



Bruselas, 13.1.2021
COM(2021) 5 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Séptimo informe de seguimiento de la evolución del mercado ferroviario de conformidad con el artículo 15, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo

{SWD(2021) 1 final}

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Séptimo informe de seguimiento de la evolución del mercado ferroviario de conformidad con el artículo 15, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo

1. CONSTATAACIONES PRINCIPALES

La supervisión fiable del mercado ferroviario es fundamental para comprender la evolución del mercado y adoptar decisiones de política bien fundamentadas. La Comisión financia iniciativas sectoriales como las actividades de evaluación comparativa de los indicadores clave de rendimiento de la Plataforma de Administradores de Infraestructuras Ferroviarias Europeas (PAIFE) y trabaja con los Estados miembros para mejorar la supervisión.

El presente informe abarca los datos hasta 2018 y, por lo tanto, no proporciona ninguna prueba sobre las repercusiones de la pandemia de COVID-19 en el sector. Si bien los servicios ferroviarios, y en especial los de mercancías, siguieron funcionando a lo largo de todo el año 2020, el número de pasajeros internacionales disminuyó considerablemente durante los distintos confinamientos y la demanda global se redujo debido a la incertidumbre y a la recesión económica.

Las principales conclusiones y tendencias para el período 2015-2018 en la Europa de los Veintisiete —con la excepción de la longitud de la red de alta velocidad, que se compara con 2019— son las siguientes:

- el tráfico ferroviario aumentó anualmente un 2,5 % en los servicios de transporte de pasajeros y un 4,1 % en los servicios de transporte mercancías,
- la «cuota modal» ferroviaria en el transporte terrestre aumentó del 7,6 % al 7,8 % en el caso del transporte de pasajeros y disminuyó del 18,8 % al 18,7 % en el caso de las mercancías,
- en 2018, el ferrocarril representó solo el 0,4 % de las emisiones tanto de gases de efecto invernadero (GEI) como de CO₂ del transporte y el 2 % del consumo energético del transporte,
- la longitud de la red de alta velocidad aumentó un 17 % entre 2015 y 2019,
- la longitud total de las vías declaradas congestionadas se duplicó con creces,
- las empresas ferroviarias tuvieron 1 082 licencias activas en total en 2018,
- la cuota de mercado media de los competidores de los titulares nacionales en 2018 fue la siguiente:
 - un 42 % de los mercados del transporte ferroviario de mercancías (un aumento de 8 puntos porcentuales),
 - un 10 % de los mercados comerciales de pasajeros (un aumento de 2 puntos porcentuales),

- un 16,2 % de los mercados de pasajeros de obligación de servicio público (OSP) (un descenso de 0,5 puntos porcentuales),
- el ferrocarril sigue siendo uno de los modos de transporte más seguros; viajar en automóvil es cincuenta veces más peligroso que viajar en tren, y
- a finales de 2018, poco más de 916 000 personas estaban empleadas en el sector ferroviario, alrededor de 527 000 en empresas ferroviarias (tanto operadores principales como alternativos) y 389 000 por administradores de infraestructuras.

2. METODOLOGÍA

Esta es la séptima edición del informe de seguimiento del mercado ferroviario que la Comisión presenta cada dos años al Parlamento Europeo y al Consejo, con arreglo al artículo 15, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE¹. El informe tiene por objeto ofrecer una perspectiva de los principales acontecimientos sucedidos en los mercados ferroviarios en el contexto de las políticas del mercado ferroviario² de la Unión Europea (UE). Abarca una amplia gama de temas, a saber: la evolución del mercado interior en cuanto a los servicios ferroviarios; las infraestructura y los servicios disponibles para las empresas ferroviarias; las condiciones marco para el mercado ferroviario (incluidos los cánones³); el estado de la red; la utilización de los derechos de acceso; y los obstáculos para unos servicios ferroviarios más eficaces. El documento de trabajo adjunto incluye un análisis detallado de estos temas.

Este es el segundo informe que se basa en el cuestionario informativo establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1100 de la Comisión, sobre la supervisión del mercado ferroviario⁴ (en lo sucesivo, el «Reglamento RMMS»), y el primero elaborado tras la finalización del período transitorio para su aplicación en 2018.

Además de los datos RMMS enviados por los Estados miembros, el Reino Unido y Noruega, este informe también se basa en las contribuciones de la publicación «EU Transport in Figures: Statistical pocketbook»⁵, los informes de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea⁶, Eurostat⁷ y las estadísticas recogidas por varias organizaciones sectoriales, así como presentaciones y estudios. Cuando el Reglamento RMMS es la única fuente, en el informe se evalúan las tendencias para 2015-2018 a fin de garantizar la comparabilidad de los datos. Si se utilizan otras fuentes, en el informe se podrían presentar tendencias correspondientes a un período más largo.

Los datos agregados y los promedios se refieren a la Europa de los Veintisiete (EU-27) (es decir, a los actuales Estados miembros de la UE⁸). Dado que el Reino Unido fue Estado

¹ 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 (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

² Además del informe sobre el mercado ferroviario, la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea publica informes anuales sobre la seguridad e interoperabilidad de los ferrocarriles.

³ No es posible una supervisión integral de los precios del ferrocarril para los clientes debido a la amplia variedad de servicios ofrecidos.

⁴ Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1100 de la Comisión, de 7 de julio de 2015, sobre las obligaciones de información de los Estados miembros en el marco de la supervisión del mercado ferroviario (DO L 181 de 9.7.2015, p. 1).

⁵ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2020_en.

⁶ https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en.

⁷ <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>.

⁸ Noruega participa en el programa de seguimiento del mercado ferroviario (RMMS); sin embargo, los datos

miembro hasta el 31 de enero de 2020, el informe también proporciona los totales y los promedios de la Europa de los Veintiocho (EU-28), ya sea en el texto o en el archivo de Excel publicado en el sitio web de la DG MOVE junto con el informe⁹.

3. FERROCARRIL Y SOSTENIBILIDAD

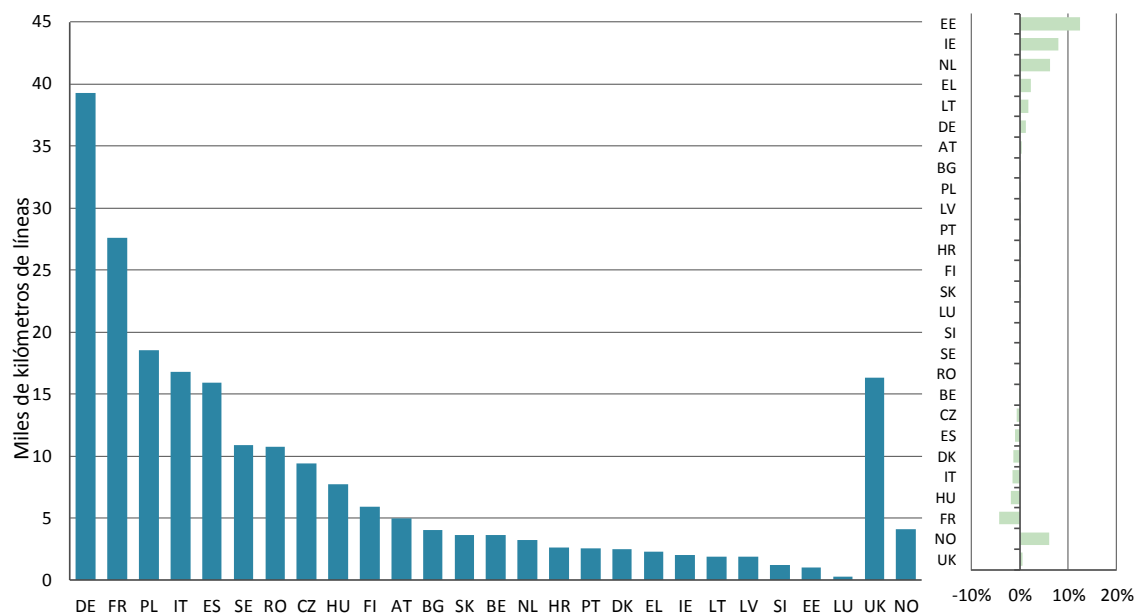
El ferrocarril es el único modo de transporte que ha reducido las emisiones de GEI y CO₂ casi continuamente desde 1990, aunque transporta alrededor del 13 % de las mercancías y el 7 % de los pasajeros en todos los modos (EU-27, 2018). Como tal, el ferrocarril es comparativamente menos contaminante y más eficiente a nivel energético que otros medios de transporte motorizados. En 2018, el ferrocarril representó solo el 0,4 % de las emisiones de GEI y CO₂ procedentes del transporte y el 2 % del consumo energético del transporte en la Europa de los Veintisiete¹⁰. Para cumplir los objetivos del Pacto Verde Europeo, el ferrocarril tendrá que asumir una cuota mayor del transporte de pasajeros y mercancías.

4. RED FERROVIARIA DE LA UE

En 2018, la longitud total de la red ferroviaria de la Europa de los Veintisiete era de unos 201 000 kilómetros de líneas (un 0,4 % menos que en 2015). Alrededor del 56 % de la red se electrificó, lo que significa un aumento de 855 km desde 2015 (+1,2 %).

La red europea de trenes de alta velocidad se extendía a más de 9 100 kilómetros a finales de 2019, lo que supone un incremento del 17 % desde 2015¹¹.

Gráfico 1: Longitud de las redes nacionales por país (miles de kilómetros de líneas, 2018) y cambio relativo (2015-2018)



Fuente: Statistical pocketbook, 2020. Datos adicionales de otras fuentes.

⁹ de Noruega no están incluidos en los totales y promedios de la UE.
⁹ https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en.

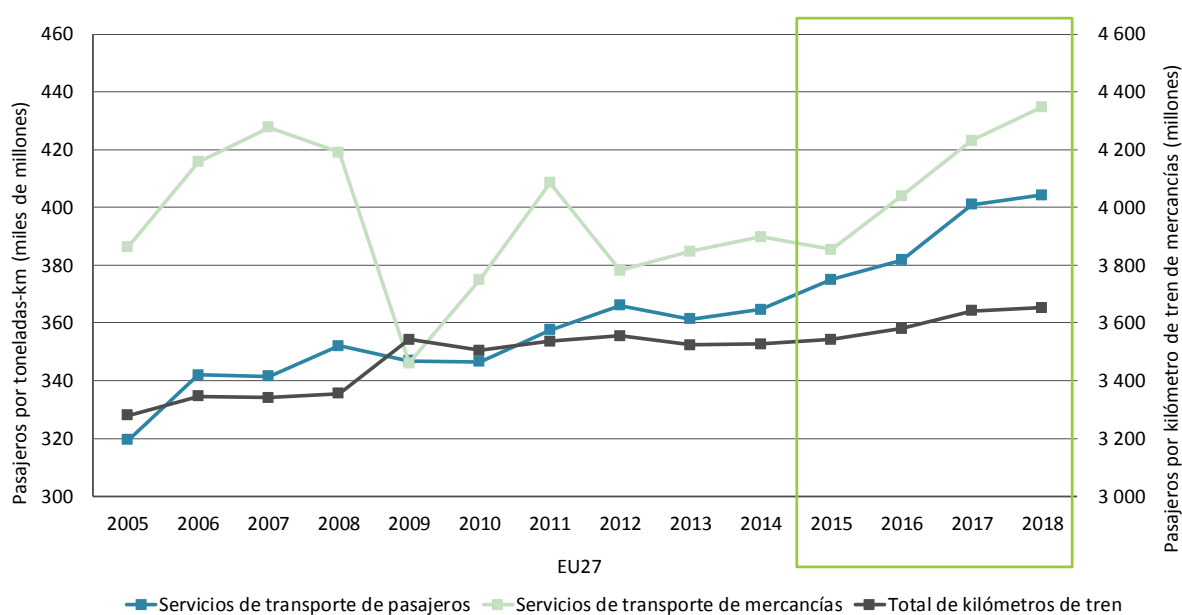
¹⁰ EU-28: el 0,5 %, el 0,5 % y el 2 %, respectivamente.

¹¹ EU-28: 217 000 kilómetros de líneas, de los cuales el 54 % se electrificó, y más de 9 200 de líneas de alta velocidad.

5. EVOLUCIÓN DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS

El total de kilómetros de tren de la UE, que incluye el tráfico ferroviario tanto de pasajeros como de mercancías, se ha mantenido sustancialmente estable durante los últimos diez años. Los servicios de transporte de pasajeros y de mercancías se recuperaron a ritmos diferentes después de la crisis financiera de 2008 (con fluctuaciones en el caso de las mercancías). Entre 2015 y 2018, el tráfico ferroviario¹² en la Europa de los Veintisiete aumentó anualmente un 2,5 % en los servicios de transporte de pasajeros y un 4,1 % en los servicios de transporte de mercancías¹³.

Gráfico 2: Volúmenes de pasajeros y de mercancías (pasajeros-km, toneladas-km y kilómetros de tren, 2005-2018)



Fuente: RMMS, 2020. Datos adicionales de otras fuentes y estimaciones. Los datos de 2015 y 2016 para RO son estimaciones; los datos también incluyen ajustes del valor de pasajeros-km de 2018 para BE, los valores de toneladas-km de 2015 y 2016 para ES, NL y LU, y los valores de kilómetros de tren de 2015 y 2016 para IE.

Para 2018, el volumen de tráfico ferroviario de pasajeros en la Europa de los Veintisiete alcanzó los 404 000 millones de pasajeros-kilómetro, de un total aproximado de 5 billones de pasajeros-kilómetro en el conjunto del transporte terrestre¹⁴. El tráfico ferroviario de

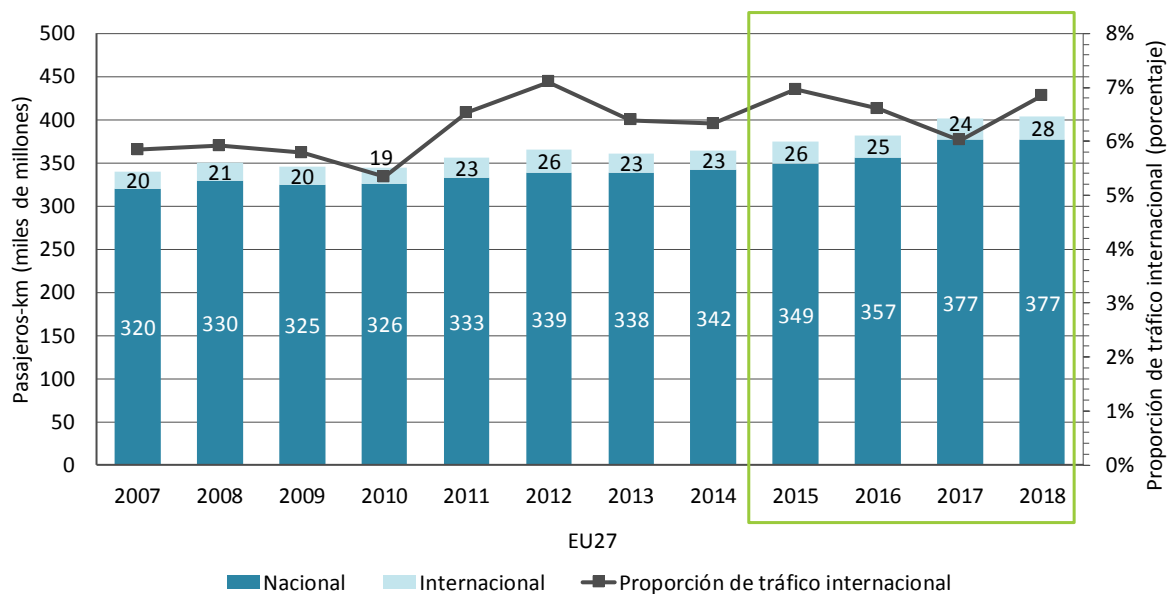
¹² Los datos sobre volúmenes incluidos en el cuestionario anual del RMMS pueden ser distintos de los publicados por Eurostat debido a la diferencia en el ámbito, una potencial doble contabilización de los volúmenes de tránsito y los ajustes (estimaciones e integración de otras fuentes).

¹³ EU-28: el 2,4 % en los servicios de transporte de pasajeros y el 3,8 % en los servicios de transporte de mercancías.

¹⁴ EU-28: 473 000 millones de pasajeros-kilómetro, de un total aproximado de 6 billones de pasajeros-

pasajeros sigue siendo principalmente nacional, con solo un 7 % de tráfico transfronterizo en 2018.

Gráfico 3: Evolución del volumen de tráfico ferroviario de pasajeros (nacional, internacional y proporción de tráfico internacional respecto al tráfico total) (miles de millones de pasajeros-km, 2007-2018)



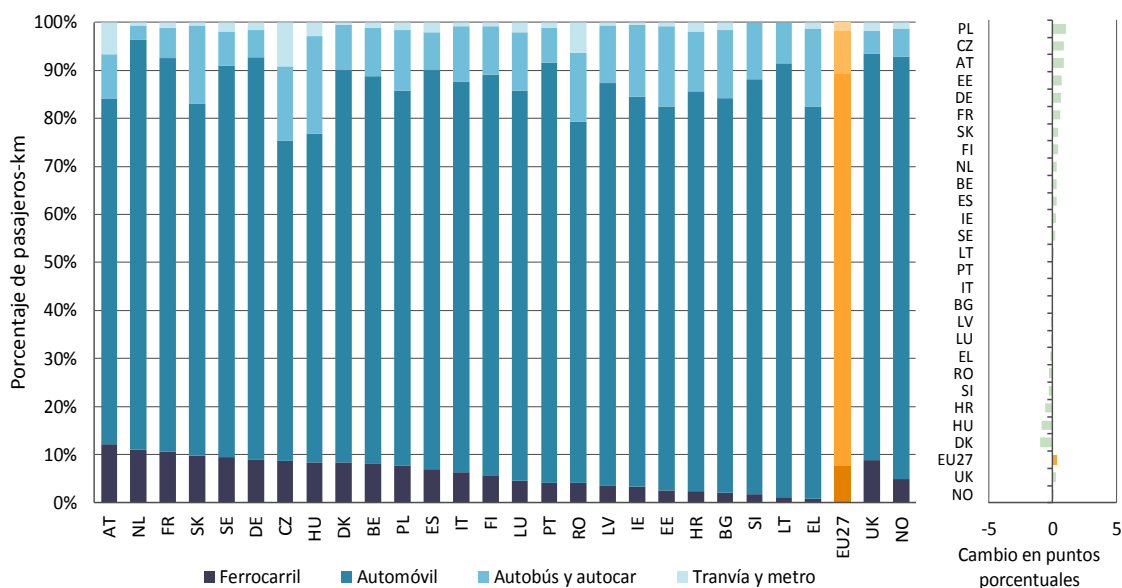
Fuente: RMMS, 2020. Datos adicionales de otras fuentes y estimaciones. Los datos de 2015 para BE, EE, EL, LU y RO son estimaciones.

Cada ciudadano de la Europa de los Veintisiete recorrió 909 pasajeros-kilómetro por término medio en 2018 (un +2,4 % anual desde 2015¹⁵).

Entre 2015 y 2018, la cuota modal en el transporte terrestre de pasajeros que viajaron en automóvil de la Europa de los Veintisiete aumentó del 81 % al 81,4 %, mientras que el ferrocarril se incrementó del 7,6 % al 7,8 %, con diferencias significativas entre los países.

¹⁵ kilómetro en el conjunto del transporte terrestre.
EU-28: 926 pasajeros-kilómetro y un +2,2 %, respectivamente.

Gráfico 4: Transporte modal terrestre de pasajeros desglosado por país (porcentaje en 2018) y cambio en puntos porcentuales del transporte ferroviario (2015-2018)

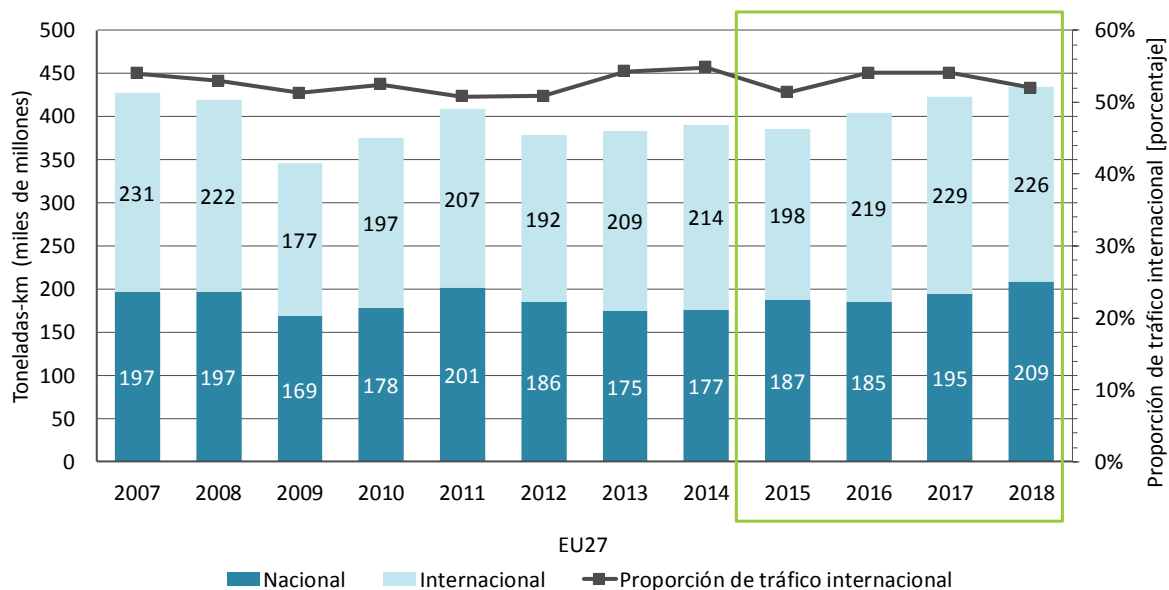


Fuente: Statistical pocketbook, 2020; excluidos CY y MT.

Para 2018, el volumen de tráfico ferroviario de mercancías en la Europa de los Veintisiete alcanzó los 435 000 millones de toneladas-kilómetro, de un total de 2,3 billones de toneladas-kilómetro del conjunto del transporte terrestre¹⁶. Más de la mitad del total del transporte ferroviario de mercancías es transfronterizo, lo que hace que la competitividad del transporte ferroviario de mercancías sea muy sensible ante las dificultades operativas y de interoperabilidad entre las redes ferroviarias nacionales.

¹⁶ Excluido el transporte por tuberías. Para la EU-28: 452 000 millones de toneladas-kilómetro, de un total de 2,4 billones de toneladas-kilómetro en el conjunto del transporte terrestre.

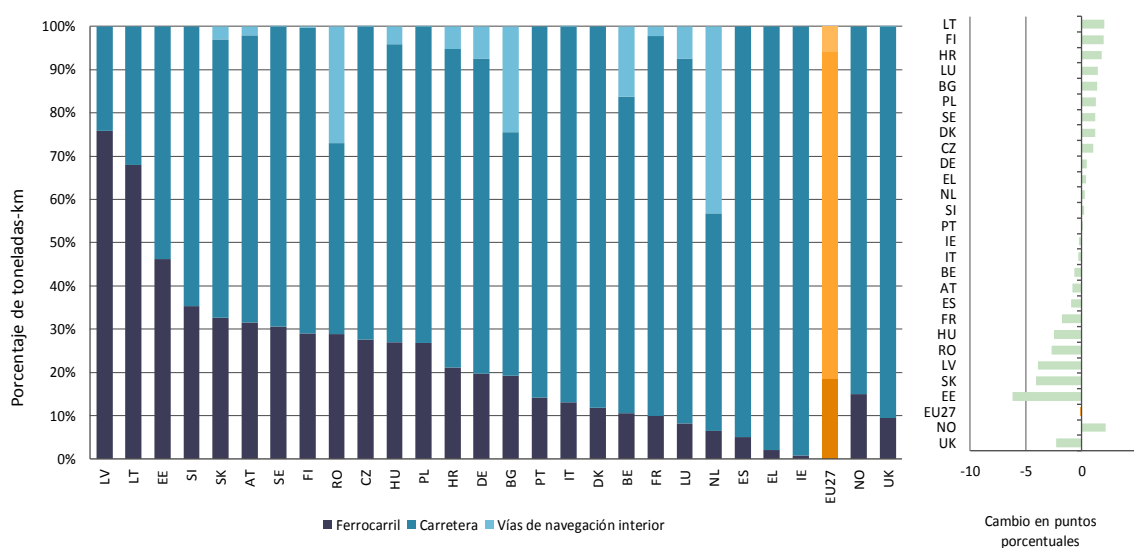
Gráfico 5: Evolución del volumen de tráfico ferroviario de mercancías (nacional, internacional y proporción de tráfico internacional respecto al tráfico total) (miles de millones de toneladas-km, 2007-2018)



Fuente: RMMS, 2020. Datos adicionales de otras fuentes y estimaciones. Para 2016, hay una revisión de algunos datos y estimaciones RMMS en comparación con el sexto informe RMMS.

Entre 2015 y 2018, la cuota modal en el transporte terrestre de mercancías de la Europa de los Veintisiete aumentó del 74,2 % al 75,4 %, mientras que el ferroviario disminuyó del 18,8 % al 18,7 %, con diferencias significativas entre los países.

Gráfico 6: Transporte modal terrestre de mercancías desglosado por país (porcentaje en 2018) y cambio en puntos porcentuales del transporte ferroviario (2015-2018)



Fuente: Statistical pocketbook, 2020.

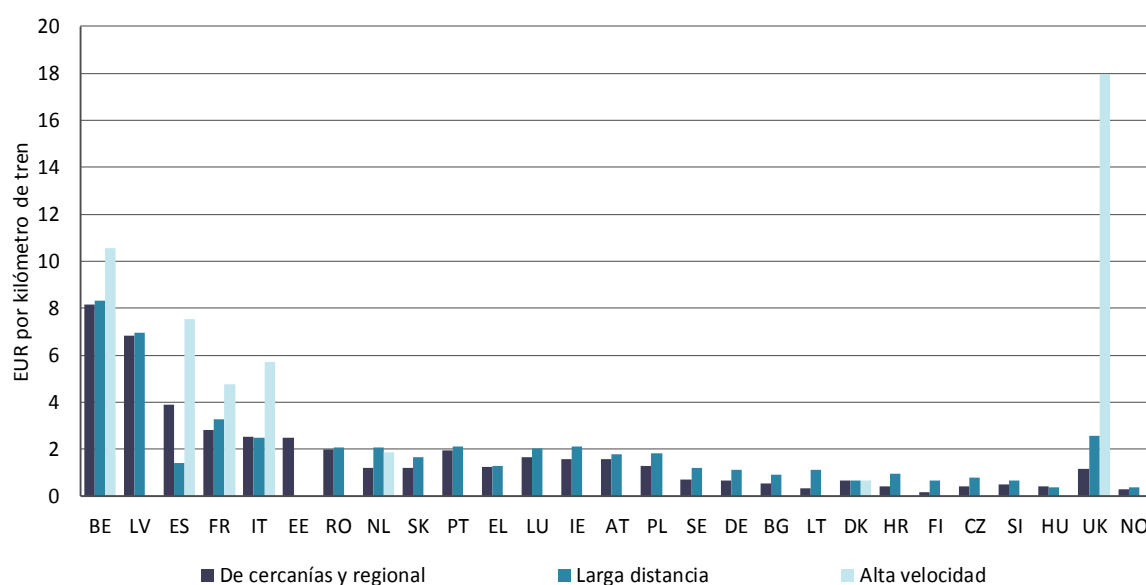
6. EVOLUCIÓN DE LAS CONDICIONES MARCO EN EL SECTOR FERROVIARIO

6.1. Cánones por el uso de la infraestructura

Los cánones de acceso a las vías representaron más del 80 % de los ingresos de los administradores de infraestructuras procedentes de los cánones en la Europa de los Veintisiete en 2018 (el 84 % de trenes de mercancías y el 88 % de trenes de pasajeros¹⁷).

Los cánones de acceso a las vías para el ferrocarril de alta velocidad (excluidos los recargos) fueron mayores que otros cánones de pasajeros, y alcanzaron los más altos en 2018 en el Reino Unido (18 EUR por kilómetro de tren) y en Bélgica (10,6 EUR por kilómetro de tren).

Gráfico 7: Cánones de acceso (excluidos los recargos) para distintas categorías de trenes de pasajeros, por país (EUR por kilómetro de tren, 2018)

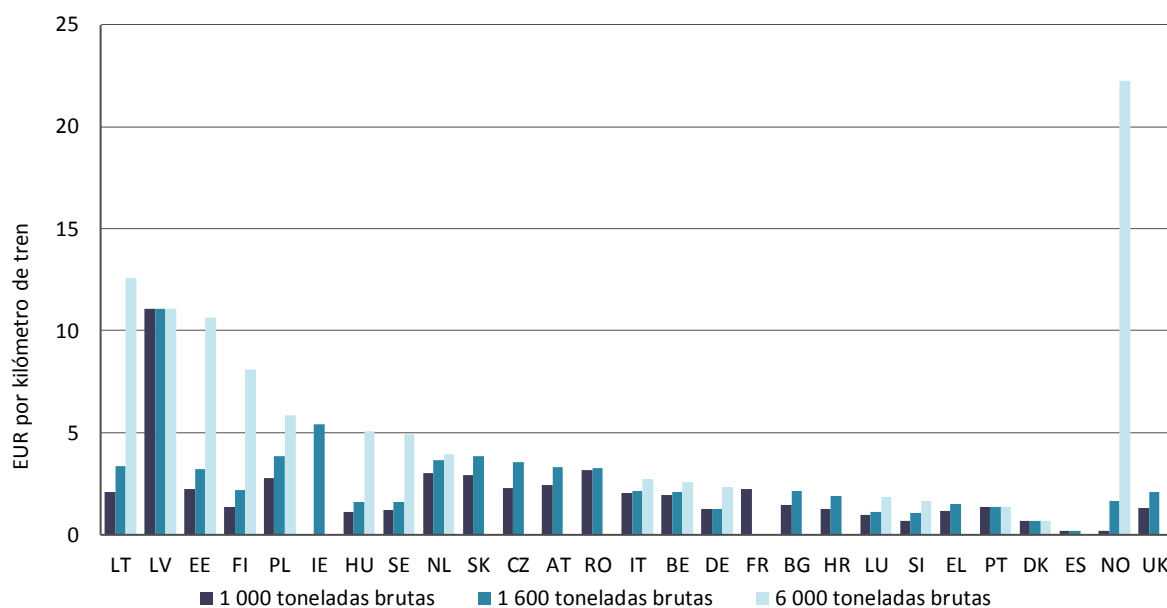


Fuente: RMMS, 2020.

Los cánones del transporte de mercancías (excluidos los recargos) se monitorizan a través de tres tonelajes brutos máximos diferentes (1 000, 1 600 y 6 000). En la mayoría de los Estados miembros, los cánones de acceso aumentan con el tamaño del tren, aunque no necesariamente en proporción con el tonelaje.

¹⁷ EU-28: el 84 % y el 89 %, respectivamente.

Gráfico 8: Cánones de acceso (excluidos los recargos) para distintas categorías de trenes de mercancías, por país (EUR por kilómetro de tren, 2018)



Fuente: RMMS, 2020.

No existió una tendencia ascendente o descendente ni para los trenes de pasajeros ni para los de mercancías en cuanto a los niveles de carga informados¹⁸ entre 2015 y 2018, excepto respecto a los trenes de alto velocidad (para los que los cánones de acceso a las vías disminuyeron en todas partes excepto en el Reino Unido).

La Plataforma de Administradores de Infraestructuras Ferroviarias Europeas (PAIFE) llevará a cabo un amplio estudio de los mecanismos de cobro y financiación de los administradores de infraestructuras, que se completará en 2021. El estudio incluirá una visión de conjunto del cobro de cánones de acceso a las vías y sus diversos componentes.

A fin de mitigar los efectos económicos de la pandemia de COVID-19, el Reglamento 2020/1429, adoptado en octubre de 2020, permite reducir la carga financiera del sector ferroviario mediante la flexibilización temporal de las normas relativas a los cánones¹⁹.

6.2. Adjudicación de capacidad y limitaciones de infraestructuras

En 2018, la red de la Europa de los Veintisiete tenía una intensidad de uso de 18 200 kilómetros de tren por kilómetro de línea (19 500 kilómetros en el caso de la Europa de los Veintiocho). Las redes utilizadas con mayor intensidad en 2018 fueron las de Europa occidental, en concreto los Países Bajos, que tuvieron una intensidad de uso de 50 600 kilómetros de tren por kilómetro de línea. Grecia figura como el país con menor intensidad de uso, con solo 4 800 kilómetros de tren por kilómetro de línea. Aunque estos

¹⁸ Canon de acceso a las vías excluidos los recargos.

¹⁹ Reglamento (UE) 2020/1429 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de octubre de 2020, por el que se establecen medidas en favor de un mercado ferroviario sostenible habida cuenta del brote de COVID-19 (DO L 333 de 12.10.2020, p. 1).

amplios promedios nacionales no indican nada sobre las partes más vacías de la red, pueden dar algunas indicaciones sobre qué redes están, por término medio, más ocupadas que otras y, por lo tanto, podrían tener una capacidad limitada para mayor tráfico.

La longitud total de la vía declarada congestionada en la Europa de los Veintisiete aumentó de forma constante desde 2015 y casi se había duplicado para 2018. Esto afectó a 2 261 kilómetros de vías (3 432 kilómetros en la Europa de los Veintiocho), incluidos 1 339 kilómetros a lo largo de corredores de transporte ferroviario de mercancías.

En los casos de congestión, los servicios a los que los Estados miembros otorgan mayor prioridad son aquellos prestados en virtud de la obligación de servicio público (OSP), que es la primera prioridad en trece países, seguidos de los servicios internacionales de pasajeros (siete países). Rara vez se da prioridad al tráfico de mercancías (tanto nacional como internacional).

Para superar las limitaciones de infraestructura operacionales y la incompatibilidad entre los sistemas nacionales de control tradicionales, que constituyen obstáculos importantes para una interoperabilidad fluida, la UE introdujo un sistema de señalización común europeo, el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS). Según el nuevo Plan de Despliegue Europeo del ERTMS²⁰, este sistema de señalización debe desplegarse en 15 682 kilómetros de vía para antes de 2023; hasta ahora, el sistema se ha instalado en 5 906 kilómetros de la longitud de vía prevista (o el 38 %), lo cual representa un 78 % del objetivo previsto para finales de 2019.

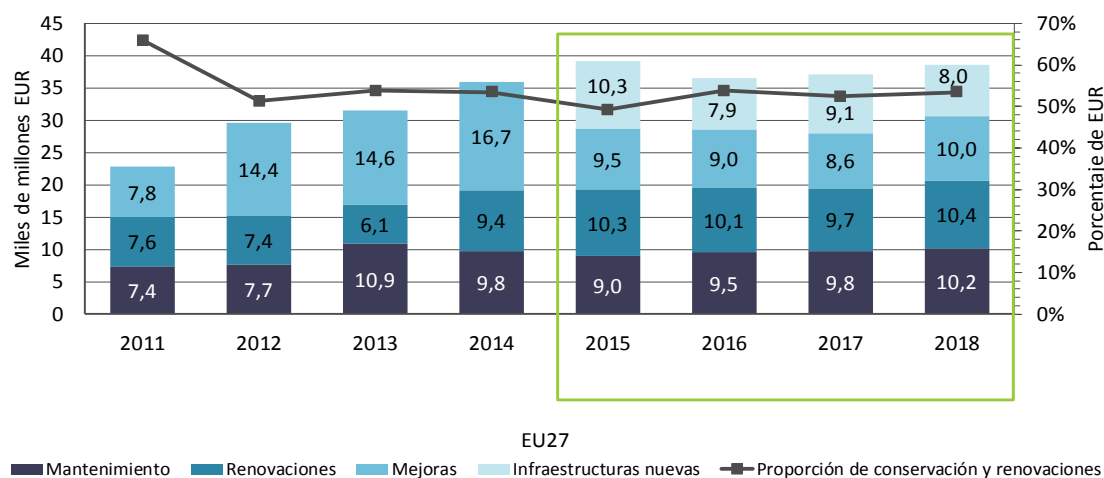
6.3. Gastos y financiación de infraestructuras

El gasto en infraestructuras ferroviarias total de la Europa de los Veintisiete ascendió a 38 700 millones EUR en 2018, tras una máximo de 39 100 millones EUR alcanzado en 2015²¹.

²⁰ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/6 de la Comisión, de 5 de enero de 2017, sobre el plan de despliegue europeo del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (DO L 3 de 6.1.2017, p. 6).

²¹ EU-28: de 49 500 millones EUR en 2015 a 47 500 millones EUR en 2018.

Gráfico 9: Gasto en infraestructura y proporción en mantenimiento y renovaciones (miles de millones EUR, 2011-2018)



Fuente: RMMS, 2020.

En 2018:

- el total de los gastos de mantenimiento y renovación informado en la Europa de los Veintisiete fue de 20 600 millones EUR, es decir el 53 % del gasto total (25 800 millones EUR y el 54 % para la Europa de los Veintiocho), con variaciones significativas entre países, y
- en la Europa de los Veintisiete, los presupuestos nacionales representaron el 72,3 % del total de los gastos e inversiones en infraestructura, la cofinanciación de la UE representó el 8,3 %, y el 19,4 % provino de otras fuentes, incluidos préstamos, financiación mediante emisión de acciones y cánones²².

6.4. Calidad de los servicios de transporte ferroviario

El ferrocarril sigue siendo uno de los modos de transporte más seguros. Viajar en automóvil es casi cincuenta veces más peligroso que viajar en tren. En la Europa de los Veintisiete, la seguridad ferroviaria siguió mejorando entre 2015 y 2018, a pesar de un ligero aumento del número de víctimas mortales y heridos graves en 2016²³.

Sobre la base de la definición utilizada²⁴, la puntualidad promedio de los servicios de transporte de pasajeros locales y regionales en la Europa de los Veintisiete disminuyó ligeramente del 93 % en 2015 al 90 % en 2018²⁵. La puntualidad promedio de los servicios de transporte de pasajeros de larga distancia y alta velocidad descendió del 85 % en 2015 al 79 % en 2018²⁶. La fiabilidad promedio de los servicios de transporte de pasajeros locales y regionales disminuyó entre 2015 y 2018, y el porcentaje de servicios cancelados aumentó del

²² EU-28: el 68,8 %, el 6,6 % y el 24,5 %, respectivamente.

²³ Fuente: *Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2020* (Informe sobre Seguridad ferroviaria e interoperabilidad en la UE 2020) de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.

²⁴ RMMS considera que un tren de pasajeros es puntual si tiene un retraso de cinco minutos o menos.

²⁵ EU-28: básicamente las mismas cifras.

²⁶ EU-28: del 84 % al 77 %.

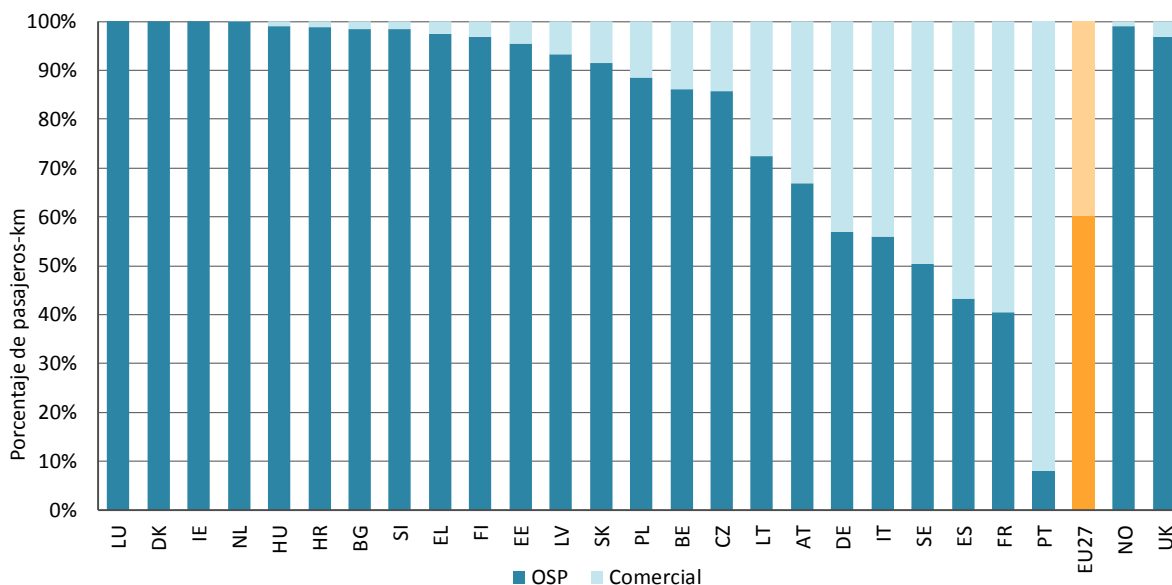
1,4 % al 1,9 %²⁷. La fiabilidad promedio de los servicios de transporte de pasajeros de larga distancia y alta velocidad aumentó entre 2015 y 2018, y el porcentaje de servicios cancelados descendió del 1,5 % al 1,3 %²⁸.

La puntualidad promedio²⁹ en 2018 para el transporte ferroviario de mercancías en la Europa de los Veintisiete fue del 60,0 % en los servicios nacionales y del 53,2 % en los internacionales: se canceló el 7,3 % de los servicios nacionales y el 11,0 % de los internacionales³⁰.

6.5. Contratos de servicio público

En 2018, los servicios de pasajeros sujetos a OSP de la Europa de los Veintisiete representaron, por término medio, el 60 % del total de pasajeros-kilómetro de ferrocarril (frente al 53 % en 2015³¹), alrededor del 98 % cubría servicios nacionales. Dentro de los servicios nacionales, la OSP cubría más servicios regionales que de larga distancia.

Gráfico 10: Cuota del tráfico de pasajeros ofrecido, respectivamente, en el marco de la OSP y de los servicios ferroviarios comerciales por país (porcentaje de pasajeros-km, 2018)



Fuente: RMMS, 2020. Los datos de BE, PT, EL y FR son estimaciones. Los datos de RO no están disponibles.

En la Europa de los Veintisiete, la adjudicación por licitación solo se utilizó en un 26 % de todos los servicios prestados en virtud de la OSP activos en 2018 (un 43 % en la Europa de los Veintiocho), de forma casi exclusiva en los Estados miembros que había liberado sus servicios con anterioridad (Alemania, Suecia y el Reino Unido).

La remuneración de la OSP sigue siendo una fuente de ingresos importante para las empresas ferroviarias en la mayoría de los Estados miembros, aunque los niveles de remuneración de la

²⁷ EU-28: del 1,6 % al 2,2 %.

²⁸ EU-28: del 1,7 % al 1,8 %.

²⁹ RMMS considera que un tren de mercancías es puntual si tiene un retraso de quince minutos o menos.

³⁰ EU-28: la puntualidad promedio fue del 63,0 % en los servicios nacionales y del 53,2 % en los internacionales; se canceló el 6,8 % de los servicios nacionales y el 11,0 % de los internacionales.

³¹ EU-28: el 66 %, frente al 60 % en 2015.

OSP por kilómetro de tren difieren ampliamente entre países. En 2018, la remuneración de la OSP promedio en la Europa de los Veintisiete fue 10,51 EUR por kilómetro de tren (8,57 EUR en la Europa de los Veintiocho).

6.6. Licencias

En total, en 2018 se informó de 1 082 licencias activas de empresas ferroviarias en la Europa de los Veintisiete (1 126 en la Europa de los Veintiocho). Alemania comunicó la cifra más alta (434); Irlanda y Luxemburgo la más baja (2).

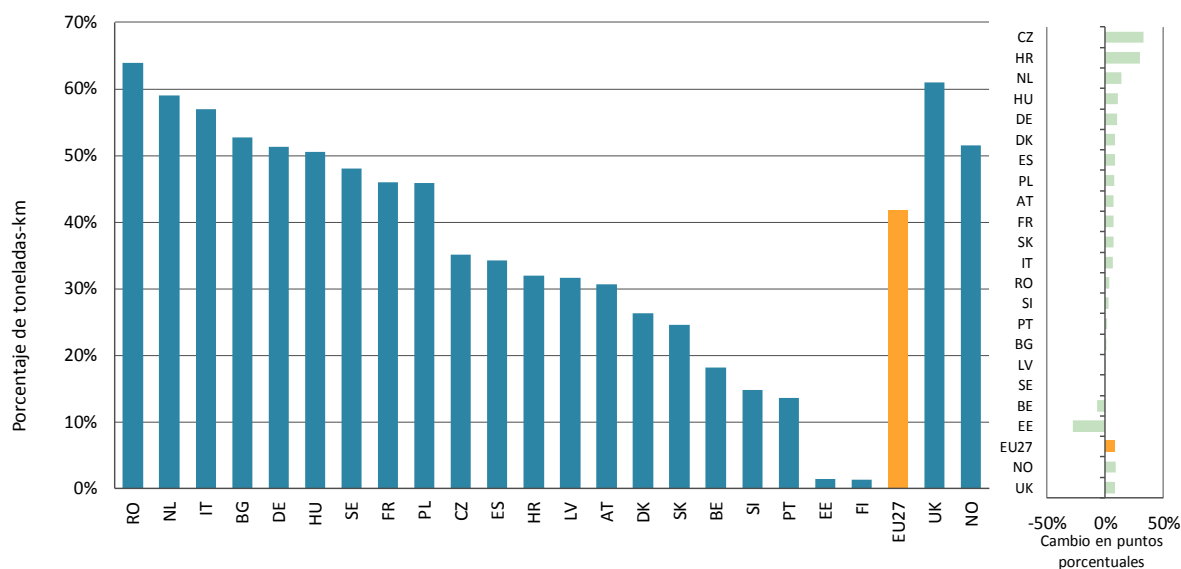
Las tasas promedio exigidas para obtener una licencia en 2018, si las hubiera, variaron de los 37 500 EUR en Portugal hasta los 5 EUR en Croacia.

España, Polonia y el Reino Unido informaron del promedio de tiempo más largo para obtener una licencia (más de cien días).

6.7. Grado de apertura del mercado y utilización de los derechos de acceso

La cuota de mercado media de los competidores en el mercado de transporte ferroviario de mercancías en la Europa de los Veintisiete aumentó del 34 % al 42 % entre 2015 y 2018³². En 2018, hubo nuevos operadores que competían con los titulares nacionales en todos los países excepto Grecia, Irlanda, Lituania y Luxemburgo, y en más de la mitad de ellos la cuota de mercado de los competidores fue superior al 30 %.

Gráfico 11: Cuota de mercado de los competidores en el mercado del transporte ferroviario de mercancías por país (porcentaje en 2018) y cambio en puntos porcentuales (2015-2018)



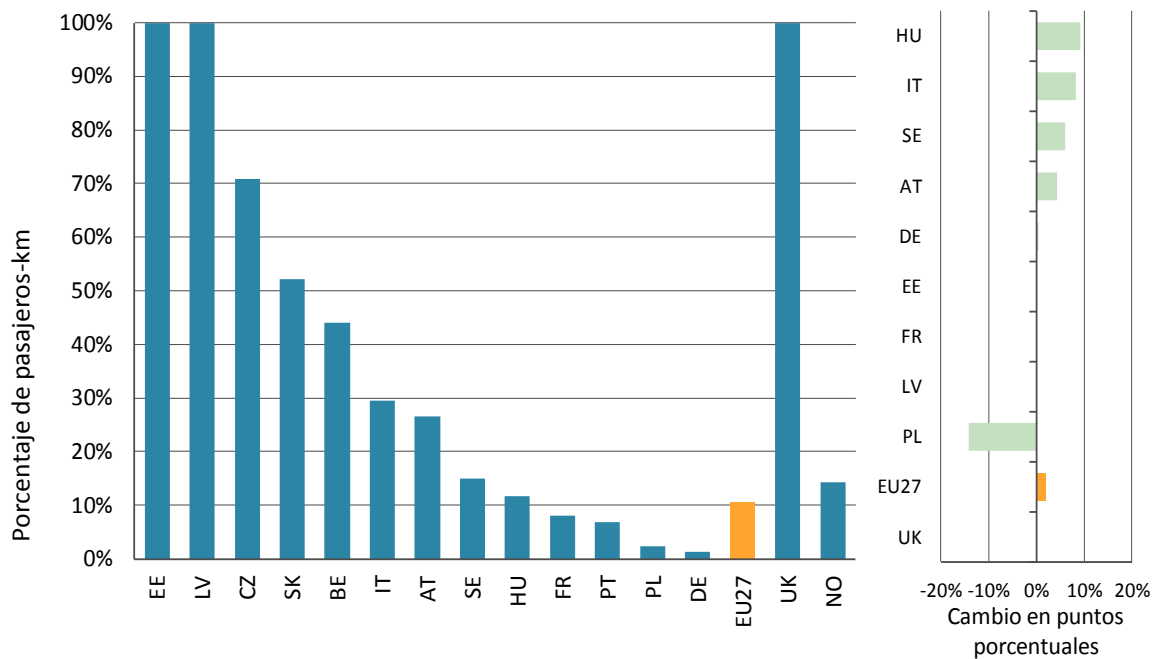
Fuente: RMMS, 2020. Un operador con el 100 % de cuota de mercado en EL, IE, LT y LU.

La licitación de acceso abierto y obligatoria para los contratos de servicios públicos en el mercado nacional de pasajeros se introdujo a nivel de la UE solo con la adopción del cuarto paquete ferroviario. Es demasiado pronto para ver sus efectos en los países que no habían abierto sus mercados previamente.

³² EU-28: del 35 % al 43 %.

Por término medio, los competidores tuvieron una cuota de mercado del 10 % en los mercados comerciales nacionales de pasajeros de la Europa de los Veintisiete en 2018, lo que supone un aumento de 2 puntos porcentuales en comparación con 2015³³, y una cuota de mercado del 16,2 % en los mercados nacionales de OSP de pasajeros, nivel casi constante en comparación con 2015 (una disminución de 0,5 puntos porcentuales³⁴).

Gráfico 12: Cuota de mercado de los competidores en el mercado comercial de pasajeros por país (porcentaje en 2018) y cambio en puntos porcentuales (2015-2018)



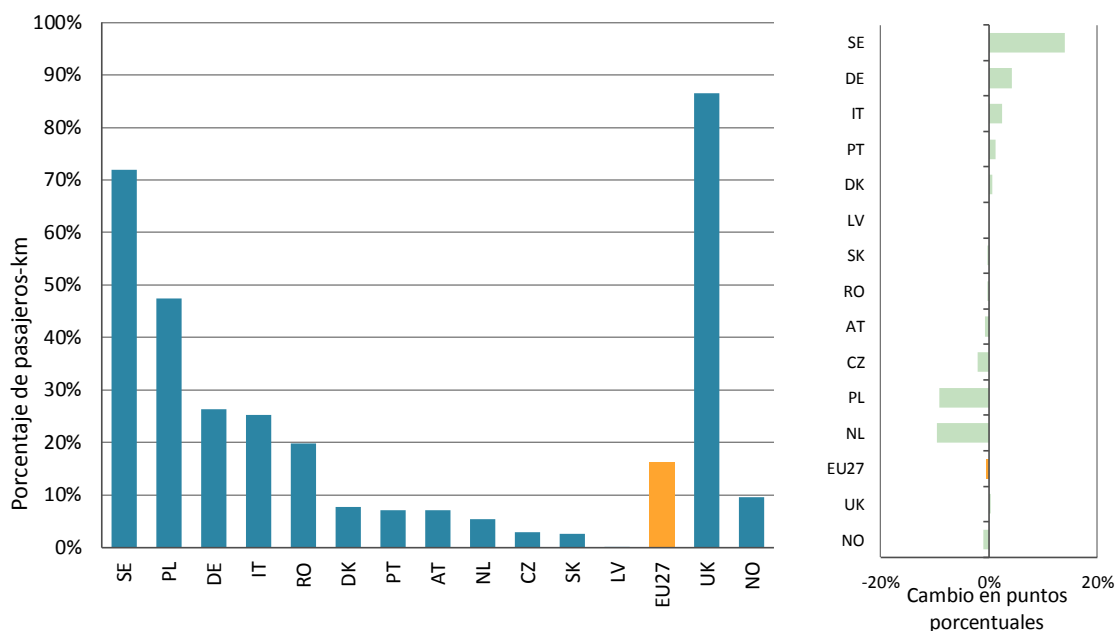
Fuente: RMMS, 2020. BG, DK, HR, FI, EL, LT, LU, SI y ES no informaron de competidores en los servicios comerciales con una

³³ EU-28: el 12 %, un aumento de 2 puntos porcentuales en comparación con 2015.

³⁴ EU-28: el 32 %, una disminución de 2 puntos porcentuales en comparación con 2015.

cuota de mercado del 1 %, o más, para 2018. En IE, no hubo servicios del mercado comercial de pasajeros. No hubo datos de NL ni de RO.

Gráfico 13: Cuota de mercado de los competidores en el mercado de OSP de pasajeros por país (porcentaje en 2018) y cambio en puntos porcentuales (2015-2018)



Fuente: RMMS, 2020. Los datos de PT en 2015 son una estimación. BE, BG, HR, EE, FI, FR, EL, HU, IE, LT, LU, SI y ES no informaron de competidores en el mercado de OSP de pasajeros.

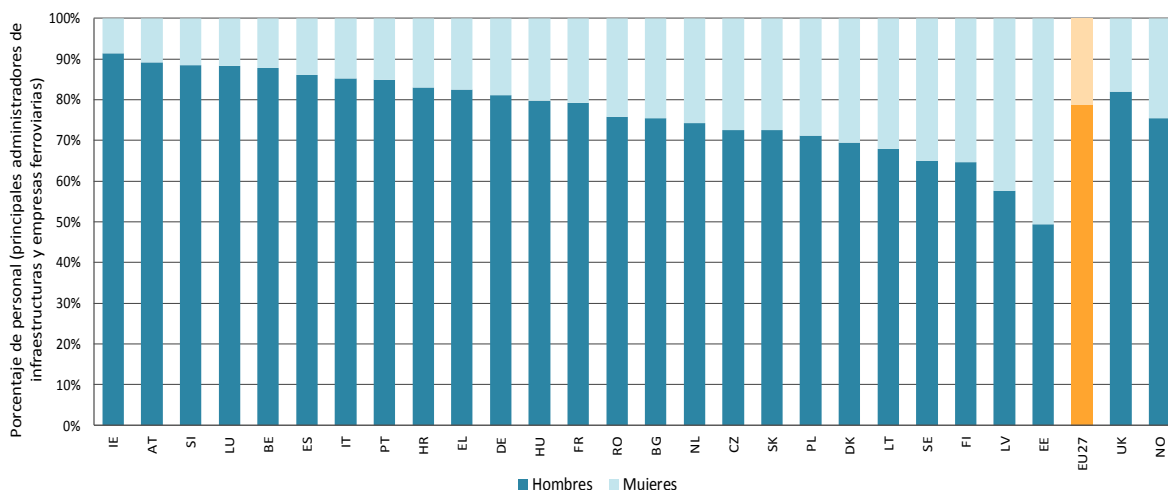
6.8. Empleo y condiciones sociales

A finales de 2018, poco más de 916 000 personas estaban empleadas en el sector ferroviario de la Europa de los Veintisiete, alrededor de 527 000 en empresas ferroviarias (tanto operadores principales como alternativos) y 389 000 por administradores de infraestructuras³⁵.

La mano de obra es, sobre todo, masculina; por término medio, solo el 21 % eran mujeres. La proporción de personal femenino varía entre el 51 % de Estonia y el 9 % de Irlanda.

Gráfico 14: Total de empleados (principales administradores de infraestructuras y empresas ferroviarias) por sexo (porcentaje en 2018)

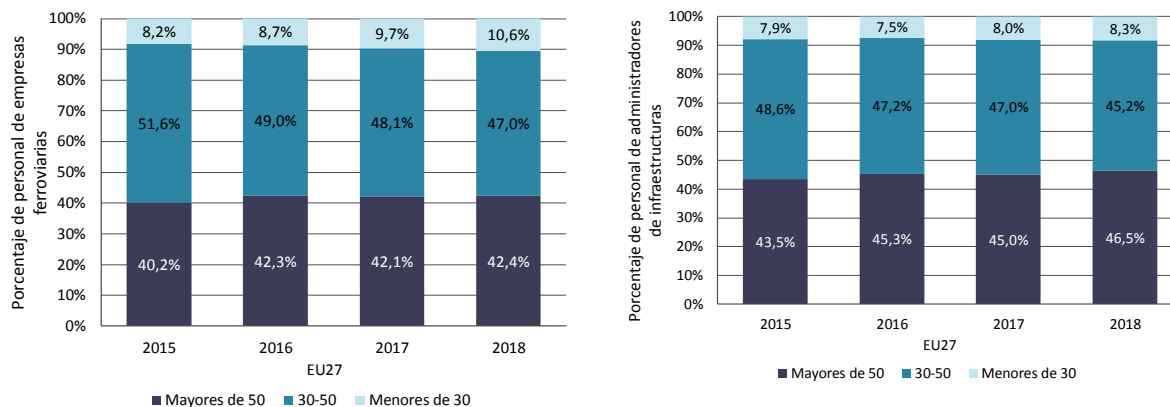
³⁵ Para la EU-28: poco más de 1 034 000 personas estaban empleadas, alrededor de 600 000 en empresas ferroviarias y 434 000 por administradores de infraestructuras.



Fuente: RMMS, 2020.

El porcentaje de empleados jóvenes (menores de 30 años) que trabajan en empresas ferroviarias ha aumentado en la Europa de los Veintisiete, del 8,2 % en 2015 al 10,6 % en 2018³⁶. El envejecimiento de la mano de obra sigue siendo un motivo de preocupación, en especial en España, Rumanía, Grecia, Bulgaria y Lituania, donde más del 50 % de la mano de obra superaba los 50 años en 2018. Los administradores de infraestructuras tienden a tener una mano de obra de mayor edad que las empresas ferroviarias, aunque la proporción de empleados jóvenes también aumentó entre 2015 y 2018, del 7,9 % al 8,3 %.

Gráfico 15: Empleados por grupo de edad (porcentaje en 2015-2018)



Fuente: RMMS, 2020. No se disponía de datos de 2015 sobre las empresas ferroviarias en LV, LU, ES y SE. No se disponía de datos de 2015 sobre los administradores de infraestructuras en ES, LU y LV.

El empleo a tiempo completo es la situación más común para los empleados tanto de los administradores de infraestructuras como de las empresas ferroviarias. Todos los empleados de los administradores de infraestructuras parecen tener contratos indefinidos en Bélgica, Dinamarca y Luxemburgo, mientras que en Irlanda esta cifra representa solo el 89 %. Únicamente Suecia, Italia, Polonia, los Países Bajos, Alemania y Noruega informaron de una proporción de empleados en empresas ferroviarias con contratos indefinidos inferior al 95 %. El porcentaje más bajo de contratos a tiempo completo para el personal de los

³⁶ EU-28: el 8,4 % y el 10,6 %, respectivamente.

administradores de infraestructuras se puede encontrar en los Países Bajos (el 83 %) y Bélgica (el 88 %). Respecto a las principales empresas ferroviarias, el porcentaje más bajo de contratos a tiempo completo se puede encontrar en Bélgica (el 86 %).

Solo unos pocos Estados miembros informaron sobre el uso de programas de aprendizaje y formación profesional, más comunes en Austria y Alemania tanto en empresas ferroviarias como en administradores de infraestructuras.

7. CONCLUSIONES

El sector ferroviario contribuye de manera sustancial a la cohesión económica y social de la Europa de los Veintisiete, ya que da empleo directo a más de 900 000 personas y mueve unos 1 600 millones de toneladas de mercancías³⁷ y 7 100 millones de pasajeros³⁸ cada año.

El aumento del uso del ferrocarril es fundamental para satisfacer la demanda de un transporte más sostenible y tendría efectos positivos sustanciales en la contaminación y el consumo energético, lo cual ayudaría a lograr el ambicioso objetivo de reducción de las emisiones establecido en el Pacto Verde Europeo.

Si bien el volumen de pasajeros ferroviarios ha aumentado de manera constante en los últimos años, el volumen del transporte ferroviario de mercancías ha crecido de manera más desigual. El tráfico ferroviario, tanto de pasajeros como de mercancías, se ha mantenido estable, mientras que la demanda de formas de transporte sostenibles ha aumentado junto con la concienciación pública sobre el cambio climático.

A pesar de esta evolución positiva, el ferrocarril todavía no ha alcanzado su pleno potencial. El transporte ferroviario debe ser más puntual y fiable en comparación con otros modos de transporte, aumentando su orientación al cliente y haciendo un mejor uso de la innovación. También debe ser más eficiente y asequible.

Para ayudar al sector a hacer frente a sus principales retos de mercado, las medidas de la UE se centran en cuatro objetivos:

1. Un mercado competitivo

El acceso equitativo al mercado para todos los operadores permitirá la introducción de ofertas multimodales nuevas y un mayor número de opciones para pasajeros y empresas.

Con este fin, el pilar de mercado del cuarto paquete ferroviario introdujo la licitación como procedimiento estándar para la adjudicación de contratos de servicio público, con un período transitorio hasta diciembre de 2023. También abrió el acceso a la prestación comercial de servicios nacionales de transporte ferroviario de pasajeros, a partir del calendario de 2021. La Comisión estará particularmente atenta a la supervisión de la correcta transposición y aplicación del cuarto paquete ferroviario, a fin de garantizar que este alcance su pleno potencial a medio plazo.

También debe fomentarse la competencia leal entre los modos de transporte, asegurando que cada uno de ellos pague sus costes externos.

³⁷ Eurostat, EU-27 excepto BE, que etiquetó los datos como confidenciales.

³⁸ Eurostat, EU-27 excepto BE, HU, NL y PL, que etiquetaron los datos como confidenciales.

2. Mejora de los servicios ferroviarios transfronterizos

El cruce de las fronteras internas de la UE debe convertirse en un proceso más fluido para aumentar la cuota modal del transporte ferroviario. Para lograr este objetivo es fundamental la eliminación de los obstáculos a la interoperabilidad, el despliegue del ERTMS y la disponibilidad de material móvil adecuado y de maquinistas.

A petición del Parlamento Europeo, la Comisión inició un estudio sobre las conexiones transfronterizas de larga distancia, con especial atención a los servicios de trenes nocturnos; se espera la publicación de un informe para mediados de 2021.

3. Mejor rendimiento de la infraestructura ferroviaria

Para garantizar la prestación eficiente de los servicios de transporte ferroviario es necesario contar con una infraestructura bien desarrollada y sin cuellos de botella ni eslabones perdidos. La UE continuará su política de desarrollo de las infraestructuras a través de la red transeuropea de transporte (RTE-T) y prestará un apoyo financiero importante al ferrocarril en el marco del Mecanismo «Conectar Europa». A finales de 2030, se dispondrá de una red más amplia de alto rendimiento y alta velocidad con la finalización de los principales proyectos de la RTE-T.

El sector ferroviario absorbe una cantidad importante de financiación pública. El crecimiento del mercado de bonos verdes podría permitir un cambio hacia una financiación privada de inversiones sostenibles. El Reglamento de taxonomía³⁹ y sus actos delegados establecen el marco y los criterios necesarios para un sistema de clasificación claro que permita identificar las actividades sostenibles.

El aumento de los niveles de congestión crea cuellos de botella, en particular a lo largo de los principales corredores ferroviarios, y las grandes obras de mantenimiento impide el uso eficiente de la red. La Comisión respalda los nuevos enfoques del sector en materia de adjudicación y gestión de la capacidad basados en plataformas o herramientas digitales interconectadas y su pronta ejecución.

4. Mayor orientación al cliente

Los servicios ferroviarios deben satisfacer las necesidades de los clientes. La mejora de la puntualidad y la fiabilidad, así como del acceso a los servicios en las instalaciones ferroviarias, son una prioridad tanto para los servicios de transporte de pasajeros como para los de mercancías.

Deben garantizarse los derechos de los pasajeros a la información, la asistencia, la continuación del viaje y las indemnizaciones para impulsar el uso del ferrocarril. La propuesta de la Comisión de refundición del Reglamento (CE) n.º 1371/2007⁴⁰, sobre la que se llegó a un acuerdo en octubre de 2020 con el Parlamento Europeo y el Consejo, debería mejorar los derechos de los pasajeros con discapacidad o movilidad reducida, aclarar las normas sobre la aplicación y la tramitación de reclamaciones y garantizar una

³⁹ Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 (DO L 198 de 22.6.2020, p. 13).

⁴⁰ Reglamento (CE) n.º 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (DO L 315 de 3.12.2007, p. 14).

mejor protección de los pasajeros en los casos de perturbación de los viajes.

Los corredores siguen siendo una pieza clave de la política de la Comisión para potenciar el transporte ferroviario de mercancías. La evaluación del marco jurídico del Reglamento (UE) n.º 913/2010⁴¹ prepara el terreno para la adopción de medidas legislativas adicionales.

La Comisión apoya plenamente las iniciativas encaminadas a mejorar la eficiencia y flexibilidad del proceso de programación de horarios, el proceso para hacer frente a contingencias y la coordinación de las restricciones temporales de la capacidad.

El fomento de la digitalización es fundamental para que el ferrocarril sea más atractivo para las empresas. El nuevo Reglamento sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías (IETM⁴²) permitirá el intercambio digital de información entre empresas y autoridades. La Comisión también tiene previsto presentar una propuesta de la Asociación Europea de Investigación e Innovación Ferroviaria, basada en la actual Empresa Común Shift2Rail. La futura asociación se centrará en la aceleración de la investigación y el desarrollo de tecnologías innovadoras y soluciones operativas, facilitadas por la digitalización y la automatización.

El Año Europeo del Ferrocarril 2021 servirá para seguir respaldando los esfuerzos por aumentar la proporción de pasajeros y de mercancías que se desplazan por ferrocarril, mediante el intercambio de conocimientos y mejores prácticas.

⁴¹ Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo (DO L 276 de 20.10.2010, p. 22).

⁴² Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías (DO L 249 de 31.7.2007, p. 33).