# Deutsche Bahn:
# Informe Sobre la Competencia 2007

adif
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Estrategias Ferroviarias Europeas

Número 29 - Noviembre 2007

Ficha Catalográfica

Deutsche Bahn. Informe sobre la competencia.2007 =

Deutsche Bahn. Competition Report. 2007

Madrid: ADIF. Dirección de Relaciones Internacionales, 2007

52 p. ; 29,7 cm (Estrategias Ferroviarias Europeas; 29)

1. Alemania. 2. DB 3. Informes 4. Competencia 5. Operadores Ferroviarios

Edita:

ADIF: Dirección de Relaciones Internacionales

## • ÍNDICE

Introducción ..... 5
Presentación ..... 5

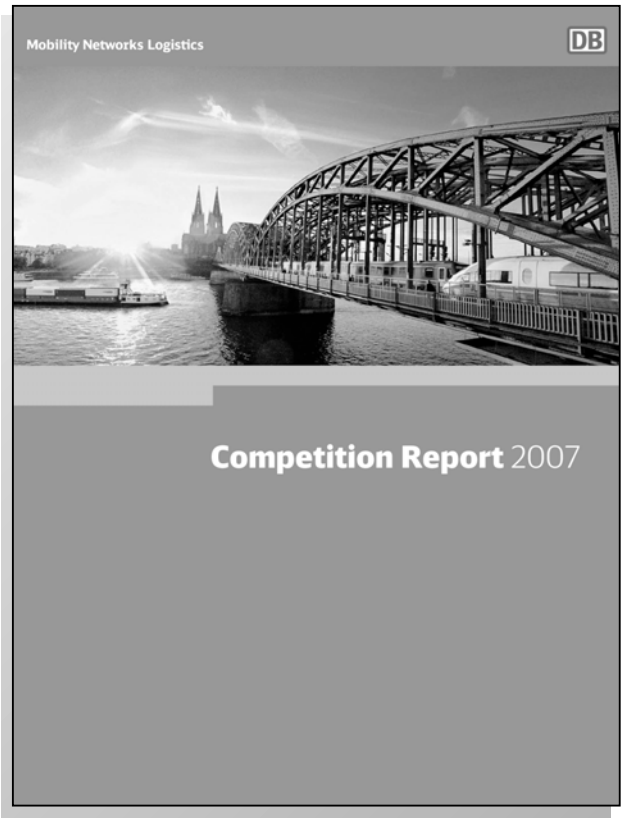
Prefacio ..... 7

MERCADO Y COMPETENCIA
El "Boom" de la Logística Impulsa los Negocios Ferroviarios ..... 8
Los mercados de transporte global se preparan para la expansión ..... 8
Nuevas perspectivas para el transporte de mercancías por ferrocarril ..... 11
El ferrocarril aumenta, una vez más, su cuota de mercado ..... 15
El transporte de larga distancia sigue teniendo éxito ... 16
Entre la competencia y la influencia política ..... 18
Cambios radicales en el transporte público local ..... 21
El nuevo marco legal para la solicitud de surcos ferroviarios ..... 23
Competencia equitativa para mejorar la sostenibilidad .. 25

ENTREVISTA
Dialogando con un Experto Científico ..... 27
Necesidad de estándares para calcular los costes externos ..... 27

POLÍTICAS REGULADORAS
Los Mercados del Transporte en la UE se Mueven a Diferentes Velocidades ..... 32
En camino hacia el mercado europeo del ferrocarril ... 32
La competencia es el centro de atención de la UE ..... 36
Se advierten los primeros efectos de la nueva regulación ..... 37
Enfoque sobre las condiciones de uso y las tarifas ..... 39

ÁREAS ESPECIALES DE DEBATE
Los Conceptos Rara Vez son Iintercambiables .... 42
Tendencias divergentes en los mercados franceses del ferrocarril ..... 42
Regulación de precios en un entorno complejo ..... 46
Simposio sobre " Competencia y regulación" ..... 48




## • INTRODUCCIÓN

En el sexto informe sobre la competencia, que presentamos en este boletín de Estrategias Ferroviarias Europeas, DB hace un análisis sobre la situación competitiva de los ferrocarriles, tanto en el aspecto intermodal como en el intramodal.

El ferrocarril sigue aumentando su cuota de mercado, pero el gran impulso de la logística ha llevado a las empresas ferroviarias a diversificar su negocio para adaptarse a la demanda, sobre todo en el sector de mercancías, que exige cada vez más que un solo proveedor se encargue de toda la cadena del transporte, de principio a fin. Así, los principales grupos del sector ya participan en empresas de logística y tienen planes para incrementar este segmento del negocio. En este informe, DB analiza la situación de las principales empresas a nivel mundial.

DB examina la situación de los principales ferrocarriles europeos en el transporte de viajeros y de mercancías, y el desarrollo de la liberalización de los mismos siguiendo las directrices de la política de transportes de la UE. Se detiene en el caso francés, que contrasta con el alemán. DB también estudia la situación de las compañías ferroviarias que no pertenecen a su grupo a nivel de larga distancia, regional y local, así como el nuevo marco legal en Alemania, analizando su influencia en la competencia intra e intermodal.

Por último, en el Informe sobre la competencia 2006, DB pone especial énfasis en la necesidad de internalizar "todos" los costes externos del transporte en todos los modos, ya que la situación actual perjudica al ferrocarril, que es, además, el medio más respetuoso con el medio ambiente.

## • PRESENTACIÓN

La Dirección de Relaciones Internacionales de ADIF edita una serie de documentos bajo el título genérico "Estrategias Ferroviarias Europeas", traducidos al castellano con la colaboración de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, para su difusión con fines exclusivamente de información dentro del entorno de las empresas ferroviarias. En ellos se muestran cuestiones y análisis estratégicos seleccionados por esta Dirección en nuestro entorno europeo, buscando la mayor actualidad en relación con las experiencias de otros países sobre los procesos de transformación del ferrocarril y el reforzamiento de su papel en el sistema de transportes.

La versión electrónica de los documentos está disponible a través de la página web de la Dirección de Relaciones Internacionales de ADIF y también en la de Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

(www.docutren.com/documentos_internacionales.htm)

Por parte de la Dirección de Relaciones Internacionales de ADIF se cumple así con el objetivo de difundir aquella información internacional que pueda ser de utilidad para la empresa en el desarrollo de su actividad.

## PREFACIO

*El fortalecimiento del ferrocarril es bueno para el Medio Ambiente y para la competencia.*

El año 2006 fue excepcionalmente próspero para Deutsche Bahn AG. Una vez más, no sólo conseguimos, e incluso mejoramos, nuestros ambiciosos proyectos con respecto a nuestros niveles financieros y a nuestra preparación para el mercado de capitales, sino que también transportamos a más viajeros y mercancías en el ferrocarril alemán que nuestros competidores.

Esto merece ser mencionado por dos razones. Por un lado, subraya que la estrategia de DB de expandir sus actividades de logística internacional para beneficiarse del crecimiento de la estructura cada vez más interconectada de la economía mundial, no está siendo implementada a expensas del ferrocarril. Por otro lado, también demuestra que DB está en una excelente posición para enfrentarse a la competencia ferroviaria. Una vez más, el año 2006 mostró un creciente aumento de esta competencia en Alemania, afirmación que se ve corroborada por este sexto "Informe sobre la competencia".

Este informe confirma que DB consiguió mejorar su rendimiento en el sector de transporte de mercancías por ferrocarril (en el que, precisamente, otros ferrocarriles tienen una fuerte representación y siguen creciendo). DB también consiguió una mayor cuota de servicios regionales concedidos a través de licitaciones. No nos da miedo enfrentarnos a la competencia, y tenemos la confianza de poder beneficiarnos de la misma, con tal de que las condiciones sean justas, es decir, que sean las mismas para todos los competidores.

Desgraciadamente, esto no sucede en todas partes. Algunos de nuestros competidores siguen disfrutando de áreas protegidas en sus mercados nacionales. Por otro lado, los mercados del transporte por ferrocarril en Alemania se han liberalizado hace varios años. Una falta de igualdad más severa se hace evidente cuando no se valora al ferrocarril por separado, sino en comparación con todos los modos de transporte. Sigue siendo cierto que ni las aerolíneas ni el transporte fluvial interno tienen que pagar impuestos por el petróleo mineral o impuestos ecológicos. Los contratistas del transporte de mercancías por carretera siguen sin pagar por los costes medioambientales que generan. La competencia equitativa entre los diferentes modos de transporte reforzaría la posición del ferrocarril y conduciría a una competencia mayor entre las compañías ferroviarias. Por consiguiente, este "Informe sobre la competencia" considera de forma detallada el tema de la competencia intermodal.

DB tiene la certeza de que las condiciones políticas continuarán haciendo posible que tenga éxito en la competencia con otros ferrocarriles, y con el transporte por carretera, aire y fluvial interno en Alemania y en Europa. Por eso, estamos realizando importantes inversiones en nuestras infraestructuras (el año pasado, DB invirtió un billón de euros de sus propios recursos financieros) en beneficio de todos los usuarios.

Atentamente

Hartmut Mehdorn

## MERCADO Y COMPETENCIA
## EL "BOOM" DE LA LOGÍSTICA IMPULSA LOS NEGOCIOS FERROVIARIOS

El crecimiento de los mercados del transporte y el florecimiento en todo el mundo de los negocios logísticos han generado una notable mejora en el sector ferroviario. A pesar de la incapacidad del transporte de viajeros para beneficiarse de estos efectos positivos, Deutsche Bahn y sus competidores han logrado consolidar sus posiciones. Los factores clave del éxito de DB AG han sido sus atractivos productos, las líneas de nueva construcción y la reducción de los tiempos de viaje.

### Los Mercados de Transporte Global se Preparan para la Expansión

*Los flujos de comercio internacional están creciendo de forma considerable. En 2006, esto se tradujo en una importante mejora de los mercados logísticos, que continuaron expandiéndose y consolidándose. La creciente cantidad de mercancías y las distancias cada vez mayores precisan, más que nunca, de la inclusión de la opción ferroviaria en las cadenas del transporte global*

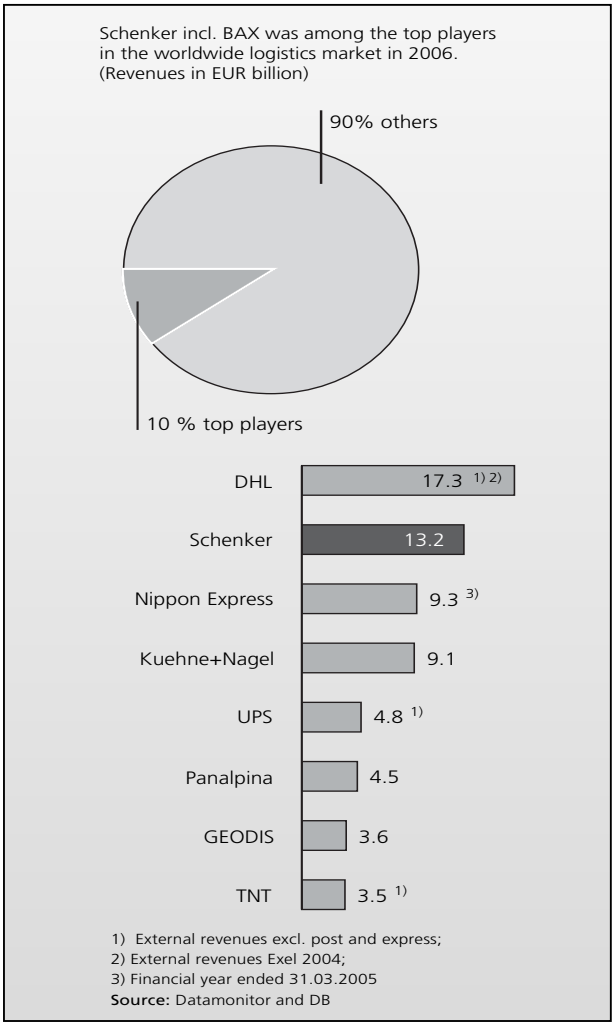
La fuerza motriz que impulsa los desarrollos en los mercados del transporte y la logística es, principalmente, la continuada tendencia hacia la globalización. La división del trabajo crece a un ritmo constante, el flujo de mercancías en todo el mundo se incrementa. El intercambio de cada vez más mercancías y servicios de entrada, atravesando distancias cada vez más largas, multiplica la demanda de productos de transporte y logística. Además de la creciente división del trabajo, la continuada tendencia de las empresas a utilizar contratas externas para sus actividades logísticas ha derivado en un clima muy próspero en este sector.

El año pasado, la economía mundial registró un crecimiento aproximado del cuatro por ciento. En especial, la economía asiática se mueve a un ritmo vertiginoso, con tasas de crecimiento que llegan a ser de dos cifras en China. En 2006, el producto interior bruto de la República Popular subió un impresionante 10,7 por ciento, convirtiendo a China en la cuarta economía del mundo, ligeramente por detrás de Alemania. Los mercados del transporte y la logística en China disfrutan de un crecimiento extremadamente alto en comparación con otros sectores, posicionándolos de forma clara en el punto de mira de los suministradores de estos servicios.

Con tasas de crecimiento de alrededor del seis por ciento, la Europa del Este también representa un mercado interesante. Una de las economías más atractivas y de mayor crecimiento es la rusa, donde el producto interior bruto experimentó un incremento del 6,5 por ciento en 2006. Rusia también juega un importante papel estratégico como puente continental hacia China. Las futuras pautas en el mercado de transporte internacional se pueden predecir: las compañías que estén firmemente implantadas en Europa, América y Asia cosecharán beneficios superiores a la media del futuro crecimiento.

En estos momentos, los mercados logísticos están en una fase de expansión y concentración mundial. Aunque las grandes sociedades sean las más visibles, también hay miles de pequeñas y medianas empresas en esta línea de

**FIGURA 1.** EL MERCADO DE LA LOGÍSTICA



negocio. Entre las ocho compañías más importantes en el mercado logístico del mundo suman, aproximadamente, el diez por ciento de los ingresos totales – una cifra que muestra la importante fragmentación que sigue sufriendo este mercado.

## • Crece la demanda de redes globales de transporte

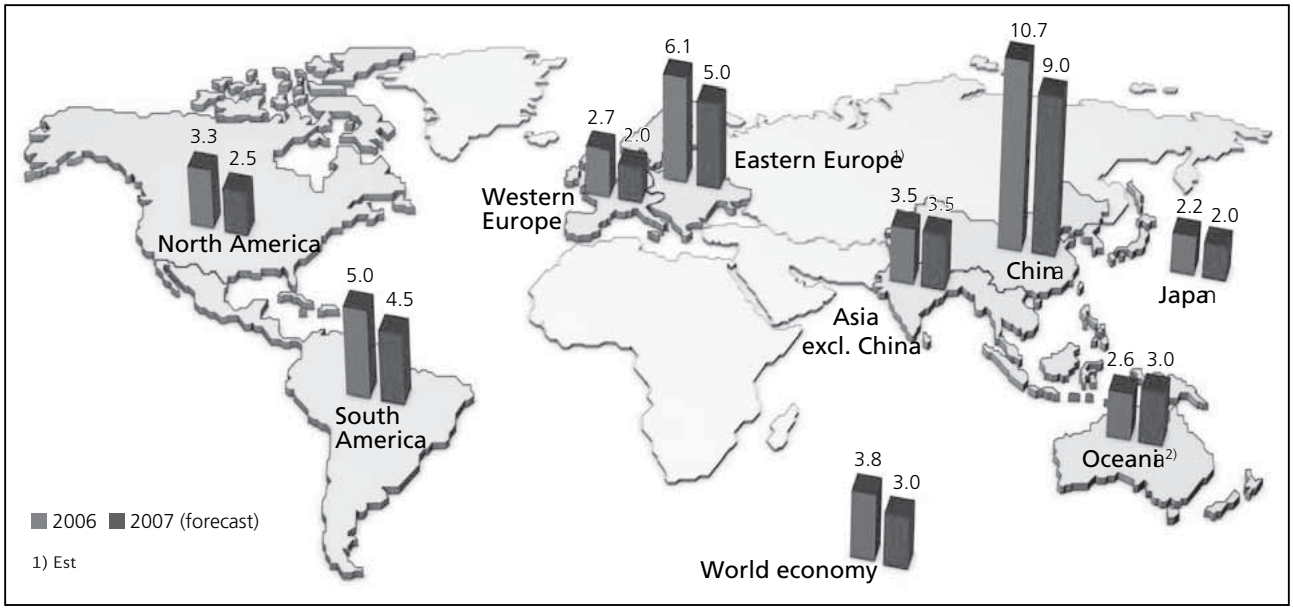
A largo plazo, sólo las empresas que puedan ofrecer una completa gama de servicios en todo el mundo y que tengan representación a lo largo de toda la cadena del transporte podrán sobrevivir en el negocio intercontinental. Esa es la razón por la cual las compañías más importantes del mercado ya han comenzado la expansión de sus actividades a lo largo de la cadena de transporte. Los clientes exigen cada vez más que el transporte y los servicios relacionados con él sean proporcionados por una sola fuente para simplificar y acelerar sus propios procesos de producción. Las empresas de logística provienen de diferentes mercados y expanden sus negocios a niveles superiores e inferiores en la cadena de valor. Por ejemplo, desde los segmentos iniciales de envío urgente y de paquetes, Deutsche Post ha continuado su evolución hasta convertirse en el líder del mercado de la industria internacional de la logística. La compra de la empresa suiza de logística Danzas en el año 2000, la absorción del proveedor de servicios internacionales Courier y el de servicios urgentes DHL en 2002 y, por último, la adquisición de la compañía británica de transporte y logística Exel en 2005 supusieron importantes hitos en esta dirección.

Mientras tanto, DB ocupa el segundo lugar en el mercado logístico global. La absorción de Stinnes AG en el año 2002 fue el paso crucial para el cambio de un transportista ferroviario a una empresa de transporte y logística activa a nivel internacional. En el año 2006, DB AG consolidó su posición en el mercado internacional de forma sistemática adquiriendo BAX Global Inc. El Grupo DB tiene la intención de expandir en los próximos años su posición, tanto en el sector del mercado de transporte de mercancías por ferrocarril como en el negocio de envíos internacionales y de contratas de logística, para explotar todo su potencial en el negocio de la logística global. También continuará expandiendo sus redes en los sectores del transporte por tierra mar y aire.

En estos momentos, Nippon Express ocupa el tercer lugar en la logística mundial. Las grandes empresas suministradoras japonesas también actúan en los sectores de transporte de mercancías por mar y aire, por carretera y ferrocarril, así como en la contratación de logística. Le sigue, en cuarto lugar, Kühne und Nagel, el líder mundial en transporte marítimo; una compañía que ha pasado exitosamente de ser una empresa convencional de suministros a ser un proveedor de servicios logísticos integrados que ofrece una amplia gama de productos logísticos para el negocio de transporte por mar, aire, carretera y ferrocarril en Europa. Kühne und Nagel tam-

**FIGURA 2.** EL GRAN CRECIMIENTO DE LA ECONOMÍA MUNDIAL FOMENTA LOS MERCADOS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Las empresas de Transporte y logística se expanden especialmente en economías con ratios de crecimiento por encima de la media. (Porcentaje, en relación al PIB –en términos reales-)



bién es propietaria de Ferroviasped, una de las empresas promotoras de transporte de mercancías por ferrocarril líderes en Europa.

## • Ventajas del ferrocarril en las cadenas de transporte global

El Ferrocarril ofrece ventajas particulares cuando hay que transportar grandes cantidades de mercancías a distancias muy largas. De hecho, en algunas rutas, es muy superior a otros modos de transporte. Por ejemplo, una conexión ferroviaria desde Europa hasta China, a través de Rusia, puede llegar a ser una buena alternativa frente a la ruta marítima. Un proyecto piloto dirigido por DB AG en colaboración con los ferrocarriles rusos y chinos, demostró que el ferrocarril es superior al transporte marítimo, puesto que el transporte ferroviario es, aproximadamente, tres veces más rápido que el marítimo.

El tránsporte de contenedores es otro sector del mercado que muestra buenas perspectivas de crecimiento, puesto que se espera que se vea incrementado alrededor de un siete por ciento al año en todo el mundo. En este sector, los puertos marítimos tienen una importancia estratégica como centros concentradores de las rutas del transporte global: aquí es donde se reciben las mercancías y cuanto mejor se integren los ferrocarriles en las cadenas de transporte, más se beneficiarán del crecimiento del transporte interior. Una mayor actividad en puertos y terminales parece una opción prometedora, porque los operadores de las terminales determinan el tratamiento de los contenedores y, por tanto, la velocidad del proceso. Esto es crucial en el desarrollo eficaz del transporte, teniendo en cuenta los atascos debidos a la capacidad de los puertos marítimos. Los expertos en transportes predicen que el volumen de transporte ferroviario en el sector interior de los puertos marítimos se triplicará entre el 2004 y el 2015. Una mejor interconexión entre los puertos y el ferrocarril podría potenciar las mejoras que se requieren para soportar el creciente tráfico de contenedores.

Los ferrocarriles europeos, como DB y la francesa SNCF, están investigando las posibilidades de intensificar su nivel de participación en puertos y terminales con el objetivo de optimizar sus cadenas de valor añadido y de desplazar volumen de transporte de la carretera al ferrocarril. Hasta la fecha, el transporte por carretera continúa siendo el modo dominante para el tráfico interior, con una cuota de aproximadamente dos tercios del tráfico interior total hacia y desde los puertos en la franja norte. El otro tercio se realiza principalmente por ferrocarril. Sin embargo, en contraste con el sector interior de los puertos, el ferrocarril tiene una cuota mayor en transporte de larga distancia, es decir, trayectos de más de 250 kilómetros, en el que ocupa más del 70 por ciento. El ferrocarril juega un papel secundario en los puertos del oeste, en los cuales alrededor de un tercio de las mercancías es transportado por navegación fluvial (navegación por el Rin), en este sector el transporte por carretera sigue siendo el líder, con alrededor del 60 por ciento.

## • El transporte interior en el punto de mira de los nuevos participantes

Los operadores ferroviarios se ven enfrentados a más competencia que la de otros ferrocarriles, camiones y barcazas. Las compañías de transporte marítimo/fluvial y los operadores de terminales se percataron hace ya tiempo del potencial del transporte interior como puente hacia nuevos sectores del mercado, y están empleando estrategias verticales de expansión a lo largo de la cadena de valor añadido para ofrecer a sus clientes una completa gama de servicios de transporte y logística, como si de un servicio integrado se tratara. Por ejemplo, la empresa de transporte marítimo Maersk ya gestiona una Terminal, actúa como operador y, a través de ERS Railways, también tiene actividad en el mercado del ferrocarril. Además, Maersk participa en BoxXpress, un ferrocarril especializado en el transporte de contenedores entre los puertos marítimos alemanes y el interior. Eurogate, otro operador de terminales que actúa a nivel europeo, también participa en BoxXpress y, de forma adicional, ofrece servicios como operador de transporte.

Son cuatro los operadores de terminales que, en estos momentos, dominan el mercado internacional de contenedores y, para el año 2008, controlarán más de un tercio de la capacidad total de las terminales de contenedores. Estos operadores de terminales, que incluyen HPH, una filial del conglomerado Hutchison Whampoa Ltd., las Autoridades del Puerto de Singapur (PSA) y APM Terminals, que pertenece al Grupo Maersk, son las principales empresas a nivel mundial que han alcanzado una posición firme en Europa y que planean realizar más adquisiciones. Hace poco, Dubai Ports World absorbió al operador de terminales británico Peninsular & Oriental Steam Navigation Co. (P&O) y está planeando más inversiones en Europa.

Estas tendencias del mercado muestran claramente la importancia de que el ferrocarril entre en el sector de puertos y terminales, mediante participaciones o acuerdos de colaboración, para garantizar que se beneficie del creciente mercado del transporte. Los operadores ferrovia-

rios, que esperan ejercer una importante influencia en el control de las cadenas de transporte, tienen que responder a estas tendencias considerando los compromisos estratégicos necesarios para la integración del ferrocarril en la cadena de transporte y logística, de forma que se demuestren sus ventajas comparativas.

## Nuevas Perspectivas para el Transporte de Mercancías por Ferrocarril

*La tendencia hacia la globalización y la continuada liberalización en Europa están abriendo buenas perspectivas de crecimiento para el transporte de mercancías por ferrocarril. El rendimiento del tráfico ferroviario en Alemania en 2006 fue superior al de años anteriores.*

En 2006, la UE liberalizó el transporte transfronterizo. A comienzos de 2007, cuando se permitió el transporte de cabotaje, fue formalmente eliminado el último obstáculo para un mercado ferroviario de transporte de mercancías totalmente libre de barreras en Europa, posibilitando que los operadores ferroviarios gestionaran el transporte en otros países, aunque no tuvieran sede empresarial allí establecida. Las nuevas oportunidades aparecen, sobretodo, en el sector del transporte transfronterizo de larga distancia, en el que los transportistas ferroviarios ya pueden explotar al máximo sus ventajas sobre el transporte por carretera.

Con una participación del 44 por ciento, las carreteras absorben la mayor parte del transporte dentro de los 27 Estados Miembros de la UE; actualmente la cuota de participación del ferrocarril es del diez por ciento. En su Revisión del Libro Blanco del Transporte, la Comisión Europea determinó que el transporte de mercancías por ferrocarril creció un seis por ciento entre 1995 y 2004, en comparación con un crecimiento del 35 por ciento de la carretera. La Comisión considera que este fuerte y repetido incremento en el transporte por carretera se debe a factores relacionados con la demanda, tales como el declive del transporte de mercancías a granel y la creciente importancia de entregas puerta a puerta y a tiempo. Sin embargo, la Comisión también descubrió que el transporte de mercancías por ferrocarril lograba tasas de crecimiento superiores en aquellos países en los que antes fue liberalizado el mercado ferroviario. Confirmaba que el ferrocarril había jugado un papel cada vez más importante desde el 2001 en algunos Estados Miembros. Queda por ver hasta qué punto el ferrocarril se beneficiará del incremento del 50 por ciento en el volumen del transporte de mercancías entre 2000 y 2020 que se augura en la Revisión Intermedia. Finalmente, la Comisión considera que, en esencia, la cuota de participación de los diferentes modos de transporte permanecerá estable a largo plazo.

### • Crecimiento récord en Alemania

El impulso generado por el transporte de mercancías en Alemania fue notablemente más positivo que el año anterior. La economía alemana ha disfrutado de un aumento mucho mayor en 2006 que en el año anterior, con un producto interior bruto (PIB) que, en términos reales, subió un 2,7 por ciento. Las exportaciones continuaron su sustancial expansión y la demanda interna también sirvió para animar la tendencia alcista. En línea con la continuada y potente expansión de la economía mundial, las exportaciones alcanzaron tasas de crecimiento de dos cifras.

**FIGURA 3.** CRECIMIENTO DE DOS CIFRAS PÁRA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL POR PRIMERA VEZ.

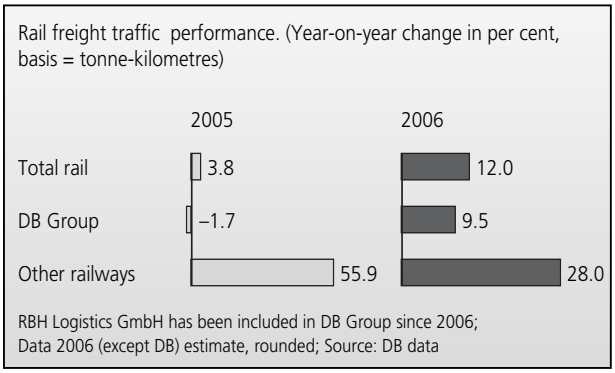
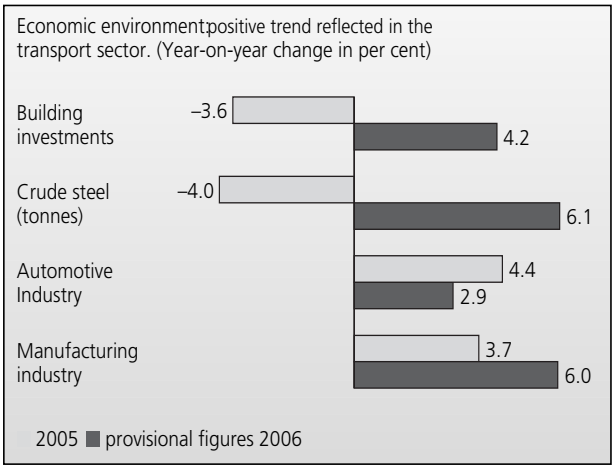



**FIGURA 4.** EL FERROCARRIL SE BENEFICIA DE LA MEJORA DE LA ECONOMÍA



Gracias a estos desarrollos, la tasa de crecimiento del rendimiento del tráfico en el mercado en conjunto (ferrocarriles, carretera – incluso el transporte de cabotaje con camiones extranjeros en Alemania-, la navegación fluvial y los oleoductos/gasoductos de larga distancia) se vio incrementada un siete por ciento en 2006, más del doble del incremento del 2,9 por ciento en 2005. La alta demanda de transporte condujo a un recorte del espacio para mercancías, que se evidenció de forma particular en el mercado del transporte por carretera. Ante los crecientes costes (energéticos), la subida de precios también se incrementó, mientras la competencia continuaba al mismo nivel de intensidad.

En 2006, el transporte de mercancías por ferrocarril en Alemania registró su mayor crecimiento en los últimos 25 años, marcando un nuevo record de aproximadamente 107 billones de toneladas-km. Comparando todos los modos de transporte, el ferrocarril pudo presumir de la mayor tasa de crecimiento, alrededor del doce por ciento, que es más del triple que la del año anterior. De acuerdo con esto, el ferrocarril también incrementó su cuota de mercado por cuarta vez consecutiva. Además de las tendencias positivas de las compañías del Grupo DB que operan en Alemania (incluyendo a RBH Logistics GmbH), los ferrocarriles no pertenecientes a DB también registraron un

**FIGURA 5.** DIVISION MODAL: CUOTA DE BENEFICIO EN UN MERCADO CRECIENTE

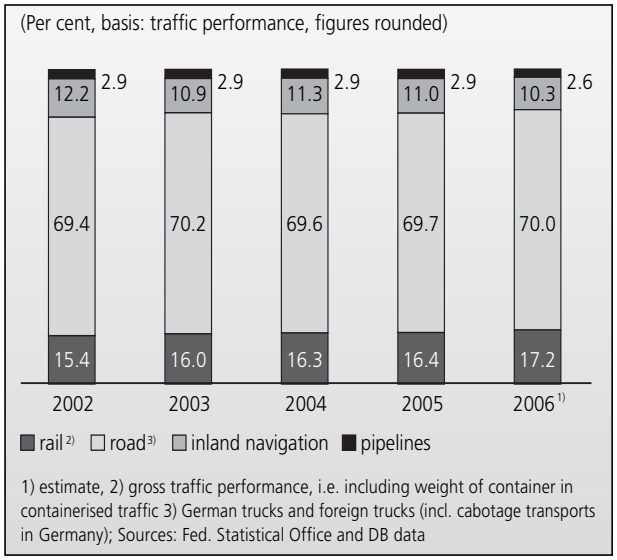



**FIGURA 6.** PRINCIPALES EMPRESAS DEL MERCADO EUROPEO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

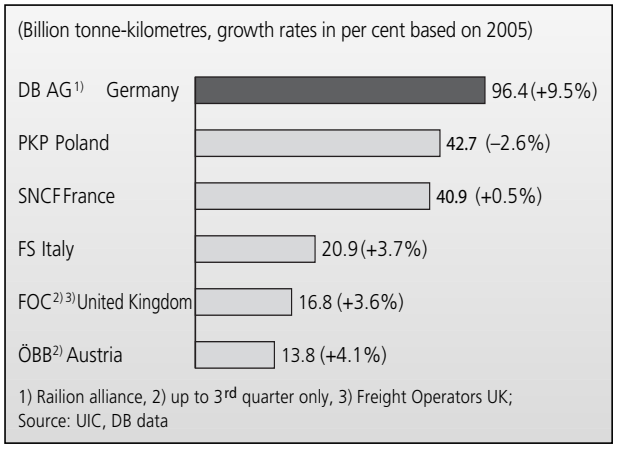



**FIGURA 7.** EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL CRECE CONSTANTEMENTE. RENDIMIENTO DE TRÁFICO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

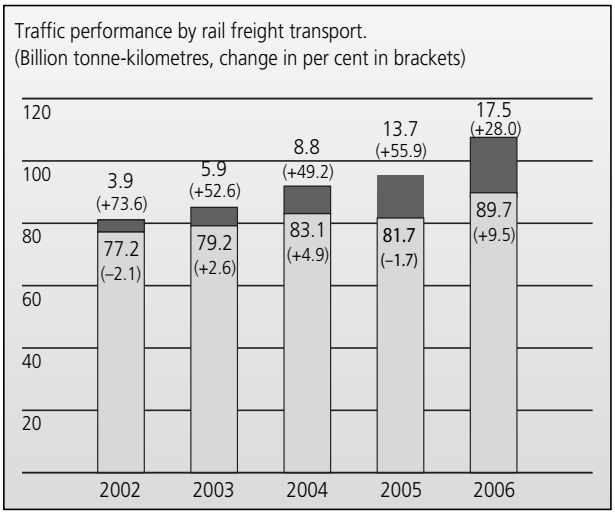
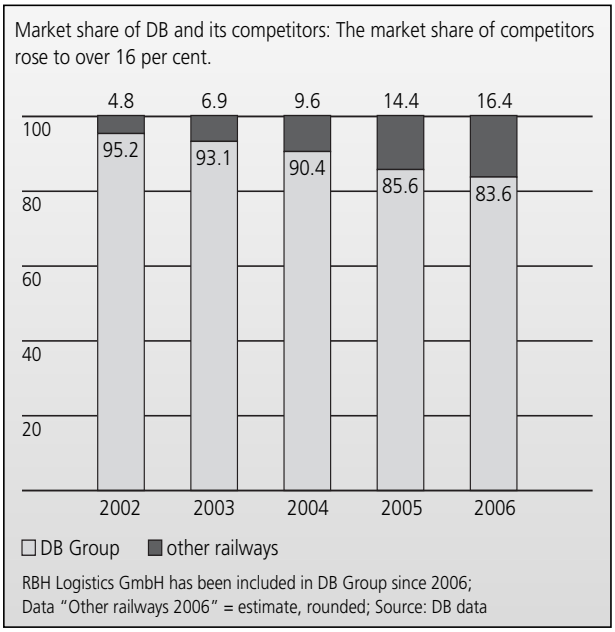



**FIGURA 8.** CUOTA DE MERCADO DE DB Y SUS COMPETIDORES



aumento de rendimiento del tráfico de aproximadamente un 28 por ciento. Estos ferrocarriles sumaron, en el citado año, 16,4 por ciento de todo el transporte de mercancías, es decir, un incremento de dos puntos porcentuales.

La competencia intramodal en el mercado del transporte de mercancías alemán es muy fuerte en el transporte de vagón completo por ferrocarril, tanto nacional como internacional. Esto no es aplicable únicamente a los sectores ya altamente competitivos del transporte combinado, (productos químicos minerales, petrolíferos y materiales de construcción), como confirma la Oficina Federal de Transporte de Mercancías (BAG) en su Informe de Observación del Mercado para 2006: la competencia es notable en todos los segmentos del mercado.

El rendimiento del tráfico en el mercado del transporte por carretera (que abarca el transporte con camiones alemanes y extranjeros, incluidos los transportes de cabotaje en Alemania) continuó creciendo a buen ritmo, con un incremento de alrededor del ocho por ciento. El ímpetu positivo provino principalmente de la revitalización de la demanda interna; por ejemplo, la recuperación de la industria alemana de la construcción. En especial, los florecientes negocios de exportación fueron la fuerza motriz para las empresas extranjeras de transporte por carretera, que tuvieron éxito en el constante desarrollo de sus posiciones, ya fuertes en el mercado del transporte transfronterizo.

El clima económico favorable del 2006 no fue suficiente para compensar plenamente las cifras en declive sufridas por la navegación fluvial debido a las condiciones meteorológicas adversas a comienzos del año, con movimientos de hielo y niveles del agua altos y bajos que imponían restricciones a este tipo de transporte. A pesar de que el tonelaje se incrementó en casi un tres por ciento, el rendimiento del tráfico en general descendió un 0,2 por ciento fracasando, por lo tanto, en llegar al nivel, ya malo, del año anterior.

## • Las Empresas Ferroviarias Aumentan sus Actividades en el Extranjero

Los ferrocarriles están expandiendo sus redes europeas debido a la competencia inter e intramodal, centrándose de forma prioritaria en las rutas norte-sur y en las conexiones interiores con los puertos marítimos. Railion, la sección de mercancías de DB, ofrece transporte en las rutas norte-sur con un servicio de ventanilla única gracias a sus diversas filiales y asociados. En el año 2006, Railion intensificó su cooperación con la polaca PKP Cargo y la checa CD Cargo para beneficiarse de los crecientes volúmenes de mercancías hacia y desde la Europa del Este. Railion Nederland ha solicitado una licencia para el mercado francés que posibilitará que gestione el transporte ininterrumpido desde los Países Bajos a través de Bélgica y hacia Francia. La buena posición de Railion en el mercado, en comparación con otros ferrocarriles de transporte de mercancías también se puede atribuir a que explota el potencial disponible del mercado rápida y sistemáticamente.

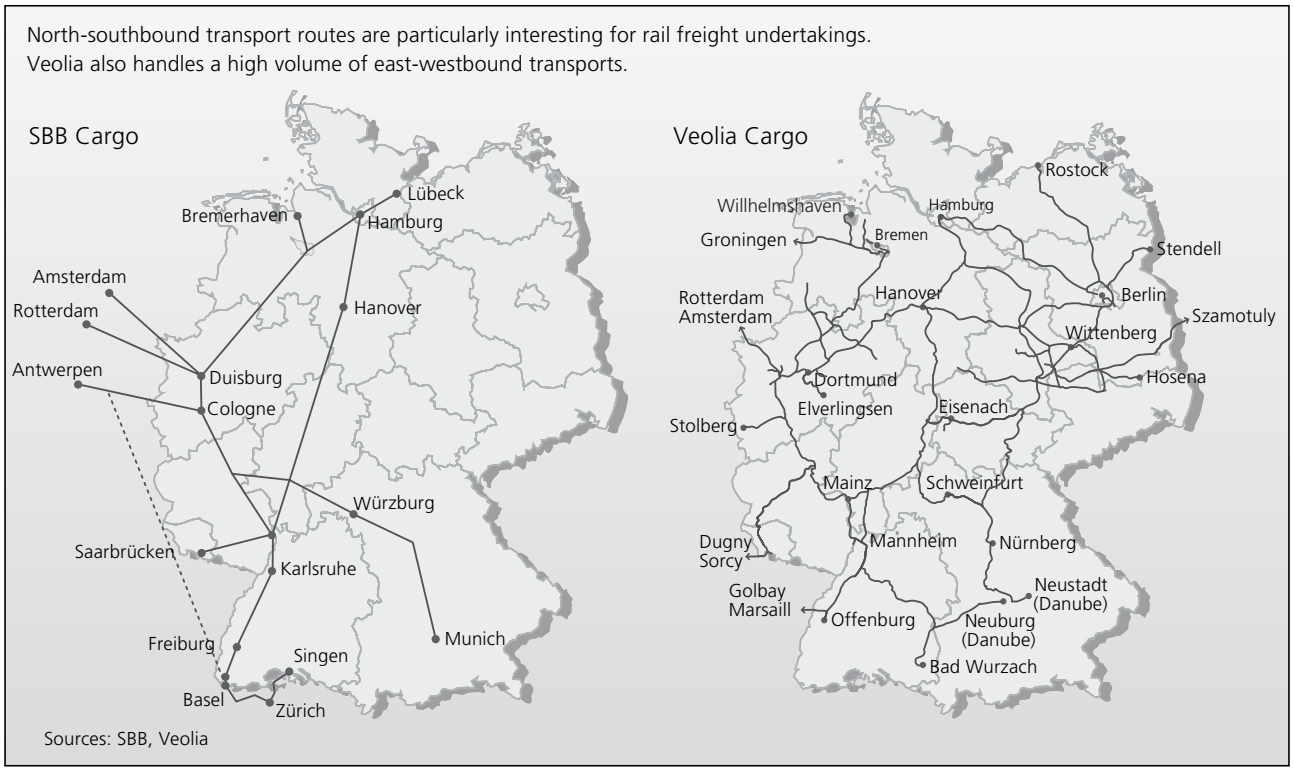
La compañía suiza de transporte de mercancías por ferrocarril, SBB Cargo, pretende convertirse en un líder del mercado en las rutas norte-sur. En 2006, el rendimiento del tráfico de sus filiales extranjeras creció, una vez más, sustancialmente (Alemania: + 29,5 por ciento, Italia: + 16,8 por ciento). SBB Cargo también tiene planes para invertir más en el tráfico interior hacia y desde los puertos del Mar del Norte y del Mar Báltico. El 30 por ciento del rendimiento del tráfico total de SBB Cargo ya se desarrolla fuera de Suiza.

Trenitalia también sigue adelante con su estrategia de internacionalización y ha adquirido una participación mayoritaria en la empresa alemana TX Logistics. Ofrece transporte ininterrumpido desde el norte de Suecia hasta Sicilia a través de sus filiales en Suiza, Austria y Suecia. Trenitalia tiene planes para reforzar su posición en Europa Central y Europa del Norte, mediante la creación de una compañía en Francia, y también ha puesto en su punto de mira el creciente mercado interior de los puertos marítimos.

El mercado del transporte interno de grandes volúmenes también ha llamado la atención de la francesa Veolia Cargo, que tiene planes para la mejora de los servicios ferroviarios entre los puertos franceses y las principales zonas económicas de Europa, en colaboración con la compañía de transporte marítimo CMA CGM. La empresa conjunta ya está en funcionamiento. Con filiales en Francia, Alemania y los Países Bajos y en colaboración con otras empresas ferroviarias, Veolia Cargo ofrece servicios de transporte ininterrumpido tanto en rutas norte-sur como en las del este (Polonia) y el oeste (Francia, Países Bajos).

Fret SNCF responde a la competencia que pretende entrar en el mercado francés del transporte de mercancías por ferrocarril mediante la expansión de sus propias actividades internacionales. Tiene planes para formar una nueva empresa de ferrocarril, "Sideros", que junto con la SNCB belga, agruparán y comercializarán el material rodante de forma conjunta y ofrecerán sus servicios a la industria europea del acero. SNCF ha solicitado licencias en Italia, Luxemburgo, Bélgica, Países Bajos y Reino Unido, algunas de las cuales ya han sido concedidas, y tiene planes para incrementar su nivel de operaciones de transporte internacional desde el 40 por ciento actual hasta el 60 por ciento.

**FIGURA 9.** TRANSPORTE NORTE - SUR




## • El transporte de carga en vagones aislados está en peligro

La presión implacable sobre precios y costes en el sector de transporte de mercancías por ferrocarril, afecta de forma especial a las empresas ferroviarias que utilizan los beneficios generados por el transporte en trenes completos por ferrocarril para soportar el sector del transporte de carga en vagones aislados(SWT). La combinación de vagones aislados de mercancías para componer un tren completo y su consiguiente división más adelante no sólo requiere mucho tiempo y resulta cara, sino que también requiere importantes recursos humanos. Los ferrocarriles del Reino Unido y Noruega ya dejaron de ofrecer el SWT hace varios años, y el operador ferroviario estatal español, RENFE, retiró este segmento a finales de 2006 debido a su baja rentabilidad. En consecuencia, la importancia del SWT en Europa ha caído.

De todas formas, la abolición total del SWT forzaría el cambio al transporte por carretera de sectores industriales en su totalidad. Debido a esto, algunas empresas ferroviarias realizan intensos esfuerzos para mejorar la eficiencia del SWT y están haciendo inversiones para establecer transportes regulares entre las principales zonas económicas europeas. En 2006, Railion comenzó a dar importantes pasos hacia la creación de mejores conexiones entre el sistema nacional de SWT y los sistemas ferroviarios vecinos en Europa. Junto con Trenitalia, Railon ha creado varias conexiones directas y ya ofrece a sus clientes unos servicios mejorados de transporte de carga en vagones aislados entre Alemania e Italia. La compra de Brunner Railway Services tiene como objetivo mejorar los servicios europeos de SWT hacia Suiza. Para poder extender el SWT hasta Escandinavia y la Europa del Este, Railion ha incrementado su colaboración con Kühne und Nagel.

SBB Cargo introdujo el transporte puerta a puerta en Alemania e Italia en 2006. Hasta ese momento, la compañía sólo se había ocupado de cargas de trenes completos pero ahora acepta vagones que agrupa en diferentes trenes. TX-Logistics tiene planes para instalar grandes centros de concentración a lo largo del pasillo norte-sur para la agrupación de múltiples transportistas. Actualmente, Veolia Cargo está en proceso de establecer el transporte en vagones que puedan ser segregados.

Estos esfuerzos orientados a mantener el segmento del SWT para atraer más mercancías al ferrocarril, sólo podrán tener éxito si se ven acompañados por medidas de tipo político. El debate sobre las licencias para nuevos vehículos pesados, conocidos como “gigaliners”, claramente revela que esta medida tendría un efecto muy adverso sobre el potencial del ferrocarril en el mercado.

Esta opinión es compartida por Daniel Nordmann de SBB Cargo: *"Permitir que viajen camiones de 60 toneladas por todas las rutas sería desastroso para los ferrocarriles. El incremento del tonelaje por carretera y la revocación de la prohibición de la conducción nocturna para camiones pondrían en peligro la existencia misma del transporte de carga de vagones aislados por ferrocarril."*

## El Ferrocarril Aumenta una Vez Más su Cuota de Mercado

*El año pasado se volvió a registrar un empeoramiento en el rendimiento del tráfico del sector de transporte de viajeros. Por otro lado, el ferrocarril aumentó su rendimiento e incrementó su cuota en el mix de modos de transporte. Esto fue debido, entre otras cosas, al coste del combustible que aumentó de nuevo de forma sustancial.*

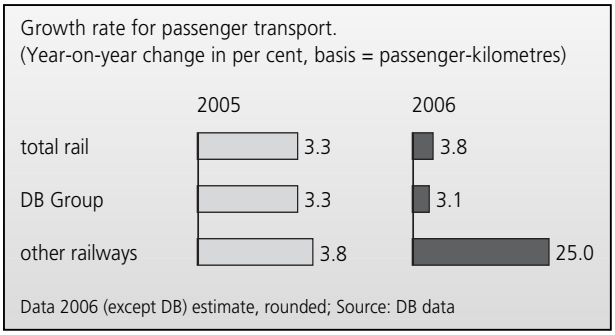
El transporte de viajeros por ferrocarril sigue siendo incapaz de explotar su pleno potencial en Europa. Su cuota, dentro del rendimiento del tráfico total en el mercado de transporte de viajeros de la UE 15, se estancó entre 1995 y el 2003 en el 6,4 y el 6,3 por ciento, respectivamente[1]. Esto significa que, presumiblemente, el objetivo de incrementar la cuota de mercado del ferrocarril como estableció la Comisión Europea en su Libro Blanco del 2001, no será alcanzado.

En contraste con el sector del transporte de mercancías, las tendencias de los principales operadores ferroviarios para viajeros quedaron distribuidas de modo más uniforme. El rendimiento del tráfico por parte del líder del mercado, SNCF, y de Deutsche Bahn, se vio incrementado en un tres por ciento. Los demás grandes operadores ferroviarios en el mercado europeo de viajeros también pudieron presumir de notables incrementos.

La tendencia de la competencia intermodal en Europa muestra claramente que la liberalización del mercado ferroviario debe ser controlada con medidas que garanticen una competencia justa entre los diferentes modos de transporte y promuevan más armonización.

1. Informe de la Comisión Europea sobre la implementacion del Primer Paquete Ferroviarioa, COM (2006) 189, versión final del 3 de mayo-2006.

**FIGURA 10.** EL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL ESTÁ CRECIENDO.




### • El ferrocarril tiene éxito en Alemania

El transporte de viajeros por ferrocarril en Alemania tuvo una actuación comparativamente buena el año pasado, incrementando su cuota en el conjunto de modos de transporte. Además de a la situación de la liberalización en Alemania, que está muy avanzada en comparación con la de la mayoría de los países, esta tendencia positiva puede ser atribuida al buen clima económico, con una mejora en las cifras de empleo y una subida en el consumo privado, a pesar del incremento en los costes del combustible. El mercado alemán del transporte de viajeros está compuesto por tráfico motorizado privado, ferrocarril, transporte público por carretera, tranvías, metro y tráfico aéreo doméstico. A pesar de unas condiciones más favorables en el mercado en general, la demanda total en este sector se redujo en casi un uno por ciento en 2006, según una estimación realizada por DB AG – siendo el séptimo año consecutivo en el que cayó la demanda - .

La razón principal de esta tendencia fue el continuado declive de la demanda de tráfico motorizado privado, que es el segmento dominante. Los precios de los combustibles subieron bruscamente en comparación con el año anterior, lo que tuvo un efecto negativo notable. Por su parte, el ferrocarril se benefició de este desarrollo y tuvo éxito en la expansión de su cuota de mercado una vez más en comparación con 2005. En el año 2006 en general, el ferrocarril alcanzó una cuota del 9,4 por ciento. El rendimiento del tráfico en todos los sectores del transporte de viajeros (transporte local, regional y de larga distancia de todos los operadores ferroviarios) mostró un incremento del 3,8 por ciento.

La cuota de mercado de los operadores ferroviarios que no pertenecen a DB en el transporte de viajeros se estima, aproximadamente, en un 6,9 por ciento del rendimiento del tráfico total. Los operadores ferroviarios (excepto DB), principalmente activos en el mercado del

**FIGURA 11.** GRACIAS A LA MEJORA DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS...

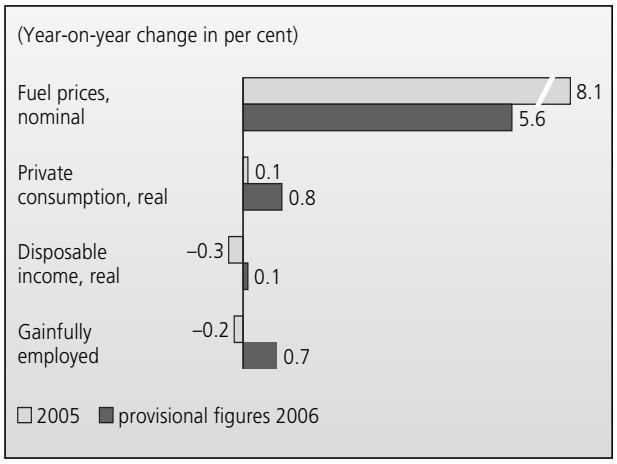



**FIGURA 12.** ...EL FERROCARRIL GANA DE NUEVO CUOTA DE MERCADO

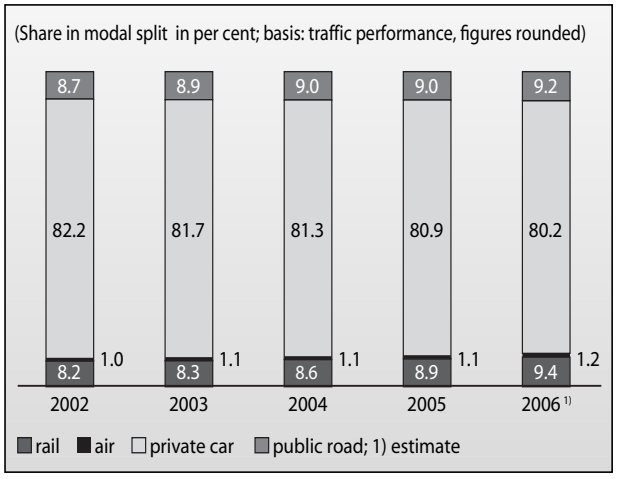
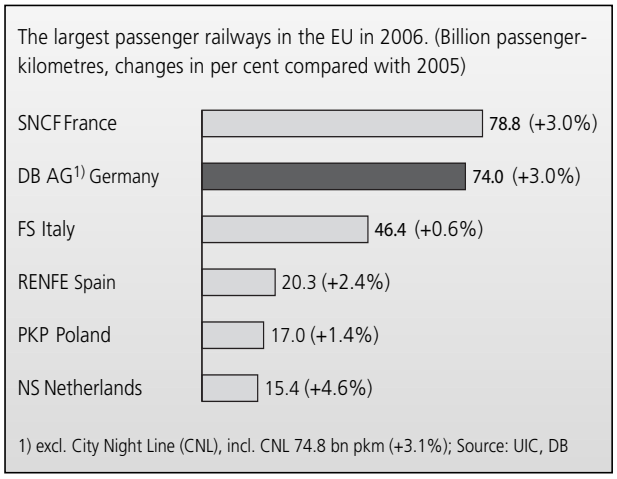



**FIGURA 13.** PRINCIPALES EMPRESAS EUROPEAS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS




transporte regional, incrementaron su rendimiento del tráfico en alrededor del 25 por ciento, en gran medida debido a la absorción de itinerarios gestionados por DB. Un total de más de dos billones de viajeros utilizaron los servicios locales de ferrocarril ofrecidos por DB AG y sus competidores – un nuevo récord.

En el año que estamos revisando, la demanda de transporte público por carretera creció alrededor del uno por ciento, a pesar del declive en los servicios de autobús ocasionales. Esta mejora se debió, en particular, a la creciente demanda de servicios regulares locales de autobuses, tranvías y metro. Una vez más, el 2006 mostró un incremento en la cuota de mercado de las filiales de los grandes grupos que operan a nivel internacional, en comparación con la cuota de otros participantes en el mercado.

La guerra de precios en el mercado aéreo doméstico en Alemania es más acusada ahora. Sin embargo, hay signos de consolidación en este sector, tales como la absorción de DBA por Air Berlin. El rendimiento del tráfico gestionado por las aerolíneas creció alrededor de un cuatro por ciento sobre el del año anterior.

## El Transporte de Larga Distancia Sigue Teniendo Éxito

*En 2006, DB Fernverkehr incrementó su rendimiento del tráfico en un 2,4 por ciento. Aparte de la demanda adicional generada por el Mundial de Fútbol, el crecimiento también se debió a los atractivos productos especiales y numerosas mejoras en los mismos cuando entraron en funcionamiento las nuevas líneas y estaciones.*

Una vez más, se notó una evolución positiva del transporte de larga distancia por ferrocarril en 2006. Deutsche Bahn, incluyendo sus servicios nocturnos y autoexpreso, registró un rendimiento total de tráfico de 34,5 billones de viajeros-km, lo que equivale a una subida del 2,4 por ciento anual. Como media, DB Fernverkehr transportó 226 viajeros en cada tren, alrededor de un uno por ciento más que en 2005 (la ocupación de cada tren se calcula mediante la comparación del rendimiento del tráfico en viajeros-km con el rendimiento operativo expresado en kilómetros de surcos ferroviarios). Puesto que hubo pocos productos ofrecidos por la competencia, el crecimiento

del tráfico de larga distancia por ferrocarril puede atribuirse, en primer lugar y de forma más importante, a la actuación de DB Fernverkehr en 2006.

Los factores clave para el éxito de la larga distancia incluyen la inauguración de nuevas estaciones y líneas en Berlín (línea norte-sur) y en Bavaria (Nuremberg-Ingolstadt), junto con el lanzamiento de servicios de alta velocidad entre Berlín y Leipzig. Estas medidas han mejorado los servicios para nuestros clientes en numerosas líneas. DB Fernverkehr también continuó con su exitosa estrategia de ofrecer atractivos productos especiales concebidos para que nuevos clientes utilizaran el ferrocarril. Éstos incluían ofertas especiales como el Weltmeister-Bahn-Card-25 para visitantes al Mundial de Fútbol, y tarjetas especiales para primavera y otoño. También tuvieron mucho éxito las campañas llevadas a cabo en colaboración con otras compañías, como los talones de cuatro billetes comercializados a través de los restaurantes McDonald's. El Campeonato Mundial de Fútbol 2006 en Alemania fue una importante contribución al crecimiento en el mercado de larga distancia. Durante toda la duración de este importante evento, DB Fernverkehr puso en funcionamiento más de 300 trenes adicionales con una capacidad de más de 150.000 asientos. La opción de viajar a los partidos de forma cómoda y sin el riesgo de encontrar atascos llevó a millones de seguidores a decantarse por el ferrocarril.

Los servicios nacionales e internacionales de autoexpreso de DB AutoZug crecieron un siete por ciento en el transporte de vehículos y un 15 por ciento más en el de viajeros. Tras unos años de declive, ahora DB AutoZug -al igual que DB Fernverkehr- ha encontrado la respuesta en sus servicios diurnos programados.

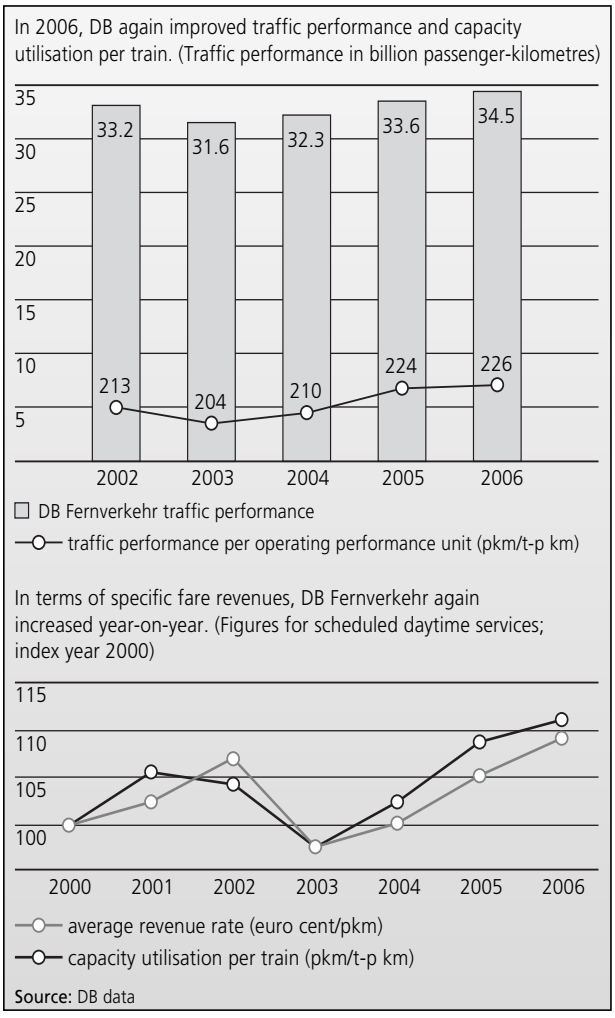
## • La competencia ofrece pocos productos

De acuerdo con las estimaciones de DB, la competencia ferroviaria de DB Fernverkehr incrementó su rendimiento de tráfico en 2006 hasta los 70 millones de viajeros-km. En el horario para 2006 (11 de diciembre del 2005 hasta el 9 de diciembre del 2006), los servicios de larga distancia ofrecidos por operadores ferroviarios no pertenecientes a DB en este mercado –Vogtlandbahn, Veolia y Georg Verkehrsorganisation (GVG)– sumaron un total de 820.000 kilómetros-tren, en comparación con los 690.000 kilómetros-tren de 2005. Por consiguiente, las tasas de crecimiento estimadas del 18 por ciento (servicios ferroviarios) y del 27 por ciento (rendimiento del tráfico) siguen mostrando un nivel bajo. El crecimiento mencionado previamente es, presumiblemente, debido a la conexión de larga distancia entre Hof y Berlín gestionado por la filial de Arriva, Vogtlandbahn. El año 2006 fue el primero que se incluyó este servicio en su totalidad en las estadísticas. Los otros dos competidores de Deutsche Bahn en el mercado de larga distancia (Veolia y GVG) mantuvieron una gama de productos estable, con Veolia una vez más cambiando algunos trayectos en respuesta a la demanda y debido a las obras de construcción.

## • El coche privado es el competidor más importante

El debate sobre la política de transporte se centra repetidamente en la baja cuota de mercado de los competidores en el mercado de larga distancia por ferrocarril. El alto rendimiento de nuestros competidores en 2006 no cambia esto, puesto que sus tasas de crecimiento se basan en un nivel inicial bajo. Un examen más detallado

**FIGURA 14.** DB FERNVERKEHR CONTINÚA CRECIENDO



de este sector del mercado, revela que incluso DB Fernverkehr, el proveedor dominante en el mercado de larga distancia, no consigue altos ingresos en ninguna circunstancia. DB principalmente consigue beneficios por sus economías de escala, su densidad de productos, la fidelidad de sus clientes gracias al BahnCard y sus cómodas conexiones con los servicios de transporte regional. La competencia intramodal no puede evolucionar de forma más dinámica porque los servicios de larga distancia se enfrentan a una intensa presión competitiva intermodal, especialmente en relación con el coche privado, de forma que aquellos que intentan entrar en el mercado ven pocas perspectivas de operar de forma rentable en él sin subsidios para larga distancia. Por lo tanto, la competencia en el mercado de larga distancia ya puede ser catalogada como intensa.

La expansión de más conexiones de alta velocidad generará el impulso para mantener esta tendencia positiva en el futuro, por ejemplo en las líneas de alta velocidad desde Stuttgart y Frankfurt a París, donde los trenes ICE alemanes y los TGV franceses estarán operativos a partir de junio del 2007. Esta será la primera vez que los viajeros alemanes y franceses puedan comparar directamente los productos ofrecidos por las diferentes empresas del sector del transporte de alta velocidad.

## Entre la Competencia y la Influencia Política

*En el sector del transporte regional y local las tendencias positivas de los años anteriores continuaron en 2006. Sin embargo, este mercado se enfrentará con restricciones en el futuro debido a los recortes en los fondos de regionalización suministrados por el Gobierno Federal, que sólo podrán ser remplazados parcialmente por el Laender.*

La demanda de servicios de transporte local y regional continuó creciendo a un ritmo constante en 2006. Los servicios regionales de ferrocarril mostraron un incremento anual del 4,9 por ciento, para alcanzar una cifra total de 43,3 billones de viajeros-km (en comparación con 41,3 billones de viajeros-km en 2005). La gama de productos ferroviarios se amplió de nuevo, lo que contribuyó al crecimiento en el rendimiento del tráfico. En 2006, el "Federal Laender" solicitó un total de 637 millones de trenes-km a las compañías ferroviarias, que viene a ser alrededor de un uno por ciento más que en el 2005.

De forma creciente, el "Federal Laender" y sus clientes están contratando, cada vez más, los servicios de transporte mediante licitaciones. En el 2006, se concedieron nuevos contratos por un valor total de 28,1 millones de trenes-km a través de procesos de licitación. DB consiguió contratos por un valor de 13,4 millones de trenes-km del volumen total (un 47 por ciento), imponiéndose a la competencia en seis casos. Además de las licitaciones, un número creciente de Laender y de grandes clientes ahora utilizan la opción de contratar servicios ferroviarios dentro del ámbito de procedimientos competitivos transparentes y no discriminatorios, de acuerdo con la Sección 15 de Acta General Ferroviario [AEG]. Un total de 20,2 millones de trenes-km fueron contratados de esta forma el año pasado.

En 2006, Deutsche Bahn tuvo mucho éxito en el transporte regional y local, incrementando su rendimiento del tráfico en un 3,6 por ciento sobre el año anterior, hasta un total de 40,3 billones de viajeros-km. A pesar de perder algunas líneas de mucho volumen en beneficio de sus competidores, DB registró una vez más un incremento en la demanda.

Este éxito se puede atribuir, entre otras cosas, a los atractivos productos ofertados por DB, tales como los "Ländertickets". Un creciente número de clientes ha optado por estos productos debido a su atractivo precio fijo, la extensa zona de validez y unas condiciones muy sencillas. Los Ländertickets disfrutan de creciente popularidad desde su introducción en marzo de 1999. En 2006, la venta de estos billetes en todo el país superó por primera vez la barrera de los diez millones. La continuada modernización del material rodante también atrajo a nuevos viajeros a Deutsche Bahn. La edad media de los vehículos de DB que operaban en los servicios regionales en 2006 era de aproximadamente 16,3 años. En comparación con esto, hasta el año 2000, los vehículos tenían una edad media de 20,7 años. Otra razón que condujo a esta tendencia positiva en el sector del transporte local y regional fue, de nuevo, el Campeonato Mundial de Fútbol, que atrajo un total de 15 millones de viajeros adicionales a Deutsche Bahn, la mayoría de ellos utilizaron servicios de ferrocarril regional.

En 2006, el alcance de servicios de tren proporcionados por la competencia de DB en el segmento del transporte regional y local fue aproximadamente de un 15 por ciento más sobre el año anterior, hasta 97 millones de trenes-km. Después de tener una cuota de mercado del 13,2 por ciento en 2005, la competencia de DB alcanzó el 15,2 por

ciento del total de los servicios de tren solicitados. Con respecto al rendimiento del tráfico, DB estima que sus competidores lograron en 2006 un incremento del 25 por ciento sobre el año anterior, alcanzando un total de 2,9 billones de viajeros-km. Por lo tanto, la cuota de mercado basada en rendimiento del tráfico creció del 5,7 por ciento en 2005 al 6,7 por ciento en 2006. Esto se puede achacar principalmente al hecho de que la competencia de Deutsche Bahn tomó el control de algunas líneas de alta demanda, como Hamburgo - Westerland y Góttingen - Uelzen.

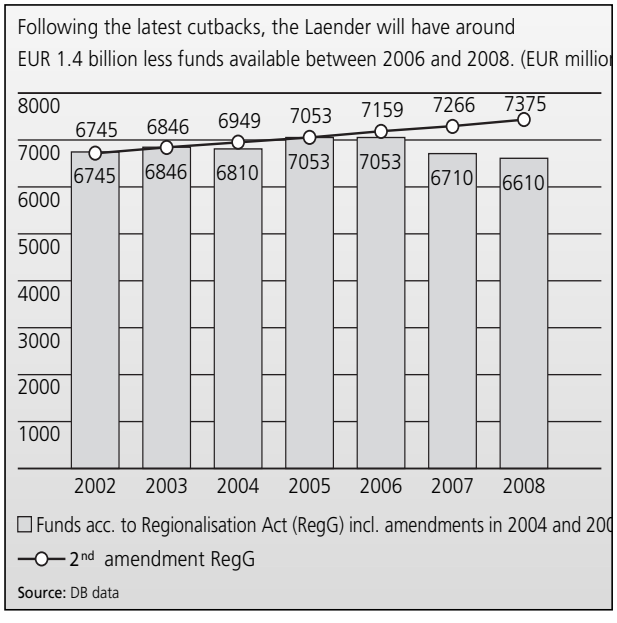
Estas tendencias positivas en el rendimiento del tráfico muestran el atractivo de los servicios de transporte local y regional en Alemania. También lo confirma un estudio de la relación coste-eficiencia de los servicios de transporte regional en nueve países europeos realizado por IBM Global Business Services para DB Regio AG. Una comparativa de la calidad del servicio, satisfacción del cliente con la calidad y los niveles de las tarifas, medidos en comparación con ingresos, dieron a Alemania el primer lugar junto con Suiza y Suecia[2].

## • Recortes en los fondos para la regionalización

A principios del verano de 2006, las dos cámaras del parlamento alemán decidieron recortar los fondos para la regionalización a partir del 2006. Ya en 2004, los gobiernos Federal y regional habían acordado recortar estos fondos en 137 millones de euros. Desde 2006 hasta 2008, el "Federal Laender" tendrá un total aproximado de 1,4 billones de euros menos de lo que se presupuestó originalmente en el Acta de Regionalización. Esto significa que, a partir de 2007, el nivel de los fondos para la regionalización estará por debajo del nivel del 2002, el primer año después de la anterior enmienda del Acta de Regionalización.

Tras esta reducción en los fondos para la regionalización, el "Federal Laender" y sus clientes se enfrentarán con la difícil tarea de compensar la falta de fondos y de

**FIGURA 15.** RECORTES EN LOS FONDOS DE REGIONALIZACIÓN




2. IBM Global Business Services. Regioscore 2.0

**FIGURA 16.** LOS COMPETIDORES AMPLÍAN SUS CUOTAS DE MERCADO

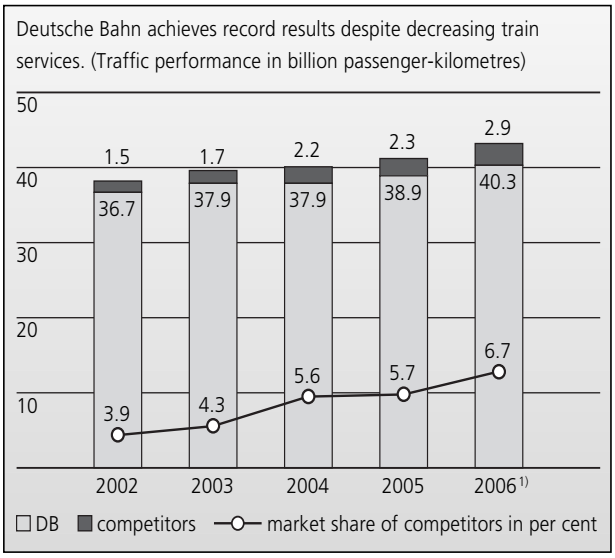
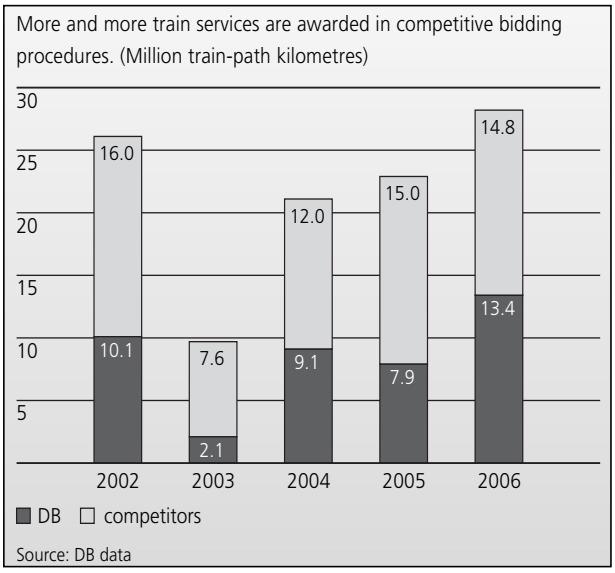



**FIGURA 17.** CRECIMIENTO DE DB Y SUS COMPETIDORES



tratar de paliar los efectos negativos sobre la gama y la calidad de los servicios regionales manteniendo un nivel mínimo. El Laender tendrá que, o bien sustituir con sus propios fondos los de regionalización, o bien reducir sus gastos en transporte regional. En la práctica, la mayoría de los Laender se decidirán por una mezcla de las dos opciones. En general, la reducción de gastos conducirá a una reducción en los subsidios para inversiones y a la cancelación de servicios ferroviarios. En 2007, DB Regio ya ha tenido que dar de baja servicios de transporte por un volumen de 5,3 millones de trenes-km debido a los recortes en los fondos. Otros operadores ferroviarios también se vieron afectados por las cancelaciones. El Laender también intentará establecer unas tarifas más bajos a la hora de conceder nuevos contratos para el transporte, lo que incrementará la presión de los costes sobre los operadores ferroviarios en los próximos años.

## • Arriva absorbe a Osthannoversche Eisenbahn

A finales de 2006, Arriva-Bachstein GmbH ganó la oferta pública de acciones propiedad del Laender de la Baja Sajonia, el gobierno Federal y DB AG en Osthannoversche Eisenbahn (OHE). El precio de compra fue de aproximadamente 30 millones de euros por el 83 por ciento de las acciones de OHE. El consorcio ganador incluye la filial alemana del grupo británico Arriva y Bachstein, una compañía de transportes con base en Celle, Baja Sajonia. OHE tiene una participación mayoritaria en Metronom Eisenbahngesellschaft a través de su filial NiedersachsenBahn, en la cual OHE tiene una participación del 60 por ciento. Con un volumen anual de encargos de 6,9 millones de trenes-km[3], Metronom es uno de los principales competidores de Deutsche Bahn en la Baja Sajonia y Hamburgo. Además de los servicios de transporte regional por ferrocarril, OHE también proporciona –por sí misma o a través de filiales- servicios públicos de transporte de viajeros por carretera, transporte de mercancías por carretera y transporte de mercancías por ferrocarril, junto con su trabajo en capacidad de gestión de infraestructuras ferroviarias y operador de terminales.

## • ¿Más pagos a Nord-Ostsee-Bahn?

El 19 de diciembre del 2006, el diario Hamburger Abendblatt informó que Nord-Ostsee-Bahn (NOB) tenía planes para exigir hasta ocho millones de euros más al año sobre los pagos acordados, estimados en 18 millones de euros, al gobierno de Schleswig-Holstein por operar sus trenes en la línea Marschbahn entre Hamburgo y Westerland. Esto parece confirmar las sospechas que DB Regional Bahn Schleswig-Holstein, que fracasó en conseguir la adjudicación de estos servicios, ya anunciara tras la adjudicación del contrato en 2003 de que NOB, o bien había realizado una licitación a precios de "dumping", o bien había errado en el cálculo de su oferta. Queda por ver cómo el Laender de Schleswig-Holstein reaccionará a las demandas de NOB, miembro del grupo francés Veolia.

## • Metronom sin competencia

A finales de octubre de 2006, la compañía Metronom ganó la licitación para cubrir los servicios regionales entre Cuxhaven y Hamburgo. El contrato incluye alrededor de 1,4 millones de trenes-km por año durante un periodo de ocho años. A partir de diciembre de 2007, Metronom –el mayor cliente responsable del transporte en la Baja Sajonia, según los documentos de la oferta emitidos por LNVG – utilizará material rodante de la reserva de vehículos del Estado. El contrato también incluía condiciones para el mantenimiento del material rodante, que se realizará en el depósito de Metronom en Uelzen.

LNVG no tenía otra opción que adjudicar el contrato a Metronom ya que no había ninguna otra oferta de licitación. La obligación de usar material rodante de la propia reserva de la Baja Sajonia y de realizar su mantenimiento en Uelzen frenó, obviamente, a otros operadores ferroviarios. No hay ninguna otra explicación al constante declive en el número de licitadores en ofertas públicas para la Baja Sajonia, que exigen el uso de sus propios vehículos. Los ejemplos de otros países confirman que las reservas de vehículos propiedad del estado no necesariamente conducen a más competencia en el mercado de los servicios de transporte local y regional.

3. También incluye los servicios entre Cuxhaven y Hamburgo que serán proporcionados a partir de finales del 2007.

**TABLA 1.** DB REGIO RESISTE A LA COMPETENCIA
Contratos para Servicios Locales y Regionales Adjudicados en 2006

| *Procedimiento de adjudicación de contratos* | | | | | *Nuevo contrato* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Contrato adjuducado en* | *Laender* | *Procedimiento* | *Red / Línea* | *Operador anterior* | *Operador* | *Millones trenes-km* | *Fecha de inicio* | *Duración (años)* |
| Mar 06 | NI | Sección 15 AEG | S-Bahn Hannover | DB Regio | DB Regio | 7,9 | Dic-06 | 8 |
| Abr 06 | NW | Concurso | Davert-Hellweg Netz | DB Regio | Rhenus Keolis | 5,7 | Dic-08 | 10 |
| Abr 06 | SN | Sección 15 AEG | DB-Líneas del área de Leipzig | DB Regio | DB Regio | 9,6 | Ene-06 | 10 |
| May 06 | BY,BW | Concurso | Augsburg electric network | DB Regio | DB Regio | 4,9 | Dic-08 | 10 |
| May 06 | BY | Concurso | Augsburg electric network | DB Regio | DB Regio | 1,2 | Dic-07 | 10 |
| May 06 | BY | Concurso | Augsburg electric network | DB Regio | Veolia | 2,6 | Dic-08 | 10 |
| May 06 | BY | Concurso | Augsburg electric network | DB Regio | Veolia | 0,2 | Dic-09 | 10 |
| May 06 | BY | Concurso | Munich-Obersdorf/ /Lindau | Regentalbahn/ Euro Thurbo | Regentalbahn | 1,5 | Dic-07 | 10 |
| Jun 06 | HE | Sección 15 AEG | Regio Tram Kassel | DB Regio | DB Regio | 2,4 | Dic-06 | 6 |
| Jul 06 | RP | Sección 15 AEG | Hellertalbahn | Hellertalbahn | Hellertalbahn | 0,3 | Ene-08 | 3 |
| Ago 06 | HE,BY,RP | Concurso | Südhessen | DB Regio | DB Regio | 1,4 | Dic-08 | 10 |
| Ago 06 | BW | Concurso | Seehäsle | SBB | Hohenzollerische | 0,3 | Dic-06 | 2 |
| Sep 06 | ST | Sección 15 AEG | Wipperliese | DB Regio | DB Regio | 0,1 | Ene-08 | 7 |
| Sep 06 | MV | Concurso | Bergen-Lauterbach Mole | Ostseeland | Ostseeland | 0,1 | Dic-06 | 3 |
| Oct 06 | RP,NW | Concurso | Mittelrheinbahn | DB Regio | Transreglo | 2,9 | Dic-08 | 15 |
| Oct 06 | HE | Concurso | Taunusbahn | DB Regio | DB Regio | 1 | Dic-08 | 12 |
| Nov 06 | BY | Concurso | Freillasing-Berchtergarden | DB Regio | Regentalbahn | 0,5 | Dic-09 | 12 |
| Nov 06 | NI,HH | Concurso | Cuxhaven-Hmburg | DB Regio | Metronom | 1,4 | Dic-07 | 8 |
| Dic 06 | RP,SL,BW | Concurso | West and Südpfalz -Netz (Lot 1) | DB Regio | DB Regio | 3,4 | Dic-08 | 15 |
| Dic 06 | RP,SL,BW | Concurso | West and Südpfalz -Netz (Lot 2) | DB Regio | DB Regio | 2,1 | Dic-10 | 13 |

## Cambios Radicales en el Transporte Público Local

*El transporte público local en Alemania es un segmento en el cual los proveedores tienen que adaptarse a numerosos cambios en el marco legal. De acuerdo con la decisión del Alto Tribunal Federal (BGH), que prohibió la oferta a un solo proveedor de servicios, a DB Stadtverkehr se le ha denegado el acceso a grandes sectores del mercado.*

Durante mucho tiempo, la idea de ofrecer servicios de transporte a un solo proveedor parecía atractiva, tanto para los proveedores como para los consumidores: las compañías podían colaborar unas con otras para crear servicios de ferrocarril y autobús perfectamente coordinados, aprovechando al máximo las sinergias que, a la larga, mejorarían la relación coste/eficiencia del sistema de transporte local.

Por ejemplo, Intalliance ha suministrado la gama completa de transporte urbano -S-Bahn, Stadtbahn y los autobuses- desde enero de 2004 en el sistema de transporte público local de la Zona General de Hanover, con ingresos anuales de aproximadamente 250 millones de euros. Sin embargo, la filial conjunta de la compañía municipal de transporte Üstra, NordLB y DB AG tuvo un brusco final en 2006. La Oficina de Cárteles determinó que la empresa conjunta dominaba el mercado y, por lo tanto, contravenía la ley de competencia. A pesar de que esta decisión fue rechazada por el Alto Tribunal Regional de Dusseldorf, en última instancia, el Alto Tribunal Federal de Justicia[4] aprobó la decisión de la Oficina de Cárteles.

Esta sentencia ha convertido en inaccesibles grandes sectores del mercado alemán de transporte público por carretera para DB Stadtverkehr, puesto que se presupone que la filial de DB tiene una posición dominante en muchos mercados regionales. Principalmente, esto beneficia a las empresas extranjeras de transporte con fuertes respaldos financieros que tienen planes para la consolidación de sus posiciones en Alemania mediante la compra de participaciones. Un ejemplo es el Grupo Abellio, filial del inversor financiero británico Star Capital Partners, que adquirió acciones de tres compañías diferentes en 2006. El grupo británico Arriva también compró tres participaciones, mientras que las compañías francesas Transdev y Veolia absorbieron empresas en su totalidad o partes mayoritarias de las mismas.

## • La adjudicación de contratos internos todavía es posible

Desde hace algún tiempo, el Reglamento 1191/69 está siendo examinada por la Comisión y el Parlamento Europeos. Se espera que el Parlamento tome una decisión sobre la redacción del Reglamento durante la Presidencia alemana del Consejo de la UE en el primer semestre de 2007. Si se aprueba el presente borrador, poco cambiará para el transporte público por carretera en Alemania. Los propietarios municipales pueden continuar adjudicando contratos de servicios urbanos a sus propias empresas de transporte en forma de adjudicación interna y, por lo tanto, seguir copando alrededor del 80 por ciento de estos servicios en el mercado. Una consecuencia lógica será que las compañías municipales beneficiarias de la adjudicación interna se vean excluidas del resto del mercado. La tesis es que a una compañía que opera en un mercado cerrado y con presupuestos acordados no se le debería permitir entrar en competencia con otras compañías en sus propios mercados competitivos.

## • La política de licitaciones de Hesse sometida a discusión

Ningún otro Laender concede tanto rendimiento del tráfico en forma de convocatorias de licitaciones como Hesse: a finales de agosto del 2006, ya se habían gestionado las licitaciones y se habían concedido los contratos para 81 grupos de línea regular de autobús con más de 44 millones de kilómetros al año. Esto significa el 30 por ciento del rendimiento del tráfico total, aproximadamente 150 millones de kilómetros de línea de autobús. Compañías privadas de transporte y agrupaciones para la licitación adquirieron contratos por valor de unos 14 millones de kilómetros de líneas de autobús (31,6 por ciento del rendimiento), agrupaciones público-privadas un 11,6 por ciento, compañías de transporte municipal un 18,3 por ciento, mientras que las empresas del grupo consiguieron un 38,5 por ciento de los servicios en licitación. La lista incluye incrementos sustanciales para Verkehrsgesellschaft Mittelhessen como compañía privada. A pesar de esto y mientras tanto, VG Mittelhessen ha sido absorbida por Abellio. Si ajustamos a ello las estadísticas, la cuota de rendimiento del tráfico adjudicado a empresas privadas cae de forma significativa. No hay procesos de licitación para aquellos elementos del transporte que el gobierno del Laender ya ha concedido a propietarios de derechos estatales, tales como confección de horarios e infraestructura, organización de los transportes regionales, fijación de tarifas, información al cliente y gestión de calidad.

Hasta el momento en el que el Tribunal Administrativo Federal[5] de Leipzig tomó una decisión, existía un controvertido debate sobre la permisibilidad del método utilizado por la mayoría de los demás Laender Federales para la aprobación de líneas de autobús o si éstos deberían seguir los procedimientos utilizados en Hesse. El tribunal decidió que los procedimientos de contratos de los demás Laender eran satisfactorios, de manera que las ventajas y desventajas del modelo Hesse en comparación con los métodos utilizados en otras partes se convirtieron en uno de los puntos centrales de discusión una vez más.

## • Enfoque en producción y costes de las transacciones

Las diferentes formas de introducir estructuras competitivas en el mercado del transporte público local también han estado sujetas a diversos estudios científicos. En

4. Decreto de la Corte Federal Suprema de 7 de febreo de 2006-KVR S/05-OLG Dusseldorf.

5. Decisión del Alto Tribunal Federal el 7 de febrero del 2006 - KVR 5/05 - OLG Dusseldorf;

diciembre de 2006, el Ministro de Transporte de Hesse, junto con la empresa de consultoría KCW GmbH Berlin, presentó los resultados de un estudio[6] encargado por varias asociaciones de transporte para el examen de procedimientos de licitación en el mercado del transporte público local. En una nota de prensa, el Ministro de Transporte afirmaba que la competencia en las licitaciones de Hesse era un éxito, que los costes generales del transporte público habían caído y que los niveles de calidad se habían mantenido e incluso mejorado. Los niveles de los salarios de los empleados se habían mantenido estables, a pesar de las mayores cargas sobre cada individuo. El boletín publicado por el Ministerio también hacía referencia a los costes en permanente descenso. Los ahorros brutos de la asociación de transporte Principal-Rin (la principal zona examinada en el estudio) fueron comparados con la adjudicación de contratos y los costes de control, que alcanzaban menos del cinco por ciento de los ahorros.

Un estudio empírico comparativo[7] realizado por la Fundación Hans Böckler llegó a una conclusión diferente, es decir, que los procesos de licitación no conducen necesariamente a costes más bajos, al menos en lo que concierne a los sistemas metropolitanos. Este estudio se basaba en una comparativa de tres grandes ciudades, una de las cuales aceptaba ofertas para partes de la red de autobuses, mientras que las otras dos directamente adjudicaban estos servicios. Resultado: los procesos de reestructuración de los sistemas de transporte público mediante adjudicación directa de contratos fueron más efectivos que aquellos que utilizaron convocatorias de ofertas.

La Fundación Hans Böckler también llegó a la siguiente conclusión: las autoridades que gestionan los procedimientos de licitación generan más costes, principalmente debido a que desempeñan numerosas funciones empresariales. Los costes de las transacciones derivadas de las conexiones adicionales entre las autoridades y los proveedores son desproporcionados y los costes debidos a la burocracia son, de hecho, superiores a los gastos directos de los procesos individuales de licitación. Por lo tanto, el análisis final determina que el factor clave es el total de los costes de transacción.

## • La necesidad de confiar en la competencia

Las diferentes conclusiones alcanzadas por estos estudios muestran que las mejoras en la calidad y la eficiencia se pueden conseguir tanto por medio de la adjudicación directa de contratos como mediante licitaciones. Sin embargo, como en Hesse, estas sofisticadas habilidades empresariales ya no son la responsabilidad de los proveedores, sino que se encargan a los propietarios de derechos públicos, lo cual no indica mucha confianza en el poder de la competencia y las acciones empresariales libres. A largo plazo, esto llevará a una reducción de las innovaciones y a un transporte público cada vez más caro. Puesto que las empresas casi no tienen otra posibilidad de diferenciación, la presión sobre los salarios se verá incrementada. Por el contrario, sería preferible convocar procesos de licitación que pusieran más énfasis en los aspectos funcionales, otorgándole, por tanto, a las compañías proveedoras un mayor margen. Esta es la única forma en que el mercado puede funcionar beneficiando a ambas partes como un verdadero proceso de descubrimiento.

## El Nuevo Marco Legal para la Solicitud de Surcos Ferroviarias

*Tras el récord del año 2006, la demanda de surcos ferroviarios para el año 2007 mostró una ligera caída, aunque el nivel permaneció alto, con incrementos notables para ferrocarriles no pertenecientes a DB y para el transporte de mercancías. El programa de trabajo se cumplió en buena parte sin conflictos, a pesar de las nuevas normas legales.*

Con 47.275 solicitudes de surcos ferroviarios[8] en el programa de trabajo de 2007, la demanda cayó anualmente de forma ligera (48.617 solicitudes). Las razones de esta reducción del 2,8 por ciento no están ligadas al horario de este año, sino que pueden ser atribuidas a dos características especiales del año anterior. En primer lugar, la inauguración de Berlin Hauptbahnhof y la nueva construcción y mejora de la línea Nuremberg - Ingolstadt - Munich en el segundo semestre de 2006 condujeron a importantes cambios en los surcos ferroviarios. Por otro lado, el Campeonato Mundial de Fútbol generó la demanda adicional para DB Netz AG.

Esta valoración fue confirmada por el análisis de tendencias de la demanda en los segmentos de clientes por separado. El número de solicitudes sólo descendió en el sector de viajeros, es decir, el tipo de tráfico que se bene-

6. Nota de prensa www.wirtschaft.hessen.de;
7. Estudio por la Fundación Hans Böckler, El transporte público entre la licitación competitiva y la adjudicación directa de contratos, 2006.
8. Cada solicitud para el horario anual supone, como media, más de 300 rutas ferroviarias individuales. Esto significa que se esperan más de 14 millones de surcos ferroviarios en servicios programados para el 2007.

ficiaba de los eventos del 2006. El número de solicitudes por parte de empresas de DB cayó un 16,4 por ciento (DB Fernverkehr) y un 4,8 por ciento (DB Regio). Por otro lado, en el segmento de mercancías, Railion mostró un incremento del 1,5 por ciento. El crecimiento constante en la cuota de mercado de los ferrocarriles no pertenecientes a DB también se refleja en la demanda de surcos ferroviarios por parte de estas compañías, que creció un 2,1 por ciento.

Se produjeron nuevos desarrollos en el terreno de los acuerdos marco: por primera vez, los usuarios autorizados podían solicitar capacidades basándose en un acuerdo estándar. Se lograron 26 acuerdos marco; la asignación de los correspondientes surcos tuvo lugar en el transcurso de la confección anual de los horarios regulares.

Aparte del trasvase de servicios ferroviarios de DB Regio a otros operadores ferroviarios, otra nueva circunstancia que afecta al sector del ferrocarril local y regional de viajeros es la reducción de los fondos de regionalización decidido en 2006 y llevado a cabo en 2007. Los efectos de esta medida se hacen evidentes en el número de solicitudes de surcos ferroviarios en 2007, y se espera que sean incluso más notables en 2008, cuando tomen forma los planes de algunos Laender de recortar estos fondos. Esta caída en la demanda significa un peso enorme sobre los administradores de infraestructura, puesto que el efecto cuantitativo se refleja directamente en forma de ingresos que caen pero que, debido a la alta cuota de gastos fijos de la infraestructura ferroviaria, sólo posibilita una pequeña reducción en los gastos. El resultado es una escasa cobertura de los costes. Esto únicamente puede ser remediado, hasta cierto punto, por incrementos en los precios, puesto que llevaría a una mayor caída de la demanda.

## • Elaboración de horarios sin conflictos

Un hecho muy bienvenido es el bajo número, sólo seis, de conflictos en surcos ferroviarios no resueltas en 2007. La Agencia de la Red Federal examinó detalladamente la resolución de estos conflictos con respecto a surcos ferroviarias por parte de DB Netz AG, llegando a establecer que DB Netz había tomado su decisión de acuerdo con los criterios legalmente establecidos para la concesión de prioridades. Por lo tanto, la autoridad reguladora no tuvo ninguna queja sobre la elaboración de horarios.

La ausencia de conflictos serios en los surcos ferroviarios es más sorprendente teniendo en cuenta que ésta es la primera vez que se aplicaron los nuevos reglamentos estatutarios a la preparación de los horarios. Entre otras cosas, éstos establecen el cumplimiento de un complejo programa de horarios que da la oportunidad, tanto a los clientes como a la Agencia Federal de Redes, de revisar y comentar las decisiones. Se preparó un horario provisional por primera vez. Los nuevos procesos requieren una alta flexibilidad por parte de DB Netz AG. Además, también tuvieron que ser incluidos unos 880.000 surcos ferroviarios para servicios no regulares en el horario anual, durante el transcurso de la construcción de surcos ferroviarios. Las solicitudes de estos surcos ferroviarios ocasionales, que juegan un papel especialmente importante en el sector del transporte de mercancías, se entregan con poca antelación, en algunas ocasiones con menos de 48 horas.

## • Creación del ámbito para una utilización más eficiente

En vista de la preparación sin conflictos del horario anual, el marco regulador especialmente estricto que está en vigor en Alemania para asegurar un acceso sin discriminaciones a la red, no se ha visto forzado a superar ninguna prueba hasta ahora. La primera de éstas se dará en el futuro, cuando el aumento del volumen de tráfico ferroviario conlleve un incremento de conflictos en los surcos ferroviarios. Por lo tanto, se deberá tener precaución a la hora de alterar el marco regulador. En este caso, se podría considerar un margen más amplio para posibilitar una utilización más eficiente de la red ferroviaria, siempre

**FIGURA 18.** RENDIMIENTO OPERATIVO DE FERROCARRILES QUE NO PERTENECEN A DB

Since the DB rail network was opened up to competitors in the course of the rail reform, performance by non-DB companies has risen steadily. That trend continued in 2006. The 17 per cent increase in train-path kilometres went hand in hand with a rise in the market shares of non-DB railways from 11 per cent to 12 per cent. (Million train-path kilometres)

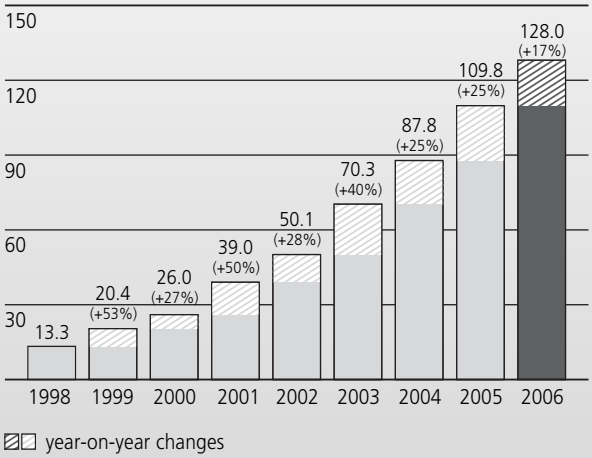
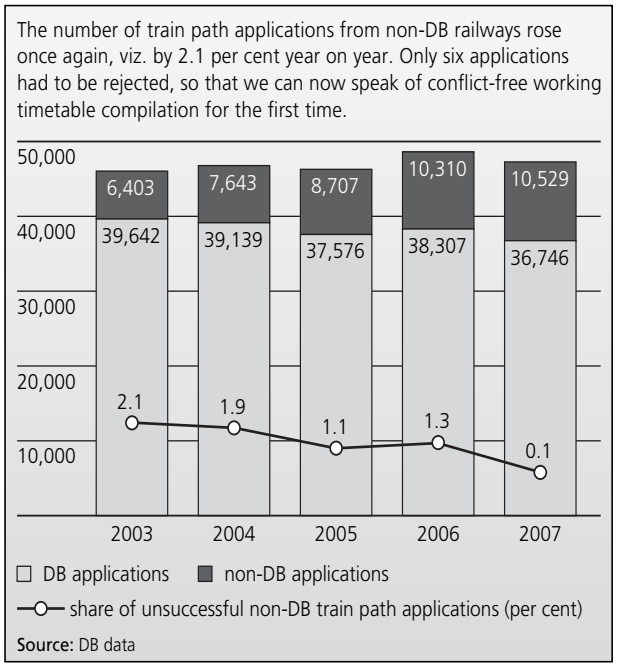


**FIGURA 19.** SOLICITUD DE SURCOS FERROVIARIOS PARA EL HORARIO ANUAL




que se garantice un acceso no discriminatorio. Por ejemplo, esto podría significar que ciertas líneas queden principalmente reservadas a aquellos transportes para los cuales están diseñadas, en términos técnicos y de planificación, o la prevención de solicitudes de surcos ferroviarios que claramente abusan del sistema[9].

## Competencia Equitativa para Mejorar la Sostenibilidad

*El objetivo de la liberalización de los mercados ferroviarios europeos era promocionar la eficiencia y, por lo tanto, transferir más tráfico al ferrocarril. Esto también contribuirá a una mejor sostenibilidad, puesto que el ferrocarril está entre los modos de transporte más respetuosos con el Medio ambiente y el clima.*

En los últimos seis años, los gobiernos han creado y modificado las condiciones marco para posibilitar la competencia entre los operadores ferroviarios. Con su primer paquete ferroviario en 2001, la Unión Europea especificó el derecho a la utilización no discriminatoria de las infraestructuras ferroviarias, lo que ha sido convertido en ley nacional en todos los Estados Miembros. A pesar de que el proceso de apertura del mercado está teniendo lugar a diferentes velocidades en cada Estado Miembro, los cambios en el marco legal ya favorecen la competencia en muchas áreas.

Sin embargo, no es suficiente con liberalizar los mercados ferroviarios para que la competencia muestre su pleno potencial. También debe haber competencia entre los diferentes modos de transporte basada en unas condiciones justas para garantizar que el modo que genere los menores costes totales –es decir, incluyendo todos los costes externos– sea capaz de sacar el mayor partido de sus puntos fuertes. La competencia ferroviaria y la competencia entre los diferentes modos no son dos temas separados: las nuevas empresas están dispuestas a soportar el riesgo de entrar en el mercado ferroviario sólo si esperan una rentabilidad satisfactoria de sus inversiones de capital. Debido a esto, la discriminación del tren en comparación con la carretera o la navegación fluvial conducirá a menos participantes nuevos en el mercado ferroviario y a menos competencia entre los operadores ferroviarios.

Si se han de conseguir los objetivos de liberalización de los mercados ferroviarios, la Unión Europea y los Estados Miembros deberán emprender acciones concertadas en todo el sector del transporte. Esto se refiere a sistemas fiscales, inversiones estatales en infraestructura ferroviaria, revisión de las normativas nacionales en temas de seguridad y de higiene y seguridad en el trabajo. Esta es la única forma de cambiar la distribución modal en toda Europa en favor del ferrocarril como un modo de transporte eficiente y respetuoso con el Medio ambiente. Por ejemplo, el ferrocarril genera unos costes externos muchísimo menores que el tráfico privado motorizado. Hay estudios que revelan que los costes externos del tráfico de coches por cada viajero-km son alrededor del triple de los costes externos de viajar por ferrocarril. De hecho, en el sector del transporte de mercancías, el ferrocarril genera menos de un cuarto de los costes externos por tonelada-km que los vehículos de transporte de mercancías pesadas por carretera. No obstante, estas ventajas del ferrocarril con respecto al coste no influyen en su posición competitiva debido al deficiente marco legal. Puesto que los costes externos no se atribuyen de forma equitativa entre los diferentes modos, los costes medioambientales, del clima y de accidentes en los distintos modos de transporte no quedan reflejados en los precios y, por lo

9. Esto se refiere a solicitudes que, por ejemplo, intencionadamente pretenden bloquear los horarios de la competencia y, en las cuales, queda claro que los solicitantes no tienen ninguna intención de utilizarlas realmente

tanto, no afectan al viajero en la elección del modo de transporte.

Por ejemplo, los derechos de emisión están encaminados a garantizar que las empresas paguen por sus emisiones nocivas de $CO_2$ como incentivo para que las reduzcan. Los reglamentos que entraron en vigor en 2005 afectan a los respectivos modos de transporte a distintos niveles. Según los actuales reglamentos, las compañías de transporte no están incluidas dentro del programa de derechos de emisión de la UE. Sin embargo, los ferrocarriles se ven afectados indirectamente por los derechos de emisión debido a su alto consumo de electricidad –alrededor del 90 por ciento de todos los servicios ferroviarios en Alemania utilizan la tracción eléctrica-. Con el incremento de los precios de la electricidad, los costes anuales de Deutsche Bahn en electricidad aumentaron unos 50 millones de euros en 2005. No obstante, la cuota de emisión de $CO_2$ por parte de los ferrocarriles es baja en comparación con otros modos de transporte. Los transportes por carretera, mar y aire son responsables de cantidades mucho más altas de emisiones de $CO_2$ que no quedan cubiertos por los derechos de emisión –ni directa ni indirectamente -.

La inclusión del tráfico aéreo en el sistema de derechos de emisión, como propuso la Comisión Europea en diciembre de 2006, puede considerarse como un primer paso hacia la competencia justa entre los operadores ferroviarios y las aerolíneas, que podría ser una ayuda en la consecución de los ambiciosos objetivos de reducción por parte de Europa.

## • El tráfico aéreo se beneficia de normas especiales

Sólo en el sector ferroviario, el desembolso de DB en tasas e impuestos sobre energía en 2005 fue de más de 380 millones de euros. Por otro lado, el tráfico aéreo y la navegación fluvial en Europa quedaron exentos de impuestos sobre la energía.

No sólo quedaron exentos del impuesto sobre el valor añadido los vuelos internacionales de viajeros, sino que las aerolíneas también se beneficiaron sustancialmente de los subsidios ofrecidos por numerosos aeropuertos regionales. Estos factores fueron cruciales para posibilitar el "boom" de las aerolíneas de bajo coste, lo cual es muy irresponsable en términos de la protección del clima. Cálculos modelo demuestran que la reducción de impuestos en las rutas aéreas nacionales desemboca en una reducción de las tarifas en más de 20 euros por pasajero y trayecto, lo cual es una distorsión más de la competencia en detrimento de los ferrocarriles.

## • El transporte de mercancías por carretera se beneficia de los diferentes tipos impositivos sobre el diésel

El transporte de mercancías por carretera se beneficia de los diferentes tipos impositivos sobre el diésel comercial dentro de la Unión Europea, diferencias que son bastante pronunciadas en algunos países. El combustible diésel es más barato en prácticamente todos los Estados Miembros de la UE en comparación con Alemania, hasta un 20 por ciento en algunos países. En los últimos años, estas diferencias en los precios han animado a un número creciente de empresas a comprar el combustible para sus flotas en el extranjero. Sin embargo, y aparte de las ventajas que adquieren en términos de coste en comparación con el ferrocarril, este "turismo del combustible" genera tráfico adicional y reduce los ingresos por impuestos. Este efecto se ve empeorado por los crecientes volúmenes de los tanques de combustible (más de 900 litros) y la abolición de límite de 200 litros sobre la importación de combustible para países no pertenecientes a la UE. Estos procedimientos sortean las leyes nacionales establecidas para posibilitar una competencia justa entre modos de transporte. Esto sólo se podría prevenir consiguiendo una mejor armonización a nivel europeo. Recientemente, la propuesta de una directiva entregada por la Comisión Europea en marzo del 2007 ya supuso un paso en la dirección adecuada.

## ENTREVISTA

### • Dialogando con un Experto Científico

El Profesor Werner Rothengatter, un conocido experto en el campo de la investigación del transporte y el análisis de los efectos medioambientales, es entrevistado por Joachim Fried, Responsable de la Competencia en Deutsche Bahn AG.

### Necesidad de Estándares para el Cálculo de los Costes Externos

*Cada modo de transporte tiene un registro medioambiental diferente. Sin embargo, hasta la fecha no tenemos estándares fiables para calcular los costes externos generados para la sociedad por los distintos modos. Sólo un prorrateo exacto de estos costes conducirá a una competencia equitativa.*

Fried: *Coches, autobuses, camiones, ferrocarril, barcos y aviones compiten entre sí en el mercado del transporte, como cada uno de estos medios genera efectos externos negativos en diferentes grados, ¿Deberían las políticas reguladoras centrarse más en este aspecto o es verdad que la competencia ya dirige al mercado hacia los efectos deseados?*

Rothengatter: Ya hay varios enfoques prometedores, por ejemplo con respecto a los impuestos sobre la gasolina. Pero hasta ahora, la competencia por sí sola no es capaz de resolver este problema. Los costes de facto siguen sin ser reflejados de forma satisfactoria, de modo que el mercado no tiene los incentivos adecuados. Todavía hay diferencias sustanciales en la forma de incluir los efectos externos en los cálculos del coste, es decir en su internalización. En general, el transporte por carretera, por ejemplo, se beneficia de esta situación, al igual que el tráfico aéreo, ya que están exentos de los impuestos sobre la gasolina y, hasta cierto punto, del impuesto sobre el valor añadido.

*¿Hay cifras fiables disponibles para comparar los diferentes modos de transporte?*

Todavía no hay estándares efectivos para el cálculo de los costes medioambientales como los que se aplican a la contabilidad de costes comerciales. Por lo tanto, la Comisión Europea se esfuerza cada vez más para lograr la estandarización.

*Cuando se considera el impacto medioambiental del ferrocarril y del tráfico por carretera, a veces se dice que la carretera puede ser comparada con el ferrocarril debido a los impuestos sobre la gasolina y otros impuestos...*

Es natural que los grupos de interés que representan a los medios de transporte menos respetuosos con el medio ambiente frecuentemente cuestionen cualquier declaración sobre los costes medioambientales. Este también es el caso aquí. Sin embargo, si tomamos como base los análisis más generalmente aceptados, los costes medioambientales son como mínimo tan altos como los costes de la infraestructura. Esto significa que si incluyéramos los costes externos, las tarifas por carretera casi se duplicarían. Eso tendría un efecto muy significativo sobre la competencia intermodal. De forma que tenemos que esforzarnos en la internalización de los efectos externos y en la promoción de los medios de transporte respetuosos con el Medio ambiente.

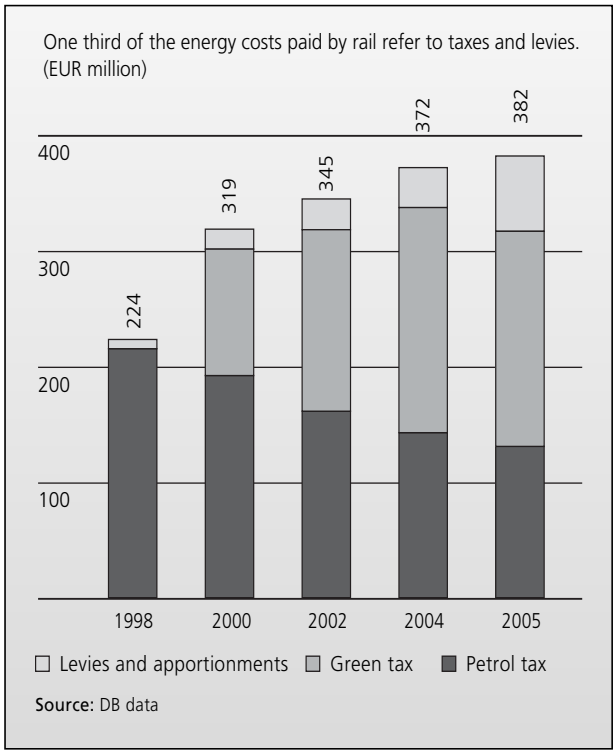
*A la hora de comparar la carretera con el ferrocarril, ¿se puede aplicar este efecto de la internalización del mismo modo al transporte de viajeros y al de mercancías?*

Yo creo que el efecto sobre el transporte de mercancías sería incluso más pronunciado que el del sector de transporte de viajeros. Tomemos como ejemplo el consumo de energía. La proporción entre la carretera y el ferrocarril es de uno a tres en el sector de transporte de viajeros. En el sector de mercancías, la proporción aumenta a razón de uno a seis, en el caso de utilizar bien la capacidad ferroviaria. En otras palabras, aquí la internalización tendría un efecto incluso mayor. Además, la eliminación de tales distorsiones en la competencia en el transporte de mercancías tendría consecuencias en sectores del mercado más amplios que sólo el del transporte de viajeros.

*Ya se han llevado a cabo algunos intentos de introducir estándares medioambientales para conseguir que los modos de transporte con mayor déficit sean más respetuosos con el Medio ambiente. ¿Cambiaría el ranking de impacto medioambiental de los diferentes modos de transporte si se impusieran más gravámenes sobre los coches que causan más contaminación?*

Eso es parcialmente correcto. Se podría reducir la emisión de algunos contaminantes con la introducción de nuevos estándares medioambientales. En especial el

**FIGURA 19.** TASAS DE ENERGÍA PAGADAS POR EL FERROCARRIL




estándar de los tubos de escape ha limitado de forma efectiva la emisión de monóxido de carbono, óxido de nitrógeno, hidrocarburos y partículas por parte de los coches nuevos. La transición del Euro 4 al Euro 5 y ahora al Euro 6 ha adaptado los límites permitidos a los valores posibles en estos momentos. Sin embargo y en especial, las emisiones de $CO_2$ deben ser afrontadas. Esto sigue siendo un enorme reto en el que los estándares previos ya fracasaron.

*Si nos centramos más en los aspectos de la competencia intermodal - ¿Donde ve las distorsiones específicas, respectivamente?*

Para empezar, hay una amplia gama de externalidades, en relación con los efectos sobre el medio ambiente y la seguridad. En segundo lugar, nos enfrentamos con diferentes condiciones impositivas. Por ejemplo, los ferrocarriles tienen que pagar impuestos sobre el combustible además del impuesto sobre el valor añadido –incluso en trayectos internacionales– mientras que el tráfico aéreo queda exento de estos gravámenes. Esto desemboca en distorsiones sustanciales de las tarifas. Por último, los estándares sociales impuestos sobre el ferrocarril son mucho más estrictos que los del mercado del transporte por carretera, lo cual también provoca que el ferrocarril sea más caro.

*¿Diría que nos enfrentamos con un fallo del mercado como resultado de las políticas reguladoras? En este caso, ¿qué debería hacer el estado para poner remedio a este fallo del mercado?*

En el caso de los efectos externos no internalizados, es frecuente referirse a un fallo del mercado. Este es el momento en el que se necesita al estado para crear una competencia equitativa. Los precios, como las tarifas por carretera, son frecuentemente indicados como medidas potencialmente apropiadas, pero las condiciones reguladoras también podrían ser apropiadas. Las medidas de estandarización también pueden ser muy efectivas, tales como los estándares Euro para el transporte de mercancías por carretera, ya mencionados. Se podrían introducir unos certificados para cambiar el impacto sobre el clima. Esto se está discutiendo en el sector de la aviación, y también para el transporte por carretera. Con respecto a los aspectos de seguridad, los impuestos sobre los seguros podrían ser un punto de partida. Entre este grupo de instrumentos potenciales se puede determinar la combinación que esté más en línea con el objetivo de conseguir un crecimiento económico sostenible.

## • Nuevos incentivos para camiones de bajas emisiones

*Teniendo en cuenta las políticas europeas con respecto a los aspectos indicados, ¿dónde ve usted una buena evolución?*

Por ejemplo, con respecto a la diferenciación en peajes para camiones. La directiva revisada para la imposición de peajes sobre los vehículos de transporte pesado nos permite variar hasta un cien por cien las tarifas entre los vehículos con el mejor y el peor impacto medioambiental en cualquier categoría específica. Esta nueva estructura de peajes proporciona un fuerte incentivo para invertir en vehículos respetuosos con el Medio ambiente –y esto se reflejará de forma positiva en el registro medioambiental del transporte de mercancías en muy pocos años-.

*En Bruselas, la expresión "co-modalidad" se escucha frecuentemente en relación con las políticas de transporte. Esto significa que se deberían promocionar los medios de transporte individuales de acuerdo con sus diferentes potenciales. Sin embargo, también significa que los diferentes medios de transporte deberían estar conectados de forma más eficiente. ¿Cree usted que este nuevo paradigma es un paso hacia delante?*

No es tan simple clasificar este nuevo concepto de co-modalidad. Se puede considerar como una política para reforzar la integración, animando a incluir todos los modos de transporte en las cadenas de transporte o en cadenas de transporte intermodal de mercancías. No obstante, también puede entenderse que los modos de transporte que ya disfrutan de una posición fuerte en el mercado deberían recibir incluso más apoyo. Por supuesto, las asociaciones que representan el transporte a larga distancia de mercancías por carretera entienden que significa que, como mínimo, se debería hacer algo para promocionar el transporte por carretera. Obviamente, esto sería un paso en la dirección equivocada para el ferrocarril.

*¿De qué forma?*

La revitalización del ferrocarril fue siempre considerada como uno de los objetivos prioritarios del Libro Blanco de 2001. Sin embargo, una revitalización también implica dar a los ferrocarriles la oportunidad de recuperar la cuota de mercado que perdieron tras la guerra y donde el ferrocarril no tiene ningún potencial específico. Por lo tanto, es importante que la Comisión Europea defina el término ambiguo de co-modalidad de forma precisa. Dentro de este contexto, me gustaría puntualizar que algunos de los proyectos a gran escala en las redes trans-europeas carecen de sentido a menos que se conceda apoyo específico al ferrocarril. De otro modo, la línea a través de los Pirineos no tendría razón de ser, las cuatro Líneas Transalpinas estarían totalmente sobredimensionadas y los planes para cruzar el estrecho de Messina o el cinturón de Fehmarn se convertirían en desastres económicos. Una interpretación negativa del principio de co-modalidad también significaría que abandonar estos proyectos sería malgastar el dinero de los contribuyentes.

## • Peajes de carretera para todas las carreteras y categorías de transporte

*Promover la integración - ¿también significa transferir fondos de los ingresos de un modo de transporte a los demás?*

El Libro Blanco publicado por la Comisión deja un margen para esta opción pero quedando sujeta a criterios estrictos. Yo personalmente no apruebo las transferencias cruzadas. En el futuro, los ferrocarriles deberían poder defenderse por sí mismos a nivel económico y aguantar, tanto como les sea posible, sin las ayudas de los presupuestos públicos. Sin embargo, esto significaría el fin del trato preferente que han recibido otros modos de transporte con respecto a externalidades y normativa de seguridad, y también, hasta cierto punto, con respecto a los impuestos.

*En otras palabras, usted sí cree en el aumento de los peajes de carretera...*

Sí, más peajes por uso de las carreteras, pero para todas las carreteras y categorías de transporte como los ya aplicados a los ferrocarriles, en los cuales cada metro de rail es tenido en cuenta. En el transporte por carretera, los peajes sólo se aplican en autopistas. Hasta la fecha, en Alemania sólo hay tres tramos de carreteras que no son autopistas que hayan sido señaladas por los Laender para el cobro de peajes.

*¿Cuál cree usted que sería el instrumento más adecuado para la aviación?*

Claramente su inclusión en los impuestos sobre el combustible. En otras palabras, introducir un impuesto sobre el queroseno. Si esto no fuera posible debido a los tratados internacionales, creo que introducir los certificados de $CO_2$ sería la mejor opción. La mayoría de las externalidades en el transporte aéreo están relacionadas con las emisiones de $CO_2$, es decir, las emisiones que tienen un impacto sobre el Medio ambiente.

*¿Cuándo hemos de esperar, no sólo un debate científico, sino también uno político sobre los problemas que hemos tratado aquí?*

Unos dos años, ese es el margen de tiempo que considera la Comisión Europea. El Parlamento Europeo ya le ha pedido a la Comisión que retome este asunto dentro de dos años y que entonces decida si los efectos externos deben ser incluidos en los peajes por la utilización de carreteras para los vehículos de transporte pesado. Seguro que para entonces, como muy tarde, el tema tendrá de nuevo un lugar destacado en la agenda.

*¿el experimento con "gigaliners", vehículos de transporte pesado que pesan hasta 60 toneladas, es realmente un paso hacia la protección del Medio ambiente, tal y como a veces se defiende?*

Hay dos líneas diferentes de razonamiento. Los representantes de agencias de transportes y exportadores indican un crecimiento de la capacidad de aproximadamente un 30 por ciento, afirmando que se reducen las cargas medioambientales. Esto desembocaría en un transporte de mercancías por carretera más respetuoso con el medio ambiente. Por otro lado, los "gigaliners" causarían problemas de seguri-

dad, incrementarían los costes de infraestructura e interrumpirían otros procesos de transporte, de modo que sus ventajas quedan parcialmente anuladas. Más que nada, "robarían" cantidades de mercancías al ferrocarril, puesto que ofrecen condiciones mucho mejores que los camiones convencionales para el tráfico de contenedores. Los "gigaliners" podrían transportar un contenedor adicional, transfiriendo las mercancías por ferrocarril otra vez a la carretera, esto supondría avanzar en una dirección totalmente equivocada.

*¿Se debería, por tanto, poner el límite en 40 toneladas o debería el mercado decidir esto, cobrando a los "gigaliners" por los costes adicionales?*

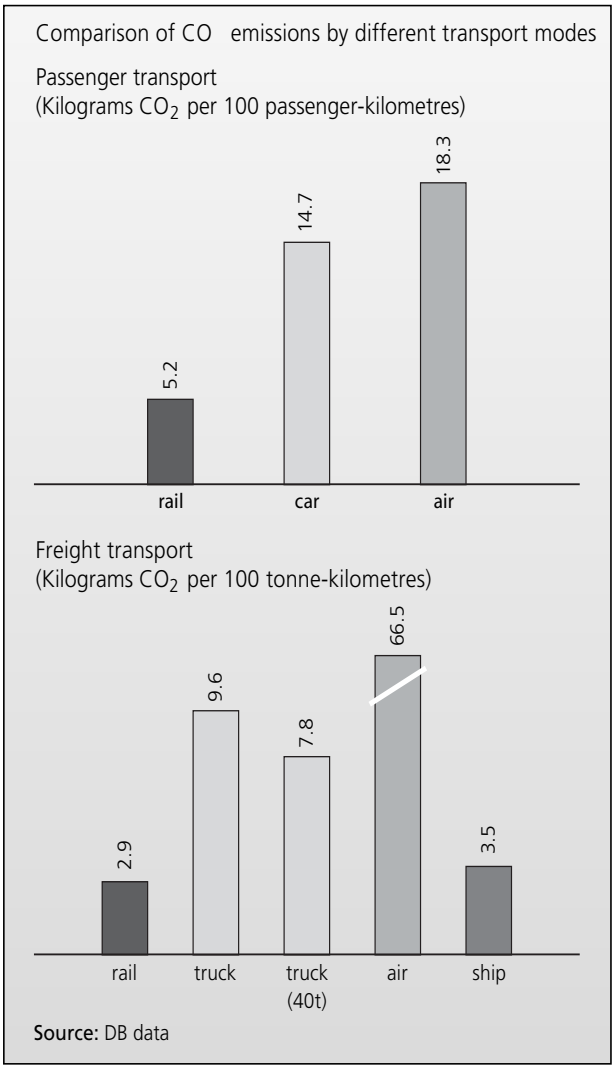
En mi opinión, el problema no es sólo cuestión de costes adicionales. También habría graves problemas con respecto a plazas de aparcamiento y áreas de descanso. Yo creo que se deberían permitir sólo unas cuantas rutas elegidas específicamente a los "gigaliners", como el transporte del puerto al interior, en el que otros sistemas de transporte no pueden proporcionar un enlace eficiente para el trasbordo directo de mercancías en las terminales. En vista de las diferentes situaciones en las autopistas y carreteras generales en Alemania, tales como los embotellamientos, las obras en carreteras, etc., yo pienso que el "gigaliner" constituye un riesgo medioambiental y para la seguridad. Un estudio llevado a cabo recientemente por el Instituto Federal de Investigación de Autopistas confirma estas reservas.

## • Establecimiento de indicadores de precios claros

*¿Dónde ve usted distorsiones tangibles del mercado en Alemania, dónde la política alemana no debería limitarse a consultar con el legislador europeo sino que debería entrar en acción por sí misma?*

Hay margen para la actuación de la política nacional, sobre todo en los campos de precios e impuestos. Por ejemplo, yo creo que podríamos introducir peajes de carretera para los coches privados. La mayor parte de la capacidad de las carreteras alemanas la utilizan los coches, y la alineación de las condiciones de mercado entre los coches y el ferrocarril se podría conseguir introduciendo peajes en carretera. Cualquiera que viaja en tren tiene que comprar un billete –en otras palabras, tiene que gastar dinero-. Sin embargo, los usuarios de las carreteras no han tenido que pagar un canon directo de este tipo en el pasado. Es vital que aquí se establezcan las mismas condiciones para que el consumidor tenga un indicador de precios claro y sin ambigüedades a la hora de comenzar el trayecto.

**FIGURA 20.** EL FERROCARRIL ES AMIGABLE CON EL MEDIO AMBIENTE




*¿Dónde ve usted distorsiones tangibles del mercado en Alemania, dónde la política alemana no debería limitarse a consultar con el legislador europeo sino que debería entrar en acción por sí misma?*

Hay margen para la actuación de la política nacional, sobre todo en los campos de precios e impuestos. Por ejemplo, yo creo que podríamos introducir peajes de carretera para los coches privados. La mayor parte de la capacidad de las carreteras alemanas la utilizan los coches, y la alineación de las condiciones de mercado entre los coches y el ferrocarril se podría conseguir

introduciendo peajes en carretera. Cualquiera que viaja en tren tiene que comprar un billete –en otras palabras, tiene que gastar dinero-. Sin embargo, los usuarios de las carreteras no han tenido que pagar un canon directo de este tipo en el pasado. Es vital que aquí se establezcan las mismas condiciones para que el consumidor tenga un indicador de precios claro y sin ambigüedades a la hora de comenzar el trayecto.

*¿Qué margen ve usted para la promoción del transporte público?*

La introducción de cánones por la congestión en ciudades –como en Londres o Estocolmo- también sería posible. Tales acciones incrementan inmediatamente el potencial del transporte público. Estas serían acciones sensatas que podrían ser implantadas a nivel nacional ya mismo. Tampoco nos perjudicarían en cuanto a la competencia internacional. Sería importante introducir estas medidas sobre una base extensa, para que las ciudades no teman convertirse en menos atractivas que sus ciudades vecinas.

*¿Cree usted que la industria ferroviaria tiene todavía algún potencial para realizar más progresos en cuanto al impacto medioambiental o es el objetivo de Deutsche Bahn de reducir las emisiones de $CO_2$ un 20 por ciento más para el 2020 demasiado ambicioso?*

Yo no creo que sea suficiente, ya que no debería quedar exento ningún modo de transporte. Es frecuente que el progreso técnico en el sector ferroviario se desarrolle más lentamente que en otras áreas. Las locomotoras y el material rodante tienen una vida útil muy larga. En consecuencia, las oportunidades técnicas disponibles en estos momentos no son llevadas a cabo con la suficiente celeridad en el sector ferroviario. Por lo tanto, yo pediría que la sustitución de las locomotoras diésel fuera realizada más rápidamente. La electrificación también debería realizarse más rápidamente para hacer posible que las tecnologías más respetuosas con el medio ambiente, tales como las unidades de tracción con recuperación de energía, ganen terreno rápidamente. Por supuesto, estos requisitos costarían dinero a los operadores ferroviarios, dinero que debe ser ganado en el mercado. No obstante, esto sería posible si también se le exige a la competencia que invierta de forma más intensiva en tecnologías respetuosas con el Medio ambiente.

*En otras palabras, ¿usted cree que los ferrocarriles deberían hacer exactamente lo que DB AG ya está haciendo –eliminando locomotoras de más de 30 años sin darles ningún otro uso?*

Exactamente. No deben ser vendidas a ferrocarriles extranjeras o a la competencia, sino retiradas completamente del servicio.

## • El progreso técnico tiene un gran potencial

*Entonces, ¿podría resumirlo del siguiente modo?: Tenemos que internalizar en mayor medida los costes externos. Esto hará que el transporte sea más caro, pero es necesario y tiene que ser realizado de forma coherente en todos los modos de transporte, o distribuido entre los ellos de acuerdo con sus impactos medioambientales.*

Es cierto que todos los modos de transporte generan efectos externos. Los trenes no viajan en silencio. Los ferrocarriles también generan emisiones de $CO_2$, bien en las centrales eléctricas o a través de sus motores diésel. Esa es la razón por la cual el reto ya indicado es aplicable a todos los medios de transporte. Sin embargo, el ferrocarril ya tiene una clara ventaja sobre los demás modos de transporte y debería hacer uso de esta ventaja para contribuir a una mayor reducción de las externalidades.

*Por último, nos gustaría conocer su predicción. ¿Cómo cambiarían los precios del transporte en los mercados del transporte de mercancías y de viajeros en los próximos diez años si se siguieran sus recomendaciones?*

Por un lado, están los estrictos requisitos medioambientales y las tendencias de los precios de la energía. Por otro, existe un gran potencial para el progreso técnico. La tecnología respetuosa con el medio ambiente será más barata a medida que aumente su disponibilidad en el mercado. Por eso, yo no espero ver ningún incremento dramático en los costes debido a los requisitos medioambientales, sólo un moderado incremento en los precios en el sector del transporte, ligeramente superior al del costo de la vida en general.

## POLÍTICAS REGULADORAS

### Los Mercados del Transporte en la UE se Mueven a Diferentes Velocidades

*La apertura anunciada de los mercados de transporte de viajeros por ferrocarril, como parte del tercer paquete ferroviario, está teniendo lugar más lentamente que la de los sectores de transporte de mercancías por ferrocarril, carretera y aire. La regulación, tanto a nivel nacional como europeo, está dirigida a posibilitar la competencia transfronteriza del ferrocarril y a crear las condiciones necesarias para el transporte ininterrumpido.*

### En Camino hacia el Mercado Europeo del Ferrocarril

Una de las tareas principales de las políticas de transporte europeo es la creación de un área de ferrocarriles europeos integrada. Para mejorar la competitividad del ferrocarril, debe haber una liberalización de los mercados ferroviarios, garantizando la interoperabilidad necesaria entre los diferentes sistemas.

La amplitud de la estandarización en los mercados europeos de transporte depende de los distintos modos. En toda Europa, los competidores intermodales del ferrocarril (coches privados, camiones, aviones y barcazas) han estado funcionando en mercados liberalizados durante años. Mientras que el mercado del transporte de mercancías por ferrocarril ha estado recuperando cuota desde la apertura total del mercado en enero del 2007, la liberalización del mercado de transporte de viajeros por ferrocarril progresa lentamente.

El entorno económico de los ferrocarriles en Europa se ha hecho cada vez más difícil en los últimos años. Una de las razones para esto han sido las divergentes condiciones marco que se aplican a los distintos modos de transporte. También ha habido un incremento extremadamente dinámico en la competencia intramodal, especialmente en las principales rutas de transporte. Esta tendencia se acelera desde la total apertura de los mercados de transporte de mercancías por ferrocarril a comienzos de 2007.

Como parte del tercer paquete ferroviario de la UE, se han entregado propuestas legislativas al Consejo y al Parlamento para conseguir la liberalización del transporte transfronterizo de viajeros por ferrocarril, los derechos del viajero y la certificación del personal de trenes. Se supone que la legislación será adoptada antes del final de 2007. Junto con estas medidas, también progresan las reformas para enmendar la legislación de la UE con respecto a servicios de transporte de viajeros por carretera y ferrocarril. La legislación europea en el sector ferroviario continúa centrándose en mejorar la interoperabilidad del transporte internacional. Una nueva propuesta legislativa por parte de la Comisión para simplificar los procedimientos de homologación del material rodante en Europa es un avance especialmente bienvenido.

#### • La liberalización del transporte de viajeros es sólo moderada

En el contexto del tercer paquete ferroviario, se espera que el alcance de la apertura de los mercados de transporte de viajeros por ferrocarril en Europa quede por debajo del estatus conseguido en los sectores del transporte de mercancías por ferrocarril, y de los de carretera, aire y vías navegables interiores.

En el sector transfronterizo, a los operadores ferroviarios se les permitirá transportar viajeros entre estaciones a lo largo de una línea dentro de un país, aunque los Estados Miembros de la Unión Europea tendrán instrumentos a su disposición para limitar este acceso al mercado. Por ejemplo, se les permitirá restringir el acceso al mercado para proteger "el equilibrio económico de un contrato de servicio público" y exigir una tasa equitativa para financiar los servicios de transporte público. En consecuencia, el tercer paquete ferroviario no logrará el grado de apertura del mercado que ya existe en Alemania. No se especifica ningún período de tiempo para la apertura de los mercados nacionales y el ámbito proporcionado para restringir el acceso significa que seguirá habiendo importantes barreras al acceso en algunos países.

#### • La regulación de los derechos de los viajeros impone altos estándares

El esperado Reglamento de derechos de los viajeros europeos es de crucial importancia para los ferrocarriles, especialmente en lo referente a la competencia intermodal. Principalmente, el Reglamento contiene cláusulas que regulan la información al viajero, la protección de los via-

jeros con problemas de movilidad y las compensaciones en caso de retrasos. Por ejemplo, especifica que los viajeros tienen derecho al reembolso del 25 por ciento del precio del billete por un retraso de una hora, y del 50 por ciento del precio del billete si es de más de dos horas. La concesión de derechos a los viajeros ha sido una parte esencial de la filosofía corporativa de Deutsche Bahn desde hace mucho tiempo. Los derechos de los clientes ya se ven reflejados en el estatuto de clientes de larga distancia, y también en el ámbito de los proyectos piloto del sector del transporte local.

El reto del Reglamento de los derechos de los viajeros es encontrar un equilibrio que desemboque en estándares uniformes para todos los viajeros del ferrocarril y, por lo tanto, que simplifique la movilidad en Europa, sin imponer costes excesivos a los operadores ferroviarios, ya que esto reduciría la competitividad del ferrocarril. La demanda de la Comisión Europea de que hubiera responsabilidad ilimitada en el caso de retrasos ya no es tema de debate. No obstante, el Reglamento de los derechos de los viajeros va más allá del ámbito aplicable a la aviación y al transporte de viajeros por carretera. El Reglamento europeo de los derechos de pasajeros de avión no incluye ninguna compensación económica por los retrasos –los viajeros simplemente tienen derecho a cancelar tras un retraso de más de cinco horas-. Tampoco hay ninguna cláusula especifica que regule las responsabilidades de las aerolíneas sobre proporcionar información, sistemas de gestión de reclamaciones o billetes. Hasta la fecha, no existe ningún reglamento europeo sobre los derechos de los viajeros en el transporte por carretera.

## • La licencia europea de conductores de ferrocarril promociona la interoperabilidad de los recursos humanos

El despliegue transfronterizo de recursos humanos sigue conllevando altos costes operativos y administrativos en el sector ferroviario. La Directiva para la certificación del personal de trenes establece unos estándares mínimos armonizados por primera vez, aparte de un sistema de certificación para toda Europa que reemplazará los altamente divergentes procedimientos nacionales para otorgar las licencias. Sobre todo, la introducción de una licencia de conductores de ferrocarril que sea válida en todos los Estados Miembros de la UE, tiene como objetivo poner remedio a la actual falta de transparencia y objetividad en la concesión de licencias.

Por lo tanto, Deutsche Bahn cree firmemente que se deberían introducir las licencias para los conductores de trenes de mercancías tan pronto como sea posible. Sin embargo, los tests periódicos de los conductores, actualmente en debate, no son necesarios ni siquiera por razones de seguridad. Los conductores de trenes demuestran sus habilidades constantemente durante las operaciones normales. Los tests periódicos supondrían más discriminación en comparación con la carretera, en la que no hay tests regulares de ningún tipo.

## • Estándares técnicos a nivel europeo

Además de la liberalización del mercado del transporte por ferrocarril, un área integrada del ferrocarril europeo también precisa de una armonización gradual de los estándares nacionales técnicos y operativos. La base de

**FIGURA 21.** EL ETCS (SISTEMA EUROPEO DE CONTROL DE TRENES) EN LA RED FERROVIARIA ALEMANA

este principio, como parte de la política comunitaria, son dos directivas que se remontan a 1996 (Transporte de Alta Velocidad) y 2001 (transporte convencional), que establecen dónde los estándares obligatorios se deben desarrollar de forma conjunta. Estas Directivas son conocidas como Especificaciones Técnicas para la Interoperabilidad (TSI). Debido a las altas inversiones de capital requeridas para adquirir material rodante y bienes ferroviarios, no es posible conseguir la armonización en un período de tiempo corto. La introducción de estándares uniformes debe ser efectuada en etapas que tengan sentido, tanto técnico como económico. La Agencia Ferroviaria Europea (ERA), creada en 2005, desarrolla las TSIs en nombre de la Comisión Europea. Las TSIs son evaluadas por la Comisión Europea y adoptadas tras consultar con los Estados Miembros. Los ferrocarriles aportan la experiencia necesaria a través de sus asociaciones europeas, principalmente a través de la Comunidad de Ferrocarriles Europeos y Administradores de Infraestructuras (CER).

## • El sistema de control de trenes estandarizado superará las fronteras

El Sistema Europeo de Control de Trenes (ETCS) ofrecerá a las empresas ferroviarias la oportunidad de controlar trenes más allá de las fronteras en el futuro. Debido a las altas inversiones requeridas, el ETCS inicialmente entrará en funcionamiento en corredores de tráfico específicos, junto con las medidas apropiadas para su modernización y mejora. En Alemania, el Ministerio Federal de Transporte, Construcción y Desarrollo Urbano, la Oficina Federal de Ferrocarriles, Deutsche Bahn AG y la industria del ferrocarril han acordado seis corredores para el transporte internacional de mercancías.

Los administradores de infraestructura participantes otorgan una gran prioridad a la mejora del corredor del Rin (Roterdam – Génova), seguido por la línea Aachen – Varsovia. Una vez se hayan mejorado y equipado las líneas con el ETCS, será posible introducir la gestión de interoperabilidad del tránsito en las principales líneas arteriales europeas a través de Alemania. Además de los corredores para el transporte de mercancías, todas las futuras líneas de alta velocidad de nueva construcción y renovadas estarán equipadas con ETCS. Según el estado actual de la planificación, la primera aplicación transfronteriza del ETCS será en la línea internacional París – Este de Francia – Sur de Alemania. El ritmo de implantación del ETCS también dependerá del apoyo financiero recibido por parte de la Unión Europea.

## • El nuevo reglamento para el transporte público en la UE proporciona una mayor seguridad legal

Se espera que la reforma del Reglamento de la UE Nº 1191/69, que regula los servicios públicos del transporte por ferrocarril y carretera, será adoptada antes de terminar este año, cerrando finalmente una negociación maratoniana. La Comisión Europea entregó su primera propuesta en relación con este complejo tema en el año 2000, siguieron otras dos propuestas. El fundamento básico del reglamento es la forma en la que se pueden garantizar servicios de transporte adecuados para la población en los sectores del transporte local y regional. También contiene cláusulas que regulan la concesión de contratos de transporte a operadores internos y externos, y las condiciones impuestas sobre el nivel de pagos por compensación a los operadores. Este reglamento especifica que los procesos competitivos son obligatorios para la concesión de contratos de transporte. La concesión directa de contratos es posible en determinados casos - por ejemplo, debido a circunstancias especiales y al alto nivel de inversiones necesarias en el transporte por ferrocarril-. Unas reglas para la transición, que garanticen la validez de los contratos existentes, también constituyen un paso acertado. En general, el nuevo Reglamento proporciona una seguridad legal sustancialmente mejorada.

## • Los conceptos armonizados de TI posibilitan una mejor interoperabilidad

La TSI de aplicaciones telemáticas para transporte de mercancías por ferrocarril está en funcionamiento desde el 18 de enero de 2006. Se pretende que esta TAF TSI (TAF significa Aplicaciones Telemáticas para Mercancías) refuerce la posición del ferrocarril en lo referente a la competencia intermodal, en particular con respecto al transporte de mercancías por carretera, mediante el desarrollo, la armonización y la estandarización de las comunicaciones basadas en TI entre las compañías involucradas en la cadena de transporte (operadores ferroviarios, administradores de infraestructuras, suministradores de servicios). Algunos aspectos funcionales importantes a este respecto son el seguimiento y la localización, la formación de trenes, la asignación de vías y la gestión de las conexiones con otros modos de transporte, además de la transmisión electrónica de datos a otros operadores ferroviarios involucrados. Esto conlleva tanto la protección de datos delicados de clientes como la reducción al mínimo de la intervención en la libertad empresarial. A principios de año, el sector europeo del ferrocarril presentó el Plan Estratégico de Desplie-

gue en Europa (SEDP), que considera la implantación gradual de las cláusulas TAF TSI en toda Europa.

Actualmente, ERA está desarrollando una TSI de aplicaciones telemáticas para el transporte de viajeros con el apoyo de los operadores ferroviarios. Esta TAP TSI (TAP significa Aplicaciones Telemáticas para el Transporte de Viajeros) está muy vinculada con la legislación propuesta en el Reglamento de los derechos de los viajeros en Europa. Entre otras cosas, la TAP TSI especificará cómo las empresas ferroviarias han de proporcionar la información mínima prescrita en el reglamento de los derechos de los viajeros antes del viaje y durante el mismo.

## • Los procesos de aprobación obstaculizan un área integrada de ferrocarriles europeos

Actualmente, los operadores ferroviarios continúan con la obligación de obtener la aprobación individual de su material de tracción para operar en cada Estado Miembro de la Unión Europea. Las pruebas para la aprobación frecuentemente incluyen requisitos ya comprobados por otros Estados Miembros o que no son necesarios en absoluto para la seguridad. Frecuentemente, los procesos de aprobación no son suficientemente transparentes, además de requerir mucho tiempo y ser caros. Por lo tanto, constituyen una barrera del mercado y obstaculizan la apertura de los mercados europeos del transporte por ferrocarril.

En diciembre del 2006, la Comisión Europea entregó una propuesta para la simplificación de los procesos de homologación de locomotoras y unidades múltiples en Europa. La propuesta contiene importantes exigencias por parte de la industria ferroviaria y de DB AG, con el objetivo de acelerar los procesos de homologación basados en el reconocimiento mutuo, logrando que sean más transparentes y minimizando los costes para los solicitantes. DB apoya a la Comisión en sus esfuerzos de eliminar esta barrera al mercado central.

## • La legislación propuesta establece las prioridades correctas

Hasta que entren en vigor las enmiendas propuestas para el marco legal de la UE, la Comisión recomienda que las autoridades nacionales responsable de la seguridad apliquen una lista de comprobaciones comunes de forma bilateral y voluntaria. Este sería el primer paso hacia la simplificación de los procesos de aprobación. El modelo que acordaron Francia y Alemania en marzo de 2006 puede ser considerado como una solución interna útil a corto plazo. Sin embargo, a largo plazo, la seguridad legal propuesta, ya consagrada en las leyes comunitarias, será necesaria para prevenir el afianzamiento de la actual fragmentación de los procesos de aprobación en Europa. El objetivo a largo plazo debería ser el establecimiento de unos procedimientos de aprobación estandarizados en Europa, tanto para el material rodante existente como para el nuevo. Cuando se establezca la conformidad por parte de un Estado Miembro, bebería ser posible poner en servicio el material rodante en todos los demás Estados Miembros sin necesidad de más aprobaciones técnicas.

## • La Comisión Europea establece el marco

El marco legal para los ferrocarriles en Europa está basado en el primer paquete ferroviario (2001) y el segundo (2004) y su transposición a los diferentes sistemas legales nacionales. El tercer paquete ferroviario se está debatiendo desde 2004 y se espera que sea adoptado antes de finales de 2007.

- El primer paquete ferroviario creaba y modificaba las bases para acceder al mercado. Incluía medidas para la separación de operadores ferroviarios y administradores de infraestructuras, además de cláusulas que regulaban las tarifas de las infraestructuras. La apertura del mercado se refería principalmente a los mercados de transporte de mercancías por ferrocarril. También se reorganizaron las responsabilidades de las distintas autoridades públicas.
- El segundo paquete ferroviario, además de la estandarización de los niveles de seguridad e interoperabilidad, estaba dirigido a la consecución de una completa apertura a la competencia de los mercados de transporte de mercancías por ferrocarril. Como resultado, también hay competencia en el transporte interno de mercancías a partir del 2007.
- El tercer paquete ferroviario pretende promocionar la liberalización de los mercados de transporte de viajeros por ferrocarril. No obstante, la versión considerada actualmente, proporciona un extenso margen para la imposición de restricciones por parte de los Estados Miembros. Los viajeros también pueden verse beneficiados por tener más derechos frente a las empresas ferroviarias. Por último, la introducción de una licencia para conductores de tren pretende crear unos estándares uniformes y facilitar el transporte transfronterizo. El grado que alcance la apertura de los mercados de transporte de viajeros por ferrocarril permanecerá por detrás del "status quo" en Alemania, incluso después del 2010.

## La Competencia es el Centro de Atención de la UE

*En 2006 se tomaron decisiones a nivel Europeo de importancia crucial para Deutsche Bahn y la competencia. Estas decisiones se referían, principalmente, a la interpretación del Reglamento 1191/69, que rige la concesión de contratos para servicios de transporte local y regional.*

La competencia entre los diferentes modos de transporte y también entre los operadores ferroviarios está muy determinada por las decisiones tomadas a nivel europeo. Esto es aplicable no sólo a los nuevos reglamentos y directivas, sino también a las decisiones de la Comisión Europea, el Tribunal de Justicia Europeo, y el Tribunal de Primera Instancia (CFI).

aunque se estableció la seguridad legal con respecto a varios asuntos importantes en el período de revisión, algunos procedimientos quedan pendientes, a pesar de que son de considerable relevancia económica y legal para el transporte por ferrocarril en Europa, o que se han convertido en puntos de interés debido a nuevos desarrollos.

### • Dictamen del Tribunal Europeo sobre la exención de impuestos del queroseno

En Alemania, el queroseno se encuentra exento del impuesto sobre gasolinas y otras tasas, tanto para vuelos domésticos como internacionales. Por otro lado, los ferrocarriles en Alemania sí tienen que pagar el impuesto sobre la gasolina. DB considera que esta exención del impuesto es una ayuda ilegal por parte del Estado en favor de las aerolíneas que ofrecen vuelos domésticos.

Por consiguiente, DB presentó una queja a la Comisión Europea en 2002 en contra de la exención de impuestos sobre el queroseno. Sin embargo, la Comisión Europea rechazó la petición para emprender acciones contra la exención del impuesto en vuelos domésticos en Alemania. Entonces DB presentó una queja ante el CFI que, no obstante, fue desestimada. DB esperaba que la acción forzaría a la Comisión Europea a iniciar procesos de investigación sobre la ayuda estatal en contra de la exención del impuesto sobre el queroseno, según el impuesto alemán sobre la gasolina. En su decisión del 5 de abril de 2006, La Corte de Primera Instancia de las Comunidades Europeas desestimó la acción.

En su decisión, el tribunal manifestó que la cláusula que especificaba la exención del impuesto no constituía una "medida estatal" en el significado de los elementos de la ayuda estatal. Corroboraba su posición defendiendo que la cláusula no podía ser atribuida al Estado alemán sino al legislador comunitario. Es más, la exención del impuesto sobre el queroseno no condujo a una discriminación del ferrocarril en comparación con las aerolíneas que operan en Alemania. Además, el tribunal opinaba que un trato desigual a nivel de leyes comunitarias sería razonable puesto que los motivos para ello se referían a la práctica internacional de la exención del queroseno de los impuestos para el consumidor, como ya se estableció en la Convención de Chicago y en tratados bilaterales. Teniendo en cuenta esta práctica internacional, el Tribunal determinó que "la competencia entre los operadores de transporte aéreo comunitarios y los operadores de países no pertenecientes a la UE se vería distorsionada si la legislación comunitaria impusiese impuestos especiales sobre este combustible de forma unilateral".

El Tribunal se dirigió al Legislador Comunitario para responder a los cambios en el mercado dentro del ámbito de sus poderes discrecionales, y para adaptar las directivas existentes sobre armonización de impuestos hasta donde fuera necesario. El Legislador Comunitario así lo hizo, de forma que el Legislador Alemán ahora tiene las atribuciones para imponer el impuesto sobre la gasolina también al queroseno en vuelos domésticos en Alemania o, a la inversa, de eximir al transporte por ferrocarril del pago de los impuestos de gasolina y energía. Desde el punto de vista político, la decisión puede ser interpretada como una petición al legislador nacional para que utilice sus poderes con el fin de reducir la distorsión de la competencia resultante de la aplicación de impuestos.

### • Desestimación de las medidas por incumplimiento contra Alemania

En junio del 2006, la Comisión desestimó las medidas por incumplimiento contra Alemania que habían comenzado dos años antes. Las medidas se referían a un supuesto incumplimiento de las leyes comunitarias en relación con la concesión de contratos de servicios de transporte local y regional de viajeros. La Comisión Europea se había opuesto a la concesión de licitaciones en los Laender de Baden-Württemberg, Berlín, Brandenburgo, Rhineland-Palatinate y Thuringia. Aunque no había discrepancias sobre el hecho de que la legislación concerniente a contratos públicos en la UE no es aplicable a estos servicios ferroviarios, no quedaba claro hasta qué

punto se tenía que garantizar la transparencia para los potenciales interesados. El sistema de cinco etapas para la concesión de los contratos de transporte, acordado entre la Comisión y la República Federal Alemana ahora establece medidas definidas de forma muy precisa. Estas cinco etapas son:

- Revelación de los planes para la concesión de un contrato de transporte
- Examen de los comunicados que sean de interés
- Selección de las socios para futuras negociaciones
- Inicio de las negociaciones
- Anuncio de la concesión del contrato

Los Laender, representados por la Conferencia de Ministros de Transporte decidieron, posteriormente, aplicar el sistema indicado. Con esto, la Comisión Europea llegó a la conclusión de que se garantizaba la conformidad con las leyes comunitarias y que, por lo tanto, la acción podía ser desestimada. De acuerdo con el status actual, la reforma del Reglamento 1191/69, que revisará el marco legal para la concesión de servicios de transporte en la UE, también contemplará un sistema que proteja la transparencia debida prescrita por la ley comunitaria. Con la aplicación del sistema en cinco etapas, Alemania es el primer Estado Miembro que se ha comprometido a salvaguardar la obligación de asegurar la transparencia, incluso antes de que el Reglamento 1191/69, reformado, entre en vigor.

### • Medidas de ayuda estatal en relación con el contrato de servicio público Berlín/Brandenburgo

En respuesta a una queja presentada por un miembro de la competencia, en 2005 la Comisión Europea inició procedimientos preliminares para la investigación de la ayuda estatal en relación con los pagos a DB Regio por unos servicios de transporte regional en Berlín/Brandenburgo. La controversia surgió en torno a la cuestión de si el contrato de transporte mencionado debería haber sido concedido mediante licitación. En última instancia, fue rechazado por el Tribunal Superior Regional de Brandenburgo, a la par que el Tribunal Constitucional Federal también desestimó una queja constitucional presentada en conexión con lo mismo. Tras la decisión del Tribunal de Brandenburgo, el miembro de la competencia presentó una queja a la Comisión reclamando que los pagos para la financiación realizados dentro del ámbito del contrato de transporte deberían ser considerados como ayudas estatales ilegales. Sin embargo, no hay ningún elemento que constituya una violación del Reglamento 1191/69 que, en este caso, es de aplicación en todo lo concerniente a la concesión de ayudas estatales, ni ha habido ninguna reclamación en este sentido por la Comisión Europea.

### • La ayuda para la reestructuración de Fret SNCF no tuvo éxito

En marzo de 2005, la Comisión Europea aprobó la financiación de las medidas para la reestructuración de Fret SNCF, la división de transporte de mercancías por ferrocarril de SNCF. El apoyo financiero consistía en 800 millones de euros a aportar por el Estado francés y 700 millones de euros por SNCF, la empresa matriz. A cambio, Francia se comprometía a la apertura de su mercado de transporte de mercancías por ferrocarril para cabotaje antes de lo previsto. Esto ya ha sido llevado a cabo. Fret SNCF se propuso reestructurar su producción, incrementar su productividad y realizar cambios en el sector comercial entre el 2003 y finales de 2006, dentro del ámbito del "Plan Fret" de tres años. Además, ya en 2006, Fret SNCF fue forzada a reducir su déficit por debajo de los 47 millones de euros. Fret SNCF fracasó en conseguir este objetivo y, de hecho, el déficit llegó aproximadamente a 250 millones de euros. Todavía queda por ver si la Comisión Europea impondrá alguna medida al respecto y, en tal caso, qué forma adoptará.

## Se Advierten los Primeros Efectos de la Nueva Regulación

*La Agencia Federal de Redes regula el acceso a la infraestructura ferroviaria desde enero de 2006. La práctica demuestra que la Agencia utiliza intensivamente todos los instrumentos de que dispone.*

En enero de 2006, la regulación del acceso a la infraestructura ferroviaria fue transferida de las Autoridades Ferroviarias Estatales (EBA) a la Agencia Federal de Redes (la Agencia). La EBA continúa controlando el cumplimiento de las especificaciones para la separación de los servicios de infraestructura y de transporte (desagregación). Como parte de esta reorganización, el legislador también otorgó a las autoridades poderes más amplios e instrumentos mucho más efectivos. Las 73 causas administrativas iniciadas por la Agencia en 2006 muestran claramente que las

autoridades hicieron pleno uso de los instrumentos disponibles. Los procedimientos se refieren a todas las áreas de responsabilidad, incluyendo las condiciones específicas para el acceso, tarifas por utilización de vía y acceso a las instalaciones de servicio, junto con otros temas.

La experiencia práctica en el primer año de regulación ferroviaria por parte de la Agencia y EBA demuestra que los instrumentos de regulación son apropiados para alcanzar sus propósitos. En muchos casos, los operadores ferroviarios han evitado procesos tomando medidas preventivas voluntarias – incluso cuando no compartían el punto de vista legal de la Agencia-, lo cual indica que consideran que estas autoridades tienen la posición dominante en cuanto a disputas se refiere. En especial, han demostrado ser efectivos tanto sus poderes previos, según la Sección 14d, 14e del Acta Ferroviario General (AEG), como la abolición del efecto de suspensión de la apelación legal.

## • El nuevo marco legal conlleva cambios notables

La Agencia también ha lanzado un extenso programa de estudio del mercado, que servirá como base para redactar un informe del progreso en el cumplimiento de sus obligaciones, según la Sección 4 b(4) AEG, de informar anualmente al Gobierno Federal sobre "la situación y evolución de sus competencias". EBA ha continuado con sus anteriores actividades relacionadas con la regulación técnica ferroviaria y, como parte de las actividades para el control de la desagregación, ha iniciado solicitudes de información y otros procedimientos. Los siguientes ejemplos muestran las distintas actividades de EBA y de la Agencia Federal de Redes:

*Nada más asumir sus responsabilidades ferroviarias en enero de 2006, la Agencia ordenó a los administradores de infraestructura del Grupo DB que realizaran extensos e inmediatos cambios en sus condiciones de trabajo. También supervisó la consiguiente preparación del horario anual. Una vez más, en noviembre de 2006, registró muchas quejas en contra de supuestas cláusulas discriminatorias en el SNB[10], NBS[11] y ABP[12] y amenazó con imponer severas penalizaciones.

*En 2006, DB apoyó la investigación de la Agencia sobre los diferentes sistemas de cobro por uso de infraestructuras, proporcionando explicaciones detalladas sobre los sistemas de precios para el acceso a vías y estaciones, junto con información relevante incluida en los documentos de contabilidad del Grupo DB. La Agencia no tiene ninguna duda de que habrá quejas a este respecto. Pese a que aún está en el proceso de adquirir la experiencia necesaria y que se requiere una mayor clarificación de sus responsabilidades con respecto a la regulación de los precios, la Agencia ha renunciado a realizar una queja formal sobre los sistemas de precios, por el momento.

*En noviembre de 2006, EBA emitió una orden que prohibía a DB Netz AG encargar a abogados empleados por DB AG que actuaran como sus representantes o consultores en las causas legales relacionadas con las decisiones sobre el horario anual, la asignación de surcos ferroviarios y las tarifas de acceso a vías. DB no considera que proporcionar consejo legal contravenga los requisitos de separación de la Sección 9a AEG, de modo que la orden constituye una intervención ilegal en su libertad empresarial. Por consiguiente, DB AG ha presentado una apelación contra esta orden[13].

Ante cualquier evaluación del asunto en cuestión, las medidas citadas anteriormente demuestran la capacidad fundamental de las dos autoridades para desempeñar sus obligaciones y, por lo tanto, demostrar la efectividad del nuevo marco legal.

## • Es prematuro exigir instrumentos más estrictos

El primer año después de la reorganización legal, ya ha habido demandas públicas para la realización de más enmiendas en el marco legal. La mayoría de estas solicitudes están conectadas con el actual debate sobre la privatización de DB AG. Específicamente, se exigen reglamentos más estrictos como consecuencia, supuestamente necesaria, de la estructura del Grupo DB que "incluye la infraestructura". Sin embargo, esta exigencia es prematura y no es acorde con las presentes circunstancias.

Los anteriores ejemplos muestran claramente que los cambios legales son eficaces. No obstante, puesto que no se puede hablar de una práctica reguladora que esté firmemente implantada debido al corto período de tiempo que han tenido las partes para adquirir experiencia, la ausencia de certeza legal en relación con numerosas cuestiones reguladoras fundamentales sigue siendo demasiado alta. Entre otras cosas, esto dio lugar a que la Agencia Federal de Redes solicitara una opinión experta para la clarificación de sus poderes con respecto a la regulación

10. Declaración sobre redes de DB Netz AG;
11. Condiciones que rigen la utilización de las instalaciones de servicio de DB Netz AG;
12. Condiciones generales que rigen la utilización las infraestructuras en estaciones de viajeros de DB Station&Service AG.
13. No se había llegado a una decisión a la hora de llevar este informe a la imprenta.

de precios. Faltan estándares de referencia fiables que justifiquen más cambios cuando no han transcurrido ni dos años desde la introducción del nuevo sistema.

La cuestión es si el alcance del reglamento debería incrementarse para mantener un nivel más bajo de separación vertical entre la infraestructura y las operaciones. En consonancia con la decisión anunciada en noviembre de 2006 para, fundamentalmente, mantener la estructura del Grupo DB tras la privatización, algunos participantes en los debates sobre política de transporte dedujeron que era necesario un reglamento más estricto. Lo cierto es que esta línea de debate es contradictoria. La última enmienda de la AEG establecía el marco legal para una estructura corporativa totalmente integrada –es decir, una estructura que implica mayor necesidad de reglamentos estrictos si la respuesta a la pregunta anterior es sí-.

Sin embargo, si se considera que el marco legal actual es adecuado teniendo en cuenta la estructura actual del mercado, sería lógico relajar, no intensificar, los reglamentos. Después de todo, la estructura corporativa propuesta, en relación con la privatización parcial planificada, tiende hacia una separación más estricta entre la gestión de infraestructuras y las operaciones de transporte en DB AG.

En referencia a la creciente cuota de mercado de las nuevas empresas en otras industrias de redes liberalizadas (tales como las telecomunicaciones), la supuesta aparición lenta de la competencia intramodal en el mercado del ferrocarril alemán se cita como prueba de que el reglamento es "demasiado flojo". Este argumento fracasa al apreciar las características especiales decisivas de este mercado: por una parte, hay una intensa competencia intermodal con interdependencia de la competencia intramodal – cuando una fuerte competencia intermodal ejerce presión sobre los márgenes en un segmento del mercado, es difícil que nuevas empresas accedan a ese mercado-. Este es el caso, por ejemplo, del sector de transporte de larga distancia de viajeros y del transporte de cargas en vagones aislados en el sector de mercancías. Una posición fuerte del ferrocarril con respecto a la competencia intermodal incrementa las probabilidades de obtener altos márgenes de beneficios. Por su parte, éstos se ven presionados cuando la competencia intramodal entra en el mercado – por ejemplo, en el segmento de tren completo-. Por otro lado, las características económicas y técnicas específicas de la industria ferroviaria, tales como la necesidad de mucho capital, altos costes fijos y efectos de la red, son características de un mercado que, a largo plazo, tiene más probabilidades de ser dominado por unos pocos grandes suministradores (con la ayuda de suministradores más pequeños en dicho mercado) más que por un alto número de suministradores de igual tamaño. Esto continuará ocurriendo, sin importar el marco regulador.

Con estas características específicas como telón de fondo, el aumento de la cuota de mercado de la competencia de DB en Alemania puede, definitivamente, ser descrito como dinámico. En el sector ferroviario, no tendrá lugar un desarrollo del mercado similar al del mercado de las telecomunicaciones, sin importar si se consigue la separación vertical completa o un "régimen regulador ideal". Por lo tanto, es cuestionable juzgar el éxito del reglamento basándose simplemente en la cuota de mercado de otros ferrocarriles, o considerar una baja cuota de mercado como muestra de insuficiente alcance del reglamento.

Aunque hay lugar para mejoras en varios puntos del marco regulador actual, los cambios se deben planificar de forma proporcionada y ser llevados a cabo gradualmente. Todos los participantes en el mercado deberán –especialmente debido a que el ferrocarril es un mercado con elevada necesidad de capital y con ciclos de planificación a largo plazo – ser capaces de confiar en unas decisiones reglamentarias que sean consistentes y predecibles a largo plazo. Aquellos que abogan por una rápida extensión del ámbito de intervención de las autoridades, frecuentemente olvidan que esta rápida intervención puede producir altos costes de transacción y crear falsos incentivos. Debe tenerse en cuenta que la reforma ferroviaria iniciada hace casi 15 años fue la consecuencia de la poco satisfactoria experiencia de gestionar las empresas ferroviarias como industrias nacionalizadas.

## Enfoque sobre las Condiciones de Uso y las Tarifas

*La Agencia Federal de Redes ha utilizado extensamente los amplios poderes que le otorga el nuevo marco legal. Numerosos procedimientos iniciados por la Autoridad Ferroviaria Federal podrían concluir en breve. Mientras tanto, las primeras tendencias fundamentales en las decisiones de la Agencia ya son evidentes.*

Además de los casos individuales específicos, hasta ahora, la Agencia ha investigado, primordialmente, si las condiciones de uso de las infraestructuras de las compañías pertenecientes al Grupo DB cumplen con la legislación ferroviaria. Estas investigaciones han conducido a la clarificación, al menos provisional, de algunos temas importantes en discusión.

## • Meticulosa revisión de las condiciones que regulan el uso de la infraestructura de DB AG

Las condiciones de uso de las infraestructuras ferroviarias quedan sujetas al control estricto de las autoridades: si un operador de vías u otras infraestructuras ferroviarias tiene planes de corregir o revisar sus condiciones de uso, estas correcciones deben ser primero entregadas a la Agencia de Redes, que tendrá cuatro semanas para vetar las condiciones de uso en su totalidad o cláusulas individuales de las mismas, en cuyo caso las cláusulas pertinentes no podrán ser utilizadas. Además de este control previo, las autoridades también tienen derecho a oponerse a cláusulas que ya estén en vigor.

En 2006, la Agencia hizo pleno uso de los nuevos poderes de los que disponía. En primavera, varios procedimientos de revisión que originalmente fueron iniciados por la Autoridad Ferroviaria Federal pudieron ser concluidos a través de procesos de apelación, relacionados con ajustes sustanciales en respuesta al cambio en la situación legal, según la Tercera Enmienda del Acta General Ferroviaria (AEG). Se referían a las condiciones de uso de la red de ferrocarriles, las estaciones de viajeros y las estaciones de combustible ferroviario. La Autoridad Ferroviaria Federal presentó objeciones a numerosas cláusulas de las nuevas condiciones de uso. DB Netz, DB Energie y DB Station&Service defendieron sus causas tanto en procedimientos administrativos como en procedimientos por vía judicial. Tras intensas negociaciones con la Agencia, las versiones modificadas de las condiciones de uso de todas las infraestructuras entraron en vigor al comienzo de la fase de creación de surcos ferroviarios el 10 de abril del 2006.

La Agencia restringió la validez de estas condiciones de uso de la red ferroviaria, las instalaciones de servicio y las estaciones de viajeros, a un año, de modo que la experiencia adquirida durante la aplicación práctica pudiera ser tenida en cuenta en posteriores revisiones de las condiciones. Debido a los largos períodos de tiempo prescritos por ley para realizar enmiendas y versiones revisadas de las condiciones de uso de las infraestructuras, la notificación de estas disposiciones temporales tuvo que ser entregada una vez más antes del final del año aunque, hasta ahora, no haya habido ningún resultado nuevo por la aplicación de estas disposiciones en vigor.

Sin embargo, la Agencia, una vez más, ha presentado objeciones a las condiciones de uso. En su notificación del 17 de noviembre de 2006, primero tenía objeciones con respecto a cláusulas concretas de las condiciones de uso de las estaciones de DB Station&Service y de DB RegioNetz Infrastruktur. En posteriores notificaciones, el 20 de noviembre de 2006, tenía objeciones con respecto a ciertas disposiciones de la declaración de red y las condiciones de uso de las instalaciones de servicio de DB Netz. En muchos aspectos, estas objeciones están basadas en conceptos reguladores legales adoptados por la Agencia como parte de una extensa interpretación de la prohibición general de discriminación. La admisibilidad de estos conceptos todavía no ha sido confirmada en los tribunales. Las compañías de infraestructura del Grupo DB han apelado en contra de las notificaciones de la Agencia en busca de una adecuada clarificación por parte de los tribunales. La plena implementación de las decisiones de la Agencia, que son legalmente ejecutables inmediatamente, habría tenido serias consecuencias financieras, de modo que fue entregada una petición para la protección legal provisional contra ciertos aspectos particularmente serios de la notificación en relación con la declaración de red de DB Netz. El Alto Tribunal Administrativo de Münster admitió la petición en su totalidad.

A pesar de la disputa legal sobre las quejas por parte de la autoridad reguladora, las compañías de infraestructura de DB AG han satisfecho su obligación de adaptar las cláusulas rechazadas para el 10 de diciembre de 2006, como requiere la autoridad, asegurando de este modo que las condiciones de uso que entraron en vigor el 10 de abril de 2007 eran satisfactorias desde el punto de vista de la Agencia. Esto proporciona a los participantes en el mercado la orientación y seguridad necesarias, con respecto a la base legal, para alcanzar acuerdos sobre el uso de infraestructuras para el próximo período de horarios.

Sin embargo, queda por ver cómo las condiciones de uso de las infraestructuras se desarrollarán al final de los procedimientos de protección legal que acaban de ser iniciadas. Esto mismo se puede aplicar a la declaración de la Agencia, que tiene la intención de llevar a cabo una revisión exhaustiva de los sistemas de tarifas basada en la opinión de expertos desde los puntos de vista económicos y de jurisprudencia del Reglamento. Esta opinión –programada originalmente para enero de 2007– no ha sido presentada hasta ahora.

## • Conclusión de procedimientos no resueltos iniciados por la Autoridad Ferroviaria Federal

En 2006, además de la revisión de las condiciones de uso, la Agencia también tuvo que gestionar varios procedimientos sobre acceso a la red desde el año 2000 al 2005, cuyo control fue traspasado desde la Autoridad Ferrovia-

ria Federal como parte del proceso de reorganización. Algunas de estas causas ya estaban basadas en la nueva situación legal tras la tercera enmienda del AEG; la mayoría fue iniciada según la "antigua" legislación. La revisión de estos procedimientos, junto con las compañías de infraestructura de DB a las que concernía, reveló que en la gran mayoría de los procedimientos pendientes no había razón para sospechar de incumplimiento de la legislación ferroviaria, de modo que la Agencia pudo finalmente desestimar numerosos procedimientos en agosto de 2006. Sólo hay unos 30 casos que serán investigados más a fondo por la Agencia, debido a su importancia fundamental en el futuro desarrollo de la legislación ferroviaria.

## • No hay una clara línea conceptual en los casos individuales revisados

En 2006, la Agencia inició varios procedimientos nuevos relacionados con el acceso a la red en casos concretos. El asunto en cuestión se refería primordialmente a las peticiones de información sobre interrupciones en la red de DB Netz. El resultado final es que los efectos de los casos individuales de interrupciones sobre las tarifas de surcos ferroviarios deben ser investigados. Otra área clave del trabajo de la Agencia concierne a procedimientos relacionados con el acceso a puntos de transferencia de carga de mercancías. DB Netz es responsable del funcionamiento y del marketing de estas instalaciones de DB desde mayo de 2006. Los solicitantes autorizados reciben información sobre el número de instalaciones puestas en funcionamiento por medio de una lista publicada en Internet. Actualmente, DB Netz está desarrollando un programa de tarifas que satisfaga los requisitos reguladores de proporcionar una máxima transparencia para los solicitantes autorizados mientras, simultáneamente, cumple con el requisito legal de que el operador de estas instalaciones tiene la obligación de aplicar tarifas que no sean discriminatorias o abusivas, y que tampoco mermen el potencial competitivo de los solicitantes autorizados. En general, no es posible llegar a una conclusión sobre los conceptos reguladores legales y económicos que tiene en mente la Agencia a través de los procedimientos individuales iniciados hasta la fecha. No obstante, las compañías de infraestructura del Grupo DB están constantemente adaptando sus procesos de negocio a los requisitos de la legislación reguladora.

## • Se requiere una clarificación por parte de los tribunales

Es evidente en los procedimientos que se oponen a las condiciones de uso, y también en numerosos procedimientos que se encargan de casos individuales, que una interpretación vinculante de la legislación ferroviaria reguladora básica es necesaria de forma urgente. En muchos casos, sólo los tribunales pueden resolver disputas basadas en los reglamentos generales teóricos sobre las condiciones reguladoras para el ferrocarril emitidas por el legislador. Por lo tanto, las actuales exigencias de enmendar la base legal del Reglamento, deben ser rechazadas. En este caso, el legislador tendría que sustituir las actuales condiciones ambiguas por nuevas versiones que podrían ser igualmente poco específicas, de modo que los tribunales tendrían que seguir siendo los encargados de interpretar estas condiciones. Como resultado, la seguridad legal requerida por el sector ferroviario quedaría, una vez más, postergada.

La mayoría de los casos que quedan pendientes actualmente en los tribunales están basados en la situación legal en vigor antes de la tercera enmienda del AEG; la posibilidad de transferir las causas de la situación legal antigua a la nueva, tiene que ser revisada caso por caso. Por ejemplo, el Alto Tribunal Administrativo de Münster revocó una sentencia del Alto Tribunal Administrativo de Colonia que negaba a DB Netz el derecho a rehusar la provisión de servicios a deudores con impagos. El Alto Tribunal Administrativo fue capaz de confirmar que el ejercicio del derecho a rehusar la provisión de servicios no incumplía los reglamentos legales, incluso en el caso de deudas que se encuentran en disputa. Se puede considerar que este principio legal continuará siendo aplicable bajo la ley actual.

En contraste con lo anterior, una sentencia del Tribunal Administrativo de Colonia sobre la admisión de una tasa complementaria del diez por ciento para surcos horarios especiales –que mientras tanto ha sido abolida por DB Netz– ya no tiene ninguna importancia en la nueva situación legal.

La importancia de una clarificación judicial sobre el establecimiento de la seguridad legal para los participantes en el mercado, se hizo especialmente evidente recientemente en un caso presentado al Alto Tribunal Regional de Frankfurt am Main, que trataba, entre otras cosas, la clasificación del suministro de corriente para tracción por parte de DB Energie en términos de la legislación reguladora. El caso en cuestión se refería a facturas por la compra de corriente para tracción por parte de una empresa ferroviaria. El tribunal confirmó la opinión presentada por DB Energie de que su sistema de tarifas de corriente para tracción no infringe ni la legislación del cártel ni la ferroviaria, de modo que la compañía no ha recibido poderes legales para retener el pago. A pesar de que la compañía que perdió el caso ha presentado una apelación, las decisiones del Alto Tribunal Regional pueden ser consideradas un importante paso hacia la clarificación de casos legales todavía no resueltos.

## ÁREAS ESPECIALES DE DEBATE

### • Los Conceptos Rara Vez son Intercambiables

*Generalmente, lo que funciona bien en un mercado no puede ser transferido de forma idéntica a otro. Esto es cierto en muchos aspectos, desde el efecto de la competencia en los mercados del transporte en Francia al debate sobre la regulación de tasas de utilización en las industrias de la red alemana. Los participantes en un simposio sobre la competencia y la regulación en el sector del ferrocarril celebrado a finales de enero llegaron a estas mismas conclusiones.*

### • Tendencias Divergentes en los Mercados Franceses del Ferrocarril

*Contrariamente a la situación en Alemania, ha habido un incremento en los subsidios estatales para el sector ferroviario francés, con diferentes grados de éxito: en Francia, mientras el transporte de viajeros por ferrocarril se está desarrollando muy bien, el sector de mercancías está perdiendo cuota de mercado.*

Francia juega un papel especial en muchos aspectos en Europa. Los sindicatos tienen mucha influencia y la intervención estatal es alta en el desarrollo económico en comparación con otros países. Los mercados del transporte no son la excepción. Al contrario, casi ningún otro sector de la economía permite una identificación y un análisis más claro del "modelo francés" que el sector del transporte.

En muchos aspectos, el modelo francés ha demostrado tener éxito. Merece la pena mirar al otro lado de la frontera, ya que varios segmentos del mercado han conseguido un desarrollo positivo, mientras otros se retrasaban en comparación con los ratios generales de crecimiento. Por lo tanto, es esencial que se efectúe un análisis preciso de los diferentes mercados del transporte en Francia y su comparación con el equivalente alemán, antes de llegar a cualquier conclusión sobre las causas de estas tendencias, lo cual haría posible que ambos países aprendieran el uno del otro.

### • El segmento de transporte de viajeros por ferrocarril crece, el de mercancías está estancado

Los segmentos individuales del mercado ferroviario francés han presentado tendencias muy divergentes en los últimos años. El rendimiento del tráfico en el segmento de viajeros creció de forma sustancial, de 58,9 billones de viajeros-km en 1994 a 69,9 billones en el año 2000. Para el 2005, las cifras habían crecido a 76,5 billones de viajeros-km. Estas tendencias se hicieron patentes tanto en los mercados del transporte de larga distancia como en los mercados de transporte regional. El rendimiento del tráfico en el transporte de larga distancia creció un 1,6 por ciento al año entre el 2000 y el 2005, hasta un total de 56 billones de viajeros-km. El transporte regional y local, que tiene un papel mucho menos importante que en Alemania, creció de 18,2 a 20,4 billones de viajeros-km durante este mismo período, lo que equivale a un incremento anual del 2,3 por ciento. Como media, el ferrocarril se mantuvo en el tramo medio de crecimiento de los demás modos de transporte con una cuota de mercado constante del diez por ciento a partir del 2000. En Alemania, el ferrocarril registró una cuota del 8,4 por ciento del mercado de transporte de viajeros en 2000, ligeramente inferior al nivel francés, que creció hasta casi un nueve por ciento en 2005.

En contraste con esto, en Francia el transporte de mercancías por ferrocarril se desarrolló por debajo de sus posibilidades. En 1994 el rendimiento del tráfico sumó casi 50 billones de toneladas-km, creciendo a 55,4 billones en el año 2000. Hasta el 2005, esta cifra había caído a sólo 40,7 billones de toneladas-km, a pesar del crecimiento del mercado del transporte en general. Especialmente en los últimos años, el ferrocarril ha perdido cuota de mercado en el transporte terrestre y su cuota total de rendimiento del tráfico cayó del 16 por ciento (2000) al once por ciento (2005). En este mismo período, los operadores ferroviarios en Alemania consiguieron un ligero incremento en su cuota de mercado, de 15,9 por ciento a 16,1 por ciento.

### • Incremento de actividades estatales en Francia en los últimos años

Las contribuciones al sector ferroviario por parte de gobierno francés y otras autoridades locales y regionales disminuyeron en el pasado de casi diez billones de euros en el 2000 a 8,6 billones en el 2003. Sin embargo, a partir de ahí la cifra volvió a crecer, alcanzando finalmente una cantidad de 10,6 billones de euros en 2005. Por el

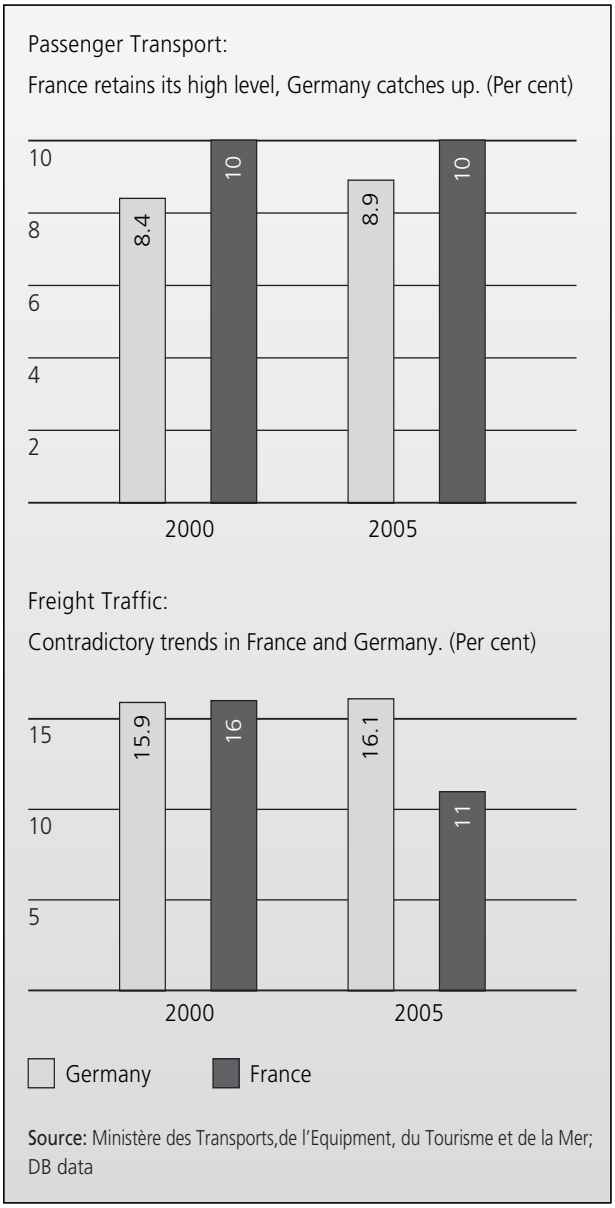
contrario, las contribuciones estatales en Alemania descendieron de forma casi continua de 9,7 billones de euros (2000) a 7,8 billones de euros (2005) y seguirán descendiendo en los próximos años, teniendo en cuenta los recortes regionales ya decididos. Cuando se comparan estas cifras, se debe tener en cuenta que los ferrocarriles disfrutaron de una reducción parcial de la deuda en Alemania durante la reforma ferroviaria. Las estadísticas no incluyen revisión de esta vieja deuda, mientras que sí se contempla en las cifras francesas en forma de recursos aportados por el estado a RFF (Réseau Ferré de France) y SNCF. Así como revisar la carga de la deuda anterior significa una suma anual relativamente constante, sin embargo, no afecta al análisis de los cambios con el paso de los años. Este análisis revela que el estado cada vez gasta menos en los ferrocarriles en Alemania, mientras que el gobierno francés ha incrementado su apoyo en los últimos años.

La tendencia indicada anteriormente es incluso más evidente en el análisis de la contribución pública por unidad de rendimiento del tráfico. Especialmente, mientras el rendimiento del tráfico del sector de transporte de mercancías por ferrocarril permaneció más bajo en Francia que en Alemania, la distancia entre los dos países se está haciendo más acusada.

## • La reforma ferroviaria francesa – el comienzo de un proceso de gran alcance

Con la adopción del Acta 97-135 del 13 de febrero de 1997, las responsabilidades en la totalidad del sector ferroviario francés fueron reorganizadas entre el gobierno del estado central, las regiones, SNCF y la recientemente fundada RFF (Réseau Ferré de France), en respuesta a las directivas de Bruselas sobre la reorganización del sector ferroviario. La red ferroviaria en su conjunto, pero no las estaciones y otras instalaciones de servicio, fue asignada a RFF, junto con las deudas de SNCF que ascendían a 26 billones de euros. RFF ahora es especialmente responsable del continuado desarrollo de la infraestructura ferroviaria. Sus atribuciones también incluyen la asignación de surcos en colaboración con SNCF, determinación de los principios y objetivos de la gestión del mantenimiento y las operaciones de SNCF, junto con la gestión de la deuda y del conjunto de bienes inmuebles en su totalidad. RFF también toma parte en la emisión de certificados de seguridad. Le encarga a SNCF la gestión de operaciones y el mantenimiento de la red ferroviaria, para lo cual paga las correspondientes tasas. A cambio, SNCF paga tarifas de usuario a RFF por la utilización de la red ferroviaria.

**FIGURA 22.** DISTRIBUCION MODAL DEL FERROCARRIL




Source: Ministère des Transports,de l'Equipment, du Tourisme et de la Mer; DB data

Las tareas descritas anteriormente fueron transferidas a RFF en diferentes etapas, lo que queda reflejado en el número de empleados de la empresa. RFF sólo tenía una plantilla de 58 empleados en el momento de su fundación en 1997, una cifra que actualmente llega a casi 800. Esta reorganización y concentración de sus actividades ha merecido la pena para SNCF. Los ingresos por operaciones habituales han crecido continuadamente durante varios años. La compañía generó beneficios una vez más en 2004, alcanzando la cifra de 216 millones de euros. Esta cantidad fue ampliamente duplicada en 2005, alcanzando la cifra récord de 533 millones de euros.

**FIGURA 23.** FRANCIA LIDERA EL MERCADO EUROPEO DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS, SEGUIDO DE CERCA POR ALEMANIA

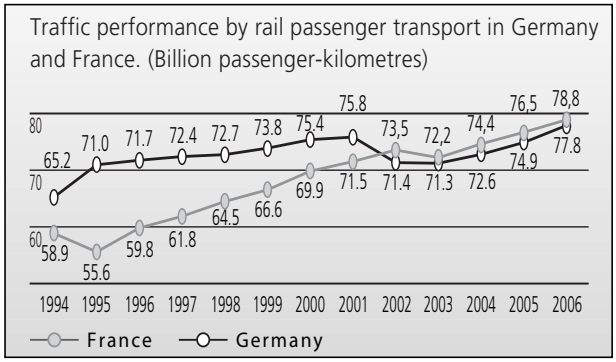



**FIGURA 24.** CAE EL RENDIMIENTO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN FRANCIA, AUMENTA FUERTEMENTE EN ALEMANIA

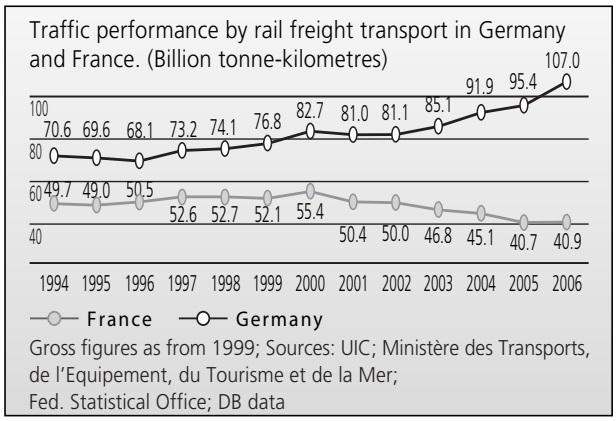
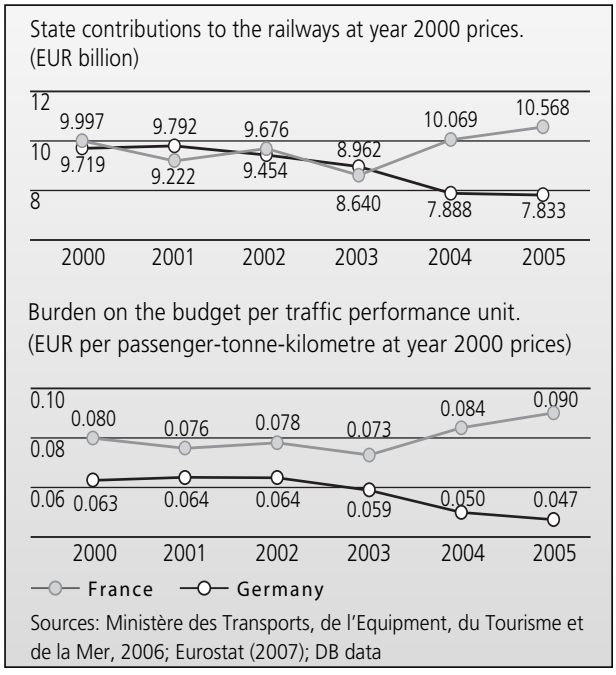



**FIGURA 25.** CARGAS CADA VEZ MÁS DIVERGENTES SOBRE EL PRESUPUESTO EN FRANCIA Y EN ALEMANIA




## • Competencia en el transporte de mercancías por ferrocarril

Los mercados europeos del transporte de mercancías por ferrocarril se liberalizaron para el transporte transfronterizo en 2006 y para el transporte dentro de los respectivos países, conocido como cabotaje, desde 2007. La prohibición sobre transportes de cabotaje fue abolida anteriormente en Francia, en abril de 2006, en cumplimiento de una condición impuesta por la Comisión Europea para la aprobación de ayudas estatales al sector de transporte de mercancías por ferrocarril Fret SNCF.

Las compañías ferroviarias deben poseer la licencia de operadores ferroviarios y un certificado de seguridad antes de solicitar un surco ferroviario. El mayor obstáculo para la entrada de nuevos participantes en el mercado es el certificado de seguridad, que fue adaptado recientemente por la agencia de seguridad francesa EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire) y ahora consta de una sección general, Parte A, y una sección específica sobre líneas, Parte B. Esto significa que los operadores ferroviarios de mercancías ya no tienen que entregar más pruebas de su cumplimiento con todos los requisitos de seguridad cada vez que solicitan un certificado de seguridad para una nueva línea, puesto que estos puntos ya quedan cubiertos por la Parte A. Esto se refiere, por ejemplo, a la formación básica y avanzada de los conductores de tren. El nuevo sistema ha acelerado de forma significativa el proceso de aprobación: las experiencias iniciales muestran que la Parte B está disponible en un máximo de seis semanas, mientras que los procedimientos necesarios para obtener la sección general, la Parte A, pueden tardar hasta seis meses.

Por lo tanto, los requisitos legales para la competencia en el sector del transporte de mercancías han sido resueltos. Hasta la fecha, siete compañías, aparte de SNCF, han recibido sus licencias y certificados de seguridad, y cinco de estas compañías ya han solicitado surcos ferroviarios. No obstante, la cuota de competencia en términos del rendimiento total del tráfico continúa siendo insignificante. Sin embargo, parece probable que los procesos ya iniciados – de forma similar a la situación en Alemania tras la apertura de los mercados – sean irreversibles y que la cuota de competencia se vea incrementada en los próximos años. Una razón para esta suposición es que al menos algunos miembros de la competencia ya han adquirido mucha experiencia en el transporte de mercancías por ferrocarril en otros países. Muestras iniciales de que el mercado francés del transporte de mercancías por ferrocarril presentará un desa-

rrollo igual al del mercado alemán son la creación de dos empresas conjuntas entre Veolia Cargo y la compañía marítima CMA CGM para operar trenes completos de larga distancia desde Marsella y Le Havre. De todas las compañías de mercancías que han accedido a este mercado, Veolia Cargo tiene los objetivos más ambiciosos. Según informes de prensa, la compañía – que ya opera en Alemania y los Países Bajos – espera adquirir una cuota de mercado del diez por ciento para el 2010. El Grupo Veolia también incluye CFTA Cargo, que fue el primer operador ferroviario privado en competir con SNCF en junio de 2005. En aquella época, la atención internacional creció tras los informes de que unos 200 empleados de SNCF y miembros de los sindicatos habían intentado parar un tren de mercancías que transportaba cal de Lorraine a Saarland. La empresa británica EWS tiene la intención de asegurarse una cuota de mercado del cinco por ciento para el año 2009. Otros operadores ferroviarios están especializados en ciertas líneas o productos. Por ejemplo, Rail4Chem, que ya opera en varios países, transporta principalmente productos químicos, mientras que el operador ferroviario luxemburgués CFL se centra en el acero. Europorte 2 se ha impuesto el objetivo de transportar parte de las mercancías con destino al Reino Unido, a través del Eurotúnel.

## • El TGV es el buque insignia del mercado francés de transporte de viajeros

En contraste con el transporte de mercancías, en el que la Comisión Europea ha presionado hacia la liberalización desde hace años, SNCF sigue disfrutando de un monopolio estatutario en el mercado de transporte de viajeros por ferrocarril. Por lo tanto, los operadores ferroviarios de la competencia, tales como Deutsche Bahn, sólo pueden gestionar transportes en colaboración con SNCF.

El tren de alta velocidad francés TGV, que significa 'train à grande vitesse', es famoso en todo el mundo y es el buque insignia del sector ferroviario en su totalidad. Con el lanzamiento del TGV, Francia alcanzó mucho antes que otros países el éxito en el transporte de viajeros de larga distancia de forma rápida y barata utilizando líneas especialmente equipadas. La primera línea de alta velocidad entre París y Lyón fue inaugurada en 1981, reduciendo el tiempo del trayecto entre estas dos ciudades a menos de dos horas. Desde entonces, el TGV no sólo conecta muchas ciudades en Francia, sino que también – junto con las versiones modificadas Thalys y Eurostar – funciona en Alemania, Bélgica, los Países Bajos, Luxemburgo, el Reino Unido, Suiza e Italia.

El número de viajeros del TGV creció desde 44 millones en 1994 a unos 94 millones en 2005. Una de las razones de esta tendencia fue la sustancial ampliación de la red de itinerarios con servicio TGV. Por otro lado, el TGV también tiene un nivel medio de ocupación de plazas del 70 por ciento. Unos atractivos tiempos de recorrido y un alto nivel de confort han llevado al TGV a ser el claro vencedor en la competencia intermodal con el transporte aéreo entre ciudades. El gran éxito del TGV se puede atribuir, principalmente y sobre todo, a la interacción sistemática y coordinada de las medidas para la infraestructura, el desarrollo del material rodante y su explotación. El Estado francés, en su capacidad como dueño tanto de SNCF como de Alstom, el fabricante de material rodante, ha demostrado un gran compromiso en este proyecto desde el comienzo. Muchos franceses se sienten fuertemente identificados con el TGV, al que consideran un símbolo de la capacidad tecnológica de su país.

Francia juega un papel pionero en la adjudicación de contratos para servicios de transporte local en ciudades, con el 90 por ciento adjudicado en forma de licitaciones. Sin embargo, el mercado en su totalidad se encuentra dividido casi exclusivamente entre las cuatro compañías francesas Keolis, Veolia, Transdev y Agir. Las posibilidades de otros miembros de la competencia se vieron incrementadas después de que las primeras tres compañías citadas tuvieran que pagar importantes multas por la manipulación ilegal de precios. Contrariamente a lo que sucede en Alemania, las empresas extranjeras no tienen una cuota significativa en el mercado francés.

## • La oportunidad de un nuevo comienzo: el "Plan Fret"

Como consecuencia de la intensa competencia intermodal, especialmente con el transporte de mercancías por carretera, el sector de transporte de mercancías por ferrocarril, Fret SNCF, sólo consiguió pequeños márgenes de beneficio, debido a su obsoleto parque de material rodante junto con unas ineficientes estructuras de costes que conducen a que los costes sean altos. Se alcanzaron mínimos históricos en 2003 cuando las operaciones normales del sector de mercancías produjeron pérdidas de más de 450 millones de euros.

Los problemas de Fret SNCF forzaron al estado francés y a la compañía matriz, SNCF, a preparar un plan exhaustivo de reestructuración titulado "Plan Fret". El elemento central del programa era que, entre 2004 y 2006, Fret SNCF recibiría una ayuda que alcanzaría un total de 1,5 billones de euros, de los cuales 800 millones serían proporciona-

dos por el estado y 700 millones por la compañía matriz SNCF. Estas ayudas eran, entre otras cosas, para la compra de aproximadamente 1.000 locomotoras nuevas y para renovar los sistemas de información de la compañía. A pesar de la aprobación de la ayuda por parte de la Comisión Europea, ésta impuso ciertas condiciones al estado francés y a SNCF. Los principales puntos de estas condiciones fueron los siguientes:

- El mercado francés de transporte de mercancías vería su apertura a la competencia para el transporte interno a partir del 1 de abril del 2006, nueve meses antes de la liberalización en toda Europa. SNCF ya no será consultada a partir de ahora cuando un operador ferroviario solicite un certificado de seguridad, de modo que se asegure la efectividad de esta condición.
- Medidas para reducir las actividades de SNCF Fret, que incluyen especificaciones para la reducción del rendimiento del tráfico, del material rodante y de la mano de obra.
- "Primera y única vez": Fret SNCF no podrá recibir ninguna otra ayuda durante un período de diez años tras el vencimiento de este período inicial.
- Medidas exhaustivas de reestructuración dirigidas a reducir el déficit de Fret SNCF. La decisión de la Comisión estipula detalladas condiciones que regulan el nivel máximo de déficit para cada año.

El objetivo de estas condiciones fue el de asegurar que Fret SNCF pudiera conseguir la recuperación económica sin perjudicar la situación de la competencia. En el caso de que Fret SNCF incumpliera las condiciones, cabría la amenaza de reducir los respectivos tramos de subsidios o incluso suspenderlos.

Por ahora, la compañía ha fracasado en el cumplimiento de las condiciones establecidas, por lo menos en lo referente al déficit. Por ejemplo, en 2006, Fret SNCF volvió a tener pérdidas de aproximadamente 250 millones de euros, a pesar de que la Comisión sólo permitía pérdidas de 47 millones de euros.

## • La colaboración - ¿una alternativa a la competencia?

Cuando operadores ferroviarios externos gestionan los transportes en Francia generalmente lo hacen en colaboración con SNCF. De hecho, y debido al marco legal, esta es la única forma en que pueden acceder al mercado francés de transporte de viajeros. Sin embargo, también hay numerosos ejemplos de colaboración empresarial en el sector del transporte de mercancías. La colaboración puede ser una opción acertada en el mercado del transporte transfronterizo de viajeros, puesto que permite una mejor coordinación de las inversiones requeridas para infraestructura y material rodante. Los trenes Thalys entre París, Bruselas, Colonia y Ámsterdam son buenos ejemplos. La alemana ICEs operará entre Frankfurt am Main y París, y los trenes TGV franceses entre Stuttgart y París, como parte de una operación conjunta de cooperación entre Deutsche Bahn y SNCF que entrará en efecto en 2007.

Es imposible afirmar de forma general que la estrategia francesa de facilitar que otras empresas ferroviarias entren al mercado, en forma de alianzas y otros acuerdos de colaboración con los ferrocarriles estatales, es mejor que la libre competencia para los consumidores de los servicios de transporte, para los empleados y para el Estado, soportando este último una gran parte de la carga presupuestaria. Sin embargo, el hecho de que el ferrocarril tenga éxito en Francia, especialmente en el sector protegido de larga distancia, parece rebatir el punto de vista general de que la competencia intramodal refuerza automáticamente la posición del ferrocarril en la competencia intermodal. Obviamente, la competencia puede tener efectos tanto positivos como negativos, dependiendo de las circunstancias específicas del mercado en cuestión.

## Regulación de Precios en un Entorno Complejo

### La competencia intermodal impone limites estrictos a las tarifas de acceso.

*Mientras que las actividades reguladoras se centraron inicialmente en el acceso a la infraestructura y la desagregación, actualmente se presta cada vez más atención a los cánones de acceso. La regulación de los cánones de acceso a vías es un tema particularmente complejo.*

Junto a las condiciones del Reglamento de Utilización de Infraestructuras Ferroviarias (EIBV), la Sección 14 (4) del Acta General Ferroviaria Alemana (AEG) especifica las condiciones que regulan los cánones de acceso a vías. Sin embargo, la interpretación de estas condiciones es muy problemática, lo cual se evidencia en el hecho de que, tanto la Agencia Federal de Redes como DB, han buscado opiniones legales expertas y externas sobre el tema. No obstante, los objetivos de la regulación de precios siguen siendo indiscutibles para la red ferroviaria. Esto implica, en especial, asegurarse de que unas tarifas excesivamente altas no obstaculicen la entrada de otros operadores ferroviarios, salvaguardando la financiación de la infraestructura a largo plazo y evitando

beneficios monopolísticos poco razonables. De acuerdo con esto, los puntos clave en cuanto a la regulación son los niveles de precios y las estructuras de precios.

## • Los precios de los surcos ferroviarios permanecen estables

Son especialmente los participantes en el mercado, los que tienen la esperanza de que las medidas reguladoras conduzcan a unos niveles de precios más bajos. Sin embargo, y teniendo en cuenta la posición financiera de DB Netz AG, estas expectativas parecen poco realistas en un futuro próximo, a pesar de la mejora en los ingresos – el EBIT creció de 17 millones de euros en 2005 a 100 millones de euros en el 2006 – la compañía sigue teniendo pérdidas considerables.

DB Netz AG ha estado incrementando su productividad durante años para conseguir, a medio plazo, el objetivo de un rendimiento del capital empleado (ROCE) del ocho por ciento. Se debe tener en cuenta que la gestión de la compañía tiene sólo una influencia limitada sobre los costes. DB Netz tiene que lograr la aprobación política y de la Autoridad Ferroviaria Federal, tanto para tomar medidas de renovación de la red, como para cierres. La competencia intermodal restringe el ámbito con respecto a la mejora de resultados por el lado de los ingresos, puesto que unos incrementos excesivos de los precios conducirían a un distanciamiento de los volúmenes de transporte del ferrocarril. Esto explicaría la razón por la cual los precios de los surcos ferroviarios se han visto incrementados en una media de sólo el 2,1 por ciento anual desde el 2001, esta cifra incluye el incremento del 3,4 por ciento en 2007. Los precios por el uso de instalaciones de servicio se han mantenido estables desde 2003. La disposición de los clientes a pagar, así como las restricciones presupuestarias del erario público, establece límites claramente definidos sobre los ingresos que puede obtener el operador de red. Esta situación del mercado enfrenta a la Agencia de Redes una situación poco común: parece poco aconsejable regular el nivel general de precios hasta que el operador de red logre un rendimiento del capital aceptable.

## • La competencia intermodal ejerce presión sobre la racionalización de la red

La introducción del ocasionalmente exigido principio del "coste de suministro eficiente de servicios" (CEP) no cambiaría esta situación. Este principio establece que a un administrador de infraestructura sólo le está permitido asignar a los usuarios aquellos costes que han sido considerados necesarios por la autoridad reguladora. Como punto de referencia, la autoridad utiliza sus propios modelos de cálculo de costes, que simplemente simulan la situación de una red eficiente. Sin embargo, la legislación en vigor no considera la introducción del CEP en el sector ferroviario. La presión del mercado ya crea incentivos empresariales para el incremento de la eficiencia que no pueden ser aumentados más por medio de condiciones reguladoras. Además, estos incentivos son particularmente altos en la organización integrada, puesto que son las compañías del grupo que operan los trenes las que, finalmente, tienen que soportar las pérdidas de los administradores de infraestructura y, en consecuencia, aplican una adecuada presión para imponer un alto nivel de eficiencia y calidad en la red.

No obstante, los defensores del CEP indican que éste se aplica con éxito en otras industrias de redes. Sin embargo, y lejos de la presión de la competencia intermodal, fracasan si se tienen en cuenta las características distintivas del mercado ferroviario:

* Los objetivos de la legislación ferroviaria son irreconciliables con los principios reguladores basados en el CEP, ya que obligan a los administradores de infraestructura no sólo a tener en cuenta los estándares de eficiencia en términos de gestión empresarial, sino también a perseguir objetivos de políticas estructurales y medioambientales, entre otros. Las supuestas ineficacias resultantes de estas obligaciones políticas deberían ser excluidas de los reglamentos, ya que provienen de indicadores de costes sobre los cuales se carece de influencia. Por lo tanto, los modelos analíticos de costes no serían apropiados para el cálculo del CEP.

A cambio de mantener y mejorar la infraestructura ferroviaria, DB Netz recibe subsidios de inversión del gobierno Federal. El Plan de Acuerdo sobre Servicios y Financiación (LuFV) simplificará de forma sustancial el cálculo de la provisión de unos fondos que, hasta la fecha, estaban basados en proyectos. Cuando este acuerdo entre en vigor, los administradores de infraestructura tendrán un presupuesto anual fijo para proporcionar a la infraestructura existente los niveles de calidad acordados. Los fondos requeridos sólo pueden ser calculados teniendo en cuenta los ingresos previstos por acceso a vía. De acuerdo con esto, deberá ser posible planificar estos ingresos de forma fiable y a largo plazo. Esto conlleva problemas, incluso con respecto a las regulaciones de precios ya en vigor. La recuperación de costes en el sector de la gestión de redes estaría en permanente peligro si se introduce la regulación del CEP y, por lo tanto, se incrementa el riesgo de que los incrementos necesarios del precio puedan prohibirse o, incluso, de que se ordenen reducciones en los precios.

La influencia empresarial de DB Netz AG sobre los costes se ve reducida más todavía por el plan de control de calidad establecido dentro del ámbito del LuFV.

Además, hay ciertas advertencias en contra de regulaciones CEP basadas en la teoría económica. Debido a la falta de información, una autoridad reguladora es incapaz de valorar unos costes eficientes de forma tan precisa como la compañía regulada. En consecuencia, los métodos como el CEP pueden servir, en el mejor de los casos, a la autoridad reguladora como refuerzo a sus decisiones, pero nunca reemplazar la fijación de precios basada en la toma de decisiones empresariales.

### • ¿Hasta qué punto se deberían permitir diferencias en los precios de los surcos ferroviarios?

Hay dos temas clave con respecto a la estructura de precios: ¿cuáles son los criterios permitidos para diferenciar los precios? y ¿hasta qué punto debería permitirse esta diferenciación? Como regla general, un principio común de las normas antimonopolio podría servir como criterio: los administradores de infraestructuras tendrán la libertad de fijar los precios de los surcos mientras se garantice que no hay discriminación.

En relación a las características de diferenciación, los criterios de fijación de precios establecidos en el AEG y el EIBV – tipo de tráfico, segmentos del mercado, suplementos basados en temas medioambientales y de utilización de la capacidad – no componen, por tanto, una lista ni vinculante ni exhaustiva. Por el contrario, el administrador de infraestructuras tiene la libertad de utilizar tanto estos criterios para la fijación de precios como otros que considere apropiados. Esta es la única forma de encaminar la estructura de precios hacia la demanda del mercado y los requisitos empresariales, y de optimizarla paso a paso. Para ello, el administrador debe tener la opción de introducir nuevos elementos de precio y de abolir componentes existentes que ya han demostrado ser ineficaces.

La obligación de asegurar la no discriminación y la prohibición de subsidios cruzados establecen límites al grado de diferenciación y significan que los ingresos de cada producto tendrán que cubrir, como mínimo, los costes directos. La Sección 21 (4) del EIBV refleja este principio en el hecho de que distintos tipos de tráfico deben de ser cobrados según sus costes específicos. Los costes individuales del tipo de tráfico en cuestión forman, por tanto, el límite inferior del precio. El administrador de infraestructuras puede elegir el nivel de cualquier recargo adicional para cubrir los costes comunes, siempre y cuando se asegure el cumplimiento del nivel general de precios (costes totales más una rentabilidad razonable) y que se tenga en cuenta la viabilidad de los distintos mercados.

Puesto que la red de ferrocarriles alemana está fundamentalmente diseñada para operaciones mixtas, los costes directos de los diferentes tipos de tráfico son extremadamente bajos, y los costes comunes significan, en gran medida, la mayor parte de los mismos. Por definición, estos costes comunes no pueden ser asignados a tipos de tráfico de forma aceptable. Por lo tanto, el punto hasta el cual los diferentes servicios contribuyen a cubrir los costes comunes que quedan reflejados en las diferencias de precios, no puede ser valorado en términos de reflejo en costes y, por lo tanto, no puede incumplir ninguna de las condiciones reguladoras. Como es imposible imponer la fijación de precios basada únicamente en los costes, es lógico que el legislador permita divergencias en este principio de forma explícita.

## Simposio sobre " Competencia y Regulación"

*Científicos, expertos prácticos y representantes de las autoridades competentes se reunieron en Berlín el 25 de enero para el primer simposio de este tipo. Importantes decisiones significativas para el sector ferroviario atrajeron la atención y provocaron un controvertido debate.*

El 25 de enero, el Profesor Christian Kirchner de la Universidad Humboldt de Berlín y Deutsche Bahn AG ofrecieron un simposio sobre el tema "La competencia y la regulación en el sector ferroviario". Unos 180 invitados de los campos de la ciencia, la política, la administración y los negocios se dieron cita en la sala de conferencias de la escuela europea de gestión y tecnología (esmt), situada en el Edificio del Consejo de Estado de Alemania del Este, para discutir el progreso de la competencia ferroviaria y los conceptos reguladores apropiados.

El Profesor Karsten Otte, director de la División Ferroviaria de la Agencia Federal de Redes, subrayó las áreas que serán el centro de atención del trabajo en la Agencia. Los principales puntos presentados por el Profesor Otte en relación con esto incluían, de forma destacada, el sistema de incentivos de DB Netz AG y la regulación económica de las tarifas para usuarios. Afirmó que también era necesario definir la asignación de responsabilidades entre la Autoridad Ferroviaria Federal y la Agencia Federal de Redes de forma más clara. Otro asunto clave tratado en el

simposio fue si los conceptos reguladores de otros sectores pueden ser aplicados al ferrocarril.

La Vicepresidenta Dra. Iris Henseler-Unger, por ejemplo, exigió la introducción de "regulaciones del precio basadas en los costes de una provisión efectiva de servicios en el sector ferroviario." Esta política se aplica en el sector de las telecomunicaciones para regular los precios de servicios de acceso hasta el nivel que corresponda a los costes hipotéticos de una compañía que produce de forma eficiente, operando en un mercado competitivo.

El Dr. Johannes Ludewig, Director Ejecutivo de la Comunidad de Ferrocarriles Europeos y de Administradores de Infraestructuras, se manifestó en contra de tales planes. En contraste con los otros sectores de la red, la asignación de fondos a los ferrocarriles ya está sujeta a un control exhaustivo debido a la alta cuota de elementos financieros estatales. Cualquier intento de cobrar tasas de utilización excesivas por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias, causaría un desplazamiento de volúmenes de transporte del ferrocarril a modos alternativos tales como la carretera, el avión o el barco.

LA REGULACIÓN DEL ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA ES INTENSIVA EN ALEMANIA
Resultados de un estudio reciente comparando la regulación de acceso a las infraestructuras ferroviarias en la UE 25, Suiza y Noruega.

| | *Miles de KM (Fuente UIC)* | *Número de operadores*[14] | *Organismo regulador en términos organizativos* | *¿Examina el organismo regulador totalmente la declaración de Red* | *¿Está el organismo regulador obligado a realizar investigaciones a petición de un OF?* | *¿Puede tomar decisiones anterior y posterior-mente?*[15] | *¿Entran sus decisiones en vigor a pesar de objeciones / acciones*[16] *legales* | *¿Puede el organismo regulador imponer medidas obligatorias* | *¿Están en las mismas manos el peritaje y la responsabilidad de las decisiones* | *¿Cuántos empleados se ocupan de la regulación ferroviaria?* | *¿Disponen de expertos que se ocupan de temas de regulación a tiempo completo?* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Austria | 5,7 | 15 | ARI | + | + | - | - | + | + | 10 | + |
| Bélgica | 3,5 | 5 | MI | + | - | + | + | + | - | 6 | - |
| Suiza | 3 | 44 | ONF | - | + | + | - | - | + | 7 | - |
| Rep. Checa | 9,5 | 17 | ONF | - | + | + | - | + | + | 4 | + |
| Alemania | 36 | 361 | ARI | + | + | + | + | + | + | 46[17] | + |
| Dinamarca | 2,4 | 25 | MI | - | - | - | + | - | + | 5 | - |
| Estonia | 1 | 28 | MI | + | + | - | - | + | - | 6 | - |
| Grecia | 2,4 | 4 | MI | + | - | - | - | - | - | 0 | - |
| Finlandia | 5,8 | 1 | MI | - | + | - | - | - | - | 0 | - |
| Francia | 29 | 4 | MI | + | - | - | - | - | - | 7 | - |
| Reino Unido | 17 | 54 | ARI | + | - | + | + | + | + | 35 | + |
| Hungría | 7,7 | 6 | ONF | - | - | - | + | + | + | 9 | - |
| Irlanda | 2 | 1 | MI | - | - | - | - | - | - | 0 | - |
| Italia | 16 | 40 | ARI | + | + | + | + | - | + | 10 | + |
| Lituania | 1,8 | 1 | MI | - | + | - | - | - | - | 8 | - |
| Luxemburgo | 0,3 | 2 | MI | - | - | - | - | - | - | 0 | - |
| Letonia | 2,3 | 9 | ARI | + | + | - | - | + | + | 3 | + |
| Países Bajos | 2,3 | 16 | ARI | + | + | + | - | + | + | 10 | + |
| Noruega | 4 | 6 | MI | * | - | * | * | + | - | 5 | * |
| Polonia | 20 | 60 | ONF | + | + | - | - | + | + | 10 | + |
| Portugal | 3 | 2 | ONF | * | * | * | * | * | + | * | * |
| Suecia | 9,9 | 15 | ONf | + | - | + | - | - | + | 8 | + |
| Eslovenia | 1,2 | 1 | MI | + | * | * | - | + | - | * | * |
| Eslovaquia | 3,7 | 18 | ONF | + | + | + | - | + | + | 12 | - |
| España | 13 | 3 | MI | + | + | - | - | - | - | 6 | - |

+ Criterio cumplido; - Criterio no cumplido o no claramente cumplido; * no se dispone de datos

ARI = Autoridad Reguladora Independiente, ONF = Oficina Nacional de Ferrocarriles, MI = Ministerio

14. Railwa. / 15. Están en vigor o se aplican. / 16. Sin efecto suspensivo. / 17. Actualmente 21 empleados, hay 25 nuevos puestos previstos para un futuro próximo.

## NÚMEROS ANTERIORES DE LA COLECCIÓN "ESTRATEGIAS FERROVIARIAS EUROPEAS"

1. El futuro del ferrocarril. *Conferencia de Tom Winsor, regulador ferroviario del Reino Unido (Febrero 2004).*
2. Estudio sobre Reservas de Capacidad de la Infraestructura para Transporte combinado en 2015. *UIC, Grupo de Transporte Combinado (Mayo 2004).*
3. Oficina del Regulador Ferroviario. Memoria Anual 2003-2004. *Regulador Ferroviario británico (Mayo 2004).*
4. Invertir en la red ferroviaria europea para mantener la movilidad de viajeros y mercancías en Europa. *Documentos de posición de UIC, CER y EIM (Octubre 2004).*
5. Datos sobre la competencia en el mercado europeo del transporte: estudio de investigación. *Estudio FACORA, UIC (Noviembre 2004).*
6. El tercer paquete ferroviario. *Documentos de Posición CER y EIM (septiembre 2004). Informe de Progreso CER (Mayo 2005).*
7. Die Bahn. Informe sobre la competencia. *DB, Ferrocarriles Alemanes (Marzo 2004).*
8. Reforma ferroviaria y cánones de acceso a la infraestructura ferroviaria. *CEMT Conferencia Europea de Ministros de Transporte (Abril 2005).*
9. Die Bahn. Informe sobre la competencia. *DB, Ferrocarriles Alemanes (Marzo 2005).*
10. Aspectos económicos de la reforma ferroviaria de la UE. *Octavo Informe de Brujas sobre Política Económica Europea (Septiembre 2004).*
11. Memoria de Responsabilidad Social Corporativa 2005. *Network Rail, Administrador de Infraestructura británico (Octubre 2005).*
12. Transporte ferroviario de Servicio Público en la Unión europea: una perspectiva general. *Informe CER.(Noviem*bre 2005).
13. Análisis de desarrollo real de la política europea de transportes: implementación del Primer Paquete Ferroviario y revisión del Libro Blanco sobre los Transportes. *Revisión conjunta EIM, ERFA, ERFCP (Diciembre 2005).*
14. ERTMS – Por un tráfico ferroviario fluido y seguro: un gran proyecto industrial europeo / Factores clave para el éxito de su implementación. *Comisión Europea. DG Energía y Transportes (Diciembre 2005).*
15. GALILEO. Aplicaciones ferroviarias. Hoja de ruta para la implementación. *UIC. Octubre 2005.*
16. El Ferrocarril en Gran Bretaña: por buen camino. *Conferencia de George Muir. Director General de ATOC (Febrero 2006).*
17. Hacia "Una Red Básica de Transporte de Mercancías por Ferrocarril". *Documento de consulta de la Comisión Europea y documentos de posición EIM y CER (Junio 2006).*
18. Preparar la movilidad de mañana. *Comunicación de la Comisión Europea (Marzo 2006)*.
19. Transporte y Medio Ambiente: enfrentarse a un dilema. *Informe de la Agencia Europea de Medioambiente, EEA (Marzo 2006).*
20. CER. Informe Anual 2005/2006 *(Marzo 2006).*
21. Implementación Directivas de interoperabilidad (alta velocidad y convencional). *Informe de progreso de la Comisión Europea al Parlamento Europeo (Noviembre 2006).*
22. Revitalización del Transporte Europeo de Mercancías mediante un intercambio eficiente de Información. "Estrategia para mejorar el servicio a los clientes mediante el uso inteligente e innovador de Aplicaciones Telemáticas para la regulación del Transporte de mercancías". *CER (Noviembre 2006)*.
23. Logística del transporte de mercancías en Europa: la clave para la movilidad sostenible. *Comunicación de la Comisión Europea y Documento de Posición de CER (Junio 2006).*
24. Una Europa competitiva. Creación de las condiciones para un transporte sostenible. *DB, Ferrocarriles Alemanes (Marzo 2006).*
25. Contratos plurianuales entre los Estados y los Administradores de Infraestructura ferroviaria. *Estudio Ecorys para la Comisión Europea y Documento de posición de CER (Noviembre 2006).*
26. 2007. Un año decisivo para la alta velocidad en Europa. *Artículos de las revistas ERR nº 1 2007 y Modern Railways marzo y junio 2007.*
27. Transporte y medio ambiente: hacia una nueva política común de transporte. *Informe de EEA (Agencia Europea de Medio Ambiente).* Definición de una base de referencia para la energía – consumo de energía y emisiones de dióxido de carbono en el ferrocarril. *Informe de ATOC (Association of Train Operating Companies, Asociación de Compañías Operadoras de Ferrocarril. Reino Unido) marzo 2007.*
28. Agenda Estratégica de Investigación Ferroviaria SRRA 2020 *Informe de ERRAC (Consejo Asesor para la Investigación Ferroviaria Europea).*