

Impacto socioeconómico de OUIGO en España

Noviembre 2025



Índice

Resumen ejecutivo	03
Introducción	06
1. Actividad de OUIGO en España	08
2. Contribución de OUIGO a la economía española	14
i. Huella económica	15
ii. Dinamizador del turismo	29
3. Impacto social de OUIGO en España	44
i. Bienestar para los usuarios	45
ii. Un entorno más seguro, sostenible y cohesionado	53
Referencias y fuentes de datos	60
Anexo metodológico	66

Actividad de OUIGO en España

Este estudio aborda de manera integral el efecto que las operaciones realizadas por OUIGO en el mercado de Alta Velocidad ferroviaria han generado sobre la economía y la sociedad española. El estudio se divide en tres bloques: el primero describe la presencia de OUIGO en nuestro país, el segundo se centra en cuantificar su huella económica y el tercero está enfocado en analizar su impacto social y ambiental.



El sector ferroviario español de Alta Velocidad

Los más de 3.970 kilómetros de vías en funcionamiento sitúan a España como el segundo país del mundo con la red de Alta Velocidad más extensa, solo por detrás de China. Entre 1992 y 2021, un único operador prestó servicios de transporte de pasajeros por esta red. Al estar sujeto el mercado a las condiciones una sola empresa (Renfe), los ciudadanos españoles no podían beneficiarse plenamente de las ventajas de un mercado competitivo, aun cuando tal infraestructura ferroviaria había sido financiada con recursos públicos.



La expansión de OUIGO en España

El proceso de liberalización del sector ferroviario español comenzó el 10 de mayo de 2021 con el primer viaje realizado por otro operador: un tren de OUIGO que cubrió el trayecto Madrid-Barcelona. Desde entonces, esta compañía, símbolo de la apertura de la Alta Velocidad española, opera en los principales corredores de nuestro país, conectando Madrid con Barcelona, Tarragona, Zaragoza, Valencia, Alicante, Albacete, Valladolid, Segovia, Cuenca, Murcia, Elche, Córdoba, Sevilla y Málaga.



Oferta de plazas

En 2024 el sector ferroviario español puso en el mercado alrededor de 39 millones de plazas en corredores de Alta Velocidad: un 80% más que en 2019. De estas, cerca de 5,5 millones de plazas fueron ofertadas por OUIGO, el equivalente al 14% del total.



Demanda de servicios

Más de 5 millones de viajes se realizaron con OUIGO. De forma que, se estima que 2,4 millones de viajeros eligieron a OUIGO para sus desplazamientos ferroviarios en trenes de Alta Velocidad en 2024. De entre ellos, un 40% realizó el trayecto Madrid-Barcelona y un 30% el trayecto Madrid-Valencia. En total, OUIGO es el tercer operador ferroviario de Alta Velocidad en España por volumen de viajeros, con una cuota del 14% sobre el total, si bien en los corredores Madrid-Valencia y Madrid-Alicante se posiciona como el segundo operador, con cuotas del 25% y 27%, respectivamente.

Contribución de OUIGO a la economía

La contribución de OUIGO a la economía española se vertebra a través de dos canales. En primer lugar, la huella que las actividades de OUIGO ejercen sobre la economía y el mercado laboral. En segundo lugar, el efecto de OUIGO sobre el turismo, un sector clave para la economía española que da empleo a 2,5 millones de trabajadores.



La huella económica de OUIGO en España

La actividad de OUIGO se materializa en torno a dos ejes:

- i. La prestación de servicios ferroviarios, que contribuyen al PIB de manera directa, y que también ejercen un arrastre a lo largo de la cadena de proveedores de la compañía.
- ii. Los cánones ferroviarios que abona anualmente al administrador de infraestructuras Adif - Alta Velocidad y que contribuyen al PIB de manera indirecta, a través del gasto realizado en el mantenimiento de la red, entre otras actividades.

En este contexto, las estimaciones realizadas apuntan a que la actividad de OUIGO en España contribuyó al PIB en 2024 con 159 millones de euros de valor añadido de manera directa, indirecta e inducida. Por cada euro de valor añadido generado por la compañía, se generan 9 euros adicionales en el resto de la economía.

A su vez, OUIGO contribuye al mantenimiento de cerca de 2.900 puestos de trabajo en España cada año, de los que 425 son empleos directamente contratados por OUIGO (460 a finales de 2025).



El impulso del turismo de OUIGO

El 80% de los pasajeros que viajan con OUIGO entre diferentes ciudades lo hacen por motivos de ocio, y pueden por tanto ser considerados como turistas. El peso de estos turistas, que en un 90% son nacionales, es elevado en todos los corredores ferroviarios operados por OUIGO.

La estimaciones apuntan a que el gasto de los turistas que viajaron con OUIGO en 2024 contribuyó al PIB español con más de 610 millones de euros de valor añadido en términos directos, indirectos e inducidos. Además, este gasto turístico propició el mantenimiento de más de 11.000 empleos en nuestro país.

Una parte de estos turistas hubieran viajado a su destino con independencia de la entrada de OUIGO en el mercado español, si bien otra parte únicamente ha podido realizar ese desplazamiento gracias al incremento de la oferta y la caída de los precios propiciada por la liberalización ferroviaria. A través de una modelización econométrica, se ha estimado que OUIGO sería responsable de la llegada de 206.000 turistas a Valencia y de 160.000 a Alicante, donde también habría propiciado un incremento de las pernoctaciones hoteleras del 3% y la creación de 5.200 empleos en el sector de la hostelería.

Impacto social de OUIGO

El impacto social de OUIGO en España puede sintetizarse a través de tres ámbitos: el bienestar que genera sobre los usuarios de tren de Alta Velocidad; su contribución a la sostenibilidad medioambiental del transporte de pasajeros; y su papel en la cohesión territorial mediante la conexión de diferentes ciudades y provincias.



Bienestar para los usuarios

La liberalización del transporte ferroviario de Alta Velocidad en general, y la llegada de OUIGO a España en particular, han propiciado un descenso de los precios de los billetes de tren de esta modalidad. OUIGO lidera la bajada de precios en la mayoría de los corredores ferroviarios en los que opera.

Por ejemplo, en el trayecto Madrid-Barcelona, OUIGO ha ofrecido los precios más bajos durante el 70% de los meses en los que ha operado, lo que ha propiciado que en este corredor el precio medio de un billete haya descendido en más de un 40% con respecto al momento pre-liberalización.

La caída en los precios ha facilitado el acceso de este medio de transporte a colectivos tradicionalmente alejados de la Alta Velocidad, como los jóvenes o los estudiantes. Los viajeros en activo, en especial los autónomos, también consideran que los servicios de OUIGO han sido decisivos para el desarrollo y el crecimiento de su negocio.



Sostenibilidad medioambiental

La progresiva penetración del transporte ferroviario propicia ahorros de energía, en tanto que el tren es el modo de transporte más eficiente energéticamente. A su vez, la transición energética es más fácil y rápida en el transporte ferroviario, donde el 79% de la energía consumida proviene de fuentes renovables, frente al 5% del transporte por carretera y el 0% del transporte aéreo.

Con todo, el transporte ferroviario es el modo de transporte que menos contamina: mover por tren a un millón de personas durante un kilómetro requiere de la emisión de 5 toneladas de CO₂ equivalente, 15 veces menos que transportarlas por carretera, y 17 veces menos que transportarlas por avión.



Cohesión territorial

En 2024, de los españoles contaban con una parada de Alta Velocidad Ferroviaria en su área urbana, el equivalente a 25 millones de personas.

Las conexiones ferroviarias de Alta Velocidad también contribuyen a la cohesión territorial de la España despoblada. En 2024, cerca de uno de cada tres residentes en una provincia en riesgo de despoblación disponía de acceso a la Alta Velocidad en su área de residencia.



Introducción

OUIGO: un nuevo operador para la red de Alta Velocidad más extensa de Europa

En los últimos años, la Unión Europea ha impulsado la liberalización del transporte ferroviario con el objetivo de fomentar una mayor competencia, reducir los precios para los usuarios y mejorar la calidad de los servicios. Este proceso, promovido a través de distintos paquetes legislativos, ha permitido la entrada de nuevos operadores privados en mercados históricamente monopolísticos.

En este contexto, España cuenta con la red de Alta Velocidad más extensa de Europa— con alrededor 4.000 km de vías en funcionamiento— y la segunda del mundo, después de China. Sin embargo, durante tres décadas, esta infraestructura financiada con recursos públicos permaneció inaccesible para millones de españoles debido a los elevados precios de los billetes. La apertura a la competencia del sector ferroviario de transporte de viajeros español —cuyo proceso se inició en 2019, promovido por Adif y la CNMC— ha supuesto una oportunidad para reconfigurar el sistema de transporte de pasajeros, haciéndolo más accesible, eficiente y sostenible.

La entrada de OUIGO en el mercado español se produjo en mayo de 2021, convirtiéndose en la primera compañía privada en operar dentro del marco de la liberalización ferroviaria. OUIGO, filial de la SNCF (la operadora nacional francesa), ha desplegado una estrategia centrada en tres pilares fundamentales: democratización del acceso mediante precios competitivos; vertebración territorial que conecta la España central con la periférica, y excelencia operativa que sitúa al usuario en el centro de cada decisión.

Desde su entrada, OUIGO ha transformado no solo el paisaje competitivo del sector, sino también la movilidad de los españoles. Su presencia ha incentivado una mayor movilidad entre ciudades, ha atraído a nuevos perfiles de viajeros históricamente excluidos del sistema, y ha impulsado al conjunto del sector a adoptar estrategias orientadas al usuario.

Este informe tiene como propósito poner de manifiesto las externalidades positivas generadas por la actividad de OUIGO en España, en términos de accesibilidad, sostenibilidad y eficiencia. En concreto, se pretende analizar y cuantificar la contribución de la compañía en los siguientes ámbitos:



Contribución económica en España



Contribución a la **mejora de la movilidad** y **movilidad sostenible**



Dinamización del turismo en los destinos en los que opera



Impacto sobre el **bienestar de los consumidores**



01.

Actividad de OUIGO en España

La expansión territorial de OUIGO en España

En la primavera de 2021, el inicio de las operaciones de OUIGO supuso la apertura a la competencia del mercado ferroviario español, poniéndose fin así a más de tres décadas de monopolio. OUIGO ha implementado una estrategia de expansión gradual y progresiva, priorizando en todo momento la consolidación de su actividad en los corredores donde operaba. Sin embargo, ello no ha impedido que, cuando se han detectado las oportunidades y condiciones adecuadas, la compañía haya apostado incluso por expandirse a terceras rutas no contempladas inicialmente en los acuerdos marco, como Valladolid-Segovia y Murcia-Elche.

Comenzando por el corredor Madrid-Barcelona, con parada en Zaragoza, el ritmo de crecimiento de OUIGO refleja su visión de compromiso de largo plazo con el mercado español:

- Octubre 2022: Expansión al corredor de Valencia, conectando Madrid con el Levante español
- Abril 2023: Incorporación del corredor Madrid-Alicante, con parada intermedia en Albacete.
- Abril 2024: Inicio de operaciones Madrid-Valladolid, incluyendo Segovia como destino.
- A lo largo de 2024: Ampliación del corredor de Levante hasta Elche y Murcia, y adición de Cuenca como nueva parada.
- Enero 2025: Inauguración del Corredor Sur, conectando Madrid con Málaga, Granada y Sevilla.
- A lo largo de 2025: Conexiones transversales entre Valladolid – Alicante, Valladolid – Valencia, y Barcelona – Sevilla.

Con todo, OUIGO opera ya en los tres corredores principales de Alta Velocidad abiertos a la competencia.

Proceso de expansión de OUIGO en España



Impulsor de la competencia en el sector ferroviario

El establecimiento y despliegue operativo de OUIGO surge como resultado directo del proceso de liberalización del transporte ferroviario de pasajeros puesto en marcha en nuestro país y la Unión Europea.

La transición hacia un modelo competitivo se materializó en noviembre de 2019, cuando Adif lanzó un concurso de acuerdos marco que otorgaban capacidad para operar trenes de Alta Velocidad a largo plazo (hasta 2030). La adjudicación del paquete C a OUIGO representó un reconocimiento a la solidez de su modelo, habilitándole para operar hasta 30 circulaciones diarias estratégicamente distribuidas.

Servicios diarios por corredor				
Corredor	Pre-liberalización	Post-liberalización	Cambio	Capacidad adjudicada a OUIGO
Madrid - Barcelona	58	106	83%	10
Madrid - Valencia	36	52	44%	6
Madrid - Alicante	20	52	160%	4
Madrid - Sevilla	46	84	83%	6
Madrid - Málaga	24	52	117%	4
Total	184	346	88%	30

Fuente: Afi a través de CNMC

La presencia de OUIGO ha sido determinante para alcanzar las más de 100.000 circulaciones anuales actuales. Su proceso de consolidación gradual culminó en 2024, cuando las empresas ferroviarias solicitaron utilizar de manera efectiva todos los servicios adjudicados, confirmando que la primera fase de la liberalización había alcanzado su madurez operativa.

De cara al futuro, el proceso de liberalización continúa su expansión. A finales de 2024, Adif anunció en su Declaración sobre la Red 2025², la futura apertura a la competencia en los corredores Madrid–Galicia, Madrid–Asturias/Cantabria y Madrid–Cádiz/Huelva, detallando la oferta preliminar de capacidad marco para cada uno de estos corredores. Si bien, aún está pendiente la publicación del calendario y las reglas que marcarán el procedimiento de adjudicación, cuyo objetivo es lograr la firma de los acuerdos marco a finales de 2027 y permitir inicio de operaciones a partir de esa fecha.

¹ CNMC (2025). [Informe sobre el Balance de la Liberalización del Transporte de Viajeros por Ferrocarril](#)

² Adif-Alta Velocidad (2025). [Declaración sobre la Red 2025](#)

OUIGO es responsable del 14% de las plazas de Alta Velocidad ofertadas en 2024

La incorporación de nuevos operadores al mercado ferroviario español ha generado un aumento significativo en la oferta de servicios de transporte de Alta Velocidad, traduciéndose en una mayor disponibilidad de plazas para los usuarios.

El sector ferroviario español ha ofertado más de 39,1 millones de plazas en corredores de Alta Velocidad en 2024, un 80% más que en 2019.

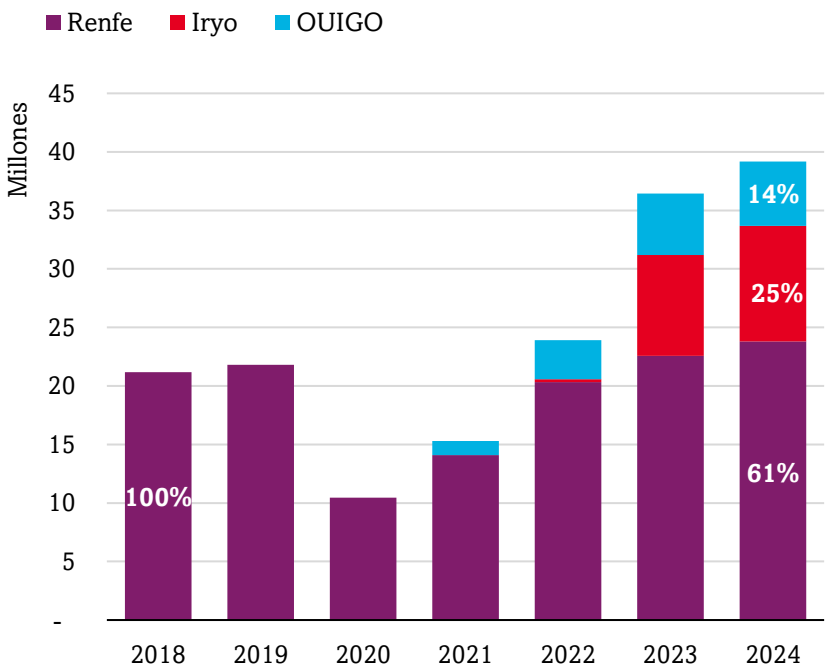
Desde su entrada en el mercado, OUIGO ha contribuido de forma significativa a impulsar el crecimiento de la oferta ferroviaria, siendo responsable de un tercio de las nuevas plazas comercializadas.

Como resultado, OUIGO acumuló un 14% del total de plazas ofertadas en los corredores de Alta Velocidad en los que existe competencia en 2024.

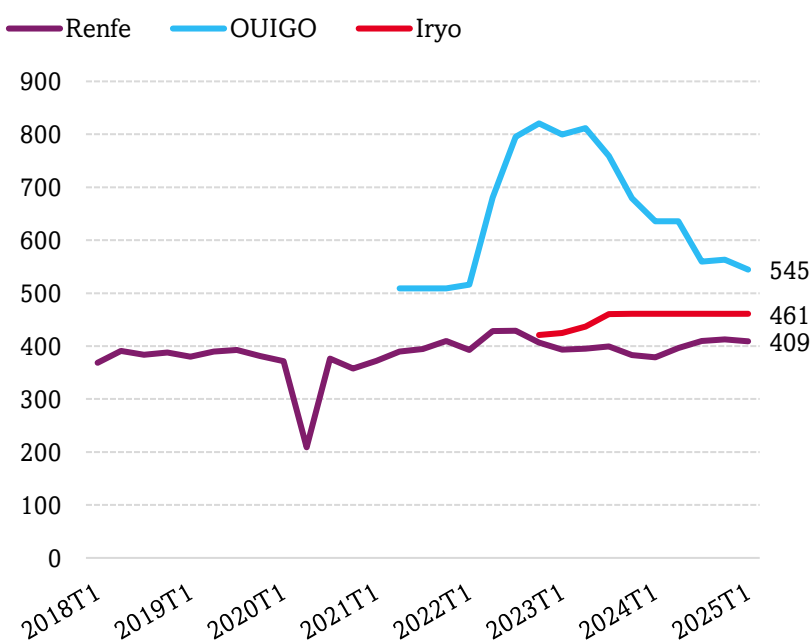
OUIGO opera con trenes de gran capacidad que maximizan la eficiencia: las plazas (por kilómetro) ofertadas por circulación (trenes por kilómetro) fueron casi un 50% superiores a las de Renfe y un 30% superiores a las de Iryo durante 2024. Esta situación permite maximizar el uso de la red y de sus surcos, al tiempo que incrementa la eficiencia general (operativa y energética) del transporte ferroviario de pasajeros.

Así, el modelo de negocio de OUIGO se basa en la minimización de sobrecostes y el aprovechamiento de las economías de escala: al contar con trenes de gran capacidad (509 plazas) y ser una empresa 100% digital.

Evolución en el número de plazas ofertadas



Plazas ofertadas por circulación

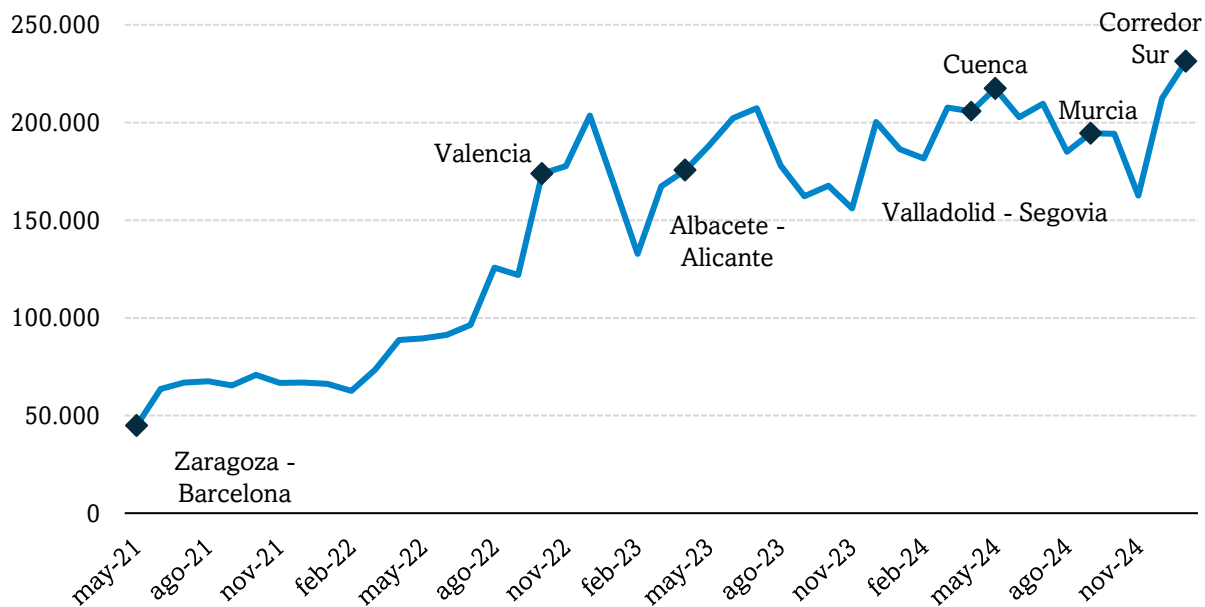


Fuente: Afi a través de CNMC

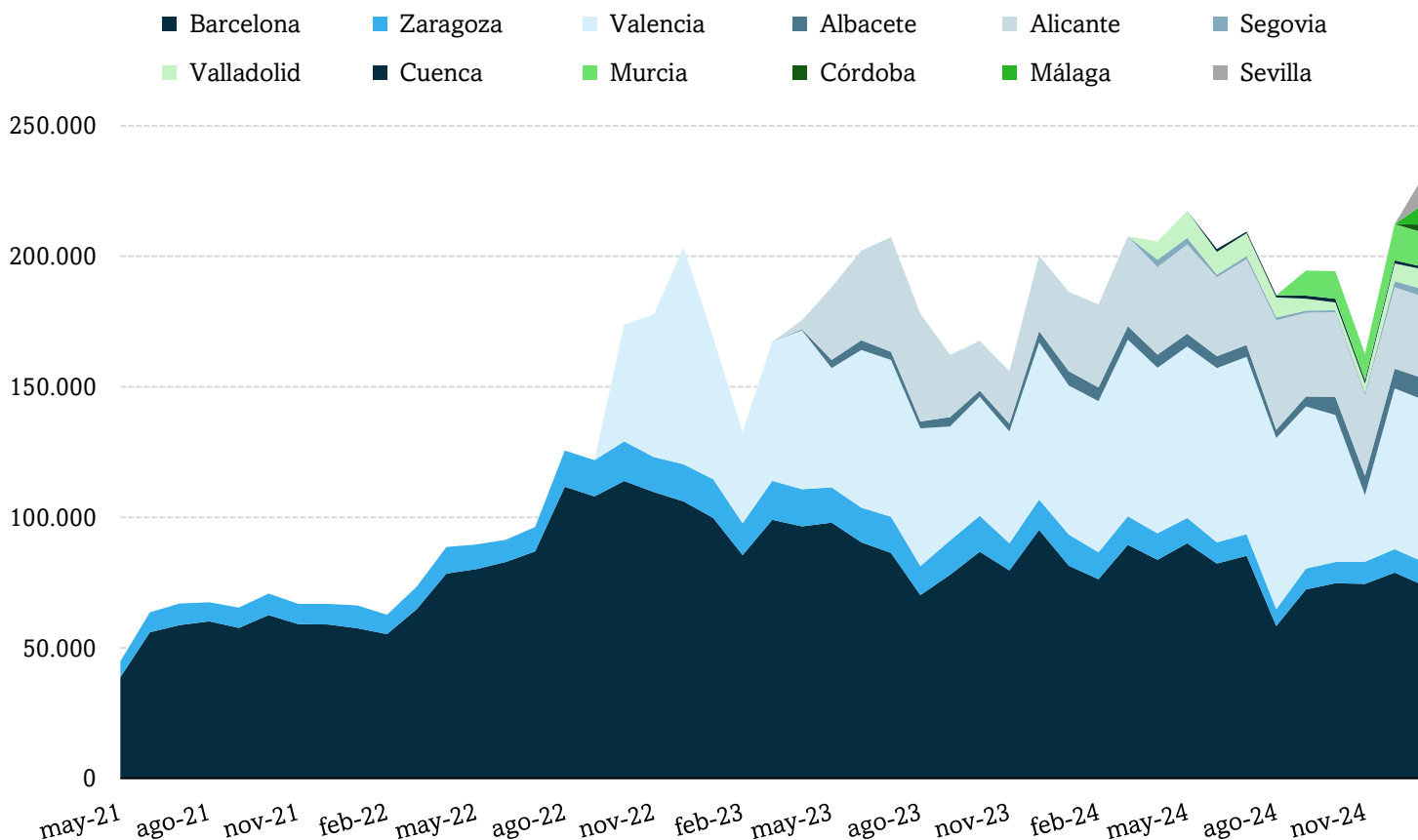


Más de 200.000 personas viajan con OUIGO cada mes en España

Número de viajeros transportados por OUIGO y apertura de líneas



Número de viajeros transportados por OUIGO por trayecto



Fuente: Afi a través de OUIGO

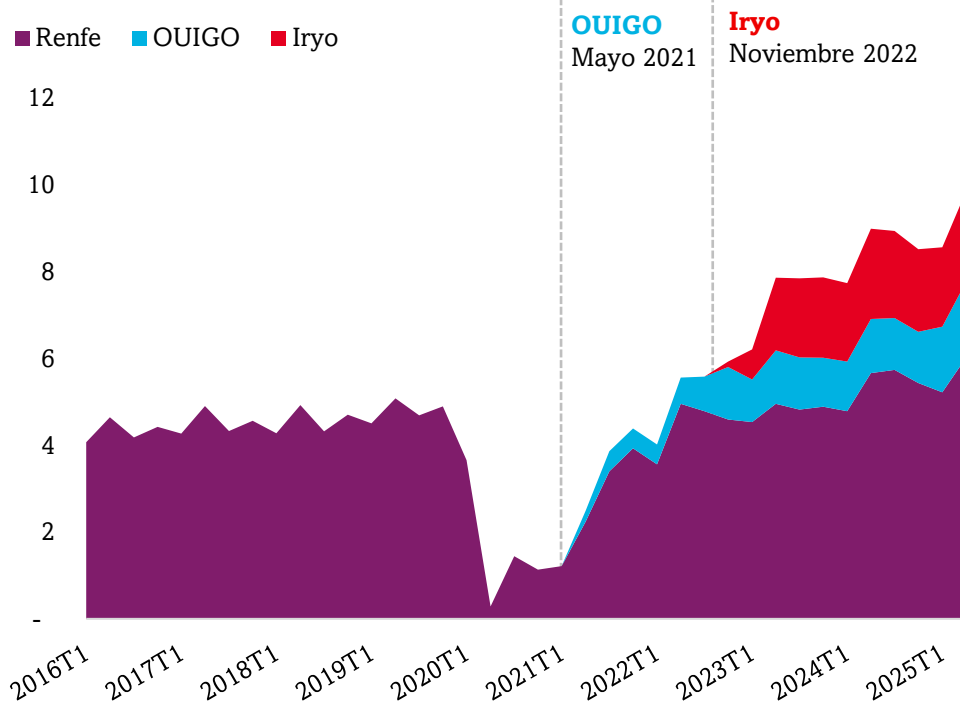


OUIGO es el 2º operador en los corredores de Valencia y Alicante

La actividad de OUIGO en España ha logrado resultados especialmente positivos en los trayectos que conectan Madrid y el Levante, dónde transporta a más de un cuarto de los pasajeros totales que transitan estos corredores.

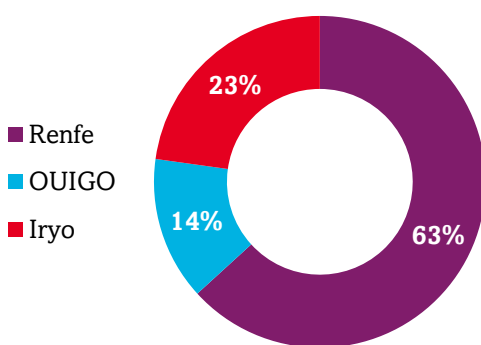
Asimismo, OUIGO ha conseguido alcanzar una cuota de mercado cercana al 10% en los trayectos hacia Málaga, Granada y Sevilla, apenas unos meses después de iniciar su actividad en el Corredor Sur.

Número de viajeros por transporte ferroviario (millones de personas)



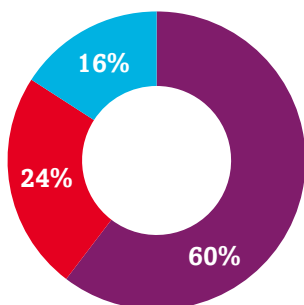
Distribución del mercado ferroviario en 2024 en los corredores con competencia
(cuota de mercado de cada operador en términos de viajeros)

Total

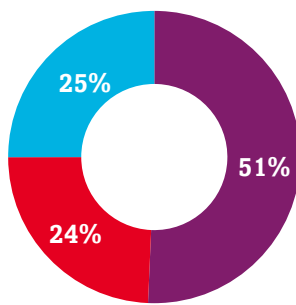


Nota: El 'total' incluye datos de los corredores Madrid – Barcelona, Madrid – Valencia, Madrid – Alicante, Madrid – Málaga/ Granada y Madrid – Sevilla.

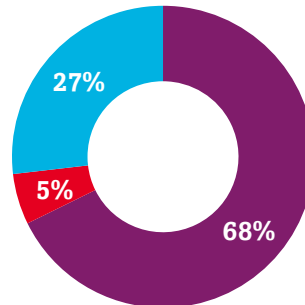
Madrid - Barcelona



Madrid - Valencia



Madrid - Alicante





02.

Contribución de OUIGO a la economía española



02.1

Huella económica



A Operativa

El proyecto OUIGO ha requerido más de 700 millones de euros de inversión

El compromiso a largo plazo de OUIGO con la liberalización del transporte ferroviario de pasajeros en España también se refleja en el volumen y la naturaleza de las inversiones realizadas.

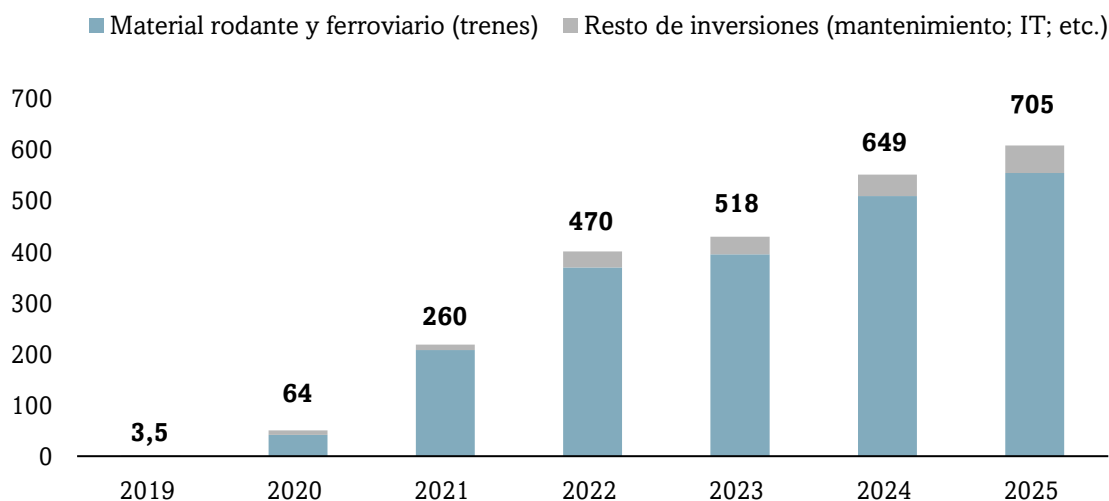
Desde su llegada en 2019, el proyecto OUIGO ha requerido una inversión de más de 700 millones de euros para garantizar el desarrollo de su actividad en España, de los cuales más del 75% se ha destinado a la adquisición de trenes y otro material rodante. En 2024, OUIGO contaba con 14 trenes de material rodante de Alta Velocidad, cuya capacidad ascendía hasta las 509 plazas por tren (CNMC, 2025). Esta apuesta decidida por el mercado español ha permitido acelerar la modernización de la oferta ferroviaria, ampliar la capacidad operativa y mejorar la calidad del servicio disponible para los usuarios.

Según los últimos datos del INE*, esta cifra de inversión en material ferroviario representa aproximadamente el 15% del total invertido en activos materiales por los distintos operadores ferroviarios entre 2021 y 2023. Se trata, por tanto, de una contribución significativa respecto al esfuerzo inversor del sector en un momento clave para su transformación.

Además, estas inversiones tienen la consideración de Inversión Extranjera Directa (IED), lo que implica una entrada neta de capital desde el exterior. La atracción de IED en sectores estratégicos como el transporte ferroviario no solo refuerza la competitividad del sistema, sino que también impulsa la innovación, la creación de empleo cualificado y la transición hacia una movilidad más sostenible.

En este contexto, la apuesta de OUIGO por España constituye un ejemplo claro del papel que puede desempeñar la inversión extranjera en el desarrollo de infraestructuras clave y en la consolidación de un mercado ferroviario más abierto, eficiente y orientado al usuario.

Volumen de inversión del proyecto empresarial de OUIGO en España (millones de euros; acumulado 2019-2025)



Fuente: Afi a partir de OUIGO.

(*) Encuesta Estructural de Empresas (EEE) del sector servicios. 'Inversión en activos materiales' realizada por las empresas del sector 'CNAE 4910. Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril'. (**) El conjunto de la economía española ha expresado, en promedio para el periodo 2019 – 2024, una 'capacidad de financiación' ante el exterior de alrededor de 35.000 millones de euros anuales.

La actividad empresarial de OUIGO aportó 85 millones de euros al PIB español en 2024

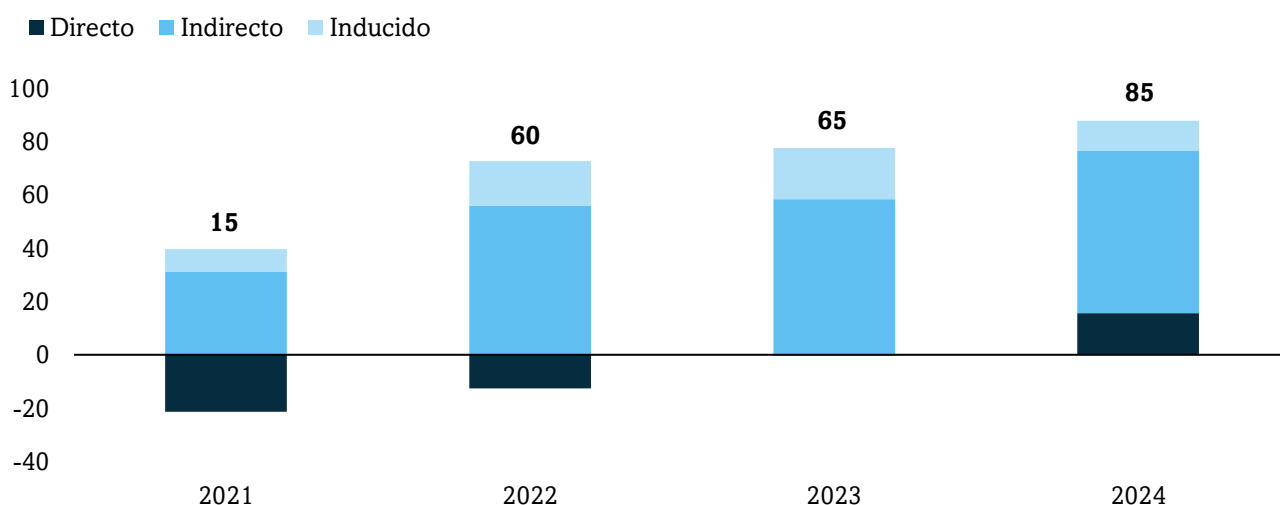
La actividad de OUIGO en España genera una contribución económica significativa, tanto de forma directa como a través de sus efectos indirectos e inducidos sobre el conjunto de la economía. En 2024, el Valor Añadido Bruto (VAB) total asociado a sus operaciones supera los 85 millones de euros. De ese total, cerca de 16 millones de euros corresponden al valor generado directamente por los servicios de transporte ferroviario interprovincial prestados por OUIGO.

Sin embargo, el alcance de su impacto va mucho más allá de su actividad directa. Para operar, OUIGO recurre a una amplia red de proveedores nacionales, generando un efecto tractor sobre múltiples sectores industriales y de servicios. Estos eslabonamientos productivos se traducen en una contribución indirecta adicional de 60 millones de euros, que dinamiza el tejido empresarial local y fortalece las cadenas de valor en ámbitos como el mantenimiento ferroviario, la energía, la logística, la tecnología o los servicios auxiliares.

A su vez, la actividad inducida por el consumo de los salarios generados en estos sectores añade otros 11 millones de euros al VAB nacional. Este efecto refleja cómo la presencia de OUIGO impulsa el empleo, mejora la renta disponible de los hogares y estimula la demanda interna.

En conjunto, la huella económica de OUIGO en España pone de manifiesto el papel que puede desempeñar un operador ferroviario comprometido con el desarrollo del país. Su actividad no solo contribuye al crecimiento del PIB, sino que también actúa como catalizador de inversión, innovación y competitividad en sectores clave para la transición hacia una economía más sostenible, digital y conectada.

Impacto económico de la actividad empresarial de OUIGO en España
(millones de euros de valor añadido; 2021-2024)



Fuente: Afi a partir de OUIGO e INE (Metodología Input-Output).

Y contribuye al mantenimiento de 1.800 empleos en España

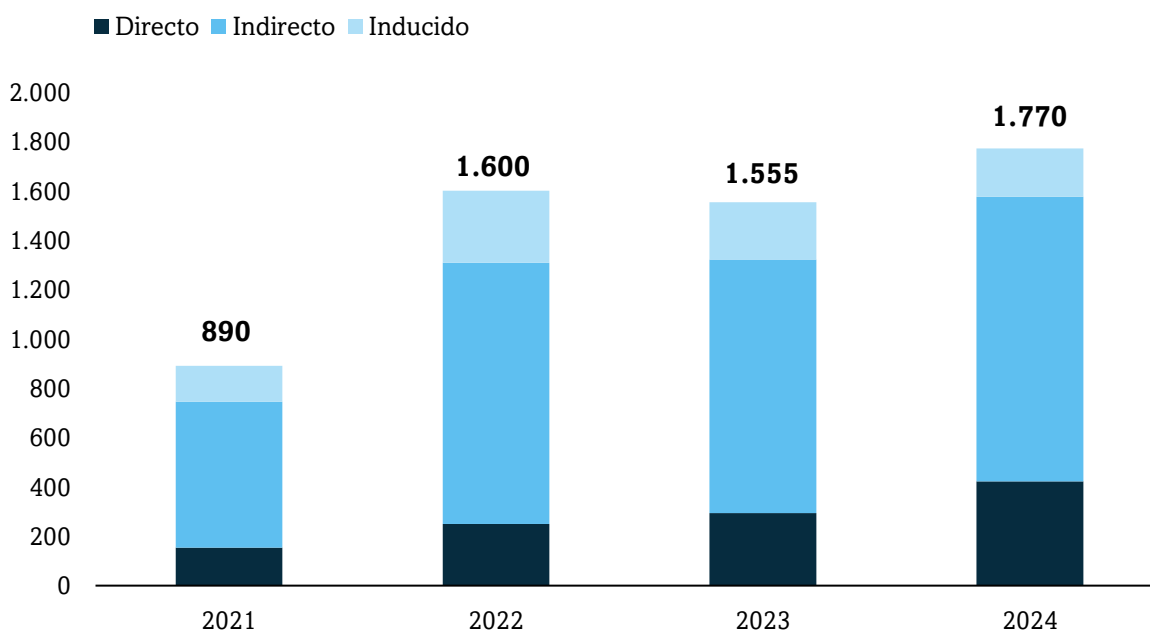
La actividad de OUIGO en España genera un impacto positivo y significativo sobre el mercado de trabajo. Según las últimas estimaciones disponibles, correspondientes al ejercicio 2024, la operativa de la compañía da lugar a la creación y mantenimiento de aproximadamente 1.770 empleos equivalentes a jornada completa (EJC), considerando los efectos directos, indirectos e inducidos.

En primer lugar, la plantilla directa de OUIGO se sitúa en torno a 425 trabajadores, incluyendo perfiles especializados como maquinistas, ingenieros técnicos, personal de a bordo, atención al cliente y comunicación (460 a finales de 2025). Todos ellos disponen de un contrato indefinido y son mujeres (frente al 20% en promedio del sector).

En segundo lugar, los aprovisionamientos de bienes y servicios realizados por OUIGO a proveedores nacionales generan un efecto multiplicador sobre el tejido empresarial. Este efecto indirecto se traduce en la generación de más de 1.150 empleos adicionales (EJC) en sectores como mantenimiento ferroviario, energía, limpieza, seguridad, tecnología o servicios logísticos. Se trata de puestos de trabajo que, aunque no forman parte de la plantilla directa de la empresa, dependen funcionalmente de su actividad.

Por último, el gasto en consumo de los trabajadores empleados directa e indirectamente por OUIGO genera un tercer nivel de impacto de corte inducido. Este se manifiesta en la creación de unos 200 empleos adicionales en sectores como el comercio minorista, la hostelería, el ocio o los servicios personales, como resultado del aumento del consumo derivado de las rentas salariales generadas.

Impacto sobre el empleo de la actividad de OUIGO en España (puestos de trabajo equivalentes a jornada completa; 2021-2024)



Fuente: Afi a partir de OUIGO e INE (Metodología Input-Output).

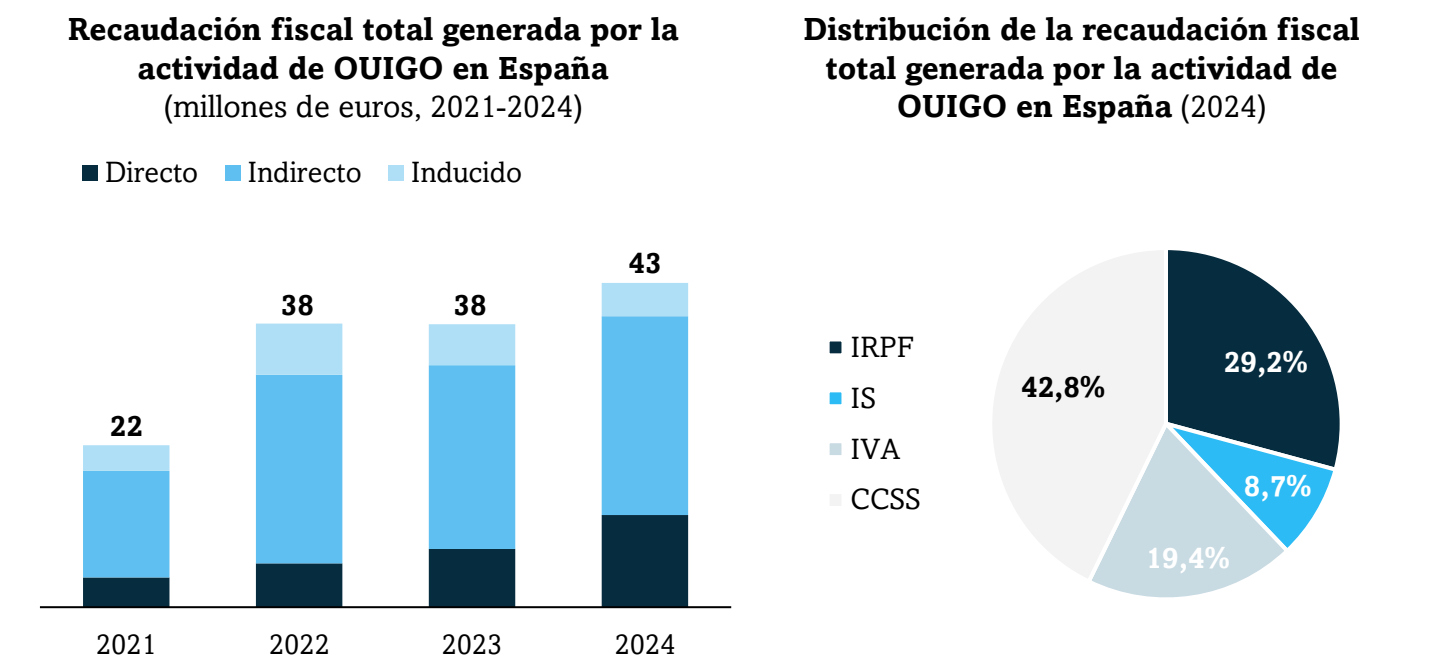
OUIGO aporta más de 43 millones de euros en recaudación fiscal en 2024

La actividad económica desarrollada por OUIGO genera una contribución fiscal significativa para las finanzas públicas españolas. Según las estimaciones realizadas, el impacto total sobre la recaudación en 2024 supera los 43 millones de euros, considerando los efectos directos, indirectos e inducidos. Esta cifra supone casi duplicar la contribución estimada para 2021, año del inicio de la actividad de la compañía en España. Este crecimiento se explica por la consolidación de su modelo de negocio, la expansión de su escala operativa y el efecto dinamizador que ejerce sobre el conjunto del tejido económico.

Del total recaudado, el 28,4% corresponde a la contribución fiscal directa generada por la propia actividad de OUIGO. El 61,3% proviene de los efectos indirectos asociados a sus aprovisionamientos a terceros, mientras que el 10,2% restante se atribuye al impacto inducido, derivado del consumo adicional generado por las rentas salariales vinculadas a su actividad.

En cuanto a la estructura de la recaudación total, las cotizaciones sociales a la Seguridad Social representan el 42,8%, seguidas del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF), con un 29,2%. El Impuesto de Sociedades aporta un 19,4%, y el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) representa el 8,7% restante.

Estos datos reflejan el papel de OUIGO como agente fiscal activo, cuya presencia en el mercado español no solo mejora la oferta de transporte, sino que también refuerza la capacidad recaudatoria del Estado a través de múltiples canales: empleo, consumo y cadena de suministro.



Fuente: Afi a través de INE, Ministerio de Hacienda y MISSM

Nota: En aplicación de los tipos impositivos medios anuales que se han obtenido de la relativización de los ingresos tributarios publicados por la Agencia Tributaria (Ministerio de Hacienda) y las partidas de rentas de la Contabilidad Nacional Anual (recogida por el INE) sobre las que se aplican las figuras impositivas principales. Como excepción, los datos de ingresos por CCSS proceden del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones (MISSM), ya que este es el organismo encargado de su recaudación.



B

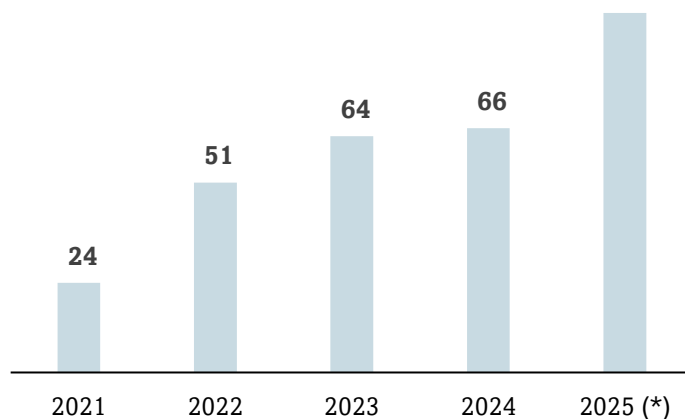
Cánones

OUIGO también dinamiza la economía a través del pago de cánones ferroviarios

Los cánones son los importes que OUIGO y el resto de los operadores satisfacen, por la explotación y uso de la red ferroviaria de Alta Velocidad, a Adif - Alta Velocidad: entidad encargada de gestionar y garantizar el mantenimiento, seguridad y disponibilidad de la red.

Estos recursos se destinan a financiar los “costes directamente imputables al servicio” que presta Adif – Alta Velocidad que se derivan del desarrollo de actividades como la asignación de capacidad, la gestión del tráfico y de la seguridad en la circulación o el uso de las instalaciones eléctricas.

Cánones ferroviarios pagados por OUIGO a Adif – Alta Velocidad
(millones de euros; 2021-2025)



Fuente: Afi a partir de OUIGO. (*) Valor estimado para 2025.

Desde la aprobación de la Ley 26/2022, los cánones son considerados “prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario”. Este cambio normativo ha modificado el régimen jurídico, estableciendo ahora que su cuantía se determine mediante un Reglamento – aprobado por el Consejo de Administración de Adif - Alta Velocidad, con participación de los operadores y supervisión de la CNMC. El cálculo se basa en unidades como el tren-kilómetro y la plaza-tren-kilómetro, diferenciando por tipo de línea, servicio y tracción. El sistema tarifario distingue tres modalidades de canon principales: la modalidad A, que incluye la adjudicación de capacidad, la gestión del tráfico y la seguridad; la modalidad B, correspondiente al uso de las líneas ferroviarias, incluyendo los costes de mantenimiento y conservación; y la modalidad C, relativa al uso de las instalaciones eléctricas de tracción. Adicionalmente, se contempla un recargo sobre el canon base para cubrir “costes no directamente imputables” (como amortizaciones o inversiones futuras), siempre que el mercado pueda absorberlos sin comprometer la competitividad del modo ferroviario.

En un contexto de liberalización y competencia efectiva, la relevancia de los cánones es todavía mayor en clave de la sostenibilidad financiera del sistema ferroviario español. Desde la reestructuración planteada en 2014, Adif – Alta Velocidad se configura como una entidad pública empresarial independiente. Gracias a que el ente es capaz de cubrir, aproximadamente, de sus costes operativos con ingresos propios (i.e. cánones y otros ingresos), su nivel de endeudamiento ‘no consolida’, desde un punto de vista contable, con el resto de la deuda pública. En este sentido, las administraciones públicas españolas no conceden, con carácter general, subvenciones de explotación destinadas a cuadrar desfases entre ingresos y gastos; a la par que las transferencias públicas de capital se destinan a financiar inversiones asociadas a la ampliación y/o mejora de la red ferroviaria de Alta Velocidad – una decisión política que, por otra parte, siempre ha estado orientada bajo criterios sociales y no por razones de rentabilidad económico-financiera.

Los cánones ferroviarios abonados por OUIGO contribuyeron con 72 millones al PIB

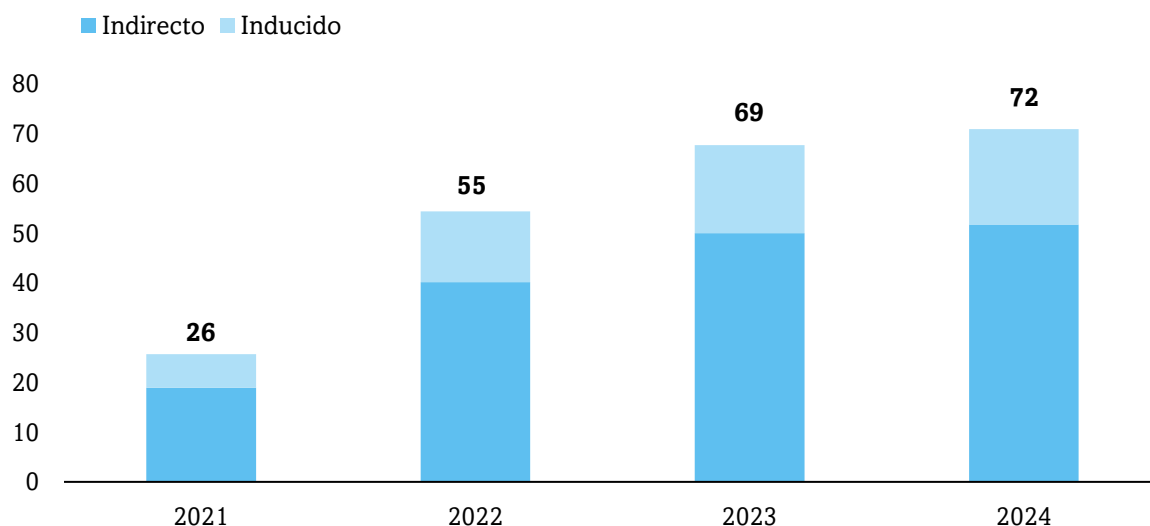
La contribución de OUIGO, a través del pago de estos cánones, no solo permite mantener la calidad de la red de Alta Velocidad, sino que también genera un impacto económico adicional. Así, se ha estimado mediante una metodología Input-Output, el efecto total (directo, indirecto e inducido) del gasto operativo de Adif - Alta Velocidad financiado parcialmente por estos ingresos. Este gasto se traduce en pedidos a empresas proveedoras de bienes y servicios (mantenimiento, energía, seguridad, etc.), activando la cadena de suministro y estimulando el consumo agregado.

Se estima que los cánones ferroviarios satisfechos por OUIGO generaron un impacto económico total (directo, indirecto e inducido) de 72 millones de euros de Valor Añadido Bruto (VAB) en 2024. Tal contribución se asocia a los 'efectos de arrastre' atribuibles a los aprovisionamientos de bienes y servicios que el gestor de infraestructuras ferroviarias (Adif-Alta Velocidad) realiza para garantizar el correcto funcionamiento de la red ferroviaria; siendo estos gastos operativos financiados, en parte, gracias a los pagos que realizan operadores por el uso de la infraestructura.

En este contexto, el VAB indirecto generado por parte de las empresas proveedoras que suministran bienes y servicios a Adif-Alta Velocidad representaría la mayor parte del impacto estimado (69,1% del VAB total). Parcialmente, los recursos aportados por OUIGO vía cánones permiten sostener tal demanda intermedia, que se canaliza dentro de una cadena de valor en la que participan diferentes actividades como la construcción y o el suministro de energía eléctrica.

Por su parte, el efecto inducido (19 millones de euros) explicaría el resto del impacto económico total estimado, como resultado del aumento en el consumo de aquellos hogares que obtienen rentas salariales provenientes de los trabajos realizados en el marco de las actividades directa e indirectamente financiadas por los cánones ferroviarios. Se trata, en última instancia, del valor añadido generado a partir del gasto de trabajadores empleados por Adif o sus contratistas, que destinan sus rentas al consumo de bienes y servicios, extendiendo así los beneficios económicos iniciales a sectores no directamente relacionados con la infraestructura ferroviaria.

Impacto económico de los cánones ferroviarios abonados por OUIGO
(millones de euros de valor añadido; 2021-2024)



Y sostienen otros 1.100 empleos adicionales

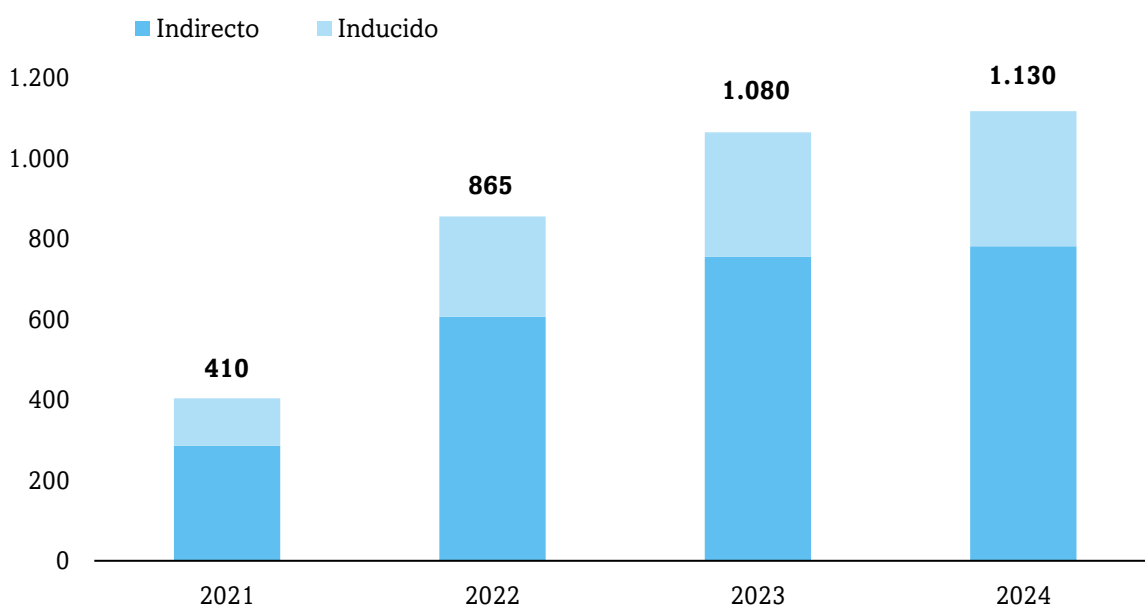
Los cánones ferroviarios abonados por OUIGO no solo contribuyen a la sostenibilidad del sistema ferroviario español, sino que también generan un impacto positivo sobre el empleo. Según las estimaciones realizadas en este informe, estos pagos habrían permitido mantener un total de 1.130 empleos equivalentes a jornada completa (EJC) en la economía española en 2024.

Este impacto laboral se deriva del efecto tractor que ejerce el gasto operativo de Adif-Alta Velocidad, financiado en parte por los ingresos procedentes de los cánones. En el caso de OUIGO, sus aportaciones superaron los 65 millones de euros en 2024, lo que refuerza su papel como contribuyente relevante al funcionamiento del sistema.

La mayor parte del empleo generado (alrededor del 69,1% del total) corresponde a efectos indirectos. Estos se vinculan a la creación y mantenimiento de puestos de trabajo en empresas proveedoras de bienes y servicios a Adif-Alta Velocidad, especialmente en sectores como la construcción, el mantenimiento de infraestructuras, los servicios técnicos especializados o la logística. La capacidad del gestor de infraestructuras para contratar estos servicios depende, en parte, de los recursos obtenidos a través de los cánones aportados por OUIGO.

El resto del impacto (335 empleos EJC) se explica por los efectos inducidos, es decir, por el aumento del consumo de los hogares derivado de las rentas salariales generadas a lo largo de la cadena de valor. Este consumo adicional activa la demanda en sectores como el comercio, la hostelería o los servicios personales, amplificando el efecto económico inicial.

Impacto sobre el empleo de los cánones ferroviarios abonados por OUIGO (puestos de trabajo equivalentes a jornada completa; 2021-2024)



Fuente: Afi a partir de OUIGO e INE (Metodología Input-Output).



C

Impacto total

El impacto de OUIGO en España asciende a 159 millones de euros y 2.890 empleos

La contribución total de OUIGO a la economía española en 2024 —considerando tanto su actividad operativa como el pago de cánones ferroviarios— se estima en 159 millones de euros en términos de Valor Añadido Bruto (VAB), magnitud equiparable al Producto Interior Bruto (PIB).

La mayor parte de este impacto (110 millones de euros) se genera a través de los “efectos de arrastre”, vinculados a las compras de bienes y servicios realizadas por OUIGO y por Adif - Alta Velocidad. Estas adquisiciones activan la cadena de valor del transporte ferroviario y dinamizan sectores como la construcción, el mantenimiento, la energía o los servicios técnicos.

Desde el punto de vista social, la actividad de OUIGO también tiene un efecto significativo sobre el empleo. En total, se estima que su presencia en el mercado español sostiene 2.890 empleos equivalentes a jornada completa. De ellos, 1.775 (61,1%) se asocian directamente a la operativa del transporte ferroviario de pasajeros, mientras que los 1.115 restantes (38,9%) se vinculan al impacto indirecto derivado del gasto operativo de Adif - Alta Velocidad, financiado parcialmente por los cánones ferroviarios.

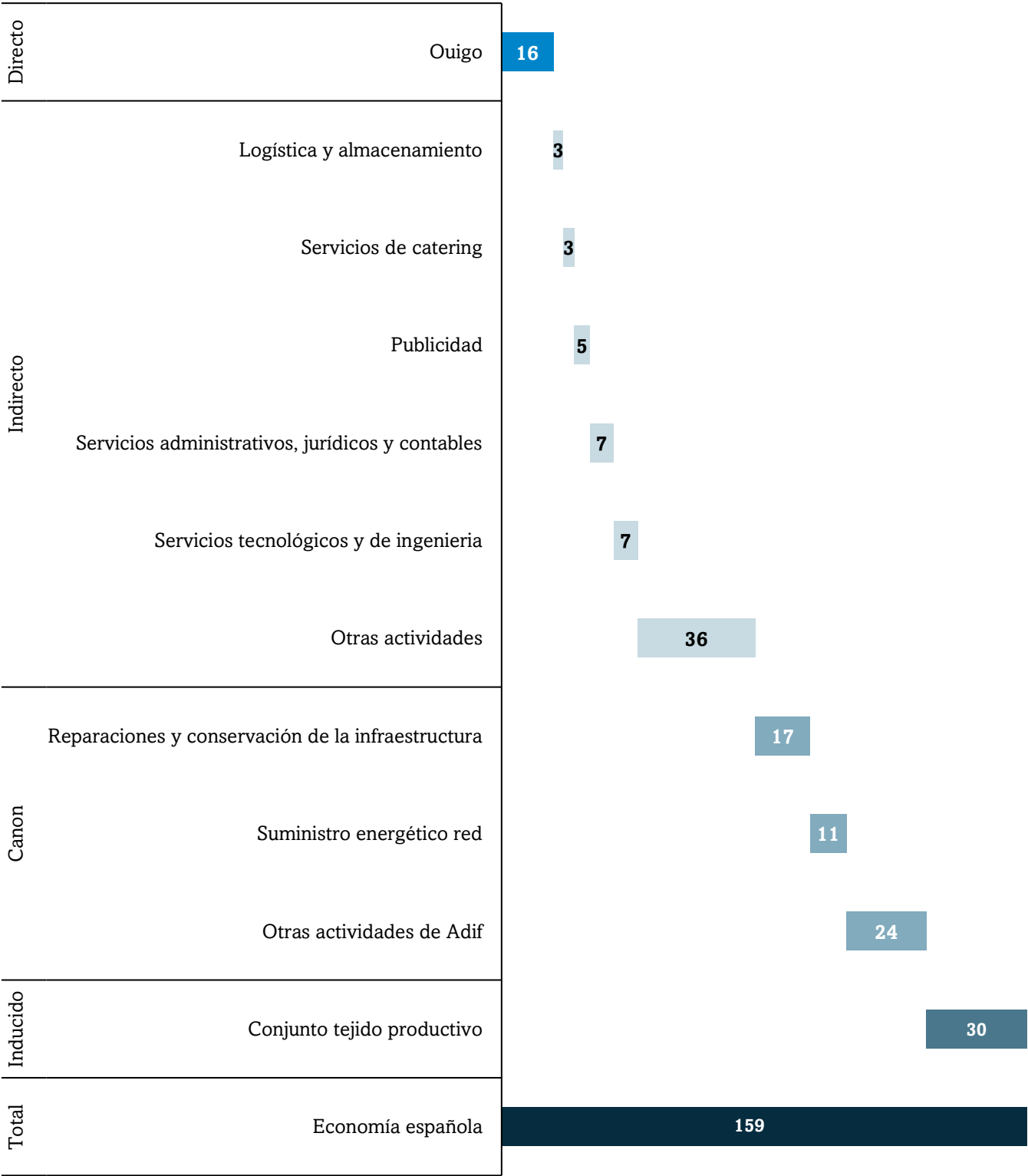
Impacto total de OUIGO en España en 2024

		Actividad empresarial	Cánones ferroviarios	Total
Valor Añadido Bruto millones de euros	Directo	16	-	16
	Indirecto	61	52	113
	Inducido	10	20	30
	Total	87	72	159
Empleo Puestos de trabajo	Directo	425	-	425
	Indirecto	1.155	780	1.935
	Inducido	195	335	530
	Total	1.775	1.115	2.890

Fuente: Afi a partir de OUIGO e INE (Metodología Input-Output).

Cada euro de valor añadido de OUIGO genera 9€ adicionales en la economía

Cadena de valor de OUIGO en España (millones de euros de valor añadido, 2024)



Fuente: Afi a partir de OUIGO e INE (Metodología Input-Output).



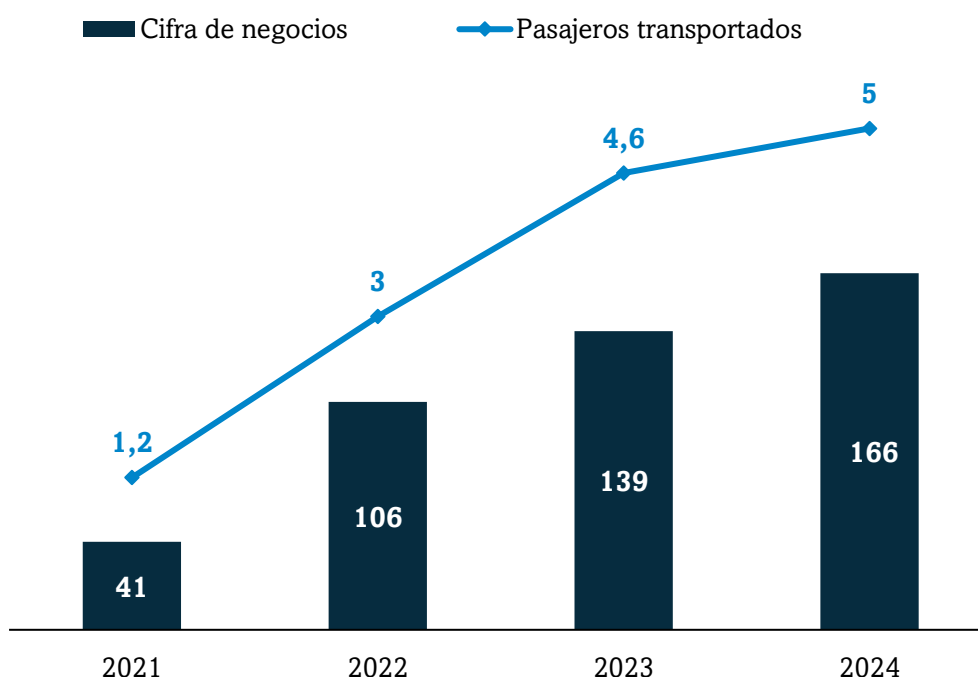
OUIGO prevé alcanzar la rentabilidad operativa en 2025 impulsada por su expansión territorial y de servicios

Entre 2021 y 2024, el proyecto OUIGO ha requerido una inversión de más de 700 millones de euros para el desarrollo de sus operaciones en España, que han servido para la adquisición de 16 trenes, que han transportado a 18 millones de viajeros entre los 15 destinos operados por la compañía. Dichos trenes, además, han exhibido una tasa de ocupación por encima del 90%, lo que pone de manifiesto la gran acogida ciudadana de los servicios ofertados por OUIGO.

En 2025, OUIGO pondrá en el mercado más de 8 millones de plazas, lo que supone un 40% más que en 2024. Esta expansión vendrá impulsada por el corredor sur, donde, según la CNMC, la llegada de OUIGO ha supuesto un aumento del número de viajeros del 23,4% entre Madrid-Sevilla y del 14,5% en entre Madrid-Málaga (ambos con parada en Córdoba) en el primer trimestre de 2025 respecto al mismo trimestre del año anterior, momento en el cual OUIGO comenzó a operar en el mismo.

Como resultado, 2025 marcará un punto de inflexión para la compañía: al ser el primer año completo operando todas las rutas contempladas en el plan de negocio inicial se espera que este sea el primer ejercicio con rentabilidad operativa (EBITDA positivo) desde su entrada en el mercado español.

Evolución de la actividad de OUIGO en España (millones de pasajeros y millones de euros facturados)



Fuente: Afi a partir de OUIGO y SABI (Registro Mercantil). (*) Valor estimado.



02.2

Dinamización del turismo



A

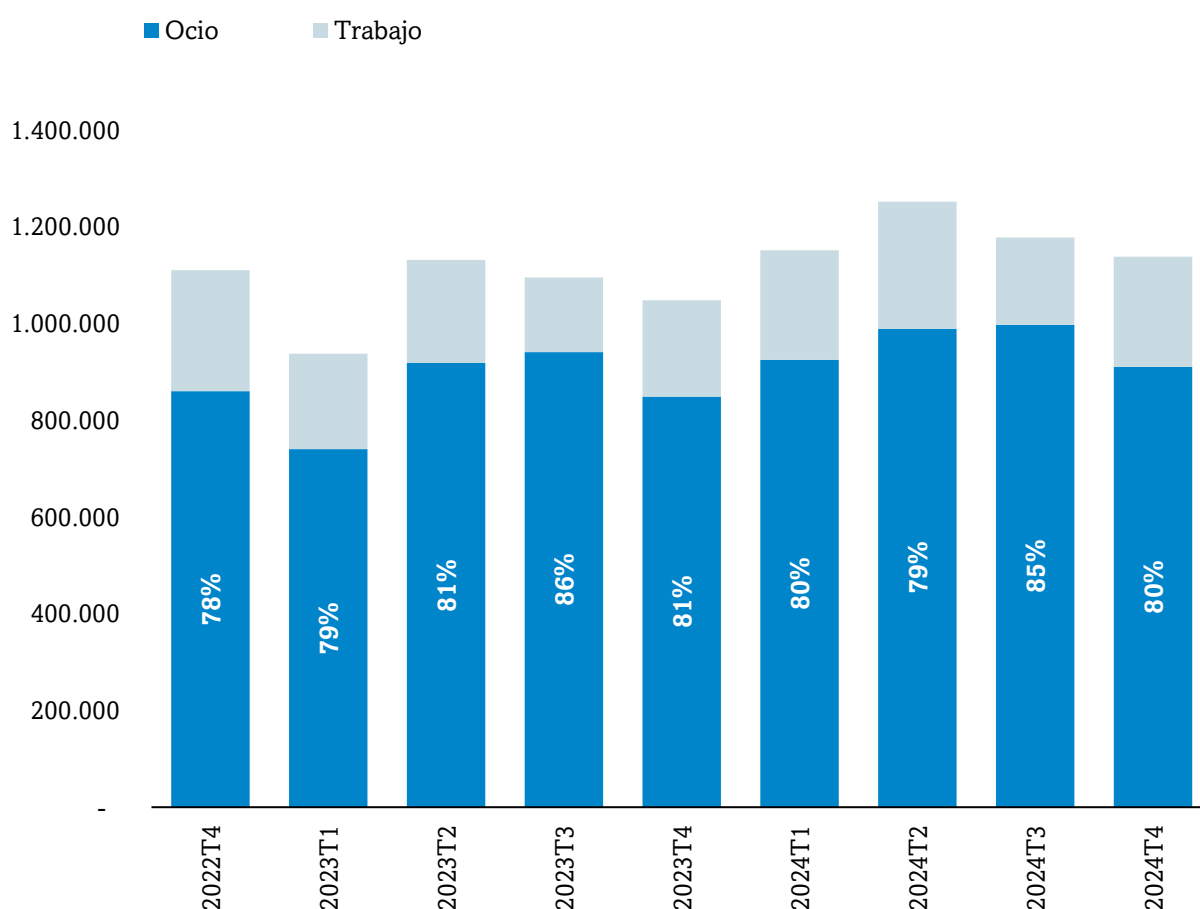
Impacto económico de los turistas que viajan con OUIGO

8 de cada 10 viajeros de OUIGO se mueven por motivos de ocio

La distribución de los pasajeros transportados por OUIGO refleja una clara orientación hacia los desplazamientos por motivos de ocio. Entre el segundo trimestre de 2022 y finales de 2024, la proporción de viajeros que declaran viajar por ocio ha sido mayoritaria de forma sostenida, alcanzando su punto máximo en el tercer trimestre de 2024, cuando el 85% de los pasajeros identificaron este motivo como principal.

Este comportamiento confirma que OUIGO se ha consolidado como una alternativa atractiva y competitiva para el turismo nacional, especialmente entre aquellos viajeros que buscan opciones de transporte asequibles, cómodas y eficientes para sus desplazamientos vacacionales. La consolidación de estos patrones sugiere que OUIGO no solo ha ampliado la oferta de transporte ferroviario, sino que también ha estimulado la demanda de viajes por ocio, mejorando la accesibilidad y generando nuevas oportunidades para los destinos conectados.

Número de pasajeros de OUIGO por trimestre y motivo del viaje



Fuente: Afi a través de datos facilitados por OUIGO

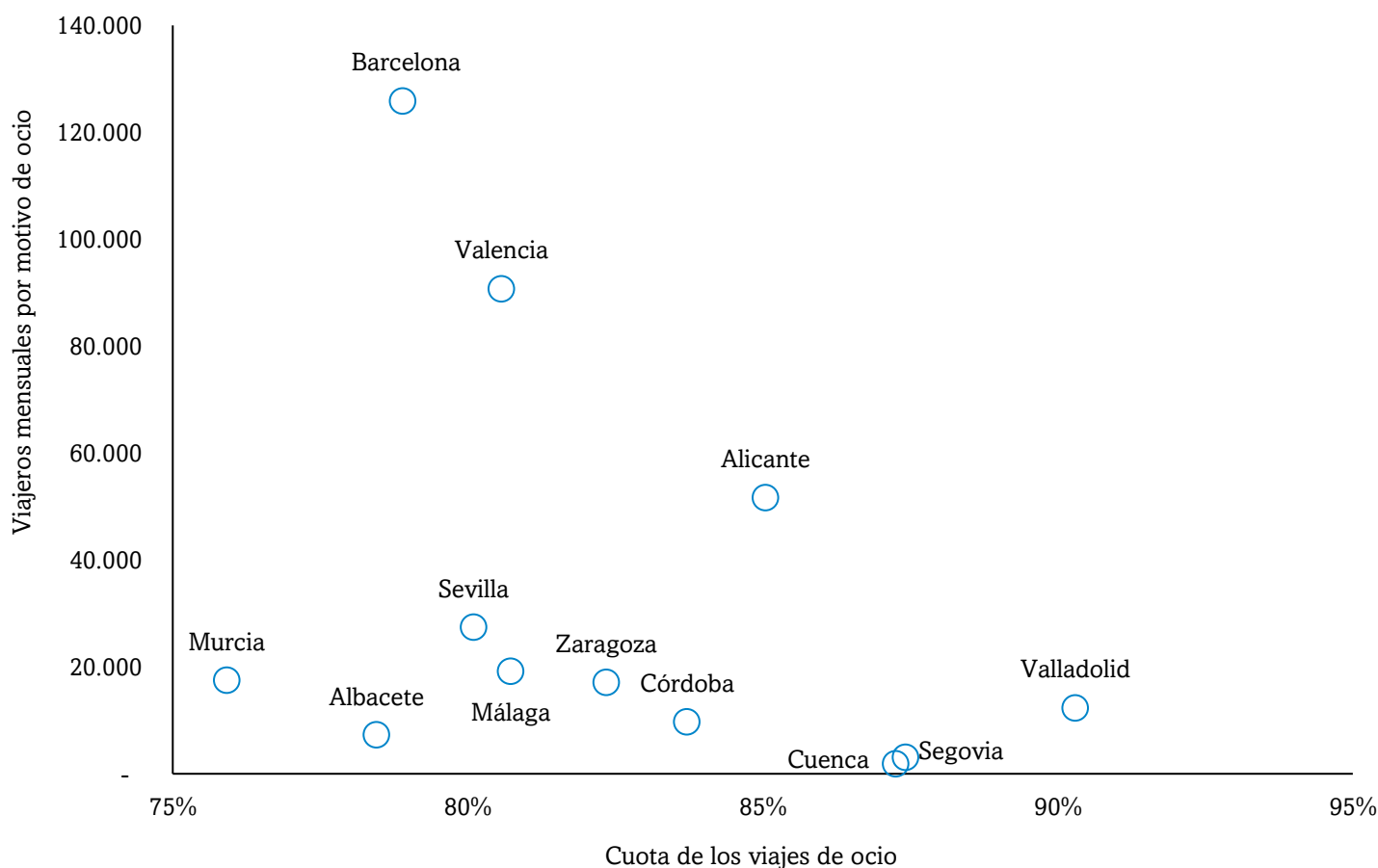
Una red que conecta 15 ciudades y vertebra el turismo español

Desde el inicio de sus operaciones en el corredor Madrid-Barcelona en mayo de 2021, la compañía ha transportado cerca de 11 millones de pasajeros por motivos de ocio, con volúmenes trimestrales que oscilan de forma consistente entre 800.000 y 1 millón de viajeros. Barcelona, Valencia y Alicante son los trayectos que más turistas por ocio mueven al mes: 125.000, 91.000 y 51.000 respectivamente. Estos destinos no solo atraen a muchos pasajeros, sino que una gran parte de ellos viajan por motivos de ocio.

Por otro lado, rutas como Valladolid, Cuenca o Segovia, aunque con menor número de turistas, se especializan casi exclusivamente en viajes de ocio, con porcentajes cercanos al 90%. Esto refleja que OUIGO no solo moviliza grandes volúmenes en trayectos consolidados, sino que también impulsa trayectos donde el ocio es el motivo mayoritario de los viajeros. De hecho, el peso de los turistas no cae por debajo del 75% en ningún trayecto que opere OUIGO.

En total, OUIGO conecta 15 destinos en España lo que contribuye notablemente a la vertebración del turismo nacional.

Viajes por motivo de ocio en los trayectos en los que opera OUIGO
(promedio mensual; 2021 - 2025)

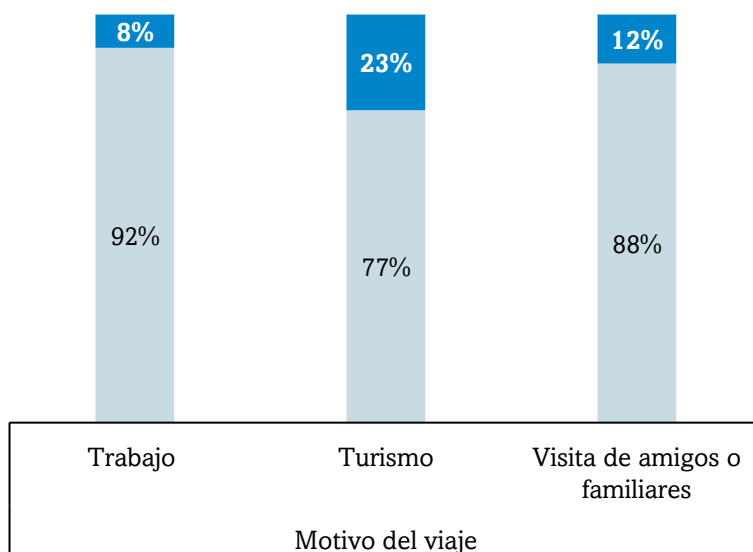


Fuente: Afi a partir de OUIGO.

1 de cada 4 turistas no hubiesen viajado si OUIGO no ofreciera sus servicios

¿Qué hubiesen hecho los viajeros si OUIGO no hubiese ofrecido sus servicios?

■ Habría viajado igualmente ■ No habría viajado



Fuente: Afi a partir de una encuesta realizada a 18.600 usuarios de OUIGO en septiembre de 2025.

Un 25% de los usuarios que viajan con OUIGO por motivos de ‘turismo’ no hubieran viajado de no haber existido la oferta de la compañía; lo que dota a estos viajes de un carácter “incremental”.

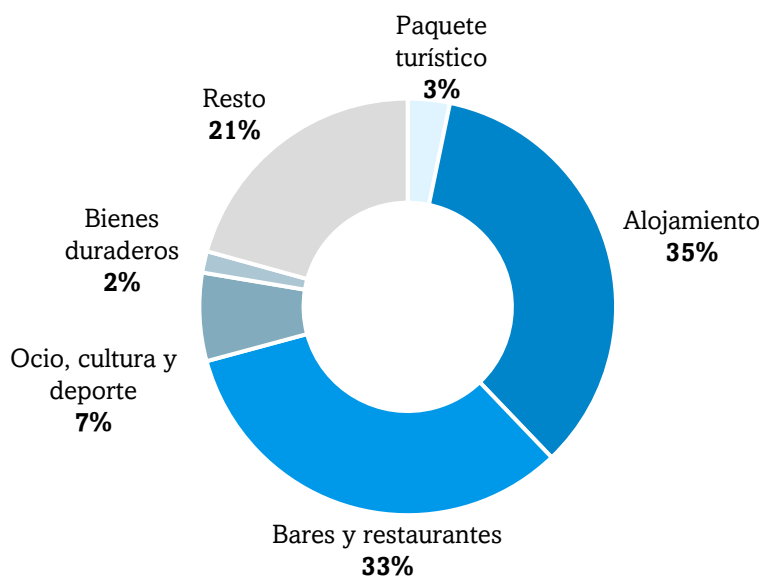
+ 1.825.500 turistas nacionales viajaron con OUIGO en 2024

370 millones de euros gastaron en España los turistas nacionales que viajaron con OUIGO en 2024

+ 128.250 turistas extranjeros viajaron con OUIGO en 2024

140 millones de euros gastaron en España los turistas extranjeros que viajaron con OUIGO en 2024

Composición del gasto de los turistas (2024)



Fuente: Afi a partir de INE

Nota: A diferencia del dato de ‘viajeros transportados’, la caracterización de un viajero como ‘turista único’ implica que este ha realizado un viaje de ‘ida y vuelta’.

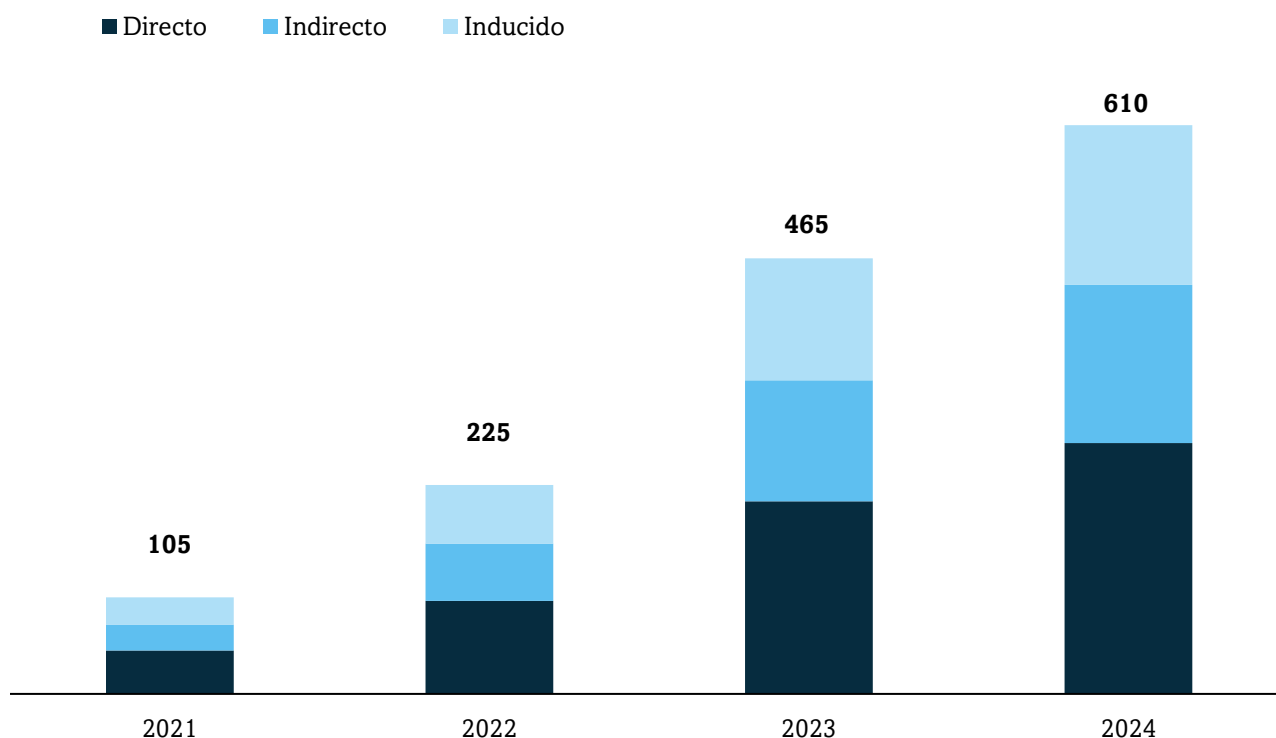
Los turistas que viajaron con OUIGO en 2024 aportaron 610 millones de euros al PIB

Los usuarios que deciden visitar por motivos de ocio alguno de los destinos – ubicados en otras comunidades autónomas - integrados en los corredores ferroviarios de Alta Velocidad, acaban efectuando un gasto en determinados bienes y servicios (de productos minoristas; de alojamiento; de comidas y bebidas; de espectáculos; etc.) durante el transcurso de estancia/pernoctación. OUIGO actúa como un agente dinamizador de tales flujos turísticos al transportar a estos viajeros de una punta a otra del país.

En este contexto, se estima que la relevancia económica total (directa, indirecta e inducida) atribuible al shock de gasto realizado por los turistas (nacionales e internacionales) transportados por OUIGO a otras regiones de la geografía española se elevaría por encima de los 610 millones de euros de VAB.

Sobre el total estimado, alrededor de 250 millones de euros se corresponderían con la generación de valor económico en los sectores directamente vinculados con la actividad turística, como los servicios de alojamiento, de comidas y bebidas, actividades de ocio o espectáculos culturales; mientras que otros 170 millones de euros estarían vinculados con los ‘efectos de arrastre’ que estas actividades integradas en el sector turístico generan sobre el resto de ramas de actividad de la economía española.

Impacto económico generado por los turistas que viajan con OUIGO (millones de euros de valor añadido; 2021-2024)



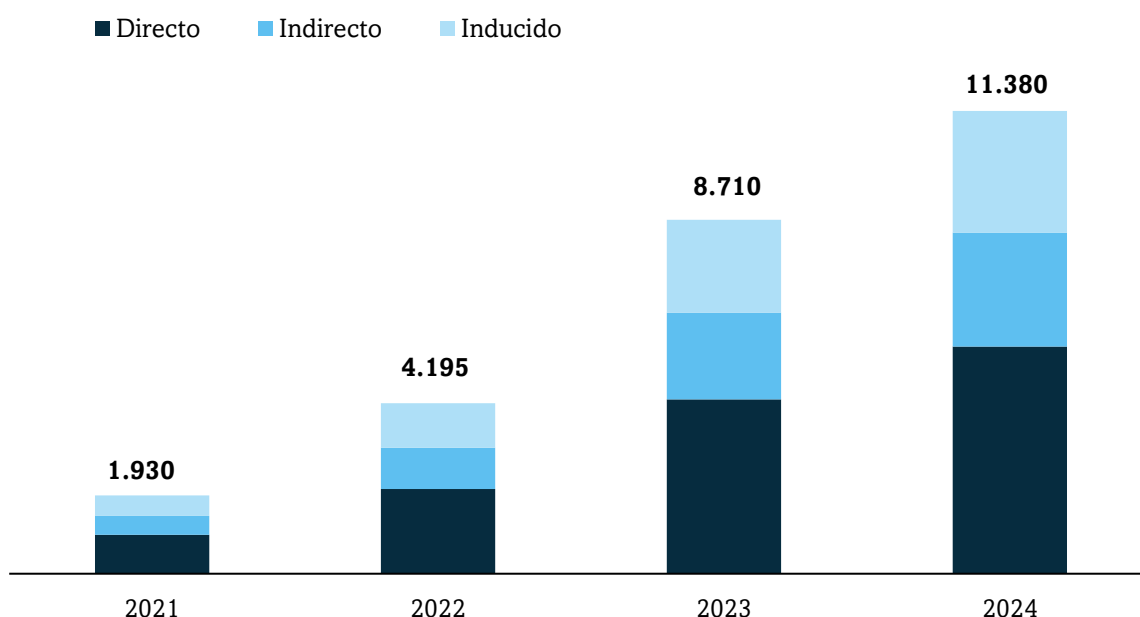
Fuente: Afi a partir de OUIGO e INE (Metodología Input-Output).

Y contribuyeron al mantenimiento de 11.000 empleos en España

El impacto económico de los turistas transportados por OUIGO también contribuye a la creación y el mantenimiento de puestos de trabajo en las empresas que proveen de bienes y servicios a estos visitantes. Así, los resultados de la estimación Input-Output apuntan a que estos flujos económicos propiciarían, en total, el mantenimiento de alrededor de 11.400 empleos directos, indirectos e inducidos.

De entre ellos, cerca de 5.600 se generarían en empresas directamente pertenecientes al sector turístico (alojamiento, restauración, comercio) mientras que 4.800 se generarían en el resto de las actividades económicas a través de los efectos de arrastre del sector turístico sobre su cadena de valor.

Empleo generado gracias al gasto de los turistas que viajan con OUIGO (puestos de trabajo equivalentes a jornada completa; 2021-2024)



Fuente: Afi a partir de OUIGO e INE (Metodología Input-Output).

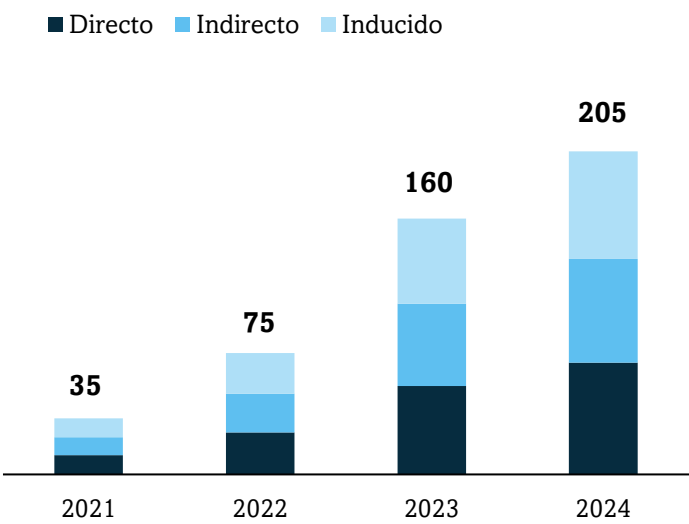
El impacto fiscal de ese gasto turístico supera los 200 millones de euros

El gasto turístico canalizado por OUIGO generó un impacto sobre la recaudación fiscal de aproximadamente 205 millones de euros en 2024, incluyendo los efectos directos, indirectos e inducidos. Esta cifra implica un crecimiento del 28,1% respecto a la recaudación del año anterior, un comportamiento asociado al aumento progresivo del volumen de viajeros y de su gasto turístico, así como al efecto multiplicador que esta actividad genera sobre el conjunto de la economía.

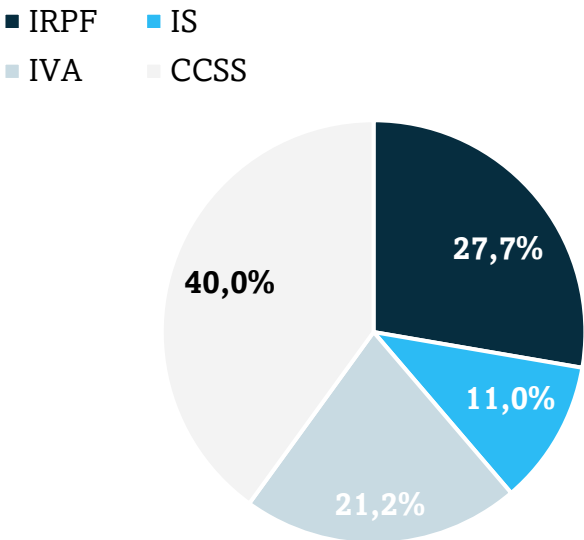
Del total recaudado, el 34,6% corresponde a la aportación directa vinculada al gasto turístico, el 32,3% procede de los efectos fiscales indirectos derivados de la cadena de suministro vinculada al consumo turístico, y el 33,2% restante corresponde al impacto inducido, derivado del gasto adicional generado en la economía por el gasto de los turistas.

Por figuras impositivas, el pago de las cotizaciones sociales a la Seguridad Social (CCSS) representa el 40,0% de la recaudación directa. Le siguen el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF), que supone un 27,7%, y el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), aportando un 21,2%. Por su parte, el Impuesto de Sociedades (IS) representa el 11,0% de la recaudación directa atribuible a OUIGO.

Recaudación fiscal total generada por el gasto turístico canalizado por OUIGO en España (millones de euros, 2021-2024)



Distribución de la recaudación fiscal *directa* generada por el gasto turístico canalizado por OUIGO en España (2024)



Fuente: Afi a través de INE, Ministerio de Hacienda y MISSM

Nota: En aplicación de los tipos impositivos medios anuales que se han obtenido de la relativización de los ingresos tributarios publicados por la Agencia Tributaria (Ministerio de Hacienda) y las partidas de rentas de la Contabilidad Nacional Anual (recogida por el INE) sobre las que se aplican las figuras impositivas principales. Como excepción, los datos de ingresos por CCSS proceden del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones (MISSM), ya que este es el organismo encargado de su recaudación.



B

Impacto causal de OUIGO en los flujos turísticos

El desplazamiento por tren gana relevancia entre los turistas nacionales

8 de cada 10 usuarios de OUIGO se caracterizan por viajar con la compañía por motivos de ocio. Además, la relevancia del turista nacional dentro de este segmento de usuarios de OUIGO se eleva por encima del 90% del total.

La liberalización del sector ferroviario se ha traducido en un incremento de esta modalidad de transporte dentro de las preferencias de los turistas en España. Así, la cuota de desplazamientos realizados en tren ha pasado del 6% en 2015 al 7,8 % en 2024, con un crecimiento especialmente significativo a partir de 2021.

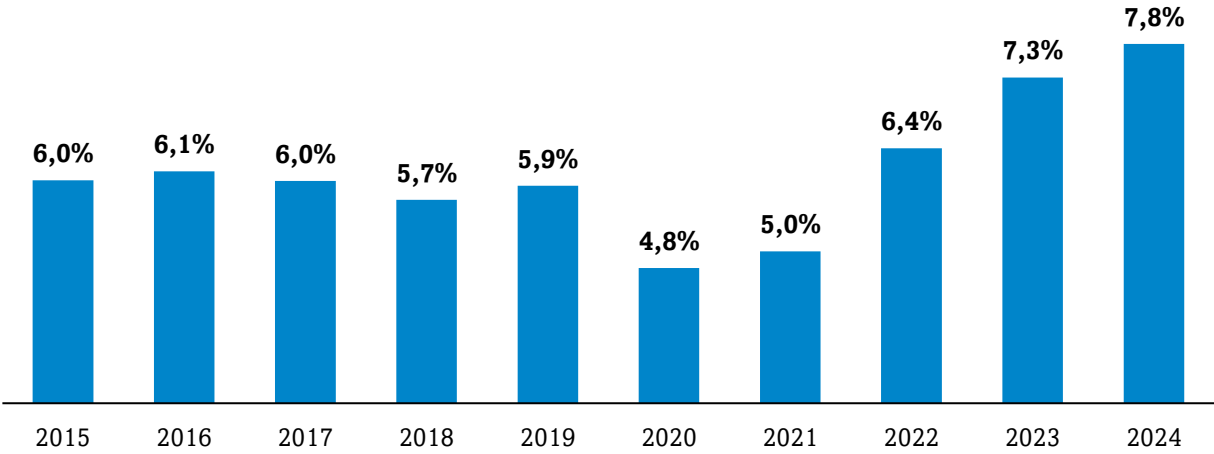
Este crecimiento en la preferencia por el tren se produce en un contexto de recuperación y expansión del turismo nacional. Los datos muestran un aumento sostenido tanto en el número de viajes como en las pernoctaciones y el gasto de los turistas nacionales en España.

Estos datos apuntan por tanto al papel clave que la liberalización del transporte ferroviario ha desempeñado en el proceso de recuperación del turismo tras la pandemia.

Recuperación del turismo nacional en España
(millones de viajes y pernoctaciones, y miles de millones de euros)



Peso del transporte ferroviario en los desplazamientos de turistas nacionales



Fuente: Afi a través de Encuesta de Turismo de Residentes (INE). Nota: se excluyen los desplazamientos hacia los archipiélagos o ciudades autónomas

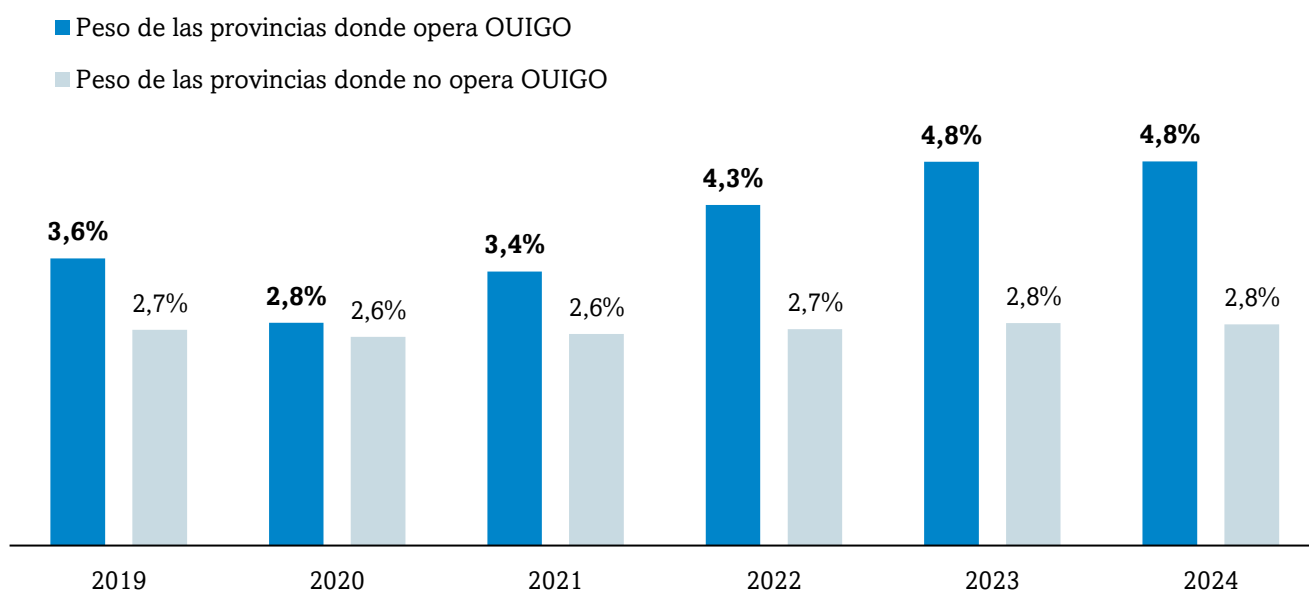
Los destinos donde opera OUIGO, cada vez más visitados por los turistas nacionales

En este contexto, resulta pertinente analizar en detalle la contribución de OUIGO a esta recuperación del turismo en España, en tanto que la compañía ha desempeñado un papel central en el proceso de liberalización del transporte ferroviario de Alta Velocidad. Este análisis adquiere mayor relevancia habida cuenta de la influencia socioeconómica que ejerce el turismo en España: 12,3% del PIB nacional y 2,5 millones de puestos de trabajo (11,6% del empleo total).

Los datos apuntan a que los destinos donde opera OUIGO cada vez tienen un mayor peso dentro de las preferencias de destino de los turistas españoles. Desde 2019, las provincias conectadas por OUIGO han incrementado progresivamente su cuota sobre el total de visitas de turistas nacionales, pasando del 3,6 % en 2019 al 4,8 % en 2024. Por el contrario, las provincias donde OUIGO no tiene presencia han mantenido un peso estable y sensiblemente inferior, en torno al 2,6 % - 2,8 % durante todo el periodo.

Este comportamiento parece apuntar a que las operaciones de OUIGO podrían estar contribuyendo activamente a dinamizar la llegada de turistas nacionales a las provincias que forman parte de su red. Con el fin de esclarecer este vínculo, se propone profundizar en el análisis del impacto territorial de este operador ferroviario, con el fin de evaluar en qué medida su actividad está modificando los flujos turísticos nacionales y generando nuevas oportunidades para los destinos conectados.

Peso de las provincias con Alta Velocidad ferroviaria en el total de flujos turísticos nacionales



Fuente: Afi a través de Estadística Experimental de Medición del turismo a partir de teléfonos móviles (INE)

Nota: la Estadística Experimental del INE utilizada permite identificar los flujos desde provincias de origen hacia municipios concretos. Para este gráfico, se han agrupado los turistas desde Madrid provincia hacia las capitales de provincia (donde opera o no opera OUIGO) y desde las provincias (donde opera o no opera OUIGO) hacia el municipio de Madrid.

¿Cómo ha influido OUIGO en el turismo y la economía local? (I/IV)

La pandemia y su posterior recuperación, junto con la entrada progresiva de OUIGO en diferentes corredores (muchos de ellos de forma muy reciente) dificultan la cuantificación precisa del impacto del operador en el movimiento de turistas nacionales. Aunque en las provincias donde opera OUIGO los flujos turísticos parecen más dinámicos y se estima que ha transportado cerca de 11 millones de turistas desde el inicio de su actividad, es posible que estos desplazamientos se hubieran producido igualmente mediante otros operadores ferroviarios. Por ello, para evaluar el efecto causal de OUIGO es imprescindible una estrategia empírica basada en grupos de tratamiento y control, que permita estimar cuántos turistas no habrían viajado de no haberse producido la entrada del operador.

Estrategia empírica: para cuantificar el impacto causal de OUIGO sobre los flujos turísticos, es necesario responder a la siguiente pregunta: ¿qué habría ocurrido en estos destinos si OUIGO no hubiera comenzado a operar? Aunque no podemos observar este escenario alternativo, existen métodos económicos que permiten aproximarlos mediante la construcción de un contrafactual o grupo de control. Este grupo refleja el comportamiento que habría seguido el grupo de tratamiento en ausencia de OUIGO.

Selección de la muestra: el grupo de tratamiento estaría compuesto por aquellos corredores donde opera OUIGO, mientras que el grupo de control se nutriría de aquellos destinos que disponen de una conexión ferroviaria de Alta Velocidad con Madrid, pero donde no opera OUIGO. Son corredores que potencialmente podrían haber recibido servicios de OUIGO, pero todavía no lo han hecho, constituyendo por lo tanto un grupo de control válido. No obstante, no todos los trayectos de OUIGO van a ser analizados. Se han omitido Barcelona y Zaragoza dado que la entrada de OUIGO está afectada por la caída y la posterior recuperación del turismo tras la pandemia. Cuenca, Murcia y el Corredor Sur también se omiten, al no contar con al menos un año de observaciones posteriores a la entrada de OUIGO. Ello nos deja con cinco trayectos analizados (Albacete, Alicante, Segovia, Valencia y Valladolid), para los que se ha computado por separado modelos de Diferencias en Diferencias con el estimador de Callaway y Sant'Anna (2021) (metodología descrita en el anexo..

Periodo y variables de análisis: se propone analizar el comportamiento de los flujos de turistas entre ambos grupos, dos años antes y después de la entrada de OUIGO en cada trayecto. Adicionalmente, se elaborarán los mismos modelos para ver el impacto de OUIGO (en este caso un año después) en las pernoctaciones y las afiliaciones al sector HORECA.

Nota: los impactos comentados a continuación son netos del efecto de Iryo, que también entró a la par que OUIGO en Alicante y Valencia: en el primer caso OUIGO ha movido el 84% de los pasajeros que no se han desplazado con Renfe, en el segundo, el porcentaje es del 53% (datos CNMC). Iryo no opera en Valladolid o Segovia.

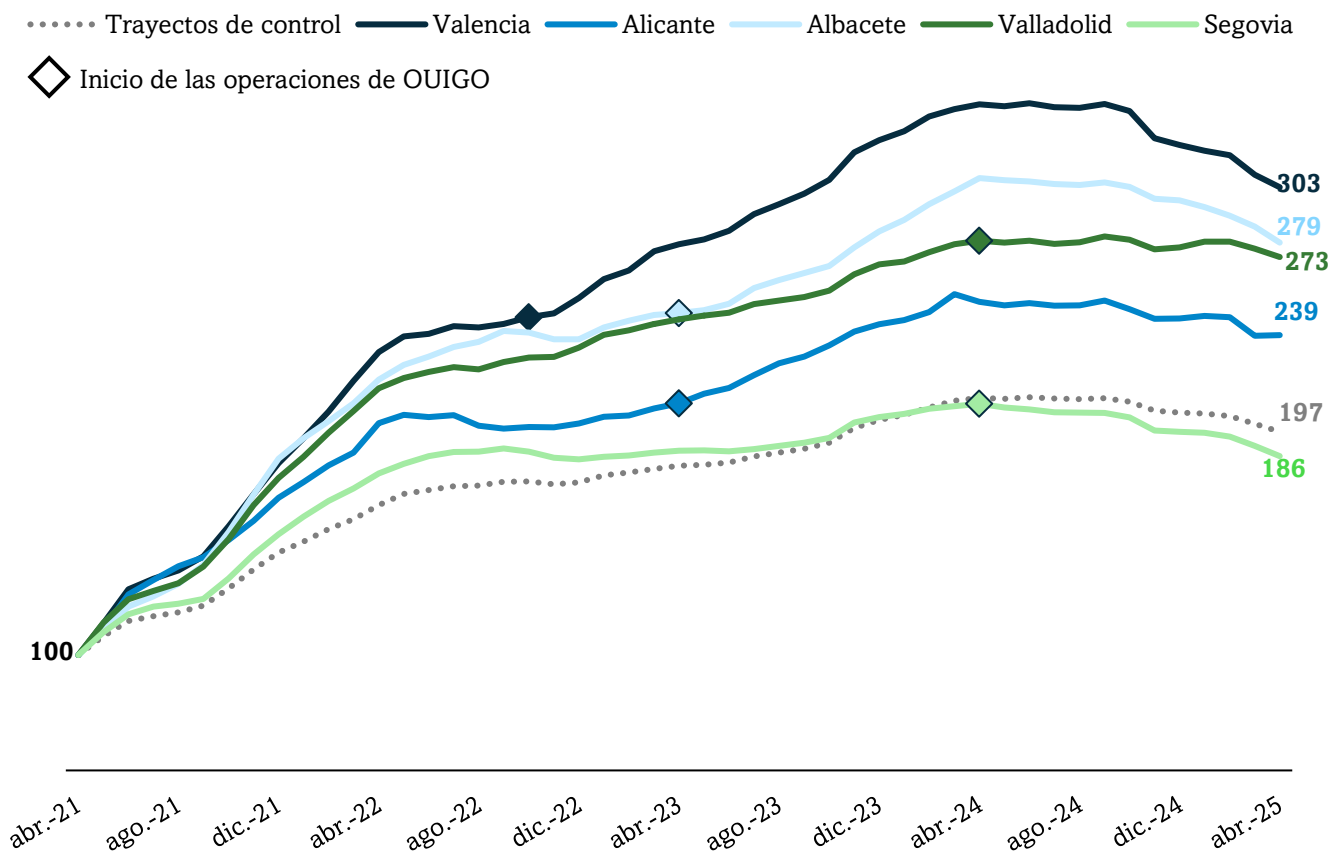
¿Cómo ha influido OUIGO en el turismo y la economía local? (II/IV)

El análisis de los datos descriptivos ya evidencia un cierto comportamiento diferente en relación con los flujos turísticos que reciben los trayectos donde opera OUIGO frente al resto de destinos que conforman el grupo de control. Desde la recuperación tras la pandemia, los trayectos de tratamiento han experimentado un crecimiento más intenso y sostenido en el número de turistas que los de control (a excepción de Segovia). En este sentido, Valencia, Alicante, Valladolid y Albacete (destinos conectados por OUIGO) muestran un incremento acumulado significativamente superior al de los trayectos de control, mientras que Segovia ha tenido una recuperación post-covid más moderada.

Estos resultados iniciales sugieren que, a priori, la entrada de OUIGO podría haber ejercido un impacto positivo y relevante en la dinamización de los flujos de turistas en los destinos donde opera la entidad, al contribuir a mejorar la accesibilidad del territorio y atraer una mayor afluencia de turistas nacionales.

No obstante, resulta imprescindible aplicar la modelización econométrica previamente descrita para evaluar finalmente si existe una relación de causa-efecto entre el inicio de operaciones de OUIGO en un corredor (grupo de tratamiento) y la dinamización de los flujos de turistas nacionales (diferencia positiva observada frente al grupo de control).

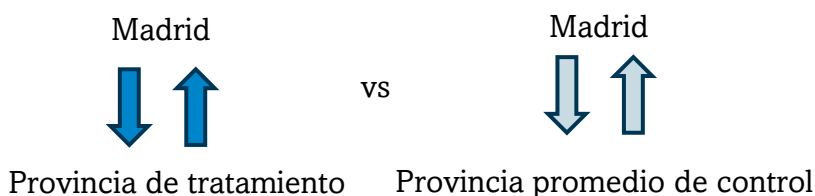
Evolución de los flujos turísticos entre Madrid y los destinos de control y tratamiento (media móvil anual)



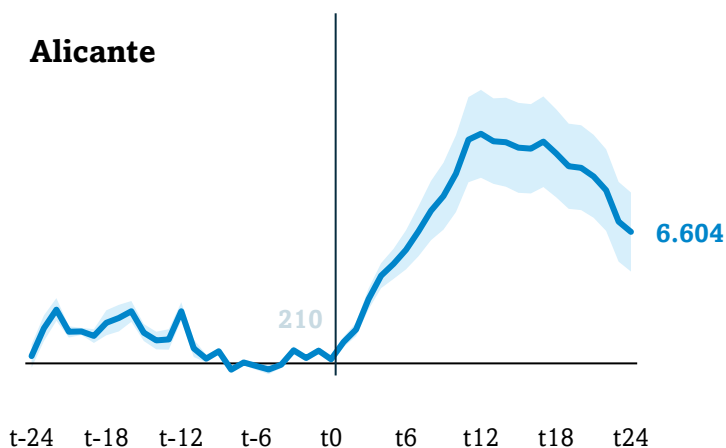
Fuente: Afi a través de Estadística Experimental de Medición del turismo a partir de teléfonos móviles (INE)

¿Cómo ha influido OUIGO en el turismo y la economía local? (III/IV)

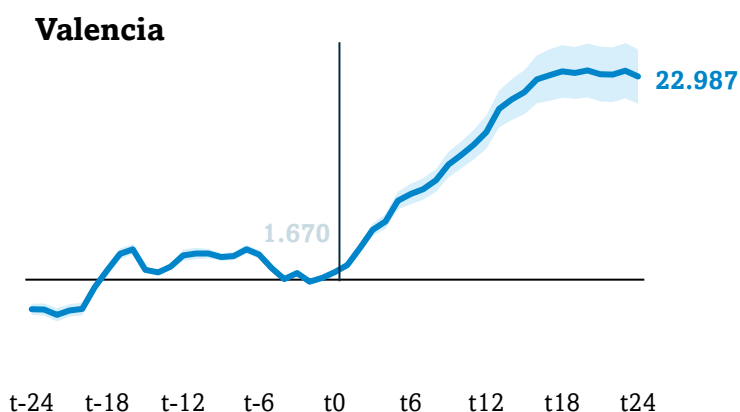
Cada punto en el gráfico representa la diferencia media estimada en el flujo de turistas mensuales entre



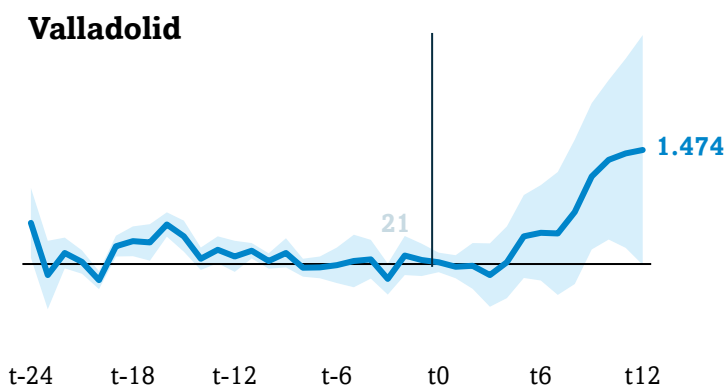
Los gráficos muestran el significativo efecto que ha tenido OUIGO en los trayectos seleccionados. En el caso de Alicante, en el momento de la entrada de OUIGO, la provincia levantina recibía a 210 turistas más que la provincia promedio de control; un año después recibía a 11.000 más mientras que dos años después recibió a 6.600 más.



Este mismo impacto es identificable en el caso de las rutas de Valencia y Valladolid (no en el caso de Albacete y Segovia), donde también se observa un efecto causal estadísticamente significativo entre la llegada de OUIGO y el incremento diferencial del número de turistas respecto a provincias de control.



En total, se estima que OUIGO sería responsable de la llegada de 160.000 turistas adicionales a Alicante; 206.000 a Valencia y 5.400 a Valladolid.



¿Cómo ha influido OUIGO en el turismo y la economía local? (IV/IV)

Una vez comprobado el efecto de OUIGO sobre el aumento de los flujos de turistas nacionales, se han estimado los mismos modelos econométricos para analizar el efecto de la compañía sobre el número de pernoctaciones hoteleras mensuales y el empleo total y en los sectores de hostelería y la restauración.

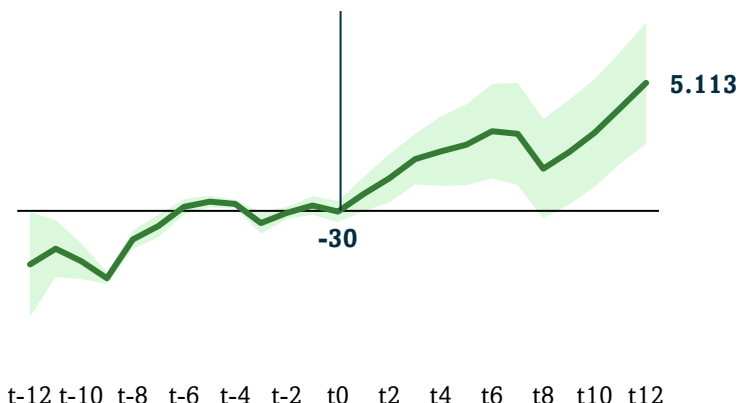
Estos análisis se han realizado para el caso de Alicante exclusivamente debido a la disponibilidad de información pública suficiente para testar el impacto de OUIGO en el resto de las ciudades en materia de empleo.

Así, OUIGO, en su primer año operando en el trayecto Madrid-Alicante, habría contribuido a generar cerca de 26.000 pernoctaciones en hoteles y apartamentos, el equivalente al 3% de todas las noches realizadas por turistas en ese mismo periodo.

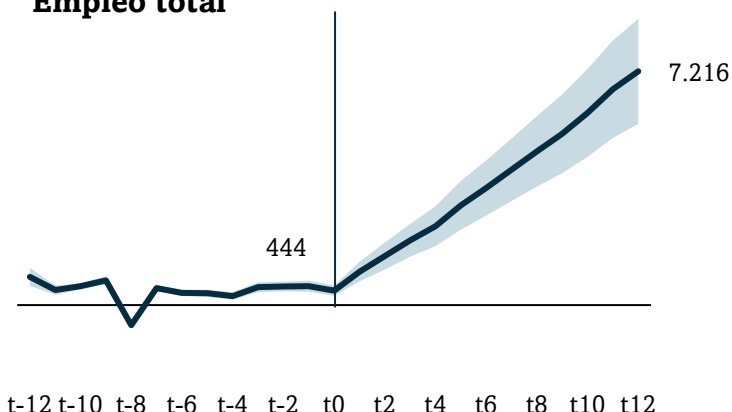
En el caso del mercado laboral, desde la entrada de OUIGO, el número de afiliados totales en Alicante se habría incrementado en 5.200 personas más que en el grupo de control, de los que 680 corresponderían al sector de alojamiento y hostelería.

Efecto de la entrada de OUIGO en Alicante

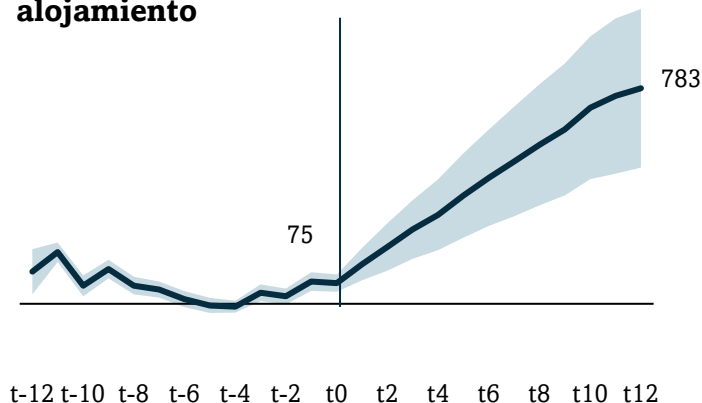
Pernoctaciones hoteleras



Empleo total



Empleo en hostelería y alojamiento



Fuente: Afi a través de ETR (INE) y Seguridad Social



03.

Impacto social de OUIGO en España



03.1

Bienestar para los usuarios

La competencia en el sector ferroviario ha propiciado una reducción de los precios

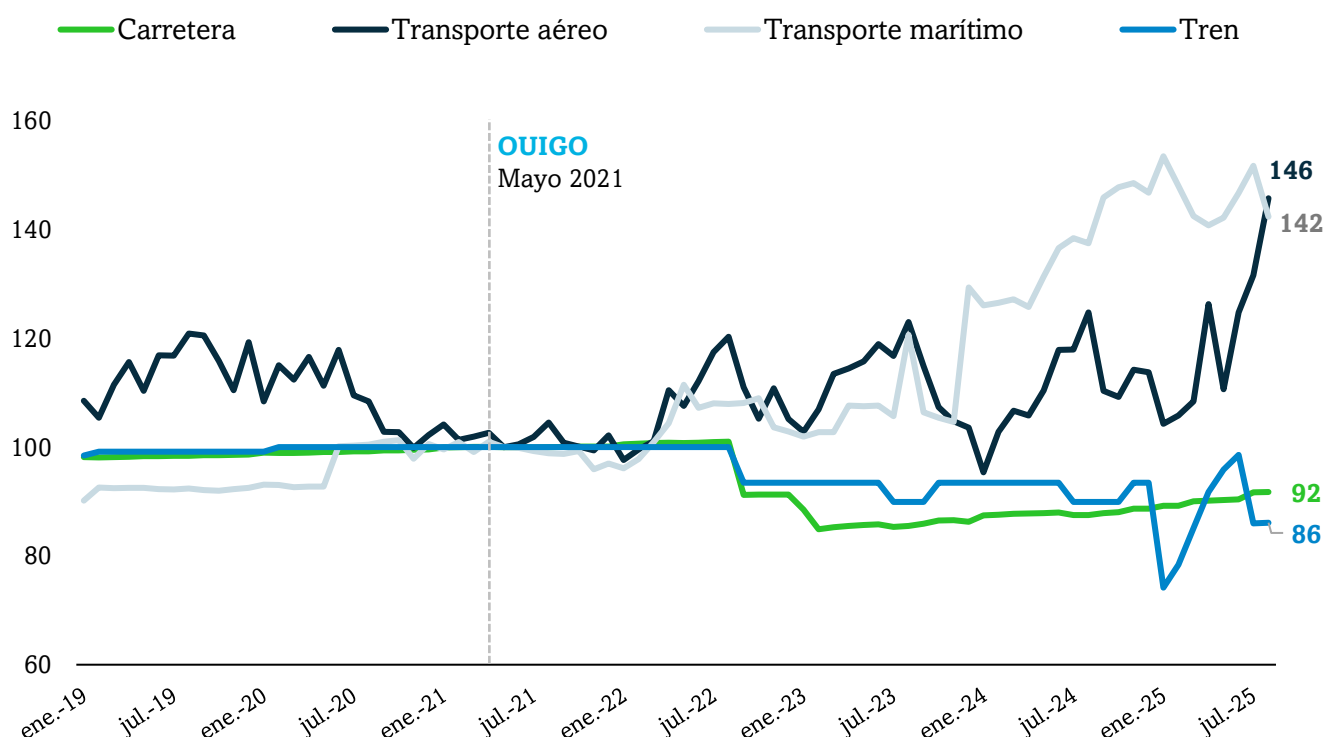
La teoría económica muestra que la competencia en cualquier mercado se refleja en una mayor eficiencia, en incrementos en la cantidad ofertada y en reducciones en el precio.

La caída del precio de los billetes de tren ha sido especialmente intensa en los corredores en competencia de Alta Velocidad. Entre 2019 y 2024, el ingreso medio por pasajero que perciben los operadores se ha reducido un 33% en los corredores de Madrid-Barcelona, Madrid-Levante y Andalucía. (CNMC, 2025) ³.

Diferentes estudios académicos han analizado el impacto causal de la llegada de nuevos operadores al mercado español de Alta Velocidad ferroviaria.

- ✓ Cantos-Sánchez et al. (2025) mostraron que el inicio de operaciones de OUIGO obligó al operador público a reducir sus precios en 11,2€ en promedio en el corredor Madrid-Valencia y en 8,3€ en el corredor Madrid-Barcelona.
- ✓ Claudio Brenna (2024) estimó que la apertura a la competencia redujo los precios un 28% en el corredor Madrid-Alicante y un 30% en el corredor Madrid-Andalucía.

Evolución del IPC de los servicios de transporte (Mayo 2021 = 100)



OUIGO ofrece los precios más bajos en la mayoría de los corredores ferroviarios

El abaratamiento del transporte ferroviario de Alta Velocidad en España ha venido propiciado por la entrada de nuevos operadores, que han optado por implementar una oferta de precios más competitiva para atraer nuevos clientes.

Respaldado por una estrategia empresarial que sitúa en el centro la eficiencia operativa, sin perjuicio de la calidad final del servicio, OUIGO se ha posicionado como el principal operador que ha impulsado esta dinámica de reducción del precio de los servicios del transporte de pasajeros por ferrocarril.

En este sentido, OUIGO ha sido el operador que ha ofrecido los precios más bajos en el 70% de los meses entre 2022 y 2025 en el corredor Madrid - Barcelona.

Desde que existen datos públicos, OUIGO también ha ofrecido el precio más bajo en el 39% de los meses analizados para el corredor Madrid-Valencia; una cifra que se eleva incluso hasta el 48% del total para el corredor Madrid-Alicante, desde el inicio de sus operaciones.

La reciente entrada de OUIGO en el corredor Sur también ha permitido a la compañía posicionarse como el operador líder en términos de competitividad precio, tanto para el trayecto Madrid-Sevilla como el viaje Madrid-Málaga.

70% meses en los que OUIGO ha ofrecido los precios más baratos en la ruta Madrid -Barcelona desde 2022.

Operador que fija el menor precio para cada combinación de corredor y mes, desde que OUIGO ofrece servicios

	Madrid-Barcelona	Madrid-Sevilla	Madrid-Málaga	Madrid-Valencia	Madrid-Alicante
oct-22	OUIGO			OUIGO	
nov-22	OUIGO			OUIGO	
dic-22	Renfe			Renfe	
ene-23	OUIGO			Renfe	
feb-23	Renfe			Renfe	
mar-23	OUIGO			Iryo	
abr-23	OUIGO			OUIGO	OUIGO
may-23	OUIGO			OUIGO	OUIGO
jun-23	OUIGO			OUIGO	OUIGO
jul-23	OUIGO			OUIGO	OUIGO
ago-23	Renfe			Renfe	OUIGO
sep-23	OUIGO			Renfe	OUIGO
oct-23	OUIGO			Iryo	Iryo
nov-23	OUIGO			OUIGO	OUIGO
dic-23	OUIGO			OUIGO	OUIGO
ene-24	OUIGO			OUIGO	Iryo
feb-24	OUIGO			OUIGO	Iryo
mar-24	OUIGO			Iryo	Iryo
abr-24	Iryo			OUIGO	Iryo
may-24	Iryo			Iryo	Iryo
jun-24	Iryo			Iryo	Renfe
jul-24	Renfe			Iryo	Renfe
ago-24	Renfe			Iryo	Renfe
sep-24	OUIGO			Iryo	Iryo
oct-24	Renfe			Iryo	Iryo
nov-24	OUIGO			Iryo	Iryo
dic-24	OUIGO			Iryo	Iryo
ene-25		OUIGO	OUIGO	Iryo	OUIGO
feb-25	OUIGO	OUIGO	OUIGO	Iryo	OUIGO
mar-25	OUIGO	OUIGO	OUIGO	Iryo	OUIGO
abr-25	Iryo	OUIGO	OUIGO	OUIGO	OUIGO
may-25	OUIGO	OUIGO	OUIGO	OUIGO	OUIGO
jun-25	OUIGO	OUIGO	OUIGO	Iryo	Renfe

OUIGO Renfe Iryo

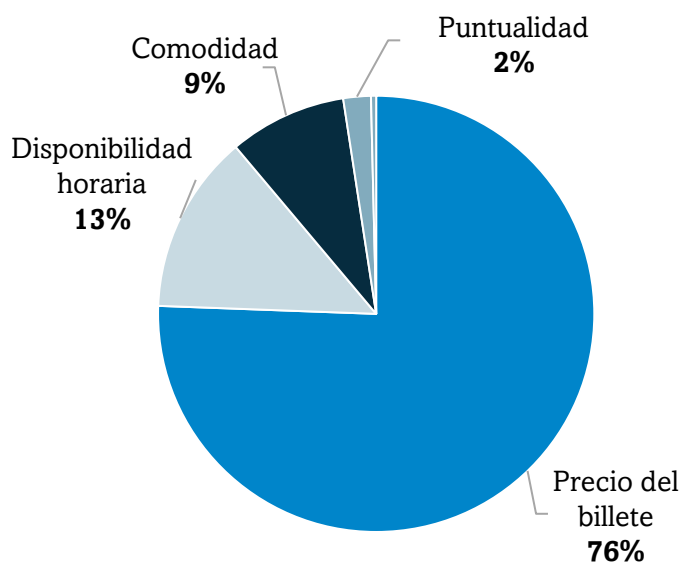
Fuente: Afi a través de CNMC.



El precio del billete es el factor más importante para $\frac{3}{4}$ viajeros de OUIGO

La competitividad precio de sus billetes se posiciona como una de las principales fortalezas de la oferta de OUIGO en España.

Principal motivo para viajar con OUIGO



Hasta 3 de cada 4 usuarios de OUIGO reconoce que el motivo principal por el que ha decidido viajar con la compañía responde al menor precio del billete ofertado.

La disponibilidad horaria y la comodidad fueron los factores que empujaron a viajar con OUIGO al 13% y 9% de los usuarios, respectivamente.

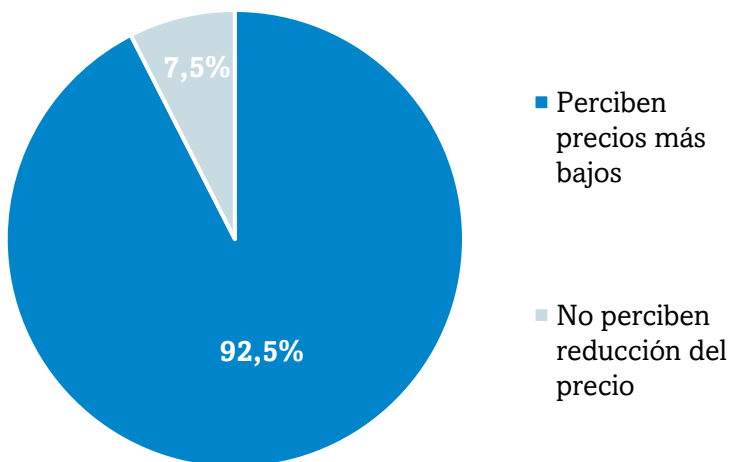
Fuente: Afi a partir de una encuesta realizada a 18.600 usuarios de OUIGO en septiembre de 2025.

Percepción de la evolución del precio de la Alta Velocidad desde el inicio de la liberalización



92%

de los usuarios ha percibido una caída del precio desde la entrada de OUIGO al mercado



Fuente: Afi a partir de una encuesta realizada a 18.600 usuarios de OUIGO en septiembre de 2025.

La liberalización se refleja en una mayor inclusividad

Gracias a una oferta amplia (corredores y horarios), competitiva (en precios) y de calidad (cliente en el centro), OUIGO acerca los servicios de Alta Velocidad ferroviaria a una diversidad de colectivos.



85%

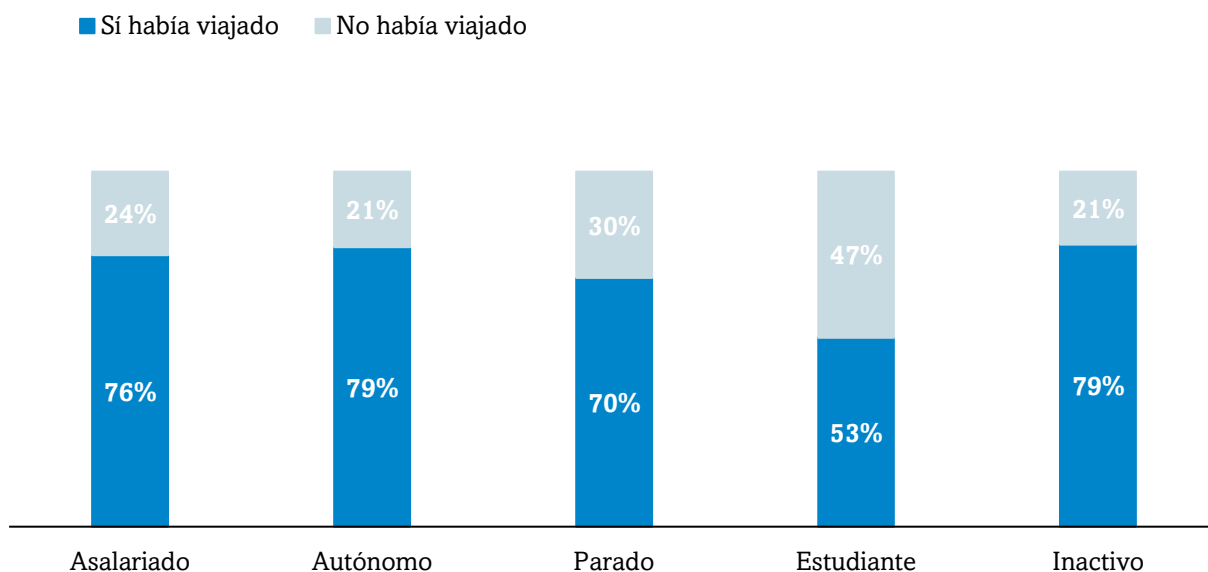
De los pasajeros de OUIGO afirman viajar más en Alta Velocidad tras la liberalización



90%

De los usuarios de OUIGO recomendarían sus servicios a miembros de su entorno.

Pasajeros de OUIGO que habían viajado en Alta Velocidad antes de 2021 según situación profesional



Fuente: Afi a partir de una encuesta realizada a 18.600 usuarios de OUIGO en septiembre de 2025.

Aproximadamente una cuarta parte de los viajeros de OUIGO son estudiantes, parados o jubilados, colectivos que se han visto especialmente beneficiados por el proceso de liberalización del transporte ferroviario de Alta Velocidad. Por ejemplo, la mitad de los estudiantes que viajan con OUIGO no había cogido un tren de Alta Velocidad antes de 2021, lo que pone de manifiesto la contribución de la compañía a la democratización de este medio de transporte.

9 de cada 10 profesionales reconocen el impacto de OUIGO en su negocio

Si bien una mayoría de viajeros eligen OUIGO para realizar turismo o visitar a amigos o familiares, los viajes por trabajo suponen una parte importante de la demanda.

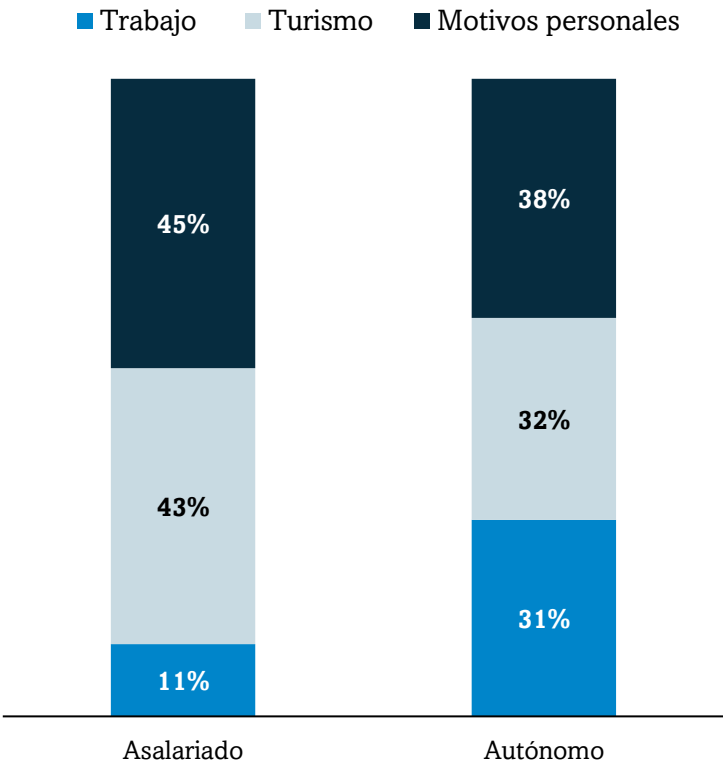
12%
de los usuarios de OUIGO viajan por motivos de trabajo

1/5
usuarios por trabajo eligieron a OUIGO por su disponibilidad horaria, el doble que los que viajaron por turismo

1/3
viajes realizados en OUIGO por autónomos se hizo por motivos de trabajo

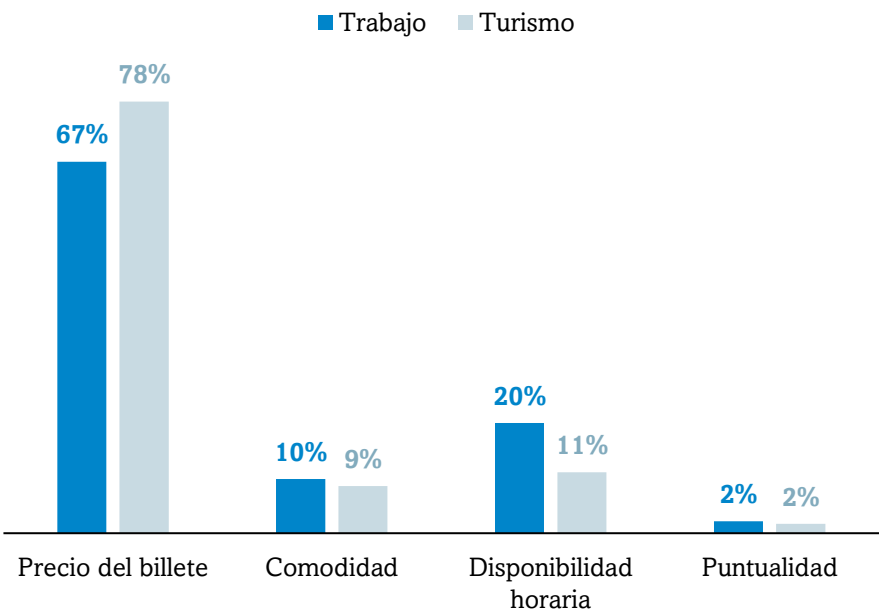
9/10
usuarios que viajan por trabajo declararon que la oferta de servicios de OUIGO ha contribuido de forma positiva al crecimiento de su actividad profesional.

Motivo principal del viaje en función de la situación laboral



Fuente: Afi a partir de una encuesta realizada a 18.600 usuarios de OUIGO en septiembre de 2025.

Razón para elegir OUIGO en función del motivo del viaje



Fuente: Afi a partir de una encuesta realizada a 18.600 usuarios de OUIGO en septiembre de 2025.

Compensación e información proactiva: el compromiso de OUIGO con el pasajero

OUIGO sitúa el bienestar del viajero en el centro de su propuesta de valor. En este sentido, la compañía ha introducido una política de compensación e información que refuerza su compromiso con la calidad y satisfacción del cliente. No en vano, el 98,5% de los usuarios de OUIGO recomendaría a sus familiares y amigos la idea de viajar con la compañía.

En concreto, OUIGO es el único operador de Alta Velocidad en nuestro país que compensa a los usuarios por retrasos a partir de los 30 minutos, ofreciéndoles una compensación no reembolsable equivalente al 50% del billete. Esta política va más allá de los requisitos legales, que establecen la garantía de compensaciones obligatorias a partir de los 60 minutos en el caso del reembolso del 50% del billete o de 90 minutos para la devolución del 100%.

Asimismo, en caso de retraso en la llegada, la compañía notifica a los usuarios de manera proactiva y en el mismo día su derecho a compensaciones, proporcionando instrucciones claras y detalladas mediante un correo electrónico para su gestión de manera efectiva. Así, OUIGO es la única operadora en España que notifica proactivamente a sus clientes, sin necesidad de que el usuario lo solicite a la compañía.

En cuanto a la posibilidad de cancelación de un viaje por parte de la compañía, si esta es comunicada con al menos 30 días de antelación, el viajero recibe un vale del 50% no reembolsable; si la notificación se produce antes de las 17:00 h del día anterior, la compañía indemniza el 100% del importe, y si es posterior, la compensación asciende al doble del precio del billete.

Más allá de la política de compensación, pero en línea con el objetivo de mejorar la experiencia del usuario, OUIGO también destaca por su enfoque accesible y orientado a las familias:



La compañía ofrece plazas adaptadas para usuarios en silla de ruedas, que incluyen un botón de llamada al personal a bordo.



Aplica una tarifa fija de 7€ para menores de 4 a 13 años (gratuita para menores de 3 años), un esquema más transparente frente a los descuentos porcentuales sobre un precio base.

Los consumidores, principales beneficiarios de la liberalización del sector ferroviario

En su último informe “Balance de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril” (CNMC, 2025), la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) ha cuantificado los beneficios experimentados por el conjunto de agentes económicos a raíz de la apertura a la competencia del mercado de Alta Velocidad ferroviaria de pasajeros.

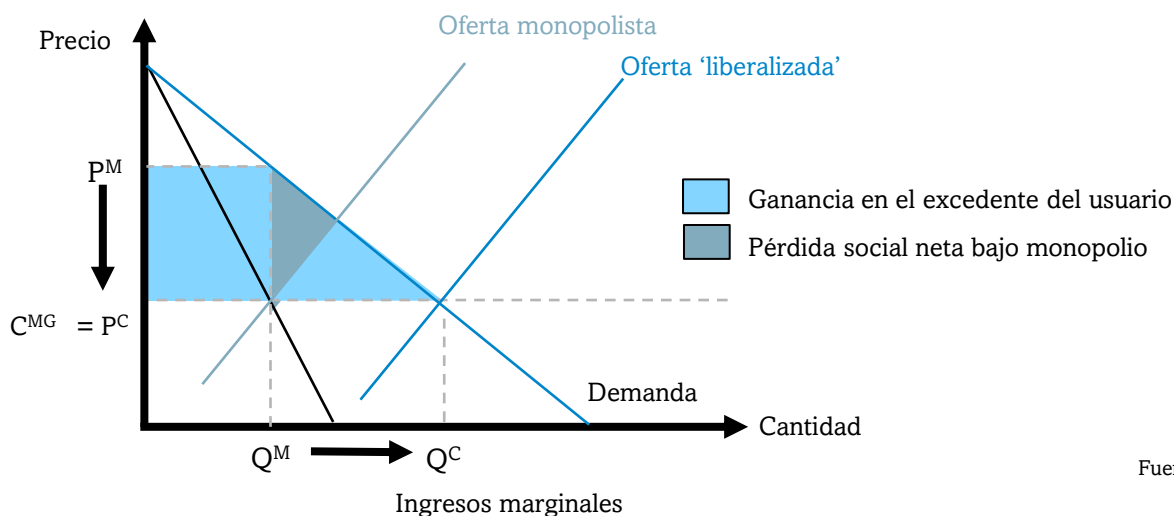
La CNMC estima que el valor del excedente de los consumidores (*) sería hasta 430 millones de euros superior en 2024 frente a 2019. El 69% del total (298 millones de euros) se explicaría gracias a la caída del precio final que afronta el usuario de la Alta Velocidad ferroviaria; mientras el 31% restante (133 millones de euros) respondería al incremento observado en el número de ‘nuevos’ viajeros – vía crecimiento de la renta; mejora de la accesibilidad al enfrentar precios más reducidos y una ampliación de frecuencias y horarios; o el mero cambio de las preferencias del consumidor.

Sin embargo, este no es el único ‘beneficio’ que ha traído consigo la liberalización ferroviaria. El citado trasvase de viajeros desde otros medios de transporte hasta el ferrocarril se estima que habría generado un ‘ahorro neto’ (**) de 172 millones de euros en diversas externalidades (contaminación, accidentalidad, congestión de las vías, nivel de ruido, etc.) en 2024 – frente al año 2019.

Además, el gestor de la infraestructura (Adif - Alta Velocidad) habría experimentado un crecimiento notable de sus ingresos por ‘ cánones ferroviarios’ (192 millones de euros) gracias al incremento del tráfico ferroviario; lo que ha contribuido positivamente a la mejora de su EBITDA, especialmente aquel imputable a los corredores de Madrid-Barcelona y Madrid-Sur.

Con todo, el impacto agregado de la liberalización ferroviaria se cifra con balance neto positivo superior a los 500 millones de euros, entre 2024 y 2019.

‘Excedente del consumidor’ bajo diferentes tipos de competencia en el mercado



(*) El ‘excedente’ aproxima el nivel de utilidad que obtiene un consumidor por la compra de un determinado bien o servicio, calculado como la diferencia entre su ‘disponibilidad máxima a pagar’ y el precio finalmente pagado.

(**) Este ‘ahorro neto’ se calcula como la diferencia entre los ‘costes externos’ que evita la sociedad española al incrementarse la intensidad de uso del ferrocarril frente a otros medios de transporte (i.e. emisiones de los vehículos, tiempos de espera en atascos, accidentes de coche, etc.) y aquellos, relacionados con el sector ferroviario, en los que sí que incurre, al incrementarse el uso de la red.



03.2

Un entorno más
seguro,
sostenible y
cohesionado

El auge del transporte ferroviario mejora la seguridad de los viajes de pasajeros

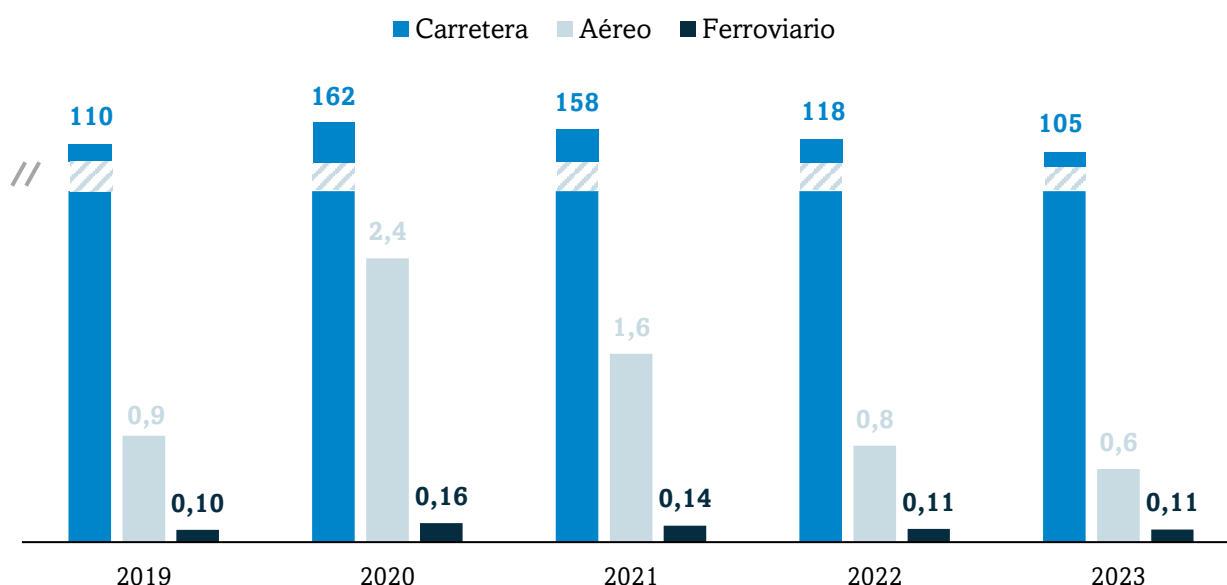
El incremento de los viajes en tren de Alta Velocidad, en detrimento de otros modos de transporte, se refleja en un aumento de la seguridad del conjunto de viajes de pasajeros realizados en España.

En efecto, entre 2020 y 2023, el transporte ferroviario presentó sistemáticamente los niveles más bajos de accidentalidad. En 2023, se registraron 0,11 accidentes por cada mil viajeros, una cifra que se mantiene estable a lo largo de los años. En comparación, el transporte aéreo registró 0,62 accidentes por cada mil viajeros, mientras que el transporte por carretera superó los 105 accidentes por cada mil viajeros.

A pesar de la reducción progresiva de la accidentalidad del transporte por carretera en el periodo considerado (-35% entre 2020 y 2023), el transporte ferroviario mantiene una ventaja clara en términos de seguridad: en 2023, su tasa de accidentalidad fue casi mil veces inferior a la de carretera y seis veces menor que la del transporte aéreo.

Este patrón también se reproduce en términos de la gravedad de las consecuencias de los accidentes para los viajeros. En 2023, la tasa de heridos graves asociada al transporte ferroviario fue de 0,02 por cada mil viajeros, y la de incidentes fatales se situó en 0,03. En cambio, el transporte por carretera presentó valores significativamente más elevados: 9,63 heridos graves y 1,41 casos con resultado fatal por cada mil viajeros.

Nivel de accidentes por tipo de transporte
(Nº de accidentes por cada mil viajeros transportados)

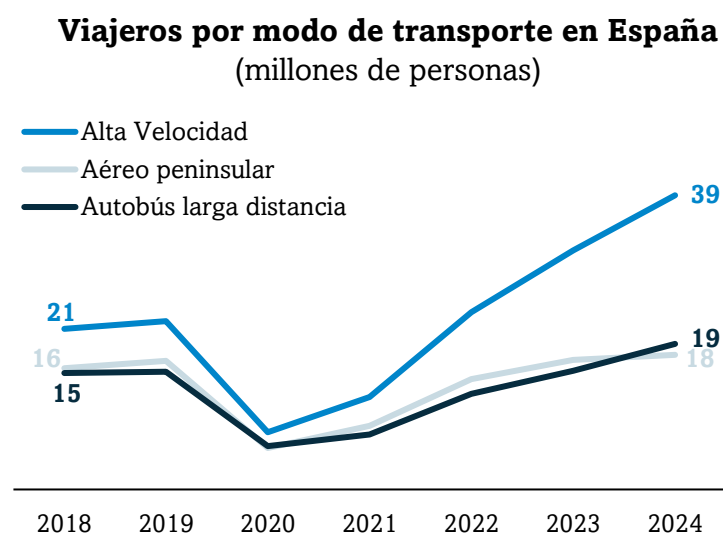


Fuente: Afi a través de OTLE e INE

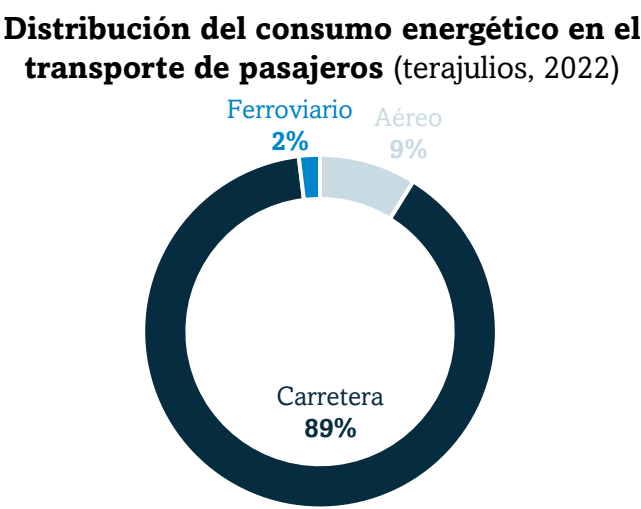
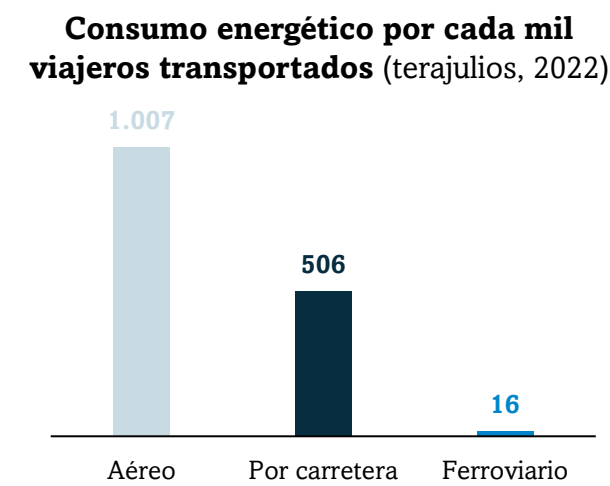
El tren consume 60 veces menos energía que el avión

La liberalización del transporte ferroviario de Alta Velocidad, junto con la consiguiente caída de los precios, se ha traducido en un notable incremento en la demanda de viajes de esta modalidad.

De acuerdo con los datos del INE, si en 2018 cerca de 21 millones de pasajeros se movieron en España en un tren de Alta Velocidad, en 2024 lo hicieron 39 millones, lo que supone un crecimiento del 83%. Entre estas mismas fechas, la demanda de viajes aéreos peninsulares se ha incrementado un 11% y la de viajes por autobús de larga distancia un 25%.



Este cambio en los hábitos de viaje se refleja en la eficiencia energética del país, en tanto que el tren es de largo el medio de transporte menos intensivo en energía: transportar a 1.000 personas por tren requiere 60 veces menos energía que llevarlos en avión y 30 veces menos energía que moverlos por carretera. Es por ello por lo que el transporte ferroviario únicamente representa el 2% del total de la energía necesaria para transportar a las personas en España.



Fuente: Afi a través de OTLE (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible) e INE

Por su parte, OUIGO, gracias a una estrategia centrada en la democratización del acceso al tren de Alta Velocidad, también contribuye a potenciar los beneficios de las ‘externalidades positivas’ asociadas a la reducción del uso de medios de transporte más contaminantes, en virtud del tren. Así, 8 de cada 10 usuarios de OUIGO declararon haber reducido su uso del coche y del avión para sus desplazamientos desde que la compañía comenzó sus operaciones en España.

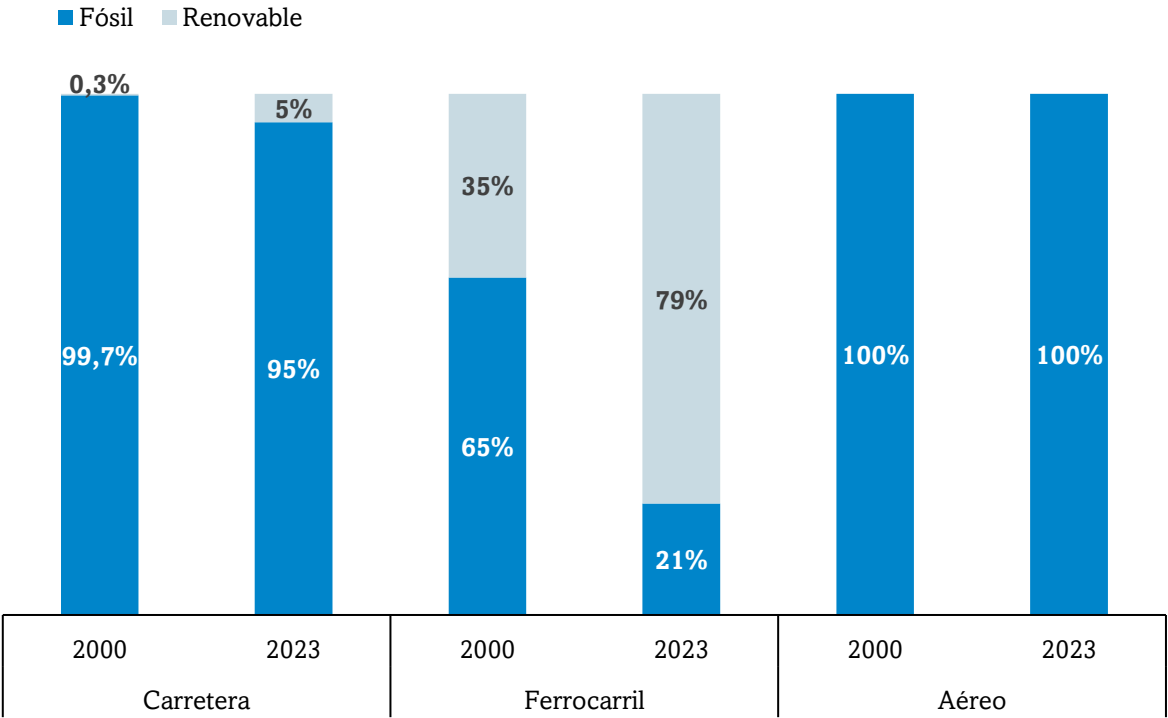
Fuente: Afi a partir de ‘Encuesta a usuarios de OUIGO’. N = + 18.500 individuos.

El transporte ferroviario: paradigma de la movilidad sostenible

El tren no es solo el modo de transporte más energéticamente eficiente (el que menos energía necesita para transportar a un mismo número de viajeros), sino que también es el que ofrece mayores facilidades para la transición energética. En efecto, la sustitución de combustibles fósiles por fuentes renovables es mucho más realizable en el transporte ferroviario gracias a la concentración de la red de infraestructuras; la estandarización de los vehículos y la eficacia de las innovaciones tecnológicas. Estos elementos contribuyen a entender la rápida electrificación de la red de transporte ferroviario española: en 2023 el 79% de la energía consumida provino de fuentes renovables, 44 puntos más que en el año 2000. Además, en el caso de la Alta Velocidad, el suministro energético es ya 100% eléctrico y procede íntegramente de fuentes renovables, tal y como certifica Adif.

La sustitución de combustibles fósiles por renovables es mucho más lenta en el transporte aéreo, debido fundamentalmente a limitaciones técnicas para la instalación de baterías en los aviones, sumado a que la mayoría de los esfuerzos innovadores se han centrado en mejorar la eficiencia de los combustibles existentes en la actualidad. Respecto al transporte por carretera, los datos apuntan a que los grandes esfuerzos realizados en materia de sostenibilidad en el sector apenas se han reflejado en un incremento de 5 puntos en la cuota de energía renovable en las últimas dos décadas. La atomización y la antigüedad del parque de vehículos y la falta de competitividad-precio de las alternativas eléctricas contribuyen a explicar el lento avance de la transformación energética en este segmento.

Mix energética por medio de transporte en España
(distribución de los terajulios por fuente de energía)



Fuente: Afi a través de European Environment Agency (EEA) y OTLE

El transporte ferroviario emite 17 veces menos CO₂ que el transporte aéreo

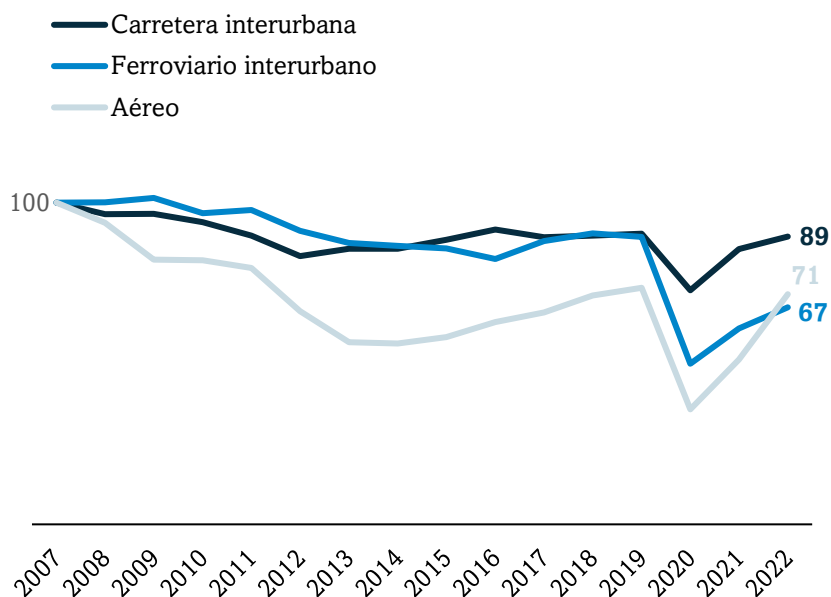
La progresiva electrificación del transporte ferroviario de pasajeros se ha reflejado en una reducción del 33% del volumen total de gases de efecto invernadero emitidos por este modo de transporte entre 2007 y 2022.

Estas cifras colocan al tren como el modo de transporte de pasajeros que más ha reducido su huella ambiental en las últimas dos décadas, por delante del transporte por carretera (-11%) y del transporte aéreo (-29%). Cabe destacar la eficacia de las innovaciones tecnológicas en el ámbito de los combustibles aéreos, que, a pesar de ser fósiles, han propiciado una notable reducción de las emisiones del sector.

Con todo, el tren se posiciona hoy en día como el modo de transporte más ecológico: es el más eficiente energéticamente, el más electrificado, y, por tanto, el que menos contamina.

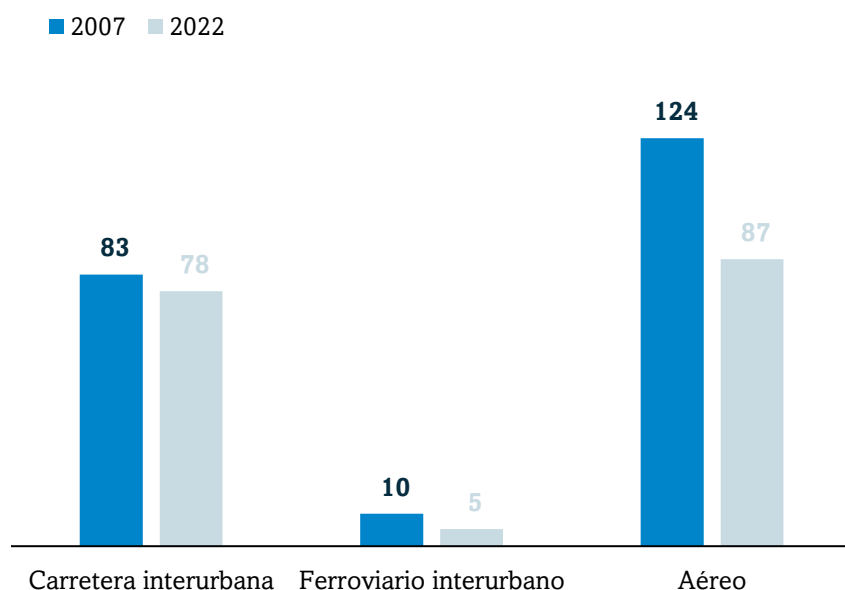
En 2022, transportar por tren a un millón de personas durante un kilómetro requería de la emisión de 5 toneladas de CO₂ equivalente, 15 veces menos que transportarlas por carretera, y 17 veces menos que transportarlas por avión.

Gases de efecto invernadero totales emitidos por diferentes modos de transporte de pasajeros en España (2007=100)



Fuente: Afi a través de European Environment Agency (EEA), INE y OTLE

Toneladas de CO₂ equivalente emitidas para transportar a un millón de personas durante un kilómetro en España



Fuente: Afi a través de European Environment Agency (EEA), INE y OTLE

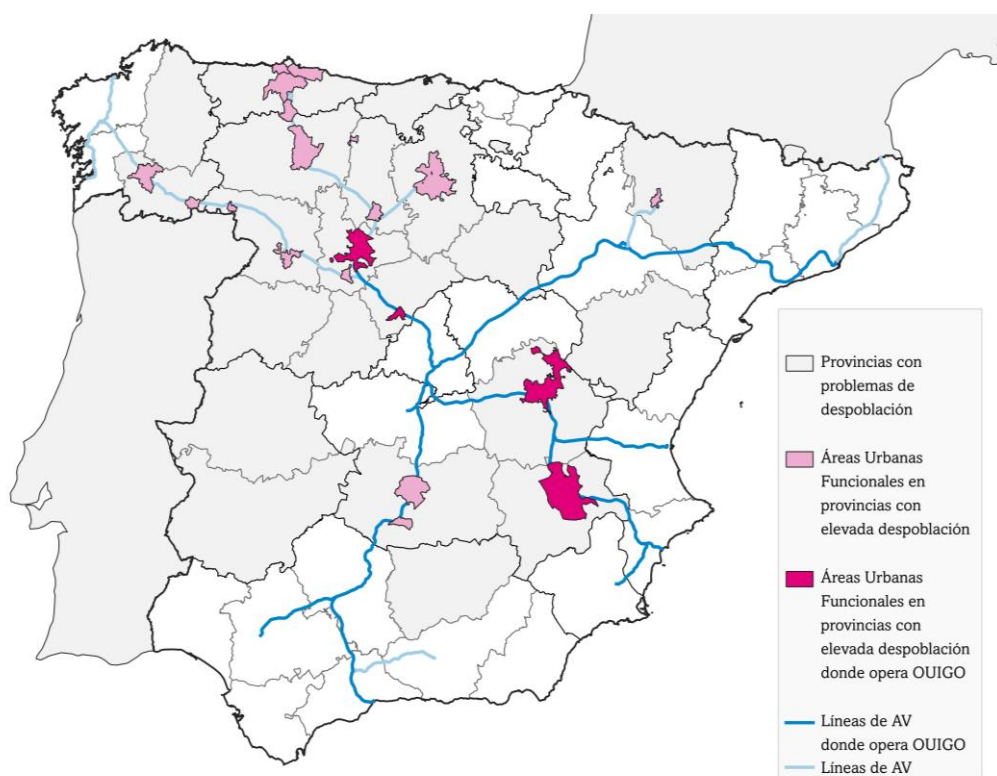
Un tercio de la “España despoblada” ya tiene acceso a Alta Velocidad con competencia

La red de Alta Velocidad ferroviaria contribuye a la vertebración territorial de España al conectar las regiones periféricas con los grandes núcleos urbanos, reduciendo las barreras geográficas que históricamente han limitado el acceso a servicios esenciales como sanidad, educación o finanzas, así como al desarrollo de relaciones humanas y culturales.

Desde la inauguración del primer AVE en 1992, que conectó a 6,8 millones de personas (el 17% de la población de entonces), la red se ha expandido significativamente. Hoy, cerca de 25 millones de ciudadanos cuentan con una parada de Alta Velocidad en su área urbana, lo que supone más del 51% de la población española.

La liberalización del transporte ferroviario y la llegada de nuevos operadores han ampliado los beneficios de la Alta Velocidad. La primera oferta de capacidad marco en 2020 cubrió 15 provincias donde residía el 55% de la población, y la segunda oferta elevaría este alcance a 28 provincias, beneficiando ya al 71% de los ciudadanos. Se espera que las externalidades positivas asociadas al aumento de las conexiones ferroviarias se sigan intensificando durante los próximos años conforme siga avanzando el desarrollo de la competencia en el mercado ferroviario español.

Accesibilidad a la AV ferroviaria en la “España despoblada”



Los servicios de Alta Velocidad también impactan notablemente en la España Vacía, especialmente, en aquellas provincias afectadas por la despoblación.

En este sentido, 2,5 millones de personas - un tercio del total de habitantes de las provincias de la España Vacía - viven en áreas urbanas con acceso a AVE y a la competencia. La oferta de OUIGO en ciudades como Albacete, Cuenca, Segovia y Valladolid cubre alrededor del 30% de los 2,5 millones de habitantes citados.


OUIGO mejora el atractivo de la Alta Velocidad a ojos de la “España despoblada”

España cuenta con una red de infraestructuras ferroviarias segura y capilar, vertebrada a partir de diferentes servicios e interconectada con el resto de las redes de transportes (carreteras; estaciones de autobús; aeropuertos; y puertos).

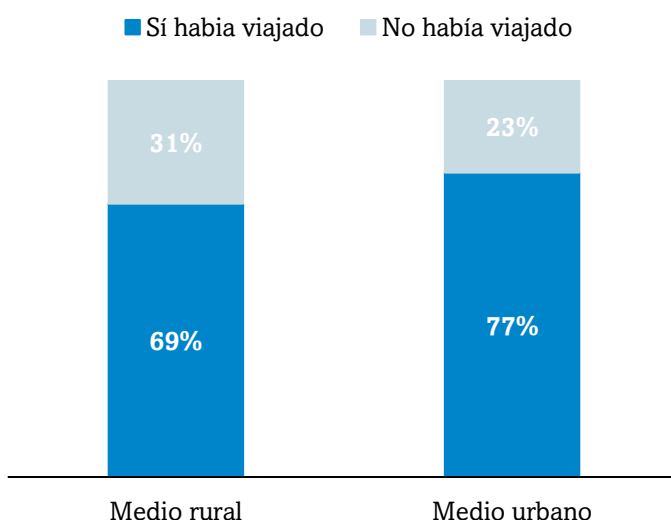
En este contexto, un sistema de transporte multimodal e interconectado, donde los diferentes actores actúan de forma complementaria, permite articular todo un sistema de soluciones de movilidad más accesible y eficiente para los usuarios. Esto beneficia a los usuarios, quienes ven entonces ampliado el grado de cobertura y nivel de flexibilidad de la red de servicios de transporte.

Todo ello contribuye a la cohesión social y territorial del país, especialmente, en zonas de la ‘España despoblada’, donde también existen usuarios que, aunque tengan que realizar un desplazamiento previo, desean acceder a los servicios como la Alta Velocidad ferroviaria.

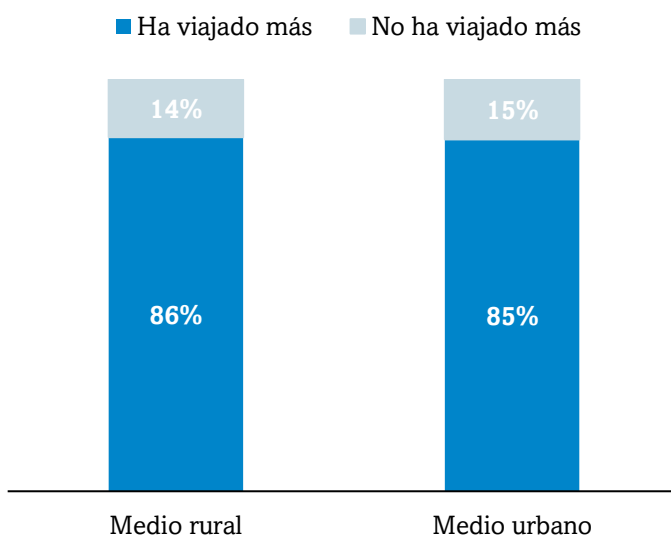
Alrededor de uno de cada tres viajeros con OUIGO que residían en el medio rural no habían cogido nunca el tren de Alta Velocidad antes de la liberalización, frente a uno de cada cuatro residentes en el medio urbano. No obstante, cerca del 85% de todos ellos (tanto residentes en medio urbano como rural) afirman haber incrementado sus viajes en Alta Velocidad tras la liberalización. Esta situación muestra que los beneficios de la liberalización se han filtrado por toda la geografía española.

 **1/10**
de los usuarios de OUIGO reside en 1.050 localidades diferentes integradas en el medio rural

Pasajeros de OUIGO que habían viajado en Alta Velocidad antes de 2021 según lugar de residencia



Pasajeros de OUIGO que han viajado más en Alta Velocidad tras la liberalización, según lugar de residencia



Fuente: Afi a partir de una encuesta realizada a 18.600 usuarios de OUIGO en septiembre de 2025.



Referencias y fuentes de información



Referencias y fuentes de información

Literatura

Adif (2025).

Declaración sobre la Red 2025.

https://www.adif.es/documents/20124/45113900/20250613_01_DR_Adif_Libro_2025.pdf/889c5d4b-52f5-2dc9-3748-8af9793af768?t=1749813165546

AIReF (2020).

Infraestructuras de transporte.

<https://www.airef.es/wp-content/uploads/2020/09/INFRAESTRUCTURAS/200730.-INFRAESTRUCTURAS.-ESTUDIO.pdf>

Callaway y Sant'Anna (2021).

Difference-in-differences with multiple time periods.

<https://doi.org/10.1016/j.jeconom.2020.12.001>

Roth, J., Sant'Anna, P. H., Bilinski, A., & Poe, J. (2023).

What's trending in difference-in-differences? A synthesis of the recent econometrics literature.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0304407623001318>

CNMC (2025).

Acuerdo por el que se emite informe relativo al proyecto de reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de Adif y Adif Alta Velocidad (STP/DTSP/071/24)

<https://www.cnmc.es/sites/default/files/5945925.pdf>



Referencias y fuentes de información

Literatura

CNMC (2024).

Comunicación 1/2024, de 12 de marzo, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, sobre la supervisión de los cánones por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la red ferroviaria de interés general.

<https://www.cnmc.es/sites/default/files/5241287.pdf>

CNMC (2024).

Informe Anual del Sector Ferroviario 2024.

<https://www.cnmc.es/sites/default/files/6072334.pdf>

CNMC (2023).

Informe Anual del Sector Ferroviario 2023.

<https://www.cnmc.es/sites/default/files/5441138.pdf>

CNMC (2025).

Informe sobre el Balance de la Liberalización del Transporte de Viajeros por Ferrocarril.

<https://www.cnmc.es/sites/default/files/6148400.pdf>

CNMC (2024).

Informe sobre el Balance de la Liberalización del Transporte de Viajeros por Ferrocarril.

<https://www.cnmc.es/sites/default/files/5307599.pdf>



Referencias y fuentes de información

Literatura

CNMC (2022-2025).

Informes trimestrales de supervisión del mercado de transporte ferroviario.

https://www.cnmc.es/listado/sucesos_transporte_ferroviario_informes/block/250

OTLE (2024).

Informe Anual 2024.

[https://cdn.transportes.gob.es/portal-web-drupal/OTLE/elementos_otle/informe_anual_2024_\(abril_2025\).pdf](https://cdn.transportes.gob.es/portal-web-drupal/OTLE/elementos_otle/informe_anual_2024_(abril_2025).pdf)

KPMG (2023).

Propuesta para un marco de determinación de los cánones ajustado a lo que el mercado puede soportar.

KPMG (2022).

Impulso de un nuevo marco regulatorio de la financiación de la Alta Velocidad en España.



Referencias y fuentes de información

Literatura

Cantos-Sánchez et. al (2025).

‘Sequential entry in Spanish HSR markets and its effect on prices’. Universitat de València. Discussion Papers in Economic Behaviour’. DPEB 25/01.

<https://www.erices.es/wp-content/uploads/2025/09/DPEB25-01-1.pdf>

Claudio Brenna (2024).

‘Price impact of high-speed rail competition between multiple full-service and low-cost operators on less congested corridors in Spain’. Transport Policy. Volume 156, September 2024, Pages 77-88.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X24002099>

European Commission (2024).

‘Study on Passenger and freight rail transport services’.

<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4ea76998-7955-11ef-bbbe-01aa75ed71a1>



Referencias y fuentes de información

Fuentes de datos

European Environment Agency (EEA)

Datos de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).

Instituto Nacional de Estadística (INE).

Encuesta Estructural de Empresas (EEE), Tablas Input-Output, Encuesta de Turismo de Residentes (ETR), Encuesta de Gasto Turístico (EGATUR), Estadística Experimental de Medición del turismo a partir de teléfonos móviles, Encuesta Estructural de Empresas (EEE), Encuesta de Población Activa (EPA), Contabilidad Nacional Anual, Cuentas Ambientales.

Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones (MISSM).

Datos de afiliación a la Seguridad Social e ingresos por Cotizaciones Sociales.

Ministerio de Hacienda.

Ingresos tributarios de la Agencia Tributaria.

Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (Registro Mercantil).

Datos de cifra de negocios.

Observatorio de Transporte y Logística en España (OTLE).

Datos de siniestralidad, consumo energético, emisiones de GEI.



Anexo metodológico

Impacto económico: modelización a partir de Tablas Input - Output

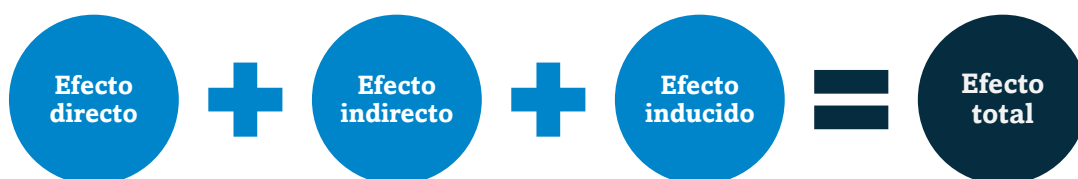
La metodología Input-Output, desarrollada por el economista Wassily Leontief (Premio Nobel de Economía en 1973), permite estimar la relevancia económica de una actividad económica, así como modelizar el impacto económico de un shock externo sobre el tejido productivo y empresarial.

Las Tablas Input-Output (TIO), elaboradas por el Instituto Nacional de Estadística (INE) para la economía española, reproducen, de forma simplificada, de la estructura económica del país. Así, las tablas cuantifican cuál es el nivel de consumos intermedios, demanda final y nivel de producción de cada sector de actividad económica, en función de su origen (sectorial) y destino (institucional).

A partir de las relaciones intersectoriales recogidas en las TIO es posible modelizar – a partir de la aplicación de cálculo matricial y la construcción de diferentes coeficientes y multiplicadores de la actividad económica – desde los efectos que se derivan de *shock* económico sobre el conjunto del tejido productivo nacional hasta la contribución particular que realiza un sector de actividad a la economía y el mercado de trabajo (medido en términos de Valor Añadido Bruto – VAB – y puestos de trabajo equivalentes a jornada completa); así como el *efecto de arrastre* o *efecto tractor* que este genera sobre el resto de actividades económicas que integran su cadena de suministros.

Desde un punto de vista cualitativo, la metodología Input-Output permite, pues, estimar hasta tres tipos de efectos diferenciados:

- **Efecto directo:** VAB y puestos de trabajo generados por el agente económico analizado (empresa; organización; sector; cadena de valor; etc.) como consecuencia del desarrollo de su actividad propia.
- **Efecto indirecto:** VAB y puestos de trabajo generados por terceras ramas de actividad como consecuencia de los pedidos de aprovisionamientos de bienes y servicios realizados por el agente económico analizado. En otras palabras, los efectos de arrastre que se generan “aguas arriba” de la cadena de valor del agente económico estudiado.
- **Efecto inducido:** VAB y puestos de trabajo generados como consecuencia del giro de las rentas salariales sobre el conjunto de la economía – vía incremento del consumo agregado – previamente generadas por parte de los trabajadores empleados – de forma directa e indirecta – durante el proceso anteriormente descrito.



Fuente: Afi.

Dinamización del turismo: modelización de diferencias en diferencias

La metodología clásica de los modelos de diferencias en diferencias (“Difference-in-Difference” o *DiD*, por sus siglas en inglés) ha encontrado ciertas limitaciones a la hora de estimar, adecuadamente, el efecto de la sucesión de eventos sobre la población objetivo afectada cuando estos (i.e. entrada de OUIGO en diferentes corredores de Alta Velocidad) se producen de forma escalonada (“staggered treatment”) en el tiempo. En este sentido, la aplicación directa de regresiones de doble efecto fijo (“Two-Way Fixed-Effects” o *TWFE*) también puede generar estimadores sesgados cuando simplemente se compara entre individuos, sin atender cuanto tiempo llevan estos recibiendo el “tratamiento”.

Desde finales de la década pasada, se ha generado toda una nueva línea de literatura académica que ha pretendido aportar nuevas soluciones metodológicas que mitiguen los efectos de tales sesgos potenciales. En concreto, el artículo de Callaway y Sant’Anna (2021) propone un nuevo estimador del efecto causal de tratamiento escalonado, que tiene en cuenta el tiempo que se ha sucedido desde que cada individuo tratado ha experimentado el efecto. En este informe, el tratamiento escalonado sería la entrada progresiva de OUIGO en los diferentes destinos. En este contexto, cabe pues advertir al lector que, por ejemplo, no sería metodológicamente correcto comparar, por igual, a Valencia y Alicante con los destinos que no disfrutaban de OUIGO; en tanto en cuanto Valencia y Alicante no experimentaron la entrada de OUIGO en un mismo momento temporal. Por esta razón se aplica el estimador de Callaway y Sant’Anna, que cambia la especificación general de un modelo DiD

$$\tau_2 = \mathbb{E} [Y_{i,2} - Y_{i,1} \mid D_i = 1] - \mathbb{E} [Y_{i,2} - Y_{i,1} \mid D_i = 0]$$

donde el efecto del tratamiento τ se entiende como la diferencia entre un individuo tratado $D_i=1$ antes ($Y_{i,1}$) y después ($Y_{i,2}$) del tratamiento, y uno no tratado $D_i=0$ (conocido como “control”) también antes y después del tratamiento*, y se sustituye por

$$ATT(g, t) = \mathbb{E} [Y_{i,t} - Y_{i,g-1} \mid G_i = g] - \mathbb{E} [Y_{i,t} - Y_{i,g-1} \mid G_i = g'], \text{ for any } g' > t$$

donde para obtener el efecto medio sobre los tratados (“Average Treatment Effect on the Treated” o *ATET*), se compara el cambio esperado en el resultado para la cohorte g entre los periodos $g-1$ y t con el de un grupo de control aún no tratado en el periodo t .

Bienestar de los usuarios: levantamiento de información entre clientes de OUIGO

Gracias a una oferta *amplia* (corredores y horarios), *competitiva* (en precios) y de *calidad* (cliente en el centro), OUIGO acerca los servicios de Alta Velocidad ferroviaria a un perfil de cliente heterogéneo y diverso; cuya imagen contrasta con la visión tradicional del ‘usuario de AVE’.

En este contexto, y con el objetivo de visibilizar y poner en valor los potenciales beneficios que se derivan de la existencia de la oferta de los servicios de Alta Velocidad ferroviaria de OUIGO a los usuarios, se ha realizado un levantamiento de información entre los clientes de la compañía.

La consulta, realizada de forma *online* durante la primera semana del mes de septiembre de 2025, fue lanzada directamente por OUIGO a una selección de clientes que, durante el último año, habían viajado con la compañía, al menos una vez, en alguno de los corredores donde esta opera. Finalmente, más de 18.600 respuestas (completas) fueron adecuadamente *validadas* para proceder al análisis de sus resultados. Con todo, para una población objetivo de 4,6 millones de personas (viajeros totales transportados por OUIGO en 2024), el número de respuestas obtenidas es consistente con el tamaño necesario de una muestra representativa, con un nivel de confianza del 99% y un margen de error del 1%.

De esta manera, se ha podido acceder a valiosa información acerca de las características específicas del último viaje en Alta Velocidad que habían realizado estos usuarios con la entidad, así como su percepción sobre de diferentes cuestiones relativas al proceso de liberalización del mercado ferroviario.

El impacto socioeconómico de OUIGO en España

Gracias

Afi 

