



INFORME - ABRIL 2026

# Modernización de la normativa de venta de billetes de tren en la UE

Cómo optimizar el transporte ferroviario de pasajeros en Europa

# T&E

Publicado: 21 de abril de 2026

Autores: Georgia Whitaker, Thomas Enriquez, Victor Thévenet

Investigación: Thomas Enriquez

Visualización de datos: Thomas Enríquez, Cristina Pita

Grupo de personas expertas: Georgia Whitaker, Thomas Enriquez, Víctor Thévenet, Gonzalo Cachero, Jens Mueller

Editor responsable: William Todts, Director Ejecutivo

© 2026 Federación Europea de Transporte y Medio Ambiente AISBL

## Para citar este informe

Transport & Environment (2026). Modernización de la normativa de venta de billetes de tren en la UE

## Para más información

Georgia Whitaker

Directora de la campaña de transporte ferroviario

T&E

[georgia.whitaker@transportenvironment.org](mailto:georgia.whitaker@transportenvironment.org)

[www.transportenvironment.org](http://www.transportenvironment.org) | [BlueSky](#) | [LinkedIn](#)

## Agradecimientos

Las conclusiones y opiniones expuestas en esta publicación son responsabilidad exclusiva de los autores mencionados.

Queremos dar las gracias a todos los colegas que han dedicado su tiempo a debatir esta investigación, entre ellos Giacomo Miele, Benedikt Heyl, Lisa Goldschmidtböing, Juliette Egal y Thomas Earl. También queremos dar las gracias a todos los operadores ferroviarios, empresas de consumo y plataformas de reserva independientes que respondieron a nuestras preguntas durante nuestra investigación.

# Prólogo de Youth on Track Coalition (Coalición Juventud en Acción)

En plena crisis climática extrema, las y los jóvenes nos enfrentamos a dilemas cada vez que viajamos largas distancias por vacaciones, trabajo o estudios universitarios. A pesar de ser la generación más concienciada con el clima, a menudo nos resulta difícil evitar volar cuando las alternativas más ecológicas resultan tan inaccesibles. Las barreras a las que se enfrentan las personas jóvenes cuando se plantean viajar en tren por la UE son enormes: precios elevados, falta de seguridad en los derechos de los pasajeros y gran complejidad de la venta de billetes.

No debería ser tan difícil comprar un billete en un sola página web, desde el principio hasta el final del viaje. Una encuesta [de YouGov](#), encargada por T&E, reveló que el 61% de los pasajeros de trenes de larga distancia han evitado al menos una vez realizar un viaje porque el proceso de compra se percibe como una molestia. La Universidad de Ciencias Aplicadas de St. Pölten concluyó que, a menudo, los participantes se quedaban atascados al comprar billetes de tren internacionales, y tardaban hasta 60 minutos en hacerlo. En comparación, por término medio la gente tardó **un 70% más** tiempo que en reservar un vuelo. Según los mismos estudios, la compra de viajes internacionales en ferrocarril falla diez veces más que la compra de un vuelo, por lo que no es de extrañar que los pasajeros se sientan tentados por la mayor comodidad de viajar en avión. Teniendo en cuenta que, por término medio, los aviones emiten aproximadamente **unas cinco veces** más CO<sub>2</sub> por pasajero y kilómetro que los trenes, esta barrera para los viajes con bajas emisiones de carbono refleja un fallo en la política de la UE que debe resolverse urgentemente en el Single Ticketing Package (STP) de la UE, la futura nueva normativa comunitaria sobre venta de billetes de diferentes medios de transporte.

Si no se modifica la normativa sobre billetes de tren, las plataformas seguirán sin mostrar todos los viajes disponibles, incluidas las ofertas de billetes más baratos. Esto significa que las y los jóvenes que andan cortos de dinero no puedan comprar los billetes más baratos, lo que distorsiona el acceso a billetes asequibles y puede hacer que viajar por ferrocarril sea excesivamente costoso.

La realidad es que el actual sistema de reservas está anclado en la edad de piedra y no puede competir con la facilidad que supone comprar un viaje en avión o conducir un coche. Los operadores son un obstáculo en el camino hacia el progreso; necesitamos urgentemente una normativa comunitaria para maximizar los viajes en tren. Ahora la responsabilidad de hacer lo correcto recae claramente en los responsables de la UE. Es hora de dar prioridad a los pasajeros y reducir las emisiones del transporte de la UE con un STP ambicioso.

## Resumen ejecutivo

En este informe analizamos los trayectos ferroviarios equivalentes a las rutas con mayor intensidad de tráfico aéreo en la UE. Nuestros resultados señalan las actuales deficiencias de las reservas de billetes de tren en Europa, que requieren atención urgente en el futuro Single Ticketing Package (en adelante STP) o paquete de billete único. El próximo STP de la UE debería imponer negociaciones comerciales entre los operadores ferroviarios y las plataformas de venta para garantizar que todas ellas muestren y vendan los billetes en condiciones justas, razonables y no discriminatorias, de modo que los pasajeros puedan **comprar un billete único de tren desde el principio hasta el final de su viaje por Europa con plenos derechos como pasajeros**.

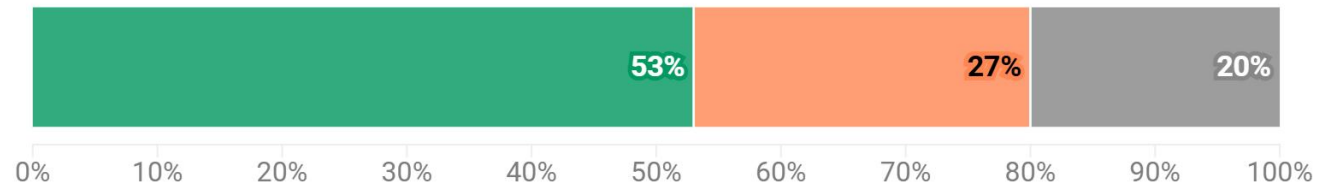
- La mayoría de los pasajeros recurren a las plataformas de venta de sus **operadores ferroviarios principales** locales para comprar billetes de tren (por ejemplo Renfe en el caso de España). Sin embargo, si analizamos el equivalente ferroviario a las 30 rutas aéreas de mayor intensidad de tráfico de Europa, vemos que **desde las plataformas de compra de las principales compañías ferroviarias no es posible adquirir de una vez el 20% de las rutas internacionales estudiadas**, a pesar de que estas rutas son frecuentadas por miles de vuelos, que emiten miles de toneladas de CO<sub>2</sub> cada año. **Es un desajuste sorprendente que pone de manifiesto un importante déficit de competitividad del ferrocarril**.
- Las plataformas de los operadores ferroviarios principales tienen escasas posibilidades de compra, especialmente para las distancias más largas: conforme aumentamos el alcance geográfico de nuestro análisis, observamos que **más de la mitad de los viajes de más de 900 km estudiados no se pueden comprar de una sola vez desde el principio hasta el final de un viaje entre países de la UE**.
- Las plataformas independientes ofrecen más opciones transfronterizas: en el 77% de los viajes de más de 900 km se puede comprar todo el viaje de una sola vez. Sin embargo, hay una gran diferencia de precios entre las diferentes plataformas. **Los casos prácticos analizados por T&E en este informe muestran que los precios pueden ser hasta seis veces más altos en las plataformas independientes que en los operadores ferroviarios**.
- En más de la mitad de las rutas analizadas, los operadores no muestran todos los trayectos disponibles, incluidos los billetes de la competencia. Esta práctica no solo **impide a los pasajeros comparar y adquirir fácilmente los servicios más adecuados** en la misma ruta, sino que además les impide conocer la existencia misma de **estas alternativas**, aunque puedan ser más baratas que las ofrecidas por los operadores principales.


## Los operadores ferroviarios no ofrecen suficientes opciones de reservas en la mitad de las rutas aéreas con más pasajeros de la UE

Posibilidad de compra de billetes de tren para las 30 rutas de menos de 1500 km con más pasajeros de la UE

El viaje puede ser comprado en una sola vez en:

- Páginas de venta de billetes de los operadores ferroviarios de los países de origen y destino
- En la página de venta de un solo operador
- En ninguna de las páginas de venta de los operadores



Fuente: T&E • Investigación realizada entre Agosto y Noviembre de 2025 en las páginas de venta de billetes de los operadores ferroviarios principales de los países de origen y destino de  las rutas analizadas

## Introducción

### ¿Qué es el Single Ticketing Package (STP)?

El paquete legislativo STP incluye:

1. *El reglamento sobre servicios digitales de movilidad multimodal (MDMS por sus siglas en inglés),*
2. *El reglamento sobre un sistema único digital de reserva y emisión de billetes (SDBTR por sus siglas en inglés)*
3. *Y la revisión del reglamento sobre los derechos de los viajeros de ferrocarril (RPRR por sus siglas en inglés)*

Este paquete legislativo ofrece una oportunidad única de agilizar y mejorar la experiencia de compra de billetes de ferrocarril europeos por parte de los pasajeros, para que las personas puedan elegir un transporte respetuoso con el clima con plenos derechos para el pasajero en toda la UE. El componente MDMS regula los billetes que las plataformas venden y muestran para el transporte ferroviario, aéreo, marítimo y por carretera, tanto de larga distancia como de media distancia y regional. El SDBTR se ocupa de que los operadores ferroviarios compartan los datos de los billetes en los servicios de larga distancia, media distancia y regionales, excluyendo los servicios urbanos y metropolitanos.

Esto tiene potencial para mejorar y adoptar:

- El MDMS podría obligar a las principales plataformas de reservas, incluidas las plataformas de terceros como Trainline y las de los operadores ferroviarios principales,

como SNCF Connect (Francia) o DB Navi (Alemania), a que muestren todos los enlaces ferroviarios existentes en su ámbito geográfico. De este modo, los pasajeros podrían ver toda la oferta de billetes, incluidos los precios más baratos disponibles.

- El MDMS podría introducir la obligación de que todas las plataformas publiquen previamente las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) asociadas al viaje en todos los billetes de avión, tren, autobús y ferry, en el momento de comprar el billete. Según el [Eurobarómetro](#) de la Comisión Europea sobre MDMS publicado en marzo de 2025, para tres de cada cuatro europeos el impacto climático es importante a la hora de planificar un viaje regional o de larga distancia.
- El SDBTR podría obligar a las empresas ferroviarias a compartir los datos de sus billetes con todas las plataformas para generar un único billete combinado a los pasajeros para su viaje internacional en tren. Los avances en MDMS y SDBTR podrían facilitar sustancialmente la experiencia de compra de viajes internacionales en ferrocarril en una sola web por parte de los pasajeros, y aumentar la visibilidad de los enlaces existentes a su disposición, incluyendo extras como espacios para bicicletas. Esta normativa también podría incitar a los operadores a compartir datos sobre cancelaciones y retrasos, mejorando el acceso de los pasajeros a la información sobre el viaje en tiempo real.
- El RPRR podría mejorar los derechos de los viajeros y consagrar en la legislación el actual acuerdo relativo a la continuación del viaje ([AJC por sus siglas en inglés](#)) que ofrecen algunos operadores. Esto podría crear un derecho de los pasajeros a “subirse al siguiente tren” entre todos los operadores ferroviarios existentes en caso de pérdida del tren de enlace por retraso, y el pago de una asistencia que cubra la comida y el alojamiento en caso de tener que pernoctar o de retrasos importantes como consecuencia de trenes retrasados o cancelaciones de trenes cuando los pasajeros utilizan en sus viajes enlaces entre diferentes operadores ferroviarios. Esto podría superar el alcance limitado del AJC y aplicarse también a enlaces nacionales y no solo a los viajes transfronterizos.

## ¿Cuál es el mandato del STP?

### *Las [directrices políticas](#) de 2024 de la presidenta Von Der Leyen*

*"Para alcanzar nuestros objetivos climáticos, también tenemos que facilitar el cambio a opciones más sostenibles. Este es especialmente el caso de la movilidad. Los viajes transfronterizos en tren siguen siendo demasiado difíciles para muchos ciudadanos. Los ciudadanos deberían poder utilizar sistemas de reserva abiertos para comprar viajes transeuropeos con varios proveedores, sin perder su derecho al reembolso o a un viaje compensatorio.*

*Con este fin, propondremos un reglamento sobre un sistema único digital de reserva y billeteaje para garantizar que los europeos puedan comprar un billete único en una sola plataforma y obtener los derechos de los pasajeros para todo su viaje".*

# ¿Por qué es importante ahora?

Estamos a la espera de que la Comisión Europea presente de forma inminente una propuesta sobre tres normativas cruciales del STP, que será examinada por los colegisladores de la UE en los próximos meses. Instamos a los responsables de la toma de decisiones a reflexionar sobre las conclusiones de nuestro estudio y aprobar un ambicioso STP que priorice a los pasajeros y la reducción de [las emisiones del transporte](#) de la UE, que sigue siendo el único sector económico donde las emisiones siguen estando por encima de los niveles de 1.990.

## Objetivo del estudio

En este estudio analizamos dos elementos. Por un lado, si resulta fácil para los pasajeros reservar viajes en tren en la UE. Por otro, estudiamos cuál es el impacto de la falta de regulación de los operadores ferroviarios y las prácticas de venta de billetes de terceros sobre la experiencia de los pasajeros a hora de comprar billetes, así como sobre el acceso de aquellos a los billetes de tren más asequibles disponibles. Para ello, evaluamos los trayectos ferroviarios equivalentes a las rutas aéreas más transitadas de Europa. Esta comparativa de viajes en tren o en avión nos permite poner a prueba las opciones de reserva en tren frente a otro modo de viaje popular para larga distancia en Europa, como es el avión.

Realizamos nuestro análisis en dos etapas. En primer lugar, nos centramos en las rutas aéreas más frecuentadas examinando las 30 rutas aéreas internacionales más transitadas de la UE, para las que los trayectos equivalentes en ferrocarril son inferiores a 1.500 km (más información en la [sección metodológica](#)). En estas rutas, evaluamos una de las principales dificultades a las que se enfrentan los pasajeros desde el comienzo de su viaje: la compra de billetes. Investigamos la posibilidad de comprar un viaje completo de una sola vez desde las webs de los principales operadores ferroviarios (véase [el apartado 1.1](#)).

En segundo lugar, ampliamos la cobertura geográfica de nuestro análisis y completamos estas 30 rutas iniciales con una selección de 53 rutas, nacionales e internacionales, entre las más frecuentadas por la aviación en la UE, todas ellas de menos de 1.500 km por ferrocarril (más información sobre el proceso de selección disponible en la [sección metodológica](#)). Esas 83 rutas incluyen 33 conexiones nacionales y 50 internacionales, y cubren 21 estados miembros (véase el mapa más abajo). Para cada ruta, también investigamos la posibilidad de comprar un viaje completo de una sola vez desde las webs de los operadores ferroviarios principales (véase [el apartado 1.1](#)), y desde cuatro plataformas de reserva independientes diferentes (véase [el apartado 1.2](#)). Además, en los casos de competencia entre operadores en una misma ruta, observamos cómo los operadores titulares muestran o venden los servicios de sus competidores (véase [la sección 2](#)).

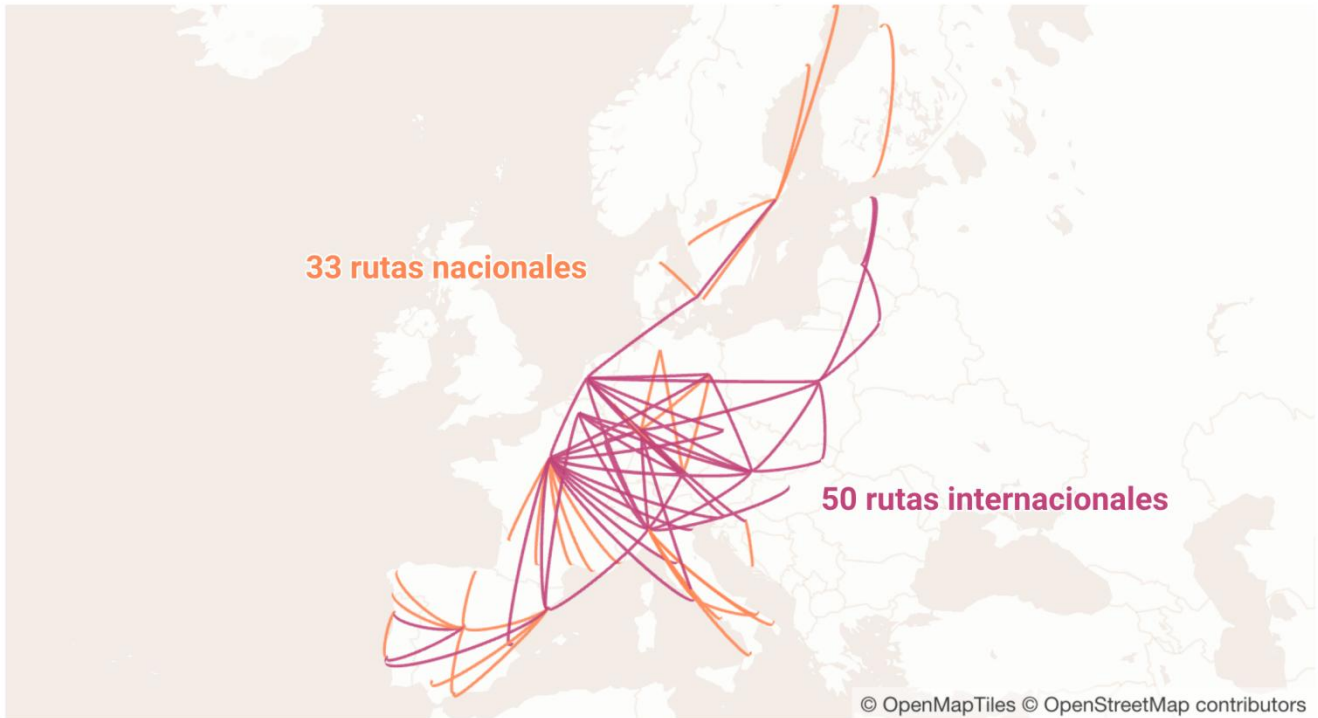
Este estudio no pretende indicar cuántos pasajeros renuncian a comprar viajes en tren, o si en su lugar optan por el avión y sus razones para hacerlo. Pero esbozamos las posibilidades de reservar billetes de tren y las emisiones de la aviación vinculadas a rutas con opciones de compra limitadas o complejas. En este estudio no abordamos la legislación sobre los derechos

de los pasajeros, pero en los próximos meses publicaremos otro documento sobre esta cuestión.

## Cobertura geográfica del estudio

Las rutas analizadas incluyen 21 Estados miembro de la UE

— Trayectos internacionales — Trayectos nacionales



Fuente: T&E



## Panorama de la compra de billetes de tren de larga distancia en la UE

### 1. Posibilidades de compra de billetes de tren

#### 1.1 Compra con operadores ferroviarios principales

Equivalente ferroviario de las 30 rutas aéreas internacionales más transitadas de la UE

La primera parte de nuestro análisis se centra en las 30 rutas aéreas internacionales más transitadas de la UE, a las que se puede llegar por ferrocarril internacional, con un trayecto inferior a 1.500 km. Hemos investigado la posibilidad de comprar un viaje en tren, de una sola vez, entre las ciudades de salida y llegada para estas 30 rutas. Para ello, probamos los motores de reservas de los operadores ferroviarios titulares de los países de salida y de llegada. Así, por ejemplo, para un viaje entre Milán y París, probamos la posibilidad de comprar un viaje de una sola vez desde el motor de reservas de Trenitalia, el operador ferroviario italiano, y desde SNCF connect, el motor de reservas del operador principal francés SNCF.

Observamos que en **seis de las rutas (20%) era imposible comprar** un viaje completo de una sola vez desde cualquiera de los motores de reservas de los operadores que hemos probado.

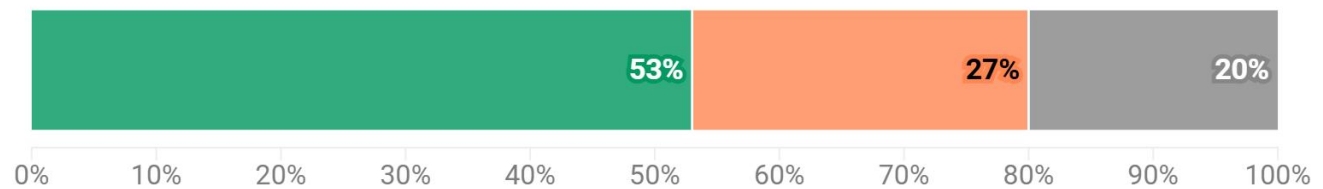
Para otra cuarta parte de las rutas (27%) solo fue posible comprar viajes desde uno de los dos motores de reservas probados.

## Los operadores ferroviarios no ofrecen suficientes opciones de reservas en la mitad de las rutas aéreas con más pasajeros de la UE

Posibilidad de compra de billetes de tren para las 30 rutas de menos de 1500 km con más pasajeros de la UE

El viaje puede ser comprado en una sola vez en:

- Páginas de venta de billetes de los operadores ferroviarios de los países de origen y destino
- En la página de venta de un solo operador
- En ninguna de las páginas de venta de los operadores



Fuente: T&E • Investigación realizada entre Agosto y Noviembre de 2025 en las páginas de venta de billetes de los operadores ferroviarios principales de los países de origen y destino de las rutas analizadas

## Aumento de la cobertura geográfica para captar mejor la visión general de la compra de billetes de tren en la UE

El segundo paso de nuestro análisis consiste en abarcar las rutas nacionales e internacionales de las 100 rutas aéreas más transitadas, así como las rutas con origen en Estados miembros del Este que no estaban representados en este top 100, para aumentar nuestra cobertura geográfica (para más detalles, véase la [sección metodológica](#)). Hemos investigado rutas alcanzables por ferrocarril internacional con un trayecto de menos de 1.500 Km. Como en el caso anterior, investigamos la posibilidad de comprar un viaje en tren, de una sola vez, entre las ciudades de salida y de llegada de las rutas estudiadas desde los motores de reservas de los operadores ferroviarios titulares de los países de salida y de llegada.

En los viajes nacionales, como era de esperar, siempre era posible comprar un único billete desde el principio hasta el final del viaje desde los motores de reservas de los operadores principales. Sin embargo, para los viajes internacionales el panorama es mucho menos satisfactorio. Como muestra el gráfico siguiente, en **más de una quinta parte de las rutas internacionales estudiadas (22%) fue imposible comprar billetes** desde los motores de reservas probados. **En otra cuarta parte de las rutas (28%) solo era posible comprar desde uno de los dos motores de reservas probados** por ruta. En la mitad de las rutas investigadas era posible comprar desde los dos motores de reservas de los operadores titulares del país de salida o de llegada. **Esto demuestra que los problemas de compra no sólo afectan a las rutas entre los centros de mayor tráfico, sino que están muy extendidos por toda la UE.**

¿Del avión al tren?



157.000 vuelos



1,9 toneladas de CO<sub>2</sub>

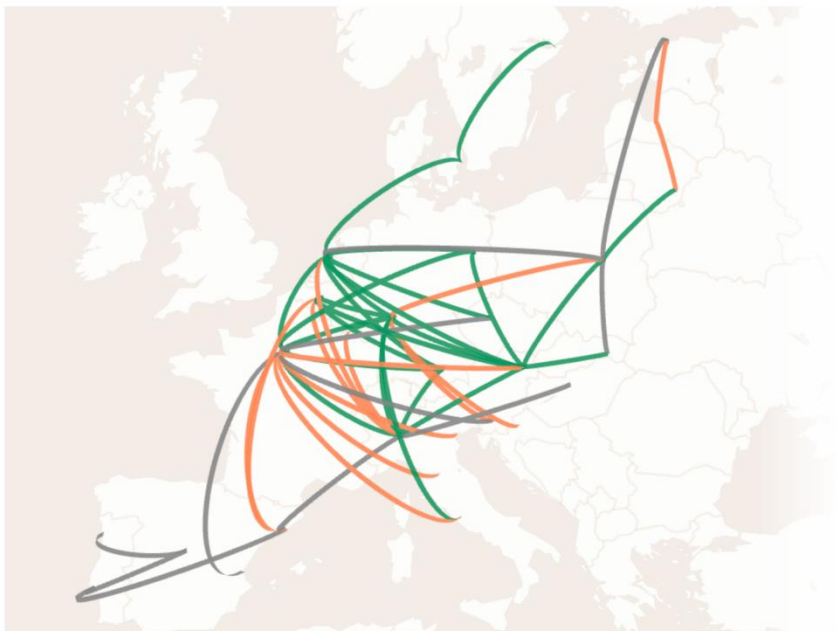
Este es el total de frecuencias de vuelo y las emisiones de CO<sub>2</sub> vinculadas a la actividad aérea equivalente a las rutas ferroviarias analizadas, para las que la compra desde las webs de los operadores principales **es imposible, o solo es posible desde uno de los dos motores de reservas analizados** (véanse las cifras anteriores).

Por ejemplo, nuestra investigación muestra que, al contrario que en SNCF Connect, es imposible comprar un viaje en tren de Barcelona a París en la web de Renfe, a pesar de que anualmente operan más de 15.000 vuelos entre ambas ciudades (**más de 40 al día**).

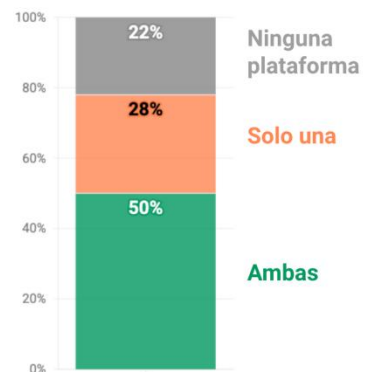
## Trayectos internacionales: un panorama desigual para las plataformas de venta de los operadores ferroviarios

Los billetes pueden ser comprados de una sola vez en:

■ Ambas plataformas de venta de billetes ■ Solo una ■ Ninguna



Porcentaje de rutas internacionales



Fuente: T&E • Investigación realizada entre Agosto y Noviembre de 2025 en las páginas de venta de billetes de los operadores ferroviarios principales de los países de origen y destino de las rutas analizadas



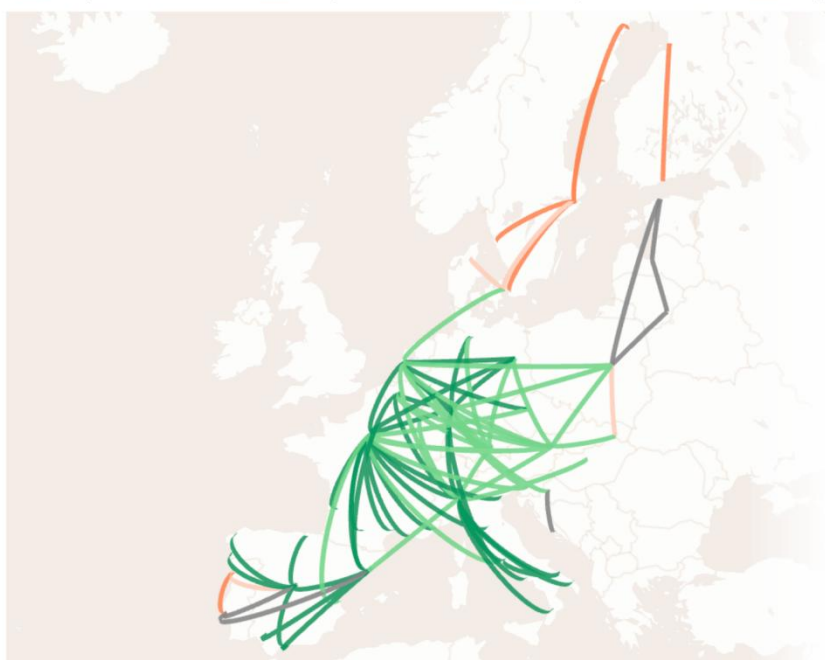
## 1.2 Reservas desde plataformas independientes

Basándonos en las rutas de nuestra cobertura geográfica ampliada, probamos la posibilidad de comprar viajes ferroviarios nacionales e internacionales de una sola vez desde la web de cuatro plataformas de reserva ferroviaria independientes: Trainline, Omio, RailEurope y Kombo. Como se ve en el gráfico siguiente, en el **80% de las 83 rutas fue posible comprar viajes en tren en al menos tres de las cuatro plataformas probadas.**

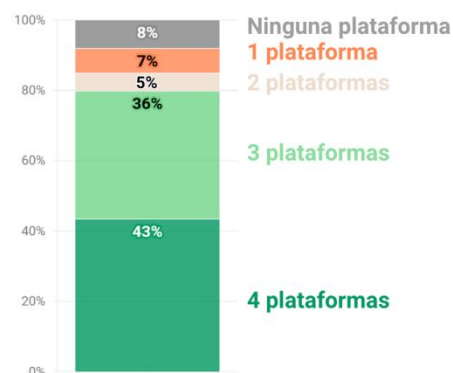
### La mayoría de los trayectos pueden ser comprados en al menos una plataforma independiente

De las 4 plataformas analizadas, los billetes pueden ser comprados de una sola vez en

4 plataformas 3 plataformas 2 plataformas 1 plataforma Ninguna plataforma



Porcentaje de rutas



Fuente: T&E • Investigación realizada entre Agosto y Noviembre de 2025 en 4 plataformas independientes de venta de billetes



Además, comparamos las posibilidades de compra desde las plataformas independientes con las de los motores de reservas de los operadores ferroviarios, en relación con la distancia de los viajes internacionales. El siguiente gráfico muestra dos patrones opuestos. **Para los operadores principales, las posibilidades de reservar disminuyen a medida que aumenta la distancia del trayecto.** En cambio, las plataformas independientes muestran la tendencia contraria, con un aumento de las posibilidades de compra para los viajes más largos.

## Cuanto más largo es el trayecto, menos posibilidad de compra en operadores ferroviarios principales

Porcentaje de los trayectos que son: ■ Comprable ■ Imposible de comprar

### Posibilidad de compra de billetes para rutas de menos de 900 km:

Plataformas de venta de billetes de operadores ferroviarios



Plataformas independientes



### Posibilidad de compra de billetes para rutas de más de 900 km:

Plataformas de venta de billetes de operadores ferroviarios



Plataformas independientes



0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

Fuente: T&E • Investigación realizada entre Agosto y Noviembre de 2025 para trayectos internacionales. El umbral de 900 kilómetros es la distancia media de las rutas internacionales (925 km)



La venta de viajes de larga distancia representa un riesgo comercial para las plataformas de los operadores principales. Con viajes más largos aumenta la probabilidad de retrasos y pérdida de enlaces (como se indica en las estadísticas de larga distancia y puntualidad regional de [Deutsche Bahn](#) y [ÖBB](#)), lo que puede dar lugar a obligaciones adicionales de indemnización y asistencia. En cambio, las plataformas independientes no suelen ofrecer esas garantías.

La mayoría de los pasajeros utilizan las webs de reserva de los operadores ferroviarios principales. Por ejemplo, en Alemania, la Comisión de la Competencia mostró que [9 de cada 10](#) visitas web se realizaron en *bahn.de* (la web de DB) en comparación con otras plataformas de reserva ferroviaria. En Francia, está demostrado que [9 de cada 10](#) billetes de tren *se adquieren en SNCF connect*. **Es fundamental que estas plataformas que dominan el mercado muestren y vendan billetes únicos directos para viajes de larga distancia con el fin de incitar a más pasajeros a realizar viajes de larga distancia en tren y no en avión.**

### 1.3 Casos prácticos 1 y 2: otras cuestiones más allá de las posibilidades de compra

La complejidad del proceso de compra puede ser un obstáculo importante para el pasajero a la hora de elegir el ferrocarril para viajes de larga distancia, como demostró [la reciente encuesta de YouGov](#) sobre este tema. Pero no es la única barrera.

En su [estudio de 2024](#), la agrupación francesa de consumidores *Que Choisir Ensemble* (antes conocida como UFC *que choisit*) comparó los precios de los billetes de tren entre siete plataformas de reservas independientes y las páginas web de los operadores ferroviarios con respecto a más de 20 rutas con origen en Francia. Los resultados se muestran en la siguiente

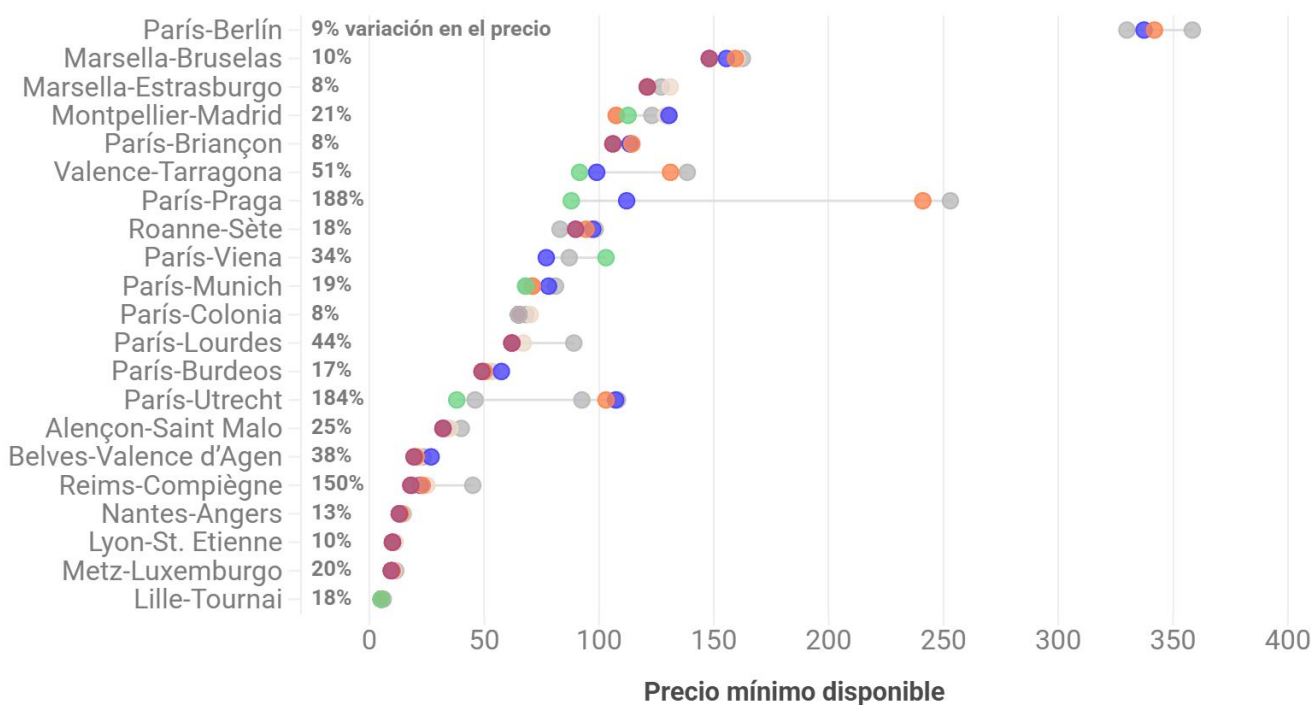
gráfica. Sus conclusiones son claras: **para un mismo trayecto, los precios pueden llegar a triplicarse en función de la plataforma utilizada para reservar.**

## Precios muy diferentes para un mismo viaje en función de la plataforma de venta de billetes

Datos extraídos del estudio realizado por Que Choisir Ensemble en 2024 sobre 21 rutas con origen en Francia, mediante búsquedas realizadas en 7 plataformas de venta de billetes de tren

**Plataformas** ● SNCF Connect ● Trainline ● Kombo ● Omio ● RailEurope ● Otras plataformas de operadores ferroviarios o independientes

### Rutas



Fuente: Que choisir Ensemble • Precio mínimo disponible (2ª clase) registrado en Julio y Agosto de 2024 para fechas de salida entre Agosto y Noviembre de 2024



### Caso práctico 1: tarifas especiales de los operadores ferroviarios no disponibles en plataformas independientes.

La siguiente tabla muestra cinco ejemplos de tarifas específicas de operadores ferroviarios que no estaban disponibles para el pasajero en el momento de nuestro análisis en las cuatro plataformas independientes que investigamos, lo que generó diferencias de precios significativas. Estas variaciones de precios se deben a varios factores, entre ellos el hecho de que en algunos casos, cuando los pasajeros utilizan plataformas de terceros para comprar, no encuentran las mejores tarifas u ofertas especiales de los operadores. Hay que señalar que las plataformas independientes también pueden aplicar comisiones de servicio, lo que puede aumentar aún más estas diferencias de precio.

Oferta	Ruta y fecha-hora analizadas	Precio en la web del operador	Precio en Trainline	Precio en Omio	Precio en Raileurope	Precio en Kombo	Diferencia del precio medio del billete con las plataformas
 NS Voordeel	Amsterdam-Rotterdam 20 ene 09:06	<b>€12,1</b> (con suscripción)	No hay billetes NS en Trainline	Suscripción no disponible: <b>€21</b>	Suscripción no disponible: <b>€20,2</b>	No hay billetes NS en Kombo	<b>1,7 veces</b> más caro
 SNCB Tren+	Amberes-Lieja 04 Mar 10:25	<b>€12,8</b> (con suscripción)	Suscripción no disponible: <b>€25,6</b>	SNCB Tren+ disponible <b>€13,6</b>	Suscripción no disponible: <b>€21,3</b>	No hay billetes de SNCB en Kombo	<b>1,8 veces</b> más caro en plataformas que no proponen la tarifa
 Billete naranja DSB	Aalborg-Copenhague 20 ene 09:06	<b>€13,2</b>	No hay billetes DSB en Trainline	No hay tarifa especial: <b>€80</b>	No hay billetes DBS en Raileurope	No hay billetes DBS en Kombo	<b>6 veces</b> más caro
 Italo eXtra Magic	Milán-Roma 28 ene 12:20	<b>€39,9</b>	eXtra Magic disponible: <b>€39,9</b>	No hay tarifa especial: <b>€49</b>	No hay tarifa especial: <b>€43,9</b>	eXtra Magic disponible: <b>€39,9</b>	Cerca de <b>1,2 veces</b> más caro en las plataformas que no proponen la tarifa
 Eurostar SNAP	Amsterdam-Paris 14 ene. <i>Precios medios de los trenes que salen entre las 06:10 y las 14:00</i>	Precio en snap.eurostar.com <b>€45</b>	No hay tarifa especial: <b>€98,3</b>	No hay tarifa especial: <b>€98,3</b>	No hay tarifa especial: <b>€98,3</b>	No hay tarifa especial: <b>€98,3</b>	<b>2 veces</b> más caro

Fuente: T&E. Investigación realizada el 06 de enero de 2026 para NS Voordeel, DSB Orange, Eurostar Snap e Italo eXtra Magic. Investigación realizada el 25 de febrero para SNCB Train+. Precios cobrados, para las fechas y hora indicadas. **Los precios de los billetes se muestran sin tener en cuenta las comisiones de reserva de la plataforma.** En el momento de la investigación, Italo eXtra Magic estaba disponible en omio.it, pero no en omio.com

Estas situaciones pueden tener distintas causas. En algunos casos, los operadores ferroviarios pueden optar por no compartir con plataformas independientes determinadas ofertas especiales disponibles. En otros casos, aunque los operadores pongan sus tarifas especiales disponibles para la venta en las plataformas independientes, estas pueden no estar dispuestas a integrar y mostrar dichas ofertas. El próximo reglamento MDMS debería garantizar que los pasajeros dispongan de precios comparables independientemente de dónde compren sus billetes.

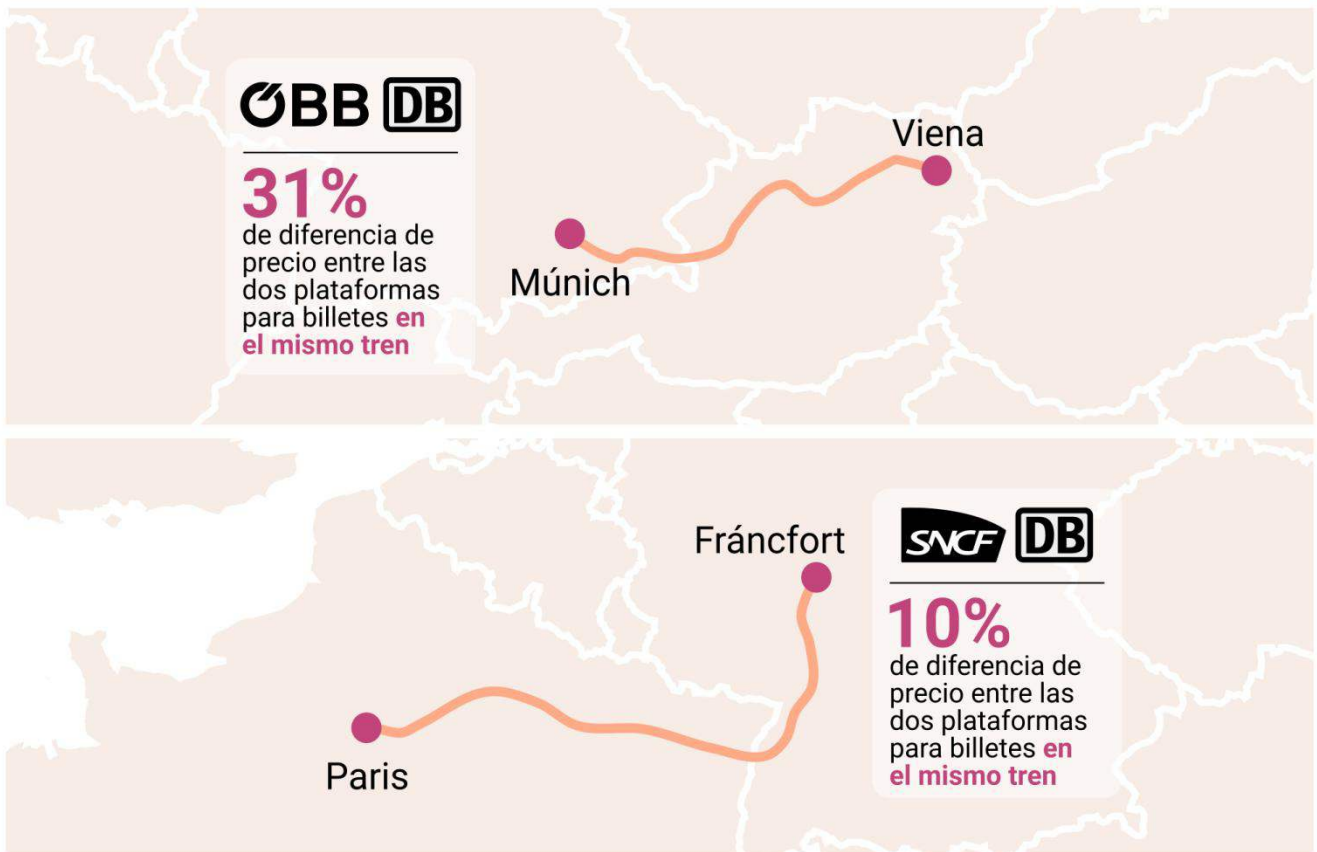
## Caso práctico 2: diferencias de precios de un mismo tren

En casos concretos, cuando varios operadores gestionan conjuntamente servicios en una ruta, los pasajeros pueden encontrarse con precios muy diferentes en el motor de reservas de cada operador, aunque intenten comprar un billete para exactamente el mismo tren. En la situación destacada seguidamente en el mapa, DB y ÖBB operan conjuntamente trenes IC y Railjet entre Múnich y Viena. Cada uno de ellos aplica su propio sistema de tarifas y gestión de rentabilidad a sus respectivas cuotas de asientos. Los precios fluctúan en función de la forma en que cada operador vende sus billetes y de las ofertas específicas, lo que se traduce en diferencias

notables entre los motores de reservas: nuestra investigación demostró **más de un 30% de divergencia entre los precios de los dos motores de reservas** en los enlaces que analizamos. Del mismo modo, DB y SNCF operan servicios conjuntos de ICE y TGV entre Frankfurt y París. También en este caso, ambos operadores aplican su propia gestión de precios. Nuestra investigación destaca una **variación media de precios del 10% entre esos dos motores de reservas**.

## Precios muy diferentes para un mismo tren en función de la plataforma de venta de billetes

Estos dos ejemplos muestran servicios operados conjuntamente por dos operadores. En ambos casos cada operador aplica un sistema de tarifas y de gestión del ingreso independiente, lo que da lugar a precios diferentes.



Fuente : plataformas de venta de billetes de los operadores ferroviarios para, para viajes con salida en una o dos semanas. Investigación realizada el 7 de enero de 2026 para München-Viena y el 5 de febrero de 2026 para París-Fráncfort.



### ¿Qué repercusión podrían tener los nuevos reglamentos de la Comisión sobre la reserva y compra de billetes de tren?



Con el paquete SDBTR y MDMS, la nueva normativa debería obligar a los operadores ferroviarios con peso significativo en el mercado (PSM) a permitir la reventa de sus billetes en plataformas independientes con PSM, incluidas todas las tarifas especiales. Esto ampliaría las opciones de adquisición en ellas y también, potencialmente, en otras plataformas de reservas integradas verticalmente.

## 2. Cómo muestran los operadores ferroviarios los servicios de la competencia en las rutas compartidas

### 2.1. Visualización limitada de los servicios de la competencia

Nuestra investigación demuestra que mostrar los servicios de la competencia no es práctica habitual entre los operadores ferroviarios: los servicios de la competencia **solo se mostraban en el 41% de los trayectos estudiados**. La venta de esos servicios es aún menos habitual (solo en el 14% de los tramos analizados). La falta de opciones para comparar servicios de diferentes operadores ferroviarios en el mismo [motor de reservas](#) supone un obstáculo para la compra ágil de billetes de tren. Según nuestras conclusiones, esta falta de comparabilidad ocurre especialmente cuando se intenta comprar un viaje en las páginas web de los operadores ferroviarios.

Hemos investigado el modo en que los operadores tradicionales muestran o venden los servicios de sus competidores cuando se prestan en la misma ruta. Para ello, en cada una de las 83 rutas de nuestra cobertura geográfica extendida, consideramos los itinerarios pertinentes para viajar de las ciudades de origen a las de destino. En todos los tramos de estos itinerarios identificamos el número de operadores que prestan servicios.

Por ejemplo, para ir de Barcelona a Sevilla es posible viajar con Renfe e Iryo que operan servicios directos. También se puede viajar primero de Barcelona a Madrid con Renfe, Iryo o Ouigo, y cambiar de tren en Madrid para llegar a Sevilla con uno de esos tres mismos operadores. En ese caso investigamos cómo Renfe mostraba o vendía los servicios de sus competidores para viajes entre Barcelona - Sevilla, Barcelona - Madrid y Madrid - Sevilla. El resultado fue que en ninguno de los casos estudiados el operador mostraba o vendía las opciones de la competencia.

Por otro lado y de manera más general, observamos competencia en 53 rutas (el 70% de las rutas analizadas), existente en 51 tramos. En cada tramo investigamos si los operadores tradicionales mostraban o vendían las ofertas de la competencia en su motor de reservas. Aquí se muestran los resultados:

## En la mayoría de casos no es posible comparar las ofertas de todos los servicios disponibles para una ruta determinada

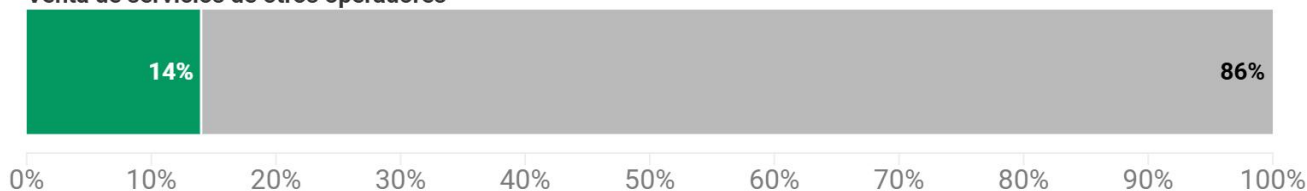
Proporción de tramos de un viaje para los que los principales operadores muestran o venden los servicios de otros operadores

- Tramos en los que los operadores principales muestran/venden servicios de la competencia
- Tramos en los que los operadores principales no muestran/venden servicios de la competencia

Visualización de servicios de otros operadores



Venta de servicios de otros operadores



Fuente: T&E • Búsquedas realizadas entre Agosto y Noviembre de 2025 en las plataformas de venta de billetes de los operadores ferroviarios para los trayectos analizados

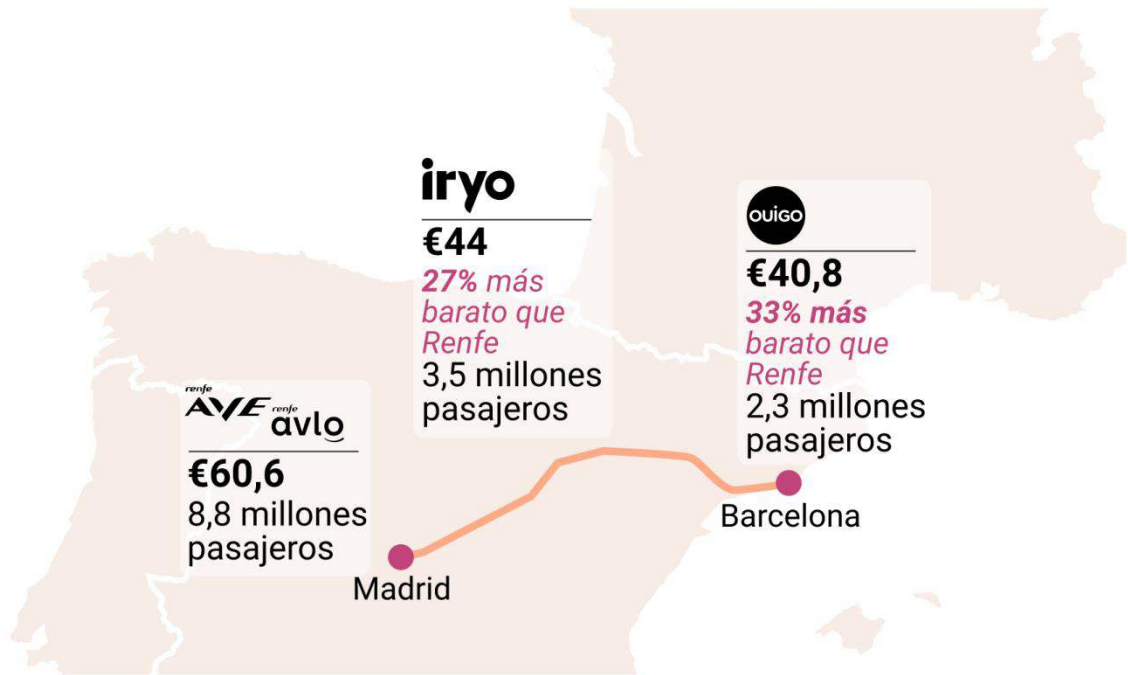



## 2.2. Caso práctico 3: ¿Cómo repercute sobre los pasajeros no poder comparar ofertas de empresas ferroviarias diferentes?

Nuestros resultados muestran que en el 59% de los tramos estudiados, los principales operadores ferroviarios, como Renfe, DB o SNCF, no muestran servicios de la competencia en sus plataformas de venta de billetes (ver la sección anterior). Según rezan [los informes trimestrales de 2024](#) de la autoridad española de la competencia, los billetes ofertados por Ouigo e Iryo en la ruta Madrid - Barcelona cuestan aproximadamente un tercio menos, como media, que los de Renfe (ver el mapa más abajo). No obstante, al no mostrar la web de Renfe esas ofertas, se impide que millones de pasajeros puedan comparar servicios fácilmente en el mismo horario.

Las grandes empresas ferroviarias no suelen mostrar los billetes de los nuevos operadores en sus páginas web, lo cual impide que los pasajeros puedan comparar fácilmente los servicios en la misma ruta o incluso que los pasajeros conozcan la existencia de esos servicios. Un [reciente estudio](#) de *Opinionway* para la federación francesa de pasajeros FNAUT demostró que en Francia sólo el 15% de los entrevistados 'conocía bien Trenitalia', y sólo el 11% conocía Renfe, los dos nuevos operadores de la red francesa. En contraposición, el 53% indicó que nunca "había oído hablar de" Trenitalia, porcentaje que aumentaba hasta el 68% en el caso de Renfe.

## Al no mostrar las ofertas de la competencia, los principales operadores impiden al usuario comparar fácilmente opciones más económicas



Fuente: Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Precios medios ponderados y pasajeros totales para 2024. 

### ¿Cómo afectaría el nuevo reglamento de la Comisión a la visualización de los servicios disponibles?

El Reglamento MDMS debería exigir que las plataformas mostraran todos los servicios y los enlaces existentes en su ámbito geográfico. Por ejemplo, los servicios de Ouigo e Iryo deberían mostrarse en el motor de búsqueda de Renfe, o los trenes de Trenitalia en Francia aparecerían en SNCF Connect. Los pasajeros podrían así comparar fácilmente todas las ofertas disponibles en la misma ruta.

## Recomendaciones

- 1** Las plataformas de reservas de todos los grandes operadores ferroviarios con un peso significativo en el mercado deberían **mostrar y vender los billetes disponibles** a escala nacional e internacional. Esto incluye **vender y mostrar los billetes de los competidores que lo deseen** con arreglo a condiciones justas, razonables y no discriminatorias (FRAND por sus siglas en inglés), para garantizar que los pasajeros puedan acceder al mejor billete para su viaje.

---

  - 2** Los operadores ferroviarios con un poder de mercado significativo deberían **compartir datos sobre los trayectos con otros operadores que lo deseen y con plataformas de terceros** en condiciones FRAND, incluyendo retrasos, cancelaciones, accesos para discapacitados, acceso para bicicletas y datos en tiempo real, para que los pasajeros dispongan de toda la información pertinente para su viaje con independencia de dónde hayan reservado sus billetes.

---

  - 3** Las plataformas independientes con un peso significativo en el mercado deberían **mostrar y vender billetes de todos los operadores que lo deseen incluyendo** todos los descuentos y las ofertas, para garantizar que los pasajeros puedan acceder a los billetes más baratos disponibles y a los datos actuales del viaje.
- 

## ¿Qué otros factores es importante considerar con respecto a los futuros reglamentos de la UE sobre venta de billetes?

Asimismo, en los futuros reglamentos SDBTR y MDMS con arreglo a condiciones FRAND deberían abordarse, en su caso, otros puntos importantes, como:

- Garantizar que los operadores ofrezcan precios justos a las plataformas independientes para la reventa de billetes.
- Garantizar que las plataformas independientes apliquen las comisiones de servicio de modo justo y transparente.
- Garantizar que los operadores pongan a disposición de las plataformas de terceros su catálogo completo de productos, incluyendo reservas de espacio para bicicletas, billetes y asistencia a pasajeros con movilidad reducida, o cualquier otro servicio adicional
- Garantizar que todos los servicios disponibles se muestren de manera leal, sin favorecer a ningún operador concreto.
- Todas las plataformas de viajes deberían indicar el impacto climático de cada viaje (emisiones de gases de efecto invernadero y efectos no derivados del CO2) de modo que los pasajeros puedan tomar decisiones informadas sobre el impacto de su viaje.

## Conclusión

La última encuesta de la UE realizada por el grupo de presión ferroviario europeo [CER](#) sugiere que hay cada vez más pasajeros que desean viajar en tren de alta velocidad en lugar de volar. Sin embargo, a pesar de este interés del público y de que el avión es el medio de transporte más intensivo en carbono, [el tráfico aéreo continúa creciendo](#) cada año, tras una fuerte caída de la demanda durante la pandemia de Covid-19. Instamos a los responsables políticos de la UE a que aprovechen las oportunidades disponibles, en particular en el marco del SDBTR y el MDMS, para abordar las deficiencias del mercado y garantizar modos de viajar respetuosos con el clima y que sean fáciles, accesibles y asequibles para todas las personas. Queremos que los pasajeros puedan comprar un viaje con múltiples tramos del principio al fin de su viaje en un mismo sitio web con un proceso de compra ágil, independientemente de que sea en una plataforma de terceros o en uno de los sitios web de las empresas ferroviarias dominantes en el mercado, donde actualmente reservan sus billetes la mayoría de pasajeros.

T&E aboga por un STP (SingleTicketing Package) ambicioso, partiendo de una propuesta ambiciosa de la Comisión Europea cuya publicación esperamos en los próximos meses. Ha llegado el momento de hacer que los viajes en tren sean accesibles y atractivos para el mercado creciente de pasajeros que desean viajar de modo respetuoso con el clima y aprovechar el potencial ferroviario sin explotar en la UE.

## Lecturas recomendadas

- Etude sur les marques relatives aux déplacements (Estudio sobre la notoriedad de las marcas en relación con los desplazamientos) - [An OpinionWay survey for FNAUT, 2024](#)
- Informes trimestrales de supervisión del mercado de transporte ferroviario 2024 - [CNMC, 2024](#)
- International Rail Ticketing: Future Perspectives on Competitive Booking Procedures for European Railways (Emisión internacional de billetes de tren: Perspectivas futuras de los procedimientos competitivos de reservas en las compañías ferroviarias europeas) - [David Prenninger, University of Applied Sciences St. Pölten, 2023](#)
- L'information tarifaire et les droits des consommateurs déraillent (La información sobre tarifas y los derechos de los consumidores descarrilan) - [Que Choisir Ensemble, 2024](#)
- Market dominant rail ticket vendors must finally be opened up to ensure multichannel sales (Apertura necesaria de los vendedores de billetes dominantes en el mercado para garantizar las ventas multicanal) - [ALLRAIL, 2025](#)
- Opinion poll: rail booking and ticketing (Encuesta de opinión: reserva y emisión de billetes de tren)- [Transport & Environment, 2025](#)
- Perception of High-Speed Rail in Europe (Percepción de la alta velocidad ferroviaria en Europa) - [CER, 2025](#)
- Railway to (consumer) heaven: BEUC report on an "EU Masterplan for Rail" (Tren al paraíso -del consumidor-: Informe de BEUC sobre el "Plan Director del Ferrocarril de la UE")- [BEUC, 2024](#)
- Simplifying European Ticketing: A chance for a green transformation of public and multimodal transport in the European Union (Simplificar la emisión de billetes en Europa: una posibilidad de transformación verde del transporte público e intermodal en la Unión Europea) - [Jon worth, 2024](#)

## Nota metodológica

### 1. Revisión de datos con operadores y plataformas de terceros y derecho de réplica

Se remitieron a los operadores ferroviarios y a las plataformas de reserva pertinentes todos los datos recopilados para el estudio sobre las posibilidades de compra y la visualización y venta de ofertas en casos de competencia. Este proceso de revisión les permitió ejercer su derecho de réplica ante nuestras aseveraciones, así como confirmar o corregir la información recopilada. Todos los itinerarios incluidos en este análisis se revisaron con los operadores ferroviarios para corregir aquellos que presentaban opciones de enlaces deficientes o técnicamente irrelevantes, así como para identificar aquellos itinerarios que pudieran haberse pasado por alto. De las 36 empresas contactadas, únicamente Italo y CFL no realizaron comentarios. Esta investigación ha considerado los cambios en las políticas de reserva y compra de billetes introducidos hasta el 1 de noviembre de 2025.

En relación con el primer caso práctico, nos pusimos en contacto con todas las plataformas y operadores independientes de los que recogimos datos para verificar la exactitud de los mismos. En relación con el segundo caso práctico, nos pusimos en contacto con DB, SNCF y ÖBB para comprender las razones que explicaban las diferencias observadas en los servicios operados conjuntamente. Todas nuestras conclusiones basadas en estos casos prácticos se transmitieron a las partes interesadas pertinentes para que pudieran ejercer el derecho a réplica.

### 2. Proceso general de investigación

Nuestro objetivo es evaluar la necesidad del futuro reglamento de la UE sobre billetes únicos. Con este estudio ofrecemos una visión general de las posibilidades actuales de compra de billetes de tren en la UE, así como de las opciones para comparar o adquirir ofertas de diferentes operadores ferroviarios que operan en la misma ruta. Para ello, basamos nuestro estudio en las rutas más frecuentadas por la aviación en la UE e investigamos las posibilidades de compra de viajes equivalentes en tren.

Nuestro análisis se basa en una selección de rutas aéreas para las que hemos estudiado los equivalentes en tren. Este enfoque nos permite centrarnos en los nudos de conexión que cuentan con una red importante de flujos de pasajeros de larga distancia, tanto nacionales como internacionales. Esta comparación nos permite poner de relieve posibles desajustes entre la presunta disponibilidad limitada de opciones de compra de billetes de tren y algunas de las rutas aéreas más contaminantes de Europa.

### 3. Selección de rutas

#### Proceso de selección

Utilizando datos de la [OAG](#) (guía oficial de líneas aéreas), hemos agregado las frecuencias de vuelo de 2024 por pares de ciudades dentro de la Unión Europea. Como se muestra en la infografía que figura a continuación, en primer lugar seleccionamos las 100 rutas más

transitadas de la UE (solo entre Estados miembros) excluyendo los destinos a los que no se puede llegar en tren. La lista de destinos excluidos es la siguiente: regiones ultraperiféricas de la UE; Chipre; Irlanda; Malta; Grecia; Córcega; Sicilia y Dubrovnik (Dubrovnik no dispone de estación de tren de pasajeros).

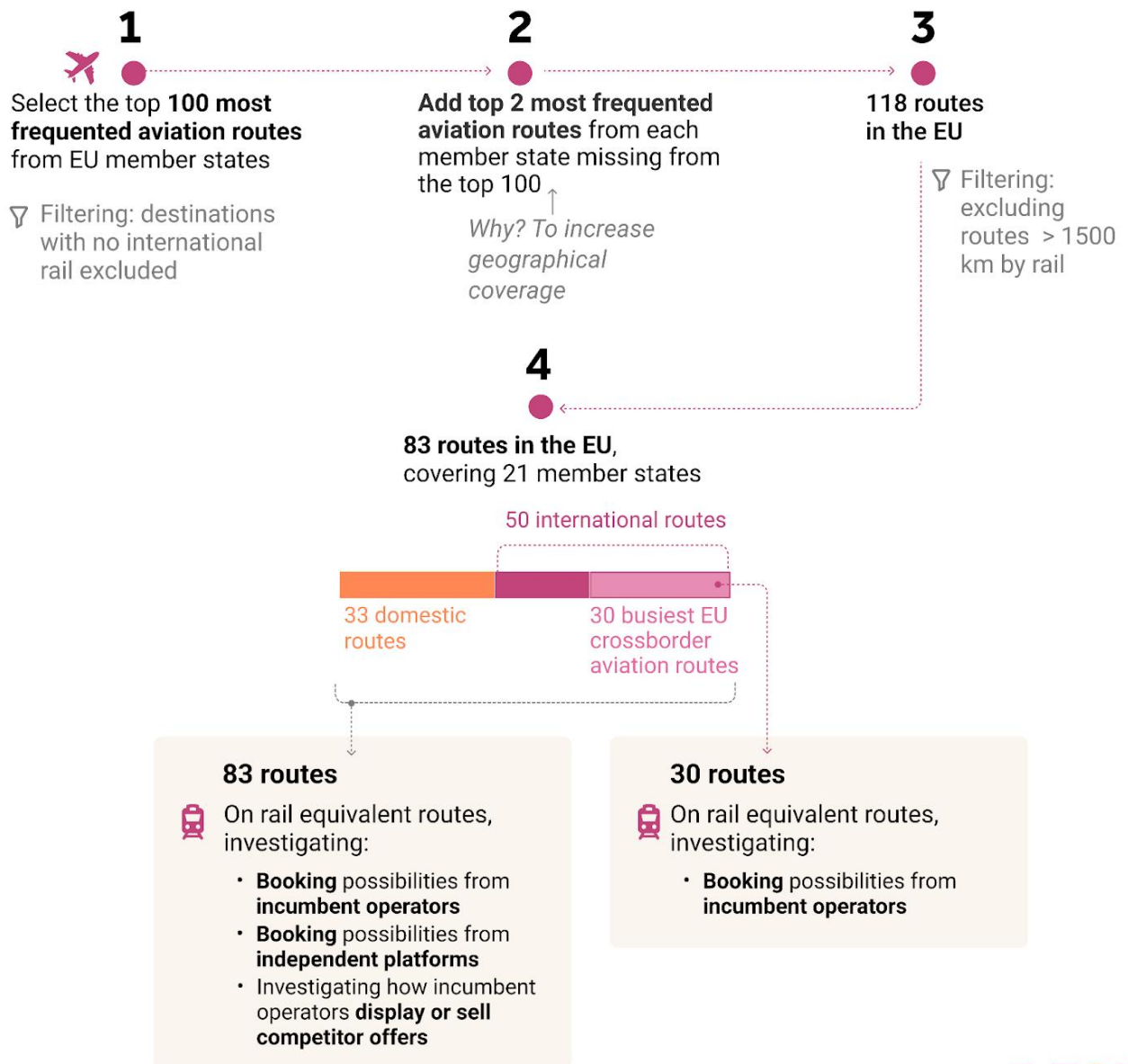
Esta lista de las 100 rutas principales se basa en los nudos con mayor número de enlaces, por lo que de hecho se centra más en Europa Occidental. Para ampliar nuestra cobertura geográfica hemos identificado Estados miembros que no estaban representados en las 100 rutas principales y hemos añadido a nuestra selección los dos destinos principales con origen en cada uno de esos países (aplicando los mismos criterios de exclusión anteriores). Tras este paso, nuestra selección se componía de un total de 118 rutas dentro de la UE.

Finalmente filtramos las 118 rutas sobre la base de la distancia del viaje por ferrocarril, para excluir todos los viajes de más de 1500 Km. Estimamos las distancias por ferrocarril usando el API de *Google Maps Distance*. Esto dio lugar a una lista de 83 rutas dentro de la UE, incluyendo 33 rutas nacionales y 50 rutas internacionales y cubriendo 21 Estados miembros. Como consecuencia del proceso de filtrado, dos estados miembros con enlaces ferroviarios internacionales no quedan cubiertos por nuestro análisis: Bulgaria y Rumania.

En relación a estas 83 rutas, estimamos las emisiones de la aviación utilizando el cálculo de consumo de carburante de las aeronaves en vuelos regulares de la guía oficial de líneas aéreas (OAG por sus siglas en inglés), y aplicando el factor de emisión del queroseno. El consumo de carburante de los aviones se calcula según [la metodología de consumo de carburante de Eurocontrol](#).

## Route selection and analysis process

Starting from the busiest aviation routes in the EU to investigate the possibility to book tickets or compare offers on rail equivalent journeys



Source: T&E, Aviation data from OAG (2024)



### Ámbitos de análisis: 30 rutas aéreas principales *versus* ámbito geográfico extendido

En la primera parte de nuestro análisis, que cubre las ventas de viajes de los motores de reserva de los operadores ferroviarios principales, realizamos la investigación en dos fases. Primero, centramos nuestra investigación en un subconjunto de 30 rutas, que corresponden a las 30 rutas transfronterizas de mayor tráfico aéreo de la UE y que cuentan con equivalentes ferroviarios internacionales de menos de 1500 km. En una segunda fase, ampliamos nuestra investigación para abarcar todos los demás destinos del resto de las 83 rutas que habíamos seleccionado, tal y como se ha explicado anteriormente.

## 4. Recogida de datos

La recogida de todos los datos de nuestra investigación principal (posibilidades de compra y visualización de las ofertas de la competencia) se realizó entre agosto y noviembre de 2025. No se realizaron actualizaciones con posterioridad a esta fecha límite.

### 4.1 Posibilidades de compra de billetes en operadores tradicionales

Investigamos las posibilidades de comprar un viaje, **en una sola vez**, desde los motores de reservas de los países de origen y destino de cada ruta incluida en nuestra investigación. Por ejemplo, para un viaje entre París y Frankfurt, investigamos las posibilidades de comprar desde SNCF connect y desde el sitio web de DB. Decidimos centrarnos en motores de reservas de los operadores tradicionales de cada país, dado que esas plataformas son [dominantes en el mercado](#) y que los pasajeros acostumbran a [comprar billetes de tren desde sus propios operadores nacionales tradicionales](#).

En esta investigación nos referimos a las posibilidades de compra de **viajes completos** porque estamos probando las posibilidades de enlazar todas las ciudades de origen y destino de nuestra selección de rutas, sin tener en cuenta el número potencial de billetes (tramos) emitidos por los operadores al final del proceso de reserva.

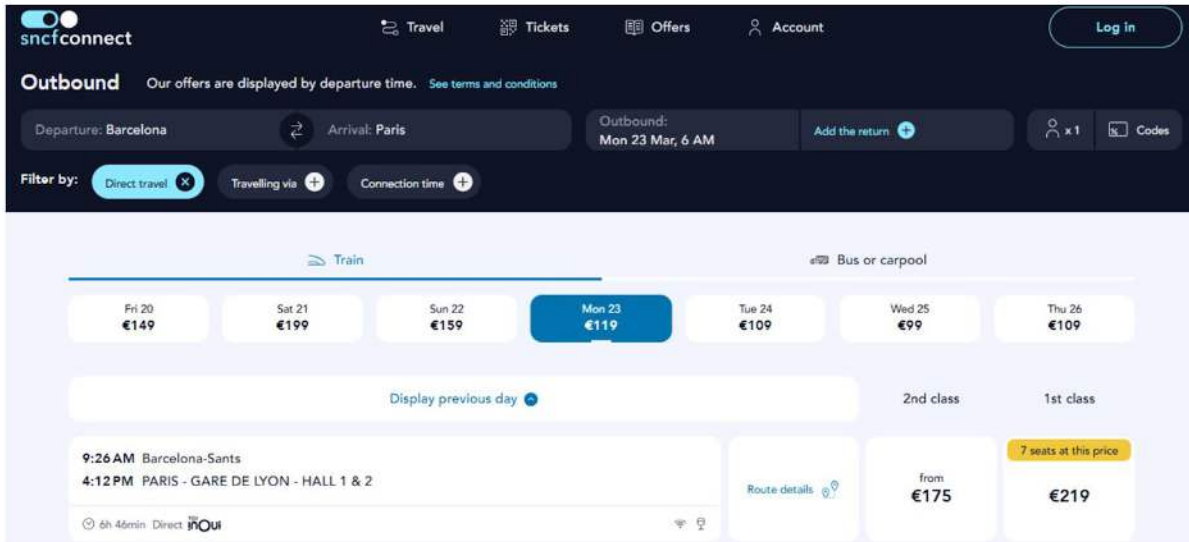
Para que la posibilidad de compra se considere satisfactoria, la búsqueda realizada en el motor de reservas que hemos probado debe arrojar un resultado que enlace las dos ciudades e indicar claramente que es posible comprar esta opción. Los ejemplos resaltados son visibles en las capturas de pantalla que figuran a continuación. Cada búsqueda se realizó de **una sola vez**, lo que significa que las ciudades de origen y destino de cada ruta se introdujeron directamente en el motor de reservas probado. **Nunca probamos las posibilidades de compra incluyendo una ciudad intermedia** (por ejemplo, para un viaje Milán-París, probamos directamente las posibilidades de compra de Milán a París. No probamos Milán-Lyon y, a continuación, Lyon-París).

Para asegurarnos de que los problemas con las reservas no se debían a trenes completos o a falta de servicio en esa ruta un día concreto de la semana, probamos a comprar viajes con bastante antelación (de entre dos semanas y un mes) y con respecto a varios días de la semana.

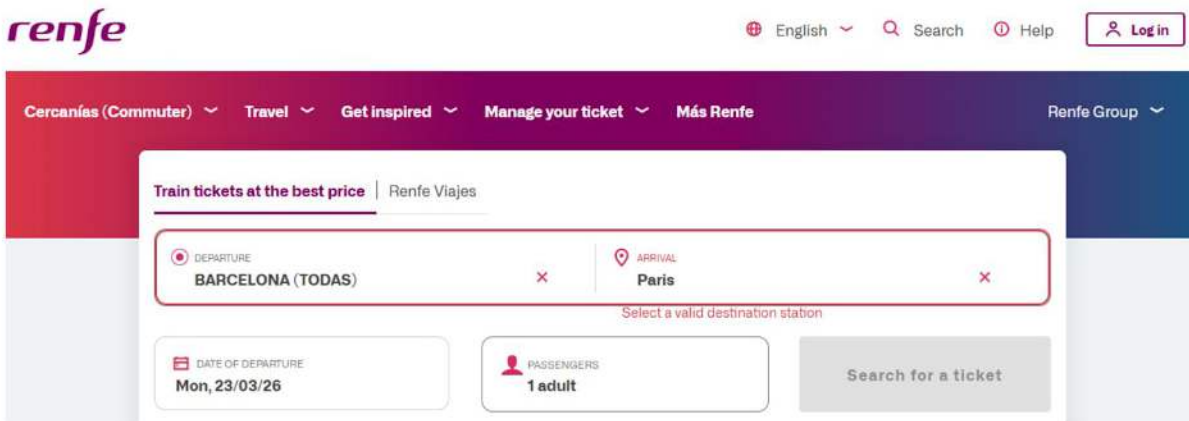
# Evaluating booking possibilities from incumbent operators

Example for the Barcelona - Paris route

From SNCF connect the journey can be booked in one go.



However on Renfe's booking engine, Paris is not a valid destination, and it is not possible to launch the research: **the journey cannot be booked.**



Source: T&E



## 4.2 Posibilidades de compras desde plataformas independientes

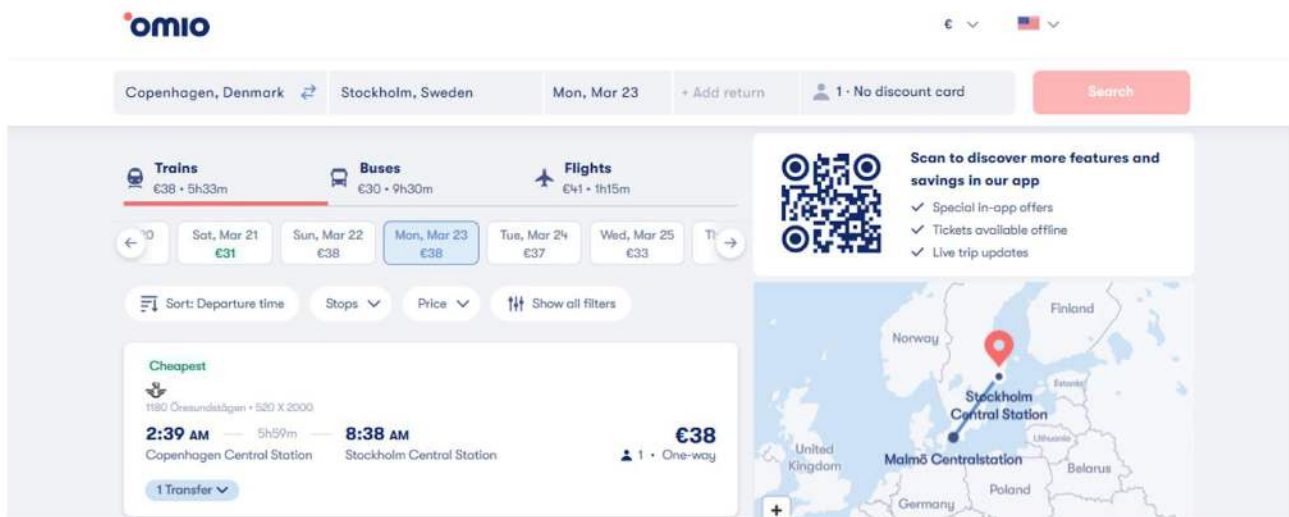
Investigamos las posibilidades de comprar un viaje, **de una vez**, desde motores de reservas de cuatro plataformas de reservas independientes: Trainline, Omio, RailEurope, Kombo. En cuanto a las compras desde operadores tradicionales, para que una posibilidad de compra se considere realizada, el sitio web probado debe indicar claramente que el trayecto está disponible para su compra (véanse las capturas de pantalla a continuación). Cabe señalar que solo se han tenido en cuenta las posibilidades de compra de billetes de tren, y no los viajes disponibles en autocar.

En cuanto a las posibilidades de compra en los sitios web de los operadores, para garantizar que los fallos en la compra no se debían a trenes con todas las plazas agotadas o a servicios que no operaban en días concretos, probamos los viajes adquiridos con una antelación de varias semanas y en diferentes días de la semana.

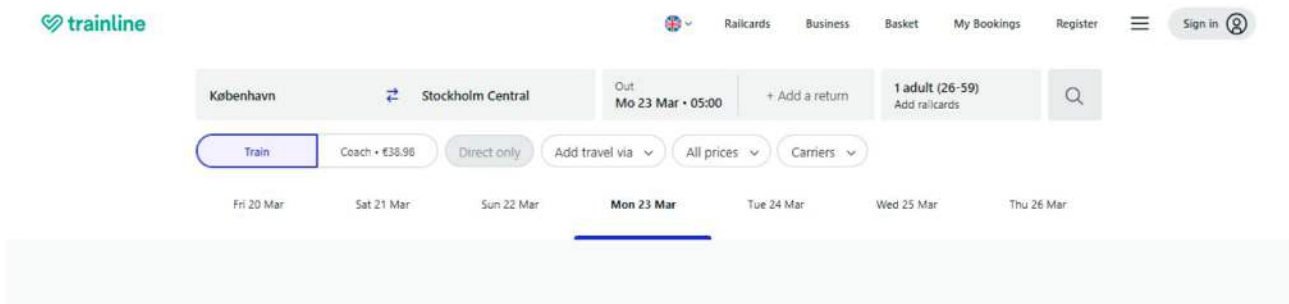
# Evaluating booking possibilities from independent platforms

Example for the Copenhagen - Stockholm route

From Omio the journey can be booked in one go.



However on Trainline's booking engine, no train options are available: **the journey cannot be booked.**



Source: T&E



## 4.3 Comparación de las opciones de compra que ofrecen los operadores tradicionales y las plataformas independientes en función de la duración del trayecto

Nuestra investigación mostró que la distancia media de los viajes que era posible comprar era de 842 km en el caso de los operadores tradicionales, y 954 km en el de las plataformas independientes. Para evaluar en qué medida esta diferencia del 13% era estadísticamente significativa, llevamos a cabo una prueba estadística mediante el test Wilcoxon, ya que las distancias respectivas no seguían una distribución normal. Hallamos un valor p. de 0.04, que apunta a que **las distancias de viaje que podían reservarse a través de plataformas independientes eran significativamente mayores que las que podían reservarse mediante operadores tradicionales.**

Además, investigamos la influencia de la distancia de viaje en las posibilidades de compra a través de operadores ferroviarios y de plataformas independientes. En el gráfico que se muestra a continuación, agrupamos los trayectos en intervalos de 100 km calculando la proporción de posibilidades de compra como la división entre los viajes totales que pueden

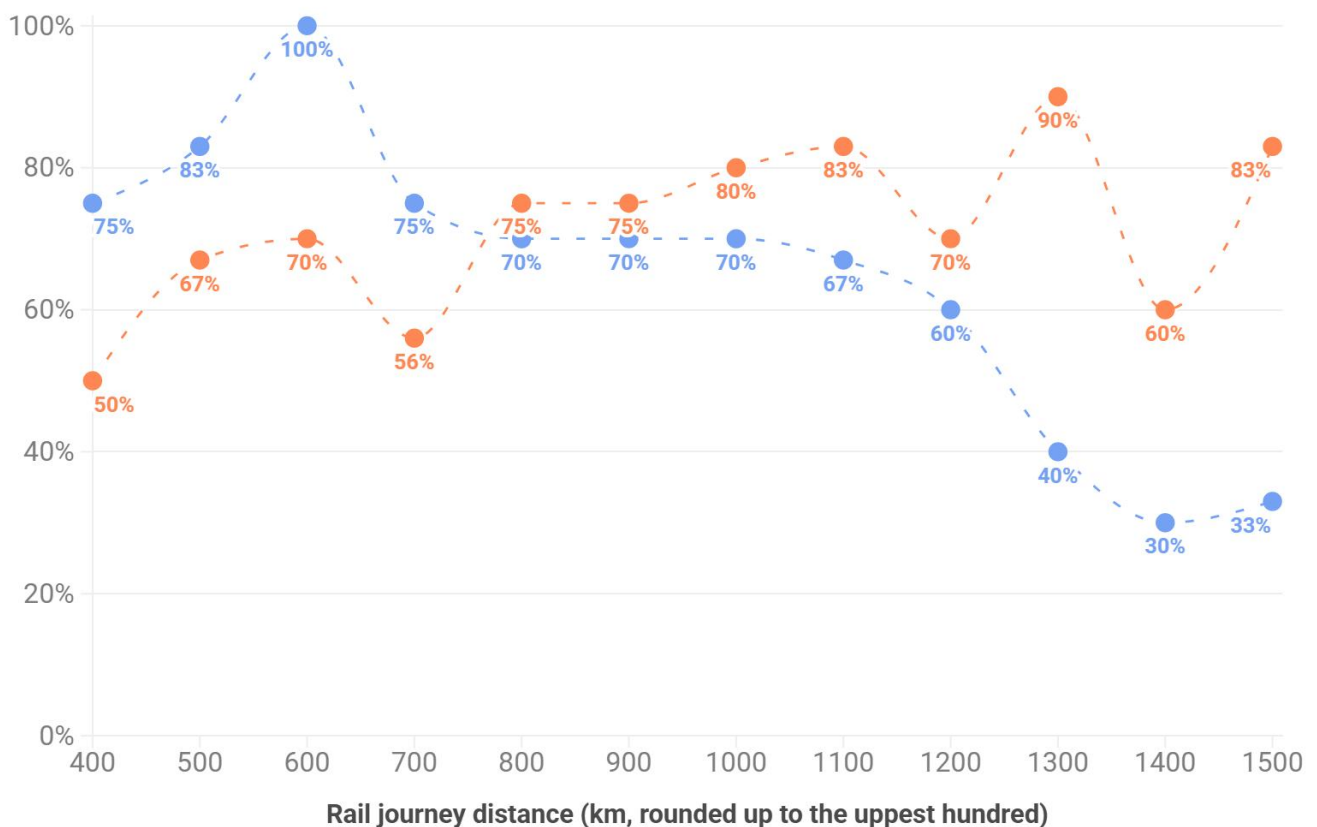
reservarse mediante todos los motores de reservas probados y el resultado de multiplicar el número de rutas por el número de motores de reserva probados por ruta.

En los motores de reserva de operadores ferroviarios, el número de rutas se multiplica por dos, ya que, para cada ruta, evaluamos tanto al operador del país de origen como al de destino. En el caso de las plataformas independientes, el número de rutas se multiplica por cuatro, ya que probamos cuatro motores de reserva por ruta (Trainline, Omio, RailEurope y Kombo).

## Booking possibilities decrease with journey distance for incumbent operators, but tend to increase for independent platforms

■ Incumbent operators ■ Independent platforms

Share of booking possibilities



Source: T&E • Research performed between August and November 2025, on incumbent operator's booking engines from the departing and arriving countries and on 4 independent platforms. Only international journeys are displayed



Al parecer, **las posibilidades de venta disminuyen con la distancia del trayecto en el caso de los operadores ferroviarios tradicionales**, mientras que observamos la tendencia contraria en el caso de las plataformas independientes. Para comprobar si esta observación era estadísticamente significativa, analizamos nuestros datos utilizando un modelo generalizado (GLM) con una función de enlace logit, siguiendo una distribución binomial.

Analizamos los efectos de los tipos de motores de reservas y las distancias de viaje mediante un análisis de desviación que reveló una interacción significativa entre estas variables ( $\chi^2 = 15,8$ ; grados de libertad = 1;  $p < 0,001$ ). **Esto confirma que la distancia afecta de modo diferente**

a las posibilidades de compra a través de operadores tradicionales y de plataformas independientes.

Para mostrar claramente esta tendencia en nuestro informe, hemos dividido los datos en dos subconjuntos, según la distancia media de los viajes internacionales (925 km), y hemos representado gráficamente las posibilidades de compra por plataforma (calculadas mediante la fórmula anterior) para los viajes por debajo y por encima de la distancia media. (Ver [resultado en la sección 1.2](#)).

#### 4.4 Visualización y venta de los servicios de la competencia por parte de los operadores tradicionales

Para evaluar cómo los operadores ferroviarios muestran o comercializan las ofertas de sus competidores en sus motores de reserva, primero analizamos dónde se producía la competencia en las rutas incluidas en nuestro estudio. Para ello, en cada ruta identificamos primero los distintos itinerarios relevantes que podrían utilizarse para viajar entre las ciudades de origen y destino. Por ejemplo, para ir de Berlín a Viena, es posible viajar de Berlín a Múnich y luego tomar otro tren para llegar a Viena. También es posible utilizar trenes directos Railjet que atraviesan la República Checa, y también es posible hacer transbordo en Praga: tres itinerarios posibles diferentes para la ruta Berlín-Viena.

A continuación, para todos los itinerarios identificados, analizamos los operadores que prestaban servicio en todos los tramos, con el fin de identificar los casos de competencia. En los tres ejemplos ilustrados en la tabla y la infografía que figuran a continuación, correspondientes a tres rutas, identificamos cinco tramos con competencia. Para cada tramo en el que identificamos competencia, investigamos cómo los operadores ferroviarios mostraban o vendían las ofertas de sus competidores en sus propios motores de reserva.

Para determinados tramos en los que la distinción entre el operador tradicional y el nuevo operador no es clara (por ejemplo, los servicios de Eurostar y SNCF Ouigo en Bruselas-París), definimos al operador principal como aquél que históricamente comenzó a operar en la ruta y que actualmente ofrece el mayor número de servicios diarios.

### Investigating competition cases

Examples of routes with legs where several operators services are competing. For these **three routes**, we observed **five legs** with competition

— Historical operator — Competitor 1 — Competitor 2

Paris - Milan



Barcelona - Lisbon



Berlin - Vienna



Source: T&E

Ruta	Itinerario	Tramo con competencia entre operadores	Operadores
París - Milán	París - Milán	París - Milán	SNCF, Trenitalia
Barcelona - Lisboa	Barcelona - Madrid - Lisboa	Barcelona - Madrid	Renfe, Ouigo, Iryo
Berlín - Viena	Berlín - Munich - Viena	Munich - Viena	ÖBB, Westbahn
	Berlín - Praga - Viena	Berlín - Praga	DB, European Sleeper
		Praga - Viena	ÖBB, Flixtrain

## 4.5 Casos prácticos

En este informe desarrollamos tres casos prácticos diferentes. Los casos prácticos 1 y 2 (ver resultados en [sección 1.3](#)) se basan en datos recogidos de los sitios web de operadores y plataformas independientes. Las fechas de la investigación se especifican en cada infografía. En el primer caso práctico comparamos la disponibilidad de las tarifas especiales de los operadores para su compra por parte de un pasajero en plataformas independientes. Los precios se basan en ejemplos específicos de viajes en días y horas específicos a lo largo del día mostrados por NS Voordeel, SNCB Train+, DSB Orange ticket, Italo eXtra Magic. En cuanto a los precios Eurostar Snap, comparamos precios de un tren con salida por la mañana, por ejemplo a las 06:10 - 14:00, en [snap.eurostar.com](https://snap.eurostar.com), con precios medios de trenes con salida a horas similares mostrados por plataformas independientes. Los datos recogidos reflejan los precios de los billetes que se muestran y están disponibles para su compra por los pasajeros.

En cuanto a los billetes NS, durante nuestra comunicación con NS nos indicaron que ellos ofrecen los mismos precios y descuentos a cualquiera que desee revender sus productos.

En el caso práctico 2, nos centramos en trenes operados conjuntamente por dos operadores. En el caso de estos trenes, estamos comparando las diferencias de precio entre los motores de reservas de los dos operadores que prestan el servicio. Hemos recopilado los precios de los trenes con salida 7 y 14 días después de la fecha de la consulta. Para cada tren disponible para su reserva al mismo tiempo en ambos motores de reservas, hemos calculado la diferencia de precio absoluta expresada como variación porcentual. A continuación, hemos calculado la media de estos valores para estimar la variación general de precios entre los dos motores de reservas.

En el caso práctico 3 (ver [resultados en la sección 2.2](#)), comparamos los precios de los tres operadores que prestan servicios entre Barcelona y Madrid. Para hacerlo, recogimos datos de [2024 de los informes trimestrales de la CNMC](#). Los precios medios anuales de Renfe, Iryo y Ouigo se calcularon utilizando medias ponderadas basadas en sus propios precios trimestrales y en el número de pasajeros. En el caso de Renfe, las medias ponderadas incluyen los servicios de Renfe AVE y Renfe AVLO.

Todos los datos de los casos prácticos fueron recopilados entre enero y febrero de 2026. No se tuvieron en cuenta actualizaciones posteriores a esa fecha límite.