el caso de Iryo, en la que las líneas discurren prácticamente paralelas. El dibujo que trazan ambas compañías sobre la figura 8 es similar, con la excepción de que los valores presentados por Ouigo son ligeramente mayores, tanto en número de plazas como en viajeros. Como resumen general, se puede destacar el movimiento producido durante el 3T2023, en plena época estival, donde entre las tres compañías llegaron a ofertarse más de 1,5 millones de plazas con aproximadamente cerca de 1,2 millones de viajeros, sin duda datos que demuestran la influencia de la estacionalidad y ante los cuales se propone realizar un seguimiento en años posteriores para afianzar o bien refutar esta tendencia, por ejemplo, en el 3T2024.

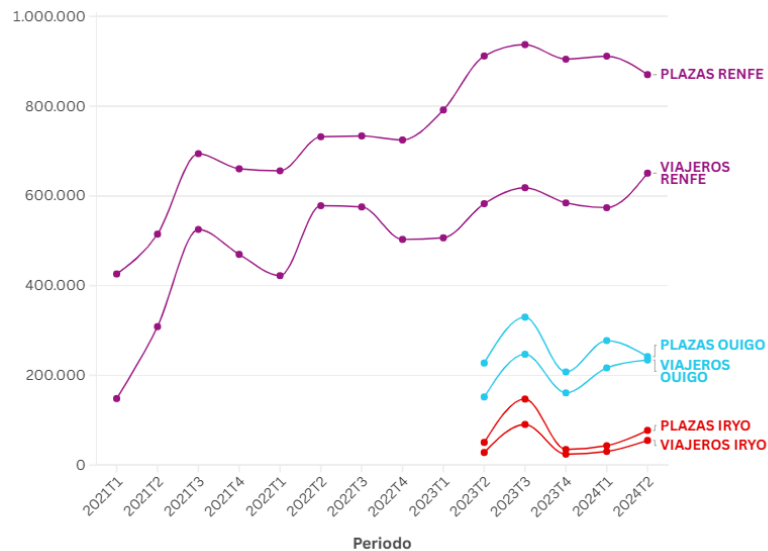


FIGURA 8. CORREDOR MADRID-ALICANTE. Elaboración propia a partir de datos CNMC

En todo caso, y a la espera de nuevos movimientos por parte de las dos compañías, parece que la entrada en esta línea ha seguido una estrategia más conservadora que en otros corredores, al verse limitado el número de plazas ofertadas buscando mantener un equilibrio, a priori, entre plazas y demanda real de viajeros. Ante esta situación, y a tenor de los datos mostrados en la evolución de los tres últimos años, Renfe no parece haber tenido gran interés en resolver esta situación de divergencia y que puede apreciarse nítidamente en la separación de las líneas dibujadas por ambas variables.

### 3.1.5. Madrid-Valencia

El análisis de datos en el corredor Madrid-Valencia presenta, grosso modo, la mayor heterogeneidad en comparación con el resto si nos atenemos no sólo al número de viajeros o plazas por compañía, sino a la evolución y tendencia de estos datos a lo largo del periodo analizado. Como se puede apreciar, esta línea presenta un comportamiento dispar y, en cierto modo, anárquico. El número de plazas ofertadas por las tres compañías es elevado (figura 9), lógico si tenemos en cuenta que la línea conecta la capital del país con la tercera área metropolitana en número de habitantes, a lo que se le une la importancia turística que tiene actualmente la ciudad de Valencia. Por ejemplo, durante el 4T2022, momento en el cual empezaron a compartir el negocio las tres compañías, el número de plazas ofertadas fue de prácticamente 1,5 millones con más de 1 millón de viajeros entre las tres, es decir, casi 2/3 de la oferta fue cubierta. Por otra parte, se observan dos tendencias muy marcadas protagonizadas, por una parte, por Renfe e Iryo y, por otra, por Ouigo. Como puede observarse, Renfe, en apenas un año (entre 2021 y 2022, cuando aún no existía competencia) pasa de apenas 500.000 a más de 800.000 plazas ofertadas

y de forma paralela el número de viajeros experimenta una sustancial subida de menos de 200.000 a casi 700.000, es decir, un crecimiento del 250% en apenas un año. Esta subida se queda muy corta si la comparamos por la fuerte apuesta de Iryo, que en apenas tres trimestres (4T22-3T2023) pasa de una oferta prácticamente testimonial de 25.300 plazas y 7.600 viajeros a 645.000 plazas y 400.000 viajeros, cifras muy cercanas a las presentadas por la compañía líder, Renfe, en ese mismo periodo. Los datos muestran que la competencia ofrecida por la compañía italiana en este corredor fue tan fuerte que incluso en el primer trimestre de 2024 el número de plazas ofertadas por Iryo y el de viajeros de Renfe se equiparó, si bien durante el segundo trimestre la tendencia vuelve a «recolocarse», con una gran pérdida de plazas por parte de Iryo y una subida sustancial de viajeros de Renfe. En este mismo trimestre, 2T2024, lo que sí se igualan es el número de plazas ofertadas por Iryo y Ouigo, si bien el número de viajeros es ligeramente superior en esta última que, tras una apuesta inicial bastante fuerte, marca una tendencia más sostenida tanto en la oferta de plazas como en el número de viajeros.

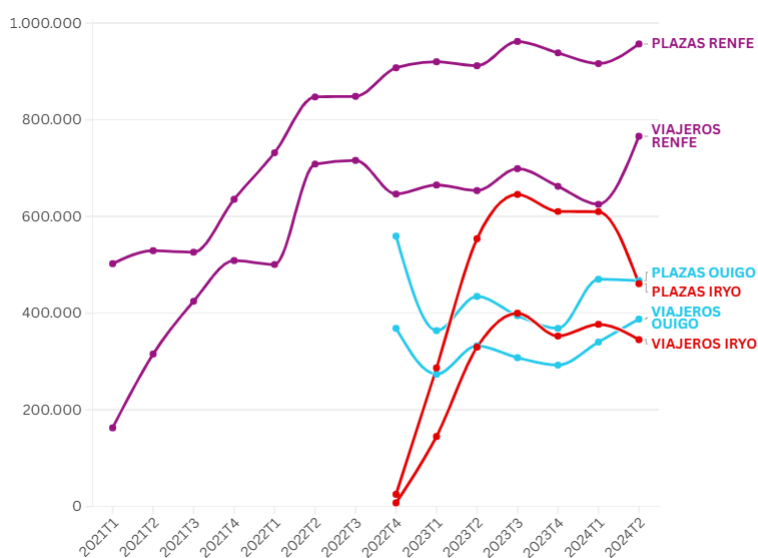


FIGURA 9. CORREDOR MADRID-VALENCIA. Elaboración propia a partir de datos CNMC

De manera general, sobre este corredor se observan tendencias dispares que siguen indicando un liderazgo por parte de Renfe y que parece sentar una oferta de plazas fija en torno a los 900.000 en los últimos trimestres acompañada de un número de viajeros medio de 650.000 en ese último periodo, desde el 3T2022 hasta la actualidad. Por parte de las otras dos compañías, y debido al todavía corto recorrido experimentado sobre este trayecto, aún están por ver las tendencias que se desarrollarán en un futuro, puesto que los datos recogidos para este marco temporal no muestran una línea clara, como tampoco, y a pesar del esfuerzo inicial de Iryo, parece reflejarse una competencia real para/con Renfe, al igual que ocurre en el resto de los corredores analizados en este capítulo del trabajo.

## 4. DISCUSIÓN

Si bien la liberalización del sector ferroviario comporta necesariamente la pérdida de parte de la cuota de mercado y con ello de los beneficios con los que la operadora histórica (Renfe) ha venido contando en las últimas décadas, es posible que la compañía pueda seguir ejerciendo un claro dominio en el sector ferroviario nacional de transporte de viajeros en un futuro a medio y largo plazo. Cuestiones como la consolidación efectiva de los nuevos actores, la culminación de la red de alta velocidad en todo el país, las conexiones con Portugal o la competencia ejercida gracias a las subvenciones otorgadas en virtud de las obligaciones de servicio público (OSP) en los corredores menos rentables o donde aún conviven el ancho ibérico con el UIC, son factores aún por resolver y ante los que sólo una compañía con el potencial y el apoyo de Renfe puede enfrentarse en la actualidad. No obstante, es necesario reconocer el papel incipiente de las nuevas empresas en el mercado ferroviario español. Desde 1992 las inversiones en alta velocidad han permitido que España desarrolle una red de ancho UIC que sigue creciendo y resulta atractiva para los inversores privados, tanto nacionales como extranjeros. A pesar de esto, Renfe continúa siendo fundamental en la estructura del sistema ferroviario del país, como se ha evidenciado en las figuras y datos presentados. Aunque la liberalización del sector podría significar la pérdida de algunas ventajas que Renfe ha tenido históricamente, también podría ofrecer mecanismos para el mantenimiento del control sobre el transporte de pasajeros a corto y medio plazo. En definitiva, a pesar de esta apertura del mercado, el operador nacional sigue disfrutando de ciertos privilegios que se han intentado ajustar a lo largo de todo el proceso normativo. El sistema ferroviario español ha priorizado el tejido de una nueva red de alta velocidad amparado por la legislación europea, pero también en busca de una nueva tecnología ferroviaria que, entre otros cambios, permitiría adaptar el ancho de vía a las nuevas necesidades de integración con el resto de la red europea. La implementación de los instrumentos legislativos articulados en los denominados «Paquetes ferroviarios» ha sido relativamente rápida y ha ayudado a que desde esta óptica los procesos de liberalización del mercado hayan quedado resueltos en apenas década y media. No obstante, si bien existe un proyecto y marco común europeo en busca de la integración, cada Estado miembro es el que asume la responsabilidad de organizar, planificar y desarrollar sus políticas ferroviarias de forma independiente. Por ello, países como España ya presentan competidores en el mercado ferroviario tanto de pasajeros como de mercancías, mientras que otros países como Portugal aún no gozan de esta competencia y, en la práctica, la mayor parte de las operaciones ferroviarias siguen estando en manos de la empresa pública estatal. El tren se contempla como una alternativa de movilidad sostenible al vehículo privado y al avión, tanto en términos de eficiencia, como a la hora de reducir el impacto ambiental o los accidentes. No obstante, el proceso de liberalización ferroviaria ha seguido patrones, en algunos casos, similares a los que se llevaron a cabo para la apertura del mercado aeronáutico y que, en cierto modo, se repiten en algunos puntos dentro del ferrocarril: aparición de nuevas compañías, reordenación del mercado e incluso problemas reflejados en la pérdida de calidad del servicio (retrasos, reducción del espacio en las cabinas o fluctuación en los precios del billete en función de las

diferentes opciones de viaje). La proyección de los nuevos competidores ha sido muy fuerte en algunos servicios. No obstante, también se ha podido constatar una aparente falta de interés en poner en marcha nuevas relaciones en trayectos que no poseen suficiente demanda. La entrada de competencia en un mercado liberalizado buscará, como es lógico, la rentabilidad económica por encima de otras cuestiones que, necesariamente, debe ofrecer el ferrocarril desde la óptica de la integración socioterritorial. A la vista de los movimientos en estos primeros años, la dinámica parece reflejar un escaso o nulo interés por parte de las nuevas compañías en diseñar un verdadero proceso de articulación territorial, quedando en manos de Renfe la provisión de los servicios menos rentables. En términos puramente estadísticos y de mercado, como norma general, y a pesar del poco tiempo transcurrido, el análisis de la ocupación llevado a cabo permite constatar el éxito del modelo de alta velocidad tras la liberalización del sector. En 2022, la llegada del último operador ferroviario, Iryo, marcó el comienzo de una nueva etapa en la que Renfe y Ouigo, el otro competidor en el mercado, debían adaptarse a políticas de precios más agresivas. El número de viajeros en cada uno de los tramos analizados muestra tendencias al alza y con precios cada vez más competitivos, pues al acabar con el monopolio de Renfe, la oferta se ha diversificado y consecuentemente los precios de los billetes son menores.

## 5. CONCLUSIONES

La feroz competencia por el mercado, traducida en rebajas sustanciales de los billetes, se libra en un terreno que excede la esfera de las propias compañías ya que en algunos casos ha habido acusaciones cruzadas de dumping entre, por ejemplo, el Gobierno de España y Ouigo tras la, cuanto menos provocadora, política de precios de esta última. Una vez más, se confirman dos de las máximas que rodean al ferrocarril: su carácter público (a pesar de un mercado abierto) y el intervencionismo del Estado ante prácticas que puedan poner en peligro el equilibrio del sistema. Incluso la propia Renfe se vio obligada a introducir una marca de bajo coste (Avlo) que hiciera frente a las otras dos compañías que hasta el momento operan en el mercado de pasajeros. Todo ello, eso sí, sin renunciar a su branding, AVE, que como se ha señalado en la investigación, es además una potente arma publicitaria, de asociación e identificación. Las estrategias comerciales establecidas por las compañías en el mercado también merecerían ser objeto de una investigación a futuro. La amalgama de opciones disponibles a la hora de configurar el viaje prácticamente a medida, o el propio juego de palabras con los que las compañías se posicionan en el mercado, son sin duda un pertinente campo de análisis. Por ejemplo, la compañía francesa juega con los vocablos Oui (Sí) y Go (Vamos, en inglés), tejiendo un combinado silábico fácil de pronunciar y conceptualmente muy creativo. Algo similar a la combinación que la compañía italiana hace con las palabras Ir+yo. En el ámbito de la infraestructura surgen desafíos en una red que, aunque generalmente no está saturada, sí presenta problemas en puntos específicos de los principales nodos ferroviarios del país, especialmente en estaciones que están siendo reformadas o adaptadas a los nuevos estándares de alta velocidad como es el caso de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor. El sector también

deberá posicionarse ante la apertura de nuevas líneas, proyecto que lleva en marcha casi cuatro décadas. Un buen ejemplo de este progreso son los recientes ramales que han mejorado la conexión entre Madrid y Galicia, así como la interconexión de las provincias de esta comunidad mediante el Eje Atlántico, además de otras regiones del norte de España. Con el objetivo de afianzar un mercado ferroviario liberalizado y efectivo, también es necesario poner en foco en el ámbito internacional y sus conexiones transfronterizas, pues el propio espíritu de la red transeuropea señala que la política ferroviaria debe estar integrada en un marco supranacional y europeo. Para ello es necesario una apertura de miras que acompañe las políticas de alta velocidad ferroviaria en los países fronterizos y ante la que España está ciertamente retrasada en relación con Europa, donde las ligazones ferroviarias entre países son variadas y frecuentes. Por ejemplo, si bien Francia posee una red de alta velocidad consolidada, aún hoy son muy escasas las conexiones directas entre España y el país galo y, además, estos enlaces se realizan de forma exclusiva por parte de Renfe, con precios elevados y similares (o incluso más altos) a los de un pasaje aéreo entre Madrid y París, Lyon o Marsella. Cabe preguntarse, en este punto, por qué compañías como Ouigo no parecen tener interés, de momento, en fomentar estas conexiones. Algo similar ocurre con Portugal, donde la extensión de la red de alta capacidad sigue un ritmo mucho más lento y donde, hasta ahora, no se han realizado las conexiones transfronterizas que permitan una adecuada comunicación entre ambos países. En la actualidad únicamente existe un servicio de conexión de pasajeros que une las ciudades de Oporto y Vigo mediante un servicio regional, lo que resulta a todas luces una cortapisa a la hora de plantear una ágil y adecuada relación ferroviaria a gran escala entre España y Portugal. La suspensión en 2020, aprovechando en cierto modo los condicionantes impuestos por la pandemia, de los trenes nocturnos que cubrían las rutas Lisboa-Irún (conocido como Surexpreso) y Lisboa-Madrid (Lusitania), supuso la puntilla a las relaciones ferroviarias entre los dos países ibéricos. A pesar de los intentos de Portugal por recuperar el servicio, la negativa de Renfe a colaborar con la iniciativa y la falta de competencia en este ámbito que haga atractivo este tipo de relaciones a empresas privadas hace que esta conexión siga suspendida. En este punto deben plantearse también, necesariamente, la recuperación de servicios nocturnos u otros a los que la alta velocidad, la pandemia o el propio abandono de las instituciones han dejado caer. Muchos de estos servicios, al no tener OSP dejaron de prestarse, si bien en este nuevo escenario de liberalización cabría su reanudación. Del mismo modo, debería aprovecharse y fomentar la apertura del mercado más allá de los servicios de alta velocidad y cuando los compromisos adquiridos por las OSP por parte de Renfe caduquen en 2027. Un verdadero mercado liberalizado debe también reflejar su competencia en sectores como los trenes regionales o de Cercanías, necesarios en algunas áreas urbanas y territorios que actualmente carecen de este servicio y que están siendo reclamados por diversos actores de la esfera social en los últimos años, como, por ejemplo, el corredor Medina del Campo-Valladolid-Palencia. En relación con las conexiones ferroviarias nocturnas, España es el único país de Europa sin circulación de trenes de pasajeros por la noche, lo cual atendiendo a las distancias existentes entre algunas capitales no cubiertas por servicios de alta velocidad (por ejemplo, La Coruña-Barcelona), plantea la rentabilidad, no sólo económica sino



también social de esta recuperación. No se trata de retroceder al pasado. Es evidente que en trayectos prestados por servicios de alta velocidad parece improbable su vuelta, pues difícilmente se querrían invertir 7 u 8 horas en un trayecto que, como en el caso de Madrid-Sevilla apenas se cubre en 2, pero sí existen sobre la base nichos de mercado que podrían resultar rentables. Una rentabilidad, empero, que va más allá de la cuestión económica y que ha de atender a las dificultades que la alta velocidad presenta en términos de extensión de la red y que plantea, a muy largo plazo (o quizá nunca) la conexión en algunos territorios. En el continente europeo, donde el proceso de liberalización sigue ritmos diferentes, ya funcionan iniciativas que en forma de consorcio de empresas estatales o bien de carácter totalmente privado, ofrecen servicios nocturnos en diferentes países. Por ejemplo, Nightjet es un proyecto de red de trenes nocturnos de las compañías ferroviarias de Francia (SNCF), Alemania (DB), Austria (ÖBB) y Suiza (CFF), que está siendo desarrollado en varias fases. Las dos primeras líneas arrancaron en diciembre de 2021 y unieron Viena y Múnich, por un lado, y Zúrich, Colonia y Ámsterdam, por otro. Desde 2022 están conectadas Zúrich y Roma, con parada en Milán y en 2023 se activaron las líneas Viena y Berlín con Bruselas y París. Existe la pretensión de extender el servicio en un futuro hasta Barcelona, dentro de un nuevo concepto de tren nocturno con diferentes prestaciones (camas, literas, asientos, vagón portacoches, etc.) que demuestra la necesidad de recuperar estos servicios para determinados perfiles de clientes. El mapa ferroviario de trenes nocturnos que actualmente operan en Europa también divisa iniciativas de carácter privado como las compañías European sleeper con diferentes combinaciones en Bélgica, Países Bajos, República Checa y Alemania, o la Great Western Railway (GWR) en Inglaterra con el trayecto entre Londres y Penzance al suroeste del país. En definitiva, los procesos de liberalización en el sector ferroviario han sido una tendencia constante en las últimas décadas, donde la Unión Europea ha impulsado la formación de un mercado que fomente la competencia y la interoperabilidad. La creación de este mercado competitivo, que no debe ser confundido con la privatización ha intentado, en principio, beneficiar a los usuarios al aumentar la oferta, lo que repercute directamente en la calidad del servicio de quienes lo utilizan y en menores costes a la hora de viajar. No obstante, tejer un análisis detallado de los resultados del proceso de liberalización del transporte de pasajeros requiere hoy en día un alto grado de prudencia, por cuanto la causa es aún muy reciente y todavía está por ver su evolución futura. En este trabajo se han apuntado algunas tendencias que, lógicamente, han de ser acompañadas con la apertura de nuevas líneas (nunca mejor dicho) de investigación y análisis.

### **Contribución de los autores**

El autor ha contribuido a la elaboración de todas las secciones del artículo.

### **Financiación y agradecimiento**

No se ha contado con financiación.

### **Conflictos de interés**

El autor declara no tener ningún conflicto de interés.

## REFERENCIAS

- ADIF (2019) *Resoluciones sobre los acuerdos marco para la reserva de capacidad entre la Entidad Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad y Renfe Viajeros, S.M.E., S.A., Intermodalidad del Levante, S.A. y Rielsfera*
- Alonso Timón, A. J. (2019). La liberalización del transporte ferroviario de personas. *Revista de Administración Pública*, 210, 351-392. DOI: <https://doi.org/10.18042/cepc/rap.210.13>
- Campos, J., De Rus, G. y Barrón, I. (2012). El transporte ferroviario de alta velocidad: una visión económica. *Documentos de Trabajo* (10), 2.ª edición. Fundación BBVA. [https://www.fbbva.es/wp-content/uploads/2017/05/dat/DT%2010\\_2012\\_web.pdf](https://www.fbbva.es/wp-content/uploads/2017/05/dat/DT%2010_2012_web.pdf)
- Comisión nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC)
- (2024) *Balance de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril.*
  - (2019) *Estudio sobre la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril*
  - (2016-2024) *Indicadores trimestrales del transporte ferroviario de viajeros*
- Comín Comín, F. (1998). *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Anaya.
- Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios. *DOCE* núm. 75, de 15 de marzo de 2001, páginas 1 a 25. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2001-80622>
- Directiva (UE) 2016/2370 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016, que modifica la Directiva 2012/34/UE, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias. <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj>
- Fullana Martínez, J. (2022). *El proceso de liberalización ferroviaria en España*, Trabajo Fin de Grado, Universidad pontificia de Comillas
- Hernández, J. (2017). El cuarto paquete ferroviario de la Unión Europea y su impacto en España, *Iuris&Lex*, n. 154, pp. 98-99.
- Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, *BOE* núm. 276, de 18/11/2003. <https://www.boe.es/eli/es/l/2003/11/17/39/con>
- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, *BOE* núm. 234, de 30/09/2015. <https://www.boe.es/eli/es/l/2015/09/29/38/con>
- López Garrido, D. (1993). La liberalización del Transporte Ferroviario, *Revista de Administración Pública*, n. 132, pp. 417-444.
- Sánchez, J.M. (2012). Desarrollo del regulador del ferrocarril en España, el regulador ferroviario y la liberalización del transporte ferroviario de pasajeros en España, *Fundación de los Ferrocarriles Españoles, OPTIRED: Opciones de apertura a la competencia del transporte ferroviario de viajeros en España y herramientas para la decisión*. Capítulo 16, pp. 91-94.
- Olmedo Gaya, A. (2017). El proceso de liberalización gradual del transporte ferroviario en la Unión Europea, *Revista Aragonesa de Administración Pública*, n. 49-50, pp. 454-499.
- Orden FOM/189/2015, de 11 de febrero, por la que se desarrollan principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, establecidos en el artículo 73 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.
- BOE* núm. 37, de 12 de febrero de 2015, páginas 11792 a 11799. <https://www.boe.es/eli/es/o/2015/02/11/fom189>

- Muñoz Rubio, M. (2016). *Renfe, 75 años de historia (1941-2016)*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios. *BOE* núm. 174, de 21/07/2012.  
<https://www.boe.es/eli/es/rdl/2012/07/20/22/con>
- 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. *BOE* núm. 312, de 27 de diciembre de 2018, páginas 127305 a 127379.  
<https://www.boe.es/eli/es/rdl/2018/12/21/23>
- Reglamento (CE) n° 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n° 1191/69 y (CEE) n° 1107/70 del Consejo, *DOUE* núm. 315, de 3 de diciembre de 2007, páginas 1 a 13.  
<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2007-82206>
- Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril.
- Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril, *DOUE* núm. 172, de 17 de mayo de 2021, páginas 1 a 52. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2021-80625>
- Riaño Pombo, M., De Paz, I, J. Guillén Caramés, (2019) Retos del marco jurídico de la liberalización del transporte ferroviario de pasajeros, *Economistas*, 164, 7-15.  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6981658>
- Soria Cáceres, C.H. (2015). *Estrategias de comunicación y cambio del sistema ferroviario en España (1992-2012)*, Tesis Doctoral, Universidad de Valladolid.  
 DOI: <https://doi.org/10.35376/10324/16042>
- Unión Europea, *Paquetes ferroviarios 1-4*.  
<https://www.consilium.europa.eu/es/policies/rail-transport-policy/>