



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 21.8.2012
COM(2012) 459 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

Tercer informe sobre el seguimiento de la evolución del mercado ferroviario

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2012) 246 final}

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

Tercer informe sobre el seguimiento de la evolución del mercado ferroviario

(Texto pertinente a efectos del EEE)

I. INTRODUCCIÓN

1. En los últimos años, los ferrocarriles europeos han experimentado cambios notables debido tanto a una coyuntura económica globalmente poco favorable como a la evolución del marco reglamentario, especialmente europeo.
2. El objetivo de crear un espacio ferroviario europeo único basado en la libre competencia se confirmó en varios foros: en el Libro Blanco de 2011 titulado «Hoja de ruta hacia un espacio europeo único de transporte - Por una política de transportes competitiva y sostenible», la Comunicación en favor de la estabilidad, el crecimiento y el empleo, adoptada el 30 de mayo de 2012 (que destaca la importancia de la reducción de las cargas administrativas y de los obstáculos de acceso al mercado), las conclusiones del Consejo Europeo de enero de 2012 y la Comunicación «Una mejor gobernanza para el mercado único». Esta apertura contribuye a alcanzar los objetivos de la Estrategia Europa 2020 por su aportación al crecimiento económico y a la creación de empleo.
3. En este contexto, la Comisión propuso, entre otras cosas, una refundición del primer paquete ferroviario, que fue objeto de un acuerdo político el 3 de julio de 2012, mientras que la apertura del tráfico internacional de viajeros, efectiva a partir del 1 de enero de 2010, producía sus primeros efectos.
4. Esta evolución continua del marco reglamentario había motivado la decisión del legislador de encargar a la Comisión un seguimiento periódico del desarrollo del mercado ferroviario europeo, a fin de evaluar la influencia de las acciones de la política comunitaria en el mercado ferroviario y facilitar la definición de las medidas que convendrá adoptar y aplicar en el futuro en este ámbito.
5. El presente informe responde por tanto a la obligación de proceder al seguimiento del mercado ferroviario europeo, inscrita en la Directiva 2001/12/CE¹.
6. La Comunicación sobre el seguimiento de la evolución del mercado ferroviario², adoptada el 18 de octubre de 2007, y el informe homónimo³ de 18 de diciembre de 2009 iban en la misma dirección. El presente informe no sólo supone una actualización de dichos documentos sino que aporta también varios elementos nuevos sobre temas que los anteriores no abordaban.

¹ Sección V *bis* de la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios (DO L 75 de 15.3.2001).

² Comunicación al Consejo y al Parlamento Europeo - «Seguimiento de la evolución del mercado ferroviario», de 18 de octubre de 2007 [COM (2007) 609].

³ Informe al Consejo y al Parlamento Europeo sobre el seguimiento de la evolución del mercado ferroviario [COM (2009) 676] enmendado por el *corrigendum* de 8 de diciembre de 2010.

II. PROGRAMA DE SEGUIMIENTO DEL MERCADO FERROVIARIO

7. La Comisión ha creado un programa de seguimiento del mercado ferroviario (Rail Market Monitoring Scheme, RMMS en sus siglas en inglés) para cumplir los requisitos en materia de observación del mercado.
8. Para el desempeño de sus funciones de seguimiento, la Comisión cuenta con la ayuda de un grupo de trabajo compuesto por expertos de los ministerios nacionales y del sector ferroviario, incluidos los interlocutores sociales. Entre 2001 y finales de 2011, se han celebrado veinticinco reuniones del Grupo de trabajo RMMS, tres de ellas desde la adopción del informe anterior.
9. El presente análisis se basa en la labor del RMMS y, en particular, en los resultados del cuestionario, pero también en estudios recientes y en las fuentes estadísticas de que dispone la Comisión Europea, especialmente Eurostat. A efectos de este análisis, el concepto de Estados miembros incluye a Noruega, que participa en el cuestionario.

III. APLICACIÓN DEL MARCO INSTITUCIONAL Y JURÍDICO

10. Todos los Estados miembros que disponen de redes ferroviarias han incorporado las Directivas del primer paquete ferroviario. No obstante, una incorporación incorrecta, en mayor o menor medida y sobre puntos a veces diferentes, llevó a la Comisión a incoar procedimientos de infracción contra la mayoría de los Estados miembros a partir de 2008. Los procedimientos están en fases distintas según los países debido a la especificidad de las situaciones. A finales de 2011, 12 países tenían asuntos pendientes en el Tribunal de Luxemburgo. Los cargos recurrentes se refieren a la independencia de las funciones esenciales, la tarificación de la infraestructura ferroviaria y la independencia de la agencia reguladora.
11. Por otra parte, la Comisión ha propuesto⁴ una refundición del primer paquete ferroviario; desde un punto de vista formal, se trata de simplificar el marco reglamentario en el sector ferroviario fusionando, armonizando, clarificando y actualizando las tres Directivas antes citadas en un texto único. En cuanto al fondo, se persiguen tres objetivos: garantizar una financiación y unos cánones adecuados para las infraestructuras ferroviarias, garantizar condiciones de competencia iguales entre operadores y reforzar la eficacia de los organismos de control.
12. Por lo que se refiere al segundo paquete ferroviario, se han creado las instituciones nacionales pertinentes. Los servicios de la Comisión proceden actualmente a la evaluación de la incorporación de la Directiva Seguridad⁵, que debería concluir a mediados de 2013.
13. Por lo que se refiere al tercer paquete ferroviario, el plazo para la incorporación de las Directivas 2008/57/CE⁶ y 2009/131/CE⁷ era el 19 de julio de 2010, mientras que

⁴ Comunicación de la Comisión sobre la creación de un espacio ferroviario europeo único COM (2010) 474 de 17 de septiembre de 2010.

⁵ Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad.

⁶ Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad

para la Directiva 2011/18/UE⁸, se fijó en el 31 de diciembre de 2011. Para la Directiva 2007/58/CE⁹, la fecha límite para la transposición era el 4 de junio de 2009 y la de la aplicación completa el 1 de enero de 2010.

14. Por otra parte, la Comisión anunció en su Libro Blanco de marzo de 2011¹⁰ nuevas iniciativas en favor del transporte ferroviario. Pretende proponer un «cuarto paquete ferroviario» cuyo objetivo será la apertura del transporte nacional de viajeros, la mejora del acceso a la infraestructura y a los servicios anexos, así como una ampliación de las funciones de la Agencia Ferroviaria Europea en materia de certificación.
15. El Reglamento de los corredores de mercancías¹¹ prevé el establecimiento de seis corredores para el 10 de noviembre de 2013 y de otros tres para el 10 de noviembre de 2015. Los Estados miembros deberán crear para cada corredor un Comité ejecutivo encargado, en particular, de supervisar la importante labor de ejecución del corredor por el Comité de gestión, compuesto por los administradores de infraestructuras implicados. La mayoría de los corredores ya han constituido su Comité Ejecutivo. Esos corredores de mercancías serán la espina dorsal de los corredores RTE-T multimodales.
16. Por último, la refundición de las directivas del primer paquete ferroviario ha permitido avances en materia de control reglamentario, financiación y tarificación de la infraestructura así como de las condiciones de acceso al mercado. Se creará una red formal de los organismos reguladores para garantizar la coordinación y el intercambio de las mejores prácticas, así como una cláusula de revisión para examinar este acuerdo en 2014.

IV. APERTURA DEL MERCADO FERROVIARIO

17. A finales de 2010, había cerca de 700 licencias europeas de explotación ferroviaria en el transporte de mercancías, de ellas, 340 en Alemania y 72 en Polonia. El número de licencias en el sector del transporte de viajeros ya rebasa las quinientas, (de ellas, trescientas veinte en Alemania y cuarenta y cuatro en el Reino Unido). A nivel de la UE, el número de licencias aumentó en cerca del 16 % para las mercancías y del 11 % para el transporte de viajeros en dos años. Hay que señalar que estas cifras no incluyen las licencias nacionales, de las que algunos Estados miembros siguen concediendo un número importante (las empresas cuya actividad se limite a la prestación de servicios ferroviarios de transporte de mercancías de ámbito regional pueden limitarse a una licencia nacional).

⁷ Directiva 2009/131/CE de la Comisión, de 16 de octubre de 2009, que modifica el anexo VII de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad

⁸ Directiva 2011/18/UE de la Comisión, de 1 de marzo de 2011, por la que se modifican los anexos II, V y VI de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad

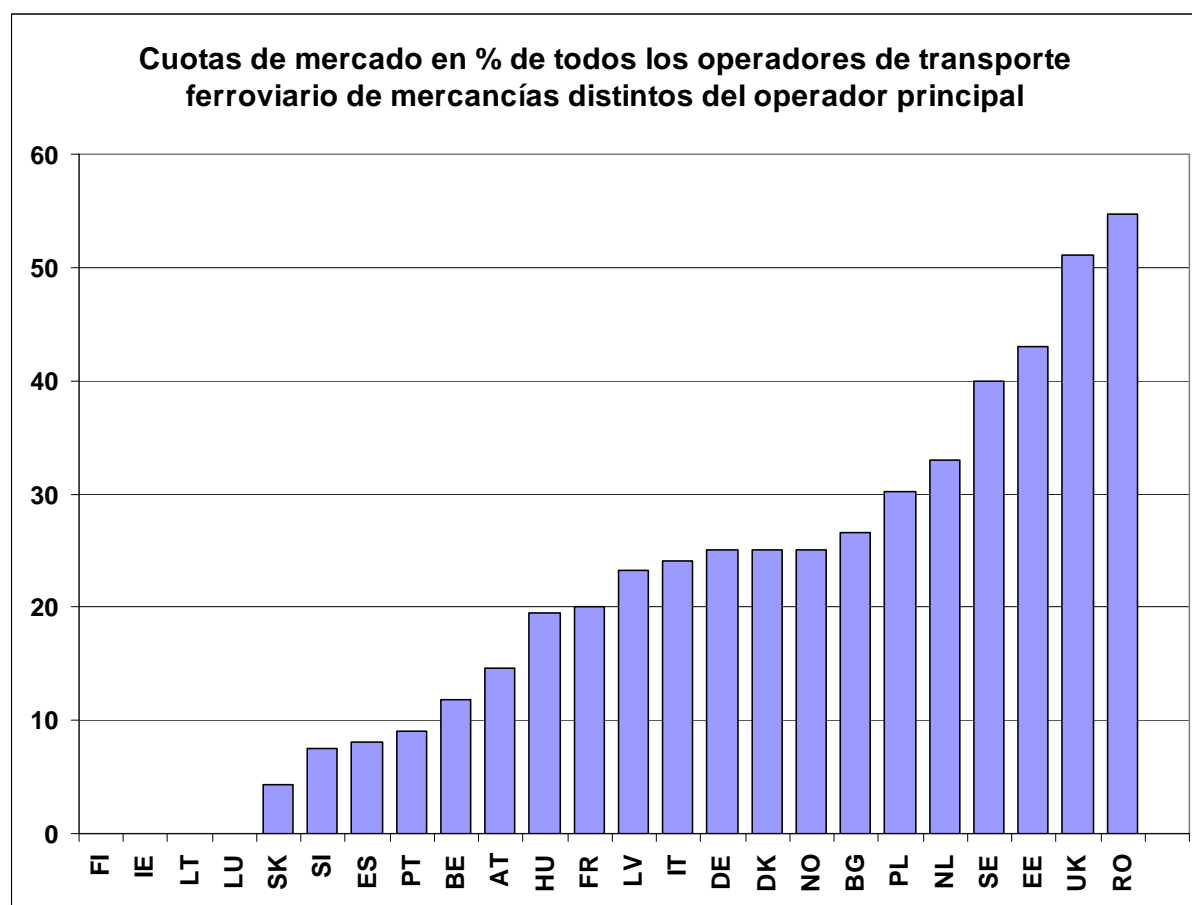
⁹ Directiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización

¹⁰ Libro blanco de 28 de marzo de 2011 : «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte - Por una política de transportes competitiva y sostenible», COM (2011) 144 final.

¹¹ Reglamento (UE) No 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.

18. En los servicios de transporte de mercancías, en términos de toneladas/kilómetro, las empresas distintas del operador más importante poseen las mayores cuotas de mercado en Rumanía (55 %), Reino Unido (51 %) y Estonia (43 %), según se indica en el gráfico 1. En dos años, con motivo de la crisis, la cuota de mercado de los operadores no históricos aumentó significativamente en varios Estados miembros (del 10 al 23 % en Letonia, del 14 al 27 % en Bélgica y del 10 al 20 % en Francia), mientras que se mantenía nula o cercana a cero en Finlandia, Irlanda, Lituania y Luxemburgo.

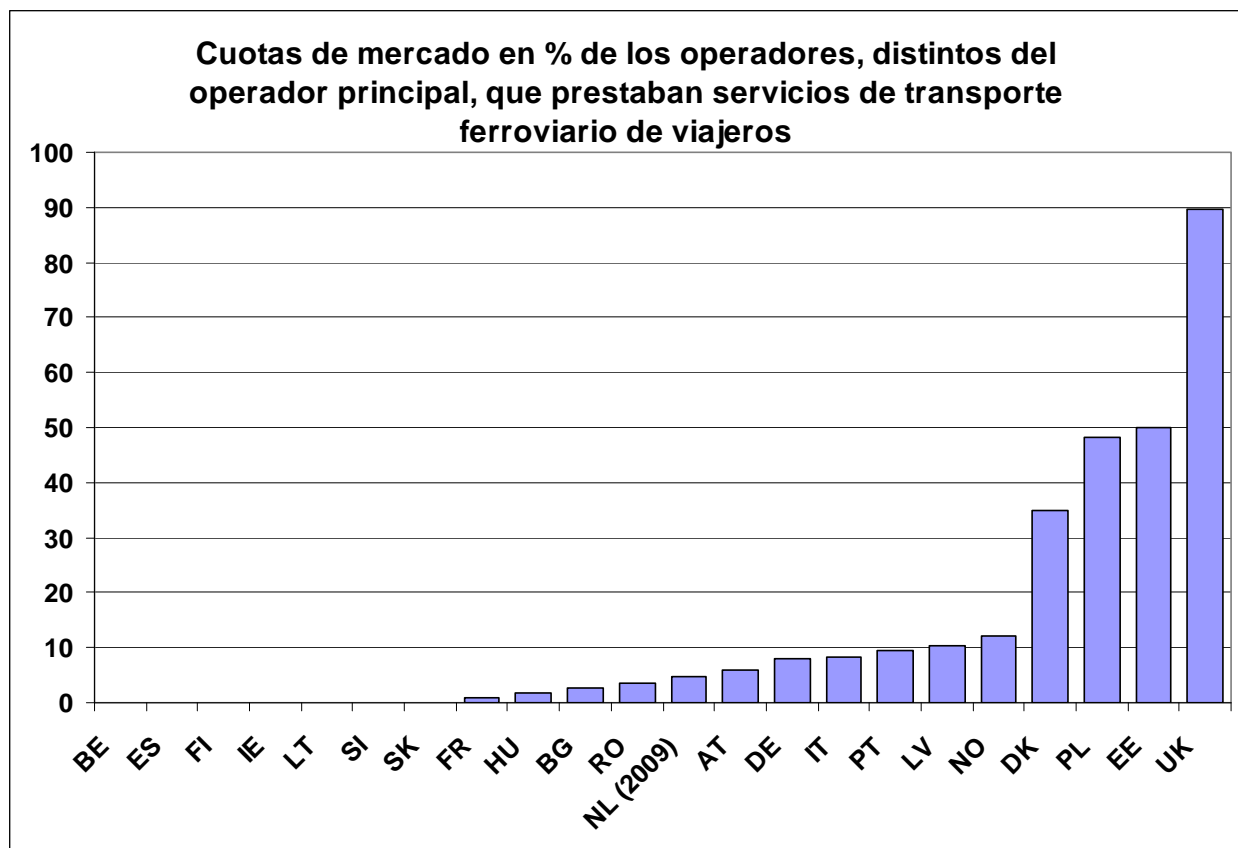
Gráfico 1: Total de las cuotas de mercado (en porcentaje) del tráfico en toneladas/kilómetro de los operadores de transporte ferroviario de mercancías distintos del operador principal a finales de 2010



Fuente: cuestionarios RMMS cumplimentados por los Estados miembros en mayo y junio de 2011.

19. En el caso del transporte de viajeros, los nuevos operadores tienen cuotas de mercado especialmente importantes en Reino Unido (90 %), Estonia (50 %) y Polonia (48 %), mientras que los países donde el operador histórico sigue controlando la totalidad del mercado son ahora minoritarias (Bélgica, Grecia, España, Finlandia, Irlanda, Lituania, Eslovenia y Eslovaquia). No obstante, en algunos Estados miembros como Polonia, los nuevos operadores proceden del desmantelamiento parcial del operador histórico y poseen monopolios de hecho en sus respectivas regiones.

Gráfico 2: Total de las cuotas de mercado (en porcentaje) del tráfico en viajeros/kilómetro de los operadores, distintos del operador principal, que prestaban servicios de transporte ferroviario de viajeros a finales de 2010



Fuente: cuestionarios RMMS cumplimentados por los Estados miembros en mayo y junio de 2011.

20. Esta situación se debe en gran medida al hecho de que la apertura del mercado doméstico del transporte ferroviario de viajeros se produjo de manera más o menos precoz según los Estados miembros: en Suecia desde 1992, en Alemania en 1994, en Reino Unido en 1995, luego en Dinamarca e Italia, y, posteriormente, en una decena más de países de la Unión.
21. En el transporte internacional de viajeros, que fue abierto a la competencia por la legislación europea el 1 de enero de 2010, las alianzas entre operadores históricos siguen siendo el modo operativo más frecuente. No obstante, se observa la aparición progresiva de servicios que entran en competencia con los del operador histórico de uno de los países donde hay varias rutas. Así fue como la Deutsche Bahn y los ÖBB se asociaron con la compañía lombarda FNM para ofrecer un servicio Munich-Bolonia. Del mismo modo, Trenitalia y Veolia Transdev ofrecen servicios entre París y Venecia. Westbahn GmbH ha abierto una línea Viena-Salzburgo-Freilassing. La Deutsche Bahn también podría proponer en exclusiva rutas desde Alemania a Londres, o incluso París en un plazo relativamente corto. Por último, en lo que respecta a los transportes transfronterizos regionales, se observa una multiplicación de los nuevos servicios, algunos propuestos por operadores históricos y otros por nuevos actores, como subraya un estudio de la Comisión¹².

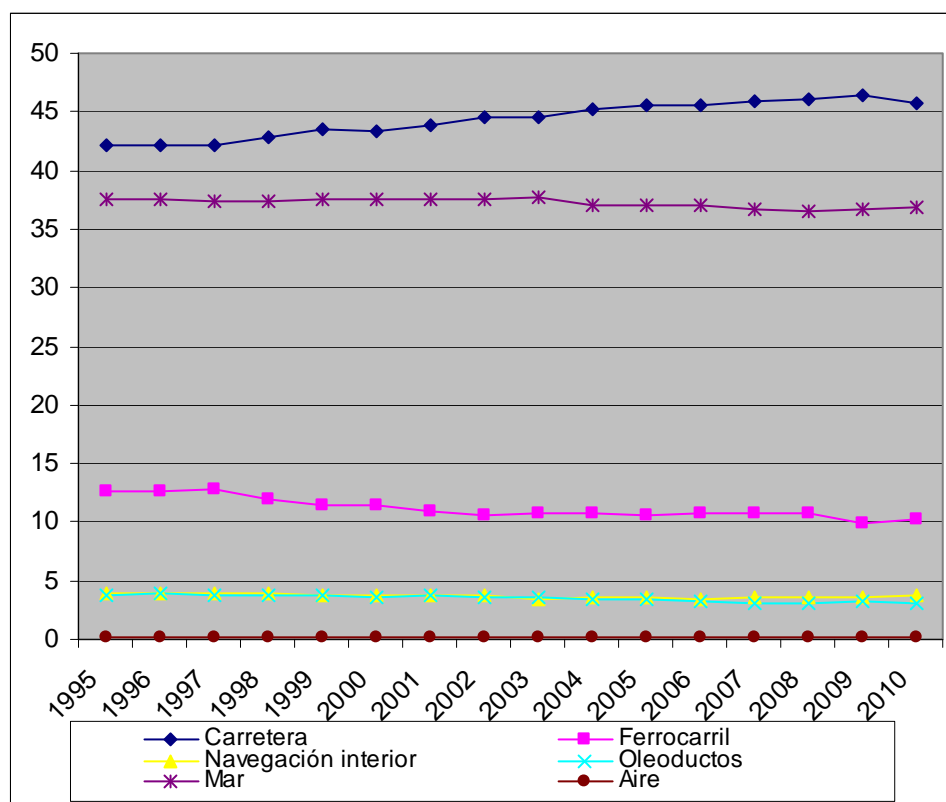
¹² Situation and perspectives of the rail market, marzo de 2010.

V. FUNCIONAMIENTO DEL MERCADO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO EN LA UE¹³

V.1 Posición del transporte ferroviario en relación con otros modos de transporte

22. Mientras que la cuota del ferrocarril en el transporte de mercancías había registrado en las últimas décadas un declive importante, su cuota de mercado se mantiene, desde hace un decenio, ligeramente por debajo del 11 %, pero con sólo un 10,2 % en 2010 en un contexto de crisis.
23. La cuota del ferrocarril en el transporte terrestre de mercancías sólo, que se había estabilizado desde 2002 en un 17,1 %, mientras que en 1995 era aún del 20,2 %, cayó en 2010 al 16,2 %.

Gráfico 3: Cuota del ferrocarril en el transporte de mercancías (UE-27, 1995-2010)

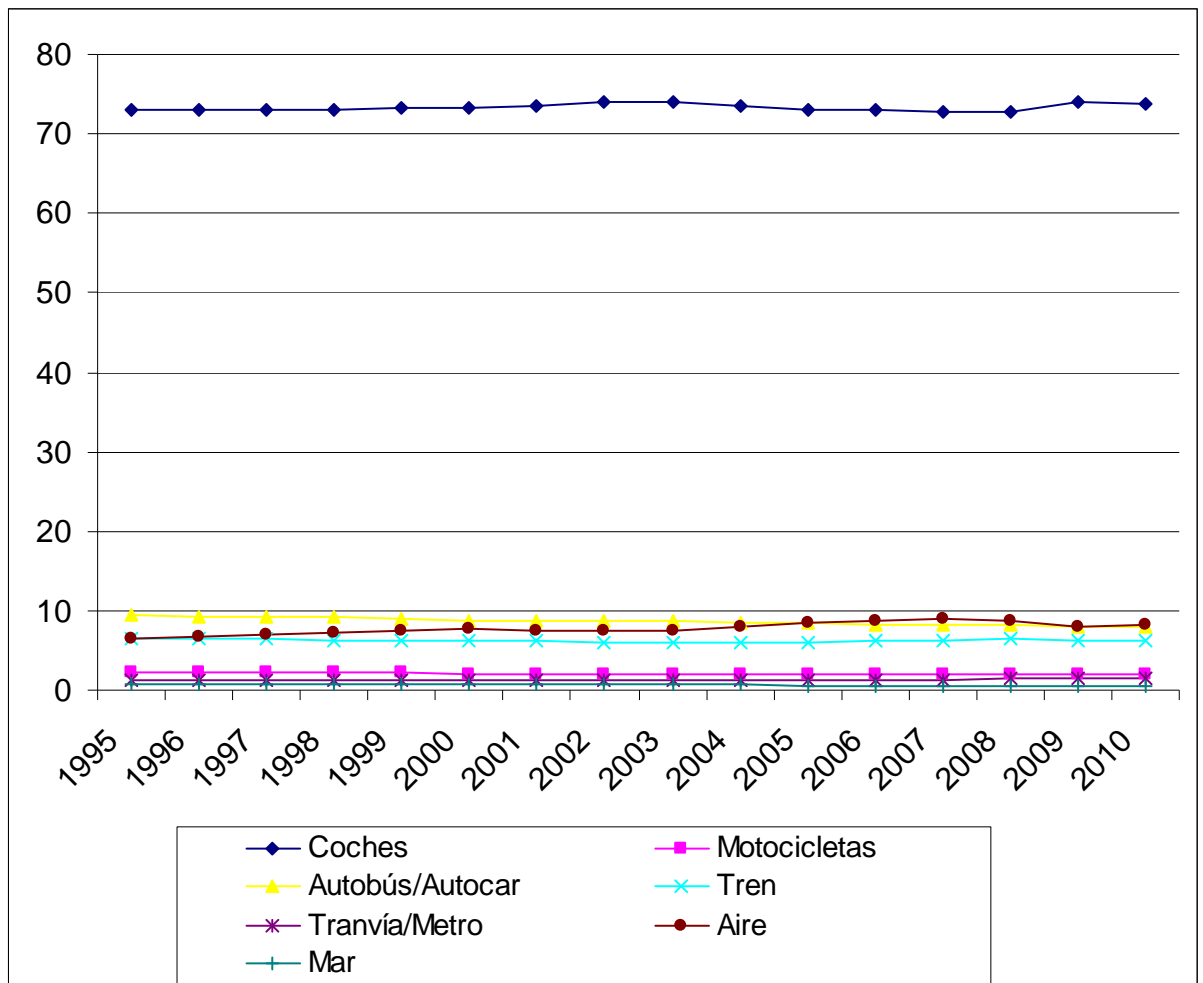


Fuente: Manual estadístico «El transporte en la UE en cifras, libro estadístico 2012» (EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2012)

24. En el caso del transporte de viajeros, la cuota del ferrocarril en este mercado en la UE-27 aumentó ligeramente en los últimos años, pasando del 5,9 % en 2004 al 6,3 % en 2010. No obstante, sigue habiendo importantes diferencias entre los Estados miembros que disponen de una red ferroviaria, puesto que esta cuota alcanzaba cerca del 10 % o más Hungría y Austria, pero apenas el 2 % en Estonia y un poco más del 1 % en Grecia.

Gráfico 4: Cuota del ferrocarril en el transporte de viajeros (UE-27, 1995-2010)

¹³ Dado que Chipre y Malta no disponen de redes ferroviarias, todas las referencias a la UE-12 y a la UE-27 deben entenderse sin incluir a estos dos países.



Fuente: Manual estadístico «El transporte en la UE en cifras, libro estadístico 2012» (EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2012)

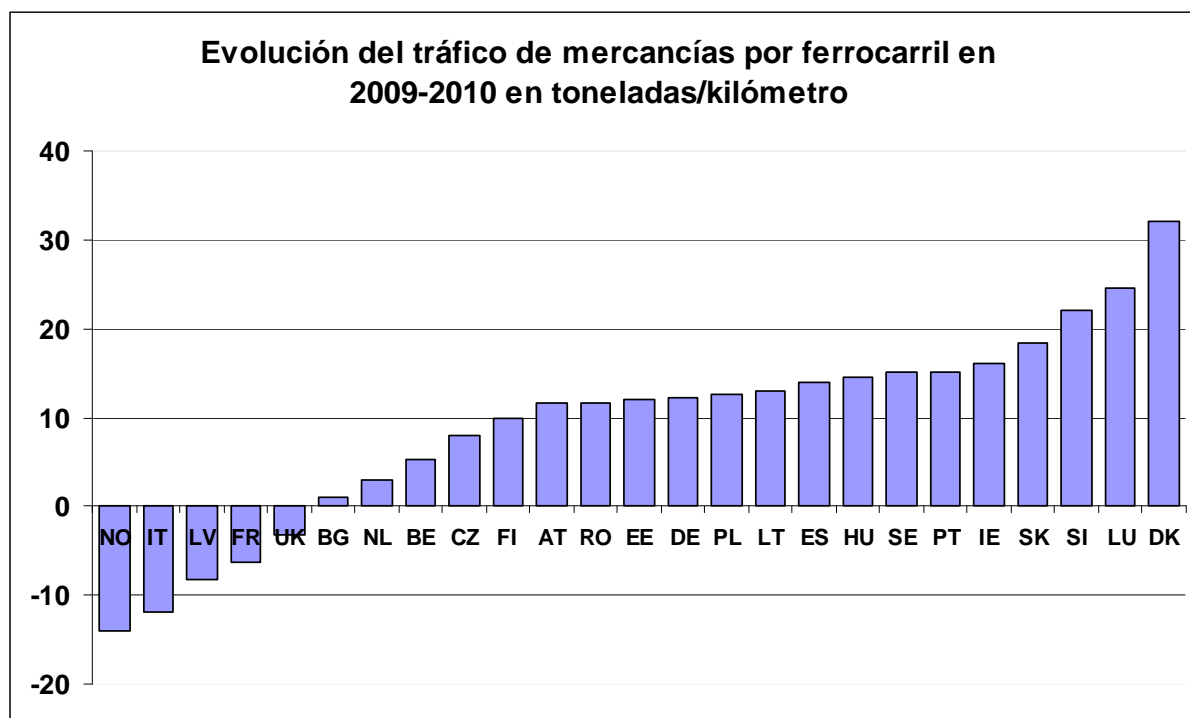
V.2 Tendencias del transporte ferroviario en cuanto a volumen y rendimiento¹⁴

a) En el transporte de mercancías

25. La crisis había tenido como consecuencia una caída del 18,3 % del tráfico de mercancías, expresado en toneladas/kilómetro en 2009 en la UE-27. Gracias al repunte observado en los sectores que habían sido más afectados y, en particular, la siderurgia, la industria química y la del automóvil, el año 2010 se caracterizó por una clara inversión de tendencia, en la medida en que no menos de 15 Estados miembros registraron subidas de más del 10 %, sin recuperar, no obstante, en esta fecha, los niveles observados en 2008. Según cifras de la CER (Community of European Railways), el rendimiento del transporte de mercancías por ferrocarril en el tercer trimestre de 2011 seguía siendo inferior en un 9,2 % a la del tercer trimestre de 2008 en todo el continente europeo.

¹⁴ Por «rendimiento del transporte ferroviario» se entiende el transporte por ferrocarril expresado en toneladas/kilómetro o viajeros/kilómetro.

Gráfico 5: Evolución del tráfico de mercancías por ferrocarril en 2009-2010 en toneladas/kilómetro



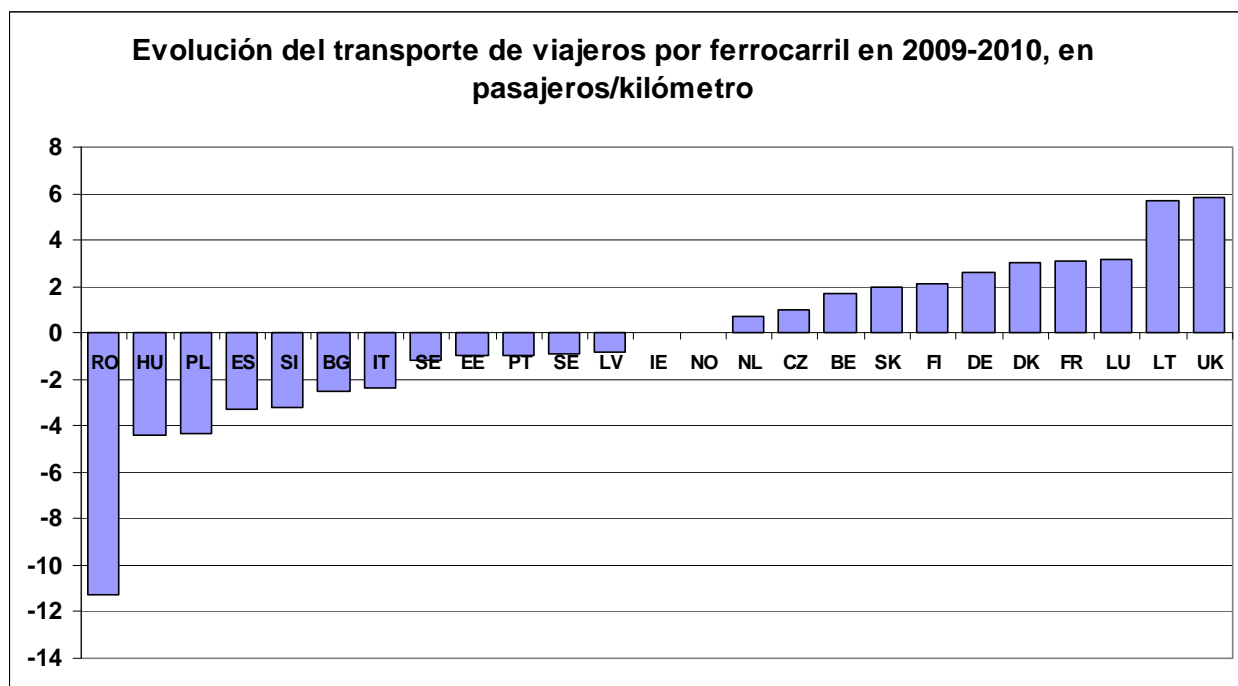
Fuente: cuestionarios RMMS cumplimentados por los Estados miembros en mayo y junio de 2011.

b) En el transporte de viajeros

26. El transporte de viajeros se había visto relativamente poco afectado por la crisis, en la medida en que la disminución del tráfico expresada en viajeros/kilómetro era del 1,4 % en 2009 en la UE-27, ya que el aumento del 3,6 % en la UE-15 no había podido compensar la caída del 8,3 % observada en los países de la UE-12.

En 2010 la evolución fue contrastada, con una situación que, una vez más, fue menos favorable en la UE-12 (-11,3 % en Rumanía) que en la UE-15, dándose el aumento más fuerte en Reino Unido (+ 5,8 %).

Gráfico 6: Evolución del transporte de viajeros por ferrocarril en 2009-2010 en pasajeros/kilómetro



Fuente: cuestionarios RMMS cumplimentados por los Estados miembros en mayo y junio de 2011.

VI. RENDIMIENTO DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS

a) Empleo

27. El número de asalariados a finales de 2010 en las empresas encargadas de la explotación comercial de servicios de transporte ferroviario y de la gestión de las infraestructuras ascendía a 110 000 en Francia, 80 000 en Alemania y 64 000 en Polonia (véase el anexo 6). Sin embargo, dado que el perímetro de actividad de estas empresas varía de un Estado a otro, las comparaciones siguen siendo difíciles. Del mismo modo, la magnitud de la reducción de plantilla observada en el sector durante la última década resulta difícil de cuantificar de manera precisa.
28. el porcentaje de personas de más de 50 años entre la población activa en el transporte terrestre alcanzaba el 31 % en 2010 frente al 27 % de promedio en todos los sectores. El sector se caracteriza también por una edad media de jubilación temprana (55 años) y por el bajo porcentaje de mujeres en el empleo total (14 %).

b) Industria de equipos ferroviarios

29. Según un estudio de la Unión de Industrias Ferroviarias Europeas (UNIFE)¹⁵, el mercado ferroviario mundial se valoraba en más de 120 mil millones EUR en 2007, y de aquí a 2016, debería alcanzar los 154 mil millones EUR. Los índices de crecimiento más altos se esperan en la región Asia-Pacífico, así como en los países de la Comunidad de Estados Independientes.
30. Además, la CER (Community of European Railways) subraya que se está procediendo a una renovación importante del material ferroviario destinado al transporte de pasajeros en la República Checa, Eslovaquia y Eslovenia.

¹⁵ Worldwide Rail Market Study – Status Quo & Outlook 2016

c) Calidad del servicio y satisfacción de los pasajeros

31. La calidad de los servicios ferroviarios para el transporte de mercancías en la Unión Europea sigue siendo difícil de medir, dado que, en general, se echan en falta indicadores. Sin embargo, la instauración progresiva del seguimiento del rendimiento de los servicios de transporte ferroviario de mercancías en los distintos corredores de mercancías debería facilitar determinados elementos de información en cuanto a la puntualidad del servicio.
32. En virtud del Reglamento 1371/2007¹⁶, los operadores ferroviarios afectados están obligados a publicar anualmente un informe sobre la calidad de los servicios prestados y, en particular, sobre la puntualidad del servicio de transporte de viajeros.
33. Además, un estudio realizado para la Comisión (véase el anexo 15) mostró que los pasajeros están globalmente satisfechos de la seguridad a bordo de los trenes, del tiempo de recorrido previsto y de la comodidad de los vagones; en cambio, tienden a considerar que la limpieza y el mantenimiento de los trenes, su puntualidad así como la calidad de la información suministrada, especialmente en caso de retraso, son elementos que deberían mejorarse. La puntualidad parece satisfactoria en un número significativo de Estados miembros, pero más del 40% de los entrevistados en Polonia, Alemania, Suecia, Rumanía y Francia la consideran insuficiente.
34. Los pasajeros opinan igualmente que en las estaciones y los aparcamientos, la calidad de las instalaciones, así como la limpieza y mantenimiento deberían ser objeto de un cuidado particular. Por el contrario, el mecanismo de compra de billetes, la información y la seguridad parecen globalmente satisfactorios. Sin embargo, el grado de satisfacción en relación con las estaciones varía mucho de un país a otro; es muy elevado en España y Luxemburgo, pero sigue siendo bajo en Polonia y Hungría.

d) Obligaciones de servicio público

35. El 90 % del mercado ferroviario doméstico de pasajeros tendría obligaciones de servicio público¹⁷. En los países de la UE-15, la mayoría de los contratos de servicio público se firman por un período mínimo de dos a diez años; en la UE-12, mientras que en 2005 la duración de la mayoría de los contratos no excedía un año, la proporción de contratos de larga duración ha aumentado, lo que beneficia a las inversiones.
36. Las compensaciones expresadas en porcentaje de la diferencia entre los gastos y los ingresos de la venta de billetes no sobrepasaban el 71 % en los países de la UE-12 en 2009, frente al 94 % en la UE-15; estas cifras registran una bajada de 4 puntos respecto a 2007 en un contexto de fuertes limitaciones presupuestarias (véase el anexo 11).

e) Seguridad

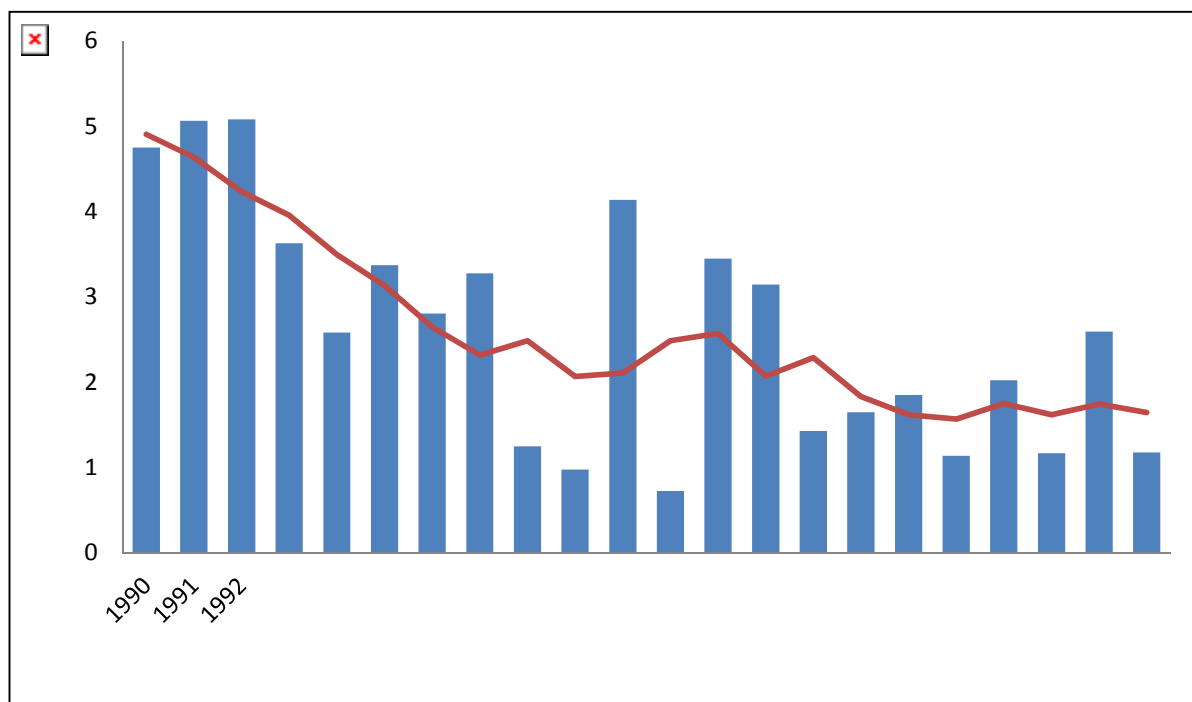
37. Según el informe de la Agencia Ferroviaria Europea (véase el anexo 16), 188 pasajeros de trenes fueron víctimas de accidentes mortales entre 2008 y 2010, de un total de 4120 víctimas constatadas durante el mismo período. El 60 % de estas muertes afectan a personas que se encontraban en las vías en lugares cuyo acceso está prohibido.

¹⁶ Reglamento (CE) no 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

¹⁷ Public service rail transport in the European Union: an overview (noviembre de 2011).

38. El nivel general de seguridad en Europa, medido en número de accidentes mortales por mil millones de tren/kilómetro, siguió mejorando desde 1990, aunque a un ritmo menor desde 2004, como se indica en el gráfico 7.

Gráfico 7: Colisiones ferroviarias y descarrilamientos mortales por mil millones de trenes/kilómetro



Fuente: Informe de evaluación de la seguridad de la Agencia Ferroviaria Europea, 2012

VII. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO

a) Longitud de las redes

39. La longitud total de las líneas ferroviarias de la UE es de aproximadamente 212 000 km, cifra relativamente estable en los últimos años. En algunos Estados que tienen dificultades presupuestarias especialmente importantes, los cierres afectan principalmente no a líneas sino a vías, en particular en Grecia, Rumanía y Portugal, sobre todo porque estas redes están sobredimensionadas.
40. No obstante, la red europea de alta velocidad siguió creciendo para alcanzar los 6 600 kilómetros en 2010, es decir que se duplicó en ocho años. España tiene ahora la red más importante, por delante de Francia (véase el anexo 8).

b) Evolución de las inversiones en infraestructuras

41. Según datos del ITF (International Transport Forum), la parte de las inversiones en infraestructuras de transporte terrestre se mantuvo estable al 0,8 % en Europa Occidental durante el último decenio, mientras que aumentaba en los países de Europa Central y Oriental para alcanzar el 2 % en 2009. No obstante, la cuota del ferrocarril en estas inversiones varía considerablemente de un país a otro; en 2009, alcanzaba el 65 % en Austria, el 55 % en Reino Unido, el 52 % en Luxemburgo, el 45 % en Suecia y el 41 % en Bélgica, con un promedio del 32 % en Europa occidental; en los países de Europa Central y Oriental, la cuota del ferrocarril cayó del 22 % en el año 2000 al 13 % en 2009 (véase el anexo 9).

c) Cánones y contratos plurianuales

42. La cuantía de los cánones de acceso a la red varía de forma muy importante de un gestor de infraestructura a otro; para un tren de mercancías de 1 000 toneladas, el precio en euros por tren/kilómetro iba del 0,1 en España y 0,5 en Suecia al 10,2 en

Eslovaquia y 9,8 en Irlanda (véase el anexo 10). De forma general, parece que las diferencias tienden a disminuir ya que varios de los países de la UE-12 con cánones tradicionalmente altos han anunciado e incluso iniciado una bajada de las tarifas. Cabe señalar que las tarifas pueden variar también de manera significativa en una misma red nacional en función de las líneas o de los horarios.

43. La Comisión considera que los contratos plurianuales entre los gestores de infraestructuras y las empresas ferroviarias pueden garantizar un buen nivel de servicios así como el necesario equilibrio financiero. Se han firmado contratos plurianuales en una quincena de Estados miembros (véase el anexo 12).

d) Despliegue del sistema ERTMS

44. La implantación del sistema ERTMS («European Railway Traffic Management System») constituye un indicador importante del avance hacia una mayor interoperabilidad. A finales de 2011, había más de 4 000 km de líneas en servicio equipadas con ERTMS en la Unión, lo que representa un aumento de más del 20 % con respecto al año anterior. Además, más de 4 000 kilómetros de líneas están actualmente en curso de equipamiento y deberían ser operativos de aquí a finales de 2013.
45. El Plan de Despliegue Europeo aprobado el 22 de julio de 2009 hace obligatorio el equipamiento de ejes clave para 2015. Los Estados miembros deberán notificar antes de finales de 2012 un calendario detallado que incluya en particular las fechas de la licitación así como las principales etapas de ejecución del proyecto que permitirá llegar a la instalación del ERTMS en 2015. La Comisión velará escrupulosamente por el cumplimiento de esta obligación.

VIII. CONCLUSIONES

46. La crisis económica de 2009 tuvo un impacto significativo en el tráfico ferroviario de mercancías. A pesar de un repunte importante, los niveles de 2010 se mantuvieron inferiores en un 15 % aproximadamente a los que se habían observado en 2008 en la mayoría de los Estados miembros; el declive incluso continuó en Francia e Italia. Sin embargo, a nivel de la Unión, parece que la cuota modal del transporte ferroviario es actualmente comparable a los niveles anteriores a la crisis.
47. Los efectos de la crisis fueron mucho más modestos en el transporte ferroviario de pasajeros. De hecho, el incremento del tráfico observado en la mayoría de los países de la UE-15 se ha mantenido; el declive iniciado en los años noventa en la UE-12 continuó en 2010. En este contexto, se observa una correlación patente entre la evolución reciente del tráfico observada en cada uno de los Estados miembros y el grado de satisfacción de los pasajeros expresado en la encuesta de opinión realizada para la Comisión, como lo prueban, por ejemplo, los buenos resultados obtenidos por Reino Unido y Lituania.
48. El proceso de apertura del mercado se aceleró en el transporte de mercancías por ferrocarril con motivo de la crisis, aunque a un ritmo desigual según los Estados miembros. Por otra parte, algunos operadores históricos tienen ya cuotas de mercado significativas en otros países europeos gracias a sus filiales que operan sobre el terreno. Por lo general, la crisis no ha frenado la progresión de los nuevos actores en los distintos mercados nacionales. En este contexto, es importante señalar que el refuerzo de la presencia de operadores competitivos no tuvo efecto negativo en el elevado nivel de seguridad de este modo de transporte.

49. La apertura efectiva del mercado de pasajeros se hace de forma progresiva pero concierne ahora a una mayoría de Estados miembros. El proceso de seguimiento del mercado ferroviario se complementará en breve plazo con la publicación de un estudio de Eurobarómetro relativo a la apertura del mercado doméstico del transporte ferroviario de viajeros que se está realizando para la Comisión. Los resultados de este estudio se tendrán en cuenta en la elaboración de la futura propuesta legislativa sobre la apertura del mercado ferroviario doméstico de viajeros.