



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 13.6.2014
COM(2014) 353 final

PART 1/2

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

Cuarto informe de seguimiento de la evolución del mercado ferroviario

{SWD(2014) 186 final}

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

Cuarto informe de seguimiento de la evolución del mercado ferroviario

ÍNDICE

1.	Evolución del mercado interior de los servicios ferroviarios.....	5
1.1.	Objetivos del Libro Blanco del Transporte (2011)	5
1.2.	El mercado actual del transporte ferroviario de pasajeros	7
1.3.	Evolución del mercado ferroviario de viajeros	13
1.4.	El mercado actual del transporte ferroviario de mercancías	16
1.5.	Evolución del mercado ferroviario de mercancías.....	17
2.	Evolución del mercado interior de los servicios que deben ofrecer las operadoras ferroviarias	20
2.1.	Estaciones.....	20
2.1.1.	Estaciones de la Unión Europea.....	20
2.1.2.	Propiedad y gestión.....	23
2.1.3.	Acceso de las operadoras ferroviarias a las instalaciones de las estaciones	27
2.1.4.	Calidad de los servicios en las estaciones (incluida la accesibilidad para las personas con movilidad reducida).....	27
2.2.	Terminales de mercancías, estaciones de clasificación e instalaciones de almacenamiento.....	28
2.3.	Instalaciones de mantenimiento	31
2.4.	Otras instalaciones: accesos portuarios e instalaciones de socorro y abastecimiento de combustible	33
3.	Condiciones marco.....	35
3.1.	Cánones por el uso de la infraestructura	35
3.1.1.	Cánones de infraestructura para los servicios de mercancías	35
3.1.2.	Cánones de infraestructura para los servicios interurbanos	37
3.1.3.	Cánones de infraestructura para los servicios suburbanos	39
3.1.4.	Cánones de infraestructura – clasificación general	41
3.2.	Adjudicación de capacidad	42
3.3.	Inversiones en infraestructura	46
3.4.	Evolución de los precios	49

Los anexos del presente informe figuran en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión SWD(2014) 186

INTRODUCCIÓN

De conformidad con el artículo 15, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012 por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (texto refundido)¹, la Comisión está obligada a informar cada dos años al Parlamento Europeo y al Consejo acerca de:

- a) la evolución del mercado interior en cuanto a los servicios ferroviarios así como
- b) los servicios que deberán prestarse a las empresas ferroviarias, según lo dispuesto en el anexo II de la Directiva 2012/34/UE;
- c) las condiciones marco;
- d) el estado de la red ferroviaria de la Unión;
- e) la utilización de los derechos de acceso;
- f) los obstáculos para unos servicios ferroviarios más eficaces;
- g) las limitaciones de infraestructura;
- h) la necesidad de legislación.

De conformidad con el artículo 15, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE, está obligada a llevar a cabo un seguimiento de la utilización de las redes y de la evolución de las condiciones marco en el sector ferroviario, en especial por lo que respecta a:

- los cánones por el uso de la infraestructura;
- la adjudicación de capacidad;
- las inversiones en la infraestructura ferroviaria;
- la evolución de los precios;
- la calidad de los servicios de transporte ferroviario;
- los servicios ferroviarios regidos por contratos de servicio público;
- la concesión de licencias;
- el grado de apertura del mercado;
- el grado de armonización que se produzca entre los Estados miembros;
- la evolución del empleo y de las condiciones sociales en el sector ferroviario.

La Directiva 2012/34/UE ha ampliado el ámbito de la información periódica de la Comisión en comparación con la Directiva anterior², ya que ahora abarca la evolución del mercado interior de las instalaciones de servicio y condiciones marco tales como las inversiones en infraestructura, la evolución de los precios, la calidad del servicio, las obligaciones de servicio público y el desarrollo de las condiciones de empleo y las condiciones sociales correspondientes, que ahora se presentan por primera vez en el informe del Programa de Seguimiento del Mercado Ferroviario (RMMS). Las anteriores obligaciones de la Comisión en materia de información y seguimiento estaban ya definidas en la Directiva 91/440,

¹ DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

² Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización (DO L 75 de 15.3.2001, p. 29).

modificada por las Directivas 2001/12 y 2004/51 y aplicadas en virtud del Reglamento nº 91/2003 relativo a las estadísticas sobre transporte ferroviario.

El presente informe es el cuarto sobre el seguimiento de la evolución del mercado ferroviario y va acompañado de un documento de trabajo de los servicios de la Comisión SWD(2014) 186 en el que figuran todos los anexos que contienen la mayoría de los datos sobre los que se apoyan las evaluaciones correspondientes. Los informes anteriores se publicaron en 2007³, 2009⁴ y 2012⁵ acompañados sistemáticamente de documentos de trabajo con los anexos estadísticos.

Los datos correspondientes al presente informe han sido recabados principalmente por los Estados miembros mediante cuestionarios (los «cuestionarios RMMS» enviados en 2011 y 2012) y por Eurostat, pero se han completado con información de otras fuentes, como la encuesta Eurobarómetro sobre calidad del servicio, información pública sobre las tarifas ferroviarias, informes financieros anuales, datos del marcador de ayudas estatales, o los datos proporcionados por otras partes interesadas (como, por ejemplo, la UIC⁶ y la UNIFE⁷). La recopilación de datos en algunos ámbitos añadidos recientemente, como el mercado interior de los servicios ferroviarios, todavía se está estudiando en el contexto del acto de ejecución del RMMS y, por consiguiente, la información en esos campos todavía está fragmentada.

1. EVOLUCIÓN DEL MERCADO INTERIOR DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS

1.1. Objetivos del Libro Blanco del Transporte (2011)

El Libro Blanco del Transporte (2011)⁸ contiene las siguientes recomendaciones:

- que el transporte terrestre de mercancías efectuado por ferrocarril o vías de navegación interior en distancias superiores a los 300 km aumente un 30 % de aquí a 2030;
- que el 50 % de las mercancías transportadas por carretera en distancias superiores a los 300 km pase al transporte ferroviario o por vía de navegación interior de aquí a 2050;
- que, en 2050, la mayor parte del transporte de pasajeros de media distancia se efectúe por ferrocarril.

RECUADRO 1 - UNIDADES DE MEDICIÓN EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO

El transporte de viajeros se mide principalmente en pasajeros por kilómetro, también denominados pasajeros-km o p-km. Tren-km se refiere a la distancia efectivamente recorrida por un tren.

³ El 18 de octubre de 2007, la Comisión Europea adoptó una Comunicación al Consejo y al Parlamento Europeo sobre el seguimiento de la evolución del mercado ferroviario COM(2007) 609, acompañada del documento de trabajo SEC(2007)1323.

⁴ El 18 de diciembre de 2009, la Comisión Europea adoptó una Comunicación al Consejo y al Parlamento Europeo sobre el seguimiento de la evolución del mercado ferroviario COM(2009) 676, acompañada del documento de trabajo SEC(2009)1687.

⁵ El 21 de agosto de 2012, la Comisión Europea adoptó el Tercer Informe al Consejo y al Parlamento Europeo sobre el seguimiento de la evolución del mercado ferroviario COM(2012) 0459, acompañado del documento de trabajo SWD(2012)246 final/2.

⁶ Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC).

⁷ Asociación Europea de Fabricantes de Equipos Ferroviarios.

⁸ Libro Blanco – Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible, COM(2011) 144 final.

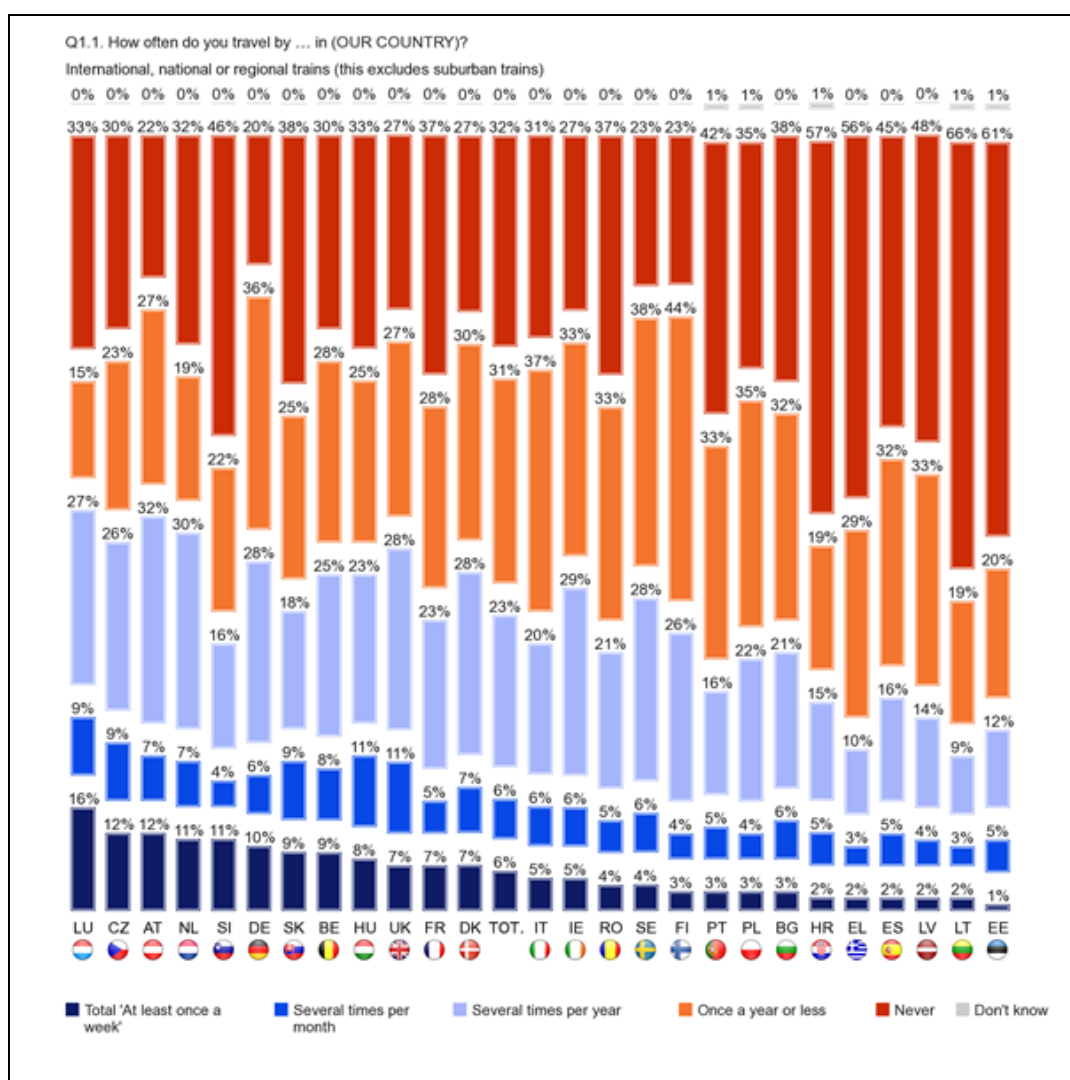
Un tren entre París y Bruselas que transporte 500 viajeros a una distancia de 300 km generará 150 000 pasajeros-km y 300 tren-km.

El transporte de mercancías utiliza las toneladas por kilómetro, denominadas toneladas-km, o t-km.

1.2. El mercado actual del transporte ferroviario de pasajeros

Sobre la base de la encuesta Flash de Eurobarómetro efectuada en 2013⁹ a la que respondieron cerca de 28 000 personas de más de 15 años, solamente el 12 % de los europeos usan regularmente el tren (un 14 % el tren de cercanías): un 6 % de los europeos usan el tren al menos una vez por semana, y el 6 % «varias veces al mes», pero el 32 % no lo usan nunca, a pesar de que el 83 % de los europeos viven en un radio de 30 minutos de una estación de tren¹⁰ (véase el gráfico 14 bis).

**Gráfico 1 - Frecuencia de uso del tren - trayectos nacionales, regionales e internacionales
– 2013**



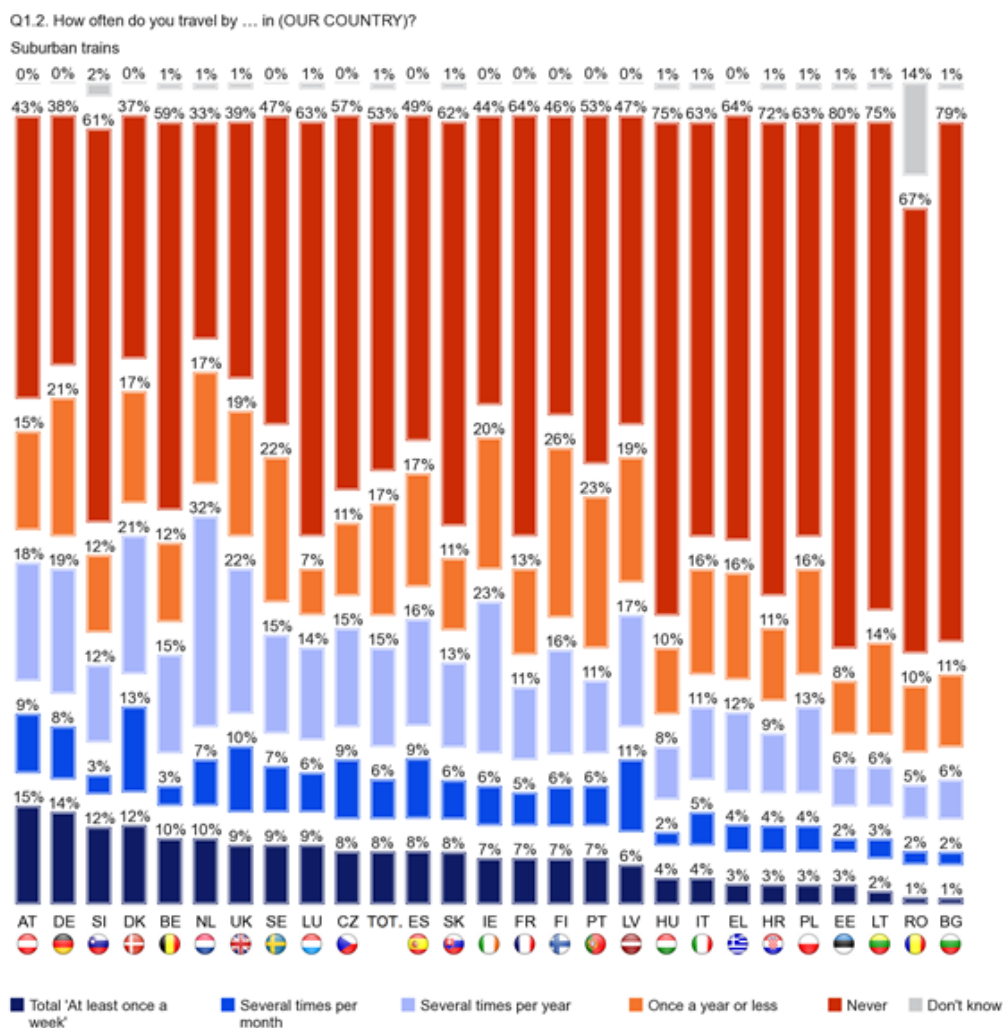
Fuente: Flash de Eurobarómetro 382a sobre el grado de satisfacción de los europeos con los servicios ferroviarios - Anexo 2 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión SWD(2014) 186

⁹ Flash de Eurobarómetro 382a sobre el grado de satisfacción de los europeos con los servicios ferroviarios, publicado el 16 de diciembre de 2012. - se efectuaron 28 036 entrevistas telefónicas a unas 1 000 personas por Estado miembro de más de 15 años. Para mayor información, véase el anexo 1.

¹⁰ Ibídem.

Es interesante señalar que el uso del ferrocarril suburbano está mucho más polarizado entre un grupo de grandes usuarios (14 %) y otro de no usuarios (53 %) que el del ferrocarril convencional. El grupo de grandes usuarios se compone principalmente de adolescentes y jóvenes que efectúan trayectos diarios¹¹, mientras que el grupo de no usuarios está formado principalmente por personas de 55 años o mayores, el 39 % de los cuales no han usado jamás un tren de cercanías).

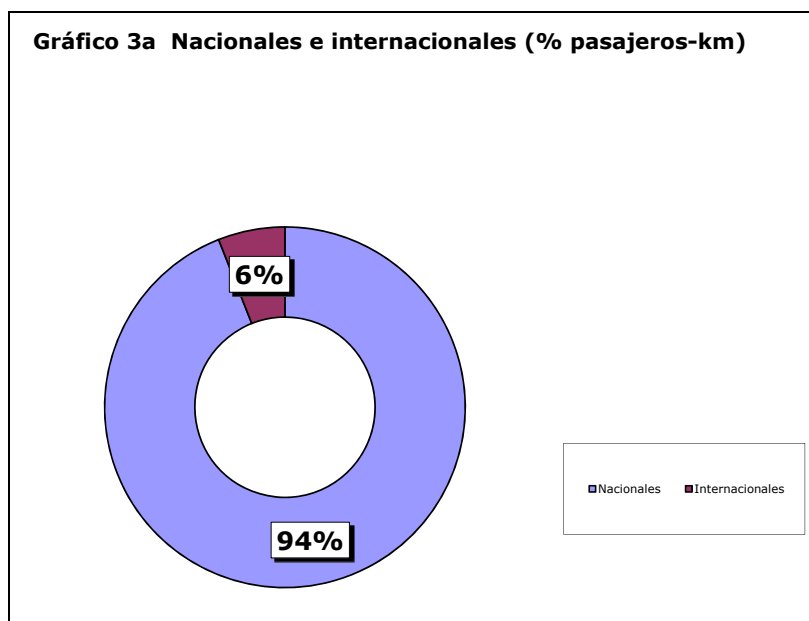
Gráfico 2 - Frecuencia de uso del tren - trenes suburbanos- 2013



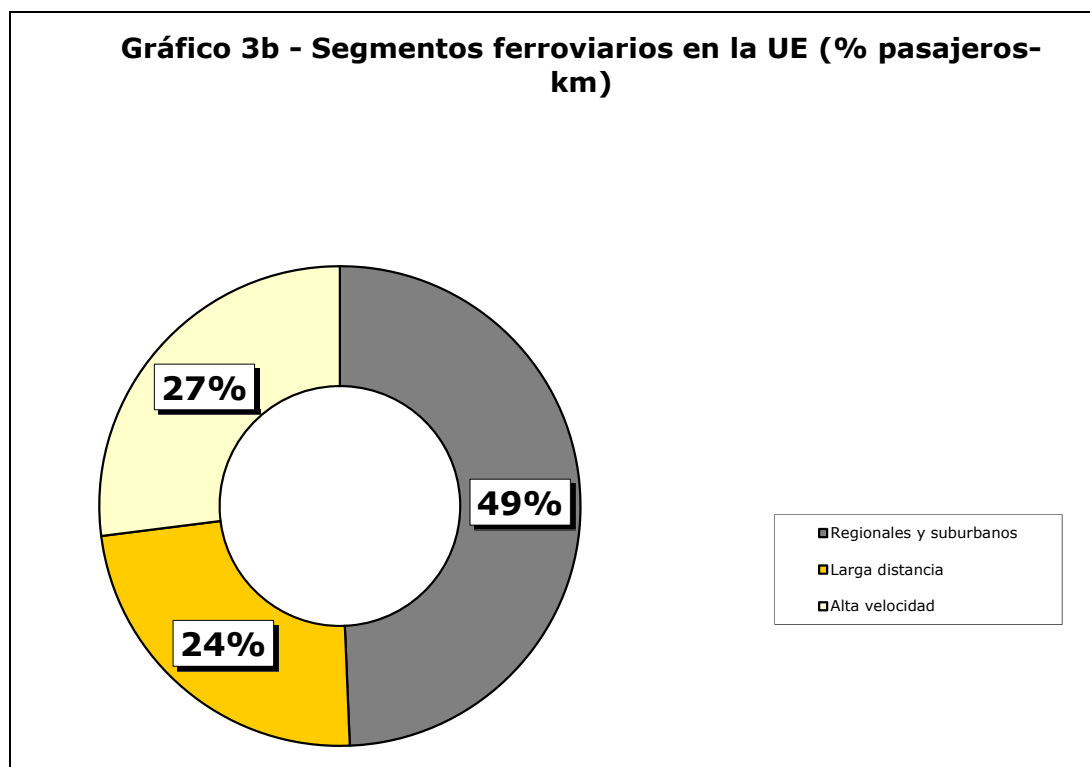
Fuente: Flash de Eurobarómetro 382a sobre el grado de satisfacción de los europeos con los servicios ferroviarios - Anexo 2 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión SWD(2014) 186

¹¹ Jóvenes que se desplazan a su lugar de trabajo o centro de estudios.

Los servicios ferroviarios son en gran medida servicios nacionales, que representan el 94 % del total de pasajeros-km de la UE. Los servicios internacionales solamente representan el 6 % del total de pasajeros-km, pero son importantes en Luxemburgo (30 %), Austria (15 %), Bélgica (13 %), Francia y Letonia (un 11 % en ambos).

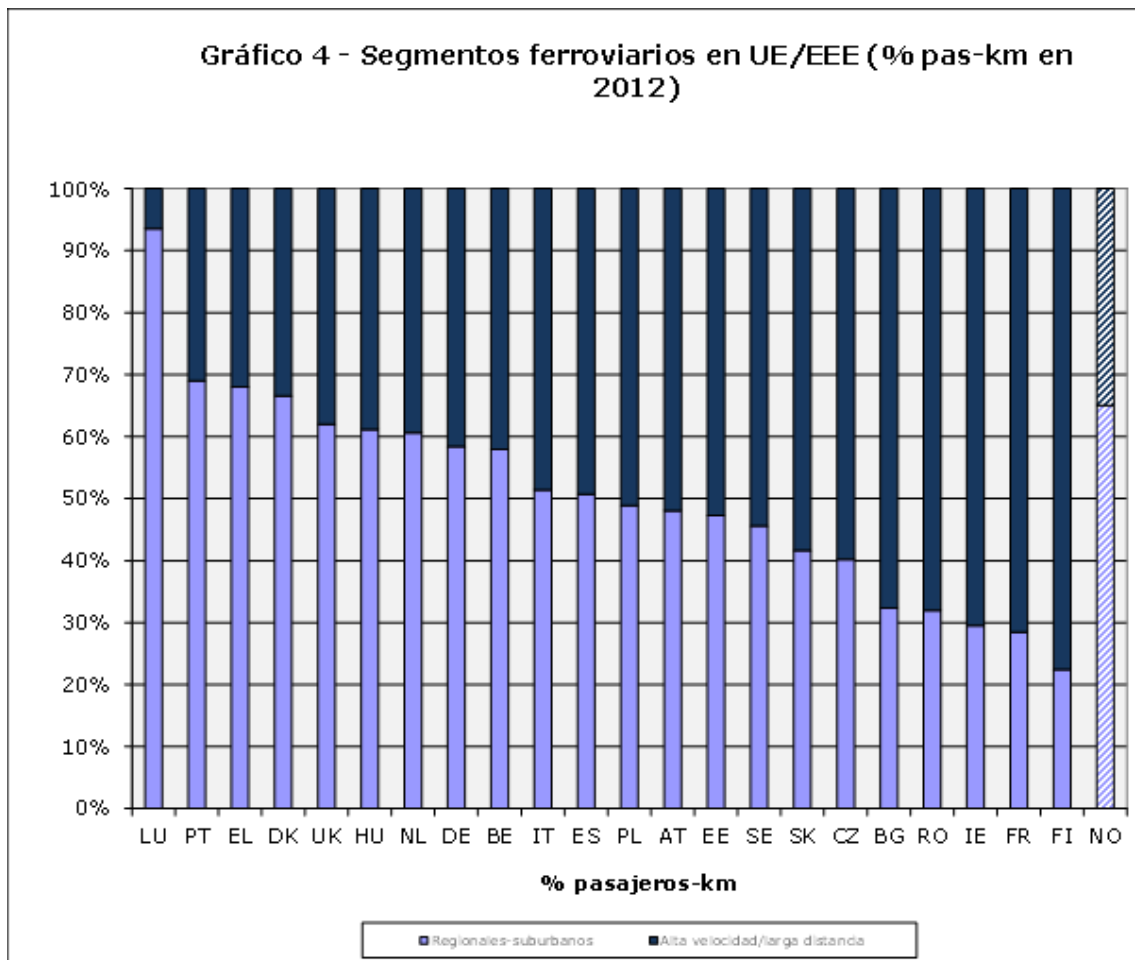


Fuente Eurostat.



Fuente: Cuestionarios de los Estados miembros, estimaciones basadas en informes anuales, , UIC y Steer Davies Gleave (Estudio sobre el cuarto paquete ferroviario); los datos correspondientes a la UE y al EEE (incluida Noruega) son idénticos - Anexo 5a del documento de de trabajo de los servicios de la Comisión SWD(2014) 186

En términos de segmentos del mercado, la **mitad** de los viajes ferroviarios se pueden asimilar a **servicios regionales y suburbanos** y la **otra mitad a servicios de larga distancia interurbanos o a servicios de alta velocidad** (27 % del total de pasajeros-km en 2011¹²). Hay diferencias importantes entre los Estados miembros: en el Reino Unido, por ejemplo, el mercado principal es el de cercanías, mientras que en Francia, gracias al TGV, el mercado mayor es el de larga distancia.

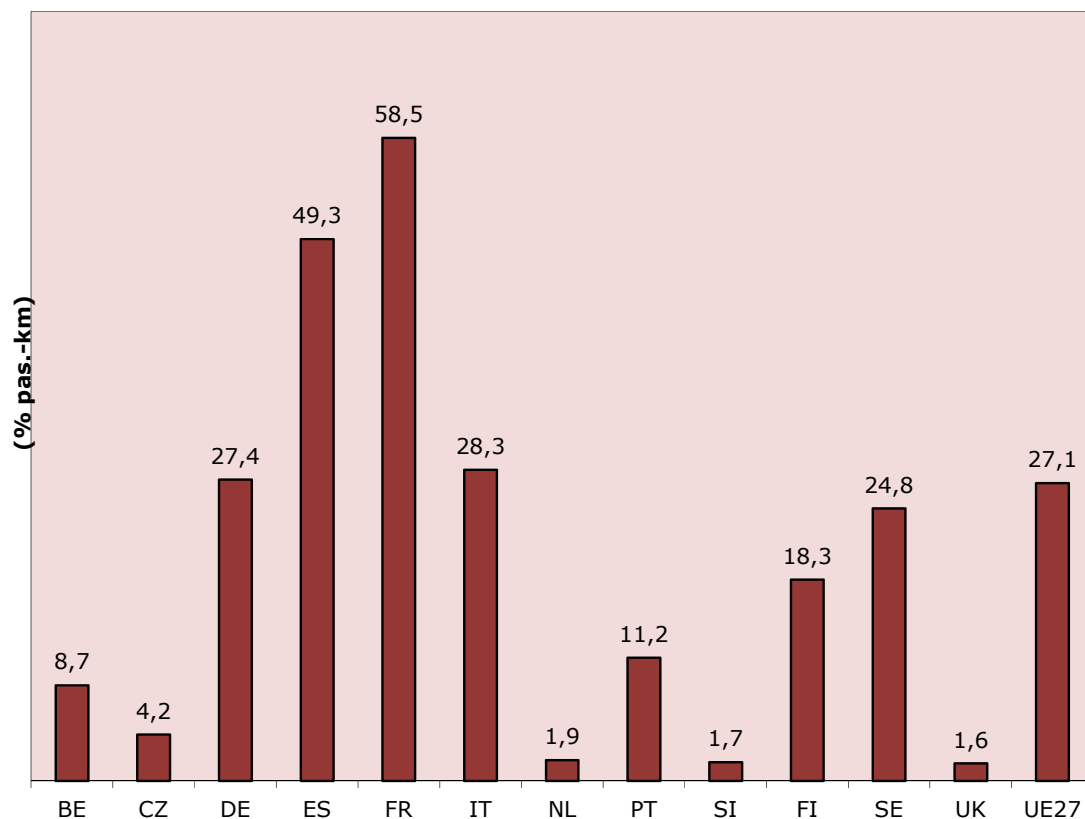


Fuente: Cuestionarios del RMMS , así como estimaciones (fuentes: series de datos de UIC, Amadeus, informes anuales de CP, FS y RENFE, supuestos del Libro Blanco del Transporte) – sin datos de Lituania, Letonia y Estonia.

Los trenes de alta velocidad domina de forma casi exclusiva el mercado de larga distancia en algunos Estados miembros: en 2011, en Francia y España el 58 % y el 49 % del total de pasajeros-km respectivamente correspondió a trenes de alta velocidad.

¹² *EU Transport in figures, Statistical Pocketbook 2013, p.52 [«Cuaderno estadístico 2013. El transporte de la UE en cifras»].*

Gráfico 5 - Trenes de alta velocidad en 2011 (% pas.-km)



Fuente: EU transport in figures, Statistical pocketbook 2013, que citaba cifras de la UIC, – Anexo 5b del documento de trabajo SWD(2014) 186 - En este gráfico, el transporte por ferrocarril de alta velocidad abarca todo el tráfico con material rodante de alta velocidad (incluidos los trenes pendulares que pueden alcanzar los 200 km/h). Estos servicios no exigen necesariamente infraestructura de alta velocidad..

RECUADRO 2 - SEGMENTOS DEL MERCADO FERROVIARIO

Los servicios ferroviarios de alta velocidad (p.ej., TGV, ICE; AVE, etc.) y los servicios de ferrocarril convencional de larga distancia (p. ej., Intercity) que con frecuencia -aunque no siempre- exigen la reserva de plaza, compiten principalmente con el transporte aéreo y, en cierta medida, con el automóvil y los autobuses. Los trenes de alta velocidad operan casi siempre en una infraestructura dedicada - desde 1990, el número de kilómetros de vías de alta velocidad se ha multiplicado por seis (de 1024 km a 6872 km en 2009¹³) - y en general solo tienen parada en aglomeraciones urbanas de una cierta importancia.

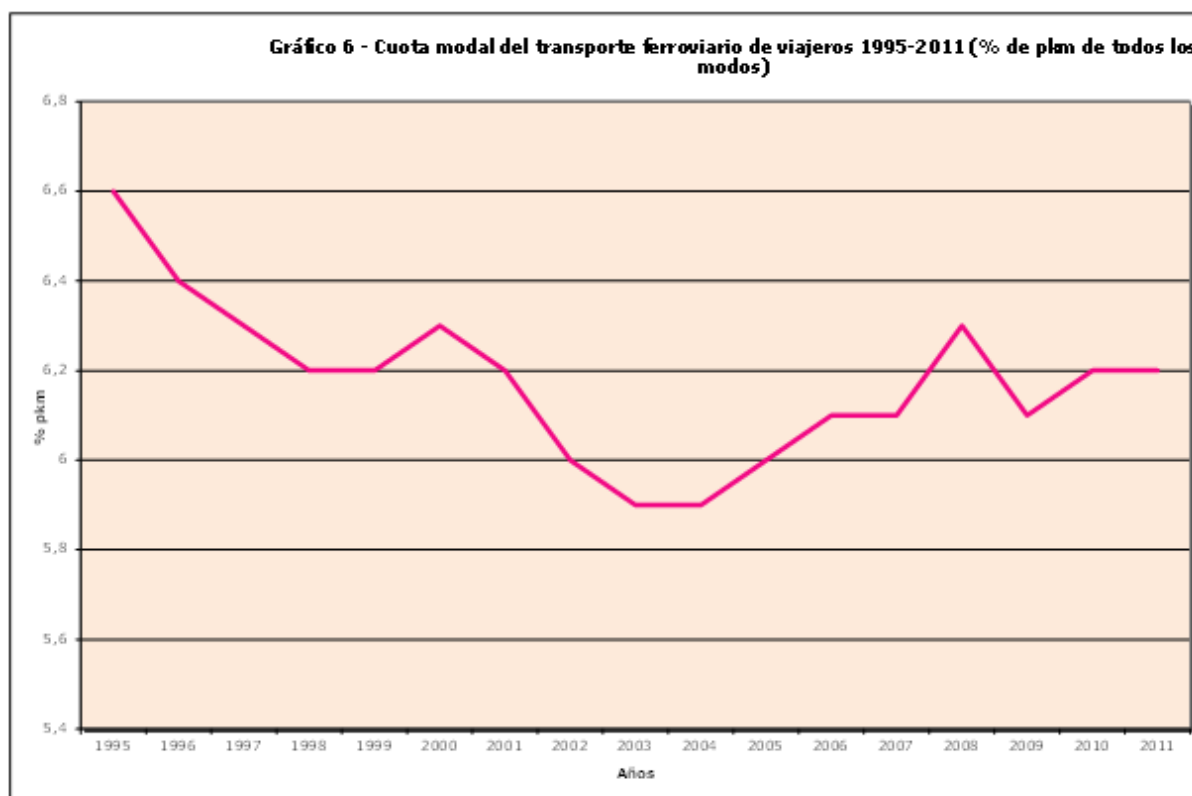
Los servicios ferroviarios de media distancia y regionales (p.ej., Inter-Regio) y los servicios de trenes suburbanos y de cercanías (p.ej., RER, S-Bahn, Cercanías, etc.) compiten principalmente con el automóvil y no disponen de plazas asignadas. Los servicios de ferrocarril suburbano y de cercanías frecuentemente están interconectados con las redes de metro. Estos servicios funcionan casi exclusivamente con subvenciones y contratos de servicio público y tienen parada en numerosas estaciones. Los servicios suburbanos normalmente requieren una frecuencia de paso muy elevada (p.ej., un tren cada 5 o 15 minutos).

¹³ EU Transport in figures, Statistical Pocketbook 2013 [«Cuaderno estadístico 2012. El transporte de la UE en cifras»].

1.3. Evolución del mercado ferroviario de viajeros

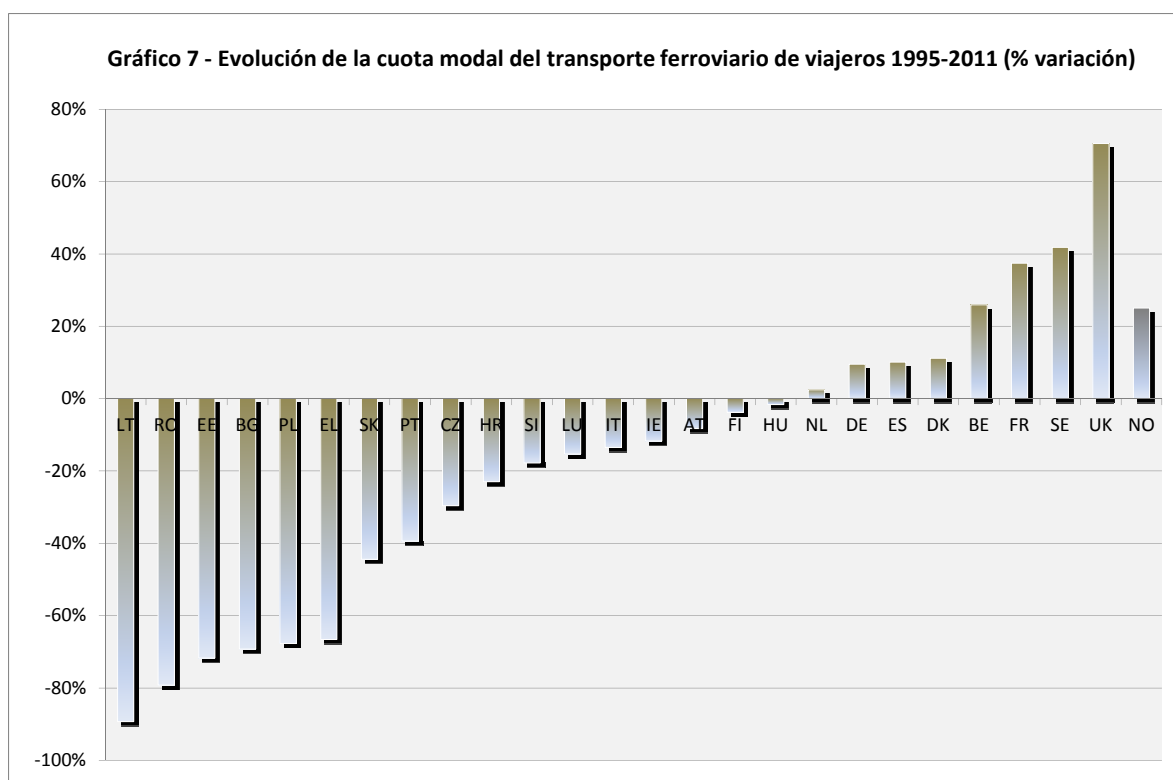
Como puede verse en el gráfico 6, la cuota modal del ferrocarril ha ido en aumento desde 2003.

No obstante, a pesar de algunos avances, la cuota del ferrocarril en los desplazamientos sigue siendo modesta en la UE en comparación con otros modos de transporte como el automóvil y el avión. La cuota modal del ferrocarril en 2011 se ha mantenido estable en un 6,2 % en comparación con 2010.



Fuente: Eurostat – Anexo 3 del documento de trabajo SWD(2014) 186 – Los datos de 2012 todavía no están disponibles

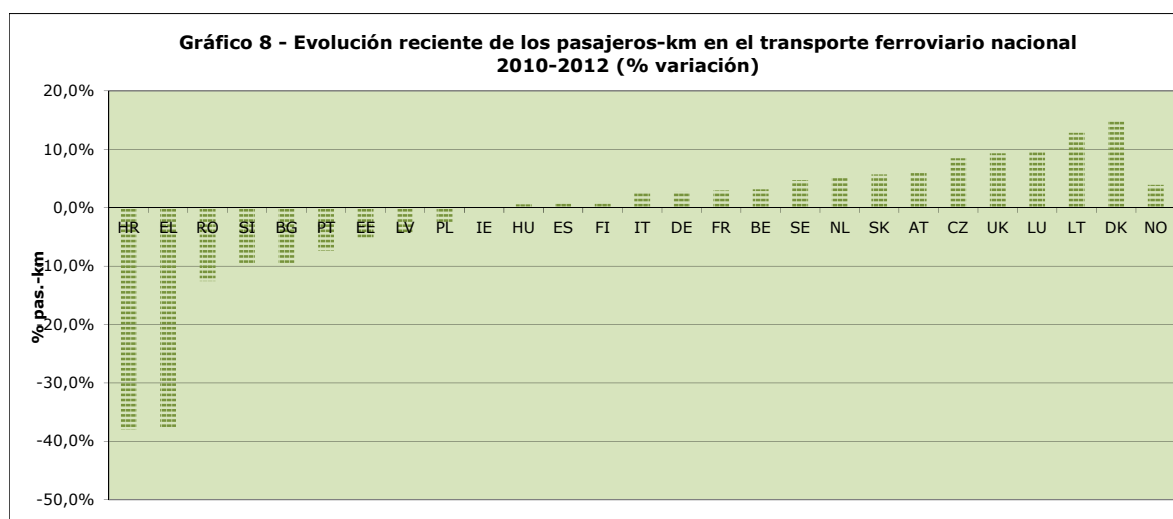
Desde 1995, **los desplazamientos por ferrocarril han aumentado en comparación con los demás modos en el Reino Unido (+70 %), Suecia (+42 %), Francia (+37 %) y Bélgica (+26 %)**. Por el contrario, el uso del ferrocarril ha caído más del 60 % en Grecia, Polonia, Bulgaria, Rumanía, Estonia y Lituania (-90 %). Globalmente, la cuota modal del transporte de viajeros por ferrocarril ha aumentado un 16 % en la UE-15 desde 1995 (no hay datos sobre la UE-25) y en un 3 % en la UE-25 desde 2000.



Fuente: Eurostat.

Como puede verse en el gráfico 8, los **servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril, que representaban el 94 % del tráfico total de viajeros en 2011**, han aumentado principalmente en Dinamarca (+15 %), Lituania (+12 %), Luxemburgo y el Reino Unido (+9 %) desde 2010. Estados miembros como Austria, Italia¹⁴ y la República Checa, donde actualmente hay competencia en las líneas de larga distancia nacionales, también han experimentado un fuerte crecimiento (entre el 6 y el 8 %). Tras años de descenso del tráfico ferroviario, Lituania e Italia han podido volver al crecimiento. El declive del ferrocarril en varios Estados miembros del sureste de Europa se debió al efecto de las restricciones presupuestarias en las subvenciones por servicio público (-38 % en Croacia y Grecia).

¹⁴ Datos italianos facilitados en enero de 2014 por las autoridades italianas -- incluyen el tráfico internacional.

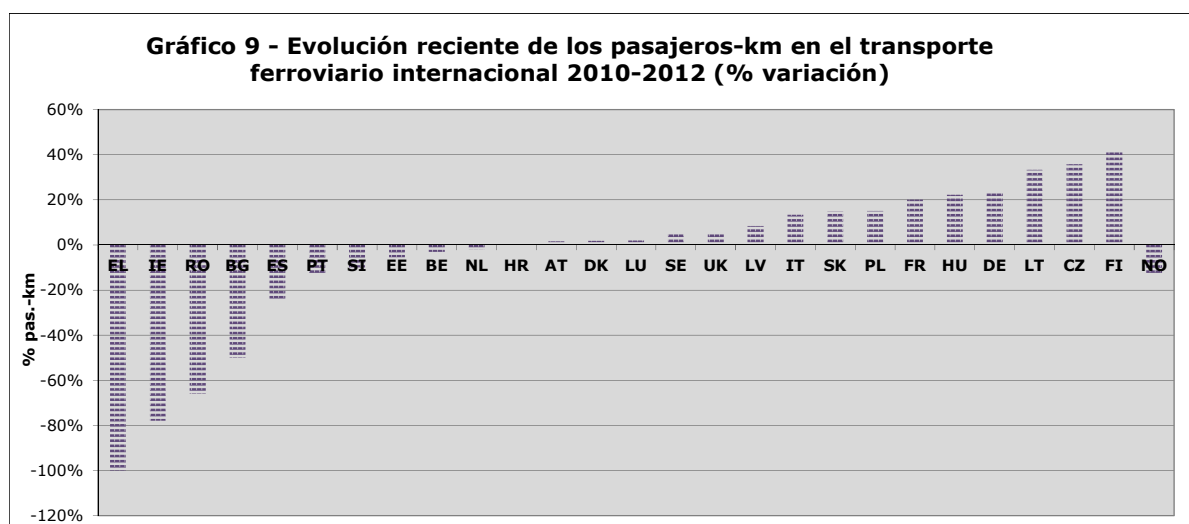


Fuente: Eurostat, Cuestionarios RMMS de los Estados miembros

El mercado europeo del transporte ferroviario nacional de viajeros está evolucionando en varios Estados miembros. En la actualidad hay empresas ferroviarias independientes nuevas en el mercado que compiten en las líneas de larga distancia Viena-Salzburg, Nápoles-Roma-Milán/Venecia/Turín y Praga-Ostrava. En la ruta Roma-Milán, la cuota de transporte del ferrocarril ha aumentado del 36 % en 2008 al 66 % en 2012. En estas líneas, las operadoras ferroviarias históricas han experimentado un aumento del tráfico (+10 % en el caso de la operadora histórica italiana).

Los servicios ferroviarios internacionales, que en 2012 representaban el 6 % del tráfico ferroviario de viajeros¹⁵, han continuado su **crecimiento** (+25 % en el período 2005-2011) con **un 2 % en 2011 y un 13 % en 2012**. Entre 2010 y 2012, donde más ha aumentado el tráfico ferroviario internacional ha sido en Finlandia (+42 %), gracias principalmente a la puesta en funcionamiento de servicios de alta velocidad entre Helsinki y San Petersburgo. El aumento ha sido impresionante en varios Estados miembros de Europa central y oriental, así como en Alemania (+23 %), Francia (+20 %) e Italia (+13 %), donde la nueva operadora Thello ha inaugurado servicios nocturnos entre París y Venecia. Los servicios de alta velocidad en el Canal de la Mancha han seguido aumentando (+5 % del tráfico ferroviario internacional en el Reino Unido).

¹⁵ Esta estimación se hizo combinando las estadísticas de Eurostat y del RMMS (que completan las lagunas en las series de Eurostat)



Fuente: Eurostat, Cuestionarios RMMS de los Estados miembros

No obstante, hay señales de que el tráfico internacional de viajeros se está estancando en mercados de transporte internacional ferroviario importantes como Bélgica y los Países Bajos, si bien varias operadoras han iniciado trámites administrativos o han expresado interés en explotar servicios ferroviarios en los ejes Londres/París-Bruselas-Colonia/Amsterdam. Por último, los servicios ferroviarios internacionales se han resentido de los efectos de la crisis económica en los Estados miembros más afectados. TrainOSE, la operadora histórica griega, ha suspendido todos los servicios internacionales, mientras que los servicios transfronterizos de viajeros se han desplomado en Irlanda (-78 %), Croacia (-75 %), Rumanía (-66 %), Bulgaria (-50 %), España (-24 %), Portugal (-13 %) y Eslovenia (-10 %). Esto podrá ser una señal de que los trenes convencionales de servicio público subvencionado de larga distancia no son competitivos frente a otros modos, en particular las compañías aéreas de bajo coste¹⁶, tal como ocurrió en Italia a principios de la década 2000-2010¹⁷.

1.4. El mercado actual del transporte ferroviario de mercancías

Al contrario que el transporte ferroviario de viajeros, el transporte ferroviario de mercancías es mucho más internacional: alrededor del 47 % del total de toneladas-km en la UE fueron internacionales en 2011 (el 9 % de las mismas en régimen de tránsito). En Bélgica, los Países Bajos y los Estados bálticos, más del 70 % del transporte ferroviario de mercancías es internacional (procedente de Alemania y Rusia). En cambio, en el Reino Unido solamente el 2 % del tráfico ferroviario de mercancías es internacional. En Alemania, Francia e Italia, las otras tres mayores economías de la UE, esos porcentajes son respectivamente del 39 %, del 19 % y del 50 %. Por último, alrededor del 85 % del tráfico ferroviario de mercancías danés es solamente de tránsito.

Es importante subrayar asimismo que Alemania y su infraestructura ferroviaria juegan un papel primordial en el transporte ferroviario de mercancías ya que representan por sí solas el 27 % del total de toneladas-km de la UE, muy por delante del segundo mercado de transporte de mercancías por ferrocarril, que es Polonia con un 12 %¹⁸. Alemania se encuentra también en el mismo corazón de la red ferroviaria de la UE: es con mucho el Estado miembro más

¹⁶ El tráfico aéreo en la ruta Lisboa-Madrid ha continuado creciendo (ligeramente) en el período 2009-2011.

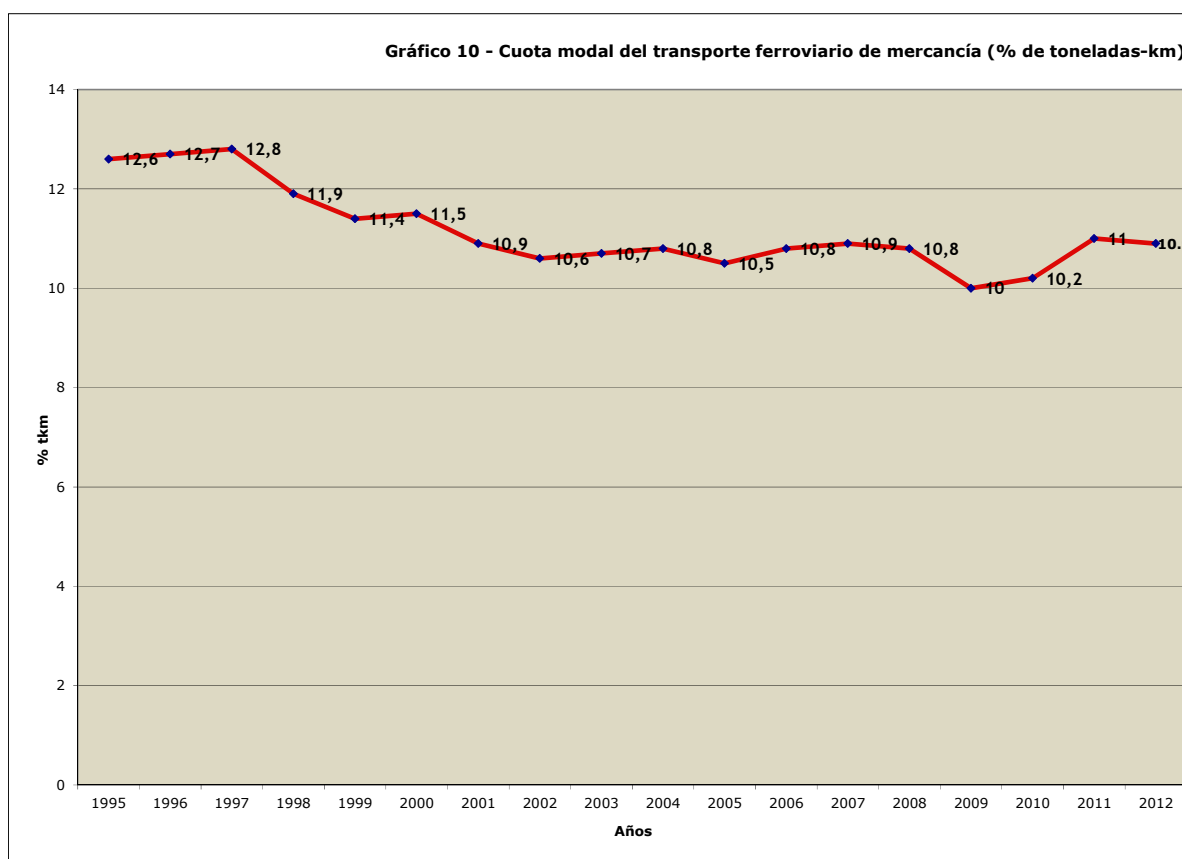
¹⁷ El tráfico ferroviario internacional de viajeros en Italia se ha reducido en un 50 % desde 2004.

¹⁸ Francia (8 %), Italia y el Reino Unido (5 %)

transitado (el 28 % del total de toneladas-km en tránsito) junto con Austria (el 13 % del total de las toneladas-km en tránsito).

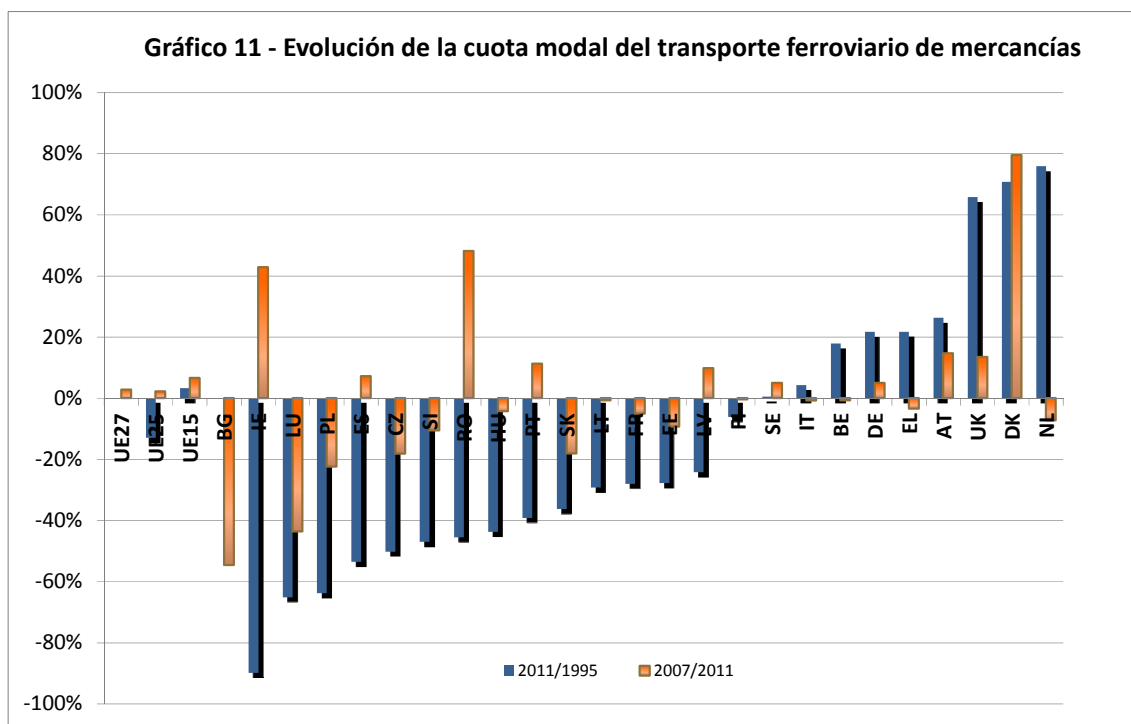
1.5. Evolución del mercado ferroviario de mercancías

La cuota del transporte ferroviario de mercancías frente a todos los demás modos ha permanecido estable desde 1995 alcanzando el 10,2 % en 2010 para seguidamente remontar hasta el 11 % en 2011 y el 10,9 % en 2012. **En la UE, el transporte ferroviario de mercancías ha crecido a un ritmo más lento que el global del transporte de mercancías: el transporte ferroviario ha crecido solamente un 5 % en toneladas-km desde 1995, mientras que el porcentaje global de crecimiento de todos los demás modos ha sido del 22 %.**



Fuente: Eurostat – Anexo 3 del documento de trabajo SWD(2014) 186

Desde 1995, la cuota modal del ferrocarril ha aumentado principalmente en Europa septentrional y ha disminuido en Europa meridional y oriental (algo menos en los Estados bálticos). Los porcentajes más elevados de crecimiento se registraron en los Países Bajos (+76 %), Dinamarca (+71 %) y el Reino Unido (+66 %), pero también en Alemania, el mayor mercado de transporte ferroviario de mercancías de Europa. A pesar de un ligero crecimiento en Italia (+4 %), el transporte ferroviario de mercancías ha disminuido en Francia (-5 %) y España (-54 %).



Fuente: Eurostat.

Desde 2007, año en que se liberalizó el sector del transporte ferroviario de mercancías a nivel de la UE, el tráfico ha seguido en fuerte aumento en Dinamarca (+79 %), Austria (+15 %), el Reino Unido (+14 %), así como en Rumanía, Irlanda, Portugal y Letonia. Si bien la crisis económica fue más larga en Rumanía que en Europa del norte, el transporte ferroviario de mercancías aumentó gracias a la aparición de nuevas operadoras independientes muy eficientes desde 2007.

El transporte ferroviario intermodal de mercancías está aumentando, pero ha disminuido el transporte en vagones individuales. La cuota del transporte ferroviario intermodal de mercancías ha aumentado del **15 % al 18 %** entre 2007 y 2011, si bien principalmente en Alemania, Irlanda y España. El transporte ferroviario intermodal de mercancías se ha estancado en Francia e Italia y sigue siendo escaso en Polonia y los Estados bálticos, aunque en rápido aumento¹⁹. Por otra parte, el transporte en vagones individuales parece estar disminuyendo en todas partes²⁰ (la serie de datos de Eurostat está incompleta). En Alemania descendió del 39 % del total de toneladas-km en 2004 a solamente el 26 % en 2011. En Polonia fue de solamente el 17 % del total de toneladas-km en 2010.

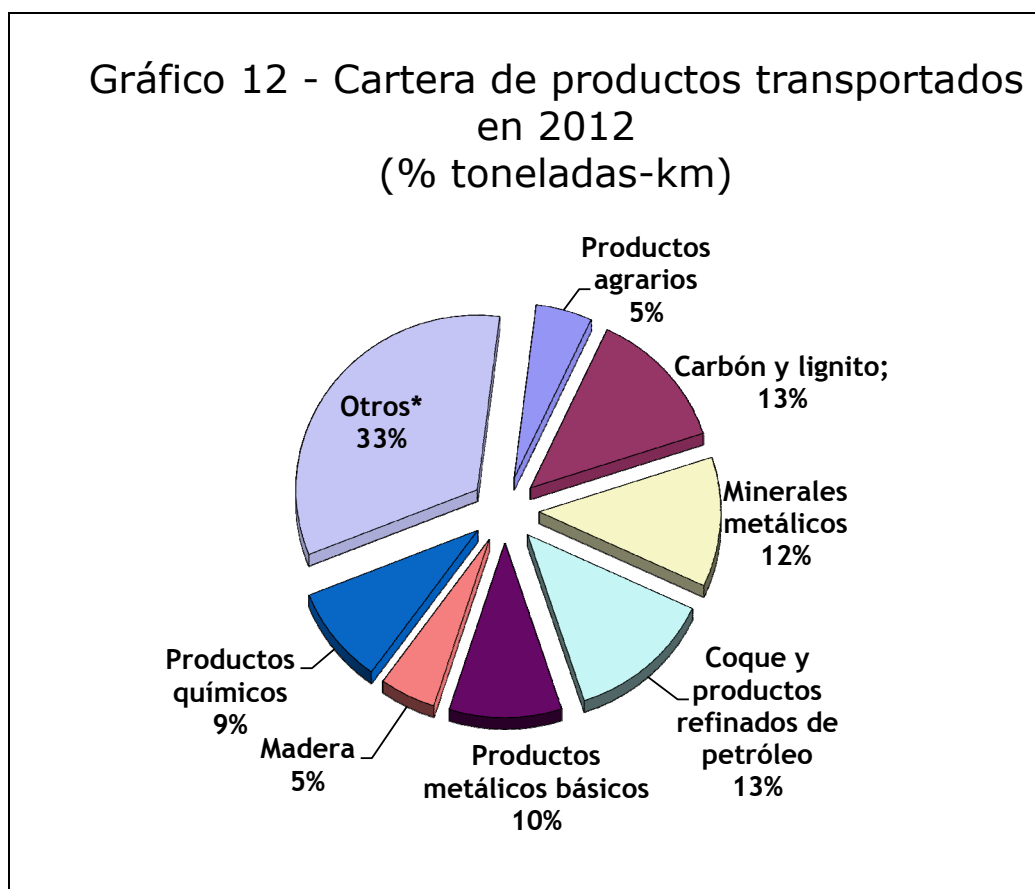
La combinación de tipos de mercancías transportadas (véase el gráfico) se ha mantenido estable y sigue estando concentrada en materias primas (productos agrarios y minerales) o en productos industriales semielaborados (metales básicos, productos químicos)²¹. El carbón, los minerales brutos, los derivados del petróleo y los productos químicos representan el 57 % del total de toneladas-km. El transporte de productos químicos es el único segmento que ha aumentado en términos absolutos y relativos desde 2007 (+7 %). No obstante, es interesante

¹⁹ En Polonia, los volúmenes de transporte intermodal se han doblado desde 2007 (fuente: Eurostat). Eurostat)

²⁰ CER (2013), *Rail Freight Status Report 2013* (p.37 fig. 24), indica que la cuota de transporte en vagones individuales probablemente disminuyó del 41% en 2002 al 31% en 2008, atendiendo a varias fuentes (Eurostat, McKinsey, XRail)

²¹ El 33% de las toneladas-km correspondientes a la categoría "otros" (véase la gráfica 12) con frecuencia incluye productos acabados en el tráfico intermodal.

observar que este crecimiento se ha concentrado en Alemania, Escandinavia y los Estados bálticos, ya que el transporte de productos químicos ha disminuido en Polonia y Francia. Vale la pena subrayar la importancia de determinados transportes en algunos Estados miembros: el transporte ferroviario de carbón en Polonia es por sí solo más importante que todo el mercado del transporte ferroviario de mercancías en 20 Estados miembros.



Fuente: Eurostat – "Otros" incluye artículos varios (véase la nota a pie de página 21)*

Más de la mitad del descenso del tráfico entre 2008-2012 se puede explicar por la evolución de segmentos específicos. En Alemania, el aumento del transporte de productos químicos y de equipos de transporte no ha compensado descensos importantes en el transporte ferroviario de productos agrarios, coque, madera y metales básicos. En Francia, la mayor parte del descenso lo han experimentado los productos químicos (al contrario que en Alemania), los metales básicos (como en Alemania), y los minerales brutos, pero ha habido un aumento del transporte de mercancías agrupadas (incluidas en el segmento "otros"). Por último, más de la mitad del descenso en Polonia, el segundo mercado de transporte ferroviario de mercancías de la UE, es consecuencia de una disminución del transporte de carbón.

Cabe asimismo preguntarse si la especialización del transporte ferroviario de mercancías en materias primas y productos industriales básicos no convierte su ciclo de negocio en vulnerable a los ciclos económicos (evolución de los precios de las materias primas), las políticas energéticas (elección de fuentes específicas de energía) y gestión de inventarios (las materias primas son más baratas de inventariar que los productos industriales acabados). Además, para que sea rentable, el transporte ferroviario de mercancías ha de trasladarse a nichos de mayor valor añadido y aumentar las distancias medias de transporte.

2. EVOLUCIÓN DEL MERCADO INTERIOR DE LOS SERVICIOS QUE DEBEN OFRECER LAS OPERADORAS FERROVIARIAS

La información en este campo está todavía fragmentada. El presente informe se centra en las estructuras de propiedad y gestión y presenta los problemas detectados en el acceso a las instalaciones declaradas oficialmente.

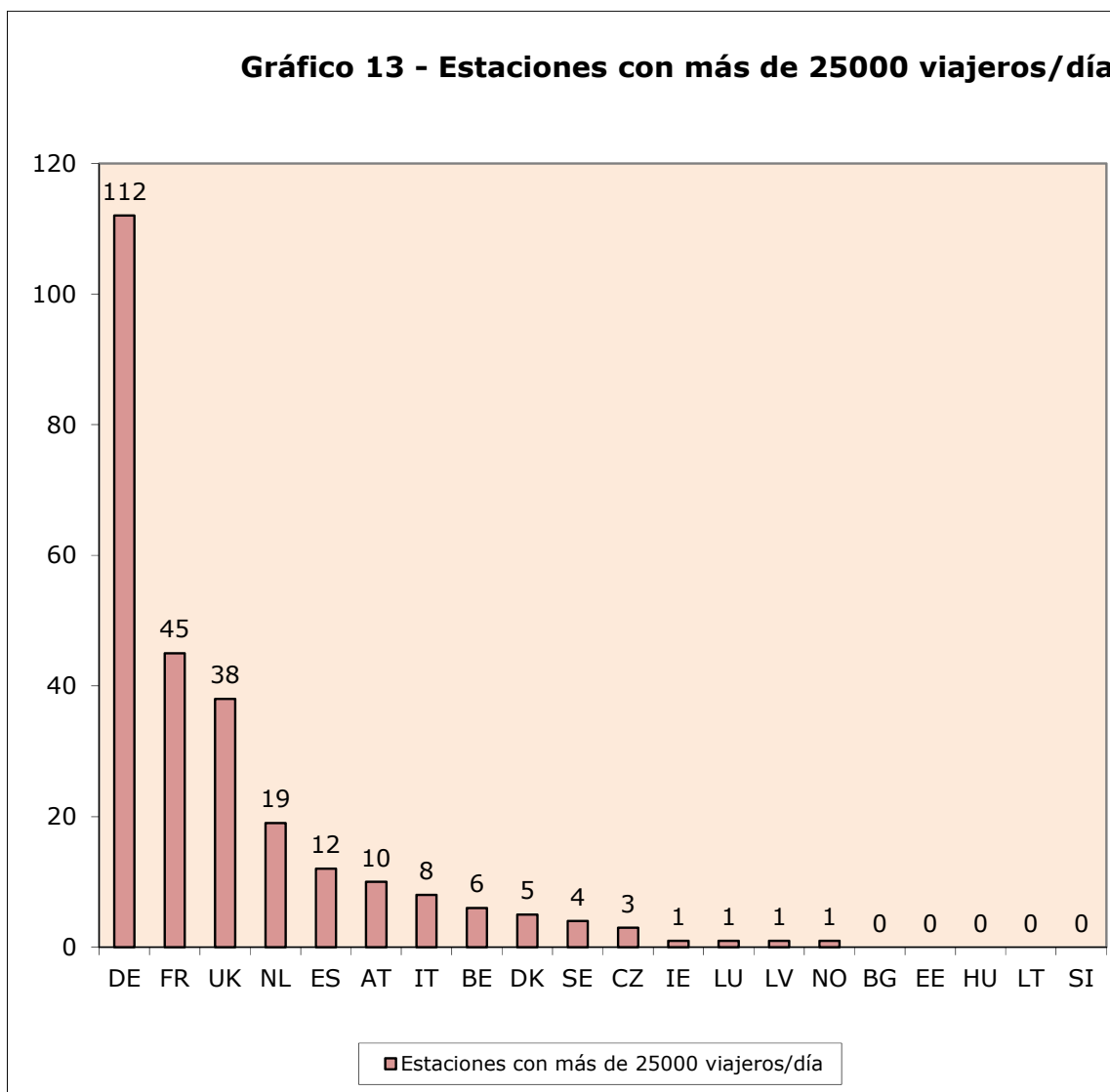
2.1. Estaciones

2.1.1. Estaciones de la Unión Europea

En la UE hay cerca de 22 000 estaciones²², de las que unas 250 son grandes estaciones por las que transitan más de 25 000 viajeros al día. La importancia de los servicios suburbanos, que transportan muchos más viajeros, explica que algunos Estados miembros pequeños como los Países Bajos dispongan de más grandes estaciones que España o Italia (por ejemplo, Luxemburgo dispone de una gran estación). También podría tener relevancia en este aspecto la circunstancia de que algunas redes de transporte suburbanas importantes formen parte o no de la red de transporte cubierta por las Directivas sobre ferrocarriles²³. La descentralización urbana explica asimismo porqué Alemania tiene cerca de 112 grandes estaciones, en comparación con las 45 y 38 que tienen respectivamente el Reino Unido y Francia (donde Paris Nord es la estación con mayor tráfico de Europa).

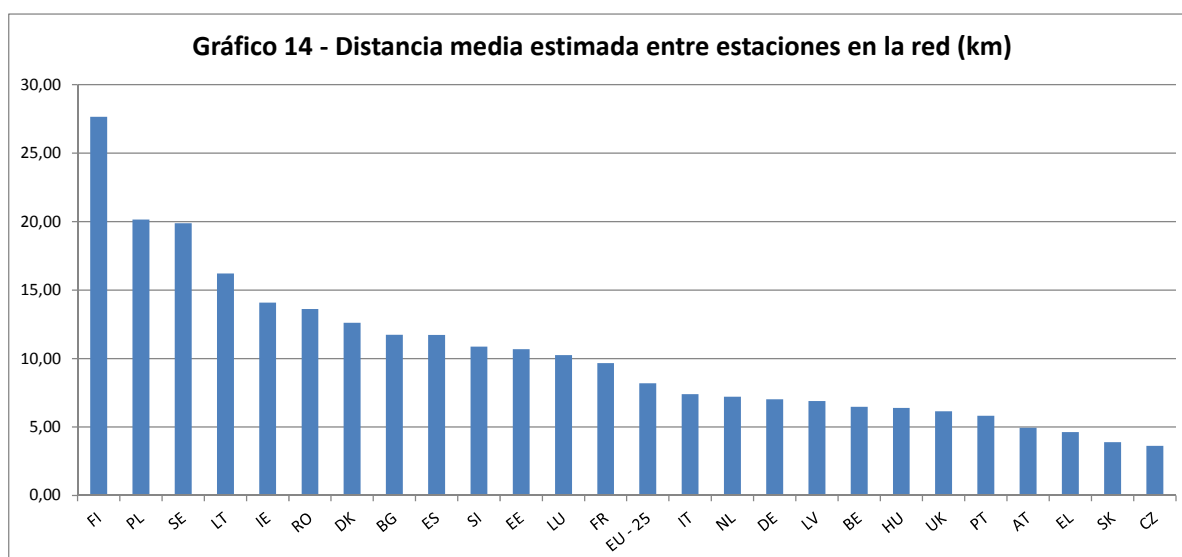
²² No hay datos disponibles de Rumanía, Polonia, Finlandia y Portugal.

²³ La definición de este indicador podría precisarse más en el contexto del acto de ejecución del RMMS.



Fuente: Cuestionarios del RMMS – Anexo 6 del documento de trabajo SWD(2014) 186

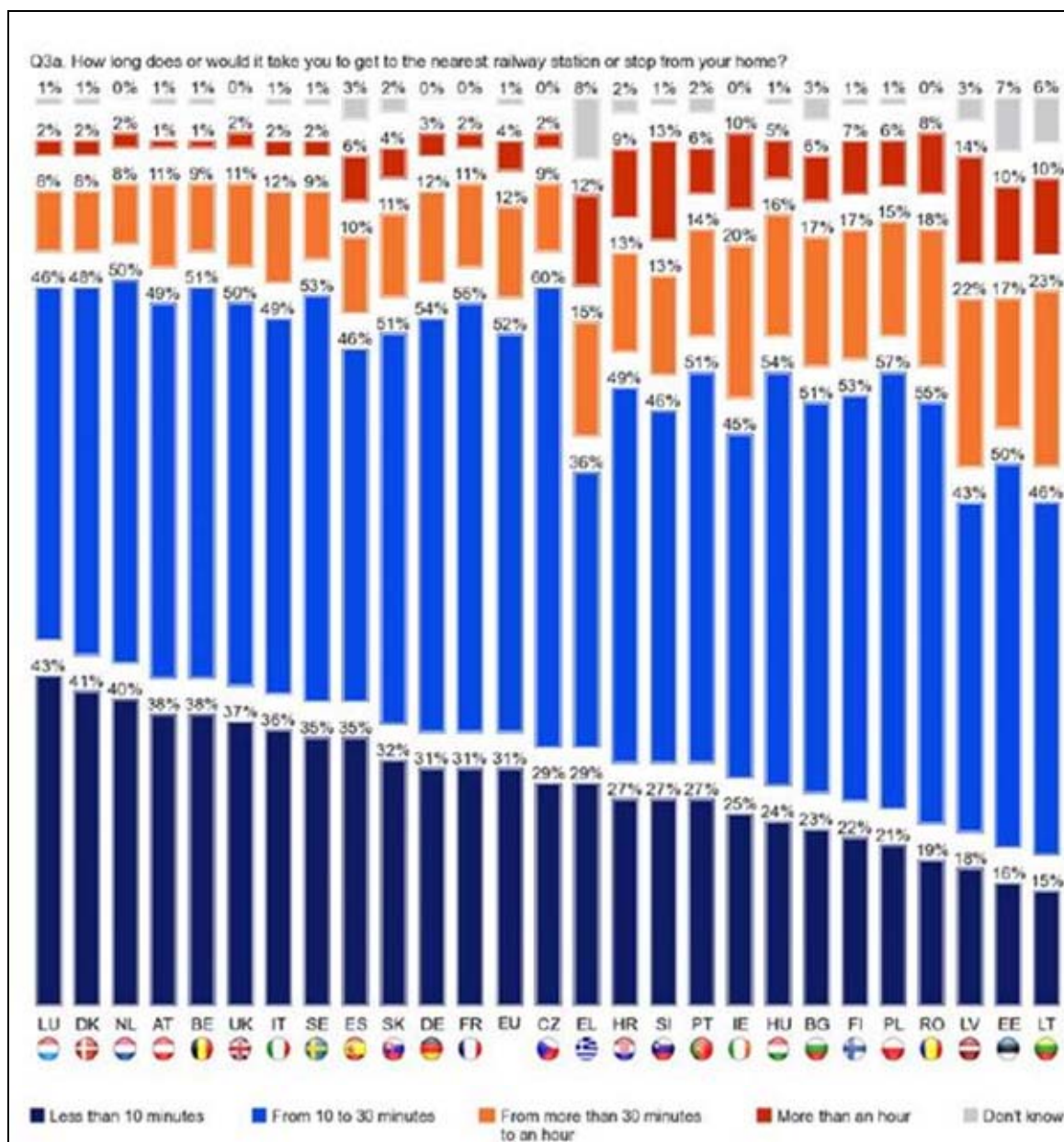
La densidad de las estaciones en la red también varía de un Estado miembro a otro. De promedio, la distancia entre dos estaciones de la red ferroviaria no supera los 5 kilómetros en la República Checa, Eslovaquia, Grecia y Austria. No obstante, en Finlandia, la distancia aumenta a un promedio de casi 28 kilómetros.



Fuente: Eurostat, datos más recientes disponibles sobre la longitud de las líneas, EIM, CER, declaraciones de los administradores de infraestructuras, número de estaciones por Estado miembro según las respuestas a los cuestionarios del RMMS.

Este indicador no implica que los trenes se detengan necesariamente en todas esas estaciones, ni tampoco da la distancia media hasta la estación más cercana para los ciudadanos europeos. El último Eurobarómetro revela de hecho que los Estados miembros donde es mayor el porcentaje de la población que vive a menos de 10 minutos de la estación más cercana no son aquellos en los que la densidad de estaciones en la red es mayor. Luxemburgo y Dinamarca son los dos Estados miembros en los que esta proporción es mayor, mientras que la distancia media entre estaciones es superior a la media de la UE-25. Por el contrario, en la República Checa y Eslovaquia, el porcentaje de la población que vive a 10 minutos o menos de la estación más cercana se sitúa en la media de la UE-25, mientras que en ambos Estados miembros la distancia entre estaciones es la menor de la UE. Esto indica una discrepancia entre la distribución de las estaciones por el territorio y el reparto de la población.

Gráfico 14 bis - Población según la distancia hasta la estación más cercana



Fuente: Flash Eurobarómetro 382a sobre la satisfacción de los europeos con los servicios ferroviarios – (entrevistas telefónicas con 28.036 ciudadanos de la UE mayores de 15 años) – Anexo 7 del documento de trabajo SWD(2014) 186

2.1.2. Propiedad y gestión

A pesar de las diferencias en las estructuras de propiedad de las estaciones (véase el cuadro 1), en la mayoría de los casos las estaciones dependen en gran medida de la operadora histórica -o bien en calidad de activos de la operadora (por ej. Irlanda y Polonia), de una filial de la misma (por ej. Alemania), o del administrador de infraestructuras (por ej. Austria e Italia). En muchos casos, existen acuerdos complejos de propiedad de las estaciones en los que el administrador de infraestructuras es el propietario de los andenes, pero la operadora histórica es la propietaria de la terminal (p.ej., Francia, los Países Bajos y Bélgica). En otros Estados miembros, las estaciones son propiedad de administradores de infraestructuras

independientes (p.ej., el Reino Unido y España), o del propio Estado (Portugal, Luxemburgo, Eslovaquia y Bulgaria).

Cuadro 1 - Estructuras de propiedad de las estaciones en Europa

	Estaciones con más de 25000 viajeros/día	Estaciones con más de 10000 viajeros/día	Estaciones con más de 1000 viajeros/día	Estaciones con menos de 1000 viajeros/día
AT	ÖBB Infra		ÖBB Infra y otros AI	ÖBB Infra y otros AI
BE	NMBS-SNCB Holding			NMBS-SNCB Holding e Infrabel
BG	no procede	no procede	Estado	
CZ	Mayoría de las estaciones gestionadas por el administrador de infraestructuras, salvo estaciones principales propiedad de CD (Ferrocarriles Checos)			
DE	DB-Station		DB station y otros	
DK	DSB propietario			
EE	AI de Eesti Raudtee y AI de Edelraudtee			
ES	Propietario desconocido Algunos centros comerciales de las estaciones son propiedad de ADIF (según las cuentas anuales)			
FI	Multipropiedad: VR Ltd, Agencia Finlandesa de Transporte y Senate Properties Co. VR Ltd propietarios de unas 40 estaciones y alquila instalaciones de billettería en unas 20 estaciones			
FR	RFF propietaria de andenes y accesos / SNCF propietaria de terminales de viajeros			
GR	Estaciones propiedad de OSE, AI griego			
HU	Estado	Estado / AI (MAV o GySEV)		
IE	CIE Holding			
IT	Estaciones y terminales propiedad de Ferrovie dello Stato a través de su AI Rete Ferroviaria Italiana (RFI)			
LT	JSC Ferrocarriles Lituanos (LG)			
LU	Estado			
LV	VAS Ferrocarriles Letones (AS LDz)			
NL	NS y ProRail (AI neerlandés)			
PL	PKP (holding)			PKP PLK (AI polaco)
PT	Estado			
RO	CFR			
SE	Estaciones propiedad de Jernhusen, empresa estatal resultante de la división de SJ			
SI	no procede	no procede	SZ Infrastrkutura (AI esloveno)	SZ Infrastrkutura (AI esloveno)
SK	Estado			
UK	Network Rail (AI del Reino Unido)			
NO	NSB - Rom Eiendom	JBV (AI noruego)	JBV (AI noruego) y NSB Rom Eiendom	Mixta: JBV, NSB-Rom Eiendom, copropietarios

En general, las estructuras de gestión de las estaciones son idénticas a las de propiedad. No obstante, en los Estados miembros en los que el propietario es el Estado (Bulgaria, Eslovaquia, Portugal, Hungría y Luxemburgo), la gestión corre a cargo del administrador de infraestructuras²⁴. En Francia, a pesar de la copropiedad con el administrador de infraestructuras francés RFF, las estaciones son gestionadas por la operadora histórica (SNCF, Gares et Connexions). En el Reino Unido, Network Rail es propietaria y administradora de las 14 estaciones más importantes, mientras que el resto son propiedad de Network Rail, pero son administradas en régimen de alquiler por la principal operadora en franquicia.

En cualquier caso, las estaciones siguen siendo propiedad o estando gestionadas (al menos en parte) por las operadoras ferroviarias históricas en todos los Estados miembros salvo Bulgaria, Portugal, Eslovaquia, España y el Reino Unido.

2.1.3. Acceso de las operadoras ferroviarias a las instalaciones de las estaciones

Las estaciones pueden constituir cuellos de botella, en particular en aquellos lugares en que se concentran estaciones importantes (p.ej., las ocho mega-estaciones italianas o París). NTV, la nueva operadora italiana en la línea de alta velocidad Roma-Milán, tiene que operar desde las estaciones de Roma-Ostiense (en lugar de Termini) y Milano-Porta Garibaldi (en lugar de Centrale). Por otra parte, el uso de estaciones periféricas también puede formar parte de una estrategia de negocio. Ouigo, el servicio ferroviario de bajo coste entre París y Lyon ofrece tarifas más baratas con salida desde Marne-la-Vallée (Eurodisney), en las afueras de París.

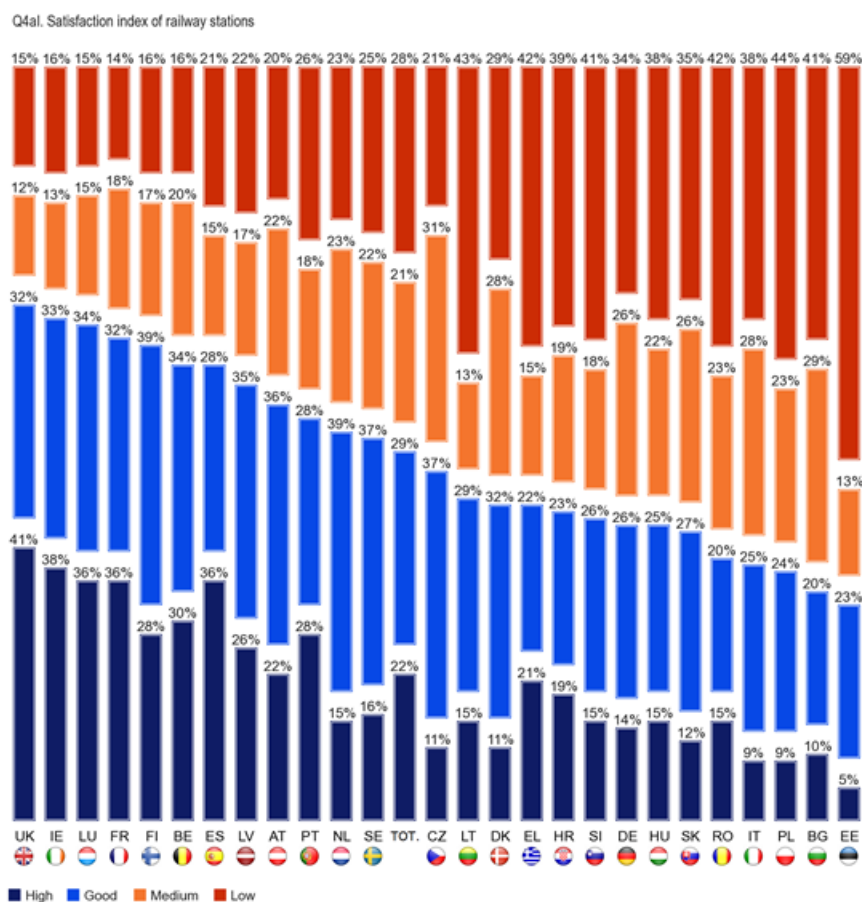
La propiedad y gestión de estaciones por parte de las operadoras históricas crea situaciones de sospecha de conflicto de intereses, o incluso denuncias. NTV ha denunciado Trenitalia a la autoridad de competencia italiana acusándola de abuso de posición dominante en lo que respecta, entre otras cosas, a la gestión de la publicidad en las estaciones italianas.

2.1.4. Calidad de los servicios en las estaciones (incluida la accesibilidad para las personas con movilidad reducida)

En general, los europeos están bastante satisfechos con las estaciones (los índices de satisfacción han aumentado ligeramente desde 2011). La encuesta flash Eurobarómetro de 2013 estima que el 51 % de los europeos declara estar "muy" o "bastante" satisfechos de las estaciones, mientras que un 49 % declara estar "medianamente" o "poco" satisfechos. Los mayores grados de satisfacción con las estaciones se alcanzaron en el Reino Unido (73 %), Irlanda (71 %) y Luxemburgo (70 %). En cambio, en Alemania (40 %), Italia (34 %) y Europa central y sudoriental se encuentran índices de satisfacción por debajo de la media.

²⁴ En Luxemburgo, el administrador de infraestructuras forma parte del conglomerado empresarial de la operadora histórica.

Gráfico 15 – Índice de satisfacción con las estaciones de ferrocarril (2013)

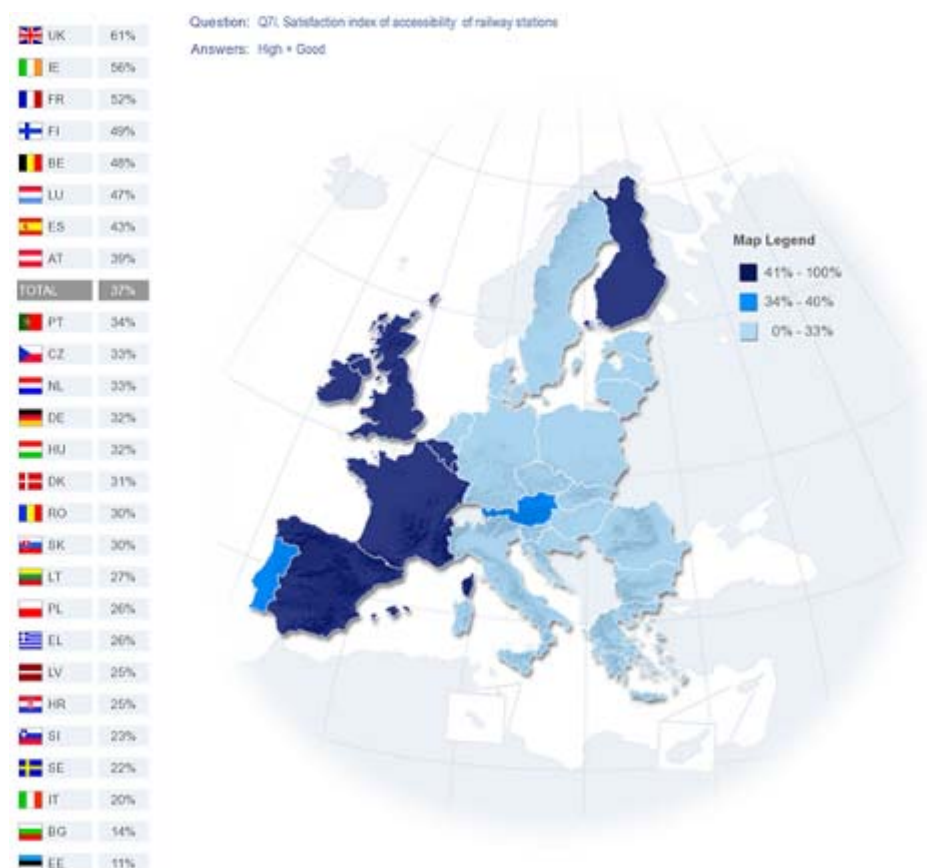


Fuente: Flash Eurobarómetro 382a sobre la satisfacción de los europeos con los servicios ferroviarios – (entrevistas telefónicas con 28.036 ciudadanos de la UE mayores de 15 años) – Anexo 7 del documento de trabajo SWD(2014) 186

Según la misma encuesta, el 68 % de los europeos están satisfechos con la información facilitada sobre los horarios de los trenes, y el 67 % con la facilidad de la compra de billetes. Los europeos se muestran menos positivos en cuanto a la limpieza de las estaciones (índice de satisfacción del 57 %) y el acceso a los mecanismos de reclamación (37 %). El grado de satisfacción con la limpieza de las estaciones es el máximo en Luxemburgo, Austria (80 %) y el Reino Unido (79 %). En Alemania, Italia y Europa central y sudoriental se encuentran los índices de satisfacción inferiores a la media.

Solamente el 37 % de los europeos se declaran "muy" o "bastante" satisfechos con todos los aspectos de la accesibilidad para las personas con movilidad reducida. Los mayores niveles de satisfacción son los del Reino Unido (61 %), Irlanda (56 %) y Francia (52 %). En Alemania, Italia y Europa central y sudoriental se encuentran los índices de satisfacción inferiores a la media.

Gráfico 16 – Índice de satisfacción con la accesibilidad de las estaciones de ferrocarril (2013)



Fuente: Flash Eurobarómetro 382a sobre la satisfacción de los europeos con los servicios ferroviarios – (entrevistas telefónicas con 28.036 ciudadanos de la UE mayores de 15 años) – Anexo 7 del documento de trabajo SWD(2014) 186

Más concretamente, la mayoría de los ciudadanos de la UE se declaran contentos con la accesibilidad de las oficinas de ventas de billetes y las máquinas expendedoras de billetes (51 %), pero menos con la accesibilidad de los andenes (46 %) y los coches (42 %), y todavía menos con la información sobre accesibilidad previa al viaje (39 %) o sobre asistencia a las personas con movilidad reducida. Los índices de insatisfacción son muy elevados entre los ciudadanos directamente afectados (40 % de insatisfacción con la accesibilidad de los andenes, y el 42 % respecto de la accesibilidad de los coches).

Los aspectos relacionados con la accesibilidad son esenciales para mejorar la cuota modal del ferrocarril, en particular en el contexto del envejecimiento de la población europea. El 34 % de los europeos que nunca utilizan el tren citaron al menos un aspecto relacionado con la accesibilidad como una razón que explica esa circunstancia. **Cerca del 19 % de la población de la UE no utiliza el transporte ferroviario por problemas de accesibilidad.**

2.2. Terminales de mercancías, estaciones de clasificación e instalaciones de almacenamiento

Globalmente, las terminales de mercancías, las estaciones de clasificación y las vías de apartado son gestionadas por sus propietarios, que son principalmente empresas de las operadoras históricas (en particular en mercados importantes del transporte ferroviario de mercancías como Alemania, Austria, Polonia, Lituania y Letonia), salvo en el Reino Unido y los Países Bajos, donde esas instalaciones son propiedad principalmente del administrador de

infraestructuras independiente. En Portugal, Bulgaria, Luxemburgo y Eslovaquia, las instalaciones son propiedad del Estado, pero su gestión corre a cargo del administrador de infraestructuras. La mayoría de las terminales de mercancías declaradas están situadas en Alemania.²⁵

²⁵ Sin datos del Reino Unido, España, Finlandia, Letonia ni Bélgica.

Cuadro 2 – Estructuras de propiedad de las terminales de mercancías, estaciones de clasificación e instalaciones de almacenamiento en Europa

	Terminales de mercancías	Estaciones de clasificación e instalaciones de formación de trenes	Estacionamiento en apartadero
AT	ÖBB Infra y privados	ÖBB Infra	ÖBB Infra y otros AI
BE	n/d	n/d	n/d
BG	Estado	Estado	Estado
CZ	n/d	n/d	n/d
DE	DB station y otros	DB station y otros	DB station y otros
DK	Banedanemark	Banedanemark	Banedanemark
EE	n/d	AI de Eesti Raudtee	n/d
ES	n/d	n/d	n/d
FI	VR Ltd.	n/d	n/d
FR	SNCF Fret	n/d	n/d
GR	n/d	n/d	n/d
HU	Estado o inversores privados	Estado / AI (MAV o GySEV)	n/d
IE	CIE Holding	CIE Holding	CIE Holding
IT	n/d	n/d	n/d
LT	JSC Ferrocarriles Lituanos (LG)	JSC Ferrocarriles Lituanos (LG)	JSC Ferrocarriles Lituanos (LG)
LU	Estado	Estado	Estado
LV	VAS Ferrocarriles Letones (AS LDz)	VAS Ferrocarriles Letones (AS LDz)	n/d
NL	ProRail (AI neerlandés)	ProRail (AI neerlandés)	ProRail (AI neerlandés)
PL	Empresas privadas	PKP PLK (AI polaco)	PKP PLK (AI polaco)
PT	Mixta: Estado, empresas ferroviarias y otros	Mixta: Estado, empresas ferroviarias y otros	Mixta: Estado, empresas ferroviarias y otros
RO	Empresas privadas	CFR	Mixta: CFR y empresas privadas
SE	n/d	n/d	n/d
SI	SZ Infrastruktura (AI esloveno)	SZ Infrastruktura (AI esloveno)	SZ Infrastruktura (AI esloveno)
SK	Estado	Estado	n/d
UK	Network Rail (AI del Reino Unido)	Network Rail y empresas ferroviarias	Network Rail y empresas ferroviarias
NO	JBV y Rom Eiendom/NSB AS	n/d	n/d

Fuentes: Contribución de los Estados miembros a los cuestionarios del RMMS, estudios propios para la información inexistente (fondo gris)

2.3. Instalaciones de mantenimiento

En la mayoría de los Estados miembros, las instalaciones de mantenimiento siguen siendo propiedad de los grupos empresariales de las operadoras históricas, con las excepciones notables de Rumanía, el Reino Unido y los Países Bajos.

Cuadro 3 - Estructuras de propiedad de las instalaciones de mantenimiento en Europa

	Instalaciones de mantenimiento	Instalaciones de mantenimiento (excepto trenes de alta velocidad y material rodante que requiere instalaciones específicas)	Otras instalaciones técnicas
AT	ÖBB TS, ÖBB PR, otras EF	ÖBB TS, ÖBB PR, otras EF	ÖBB Infra, ÖBB PR, otras EF
BE	n/d	n/d	n/d
BG	Estado	Estado	Estado
CZ	n/d	n/d	n/d
DE	Operadora DB y otras	Operadora DB y otras	DB Netz y otras
DK	n/d	n/d	n/d
EE	AI de Eesti Raudtee & ühinenud Depood	0	Operadora de mercancías y viajeros de Eesti Raudtee
EL	n/d	n/d	n/d
ES	n/d	n/d	n/d
FI	VR Ltd.	VR Ltd.	VR Ltd.
FR	SNCF/Matériel	SNCF/Matériel	SNCF/Matériel
HU	Estado / Administrador de infraestructuras (MAV o GySEV)	n/d	Estado
IE	CIE Holding	CIE Holding	CIE Holding
IT	n/d	n/d	n/d
LT	JSC Ferrocarriles Lituanos (LG)	n/d	JSC Ferrocarriles Lituanos (LG)
LU	Estado	CFL	Estado
LV	n/d	n/d	n/d
NL	Compañías privadas	Compañías privadas (ProRail propietaria de vías)	Compañías privadas (ProRail propietaria de vías)
PL	PKP PLK (AI polaco)	PKP PLK (AI polaco)	n/d
PT	Mixta: Estado, pero también EF y otros	Mixta: Estado, pero también EF y otros	Mixta: Estado, pero también EF y otros
RO	Compañías privadas	Compañías privadas	Varias empresas ferroviarias
SE	Privada	Privada	Trafikverket y privada
SI	SZ - Traction & Technics	SZ - Traction & Technics	SZ - Traction & Technics
SK	n/d	n/d	n/d
UK	Network Rail y empresas ferroviarias	Network Rail y empresas ferroviarias	Network Rail y empresas ferroviarias
NO	NSB	n/d	NSB

Fuentes: Contribución de los Estados miembros a los cuestionarios del RMMS, estudios propios para la información inexistente (fondo gris)

2.4. Otras instalaciones: accesos portuarios e instalaciones de socorro y abastecimiento de combustible

Las instalaciones restantes están menos controladas por las operadoras históricas y en ellas se observa una participación mucho mayor de empresas privadas. No obstante, en Alemania, Irlanda, Letonia y Lituania, esas empresas están normalmente relacionadas con la operadora histórica.

Cuadro 4 – Estructuras de propiedad de los accesos portuarios y las instalaciones de socorro y de abastecimiento de combustible en Europa

	Instalaciones marítimas y portuarias	Instalaciones de socorro	Instalaciones de reabastecimiento o de combustible
AT	PF	varios	varios
BE	n/d	n/d	n/d
BG	-	Estado	Estado
CZ	n/d	n/d	n/d
DE	DB station y otros	DB station y otros	DB station y otros
DK	n/d	n/d	n/d
EE	PF	n/d	Empresas de material rodante
ES	n/d	n/d	n/d
FI	n/d	n/d	VR Ltd.
FR	n/d	n/d	n/d
GR	n/d	n/d	n/d
HU	Estado / AI (MAV o GySEV)	Estado	Estado
IE	n/d	CIE Holding	CIE Holding
IT	n/d	n/d	n/d
LT	JSC Ferrocarriles Lituanos (LG)	JSC Ferrocarriles Lituanos (LG)	JSC Ferrocarriles Lituanos (LG)
LU	Estado	Estado	Estado
LV	n/d	VAS Ferrocarriles Letones (AS LDz)	VAS Ferrocarriles Letones (AS LDz)
NL	Empresas privadas	n/d	Prorail
PL	Empresas privadas	n/d	n/d
PT	Estado	Mixta: Estado, empresas ferroviarias y otros	Mixta: Estado, empresas ferroviarias y otros
RO	Empresas privadas	Empresas privadas	Varias empresas ferroviarias
SE	n/d	n/d	n/d
SI	Empresa privada (Luka Koper)	SZ Infrastruktura (AI esloveno)	Empresa privada (Petrol d.d.)
SK	n/d	n/d	n/d
UK	Network Rail y empresas ferroviarias	Network Rail y empresas ferroviarias	Network Rail y empresas ferroviarias
NO	n/d	NSB	JBV y Mantena

Fuentes: Contribución de los Estados miembros a los cuestionarios del RMMS, estudios propios para la información inexistente (fondo gris)

3. CONDICIONES MARCO

3.1. Cánones por el uso de la infraestructura

Se calcula que los principales administradores de infraestructuras (véase la parte 3.2) han recaudado de las **empresas ferroviarias**²⁶ 15 700 millones de EUR en cánones por el uso de la infraestructura en 2012 (un 3 % más que en 2011), sobre la base de las cuentas financieras²⁷. Los cánones de infraestructura han representado el 41 % de todos los ingresos de los principales administradores de infraestructuras (los fondos públicos han representado el 48 % - véase la parte 3.2).

RECUADRO 3 - CÁNONES DE INFRAESTRUCTURA Y SEGMENTOS DEL MERCADO FERROVIARIO

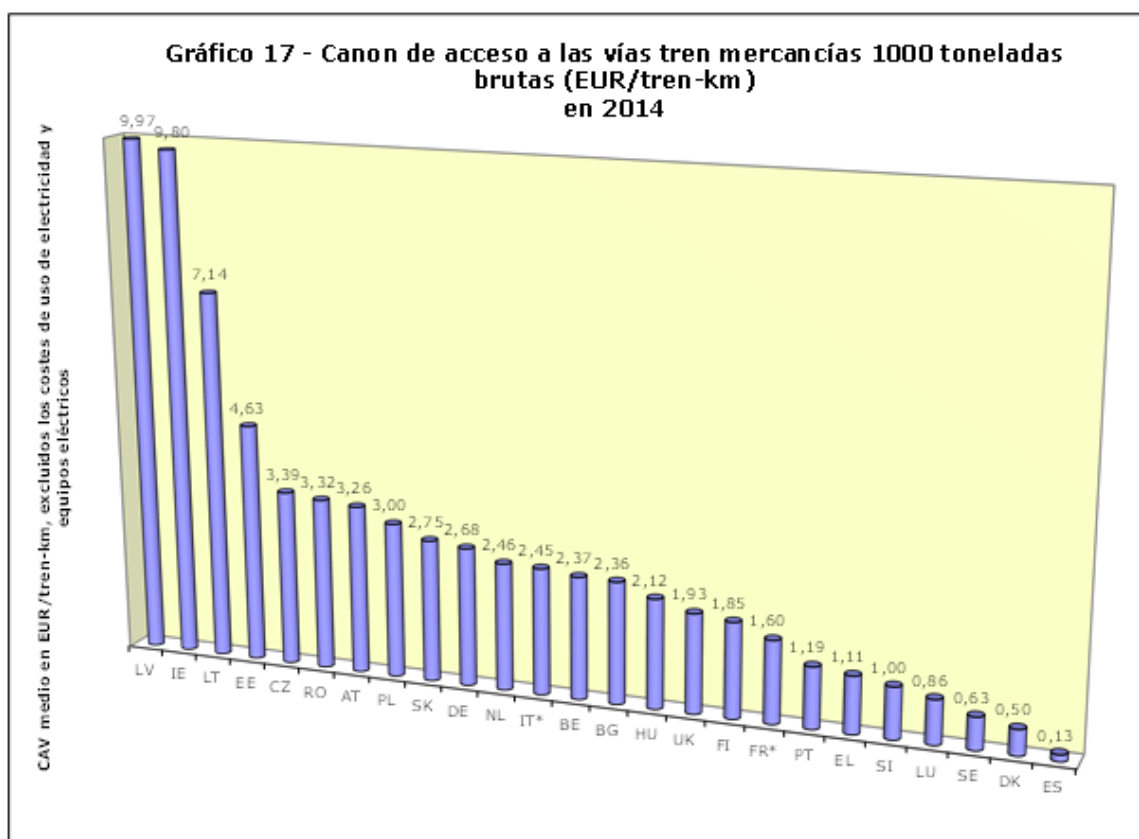
Las empresas ferroviarias pagan "cánones de infraestructura" a los administradores de infraestructuras por el uso de las infraestructuras ferroviarias. Los cánones de infraestructura repercuten de manera distinta en el transporte ferroviario de mercancías y en los servicios interurbanos y suburbanos. Se considera que el transporte ferroviario de mercancías es el más sensible a las variaciones de los cánones de acceso a las vías. Los cánones de acceso a las vías tienen asimismo un impacto sobre el coste de la estructura de los servicios interurbanos, pero solo de forma marginal sobre la tarifa final. Por último, en lo que se refiere a las obligaciones de servicio público (las tarifas de las cuales están de todos modos reguladas), el nivel de los cánones de acceso a las vías está incorporado en la arquitectura financiera del sistema ferroviario.

3.1.1. *Cánones de infraestructura para los servicios de mercancías*

Tal como puede verse en el gráfico siguiente, los cánones medios de acceso a las vías en 2014 para un tren de mercancías de 1 000 toneladas varían dentro de una gama entre 1,60 EUR/tren-km y 3,40 EUR/tren-km, salvo en los Estados bálticos e Irlanda. En los Estados bálticos, los administradores de infraestructuras atraen un tráfico interior importante de Rusia que opera en distancias muy largas y que tiene una masa del tren media superior. Las redes en la periferia de Europa tienden a tener cánones muy bajos o, en el caso de Irlanda, muy altos. Lo mismo puede decirse de las redes más pequeñas en las que son frecuentes los problemas derivados del cruce de fronteras y, por consiguiente, los trenes de mercancías no pueden pagar cánones elevados.

²⁶ En algunos Estados miembros, es difícil distinguir entre fondos públicos y cánones de infraestructura. En Francia, las regiones pagan directamente la llamada « *redevance d'accès* » de los servicios ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público que compran a la SNCF. A fin de rastrear los flujos financieros de las empresas ferroviarias a los administradores de infraestructuras, el pago de la *redevance d'accès* se ha asimilado a una subvención.

²⁷ Las cuentas financieras pueden diferir de las cuentas reglamentarias, que están sujetas a la supervisión de los reguladores nacionales.



*Fuente: Cuestionarios del RMMS - sin datos de Noruega; *= en relación con Francia e Italia, los datos corresponden a 2013, ya que estos Estados miembros no dieron datos de 2014. – Anexo 8 del documento de trabajo SWD(2014) 186*

Si bien es notoria la dificultad del transporte ferroviario de mercancías para absorber sobrecostes debido a sus estrechos márgenes de beneficios, los trenes de mercancías pagan aparentemente más que los de viajeros para acceder a las vías: **el canon medio de acceso a las vías en todos los Estados miembros es más alto para los trenes de mercancías que para los interurbanos y suburbanos**²⁸, aun cuando se excluyen del cálculo Irlanda y los Estados bálticos²⁹. Por último, resulta interesante observar que las redes que están completamente separadas normalmente imponen cánones de infraestructura más bajos³⁰.

Los cánones declarados de acceso a las vías para los trenes de mercancías en 2014 han descendido en Bulgaria (-36 %), la República Checa (-7 %) y los Países Bajos (-1 %), y se

²⁸ El canon medio de acceso a las vías en los Estados miembros para los trenes de mercancías de 1000 toneladas es de 2,31 euros/tren-km en comparación con 1,81 y 1,30 euros/tren-km, respectivamente, para los trenes interurbanos y suburbanos.

²⁹ Si se eliminan los cánones medios de acceso a las vías para las mercancías de las cuatro redes más caras (las de los Estados bálticos e Irlanda), la media baja a 2,12 euros/tren-km para las mercancías en comparación con 1,51 y 1,29 euros/tren-km, respectivamente, para los trenes interurbanos y suburbanos) y reduce la discrepancia a 0,98 euros/tren-km (que es entonces inferior a la de los trenes suburbanos e interurbanos).

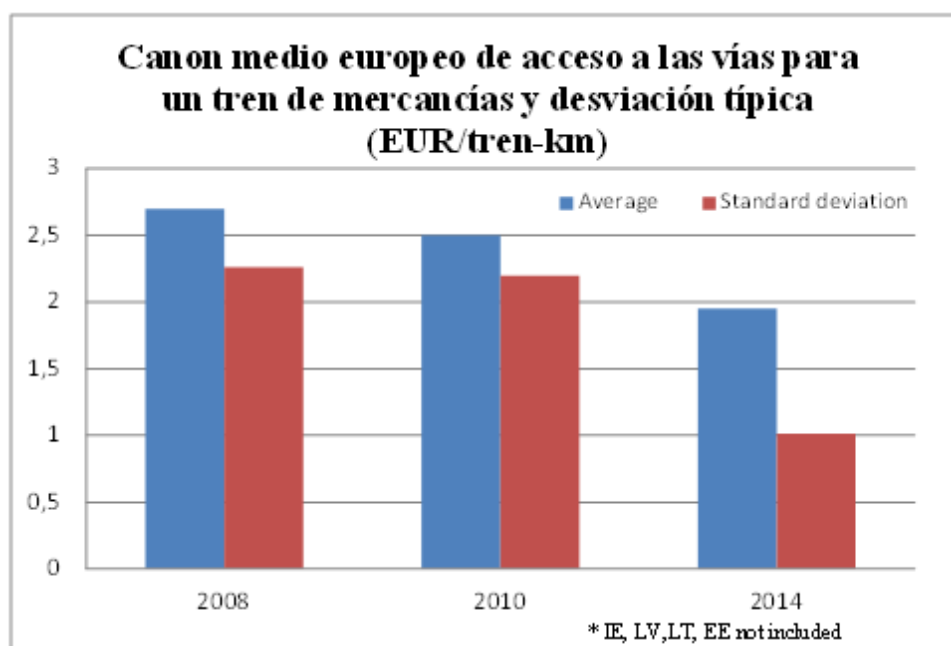
³⁰ El canon medio de acceso a las vías de las redes completamente separadas (BG, CZ, DK, EE, ES, FI, GR, NL, RO, SE, SK y UK) era de 1,93 euros/tren-km en comparación con las demás redes; análogamente, el rango medio era el 10º en lugar del 15º para las demás redes. Las excepciones principales las constituyen LU y SI, que imponen cánones bajos para el acceso a las vías de los trenes de mercancías.

han mantenido estables en ocho Estados miembros (por consiguiente bajando de hecho³¹). Por el contrario, los cánones han aumentado sustancialmente en Polonia (+13 %) y Suecia (+6,8 %). A excepción de la redes de Polonia y de los Estados bálticos, continúa el proceso de convergencia de los cánones en los Estados miembros.

En algunos casos, ha habido aumentos específicos de algunos segmentos: en Alemania, a causa del aumento de la congestión, los cánones de acceso a las vías de las líneas secundarias para los trenes de mercancías con velocidades de entre 50 y 100 km/h aumentaron un 12 %, si bien el canon medio ha aumentado solamente un 2 %, al ritmo de la inflación, en 2014 en comparación con 2013.

La comparación de la evolución del canon medio europeo³² de acceso a las vías para los trenes de mercancías muestra una disminución constante en los últimos años (-28 % entre 2008 y 2014). Quizás es más interesante todavía observar que la desviación típica – es decir, la dispersión de los valores respecto de la media – ha caído de 2,26 a solamente 1. En otras palabras, se observa que los diferentes cánones nacionales de acceso a las vías están convergiendo hacia la media europea, lo que contribuye al desarrollo de un Espacio Ferroviario Único Europeo para las mercancías con tarifas no solamente más bajas, sino también más iguales.

Gráfico 17 bis – Convergencia de los cánones de acceso a las vías para los trenes de mercancías



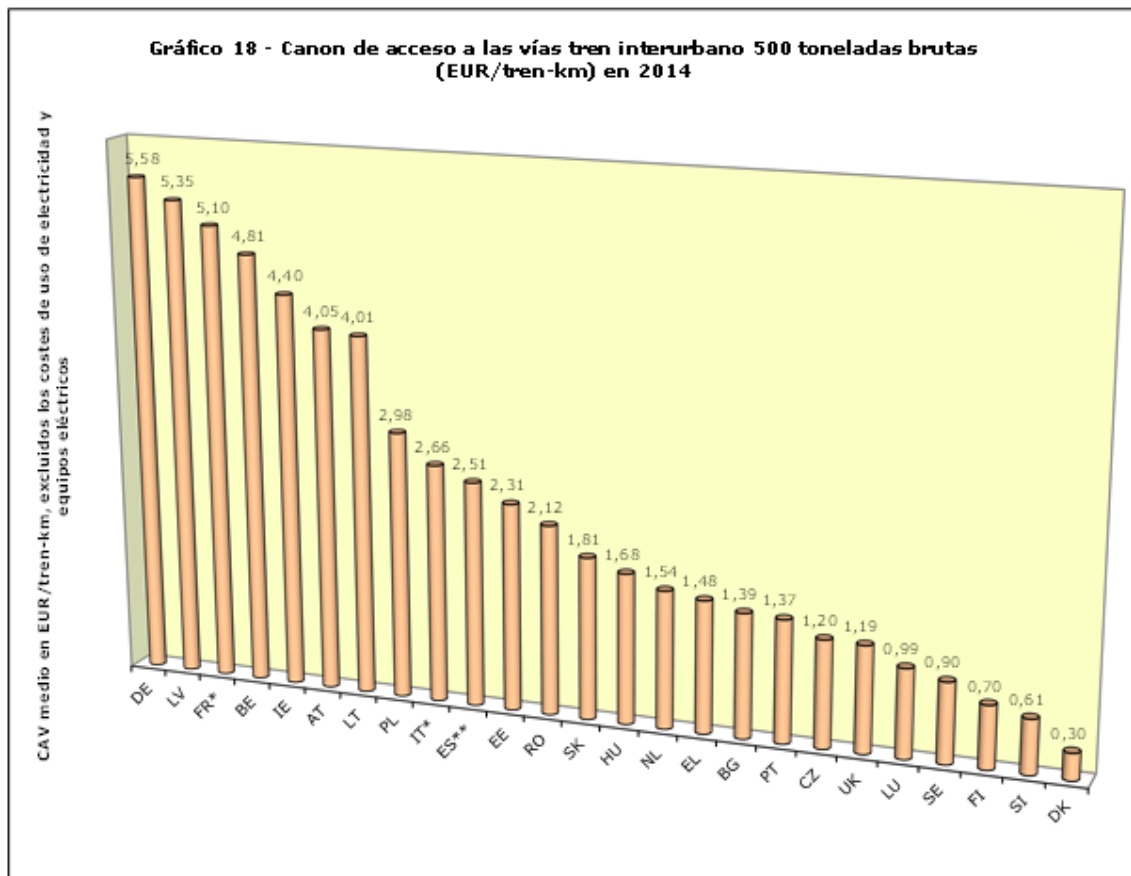
3.1.2. Cánones de infraestructura para los servicios interurbanos

Como puede observarse en el gráfico siguiente, los cánones medios de acceso a las vías en 2014 para un tren interurbano de 500 toneladas también varían sustancialmente: la

³¹ Dinamarca, España, Finlandia, Hungría, Luxemburgo, Letonia, Rumanía y Eslovaquia han experimentado una variación basada en la tasa de inflación de doce meses a noviembre de 2013; en Grecia, sobre la base del mismo indicador, a causa de la deflación (inflación del -0,7%), el canon de acceso a las vías, que se ha mantenido invariable, de hecho ha aumentado.

³² Irlanda y los Estados bálticos están excluidos de este cálculo porque sus redes están aisladas del resto de la red europea. Todos los datos proceden del cuestionario del RMMS.

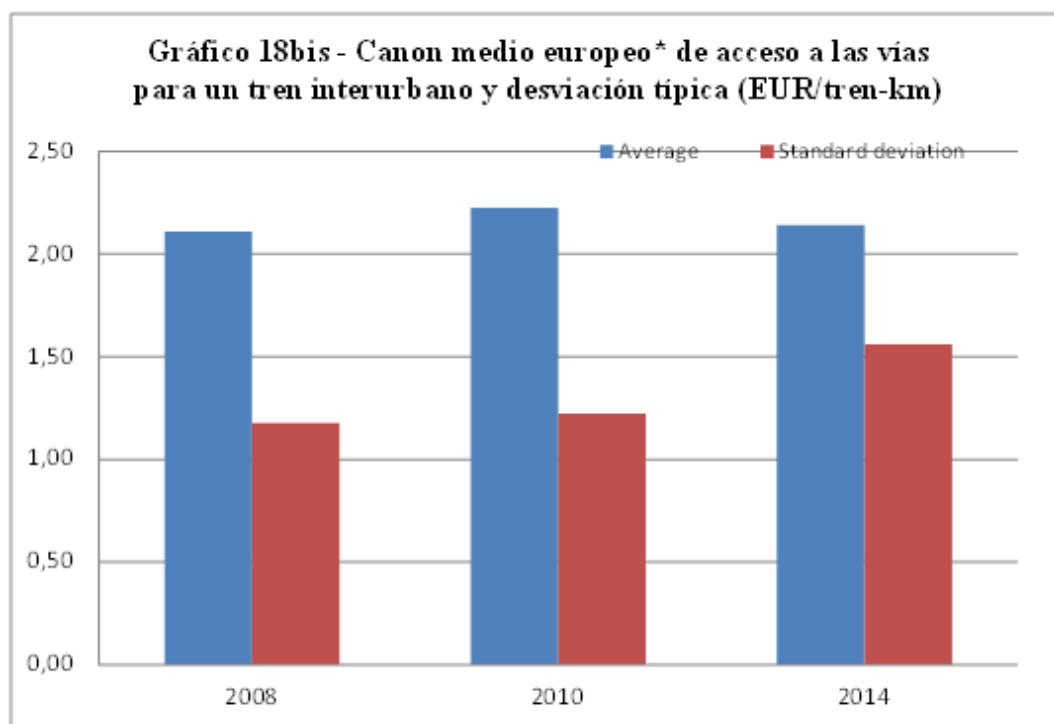
explotación de un tren interurbano en Alemania, Francia o Bélgica cuesta de promedio el doble de lo que cuesta en Italia o España (que también disponen de redes de alta velocidad) y cinco veces más que en el Reino Unido, la República Checa o Suecia. Las redes de alta velocidad (BE, DE, FR, AT, IT, ES) se encuentran en el extremo "caro" de la escala, junto con los Estados bálticos e Irlanda.



Fuente: Cuestionarios del RMMS; *= en relación con Francia e Italia, los datos se refieren a 2013, ya que estos Estados miembros no facilitaron los datos correspondientes a 2014. **= en relación con España, canon medio de acceso a las vías para los trenes de alta velocidad que circulan por la red con velocidad máxima limitada a 260km/h – sin datos sobre Noruega – Anexo 8 del Documento de trabajo SWD(2014) 186

Los cánones de acceso a la vías declarados para 2014 han aumentado en varios Estados miembros – en particular en Polonia ((+43 %), Austria (+23 %), España (+14 %) y Suecia (+8,4 %, si bien partiendo de un nivel muy bajo). En Austria, el incremento del 23 % se debe a una tasa suplementaria para la alta velocidad que fue rechazada por decisión del regulador austríaco el 27 de septiembre de 2013 a raíz de una denuncia por parte de la nueva operadora Westbahn, decisión que, no obstante, ha sido recurrida por ÖBB Infrastruktur ante el Alto Tribunal Administrativo austríaco.

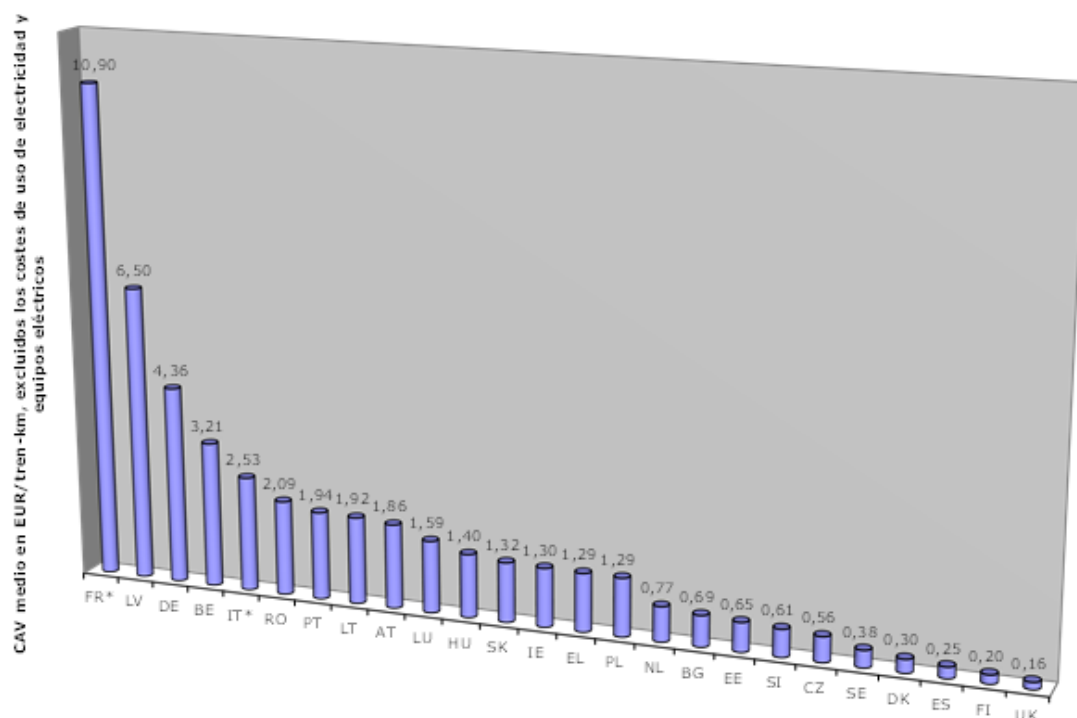
Por último, los cánones de acceso a las vías para los trenes interurbanos se han mantenido estables, pero ha aumentado su dispersión.



3.1.3. Cánones de infraestructura para los servicios suburbanos

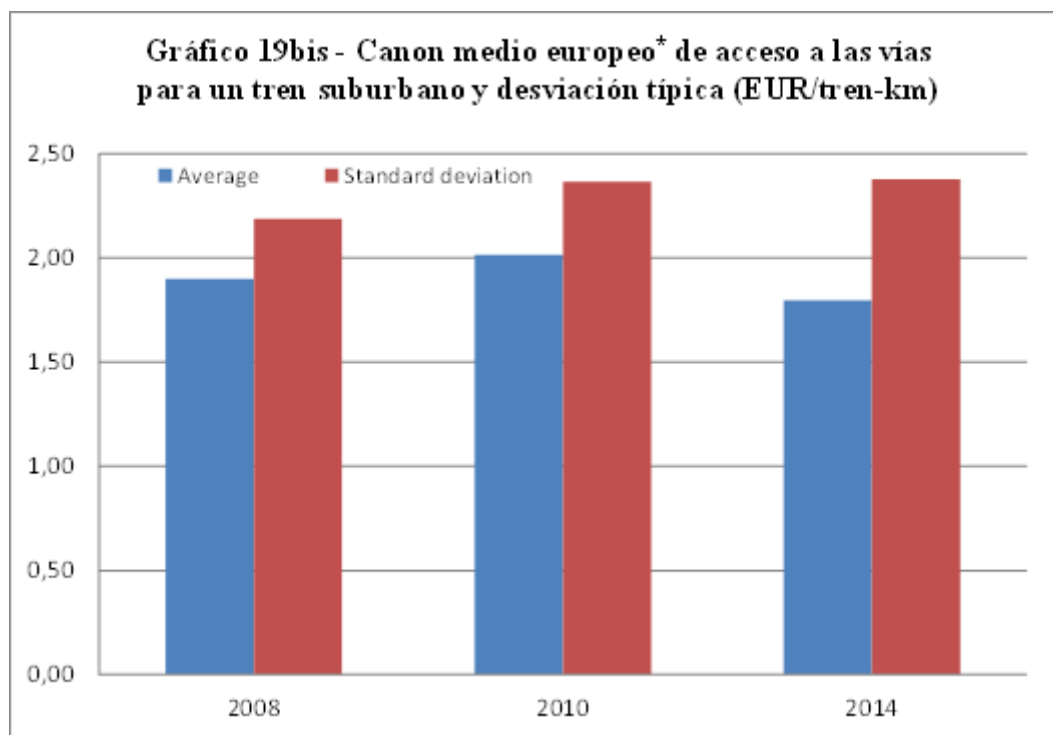
Como indica el gráfico siguiente, los cánones medios de acceso a las vías en 2014 para un tren suburbano de 140 toneladas están sesgados. Los cánones franceses de acceso a las vías en 2013 superan los 10 euros/tren-km, mientras que en 20 Estados miembros son inferiores a 2 euros/tren-km. Los cánones alemanes de acceso a las vías también superan ampliamente los de la mayoría de los Estados miembros (si bien en Francia son el doble de los alemanes). La situación refleja la estructura de financiación de los ferrocarriles en Francia (donde las regiones pagan los cánones de acceso a las vías de los trenes regionales explotados en régimen de obligación de servicio público (OSP) directamente al administrador de infraestructuras, quien a su vez paga a la principal operadora ferroviaria SNCF para que preste servicios de mantenimiento de la infraestructura) y en Alemania (donde las autoridades regionales pagan subvenciones de OSP que incluyen los fondos para pagar los cánones de acceso a las vías). En cambio, los cánones de acceso a las vías más bajos para los servicios ferroviarios suburbanos son los del Reino Unido y Finlandia.

Gráfico 19 - Canon de acceso a las vías tren suburbano 140 toneladas brutas (EUR/tren-km) en 2014



Fuente: Cuestionarios del RMMS - sin datos de Noruega; *= en relación con Francia e Italia, los datos corresponden a 2013, ya que estos Estados miembros no facilitaron datos para 2014- – Anexo 8 del Documento de trabajo SWD(2014) 186

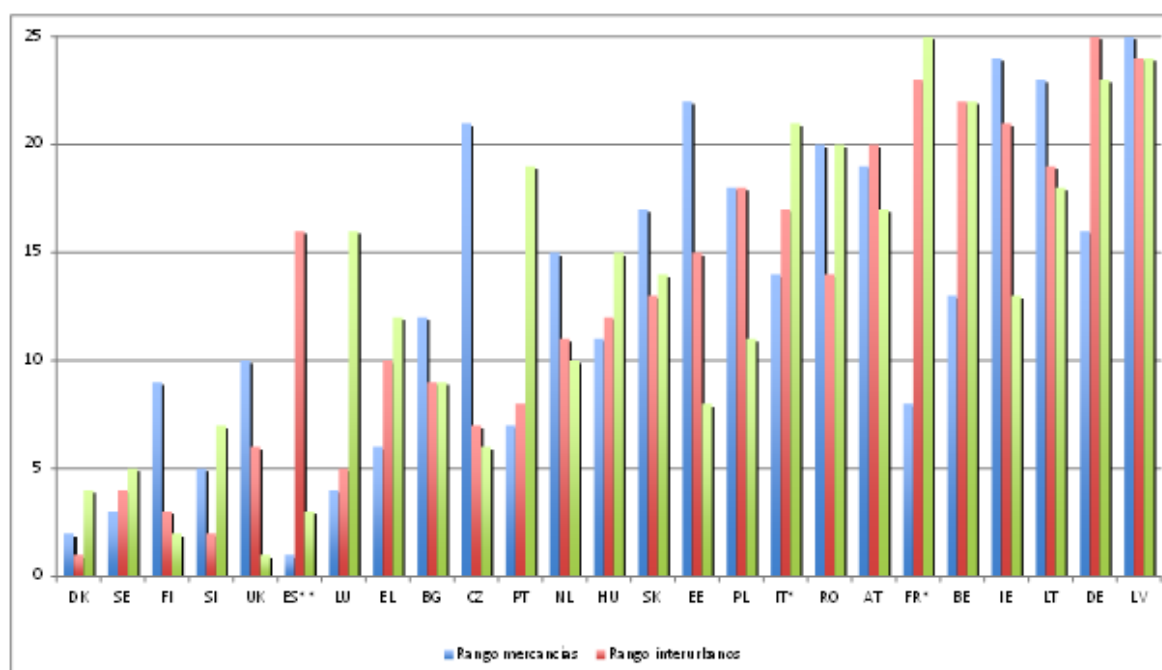
En lo que se refiere a los cánones de acceso a las vías para los trenes suburbanos, los precios se han mantenido estables con un ligero descenso, pero ha aumentado su dispersión.



3.1.4. Cánones de infraestructura – clasificación general

En términos generales, los cánones de acceso a las vías más bajos son los de Dinamarca y Suecia, y los más altos los de Alemania – la red más transitada de Europa – , Lituania, Letonia y Estonia, que tienen redes ferroviarias aisladas del centro de Europa³³. A fin de reflejar mejor la estructura del mercado, podría resultar útil y necesario en el futuro afinar todavía más este análisis y distinguir entre servicios interurbanos regionales y servicios de alta velocidad (en lugar de un análisis global de los trenes interurbanos). Por último, pero no por ello menos importante, la circunstancia de que algunos Estados miembros estén bien situados en la clasificación a causa del bajo nivel de sus cánones debe analizarse con el debido cuidado – la Directiva 2012/34/UE no obliga a los Estados miembros a financiar adecuadamente sus infraestructuras (los bajos cánones de acceso a las vías explican la razón de que el Reino Unido opte por subvenciones importantes para inversión).

Gráfico 20 – Cánones de acceso más bajos – Clasificación en los tres segmentos



Fuente: Cuestionarios del RMMS - Sin datos de Noruega; *= en relación con Francia e Italia, los datos corresponden a 2013, ya que estos Estados miembros no dieron datos de 2014. **= en el caso de España, canon medio de acceso a las vías para los trenes de alta velocidad que circulan por la red con velocidad máxima limitada a 260 km/h..

El sistema de cánones de infraestructura adolece de los tres problemas principales siguientes:

- Las redes de tránsito importante situadas en el centro del sistema ferroviario europeo, o que soportan tráfico procedente del interior, imponen cánones más elevados que las redes más pequeñas y las periféricas. Esta situación, que predomina tanto en lo que se refiere a los trenes de mercancías como a los de viajeros, entorpece la integración de los sistemas ferroviarios nacionales acentuando los costes de interoperabilidad que condicionan el tráfico transfronterizo.

³³ Dinamarca se clasifica por término medio la segunda red ferroviaria más barata (Suecia la cuarta más barata), mientras que Letonia en término medio ocupa el 24º lugar con la red más cara (Alemania ocupa el 21º lugar con la cuarta red más cara).

- Los cánones de acceso a las vías en el este de la Unión siguen siendo más elevados en el transporte de mercancías que en el (suburbano) de viajeros, lo que, desde el punto de vista económico, indica una compensación insuficiente por los servicios en régimen de obligación de servicio público que obliga a los administradores de infraestructuras a recuperar la pérdida de ingresos mediante cánones más elevados para los servicios de mercancías. Como consecuencia, el tráfico ferroviario de mercancías podría pasar a ser menos competitivo que el transporte por carretera, y las operadoras ferroviarias no pueden generar los fondos necesarios para renovar su material rodante.

Por último, no ha sido posible aprovechar de forma útil las solicitudes de información sobre los cánones de estaciones e instalaciones, la corriente de tracción y el diésel, ya que la recogida de datos de los Estados miembros ha sido más bien fragmentaria. Los cánones de estaciones y terminales constituyen una parte significativa de los cánones de infraestructura totales cuando los trenes recorren distancias cortas con muchas paradas, lo que en algunos Estados miembros representa más de la mitad del total de los cánones de infraestructura. Los segmentos del mercado que exigen un uso intensivo de las instalaciones, como los trenes de viajeros regionales de acceso libre para los viajeros sin plaza y los trenes por vagones completos, son los que experimentan un nivel de competencia menos intenso.

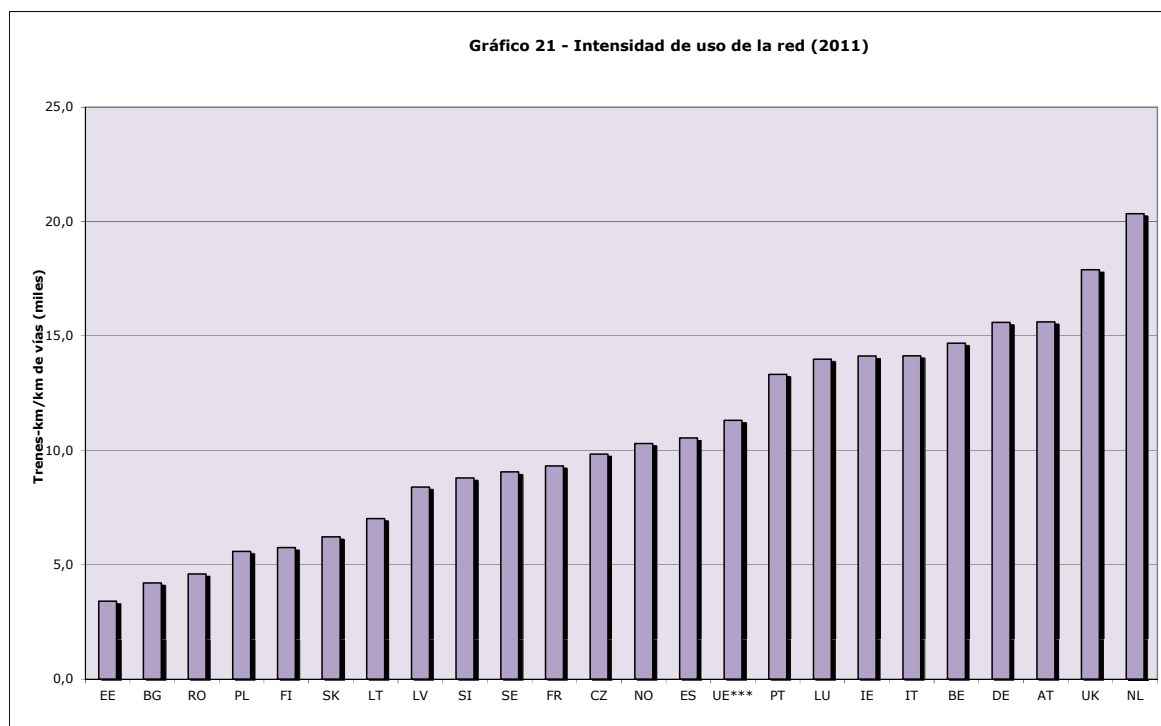
3.2. Adjudicación de capacidad

RECUADRO 4 – ASIGNACIÓN DE CAPACIDAD

Los administradores de infraestructuras asignan derechos de acceso a surcos ferroviarios a las operadoras ferroviarias cada año a petición de estas. Los administradores de infraestructuras también pueden recibir solicitudes puntuales de surcos, en particular de empresas de transporte ferroviario de mercancías que no pueden predecir sus servicios con un año de antelación, solicitudes que pueden ser denegadas si hay congestión.

La productividad de la infraestructura ferroviaria varía según el Estado miembro: En un extremo se sitúan las densas redes de los Países Bajos y del Reino Unido que soportan una fuerte demanda de los servicios de cercanías, seguidas de Alemania, Austria y Bélgica, y en el otro extremo las redes ferroviarias relativamente infrautilizadas de los Estados bálticos y Europa sudoriental. Hay cuatro veces más trenes-km por km de vía³⁴ en los Países Bajos que en Bulgaria, Rumanía y Estonia.

³⁴ Este cálculo comprende las vías gestionadas por miembros de la UIC, mientras que las demás vías, en particular las denominadas "vías industriales", no figuran en este cálculo.



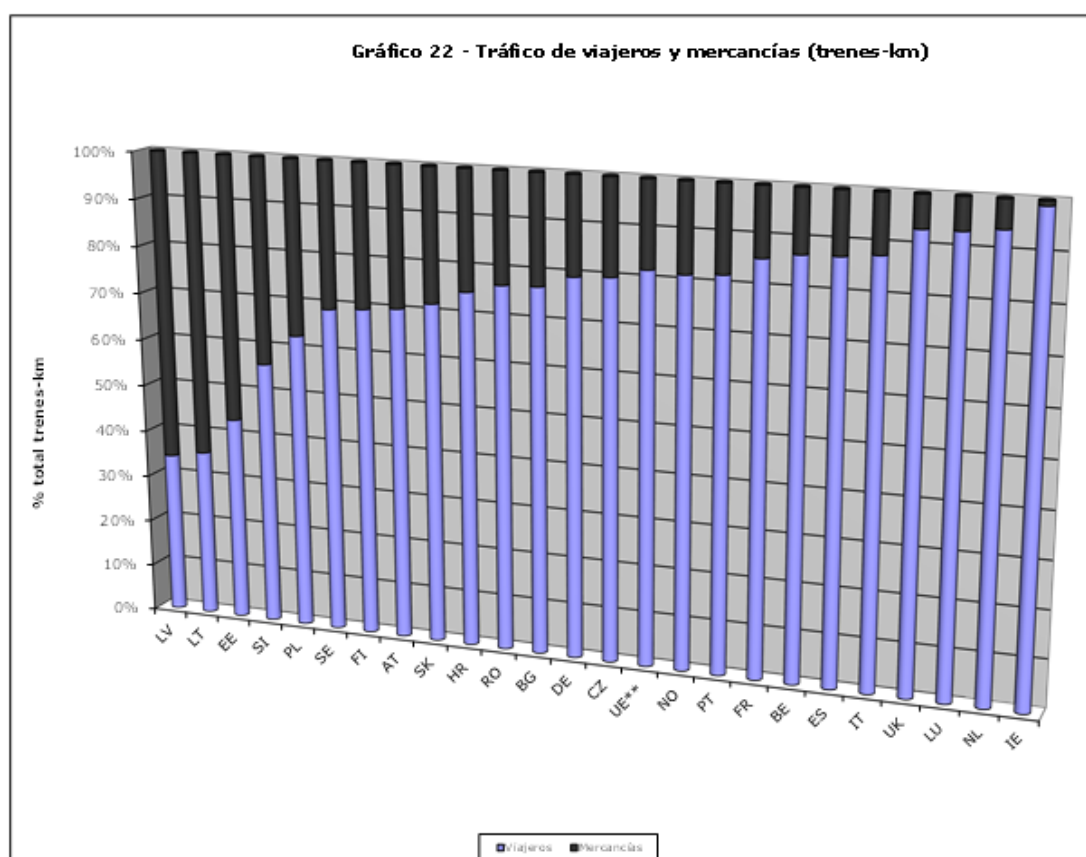
Fuente : Eurostat, UIC, RMMS (Bulgaria) – Anexo 9 del Documento de trabajo SWD(2014) 186

RECUADRO 5 – CONGESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Los servicios en régimen de OSP generalmente disponen de surcos reservados con antelación, ya que necesitan frecuencias intensivas durante todo el día (en particular los trenes de cercanías). Los trenes de alta velocidad operan casi siempre por infraestructura dedicada, y generalmente tienen parada únicamente en aglomeraciones urbanas de tamaño importante. Los trenes de mercancías operan frecuentemente con surcos asignados puntualmente.

Para cada línea ferroviaria hay un número máximo teórico de trenes ("capacidad máxima"). No obstante, la diferencia entre la capacidad real y la teórica se deriva de una serie de equilibrios como trabajos de mantenimiento, pautas de paradas, cizallamientos en entronques (trenes en cambios de agujas), composiciones de material rodante y limitaciones externas. La forma de las redes ferroviarias también desempeña una función importante: los trenes pueden desviarse más fácilmente en las redes en malla (p.ej., Alemania) que en las redes radiales (p.ej., Francia y España).

Las redes ferroviarias europeas son utilizadas principalmente por trenes de viajeros (78 % del total de trenes-km), si bien hay variaciones en términos de tipos de servicios entre los Estados miembros. Los trenes que circulan por las redes que sufren un tráfico intenso, como las del Reino Unido y los Países Bajos, así como por las redes de Irlanda y Luxemburgo son principalmente trenes de viajeros. En cambio, por las redes infrautilizadas de los Estados bálticos circulan principalmente trenes de mercancías.



Fuente: Eurostat, DB, ISTAT, INSEE – situación en 2011; la media de la UE excluye DK, HU y GR, países respecto de los cuales no se dispone de datos.

Solamente cinco Estados miembros de la UE (Alemania, Dinamarca, los Países Bajos, Rumanía y el Reino Unido) y Noruega han declarado en sus respuestas al cuestionario RMMS que parte de su infraestructura está "congestionada". En total, 1 324 km de líneas³⁵ (el 0,6 % de todas las líneas de la UE) han sido declaradas congestionadas, y el mayor cuello de botella parece estar situado en términos absolutos en Alemania (399 km), pero Dinamarca y Rumanía también padecen importantes cuellos de botella.

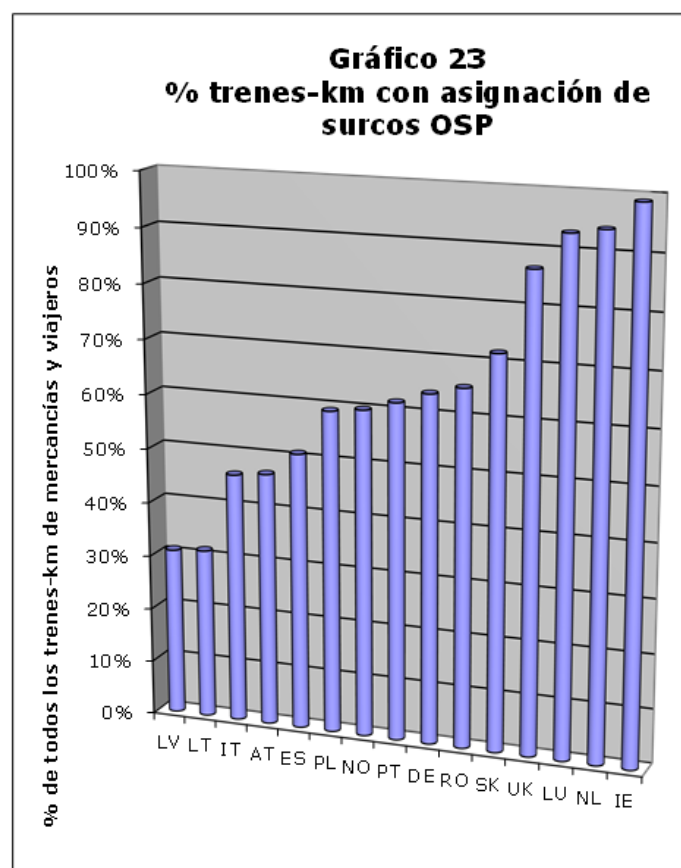
La mayoría de los Estados miembros han optado por la priorización de las OSP (véase el cuadro 5), los servicios con valor directo para la sociedad y los servicios de alta frecuencia que, en la práctica son casi siempre los de cercanías. La normativa de la UE sobre acceso al mercado permite la asignación prioritaria de surcos a los servicios de valor para la sociedad, a las OSP y a los servicios internacionales de transporte ferroviario de mercancías. Francia no ha declarado ningún orden de prioridad de los servicios ferroviarios en el contexto del RMMS. La priorización abarca más del 85 % de todos los viajeros-km en los Países Bajos, el Reino Unido, Luxemburgo e Irlanda (véase el gráfico 23).

Cuadro 5 – Tipo de prioridades en la asignación de surcos

³⁵ Declaraciones de congestión. Reino Unido 551 km, Alemania 399 km, Rumanía 170 km, Noruega 70 km y los Países Bajos 47 km.

	OSP/valor para sociedad/alt a frecuencia > otros	Viajeros > Mercancías	Viajeros internaciona l > viajeros nacional	Otros
AT	x			
BE		x		
BG		x		
CZ	n/d	n/d	n/d	
DE	x			
DK	x			
EE	n/d	n/d	n/d	
EL	0	0	0	
ES	x			
FI	x			
FR	0	0	0	
HU	0	0	0	
IE	X	X		
IT	X			
LT			X	
LU	X			
LV	X			
NL	X			
NO	X			Mercancías internacional tiene 2ª prioridad
PL	X			
PT	X			
RO	X			Mercancías internacional tiene 2ª prioridad
SE	n/d	n/d	n/d	
SI	n/d	n/d	n/d	
SK	X			
UK	X			

Fuente: cuestionarios del RMMS



Fuente: cuestionarios del RMMS

Por último, un primer intento de balance del número de surcos denegados indica que Francia (4,1 %) y Polonia (1,3 %) están experimentando el mayor número de denegaciones. En Francia, que no ha establecido prioridades de servicio, la mayoría de las denegaciones han afectado de hecho a servicios locales y regionales (2,3 % de todas las solicitudes de surco de los servicios locales y regionales, que representaron el 42 % de todas las denegaciones), pero el segmento más afectado ha sido el transporte nacional e internacional de mercancías (18 % y 13 % respectivamente de los surcos denegados). También se han declarado denegaciones de surco en Alemania, los Países Bajos, Noruega y Hungría (todos menos del 0,1 %).

3.3. Inversiones en infraestructura

El importe total de las **subvenciones estatales a los administradores de infraestructuras** varía según las distintas fuentes que permiten calcularlas (cuentas financieras de los administradores de infraestructuras, cuadro de indicadores de ayudas de Estado y el cuestionario RMMS sobre la compensación de los contratos plurianuales) y las lagunas en las series de datos, pero globalmente se mantiene alrededor de los 18 a 21 mil millones de euros en 2012.

Todos los Estados miembros salvo siete (AT, CZ, EE, FI, GR, LV y PL) han celebrado contratos plurianuales con sus administradores de infraestructuras. Estos contratos cubren un equivalente del 73 % de la totalidad de la infraestructura ferroviaria de la UE y por término medio tienen una duración de cinco años (en España son de dos años, mientras que en Luxemburgo la vigencia del contrato plurianual se extiende hasta 2024). Hay una amplia variedad de indicadores de rendimiento. Es interesante observar que varios Estados miembros de Europa central y sudoriental utilizan la "velocidad del tren" como un incentivo de

rendimiento, mientras que muchas redes congestionadas (los Países Bajos, Alemania y Bélgica) utilizan como indicadores de rendimiento la puntualidad o los retrasos.

Tal como ilustra el anexo 10 b del Documento de trabajo de los servicios de la Comisión SWD(2014) 186 que acompaña al presente informe, en términos de inversión en la red, en 2012 se ha invertido en la red convencional algo menos de **29 000 millones** de euros (un 7 % más que en 2011) y alrededor de **34 500 millones** de euros en toda la red ferroviaria (incluida la alta velocidad). En lo que se refiere a la red convencional, los porcentajes de inversión en **mantenimiento** (29 %), **acondicionamiento** (36 %) y **renovación** (35 %) se han mantenido en 2012 en niveles parecidos (ligeramente menos en 2011, cuando el porcentaje de inversión destinada a la renovación alcanzó el 39 %).

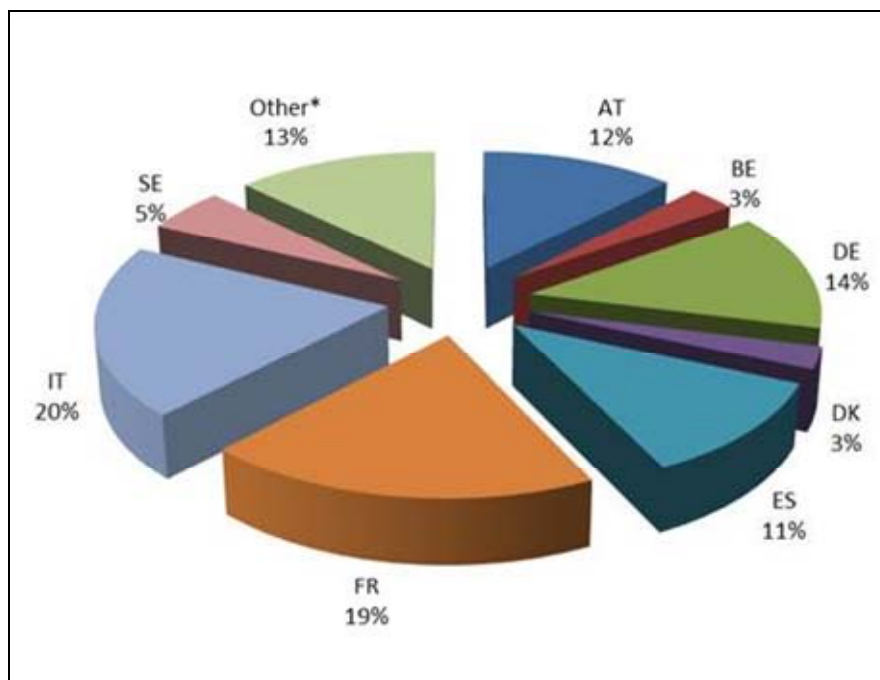
RECUADRO 6 – MANTENIMIENTO, ACONDICIONAMIENTO Y RENOVACIÓN

Existen varias definiciones de "mantenimiento", "acondicionamiento" y "renovación". No obstante, en términos generales, por "acondicionamiento" se entiende la extensión y modernización de la infraestructura, por ejemplo mediante la implantación de las nuevas tecnologías (por ej., el ERTMS y la eliminación de pasos a nivel), por "renovación" se entiende la sustitución de activos para poner la infraestructura en el mismo estado que cuando era nueva (por ej., sustitución de traviesas, balasto o carriles y renovación de puentes), y por "mantenimiento" se entiende intervenciones para garantizar el funcionamiento y prolongar la vida útil de los activos existentes (por ej., rectificado, compactado y poda de árboles y arbustos a pie de vía).

Por último, los proyectos relacionados con el ferrocarril financiados con fondos de la UE, mediante las RTE-T o los fondos estructurales o de cohesión, han recibido cerca de **22 000 millones de euros** en el período 2007-2013, o **3 000 millones de euros anuales**, lo que representa cerca del 2 % del presupuesto anual de la UE.

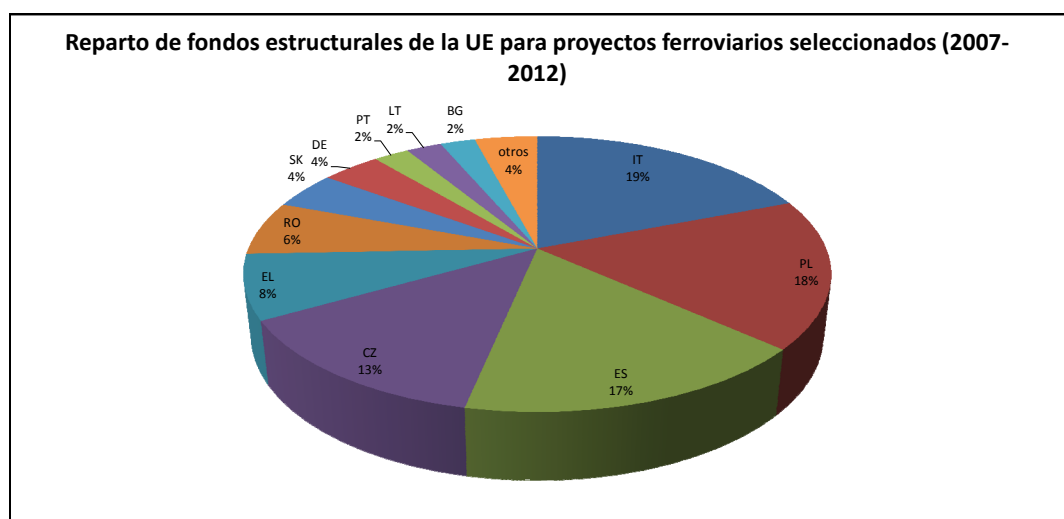
La **financiación total de la UE asignada a infraestructuras ferroviarias** (incluido el ERTMS) al amparo del programa marco 2007-2013 de las RTE-T alcanzó a finales de 2013 alrededor de **4 400 millones de euros**, lo que corresponde al **65 % de la totalidad de los fondos de la RTE-T** asignados hasta finales de 2013. Ocho Estados miembros (IT, FR, DE, AT, ES, SE, BE y DK) recibieron el 87 % de toda la financiación de la RTE-T para el ferrocarril durante el período 2007-2013, mientras que los 19 Estados miembros restantes absorbieron 587 millones de euros (por consiguiente, cada uno de ellos recibió menos de 110 millones de euros).

Gráfico 24a – Financiación real de la RTE-T en ferrocarril por Estado miembro a finales de 2013



*Fuente: Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes (INEA) - *Estados miembros receptores de menos de 100 millones de euros de fondos de la RTE-T (en su conjunto, estos Estados miembros han recibido un total de 587 millones de euros de fondos asignados a ellos).*

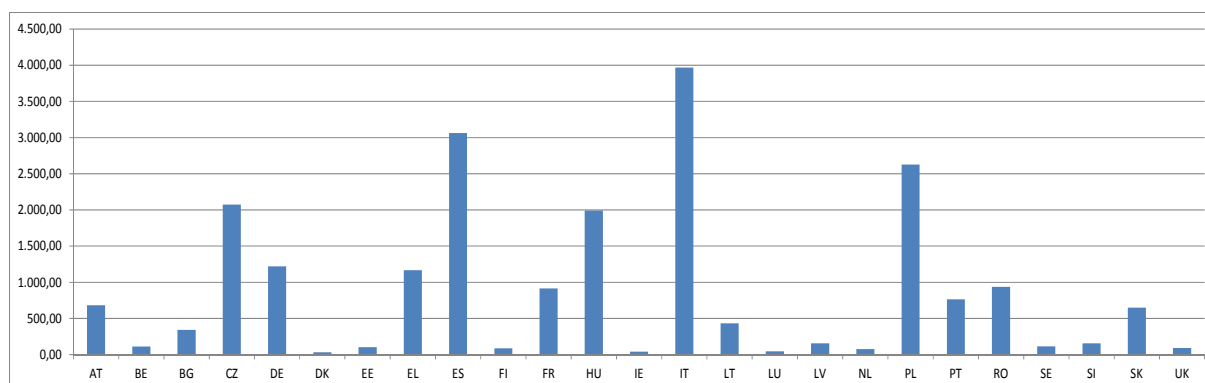
La mayor parte de la financiación de los proyectos ferroviarios entre 2007 y 2012 se canalizó a través de los fondos estructurales y de cohesión (17 000 millones de euros). Los principales receptores han sido Italia, Polonia, España, la República Checa y Hungría (todos alrededor de 2 000 millones de euros o más).



Fuente: Comisión Europea, DG REGIO

Por consiguiente, en el período 2007-2012, los proyectos ferroviarios seleccionados para recibir financiación de la UE se concentraron en Italia, España, Polonia y la República Checa. Estados miembros como Dinamarca, Suecia y el Reino Unido quedaron, en términos generales, al margen de la financiación de proyectos.

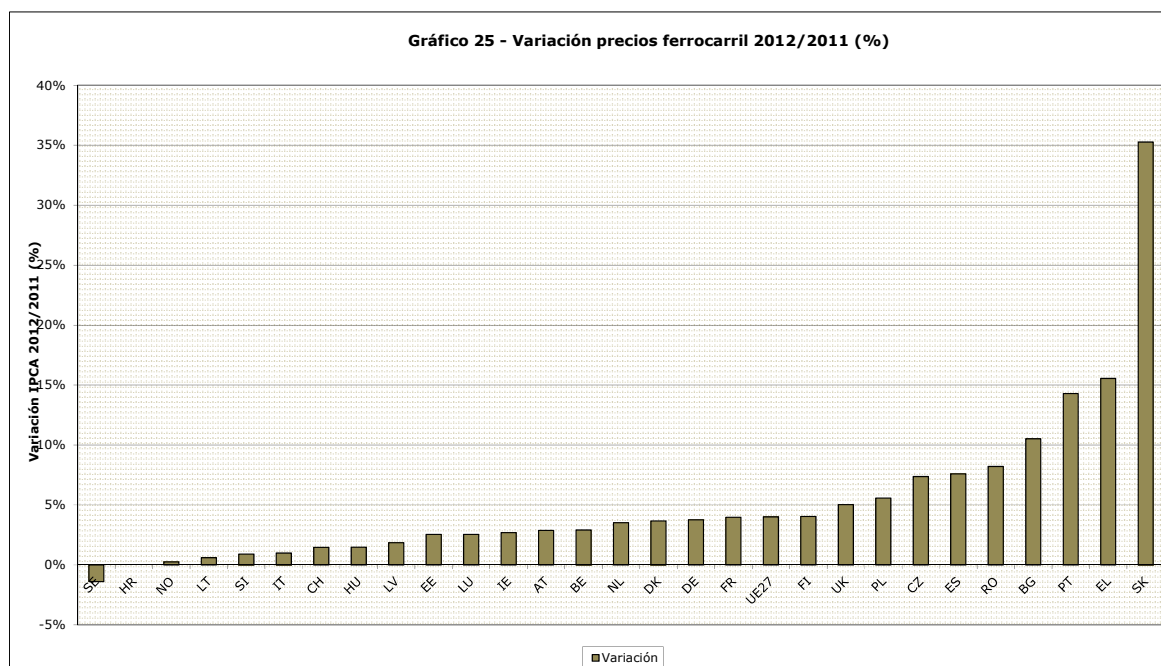
Gráfico 24c – Financiación de la UE reservada para proyectos seleccionados ferroviarios y de implantación del ERTMS, 2007-2012 (millones de euros)



Fuente: Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes (INEA), Comisión Europea, DG REGIO.

3.4. Evolución de los precios

Atendiendo al índice de precios de consumo armonizado (IPCA) – que incluye el transporte urbano –, los precios nominales de los servicios ferroviarios han aumentado un 4 % en 2012 en comparación con 2011. Los mayores aumentos tuvieron lugar en Europa central y sudoriental (en Eslovaquia, el aumento alcanzó el 35 %). En Suecia los precios han bajado un 1 %.



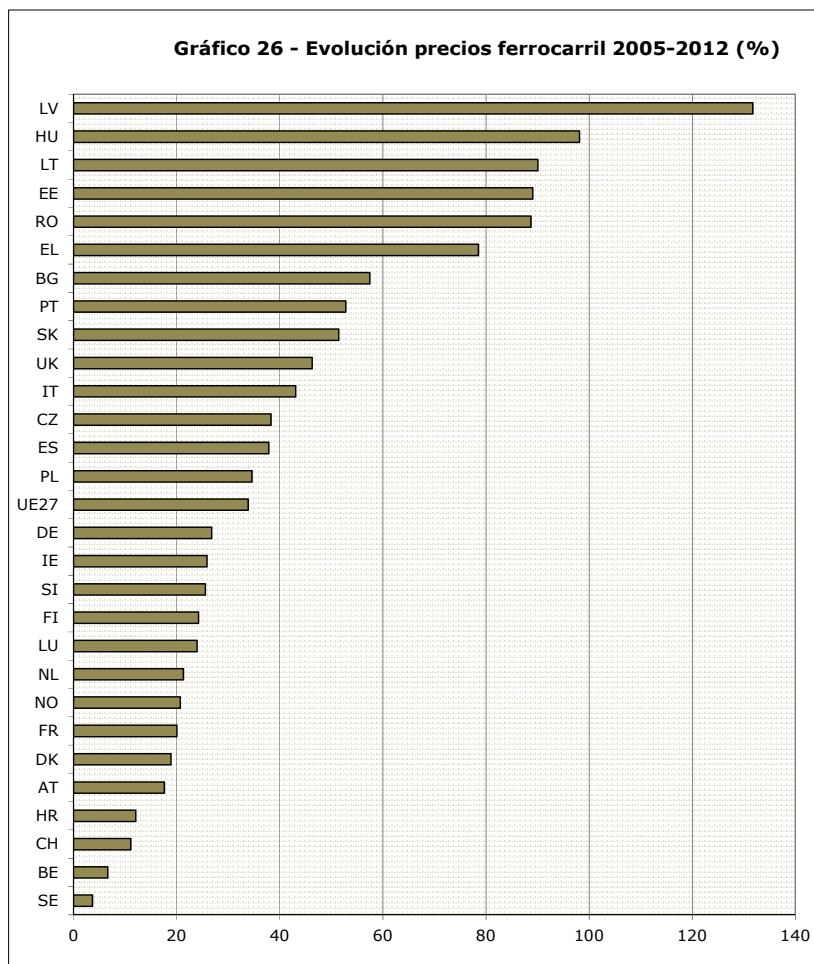
Fuente: Eurostat.

Las variaciones anteriormente mencionadas se inscriben en una tendencia similar. Desde 2005, el año de referencia del IPCA, los precios del transporte ferroviario han venido aumentando en más de un 50 % en la mayor parte de Europa meridional y central-oriental. En el Reino Unido e Italia, los precios han subido más de un 40 % en términos nominales³⁶. Por

³⁶

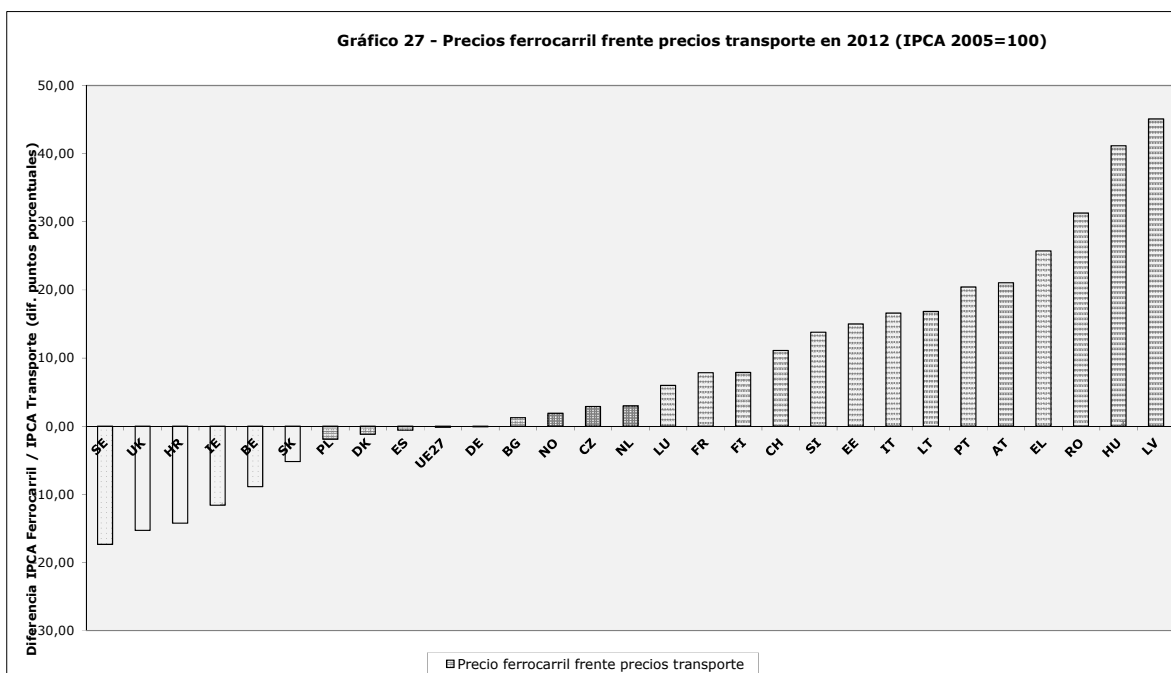
Los datos del regulador del Reino Unido (ORR) muestran que las tarifas de tren en el mismo período han evolucionado de distinta manera: entre 2005 y 2012, los billetes por adelantado ("advance") de los servicios suburbanos de Londres solamente se han incrementado en un 14 %, mientras que los billetes para viajar fuera de las horas punta o en cualquier momento han aumentado, respectivamente, un 44 % y un 42 %.

otra parte, en Suecia las tarifas de tren han aumentado solamente un 3,7 % en términos nominales.



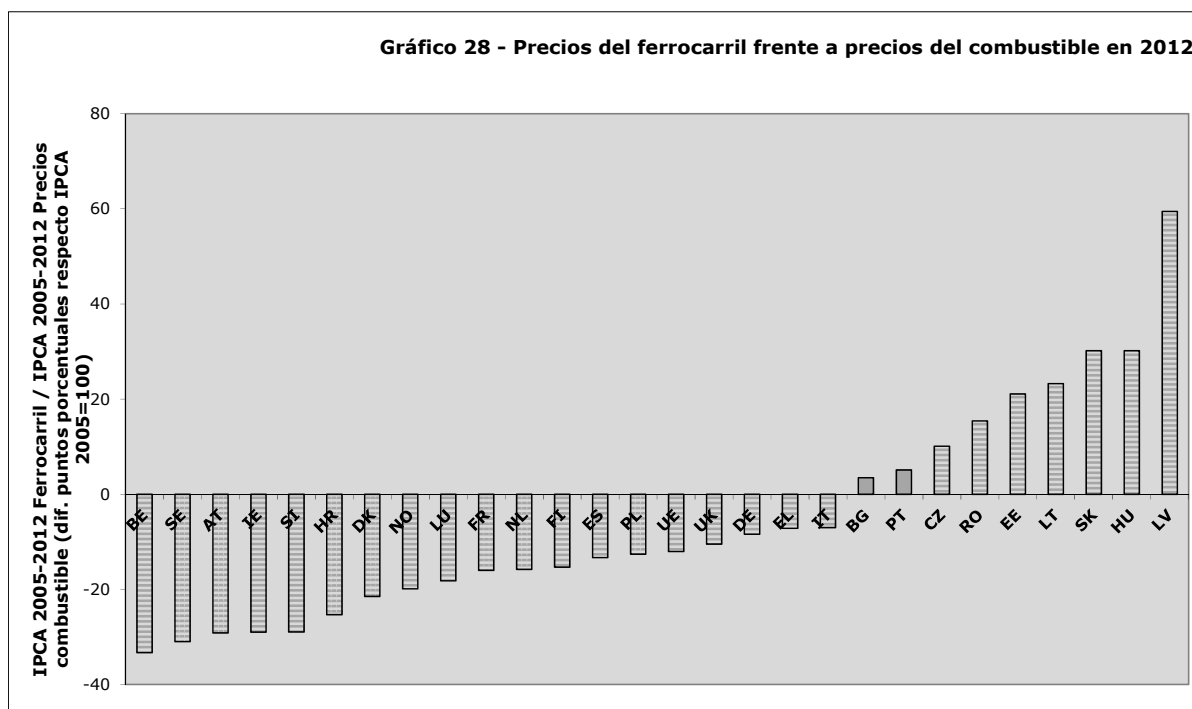
Fuente: Eurostat.

No obstante, desde 2005 las tarifas de tren han aumentado menos que las de otros modos de transporte. De hecho, en la UE-27 las tarifas de tren han aumentado un 0,15 % menos que los precios globales del transporte. Esto es especialmente importante en Suecia y el Reino Unido donde los precios del transporte han aumentado un 17 % y un 15 % más que los precios del ferrocarril. En cambio, en Europa meridional y central-oriental los grandes aumentos de precio de los billetes de tren han superado los aumentos de precios en los demás modos. En Alemania, los aumentos de precio del ferrocarril han ido parejos a los aumentos de precio del transporte en general.



Fuente: Eurostat.

Las tarifas de tren han aumentado en consonancia con los costes de explotación de los equipos de transporte, pero es interesante observar que, desde 2005, el precio del combustible ha aumentado 12 puntos porcentuales respecto a las tarifas de tren. No obstante, en Portugal y en varios Estados miembros de Europa central y sudoriental, las tarifas de tren han aumentado más que los precios de combustible (con extremos de 50 puntos porcentuales, como en Letonia). En la mayoría de los Estados miembros "antiguos" (y Polonia), las tarifas de tren han aumentado menos que los precios de combustible. En Bélgica y Suecia, el combustible ha aumentado 30 puntos porcentuales más que las tarifas de tren.



Fuente: Eurostat.

Más allá de esta perspectiva macroeconómica, es necesario recordar que la variación de las tarifas depende en gran medida de la estructura de financiación del mercado ferroviario. Normalmente, las obligaciones de servicio público tienen precios regulados, mientras que los servicios comerciales no. En algunos Estados miembros, las obligaciones de servicio público abarcan la totalidad del territorio (véase a continuación). Dicho esto, en el Reino Unido, que entra dentro de esta categoría, los precios no regulados coexisten con los precios regulados de las OSP. En los Países Bajos, la operadora histórica NS tiene libertad para fijar las tarifas. Por último, es importante subrayar que la mayoría de los servicios de larga distancia e internacionales son servicios comerciales (véase a continuación).

Las tarifas de algunas líneas comerciales pueden variar mucho en términos relativos en toda la UE y hay que subrayar que, desde la perspectiva del consumidor, las tarifas de ida y vuelta en algunos itinerarios siguen siendo costosas, si bien en algunos casos las tarjetas para clientes frecuentes pueden reducir las tarifas a la mitad³⁷ (véase a continuación). Los billetes de ida y vuelta para el mismo día en los trayectos París-Londres, Madrid-Barcelona y Colonia-Múnich han resultado costar cerca de 400 euros según un estudio efectuado por los servicios de la Comisión en febrero de 2013³⁸. Asimismo, la reserva de un viaje de fin de semana entre París y Londres con dos semanas de antelación todavía puede costar 260 euros, y un billete de salida inmediata de Madrid a Barcelona puede costar 173 euros. Las tarifas de las compañías ferroviarias en las líneas comerciales también se ven influidas por la competencia de otros modos (transporte aéreo y por carretera). Resulta también que en algunas líneas, como Londres-París, la mayoría de los billetes se reservan con tarifas más bajas con una antelación de entre seis semanas y cuatro meses o más, pero al mismo tiempo no está claro si la demanda influye en los plazos de reserva o si son las estructuras de fijación de precios las que, en última instancia, influyen en la demanda. Por último, según las autoridades alemanas, globalmente, las tarifas en Alemania fluctúan entre 0,18 y 0,66 euros/km, en particular por los efectos de las tarjetas de fidelidad.

La tarifa media de ida y vuelta el mismo día en clase de negocios en febrero de 2013 variaba de los 0,13 euros/km de la línea Praga-Ostrava (en la que hay tres operadoras en competencia) a los 1,81 euros/km de la línea París-Londres. Análogamente, las tarifas en clase turista³⁹ evolucionaban de manera similar entre los 0,09 euros/km de la línea Praga-Ostava y los 0,86 euros/km de la línea París-Londres. Resulta interesante observar que Ouigo – el servicio de bajo coste que presta SNCF desde el suburbio de París Marne-la-Vallée – y los servicios de las operadoras italianas de alta velocidad son los servicios de alta velocidad más baratos a 0,25 euros/km, o la mitad del precio de los servicios de TGV e ICE en Francia y Alemania (0,40 y 0,45 euros/km), por consiguiente muy por debajo de los servicios internacionales en el perímetro PBKA⁴⁰ o en las líneas entre Francia y Alemania en las que todavía no ha surgido competencia (0,60 euros/km).

³⁷ Heute vom Gleis gegenüber, *Der Spiegel* 14/2003 - 30.03.2013

³⁸ La metodología de este análisis de las tarifas figura en el Documento de trabajo de los servicios de la Comisión adjunto al presente informe y es todavía susceptible de mejora por los Estados miembros en el contexto del Grupo de trabajo de seguimiento del mercado ferroviario del Comité del Espacio Ferroviario Único Europeo.

³⁹ La media se calculó entre la tarifa de un citytrip reservado con dos semanas de antelación y de salida inmediata.

⁴⁰ PBKA son las iniciales de Paris-Bruselas-Köln (Colonia)-Amsterdam

Gráfico 29 - Tarifa media estimada clase negocios ida y vuelta mismo día (EUR/km) - Análisis tarifas 2013

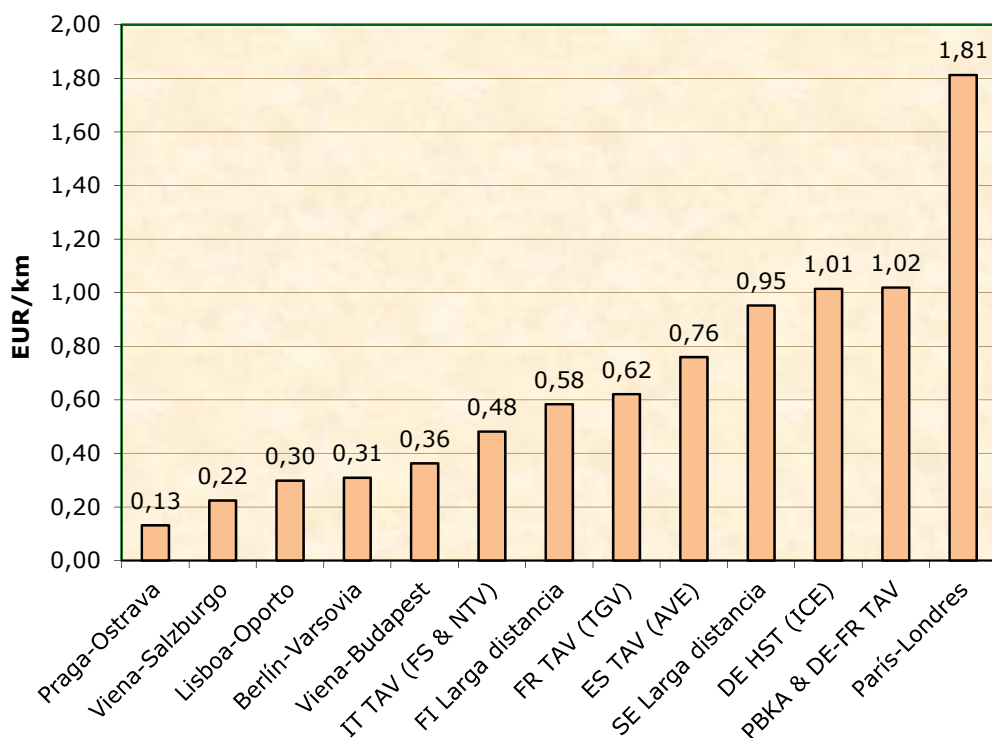
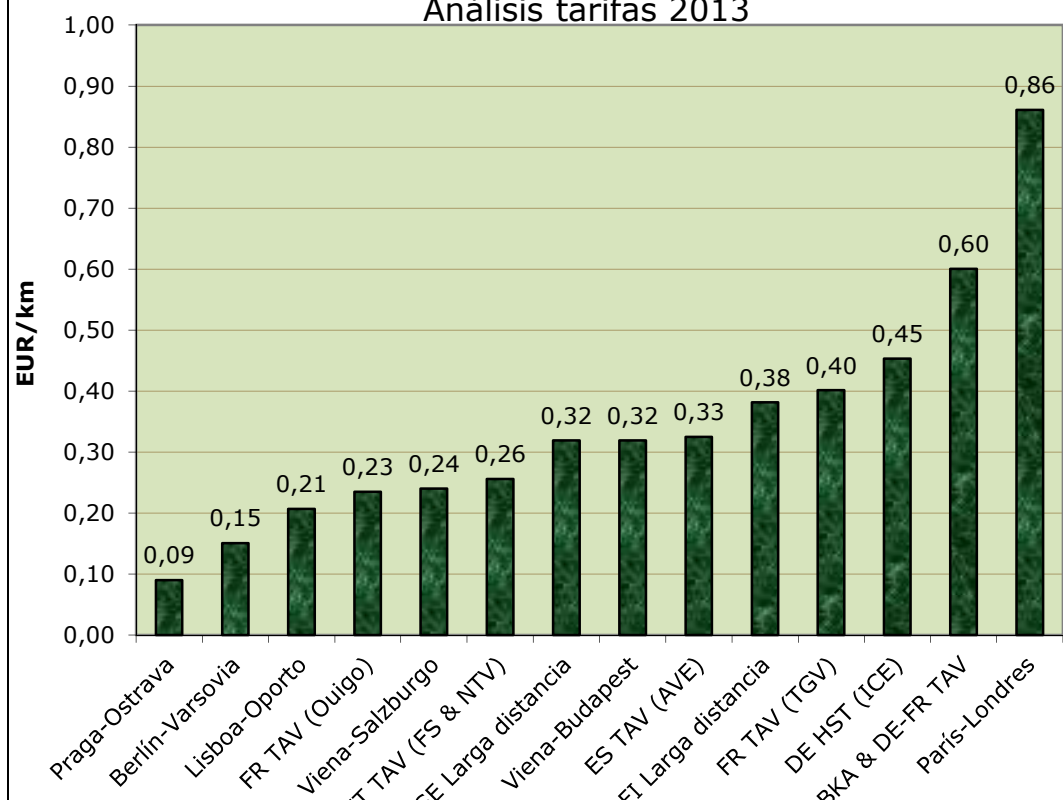


Gráfico 30 - Tarifa media estimada turista ida y vuelta normal (EUR/km) Análisis tarifas 2013



Fuente: Estudio de los precios de los servicios y cálculos propios de los servicios de la Comisión – véanse los datos adjuntos, datos recogidos el 19 de febrero, el 8 de marzo y el 1 de abril de 2013 – anexo 11 del Documento de trabajo de los servicios de la Comisión SWD(2014) 186

Resulta ocioso comparar las tarifas de los servicios sujetos a obligación de servicio público, ya que están reguladas. Es más útil examinar el porcentaje de financiación por parte de los pasajeros en comparación con el de las autoridades públicas de transporte.