Documentos Internacionales

Estrategias Ferroviarias Europeas

DB. Informe sobre la Competencia 2010

DB. Competition Report 2010

51

adif

GOBIERNO DE ESPAÑA | MINISTERIO DE FOMENTO

Informe sobre la Competencia 2010

Deutsche Bahn

Competition Report

Deutsche Bahn

D.G. DE DESARROLLO ESTRATÉGICO
Y RELACIONES INTERNACIONALES
Dirección de Relaciones Internacionales

Estrategias Ferroviarias Europeas
Número 51 – Mayo 2011

Ficha Catalográfica

Deutsche Bahn. Informe sobre la competencia. 2010 =
Deutsche Bahn. Competition Report. 2010

Madrid; ADIF. Dirección de Relaciones Internacionales, 2011

37 p. ; 29,7 cm (Estrategias Ferroviarias Europeas; 51)

1. Alemania 2. DB 3. Informes 4. Operadores ferroviarios

Edita:

ADIF: Dirección de Relaciones Internacionales
D.G. de Desarrollo Estratégico y Relaciones Internacionales

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN 5

PRESENTACIÓN 5

PREFACIO 7

MERCADO Y COMPETENCIA 8

El Sector Logístico se Enfrenta a la Crisis 8

La Crisis Afecta a Todas las Modalidades de Transporte en Alemania 10

Crecimiento Moderado en el Mercado Ferroviario de Viajeros 15

La Elaboración del Horario es Cada Vez Más Compleja 20

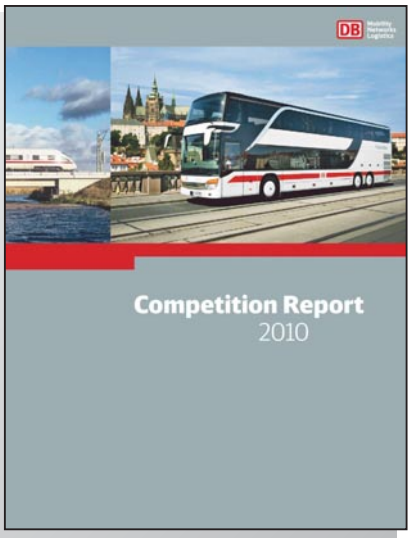
POLÍTICAS REGULATORIAS 22

Desarrollos de la Política de Transportes de la UE 22

En Busca de un Marco Normativo Equilibrado 27

Francia: el Largo y Difícil Camino Hacia la Apertura del Mercado de los Transportes 31

• INTRODUCCIÓN



El número 51 de la Colección Estrategias Ferroviarias Europeas presenta el documento "Competition Report 2010" publicado por Deutsche Bahn, DB, siguiendo la tradición anual ya establecida (y reflejada en anteriores números de esta Colección). En su Informe sobre la Competencia, la compañía ferroviaria alemana expone los datos del tráfico de los nuevos operadores tras la apertura del mercado ferroviario, realizando una comparativa con sus resultados en el último año.

En un entorno marcado por la crisis económica mundial, DB se posiciona como una empresa que ha sabido superar el reto de la disminución de la demanda y la adaptación a la nueva realidad europea, pese al importante avance de sus competidores, tanto públicos como privados, en su red nacional. Los competidores de DB han aumentado su cuota de mercado hasta situarla en un 24,6% en 2009 del total del tráfico de mercancías ferroviario medido en t-km.

El documento trata también temas de actualidad de la política europea de transportes, tales como la importancia de la nueva red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo, planteada en el Reglamento 913/2010, o la Revisión del Primer Paquete Ferroviario. DB pone de manifiesto las diferencias existentes en el grado de liberalización en los distintos países europeos, utilizando fundamentalmente el ejemplo de Francia a lo largo de todo el documento. Señala cómo este país tiene el claro objetivo de expandir su capacidad de operación ferroviaria en Europa mientras mantiene cerrado su mercado interior. También se comentan en el documento temas especialmente delicados para el sector, tales como el futuro del tráfico de vagón aislado, que se considera fundamental para cubrir todo el territorio pero en vías de desaparición en muchos países -citando a España, donde ya hace años que desapareció, como ejemplo en este sentido-, o los problemas legislativos derivados de la apertura del mercado en las licitaciones y contratos y la dificultad jurídica para resolverlos.

Como cifras más importantes destacan en el año 2009 el descenso del 12% del transporte de mercancías en Alemania y el aumento de la cuota de mercado de la carretera frente al ferrocarril motivado, en opinión de DB, por la agresiva competencia derivada de la disminución de la demanda y el exceso de oferta generalizada. En ferrocarril el tráfico disminuyó un 17% con relación a 2008, pero mientras que DB Schenker sufrió un descenso de casi un 21%, los ferrocarriles no pertenecientes a DB sólo descendieron un 3,7%, mostrando como la crisis ha sido menos perjudicial para los nuevos operadores, que en muchas ocasiones en Alemania se dirigen a tráficos cautivos especializados. En cuanto a viajeros, el ferrocarril en su conjunto ha disminuido en un 1,2% el número de viajeros-km, aunque los nuevos operadores han aumentado en un 4,6%, pasando su cuota de mercado del 18,4 % en 2008 al 20,3 en 2009, gracias, de acuerdo con DB, a que están presentes fundamentalmente en los mercados regionales más estables.

DB también expone la complejidad a la que se enfrenta la compañía para la elaboración de su cuadro horario. En 2009, además de las empresas del Grupo DB, 323 competidores solicitaron surcos, siendo 75 operadores de viajeros, 153 de mercancías y el resto constructoras o empresas de la industria ferroviaria. En total fueron solicitados más de 52.000 surcos, un 6,2% más que el año anterior.

• 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.

Estos documentos están disponibles en la página web de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (www.docutren.com/documentos_internacionales.htm) y en el Boletín Internacional de Adif, Guías, al que se puede acceder desde el portal "Inicia" (http://inicia.adif.es/wcm/wcmextra/html/boletin_internacional/index.html).

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

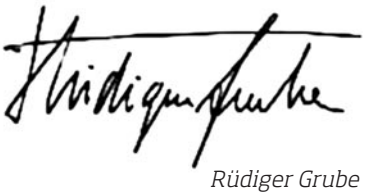
DB Supera la Prueba de Estrés Durante la Crisis Económica

El año pasado se caracterizó, esencialmente, por el impacto de la crisis económica. La reducción de la demanda produjo un importante exceso de capacidad en algunos segmentos, lo que a su vez generó un aumento en la competencia de los precios y en los trasvases modales. Estas tendencias se aprecian en las cifras del Informe sobre la Competencia de este año. Por primera vez desde 2002, el ferrocarril perdió cuota de mercado a favor del transporte por carretera. En el mercado de viajeros, el tráfico motorizado privado consiguió aumentar de nuevo su cuota de mercado tras años de pérdidas. Esto demuestra que la competencia en el mercado de transporte funciona de manera eficaz.

A DB AG le ha ido bastante bien en este entorno tan difícil, especialmente si la comparamos con otras grandes empresas ferroviarias europeas. Un BAII (Beneficio Antes de Intereses e Impuestos ;EBIT Earnings before interest and taxes, en inglés) de 17.000 millones de euros combinado con el reembolso de una deuda de 932 millones de euros, confirma que la empresa está en el buen camino para enfrentarse a futuros retos.

La orientación adoptada por los mercados del transporte, y por lo tanto la del grupo DB para los próximos años, vendrá determinada básicamente por el marco regulatorio. Los largos corredores transeuropeos serán la clave del transporte de mercancías por ferrocarril. También jugarán un papel cada vez más importante en el segmento de viajeros los servicios transeuropeos y la expansión de las redes de alta velocidad. Sin embargo, para que el modo de transporte ferroviario, respetuoso con el medio ambiente, explote todo su potencial, hay que garantizar en toda Europa unas condiciones de acceso al mercado igualitarias y justas. Además, deben crearse unas condiciones equitativas de competencia para todos los modos de transporte. Este Informe sobre la Competencia muestra muchos ejemplos de dónde aún se necesitan medidas internacionales para lograr esas condiciones. Si las sugerencias de mejora aportadas surten efecto, habrá cumplido su propósito.

Atentamente:



Rüdiger Grube

Presidente del Consejo de Administración y

Director General de Deutsche Bahn AG

MERCADO Y COMPETENCIA

El Sector Logístico se Enfrenta a la Crisis

La crisis económica mundial en 2009 ha afectado gravemente a los mercados internacionales de transportes y de logística y es probable que su impacto se perciba durante mucho tiempo.

En 2009, la producción mundial sufrió un descenso de un 2% interanual. Tras el considerable descenso iniciado en otoño de 2008, como resultado de la crisis en el sector financiero e inmobiliario, la recuperación gradual no se inició hasta el verano de 2009, aunque partiendo de niveles muy bajos. Los factores fundamentales para la recuperación fueron la estabilización de los mercados financieros tras la intervención masiva de los bancos centrales, el lanzamiento de programas gubernamentales de apoyo y las garantías al sector financiero, todo esto impulsó las actividades de inversión. También empezaron a ser visibles los efectos de los programas de estimulo económico.

Asia fue la región con mayor crecimiento. China sólo sufrió un ligero retroceso en su producto interior bruto (PIB), que aumentó un 8,7 por ciento. Los programas de estímulo económico impulsaron la demanda interna, fomentaron las importaciones y, por lo tanto, también apoyaron al comercio mundial que, sin embargo, descendió casi un 11,5 por ciento en todo el año. El PIB de la India aumentó casi un seis por ciento, lo que una vez más supuso un descenso interanual insignificante. En Japón, los primeros signos de recuperación de la recesión no aparecieron hasta finales de 2009 y el rendimiento económico descendió más de un 5 por ciento en todo el año. El desarrollo económico en EEUU se benefició del impulso generado por el programa de estímulo económico, por la recuperación del mercado mundial y por el final de la liquidación de inventarios, aunque no hubo un impulso significativo en el consumo privado ni en las actividades de inversión. La economía de EEUU descendió un 2,4 por ciento en el año 2009.

En la eurozona, la economía tocó fondo en el segundo trimestre de 2009. La recuperación económica en está zona se debió en gran medida a los programas de estímulo económico impulsados por los gobiernos. Sin embargo, al no haber apenas recuperación del consumo y con las actividades de inversión seriamente restringidas, el PIB descendió un considerable cuatro por ciento. En Alemania, que depende en gran medida de las exportaciones, el PIB descendió un 5 por ciento, por encima de la media de la zona euro. El comercio exterior y las inversiones en instalaciones y equipos fueron sustancialmente inferiores a las del año anterior. La inversión en proyectos públicos de construcción se benefició de programas públicos de inversión y sólo sufrió un moderado descenso. Solamente el gasto de consumo supuso un ligero impulso positivo.

Los Mercados Sufren el Desplome de la Demanda y una Competencia Feroz

Los proveedores de servicios de los mercados internacionales de transporte y de logística se enfrentaron a desafíos sin precedentes en 2009. Además de las pérdidas provocadas por la espectacular caída de la demanda, el desarrollo también se vio afectado por un gran aumento en la competencia de los precios como consecuencia del exceso de capacidad. También creció la presión sobre los costes, debido en gran medida, al deterioro de las condiciones de financiación. Las empresas comerciales respondieron con contramedidas globales, especialmente mediante ajustes de personal y de las capacidades de transporte.

En 2009, el volumen de mercado en el transporte aéreo de mercancías cayó entre un 10 y un 12 por ciento. Ya se había percibido un retroceso inicial en 2008 y esta tendencia negativa continuó hasta el otoño de 2009. Sólo en la segunda mitad del año se pudo apreciar cierta estabilización en el volumen de los transportes. Asia, en particular, alardeó de sus tendencias positivas. Durante el mismo período, se retiraron del mercado ofertas de forma masiva para intentar detener la caída de los precios, ya que las tarifas durante el verano, en algunas rutas, habían descendido más de un 80 por ciento interanual. En total, las líneas aéreas inmovilizaron aproximadamente el 10 por ciento de su capacidad de carga.

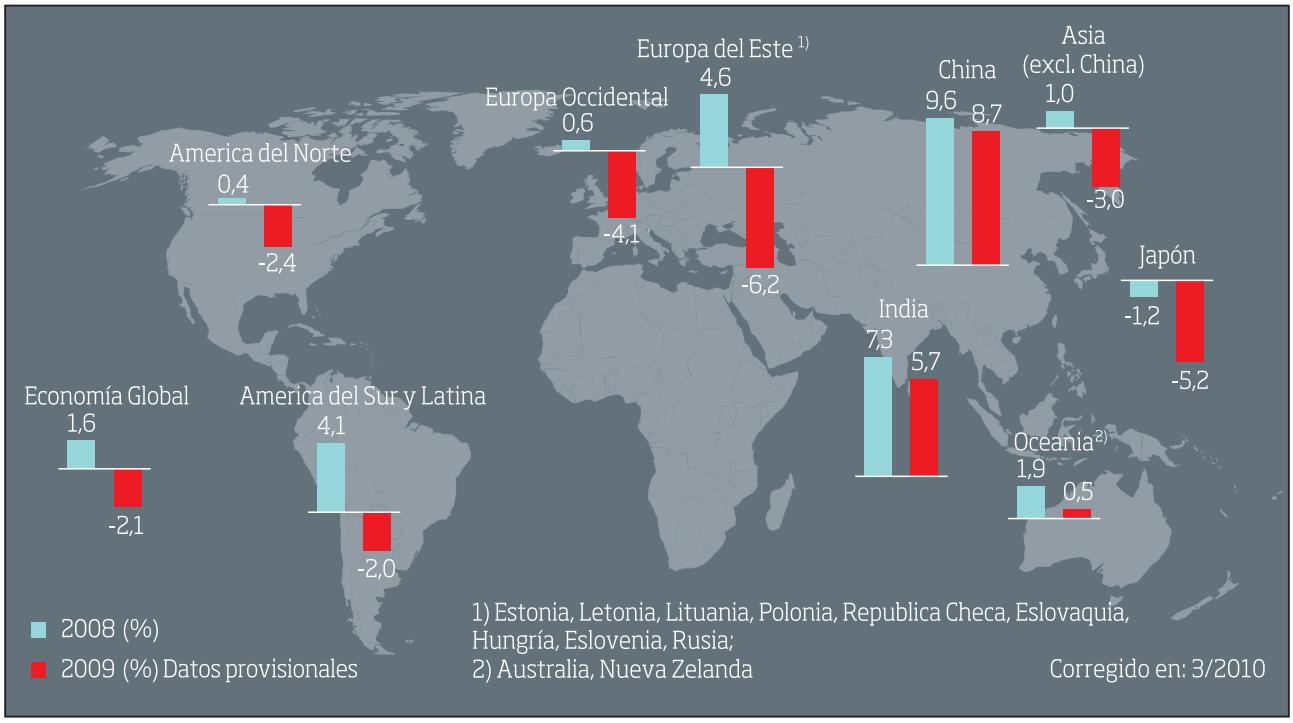
La tendencia descendente del transporte mundial de contenedores continuó hasta bien entrado el 2009, con un descenso en el volumen mundial de casi un diez por ciento en todo el año. El declive en la demanda de transporte de contenedores, combinado con el lanzamiento al mercado de nuevas capacidades de carga, supuso una considerable reducción en las tarifas de transporte de mercancías hasta el otoño. Las tarifas medias, alrededor del 45%, como indica el "Hamburg Index" de 2009 elaborado por la Asociación de Corredores Marítimos, no alcanzaron ni el nivel más bajo de 2002. Por consiguiente, ha habido un aumento considerable de la competencia en los contratos a futuro y entre las empresas de transporte, obligando a estos operadores a recortar costes. Además de reducir la velocidad de los transportes y desviar rutas para aprovechar mejor el uso de las capacidades, se inmovilizaron gran cantidad de buques. Al final del año, unos 550 buques de carga – aproximadamente el diez por ciento de la flota mundial – seguía fuera de servi-

cio. Se desguazaron unos 200 buques, la mayor proporción desguazada en un año hasta entonces. Otra medida adoptada por los armadores fue imponer drásticos aumentos en las tarifas de flete desde mediados de 2009.

En el mercado del transporte terrestre europeo las pérdidas, que ya eran evidentes desde finales de 2008, se incrementaron inexorablemente en 2009, con un descenso del rendimiento del transporte del diez por ciento en todo el año. Hasta el otoño, el exceso de capacidad resultante del descenso de la demanda, produjo una fuerte caída de las tarifas del transporte, agravando aun más la ya agresiva competencia de los precios. Esto es especialmente evidente en la creciente importancia del mercado al contado, en el que las órdenes de transporte se establecen con poca antelación a las tarifas de transporte aplicables en cada momento, que en algunos casos cambian a diario. Las tarifas de fletes un 30 por ciento más bajas que las del año anterior, no fueron una excepción. La situación se agravó con el aumento de los costes al que se enfrentaban los operadores como consecuencia de la prolongación de los plazos de pago, el aumento de deudas imposibles de cobrar, las peores condiciones de financiación y la subida de peajes de carretera impuesta en 2009. Las empresas de transporte terrestre emprendieron acciones globales para estabilizar la situación, la mayoría implicaban un ajuste de la capacidad. Además de programas de reducción de jornada e indemnizaciones ofrecidos por los gobiernos, también se retiraron del servicio gran cantidad de camiones. En octubre de 2009, la Federal Association of Road Haulage, Logistics and Disposal, señaló que desde principios de año se habían reducido alrededor de 60.000 cobros de peaje a camiones, aproximadamente el 17 por ciento de la capacidad total. 30.000 conductores habían perdido su trabajo y miles de trabajadores realizaban jornadas más cortas o se habían jubilado. Según las últimas informaciones de la Asociación, la cantidad de casos de insolvencia en el mercado del transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena se había incrementado de 513 casos en 2008 a 788 en 2009.

Los ingresos de los contratos de logística-gestión de la cadena de suministros descendieron aproximadamente un diez por ciento en 2009. Esto se atribuyó principalmente a la dramática caída de las ventas en el sector automovilístico. Las industrias de alta tecnología, las cuales trabajan en estrecha colaboración con empresas de servicios logísticos, se enfrentaron a una sustancial disminución de los volúmenes. Por otra parte, la tendencia de los bienes de consumo se mostró relativamente estable. Como resultado de la crisis económica, sin embargo, se produjo una notable tendencia a utilizar recursos internos para los servicios logísticos en todos los sectores industriales que anteriormente se subcontrataban. Se espera que sea una medida temporal adoptada por los clientes para mantener los empleos. La tendencia a la subcontratación de los últimos años se recuperará de nuevo a medida que los mercados se vayan estabilizando.

FIGURA 1. DESARROLLO ECONÓMICO GLOBAL EN 2008 / 2009

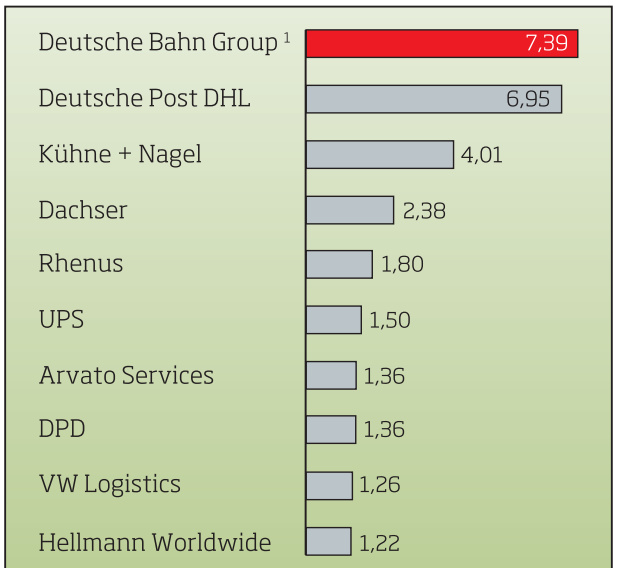


Sin Cambios en las Diez Primeras Empresas de Logística de Alemania

Como en años anteriores, la Fraunhofer Society publicó la clasificación de las empresas con mayores ingresos en el mercado alemán de logística en 2009. Deutsche Bahn defendió su liderazgo de los dos años anteriores en las "100 Primeras Empresas de Logística", con ingresos logísticos de unos 7.400 millones de euros en Alemania (2008). En segundo lugar se encontraba DHL, filial logística de Deutsche Post, con 6.900 millones de euros, mientras que Kühne + Nagel ocupaban el tercer puesto con unos ingresos de 4.000 millones de euros.

A pesar de la convulsión económica, no se han producido grandes cambios en la clasificación de los mejores participantes desde el último estudio. Sólo Hapag Lloyd ya no se encuentra entre las diez primeras del estudio. La naviera tuvo que declararse en quiebra debido a las elevadas deudas y a una drástica caída de la demanda y sólo podía ser rescatada con la ayuda de un bono del estado de 1.200 millones. Desde la primavera de 2009, Hapag-Lloyd pertenece a un consorcio constituido por la Ciudad de Hamburgo, varias compañías de seguros y bancos, y también a Kühne + Nagel, que posee el 26,7 por ciento de las acciones. El empresario logístico Klaus-Michael Kühne posee el 15 por ciento de Hapag Lloyd. Recientemente la empresa anunció que pretende aumentar aun más su participación en sus competidores.

FIGURA 2. LAS 10 PRINCIPALES EMPRESAS DE LOGÍSTICA EN ALEMANIA INGRESOS EN 2008 (Billones de Euros)



(1) Unidades de Negocio de Logística y Transporte Ferroviario de Mercancías.

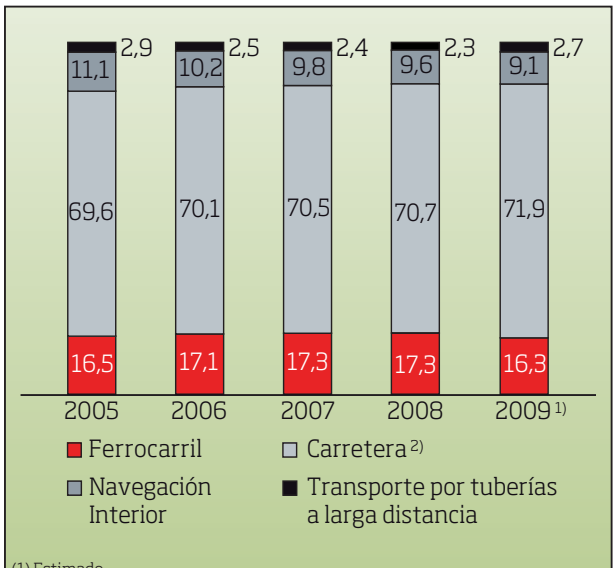
Fuente: Fraunhofer Society, "Las 100 principales empresas de logística", estudio 2009/2010

La Crisis Afecta a Todas las Modalidades de Transportes en Alemania

En 2009 hubo un importante aumento en la competencia inter e intramodal en el mercado del transporte de mercancías. El rendimiento del tráfico desciende significativamente año tras año

El mercado del transporte de mercancías alemán (ferrocarril, carretera, navegación interior, tuberías de distribución a larga distancia) sufrió un descenso sin precedentes de casi un 12 por ciento del rendimiento por tráfico en todos los modos de transportes durante el año 2009. La crisis afectó a la navegación interior, y sobre todo al ferrocarril, mucho más que a la carretera. No fue hasta los últimos cuatro meses del año, cuando el mercado comenzó a recuperarse, aunque a un nivel muy bajo. Aunque todos los modos de transporte retiraron del mercado grandes volúmenes de transporte, la drástica caída de la demanda provocó un importante exceso de capacidad que, a su vez, desató una competencia de precios intra e intermodal agresiva y el consecuente cambio modal. Mientras el transporte por carretera aumentaba su cuota de mercado, el ferrocarril perdía por primera vez desde 2002. La caída de un punto anuló el aumento producido desde 2005.

FIGURA 3. LOS INGRESOS DE AÑOS ANTERIORES HAN DISMINUIDO
(porcentaje; base: rendimiento del tráfico; cifras redondeadas)



(1) Estimado.

(2) Camiones alemanes y extranjeros (incluyendo cabotaje y transportes en Alemania)

Fuente: Oficina Federal de Estadística; Base de datos de DB.

El Descenso se Debe a la Estructura del Transporte de Mercancías

En el segmento del transporte por carretera (camiones alemanes y extranjeros -incluyendo el transporte de cabotaje en Alemania)- el descenso en toneladas métricas equivale aproximadamente al 10 por ciento, inferior a otras modalidades de transporte. Tras el fuerte crecimiento en el rendimiento del tráfico de las empresas extranjeras de transporte por carretera en años anteriores, a quienes les había ido mejor que a sus competidores alemanes, la situación en 2009 fue contraria, a consecuencia de la mala tendencia del mercado foráneo. Esto se confirma en la estadística de peajes publicada por la Oficina Federal de Transporte de Mercancías. El kilometraje de los camiones de las empresas de transporte extranjeras en los peajes de las redes de carreteras cayó un 18,8 por ciento, comparado con el 11,2 por ciento de las empresas alemanas. El descenso menos pronunciado del transporte por carretera comparado con el ferrocarril se debe principalmente a la diferencia en la estructura del transporte de mercancías. La baja dependencia de la carretera de la industria del carbón y el acero, el rendimiento estable de la industria alimentaria -uno de los principales clientes del transporte por carretera- y también el efecto positivo de los programas de estímulo económico en el sector de la construcción, han ayudado a mitigar el descenso. Hasta otoño, las tarifas del transporte cayeron drásticamente debido al exceso de capacidad disponible. Las renegociaciones y nuevas ofertas que acabaron en grandes descuentos fueron bastante frecuentes. Esto se hizo especialmente evidente en el crecimiento de la importancia del mercado al contado, en el que las órdenes de transporte se fijaban con poca antelación respecto a la aplicación de las tarifas del transporte de ese momento, las cuales en algunos casos cambian de un día para otro. En muchos casos, el descenso interanual de las tarifas del transporte fue del 30 por ciento o más.

En 2009 el volumen de tráfico de la navegación interior descendió un 16 por ciento interanual, unos 53.700 millones de toneladas-km, la cifra más baja en veinte años. La severidad del invierno a principios de año y los bajos niveles de agua en otoño de 2009 agravaron el descenso inducido por la crisis. Respecto al rendimiento global de este segmento, hay que tener en cuenta que en 2009 la Oficina de Estadística Federal revisó los métodos de cálculo para establecer las distancias de transporte en la navegación interior. Es de suponer que el declive hubiera sido incluso peor sin estos efectos particulares. En el conjunto del mercado, la caída de la demanda produjo un superávit excesivamente alto en la capacidad de carga, que causó una drástica caída de los precios. En algunas rutas, las tarifas diarias del transporte, en ocasiones eran la mitad de las del año anterior. Esto también afectó a la contratación de fletes, donde se ofrecían grandes descuentos para renovar la oferta y la contratación.

Aunque el ferrocarril había obtenido cifras de crecimiento más altas en todas las modalidades de transporte respecto a años anteriores, en 2009 sufrió la peor caída interanual en volumen de tráfico. Con 95.800 millones de toneladas-km, cifras casi tan bajas como en 2005, el tráfico disminuyó un 17 por ciento. El descenso siguió hasta aproximadamente el 30 por ciento a finales del verano y remitió a final de año, a medida que la economía empezaba a recuperarse y también debido al escaso rendimiento en el último trimestre de 2008. La situación no empezó a mejorar hasta diciembre. La bajada fue especialmente importante en las industrias azotadas por la crisis, carbón, acero, automóvil y químicas, así como en el tráfico de contenedores, que había tenido un fuerte crecimiento en años anteriores. Esta fuerte caída en relación a la carretera se puede atribuir principalmente a la diferente estructura del transporte de mercancías, pero también a un cambio modal resultado de la competencia de precios cada vez más fuerte. El exceso de capacidad de los camiones de Alemania y del extranjero se sacó al mercado con enormes descuentos de dos cifras, provocando las correspondientes distorsiones.

El Ferrocarril Afectado en Grados Diferentes

Mientras que DB Schenker Rail sufrió un descenso de casi un 21 por ciento del volumen de tráfico (en toneladas-km) en Alemania, a los ferrocarriles no pertenecientes a DB les ha ido mejor, con un descenso moderado de sólo 3,7 por ciento. Hay varias razones para esto. Por una parte, existen grandes diferencias en la estructura del tráfico de mercancías. A pesar de que los segmentos del carbón/coque, oro, hierro y acero, que fueron duramente castigados por la crisis, constituyen más del 30 por ciento del volumen total del tráfico de DB Schenker Rail, sólo representan un 7 por ciento para sus competidores. Por otra parte, aproximadamente dos terceras partes del tráfico de los ferrocarriles no pertenecientes a DB hacen referencia al segmento de transporte combinado y productos derivados del petróleo, que disfrutaron de un crecimiento por encima de la media. La proporción de esos transportes para DB es "sólo" de un 35 por ciento. Además, al transporte en vagones aislados le afectó más la crisis económica y la feroz competencia con el transporte por carretera que al tren bloque. El transporte en vagones aislados en Alemania lo proporciona exclusivamente DB Schenker Rail, por lo tanto las pérdidas en este segmento fueron insignificantes para los ferrocarriles no pertenecientes a DB. Los transportes internacionales, que sufrieron una caída mayor que los nacionales, debido al descenso de las

importaciones y exportaciones, también contribuyeron a esta tendencia. Estos transportes representan más de la mitad del rendimiento del tráfico de DB Schenker Rail, en comparación con la parte que representa un tercio de los ferrocarriles no pertenecientes a DB. La peor tendencia de los transportes internacionales, por lo tanto, no tuvo un efecto significativo en los resultados globales. Los cambios intramodales, como resultado de una mayor presión en los precios, fueron otro factor. Estos cambios también fueron causados por los ferrocarriles extranjeros y sus filiales, algunas de la cuales hicieron agresivas campañas de precios en el mercado alemán.

En conjunto, los ferrocarriles no pertenecientes a DB consiguieron aumentar su porcentaje en el transporte de mercancías por ferrocarril en Alemania hasta un 24,6 por ciento en 2009.

Los Fuertes Descensos También Afectaron al Mercado Europeo del Transporte de Mercancías por Ferrocarril

La caída del tráfico ferroviario en Europa fue dos veces mayor que la caída del tráfico por carretera. La tendencia del mercado europeo de transporte de mercancías por ferrocarril muestra similitudes con la situación en Alemania. Según cálculos de DB, el tráfico descendió un 20 por ciento, más del doble de la caída sufrida por del transporte por carretera. De nuevo, esto se debe a la diferente estructura del transporte de mercancías por ferrocarril y por carretera y al cambio modal resultante de la fuerte competencia y el excedente de capacidad del transporte de mercancías. Al igual que en Alemania, la tendencia del rendimiento del tráfico fue significativamente menor para los operadores tradicionales que para los competidores intramodales, que han conseguido crecer en algunos países. Aquí también juega un papel fundamental centrarse en diferentes sectores y áreas de negocio. En 2009, la producción de hierro bruto en la Europa de los 27 descendió en total casi un 30 por ciento interanual. Todos los países importantes productores de acero sufrieron fuertes descensos en la producción (Alemania casi un 29 por ciento, Polonia aproximadamente un 26 por ciento, Francia aproximadamente un 35 por ciento, Italia aproximadamente un 28 por ciento y la República Checa aproximadamente un 28 por ciento), estos países también se encuentran entre los mayores mercados de transporte de mercancías por ferrocarril de Europa, y la situación se reflejaba directamente en el rendimiento de los operadores tradicionales.

El avance de la liberalización en los Estados Miembros también afectó al rendimiento global de los ferrocarriles. En Alemania y Polonia, por ejemplo, donde una competencia fuerte y equitativa, ha evolucionado en los últimos años y donde los ferrocarriles que compiten con los operadores tradicionales han adquirido, en comparación, una buena posición en el mercado, el rendimiento positivo de estos operadores atenuó el descenso global del ferrocarril. La situación en Francia, sin embargo, es diferente. Debido a las continuas barreras de acceso al mercado, Fret SNCF, el operador estatal de transporte ferroviario de mercancías, tiene pocos competidores. Como resultado, la tendencia positiva de la filial de DB, Euro Cargo Rail, que ha conseguido un aumento significativo en el volumen de tráfico a pesar del difícil entorno, apenas ha tenido impacto en los rendimientos globales del transporte ferroviario de mercancías en Francia.

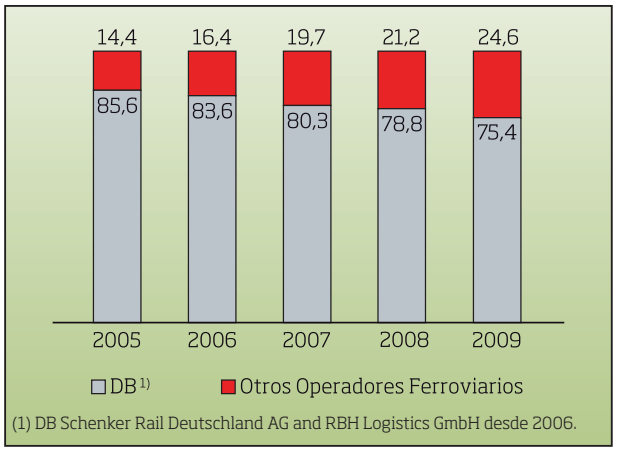
El Ferrocarril Continúa Expandiendo sus Actividades en el Mercado Internacional

En 2009, los operadores de transportes de mercancías por ferrocarril, de nuevo expandieron sus actividades en Europa. Los clientes aumentaron la demanda integral de productos de alta calidad suministrados por una sola fuente. El mercado, en general, se ha hecho más internacional, por lo tanto, una red internacional se ha convertido en algo indispensable para que el ferrocarril mejore su competitividad y continúe creciendo. Durante años, ha habido una clara tendencia hacia los acuerdos de cooperación entre operadores de transporte de mercancías por ferrocarril, hacia la formación de empresas conjuntas y de producción y hacia las fusiones y adquisiciones. Los desafíos a los que se enfrentan los ferrocarriles, tales como uso de capacidad, rentabilidad de las operaciones y competencia más agresiva -que se hizo más evidente durante la crisis económica- probablemente sirvan para fortalecer más que para frenar esta tendencia. En el verano de 2009, por ejemplo, Fret SNCF se hizo cargo de las actividades empresariales internacionales de Veolia Cargo en Holanda, Bélgica, Alemania, Italia y Suiza, de este modo consolidó su posición en Europa. Tras la adquisición de la empresa ferroviaria privada polaca PCC Logistics, DB Schenker Rail ha reforzado su presencia en el importante corredor Este-Oeste y ha expandido su red internacional para incluir al segundo mercado más importante del transporte de mercancías por ferrocarril en Europa. Los grandes operadores son los que fuerzan la consolidación del mercado. Las actividades de DB Schenker Rail, Fret SNCF, Tren-italia, Rail Cargo Austria y SBB Cargo, fuera de sus mercados internos están cambiando el aspecto del entorno competitivo europeo. Esto se ve en el gráfico de la figura 6 que muestra las tendencias del mercado alemán de transporte de mercancías por ferrocarril.

FIGURA 4. VOLUMEN DE TRÁFICO FERROVIARIO DE MERCANCÍAS
(billones de toneladas-km. Las cifras entre paréntesis muestran los cambios porcentuales anuales)

Fuente: Oficina Federal de Estadística; Base de datos de DB.

FIGURA 5. CUOTA DE MERCADO DE DB Y SUS COMPETIDORES (porcentaje)



Fuente: Oficina Federal de Estadística; Base de datos de DB.

La Crisis Necesita una Restructuración Global

Para poder operar los transportes de manera rentable, a pesar de los elevados gastos, los ferrocarriles crearon programas de ahorro y restructuración durante el año 2009. En un intento de contrarrestar la crisis económica, el mayor operador del mercado de mercancías por ferrocarril redujo sus recursos de material rodante y humano. Un alto porcentaje de vehículos de carga quedaron inactivos en 2009. A finales de año, unos 25.000 vagones de DB Schenker Rail en Alemania -casi un cuarto de la flota total de la empresa- seguían sin estar operativos. Medidas como la reducción de jornada, disfrutar los días de vacaciones y la flexibilidad horaria, junto con regímenes de jubilación anticipada tuvieron efectos estabilizadores en los recursos humanos. Además, en 2009 DB Schenker Rail pudo reducir la crisis provocada por el exceso de personal a través del mercado laboral integrado del Grupo DB, que tuvo el efecto deseado en lo referente a la seguridad laboral. No hubo despidos a gran escala en el mercado de transporte de mercancías por ferrocarril durante el 2009. Sin embargo, dado que se espera una recuperación lenta de la economía y que se mantenga la alta intensidad de la competencia, las estructuras existentes -al igual que en otros sectores -tendrían que adaptarse a las condiciones cambiantes. En su informe "Seguimiento de las Condiciones Laborales en el Mercado del Transporte de Mercancías y Logístico en 2009", la Oficina Federal del Transporte de Mercancías dice que el número de camioneros desempleados en Alemania se incrementó en 30.000 entre octubre de 2008 y junio de 2009. Esto afectará también al segmento del ferrocarril de mercancías en toda Europa. En Rumania, por ejemplo, el operador estatal CFR Marfa ha anunciado planes para despedir a 6.700 trabajadores en la primavera de 2010. Según las primeras declaraciones hechas en los medios, los sindicatos en Francia esperan que los recortes en el tráfico de vagones aislados previsto por Fret SNCF amenacen entre 4.000 y 6.000 puestos de trabajo de los 14.000 que hay actualmente.

El Futuro del Tráfico de Vagones Aislados en Europa

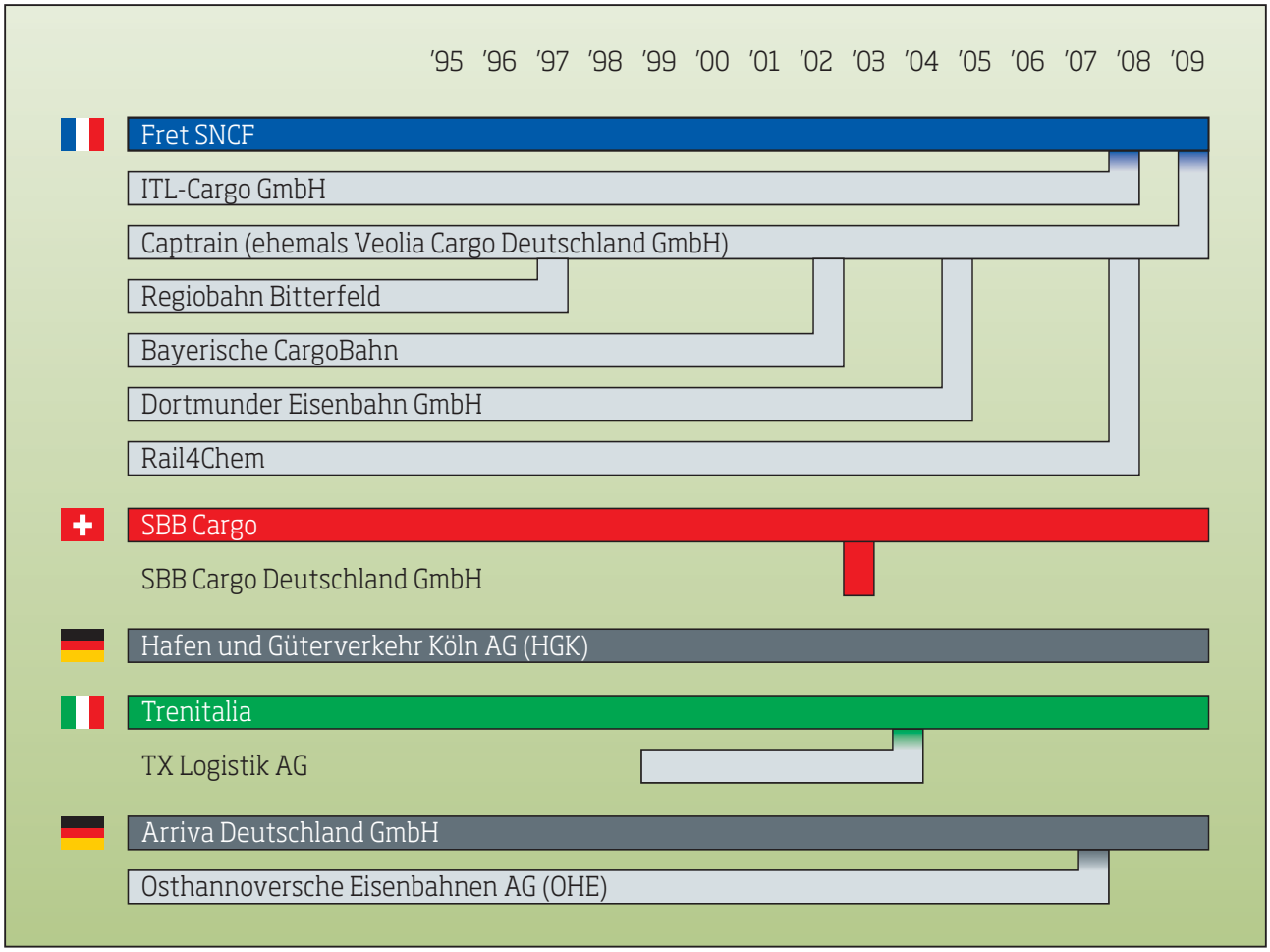
El tráfico de vagones aislados permite al ferrocarril cubrir todo el territorio y puede describirse como la columna vertebral del sistema de transporte de mercancías por ferrocarril. Esto permite llevar a cabo el transporte por ferrocarril en áreas que no tienen suficiente volumen de mercancía para justificar el uso de trenes bloque. Sin embargo, debido a sus complejas estructuras, este sistema es el más costoso para el ferrocarril. El tráfico de vagones aislados compite directamente con el transporte por carretera, a consecuencia de los escasos márgenes, y sólo podrá ser rentable si está sujeto a un proceso continuo de mejora. La importancia del tráfico de vagones aislados para la futura viabilidad del ferrocarril se resalta en un estudio dirigido por McKinsey para la Asociación Europea de Empresas Ferroviarias Operadoras y de Infraestructura (CER). Aproximadamente la mitad de todos los transportes ferroviarios europeos utilizan este sistema. El transporte de vagones aislados o de pequeñas composiciones de vagones es indispensable en muchos sectores. Uno de cada dos vagones de mercancías enviado por la industria siderúrgica alemana, por ejemplo, es un vagón aislado. Como una elevada proporción de la producción alemana de acero se destina a mercados extran-

jeros, la red europea y la capacidad internacional del ferrocarril juegan un papel fundamental. El tráfico de vagones aislados también es importante para la industria del automóvil. En 2009, estos sectores fueron duramente golpeados por la crisis que provocó un descenso por encima de la media en la demanda de transporte por ferrocarril. Los ferrocarriles en algunos países, tales como España, hace tiempo que han dejado totalmente de usar el tráfico de vagones aislados, otros actualmente se plantean recortes drásticos. De acuerdo con los comunicados hechos a la prensa, el operador francés de transportes de mercancías por ferrocarril Fret SNCF trata de terminar con el uso del 60 por ciento de su servicio de vagones aislados, y el operador italiano Trenitalia se plantea importantes reducciones en su red de vagones aislados. Otros países, sin embargo, se han comprometido a apoyar este segmento y están dispuestos no sólo a cumplir los deseos de sus clientes en muchos sectores de la industria, sino a hacer mejoras sistemáticas. En febrero de 2010, siete operadores europeos de transporte de mercancías por ferrocarril, firmaron un acuerdo con el objetivo de fortalecer el tráfico internacional de vagones aislados. A parte de DB Schenker Rail, las empresas de transporte de mercancías Green Cargo (Suecia), B-Cargo (Bélgica), CFL Cargo (Luxemburgo), SBB Cargo (Suiza) Rail Cargo Austria (Austria) y CD Cargo (República Checa) acordaron cooperar bajo el nombre de Xrail para hacer que estos transportes en Europa fueran más fiables, con mejor atención al cliente y por lo tanto, más competitivos frente al transporte con camiones. La nueva asociación se ve a sí misma como una empresa de producción, y Xrail no afectará a la relación con el cliente ni al sistema de precios de los ferrocarriles participantes. El objetivo es ofrecer unas normas armonizadas de calidad que simplificarán y mejorarán considerablemente los procesos. Además de la presentación más rápida de ofertas, los clientes automáticamente recibirán información electrónica de sus envíos, que llegarán con un factor de puntualidad de al menos el 90 por ciento en las rutas dentro de la red Xrail. Las primeras rutas de prueba con clientes seleccionados ya han demostrado su éxito. Esta asociación, sin duda, significa para los clientes que los ferrocarriles participantes creen en el futuro del tráfico de vagones aislados.

El Entorno del Mercado de Transporte Ferroviario de Mercancías Sigue Siendo Complicado

El exceso de volumen ofertado en el transporte de mercancías y la fuerte presión en los precios determinará la situación competitiva del ferrocarril durante mucho tiempo, especialmente para el vagón aislado y los segmentos de transporte combinado que compiten directamente con el transporte por carretera. La globalización, la creciente división internacional del trabajo, un mayor porcentaje de uso de contenedores y el efecto de la estructura del transporte de mercancías, es decir, el paso de estructuras de mercancías de volumen a gran escala a cargas más pequeñas de productos de mayor valor, continuarán dominando el mercado, El transporte de mercancías por ferrocarril se seguirá enfrentando a grandes desafíos, tales como las exigencias de normas de calidad demandadas por el transporte marítimo y el aumento de los contratos que salen a concurso. Esto lo corrobora un análisis de previsión del desarrollo sectorial a medio y largo plazo, donde se predijo el crecimiento más fuerte en el sector "del automóvil, la maquinaria y los productos semiacabados y acabados", es decir, el sector en que el transporte por carretera tiene una cuota de mercado del 80 por ciento. Pero también es donde un alto porcentaje del transporte por ferrocarril corresponde a vagones aislados y donde podrían operar productos de transporte combinado, por ello, se espera un aumento en la competitividad de estos transportes. A la vista de los objetivos de la política de transportes de pasar más tráfico al ferrocarril, el incremento general en el tamaño y peso de los camiones, que actualmente se está examinando a nivel europeo y nacional es problemático. Un aumento del tamaño y pesos permitidos hasta la fecha implica altos riesgos para el transporte de mercancías por ferrocarril, y los segmentos de vagón aislado y transporte combinado probablemente sufrirán un grave impacto por dichos cambios. Estas redes de transporte sólo pueden ser rentables con una cantidad importante de volumen transportado. Hasta las pérdidas leves podrían generar efectos negativos para todo el sector del transporte de mercancías por ferrocarril, efecto que no debería subestimarse. Esto no puede ser un objetivo, ni en términos de política de transportes ni con la perspectiva del actual debate sobre el clima. El crecimiento anticipado de los volúmenes de transporte sólo se puede superar explotando el potencial de todos los modos en un sistema de transportes global, eficaz y sostenible. En consecuencia, es esencial establecer un diálogo constructivo para aumentar la eficacia del transporte por carretera y promover simultáneamente el desarrollo del transporte de mercancías por ferrocarril dentro del marco de un concepto integrado de modalidad transversal. El desafío es encontrar soluciones que fortalezcan los modos de transporte y mejoren la interconexión de las redes.

FIGURA 6. CONSOLIDACIÓN DEL MERCADO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS ALEMÁN
En los últimos años, los ferrocarriles estatales han dominado a numerosos competidores privados



Fuente: Base de datos de DB

Crecimiento Moderado en el Mercado Ferroviario de Viajeros

Por primera vez desde 2002, el ferrocarril no pudo superar su porcentaje del total del transporte de viajeros debido a la complicada situación del año pasado. Los ferrocarriles estatales extranjeros representan un porcentaje en alza en el mercado alemán

Los **frecuentes titulares negativos** condicionaron la imagen pública del mercado alemán en el transporte de viajeros por ferrocarril en 2009. Los problemas surgidos con los ejes ICE (InterCityExpress) tras la rotura del eje de una rueda en la Estación Central de Colonia, frenaron severamente la disponibilidad de este tipo de vehículos. Los servicios de transporte rápido operados por S-Bahn Berlín se restringieron debido a los fallos de diseño de las ruedas y a la necesidad de realizar unos test de seguridad a los cilindros de freno. Debido al retraso en la aprobación de los vehículos por la Autoridad Federal Ferroviaria, varios competidores de Deutsche Bahn tuvieron que reducir sustancialmente sus servicios con la entrada en vigor del horario el 13 de diciembre de 2009. En algunos casos, Deutsche Bahn ayudó abasteciendo con su propio stock. Sin embargo, hubo serias restricciones, especialmente en la red Maas-Rhein-Lippe operada por Keolis, filial de SNCF. A los clientes, que esperan que el tren les lleve a sus destinos puntualmente y de forma segura, les importa poco qué eslabón de la cadena haya sido el responsable de la interrupción. En consecuencia, el fiscal declaró que la rotura del eje en Colonia a causa de un defecto de fabricación no atrajo demasiado la atención de los medios. Por otra parte, la mayoría de los viajeros saben que el tren es un medio de transporte muy seguro. El año pasado incrementó su liderazgo en este aspecto: el riesgo de morir en un coche es 63 veces mayor que en un tren, el riesgo de lesión es 96 veces mayor.

Ligero Deterioro en las Condiciones Marco del Ferrocarril

En 2009, la situación económica general no generó un impulso positivo en el ferrocarril. La cantidad de empleos bien remunerados, la renta disponible de los hogares y el número de viajeros diarios se quedaron estancados. El mercado de transporte de viajeros en general sufrió un descenso del 0,2 por ciento, casi la misma cifra que el año anterior. Esto se debió, sobre todo, a que el tráfico motorizado privado mantuvo el mismo nivel. Este segmento se benefició de la bajada de un 11 por ciento en los precios del combustible respecto a 2008 y del aumento de ventas de vehículos nuevos consecuencia de las ayudas ofrecidas por el gobierno. Mientras el rendimiento del tráfico en el resto de los modos de transporte descendía de un año para otro, el tráfico motorizado privado incrementó su porcentaje de mercado tras años de pérdidas.

En el sector del transporte público por carretera, que incluye autobuses, tranvías y metro, el descenso del volumen de tráfico continúa, según los cálculos de DB. A pesar del descenso de escolares y de la reducción de empleos bien remunerados, las cifras del servicio regular de autobuses eran prácticamente las mismas que las del año anterior. En comparación, los servicios no regulares de autobuses decrecieron considerablemente. El tranvía y el metro registraron un crecimiento relativamente elevado, pero eso se podría atribuir, al menos en parte, a los efectos estadísticos de la huelga de Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) en 2008 que duró varias semanas, y a los cambios de viajeros de S-Bahn Berlín a BVG en 2009. En conjunto, DB estima que el tráfico del transporte público por carretera descendió aproximadamente el 0,5 por ciento. Las compañías de autobuses de DB, por otra parte, desafían la tendencia y alardean de un moderado crecimiento.

El tráfico aéreo nacional alemán fue el más perjudicado por los efectos de la crisis económica y financiera, con un descenso del volumen de casi un 4 por ciento. La incipiente caída de la demanda en la segunda mitad de 2008 se acentuó de forma drástica a comienzos de año. Esto afectó especialmente al segmento de clientes que viajan por motivos de trabajo. La situación no se estabilizó hasta otoño, y la recuperación no sólo se debió a las previsiones de mejora de la economía, sino también a un efecto básico positivo, ya que la crisis se había hecho notar en las cifras del mismo período del año anterior.

La Carretera Mejora a Expensas del Ferrocarril

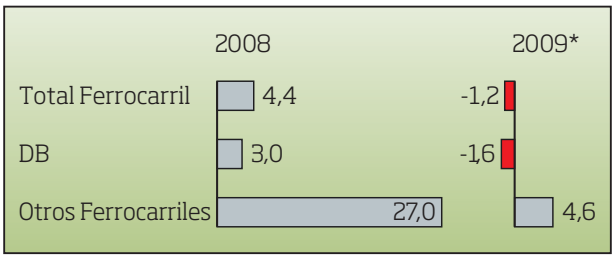
La demanda del servicio de viajeros por ferrocarril en Alemania descendió un 1,2 por ciento en 2008. El tráfico de Deutsche Bahn descendió un 1,6 por ciento, mientras que el rendimiento de los ferrocarriles no pertenecientes a DB se incrementó en un 4,6 por ciento. Había dos factores cruciales para este desarrollo: por una parte, los competidores de DB están activos sobre todo en el mercado del transporte regional estable, con cifras invariables en los trenes de cercanías. Por otra parte, el rendimiento del tráfico de Deutsche Bahn se vio negativamente afectado por las restricciones técnicas relacionas con algunas clases del ICE y del S-Bahn Berlin.

La distribución modal de todo el mercado de viajeros por ferrocarril en Alemania descendió ligeramente por primera vez desde 2002, de 0,1 a 9,9 puntos porcentuales; esto también se aplicó al transporte público por carretera, que tuvo una participación del 9,7 por ciento. Aunque limitado al principio, el aumento del tráfico motorizado privado se logró, principalmente a costa de los servicios de ferrocarril y autobuses respetuosos con el medioambiente. Esa tendencia es el resultado, en gran parte, de decisiones políticas fundamentales como las bonificaciones para el desguace de vehículos.

El tráfico en el segmento de larga distancia sufrió el descenso más fuerte con un 2,3 por ciento, es decir 34.700 millones de viajeros-km, a pesar del éxito de las campañas de ofertas especiales, tales como el billete "Mauerfall-Spezial" y el billete DBLidl. El impacto de la crisis económica fue especialmente visible en la caída del número de viajeros.

En el segmento del ferrocarril de larga distancia, los competidores siguen teniendo una baja cuota de mercado, por debajo de un uno por ciento en términos de volumen de tráfico. Una vez más, el principal competidor de DB fue Interconnex, uno de los miembros del grupo francés Veolia. La empresa declaró que obtuvo sus primeros beneficios de explotación el año pasado y, por consiguiente, está considerando ampliar la gama de sus productos.

FIGURA 7. DESCENSO DE LA DEMANDA EN EL MERCADO FERROVIARIO DE VIAJEROS
(Variación porcentual anual en viajeros-km)

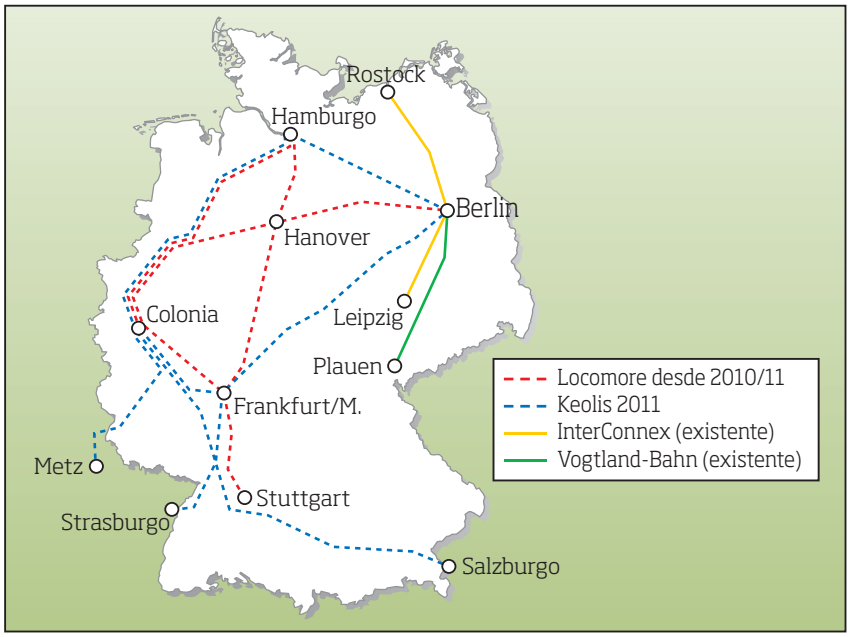


(*Estimado: Fuente: Base de datos de DB)

Ferrocarril de Larga Distancia: ¿Se Acelerará la Competencia?

SNCF suscitó una fuerte polémica cuando anunció que Keolis, empresa de la que el ferrocarril estatal francés posee la mayor parte de intereses, tiene previsto entrar en el mercado del ferrocarril de larga distancia alemán el año próximo. Las solicitudes de surcos ferroviarios presentadas por Keolis atrajeron la atención pública por la simple razón de que a Deutsche Bahn se le prohibió competir con SNCF en el mercado francés de viajeros por ferrocarril, en el que SNCF disfruta aún de un monopolio legal. Ramsauer, el Ministro Federal de Transportes, ha anunciado su intención de hacer en el futuro una campaña a favor de unas condiciones competitivas armonizadas para toda Europa. Las solicitudes adicionales de surcos ferroviarios también desataron un acalorado debate en las regiones afectadas, ya que interrumpían los servicios de intervalos regulares en el transporte regional, por ejemplo en el Valle Central del Rin y los servicios de tránsito rápido en la región de Rin-Neckar. Aparte de Keolis, otra empresa presentó gran cantidad de solicitudes de surcos ferroviarios de larga distancia, la recientemente creada Locomore Rail, respaldada por un inversor financiero americano. Locomore tiene previsto operar trenes entre Colonia y Hamburgo desde el 15 de agosto de 2010, y después las conexiones entre Berlín y Frankfurt, además de las de Stuttgart y Hamburgo unos meses después. Para empezar, la empresa utilizará trenes retirados del servicio y comprados al ferrocarril estatal austriaco, aunque posteriormente los reemplazará por trenes nuevos.

FIGURA 8. LÍNEAS EXISTENTES Y PLANIFICADAS QUE ESTÁ PREVISTO QUE SEAN EXPLOTADAS POR COMPETIDORES EN ALEMANIA



Fuente: Comunicados de prensa.
Noticia de última hora: Keolis no ha aceptado el acuerdo marco ofrecido y Locomore Rail no se espera que opere la línea Hamburgo – Colonia hasta después de abril de 2011.

La Comisión Europea Prepara la Apertura de los Mercados Nacionales del Transporte de Viajeros

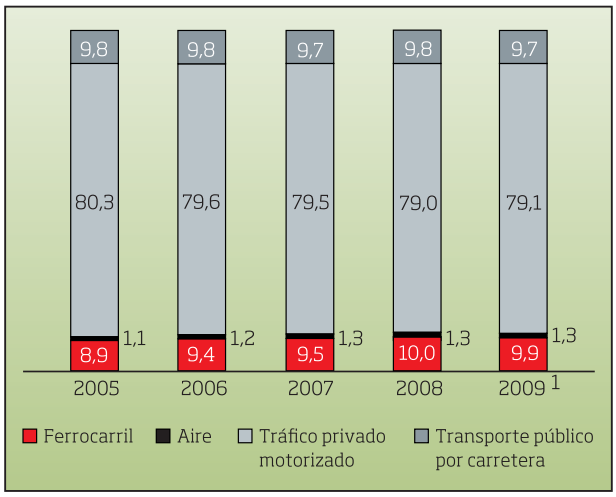
Desde el punto de vista de Deutsche Bahn, sin embargo, los mayores competidores son la carretera y el tráfico aéreo interior. Un aspecto positivo de los planes de entrada en el mercado es que se espera que aviven el debate sobre la armonización de las condiciones de acceso en Europa. La demanda de un régimen normativo más estricto en Alemania, como recientemente lo denominó la Comisión de Monopolios en su último informe sobre el sector del ferrocarril, no parece razonable si el acceso a los mercados vecinos, tales como Holanda o Francia, continúa estando restringido. Las solicitudes de surcos ferroviarios de larga distancia confirman que este segmento también está abierto a la competencia en Alemania. Las divergentes cuotas de mercado de los competidores en diferentes segmentos del mercado se deben a las características de éste que afectan a los riesgos y a los beneficios previstos por los potenciales participantes.

Mientras tanto, también se debate a nivel europeo si se deberían liberalizar los mercados nacionales de transporte de viajeros, además del mercado de transporte de mercancías y del transporte internacional de viajeros por ferrocarril. La Comisión Europea ha encargado a varias consultoras la preparación de un estudio sobre " las opciones normativas para una futura apertura del mercado del transporte de viajeros por ferrocarril". Entre otros asuntos, este estudio examinará

cómo la competencia ha afectado al rendimiento del tráfico y a los requisitos financieros estatales basándose en tres casos, el de Alemania, el del Reino Unido y el de Suecia, donde los mercados ya están liberalizados. Los resultados preliminares, que se pueden descargar en

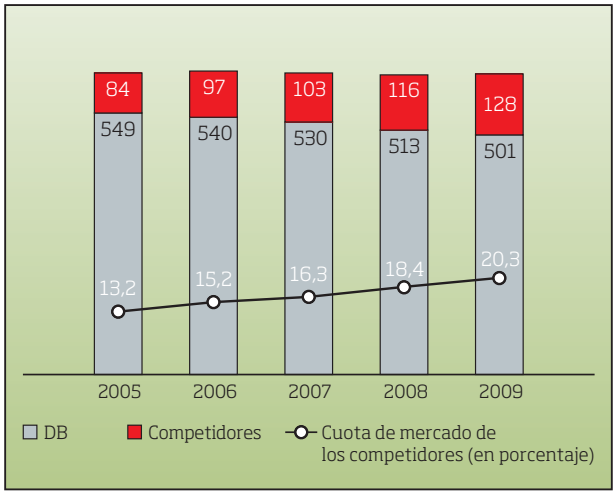
http:// ec.europa.eu/tranport/rail/studies/rail_en.htm, indican que la apertura del mercado tiene un impacto positivo en el mercado ferroviario de viajeros, igual al que tuvo en el mercado de transporte de mercancías abierto anteriormente.

FIGURA 9. LA CUOTA DEL TRÁFICO MOTORIZADO PRIVADO AUMENTA TRAS AÑOS DE PÉRDIDAS
(Cuota de distribución modal en porcentaje; base: rendimiento de tráfico, cifras redondeadas)



Como las cifras están redondeadas, pueden no sumar exactamente 100.
1)Estimado
Fuentes: Oficina Federal de Estadística; Base de datos de DB

FIGURA 10. LOS FERROCARRILES COMPETIDORES AUMENTAN SU CUOTA DE MERCADO
(Servicios ferroviarios en millones de trenes-km)



Fuente: Base de datos de DB.

Transporte Regional: Se Estabiliza el Crecimiento de los Competidores

En el mercado regional, con las solicitudes de servicios, se pueden preveer las tendencias en fase inicial, debido a los largos procedimientos preliminares para la adjudicación de contratos. La proporción de ferrocarriles no pertenecientes a DB en términos de trenes-km en 2009 aumentó un 10,4 por ciento, aproximadamente unos 128 millones, según los contratos que consiguieron mediante procedimientos competitivos en los últimos años. Dado que las cantidades pagadas por las autoridades contratantes constituyen la mayor parte de los ingresos de los ferrocarriles y estas cantidades se basan en trenes-km operados, el porcentaje de los ferrocarriles competidores en este mercado, generalmente, se mide en términos de kilómetros operados más que en rendimiento del tráfico. El año pasado, el porcentaje aumentó de un 18,4 a un 20,3 por ciento, así que el crecimiento de los ferrocarriles no pertenecientes a DB ha sido continuo durante los últimos 15 años. En términos de tráfico, la competencia de DB también ha hecho grandes progresos. Aunque el mercado global ha descendido ligeramente, su rendimiento ha subido un cinco por ciento. Mientras tanto, el tráfico en el mercado regional total suma un 12,1 por ciento.

DB Regio tuvo gran éxito con los procedimientos de adjudicación de contratos en 2009, ganando 62 millones de trenes-km -equivalentes al 77 por ciento- de los aproximados 80 millones de trenes-km concedidos por las autoridades contratantes a través de varios procedimientos. Esa cifra confirma de nuevo que la introducción de la competencia no significa una desventaja para el operador. La empresa triunfó a pesar del deliberado favoritismo mostrado hacia terceras partes en algunos procedimientos de adjudicación de contratos. En Berlin - Brandenburgo, por ejemplo, DB Regio inevitablemente perdió una parte de los servicios porque las condiciones de adjudicación de contratos decían que a ningún licitador único se le podrían conceder todos los lotes. Es interesante resaltar que la razón que se dio para esta restricción de la competitividad, que significa que el único competidor existente ganó el contrato independientemente del nivel de su oferta, fue que intentaba fomentar "la competencia". Desde ese punto de vista, un concurso ganado por DB Regio no sería competitivo, mientras que la adjudicación directa a otra empresa siempre sería competitiva.

Durante años, la mayor parte de los contratos del servicio regional han sido concedidos siguiendo procedimientos competitivos, tales como concursos o procedimientos de negociación formal con varias empresas ferroviarias. Durante los últimos cinco años, más del 80 por ciento de los procedimientos competitivos se hicieron por medio de concursos. DB ganó más servicios que sus competidores, independientemente del procedimiento de adjudicación de contratos. Entre 2005 y

2009, se concedieron nuevos contratos por más del 40 por ciento del total de los servicios de transporte regional.

De la misma forma, el éxito de DB Regio en otros países no hubiera sido posible sin la intensa competencia en Alemania, que obliga a las empresas a mejorar constantemente su rendimiento. Entretanto ganó el primer concurso para los servicios ferroviarios en la región de Östengötland en Suecia. El contrato es por un período de diez años, con un volumen inicial de 3,3 millones y un aumento posterior hasta 3,8 millones de trenes-km. DB Regio UK asumirá el control del metro de Tyne and Wear en el noroeste de Inglaterra, por un período inicial de siete años. El contrato, que podrá renovarse por dos años más, también incluye el mantenimiento y la modernización de aproximadamente 90 trenes de metro de Nexus, la parte principal del contrato.

FIGURA 11. EL VOLUMEN DE TRÁFICO DE FERROCARRILES DIFERENTES A DB AUMENTA A PESAR DE LA CRISIS
Globalmente, el volumen del tráfico en el mercado de viajeros descendió (miles de millones de viajeros-km)

Fuente: Oficina Federal de Estadística.

Consolidación Continua

No sólo Deutsche Bahn tiene actividad fuera de su territorio: los ferrocarriles estatales extranjeros, a su vez, tienen una cuota cada vez mayor del mercado alemán. En 2008, por ejemplo, el ferrocarril holandés Nederlandse Spoorwegen (NS) adquirió la totalidad de las acciones de Abellio Group, que ofrece servicios ferroviarios tanto urbanos como regionales en Alemania. Por el contrario, algunas partes del mercado de viajeros por ferrocarril holandés continúa cerrado a Deutsche Bahn y a otros competidores porque NS tiene la franquicia exclusiva de toda la red básica. El operador de alta velocidad HSA, en el cual NS tiene un 90 por ciento de las acciones, está protegido contra la competencia hasta 2031. La situación es similar respecto al ferrocarril estatal Suizo SBB, cuya filial SBB Germany GmbH también opera en Alemania, aunque a una escala comparativamente menor. El ferrocarril estatal francés SNCF se beneficia de la apertura del mercado alemán a través de su participación mayoritaria en Keolis (Eurobahn), mientras que el mercado ferroviario de viajeros en Francia está cerrado a otros ferrocarriles. EL ferrocarril estatal danés DSB también ha anunciado planes de compromiso a largo plazo en Alemania. En marzo de 2010, adquirieron un 50 por ciento de las acciones de Vias, con sede en Hesse, que opera el Odenwaldbahn, a modo de "cabeza puente". Sin embargo, en contraste con otros países mencionados anteriormente, es posible la entrada en todos los segmentos del mercado nacional de DSB.

Además de los ferrocarriles estatales, importantes compañías internacionales tales como Arriva y Veolia operan en el mercado ferroviario alemán de viajeros. A menudo crean nuevas empresas en cooperación con ferrocarriles de propiedad municipal o federal para competir por contratos de servicios públicos en la región correspondiente. Un ejemplo típico es Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG). El 50 por ciento de las acciones de ODEG son propiedad de Prignitzer Eisenbahn, filial de Arriva Group. El 50 por ciento restante son propiedad de BeNEX GmbH, y el 51 por ciento de BeNEX pertenece a Hamburger Hochbahn AG, una empresa municipal. El 49 por ciento restante de BeNEX, que oferta contratos de servicio público en Alemania, pertenece a una sociedad de inversión. La situación es aun más complicada en lo que respecta a la propiedad de la empresa que dice ser el segundo proveedor regional más importante de servicios ferroviarios después de Deutsche Bahn (en lo que respecta al volumen de tráfico), Metronom Eisenbahngesellschaft GmbH, que opera en la zona de Hamburg-Uelzen-Hanover-Bremen. Juntas, las autoridades federales y regionales de Hamburgo, Bremen y la Baja Sajonia, así como varias autoridades regionales y locales, poseen más de la mitad de las acciones de la empresa. Arriva tiene una participación de aproximadamente el 31,6 por ciento y otros tienen un 17,4 por ciento.

Esta participación de las autoridades federales y regionales en el mercado ferroviario sería censurable sólo si las autoridades encargadas dieran preferencia en la adjudicación de contratos a empresas cuyas acciones fueran propiedad total o parcial de las autoridades de los estados federados y de ciudades o distritos rurales que simultáneamente poseen participaciones en las principales autoridades ordenantes.

Análisis detallados de las complicadas relaciones entre las empresas ferroviarias con actividad en Alemania, revelan que en comparación hay un escaso número de empresas públicas junto con algunas empresas internacionales. A pesar del gran número de competidores en Alemania, ya se ha producido una significativa consolidación. Esta tendencia continuará en 2010, con la fusión ya concluida de Transdev (por ejemplo Transregio), que es indirectamente propiedad del estado francés y Veolia (Bayerische Oberlandbahn, Nord-WestBahn, Nord-Ostsee-Bahn).

La Elaboración del Horario es Cada Vez Más Compleja

Cuando se soliciten surcos ferroviarios, los clientes de DB Netz AG podrán ir teniendo más en cuenta los trabajos de construcción de infraestructuras. A partir del horario de servicio de 2011, podrán solicitar acuerdos marco.

Elaborar el horario de servicio es un proceso cada vez más complejo. Los clientes de DB Netz AG solicitaron más de 52.300 surcos ferroviarios para el horario de servicio de 2010, un incremento del 6,2 por ciento respecto al año anterior. El motivo de esta subida es un aumento sustancial de las restricciones causadas por los trabajos de construcción que tenían que llevarse a cabo durante la programación del horario. Como a los usuarios se les informa de estas interrupciones con antelación y las consecuencias previstas se discuten durante la negociación del surco ferroviario, las EF pueden incluir dichas medidas cuando soliciten los surcos ferroviarios. Por ejemplo, si una empresa ferroviaria planea operar un transporte de mercancías durante todo el año entre Hamburgo y Ratisbona en 2010, solicitará un surco ferroviario para esa ruta directa. Sin embargo, si la EF sabe que se están llevando a cabo tres proyectos de construcción en esa línea en el 2010, solicitará surcos ferroviarios adicionales para los desvíos provisionales en las rutas alternativas.

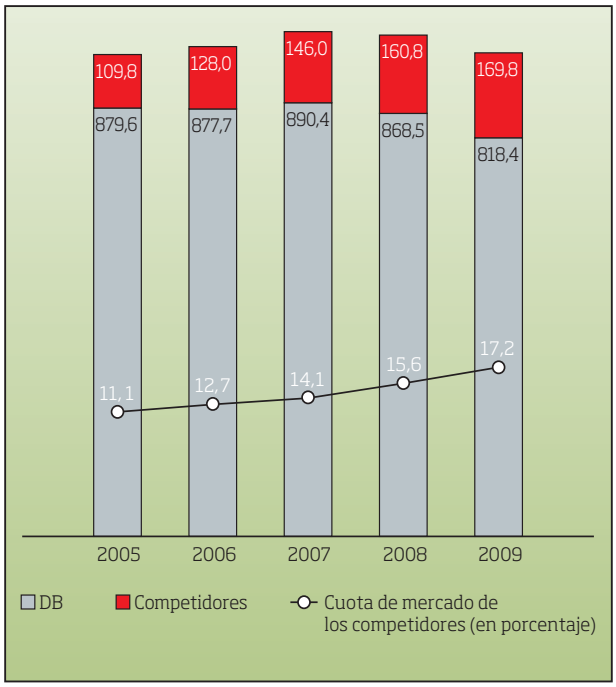
El número de empresas ferroviarias operando en la infraestructura de DB Netz AG se mantiene estable: además de las empresas del grupo DB, hay 323 competidores. 75 de ellos son compañías no pertenecientes a DB que ofrecen servicios de viajeros, 153 son operadores de transportes de mercancías por ferrocarril y las restantes son empresas constructoras o de la industria del ferrocarril. Desglosado según el tipo de transporte, aproximadamente el 23 por ciento de las solicitudes de surcos ferroviarios para el horario de servicio de 2010 fueron para tráfico de mercancías, aproximadamente el 72 por ciento para tráfico de viajeros regional y alrededor de un 5 por ciento para tráfico de viajeros de larga distancia. En el sector de viajeros de larga distancia, las empresas ferroviarias no pertenecientes a DB, solicitaron un total de 113 surcos ferroviarios, un 16 por ciento más que en 2009. Las solicitudes de los competidores del sector de larga distancia, por lo tanto, se mantenían bajas. Sin embargo, esta situación podría cambiar a partir del siguiente horario, ya que Keolis -el 56,7 por ciento de sus acciones son propiedad de la empresa estatal francesa SNCF- y Locomore Rail, una empresa fundada en el año 2007 en Berlín, han anunciado que planifican el lanzamiento de un servicio de viajeros de larga distancia en Alemania a partir de 2011.

Desafíos en su Elaboración

Igual que en el horario del año anterior, este año también ha habido intereses opuestos en unos 12.000 surcos ferroviarios, ya que las EF querían usar las mismas líneas al mismo tiempo. Cuando DN Netz consiguió resolver todos estos conflictos, en la elaboración de los surcos ferroviarios y durante la comprobación del procedimiento de coordinación, encontró alternativas que fueron aceptadas por todas las partes tras consultar con las EF. El proceso de coordinación podría haber sido más complicado tras la liberalización del mercado ferroviario internacional de viajeros que entró en vigor el 1 de enero de 2010. En 2009, anticipándose a la liberalización, el legislador alemán modificó las regulaciones prioritarias de adjudicación de surcos ferroviarios si las partes no pueden llegar a un acuerdo durante el procedimiento de coordinación. Con esta medida intentó evitar que los servicios de transporte internacional -especialmente los transportes ferroviarios de mercancías- interrumpieran los servicios integrados nacionales de intervalos regulares. Por consiguiente la nueva normativa legal da mayor prioridad a los surcos ferroviarios integrados de intervalos regulares que a los surcos ferroviarios internacionales en el procedimiento de resolución de conflictos.

En la actualidad todos los transportes ferroviarios internacionales están armonizados en procesos separados entre las EF interesadas. Al término de este proceso de armonización, las EF con responsabilidad global presentarán solicitudes para todos los surcos ferroviarios a uno de los administradores de infraestructuras implicados, o alternativamente, todas las EF implicadas solicitarán a diferentes administradores de infraestructura los surcos ferroviarios individuales. Los surcos ferroviarios para la red nacional los concederá el administrador de infraestructuras nacional de conformidad con las normas nacionales aplicables y los sistemas nacionales de elaboración. Sin embargo, como parte de la cooperación entre los administradores de infraestructuras europeos, RailNetEurope (RNE) proporciona herramientas para facilitar las comunicaciones entre las distintas partes. Los miembros de RNE desarrollan y optimizan procesos internacionales relacionados con aspectos tales como procedimientos de consulta para las EF y elaboración de horarios. Por ejemplo, RNE ha desarrollado Pathfinder, una aplicación informática que simplifica el proceso para las EF y para los administradores de infraestructuras.

FIGURA 12. AUMENTO DEL VOLUMEN DE TRÁFICO DE LOS COMPETIDORES A PESAR DE LA CRISIS
En 2009 la cuota total de las empresas que no pertenecen a DB ascendió al 17 % (millones de surcos ferroviarios-km)



Fuente: Base de Datos de DB.

Gran Interés en los Acuerdos Marco

El período examinado también incluye la aplicación de procedimientos para acuerdos marco periódicos. Las solicitudes se pueden enviar cada cinco años, que corresponde al periodo de vigencia de los acuerdos marco del horario. Los acuerdos marco pueden concertarse con las EF o con otros usuarios autorizados, como autoridades solicitantes, empresas de transportes y navieras, para asegurar que tienen suficiente capacidad de infraestructura para, al menos, dos períodos consecutivos de vigencia del horario de servicio. En virtud del acuerdo marco, DB Netz AG garantiza asignar al solicitante un surco ferroviario dentro de la capacidad acordada para el horario de servicio correspondiente en caso de conflicto de solicitudes. En otras palabras, el acuerdo marco entra en vigor cuando el horario de servicio se elabora cada año.

En caso de conflicto de solicitudes para los surcos ferroviarios, un cliente que haya firmado un acuerdo marco puede tener la certeza de recibir un surco ferroviario para la capacidad acordada. El proceso para alcanzar acuerdos marco es idéntico al de la elaboración de los horarios de servicio, es decir, si las partes no llegaran a un acuerdo en los procesos de coordinación, DB Netz AG decidirá basándose en criterios legales y en las normas de procedimiento.

En 2009, DB Netz AG recibió aproximadamente 28.000 solicitudes para acuerdos marco de diferentes períodos de duración. Las solicitudes para el sector del transporte ferroviario de mercancías suponen aproximadamente el 12 por ciento, pero la gran mayoría -aproximadamente dos tercios- pertenecen al servicio regional de viajeros. Las empresas de DB presentaron aproximadamente 15.600 solicitudes de acuerdos marco y 7.800 procedían de otros usuarios potenciales. Fue la primera vez que usuarios autorizados que no prestan servicios de transporte ferroviario, ejercieron su derecho a solicitar acuerdos marco. DB Fernverkehr AG presentó unas 1.000 solicitudes de acuerdos marco para servicios de viajeros de larga distancia a partir del horario de servicios de 2011, mientras que las EF de viajeros de larga distancia no pertenecientes a DB presentaron 140 solicitudes aproximadamente.

Durante la tramitación de esas solicitudes de acuerdos marco, DB Netz AG tuvo que llevar a cabo numerosos procedimientos de coordinación. En unos 30 casos, tuvo que decidir las solicitudes de conflicto basándose en criterios de prioridad previstos en la ley. En otros 50, aproximadamente, el asunto se decidió basándose en las tarifas estándar del procedimiento. Esto fue preciso principalmente por los planes que tenían los nuevos competidores de lanzar productos de larga distancia a partir de diciembre de 2011. SNCF, por ejemplo, ha anunciado que su filial Keolis ofrecerá servicios de larga distancia compitiendo con DB Fernverkehr AG durante ese período horario. La superposición de solicitudes de horario de diferentes usuarios y la necesidad de especificar las horas exactas de las salidas y llegadas, reduce las posibilidades de coordinación, y por lo tanto, las posibilidades de encontrar alternativas aceptables.

Los Servicios Discrecionales Utilizan Surcos Ferroviarios Ad Hoc

Después de elaborar el horario quedan algunas capacidades disponibles. Estas se pueden aplicar al año entero para tráfico discrecional. En el horario de servicio de 2009, por ejemplo, DB Netz AG elaboró unos 800.000 surcos ferroviarios para transporte discrecional, la mayoría de los cuales eran trenes de mercancías. Los modelos comerciales a corto plazo son típicos del sector de mercancías, lo que dificulta alcanzar acuerdos a largo plazo para un horario de servicio de un año entero Esos surcos ferroviarios ad hoc también se utilizan en otros tipos de transporte, tales como recorridos homologados, o transportes necesarios para los trabajos de construcción. En 2009, dichos transportes supusieron 17.500 surcos ferroviarios.

POLITICAS REGULATORIAS

Desarrollos de la Política de Transportes de la UE

La Comisión actualmente discute el futuro del transporte europeo y tiene previstas importantes modificaciones en el marco legal actual del transporte por ferrocarril.

La nueva Comisión Europea, encabezada por el Presidente Barroso, asumió el cargo en febrero de 2010. Se espera que el nuevo Comisario de Transporte, Siim Kallas, de Estonia, continúe con las importantes iniciativas emprendidas por su predecesor, Antonio Tajani. Los puntos esenciales de la futura política de transportes serán el desarrollo del transporte libre de carbono, la internalización de los costes externos y mayores inversiones en infraestructuras para mejorar la integración de los distintos modos de transporte. En una audiencia ante el Parlamento Europeo, el nuevo Comisario de Transporte también resaltó la importancia del refuerzo de la competencia y la liberalización de los mercados del ferrocarril. Se ha creado un nuevo departamento, "Climate Accion", para destacar la importancia de las políticas climáticas de la UE. La Comisaria responsable, Connie Hedegaard, ha anunciado sus planes para establecer la protección de los recursos naturales y las políticas climáticas como cuestiones intersectoriales en todos los aspectos de las políticas de la UE y presentar la propuesta de un paquete sobre protección del transporte y el clima.

Objetivos y Puntos Esenciales de 2010 a 2020

La Comisión elabora actualmente una declaración sobre futuros objetivos y principales áreas de trabajo de la política europea de transportes. En junio de 2009, se presentó una Comunicación que desencadenó un debate público. Se trata de la precursora del nuevo Libro Blanco de los Transportes que se presentará en la segunda mitad de 2010 y servirá de base para que la Comisión concrete las medidas (legislativas) entre 2010 y 2020. El último Libro Blanco sobre política de transporte europea se remonta a 2001.

El aumento de la competencia mundial y del volumen de transporte, así como los efectos negativos en el medioambiente, determinarán las políticas de transportes durante las próximas décadas. En particular, se dará prioridad máxima a la protección climática y a la mejora de la eficiencia del uso de los recursos. El objetivo declarado de la UE es desarrollar una industria de transportes libre de carbono. Para alcanzar ese objetivo, la Comisión se propone dar preferencia a las soluciones técnicas. A largo plazo, esos avances contemplan mejorar la posición competitiva de Europa en el mercado mundial. Al mismo tiempo, la Comisión planea mejorar la integración de los diferentes modos de transporte y las interconexiones. Hasta la fecha, no se ha prestado atención suficiente a la aportación que el ferrocarril y el transporte público pueden hacer para mitigar esos problemas. El objetivo de un sistema de transportes mejor integrado sería incrementar las alternativas respetuosas con el medioambiente al transporte por carretera. En consecuencia, DB está a favor de la intención de la Comisión de optar por instrumentos de fijación de precios, tales como internacionalización de costes externos, promoción de un sistema de transportes más sostenible y fomento de la competencia. La plena liberalización de los mercados nacionales de transporte por ferrocarril y el desarrollo de unas normas uniformes en todos los Estados miembros de la Unión Europea, son esenciales para lograr una competencia equitativa y motivo de gran interés para DB en la política de transporte Europea. La intención de la Comisión de presentar una propuesta para la apertura de los mercados ferroviarios nacionales de viajeros deberá, por consiguiente, ser apoyada.

Los Procedimientos de Infracción Pasan a la Siguiente Etapa

En octubre de 2009, la Comisión Europea inició la segunda etapa de los procedimientos de infracción contra Alemania y otros 20 Estados Miembros de la UE, alegando que habían incumplido las exigencias legales del Primer Paquete Ferroviario. Si los países fracasan en las negociaciones para remediar las presuntas infracciones, la Comisión tendrá derecho a emprender acciones legales contra los Estados Miembros ante el Tribunal de Justicia Europeo. Las principales acusaciones de la Comisión hacen referencia a la insuficiente separación de la infraestructura y la explotación, así como a la insuficiencia de los poderes y a la independencia de la autoridad reguladora. También critica la forma en que numerosos Estados miembros establecen las tasas sobre las infraestructuras, la falta de un régimen de prestaciones y la ausencia de incentivos para que los administradores de infraestructuras reduzcan los costes y las tasas sobre las infraestructuras. La Comisión acusa principalmente a Alemania de no haber adoptado las medidas adecuadas para garantizar que el administrador de infraestructuras sea independiente del holding ferroviario y de los operadores de transporte. La Comisión también ha denunciado a Francia, Italia, Polonia, Bélgica y Austria.

El nuevo Gobierno Federal rechazó las críticas sobre la falta de independencia por parte de DB Netz AG, defendiendo la posición anterior adoptada por Alemania. Tanto el Acta General del Ferrocarril como el reglamento interno de DB Group contienen disposiciones suficientes para asegurar la inde-

pendencia necesaria. La ley de Ferrocarriles Europeos expresamente prevé la estructura de holding como forma legítima de organización. En consecuencia, no se puede hacer que esta forma jurídica sea imposible imponiendo excesivas exigencias a la independencia. La acusación de que Alemania no ha dado a su autoridad reguladora las facultades adecuadas para obligar a la divulgación de la información tampoco tiene fundamento. La Agencia Federal de Redes tiene derecho a exigir información y puede hacer valer estos derechos contra los administradores de infraestructuras, amenazando con una multa si fuera necesario. Sin embargo, conforme al acuerdo de coalición, el Gobierno Federal prevé reforzar el poder de las autoridades reguladoras.

En algunos casos, las alegaciones de la Comisión contra otros Estados Miembros relacionados con las autoridades reguladoras van mucho más lejos. Por ejemplo, la Comisión alega que las autoridades reguladoras en Francia, República Checa y Dinamarca, en términos generales, no tienen suficiente poder para hacer valer sus decisiones. Mantiene además que las autoridades reguladoras de nueve países, -incluidos Francia, Italia y España- no son lo suficientemente independientes. La acusación de que no hay incentivos para que los administradores de infraestructuras reduzcan los costes y los gastos, que la Comisión ha presentado contra un total de once Estados Miembros, tampoco se aplica a Alemania. Actualmente, DB Netz AG no tiene ingresos suficientes y eso es incentivo suficiente para que gestione su infraestructura de forma mucho más eficiente. También hay suficientes incentivos en las disposiciones vigentes del derecho presupuestario así como en el Acuerdo de Rendimiento y Financiación concluido entre el Gobierno Federal y las empresas de infraestructuras de DB. Sin embargo, el nuevo gobierno alemán está considerando la introducción de un sistema de incentivos, "Performance regime", para los cánones de infraestructura y estación.

La Comisión Prevé una Revisión de la Legislación Ferroviaria Europea

Debido a la formación de la nueva Comisión Europea, los planes de la Comisión de revisar las disposiciones del Primer Paquete Ferroviario se pospusieron hasta este año. Con la revisión se intenta simplificar y modernizar el marco jurídico que regula el acceso al mercado ferroviario. Por un lado, fusionará tres Directivas del primer paquete ferroviario en un único acto legislativo. En segundo lugar, adaptará determinadas disposiciones legales. Los planes prevén una normativa más estricta de acceso a instalaciones de servicio, tales como terminales y estaciones. Se ampliarán los poderes de las autoridades reguladoras, especialmente la asignación de surcos ferroviarios internacionales y el seguimiento del mercado. La Comisión también prevé implantar cánones de infraestructura obligatorios por ruido y establecer especificaciones detalladas para los acuerdos de financiación a largo plazo. También se propone imponer requisitos más estrictos en lo relativo a la contabilidad separada para la infraestructura y la explotación. El plan de revisión de la Comisión supondrá un marco jurídico más detallado para la reglamentación del sector ferroviario. Esta revisión sólo tendrá sentido cuando exista un nivel regulatorio equiparable en todos los Estados miembros y se haya logrado la liberalización del mercado ferroviario. La legislación ferroviaria europea sigue sin prever la apertura de los mercados ferroviarios nacionales de viajeros. La Comisión ha encargado una encuesta sobre la mayor apertura del mercado. Consideramos esencial que los planes de revisión de la Comisión incluyan una propuesta de legislación apropiada.

La Readaptación de los Vagones de Mercancías es un Paso Esencial en la Reducción del Ruido

Luchar contra los ruidos inducidos por el ferrocarril es un tema que ocupa un lugar destacado tanto en el programa político europeo como en el nacional. Los políticos, los ferrocarriles y los propietarios de vagones están de acuerdo en que dotar a los vagones de mercancías con zapatas de freno de material compuesto que emiten poco ruido puede desempeñar un papel clave para conseguir la disminución del ruido causado por los trenes de mercancías. El uso de las zapatas de freno de material compuesto reduce considerablemente el ruido de la rodadura, que es la principal fuente de emisión de ruido del tráfico de mercancías. Acondicionando casi toda la flota con estas zapatas de freno se lograría una reducción significativa del ruido percibido. La principal ventaja de adaptar los vagones es que así se reduce el ruido en toda la red ferroviaria, no sólo a nivel local, como sucede con las pantallas acústicas, ventanas antirruido, etc. Por eso DB desde 2001 sólo compra vagones equipados con zapatas de freno de bajo nivel de ruido, es decir, mucho antes de la entrada en vigor de las disposiciones legales del nuevo material rodante en 2006. Sin embargo, excepto los vagones de mercancías recién comprados, el resto de la flota de vagones de mercancías todavía no tiene zapatas de freno de bajo nivel de ruido.

Muchos políticos creen que la introducción de las tasas sobre el ruido serviría de incentivo para que las empresas readapten sus vagones de mercancías y reflejarían si el transporte se realiza con vagones silenciosos o ruidosos. Mientras Deutsche Bahn respalda el uso de instrumentos e incentivos de economía de mercado como principio general, debería ponerse más cuidado en que esos modelos no debiliten la posición de la competencia intermodal y provoquen un trasvase modal al transporte de mercancías por carretera. La

mayoría de los modelos de tarificación de infraestructura sobre el ruido discutidos hasta la fecha ocasionarían costes desmesurados, por ejemplo, en los sistemas de identificación de vagón y en los complejos procesos contables basados en la emisión de ruido.

En otoño de 2009, KCW Berlin, Steer Davies Gleave London y Technische Universität Berlin publicaron un estudio, encargado por la Comisión, que presentaba propuestas para el diseño de un sistema de tarificación de las infraestructuras sobre el ruido. El estudio ofrece excelentes puntos de partida, en particular la recomendación de un modelo simple que ofrece una bonificación para los vagones de mercancías "silenciosos". Sin embargo, dichos modelos requieren más elaboración, especialmente de acuerdo con las propuestas anunciadas por la Comisión Europea relacionadas con la refundición. Se deberían considerar las sugerencias planteadas por el sector ferroviario e integrarlas en un paquete de medidas que evitarían cargas innecesarias a un modelo ferroviario respetuoso con el medioambiente y aliviaría las molestias a los residentes próximos a las vías.

El sector del ferrocarril alemán cree que además de la ayuda financiera directa por vagón adaptado, como en el actual proyecto piloto "Quiet Rhine" (Rhin silencioso), el enfoque más adecuado sería un sistema simple de bonificación basado en la emisión de ruido y el rendimiento kilométrico de los vagones. En otras palabras, los propietarios de los vagones deberían recibir una bonificación por kilómetro -pagada con fondos públicos- para cada vagón de mercancías equipado/ readaptado con sistemas de frenos de bajo nivel de ruido. Los requisitos técnicos ya existen para dicho sistema y los recursos financieros no deberían dedicarse a procedimientos administrativos complicados, sino a medidas que realmente reduzcan el ruido.

Se Espera que Tres Corredores de Transporte de Mercancías Atraviesen Alemania

La iniciativa de la Comisión para establecer corredores europeos de trenes de mercancías ha recibido el apoyo del Parlamento Europeo y del Consejo de Ministros de Transporte. Persigue el oportuno objetivo de mejorar la calidad y capacidad competitiva del transporte ferroviario internacional de mercancías mediante la racionalización de los grandes corredores ferroviarios europeos. Según el estado actual de las negociaciones, se han propuesto tres corredores que potencialmente podrían atravesar Alemania: Rotterdam-Génova, Estocolmo-Palermo y Bremerhaven/Rotterdam-Berlín-Varsovia-Kaunas; y se crearán empresas administradoras de dichos corredores en los próximos años. Los administradores de infraestructuras interesados están obligados a elaborar planes de desarrollo para cada uno de los corredores bajo la supervisión de los Estados miembros. Esta iniciativa tiene el objetivo de mejorar la coordinación internacional de la planificación de la inversión y la construcción, además de la capacidad y la gestión del tráfico. Durante este proceso se consultará a los operadores de terminales y representantes de empresas ferroviarias que vayan a usar el corredor.

Según la resolución adoptada por el Consejo en la primera lectura -y en contra de los planes originales de la Comisión- el tráfico ferroviario de mercancías no será una prioridad global. En lugar de esto, se concretarán objetivos específicos. En caso de cualquier desviación del programa, por ejemplo, el objetivo sería minimizar el retraso total en la red. La definición de dichos objetivos permitiría a los administradores de infraestructuras elaborar soluciones apropiadas de mutuo acuerdo, teniendo en cuenta las circunstancias específicas de cada región y nación en sus propias redes. El punto crucial en el siguiente paso de este proceso será que a los administradores de infraestructuras se les conceda la libertad empresarial necesaria para tomar las decisiones apropiadas. Es vital que haya flexibilidad para asegurar una utilización óptima de las capacidades de infraestructura y garantizar una atractiva gama de productos de transporte de viajeros a larga distancia y regionales.

Uso Más Eficaz de los Fondos RTE-T

El Libro Verde publicado en febrero de 2009 fue la base de un encuentro público sobre la reorganización de políticas europeas de ayuda para el desarrollo de una Red Transeuropea de Transporte (RTE-T). Se presentaron unas 300 propuestas, dando un amplio respaldo a esta iniciativa de la Comisión. La mayoría estaban a favor de orientar la política de la RTE-T hacia la consecución de un sistema de transporte de conexiones intermodales. Los objetivos climáticos de la UE deberían ser un criterio clave para la selección de los proyectos que se van a apoyar. Se mantendrá la definición actual de la red RTE-T, que consiste en la suma de las redes nacionales de transporte de los Estados Miembros. Esto se considera necesario porque el marco legal europeo, por ejemplo el reglamento relativo a la armonización técnica, está directamente relacionado con la RTE-T. Las interfaces intermodales, como puertos, aeropuertos y terminales, se incluirán para crear una red básica integrada, en la que en el futuro podrían concentrarse más los recursos financieros de la UE. En vista de los limitados recursos de la UE para financiar la RTE-T, finalmente se apoyará ese enfoque. De acuerdo con los objetivos de la política climática de la UE, la mejora de las redes de los diferentes modos de transporte debería subrayar las ventajas medioambientales y climáticas del transporte ferroviario internacional de largo recorrido. La Comisión ha creado grupos de expertos para elaborar los conceptos iniciales y, entre otras cosas, proponer criterios de selección para los proyectos de la RTE-T que podrán ser elegidos para recibir fondos de la UE en el futuro. La Comisión prevé publicar una Comunicación basada en los informes

finales de estos grupos de expertos en la segunda mitad de 2010. DB cree que la red ferroviaria europea debería ser la columna vertebral del sistema de transportes y que los proyectos de infraestructura ferroviaria deberían seguir disfrutando de la prioridad en la asignación de los fondos RTE-T.

Se Invierten Miles de Millones en la Introducción del Sistema Europeo de Gestión de Tráfico Ferroviario

La aplicación de un plan europeo para el ETCS (European Train Control System; Sistema de control ferroviario europeo) entró en vigor el 1 de septiembre de 2009. El ETCS se designó para reemplazar los sistemas nacionales de control ferroviario. Los sistemas de control ferroviario garantizan la seguridad de las operaciones ferroviarias y la comunicación entre las locomotoras y el centro de control de tráfico. El nuevo plan obliga a los Estados Miembros de la UE a equipar seis corredores europeos de mercancías con ETCS. Gran parte de los tramos de estos corredores estarán equipados para 2015; para 2020, los corredores estarán totalmente equipados con la versión ETCS (3.0.0) que estará disponible para entonces. Esto afectará en especial a Alemania, ya que cuatro de los seis corredores atraviesan este país. El plan de implantación europeo impone exigencias más estrictas que las ya existentes para equipar a esos corredores porque también se prescribe la inclusión de líneas adicionales en un corto período de tiempo. En las condiciones actuales, el plan de la UE implicará inversiones de 5.500 millones de euros en equipos a lo largo de las vías sólo en Alemania. Los principales elementos del coste son la readaptación o sustitución de los puestos de señalización y enclavamientos, la instalación de balizas y la vinculación del ETCS a la red de radio móvil GSM-R, utilizada en el ferrocarril. La financiación e instalación de equipos ETCS es responsabilidad del Gobierno Federal, que ha firmado varios memorándums de acuerdo que obligan a transponer el plan de implantación. En vista del dilatado tiempo requerido para planificar estas medidas, los acuerdos financieros deberán concluir tan pronto como sea posible si Alemania quiere cumplir su compromiso para el año 2015, de lo contrario se enfrentaría a la incoación de procedimientos de incumplimiento por parte de la Comisión.

El sistema Europeo de Control de Trenes pretende conseguir la interoperabilidad en lugar de la diversidad de los anteriores sistemas nacionales de control de trenes y así simplificar el transporte internacional y favorecer la competencia en el ferrocarril. En la práctica, sin embargo, existen varias versiones diferentes de ETCS, que no son compatibles entre sí. Además, los precios del ETCS siguen siendo tan altos que no hay ningún incentivo para comprar los sistemas desde el punto de vista de la gestión empresarial.

Deberían Evitarse los Enfoques Unilaterales de las Autoridades Nacionales Responsables de la Seguridad en la Circulación

El accidente de tren en Viareggio, Italia, en junio de 2009 causó muchos muertos y heridos. Una de las causas fue la rotura de un eje en un vagón de mercancías. Inmediatamente después del accidente, la Autoridad Italiana encargada de la Seguridad, la ANSF, pidió al operador ferroviario que presentara datos exhaustivos sobre ejes montados en vagones de mercancías y que realizara pruebas adicionales. También impuso restricciones de velocidad y exigió sistemas adicionales de seguridad. La Comisión de la UE creó un grupo de trabajo en la Agencia Ferroviaria Europea (ERA) en septiembre de 2009 para revisar la actual normativa de seguridad en el mantenimiento de vagones y ejes montados en el transporte de mercancías para encontrar una solución a nivel europeo de este problema también europeo.

Los ferrocarriles europeos conocen bien sus responsabilidades en el terreno de la seguridad y por ello, en una actuación concertada con la Asociación Ferroviaria Europea, elaboró un efectivo paquete de medidas para el grupo de trabajo de ERA que fue aprobado por las autoridades responsables de la seguridad y por ERA en Viareggio en diciembre de 2009 y que se implantarán a partir de 2010. Los elementos clave del programa incluyen la aplicación a nivel europeo de una inspección visual de los ejes montados, un programa para llevar a cabo análisis exhaustivos de muestras de ejes en algunos campos de aplicación, y un sistema a escala europea que rastree los datos de mantenimiento del eje. Este procedimiento también ha armonizado las disposiciones nacionales vigentes. La aceptación en toda Europa de estas medidas garantizará la seguridad de los ejes montados y aliviará la necesidad de tomar medidas aisladas, tales como inspecciones en intervalos más breves. La ejecución del programa se evaluará de forma continúa por el grupo de trabajo, junto con las autoridades responsables de la seguridad, y se adaptará conforme a los requerimientos.

Este procedimiento evitará que se tomen medidas descoordinadas dentro del contexto europeo. Las medidas unilaterales impuestas por las autoridades de seguridad nacionales serían contraproducentes para el esfuerzo de la UE de desarrollar un mercado único europeo para el transporte ferroviario y podrían, incluso, causar a la larga el estancamiento del transporte internacional de mercancías por ferrocarril. Por lo tanto, los procedimientos coordinados por las autoridades de seguridad a nivel europeo son absolutamente obligatorios.

La UE Refuerza los Derechos de los Viajeros en Todos los Sectores del Transporte

El nuevo Reglamento Europeo No. 1371/2007 relativo a los derechos de los viajeros entró en vigor el 3 de diciembre de 2009. En particular, contiene amplias disposiciones sobre compensación en caso de retraso. En Alemania, ahora los viajeros tienen derecho a una compensación que asciende al 25 por ciento del precio del billete por retrasos de 60 minutos o más y reembolsos del 50 por ciento para retrasos de 120 minutos o más. Hasta la fecha, esta reglamentación no se aplicaba a otros sectores de transporte. Mientras tanto, la UE se ha dado cuenta de que armonizar los derechos de los viajeros de todos los modos de transporte era un requisito esencial para crear unas condiciones equitativas de competencia y, por lo tanto, prevé introducir similares derechos para los viajeros en los sectores del autobús y el transporte marítimo.

Aunque el sector de la aviación tiene un reglamento sobre los derechos de los viajeros aéreos que lleva en vigor desde 2004, sólo prescribe compensaciones cuando el vuelo se cancela. Además, el Reglamento en la práctica está marcado por una considerable falta de aplicación. En toda Europa, numerosos viajeros se quejan de la falta de transparencia de precios, pérdidas de equipajes, cancelaciones y retrasos. Por eso la UE está considerando una reforma integral de la legislación aérea para remediar esos defectos. La Comisión europea se propone publicar una Comunicación sobre el estado actual de los déficits de aplicación en la primera mitad de 2010.

El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (European Court of Justice, ECJ en siglas inglesas) también considera urgente la necesidad de mejorar la legislación aérea. En su sentencia del 19 de noviembre de 2009, refuerza los derechos de los viajeros estipulando que tienen derecho a compensación si un vuelo llega con un retraso de más de tres horas. Así, el ECJ amplia los derechos de los viajeros ya concedidos en el reglamento vigente sobre los derechos de los viajeros. El ECJ declaró que en caso de retrasos importantes, el daño sufrido por el pasajero en forma de pérdida de tiempo equivale a una cancelación. Los viajeros tienen derecho al pago de una compensación a tanto alzado de 250 euros por vuelo de menos de 1.500 Km, 400 euros para vuelos intracomunitarios de más de 1.500 Km y otros vuelos entre 1.500 Km y 3.500 Km y 600 euros para vuelos de larga distancia de más de 3.500 Km. La compensación antes mencionada se aplicará a vuelos regulares y a viajes combinados, independientemente del precio del billete.

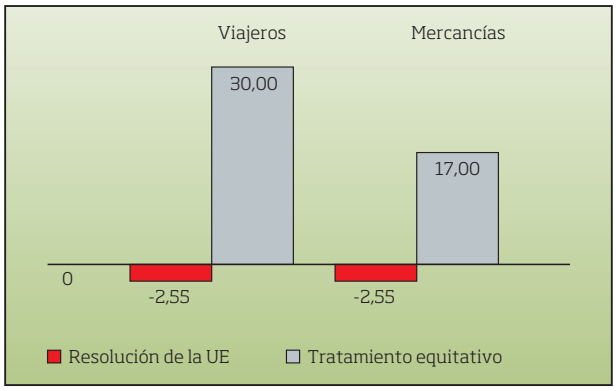
El Comercio de Emisiones Distorsiona la Competencia Intermodal en el Sector del Transporte

La revisada Directiva sobre Comercio de Derechos de Emisión 2003/87/EC, que entró en vigor en mayo de 2009, dispone que el 100 por cien de los certificados de comercio de derechos de emisión de CO_2 de la producción eléctrica van a ser subastados. Esto provocaría, a partir de 2013, un aumento importante en el coste de la corriente de tracción para el transporte por ferrocarril con tracción eléctrica. El transporte por carretera y el marítimo no son objeto del comercio de emisiones. La aviación dentro de la UE hacia y desde Europa se incluirá en el comercio de emisiones a partir de 2012, pero sólo se verá obligada a adquirir en subasta el 15 por ciento de sus certificados de CO_2. No parece haber buenas razones para esta discriminación unilateral contra el ferrocarril, que es un modo respetuoso del clima. Comparado con el transporte por carretera y el aéreo, el ferrocarril genera una media de emisiones de CO_2 entre tres y diez veces menor. Además, el ferrocarril en Alemania ha reducido sus emisiones de CO_2 un 40 por ciento desde 1990 y ha conseguido una importante reducción de las emisiones totales. En contraste, durante el mismo período, las emisiones de CO_2 del sector del transporte en Europa, en conjunto, aumentaron un 36 por ciento durante el mismo período. Según un estudio del ZEW, Centro para la Investigación Económica Europea, un diseño no satisfactorio del sistema de comercio de emisiones tendrá gran efecto en la distribución de los diferentes modos de transporte a favor del transporte por carretera y, por tanto, se producirá una fuerte subida en las emisiones de CO_2 del transporte. Esto demuestra lo importante que es definir claramente los objetivos de reducción de CO_2 en el sector del transporte, ya que es el responsable de alrededor del 20 por ciento del total de las emisiones de CO_2 en la UE, una tendencia que sigue en aumento. Hasta que todos los modos de transporte estén obligados a participar en el comercio de emisiones en la misma medida, el ferrocarril, respetuoso con el medioambiente, debería tener derecho a una compensación por las cargas impuestas por el comercio de derechos de emisión de CO_2. La concesión de ayudas compensatorias para estas cargas podría evitar la aparición de un trasvase modal en detrimento del ferrocarril.

La armonización de las condiciones de competencia entre los diferentes modos de transporte podría lograrse como parte de la revisión prevista de la Directiva sobre los impuestos por energía. La exención obligatoria del transporte por ferrocarril de los impuestos energéticos, por una parte, igualaría los impuestos del transporte ferroviario a los impuestos de la aviación y del transporte marítimo. Al mismo tiempo, esto equilibraría la carga unilateral sobre elCO_2 comparado con el transporte por carretera. El ferrocarril sólo puede contribuir a la mejora del impacto medioambiental del transporte con unos costes energéticos equitativos. Dado que es vital conseguir una reducción sustancial de las emisiones de CO_2 inducido por el transporte, el transporte por ferrocarril no debería tener cargas excesivas resultantes del comercio de derechos de emisión y de los impuestos energéticos.

FIGURA 13. EL COMERCIO DE EMISIONES DISCRIMINA AL FERROCARRIL

A partir de 2013 el comercio de emisiones de CO_2 aumentará el coste de la corriente de tracción y, en consecuencia, del transporte ferroviario. Esto conllevará la pérdida de viajeros y mercancías para el ferrocarril (millones de viajeros/millones de toneladas de mercancías)



Fuente: ZEW "Folgen von Umweltpolitiken im Verkehr" (Consecuencias de las políticas medioambientales de transporte), 25.05.2009

Los Contratos de Servicio Público Objeto de Examen

El contrato de servicio público para transportes regionales firmado por DB Regio y los Estados Federales de Berlín y Brandenburgo y el contrato entre S-Bahn Berlín y el Estado Federal de Berlín son objeto de quejas presentadas ante la Comisión Europea en relación con las ayudas estatales. El procedimiento de ayudas estatales relativo al contrato de servicio público Berlín- Brandenburgo se inició en 2007, tras la queja presentada por Connex Regionalbahn GmbH, en la que planteaba que las tasas abonadas a DB Regio por las autoridades solicitantes bajo contrato eran demasiado elevadas, y por eso podrían considerarse ayudas estatales inadmisibles. Sin embargo, esta alegación no tenía fundamento. El contrato cumple todos los requisitos exigidos por la legislación sobre ayudas estatales para contratos de servicios públicos. Sin embargo, la investigación de la Comisión provocó una enorme inseguridad jurídica, tanto para un elevado número de contratos en Alemania como en toda Europa que se firmaron creyendo que la situación jurídica existente era fiable. Se espera que la Comisión anuncie su decisión antes de finales de año. Se ha pedido a la Comisión Europea que examine el contrato de servicio público con S-Bahn Berlín. El grupo Bündnis 90/Die Grünen, presentó una queja ante el Parlamento de Berlín en referencia a las ayudas estatales de octubre de 2009. Sin embargo, otra vez, resultaron insostenibles las alegaciones sobre el exceso en las tasas abonadas por la autoridad responsable.

En Busca de un Marco Normativo Equilibrado

A pesar de la iniciación de numerosos procedimientos y en algunos casos con decisiones de gran alcance, aún no hay indicios de soluciones globales a importantes cuestiones normativas en un futuro próximo.

En las comunicaciones de la Agencia Federal de Redes sobre el sistema de tarificación en su conjunto y como elemento central del sistema de tarificación de las infraestructuras, el factor regional, es la culminación provisional de la investigación iniciada hace algunos años sobre los sistemas de tarificación de los administradores de infraestructura de DB.

La duración de la investigación en sí confirma que la autoridad reguladora ha efectuado un análisis en profundidad de las complicadas relaciones entre los diferentes objetivos e intereses en los mercados ferroviarios. Esto implica algo más que la conciliación de los intereses de los administradores de infraestructuras y los operadores ferroviarios. Ya que el Estado -es decir el Gobierno Federal y los Estados Federados- asumen la mayor parte de la financiación de la infraestructura, su opinión también debe ser tenida en cuenta en lo relativo a los sistemas de tarificación. Según el "Acta de Regionalización", los Estados Federados reciben importante financiación para establecer los servicios ferroviarios regionales de viajeros –fondos que esencialmente determinan el mercado de los servicios en este segmento. A medida que han evolucionado a lo largo de los años, los sistemas de tarificación de infraestructuras de DB AG han tenido en cuenta los intereses divergentes de las diferentes partes. Han respetado y desarrollado el mecanismo jurídico de financiación y la asignación de las cargas. En particular, si se apoyara la comunicación sobre los factores regionales, provocaría cambios drásticos en la asignación de cargas entre los Estados Federales y finalmente sería necesario revisar el Acta de Regionalización. Sin embargo, de momento, estas comunicaciones han causado una grave inseguridad jurídica en el mercado, tanto en la futura validez de los sistemas de tarificación como en la posibilidad de que las decisiones pudieran aplicarse retrospectivamente.

Las Tarifas Son un Punto Central

Los sistemas de tarificación de las infraestructuras de DB son objeto de diversos procedimientos administrativos. La Agencia Federal de Redes declaró la lista de cánones de estación no valida desde el 1 de mayo de 2010 y el factor regional -elemento del sistema de tarificación de las estructuras- desde el 12 de diciembre de 2010 y pidió que los administradores de infraestructura calcularan nuevas tarifas. En ambos casos, las quejas no se referían al nivel de las tarifas, sino a las diferen-

cias dentro del sistema. DB Netz y DB Station & Service han apelado contra esas comunicaciones. DB Station & Service también han solicitado protección judicial inmediata; la suspensión del recurso se ordenó el 23 de marzo de 2010, por lo que la notificación presumiblemente no podrá realizarse hasta la conclusión del procedimiento formal de investigación.

La comunicación sobre el sistema de tarificación de estaciones en el procedimiento sumario ante el Tribunal Administrativo Superior de Münster recoge declaraciones importantes que se sitúan entre la posición jurídica de los administradores de infraestructuras de DB y la Agencia Federal de Redes. Las alegaciones del tribunal influirán no sólo en el resultado de ulteriores procedimientos, sino que potencialmente podrían ser la vía para la clarificación de las principales cuestiones jurídicas relativas a la evaluación de los gestores de infraestructuras del sistema de tarificación de acceso.

El control de las tarifas según la Ley General Ferroviaria tiene por objeto evitar los abusos relacionados con los niveles de tarificación, en especial la vuelta a un monopolio desmedido, así como la discriminación de los operadores por la aplicación de tarifas diferentes. Los administradores de infraestructura de DB y la Agencia Federal de Redes coinciden en ese principio fundamental. En vista de los ingresos de los administradores de infraestructuras de DB, en los procedimientos, hasta la fecha, no ha habido alegaciones sobre ingresos desmedidos procedentes de un monopolio. Sin embargo, hay diferencias cruciales en los dictámenes jurídicos de las partes respecto a la siguiente cuestión: qué casos constituyen discriminación y si es así, quién es el responsable de dar una justificación razonable y objetiva a las distintas tarifas y a los criterios en los que se basan. La agencia impone exigencias estrictas en las bases para la diferenciación de precios. En el pasado, se exigía que las bases para la diferenciación estuvieran respaldadas por una justificación del coste total. Por otra parte, los administradores de infraestructura de DB, han enfatizado su derecho a determinar los precios dentro de los límites de las obligaciones reglamentarias y creen que están obligados a facilitar una validación detallada, ratificada con los costes, para justificar la diferenciación de precios sólo en caso de que la autoridad tenga razones de peso para sospechar la existencia de discriminación en un caso específico. Además, argumentan que, aparte del precio basado en los costes, hay otros criterios admisibles para la diferenciación, tales como la viabilidad de distintos segmentos de mercado.

El tribunal utiliza el sistema de cánones de estación como ejemplo de la discriminación potencial de un sistema de tarificación basado en categorías, si es que no hay o parezca que haya razones objetivas para tal estructura, pero admite que los criterios de DB Station & Services, es decir, las instalaciones de la estación y su importancia en términos de transporte, son una base adecuada y podrían ajustarse por sí mismas a los requisitos del derecho ferroviario. Además, en los procedimientos de investigación de los sistemas de tarificación, los administradores de infraestructuras de DB no están obligados a presentar información detallada de la contabilidad de costes para justificar la diferenciación de precios. Sin embargo, se requiere una validación suficientemente objetiva para permitir a la autoridad reguladora disipar cualquier reserva existente. Si la autoridad reguladora no presentara las desventajas competitivas precisas de las empresas ferroviarias se podría impugnar la inmediata aplicación de una decisión. La cuestión -incluida la comprobación sobre si se ha presentado la validación necesaria- tendría entonces que decidirse en un procedimiento formal de investigación.

En base a estas declaraciones del tribunal, todos los sistemas de tarificación de las infraestructuras podrían cumplir fundamentalmente con los requerimientos de la Ley General Ferroviaria, porque todas las diferenciaciones se basan en características objetivas o se pueden atribuir a razones objetivas. El sistema de cánones de estación difiere entre los Estados Federados, por ejemplo, por las diferentes ayudas aportadas por ellos, especialmente sus contribuciones para invertir en las estaciones. Sin embargo, los elementos individuales del sistema deben examinarse en detalle antes de poder constatar que el sistema puede seguirse aplicando en su forma actual. No se tendrá la certeza absoluta hasta que la Agencia Federal de Redes y/o los tribunales hayan examinado y aceptado la validación detallada del procedimiento formal de investigación. En conjunto, la intención mediadora de la sentencia del Tribunal Administrativo Superior muestra que el presente marco jurídico permite soluciones adecuadas para aquellas cuestiones sobre la tarificación que actualmente se están examinando.

Las Decisiones de la Agencia Federal de Redes Causan Incertidumbre entre los Clientes

Sin embargo, las comunicaciones emitidas por la Agencia y la posible solución señalada por el Tribunal Administrativo Superior suponen un dilema: hasta la aclaración final sobre si los sistemas de tarificación individual se pueden validar de acuerdo a la medida exigida por la autoridad reguladora o por los tribunales, seguirá siendo incierto si los participantes están obligados a pagar esas tarifas íntegras. En consecuencia, hay una incertidumbre creciente en el mercado y ahora los clientes están pagando cánones de estación e infraestructura sujetos a reservas, haciendo reducciones unilaterales o exigiendo reembolsos.

Esas tendencias han dado lugar al aumento de los procedimientos civiles relativos a las obligaciones de cada empresa ferroviaria. Existe el riesgo de que los tribunales civiles

tomen decisiones vinculantes que cuestionen algunos aspectos de los sistemas de tarificación o del sistema en su conjunto. Como las sentencias son válidas sólo sobre las partes litigantes, existe el peligro de que el principio de igualdad de trato para todos los operadores ferroviarios sujetos a las mismas circunstancias pueda suspenderse. Tal desenlace no beneficiaría ni a los administradores de infraestructuras de DB ni de la Agencia Federal de Redes. En consecuencia, existe una buena razón para llegar a una conclusión definitiva basada en la investigación de los principios definidos por los tribunales que sirven a estos de base para sus decisiones. Independientemente de esto, hay que preguntar si es necesario aclarar que los sistemas de tarificación que ya hayan sido investigados y aceptados por la Agencia deben servir de base para las decisiones de los tribunales civiles. Parece aconsejable, por la simple razón de que la legislación europea sobre ferrocarriles prescribe criterios específicos sobre los precios que no se podrían mantener si solamente se aplicaran los principios de equidad del derecho civil. Concretamente, esto hace referencia al principio fundamental de igualdad de trato a las empresas ferroviarias sujetas a las mismas circunstancias, garantizado en el derecho europeo.

Unas cuestiones especiales relacionadas con los sistemas de tarificación son las relacionadas con el mantenimiento de las instalaciones (cocheras), al igual que la regulación de la corriente de tracción. Respecto al mantenimiento de las cocheras, la cuestión fundamental es si el mantenimiento de las instalaciones in situ realmente forma parte de la infraestructura ferroviaria y qué consecuencias tienen para los operadores de esas instalaciones. Actualmente los administradores de infraestructura discuten con la Agencia Federal de Redes el diseño exacto de los sistemas de tarificación de dichas instalaciones. La disputa sobre la corriente de tracción hace referencia a si las tarifas de uso de las líneas de corriente de tracción deben ser aprobadas según la Ley de Gestión Energética Alemana (EnWG) o si este suministro se rige por la Ley General Ferroviaria. La Agencia Federal de Redes y el Tribunal Superior Regional de Düsseldorf creen que la EnWG debería aplicarse. Esto se aclarará de forma concluyente por el Tribunal Superior Federal de Justicia.

Los Futuros Procedimientos Normativos se Centran en la Adjudicación de Capacidad

Los acuerdos marco están sujetos a innumerables procesos. El 5 de marzo de 2010, la Agencia Federal de Redes se opuso a tres acuerdos marco que DB Netz tenía previsto firmar para la línea a la isla de Sylt, cuestionando si a DB Netz se le permitía adjudicar capacidades en el ámbito cubierto por los acuerdos marco. Actualmente, la Agencia se ha opuesto a la solicitud de una empresa de DB para un acuerdo marco con un plazo de más de 5 años. En marzo de 2009, la Agencia Federal de Redes intentó obligar a DB Netz a ofrecer acuerdos marco "con fechas de inicio diferidas" y actualmente está tratando de aplicar la conclusión de acuerdos marco con fechas de inicio diferidas a operadores ferroviarios no pertenecientes a DB.

Los procedimientos sobre los sistemas de tarificación han versado sobre la reducción de tarifas, el mantenimiento de las cocheras y las líneas de corriente de tracción.

Todos esos procesos muestran que todavía hay que clarificar muchos puntos de los nuevos acuerdos marco y que este proceso de clarificación tiene que encontrar un equilibrio entre los intereses de los administradores de infraestructuras, que quieren asegurar la plena utilización de su capacidad el mayor tiempo posible, y los de los operadores de transporte, en vista de las grandes inversiones requeridas para bienes de equipo duraderos, con el fin de obtener seguridad para sus riesgos de inversión mediante contrato. Inevitablemente, esto provocará un conflicto de intereses: los recién llegados, en particular, desean obtener dicha seguridad al coste más bajo posible y tener la opción de retirarse sin tener que pagar ninguna compensación significativa, mientras que los administradores de infraestructuras desean comercializar sus capacidades con flexibilidad o, al menos, conseguir una tarifa de cancelación de surcos que se hubieran reservado en un acuerdo marco pero que realmente no se estén usando. Otra vez, AB Netz AG ha propuesto razones objetivas para sus decisiones. Queda por ver si esas razones se consideran lo suficientemente plausibles. En general, se trata de no dificultar el trabajo de las partes con interminables disputas interpretativas que frustren los objetivos previstos. Además, como los acuerdos marco prácticamente no son significativos en el resto de Europa, también existe el riesgo de que el marco normativo nacional no encaje con la práctica en los países vecinos.

Se Debate la Obligación de Mantener Estaciones Inactivas

Distribuir el riesgo de utilización de la capacidad y evitar los costes de mantenimiento son temas de procesos relacionados con las estaciones inactivas que ya no operan y que no ofrecen servicio de transporte. La Agencia Federal de Redes se quejó de que estas estaciones no estaban incluidas en las especificaciones de infraestructura publicadas. DB Station & Service solicitó a la Autoridad Ferroviaria Federal (EBA) una reducción en el alcance de su aprobación, señalada en la ley ferroviaria, sobre la gestión de infraestructuras de 567 estaciones. En 156 casos, se rechazó y se ordenó a la empresa mantener la gestión de la infraestructura. DB Station & Service, entre tanto, ha intentado solicitar la ayuda de los tribunales. Si DB Station & Service está obligada a incluir las estaciones inactivas en las especificaciones de sus infraestructuras y a mantener la segu-

ridad de las operaciones, tendría que adaptar los sistemas de cánones de las estaciones para compensar esos costes tan elevados, aunque no haya demanda para esas estaciones.

Condiciones para la Apertura de Centros de Operaciones

En febrero de 2010, más de tres años después de que empezaran los procesos, la Agencia Federal de Redes y la Autoridad Ferroviaria Federal, tomaron dos decisiones en relación a la apertura de los centros de operaciones de DB Netz AG. Las autoridades alegaban que la mera presencia de trabajadores de los operadores ferroviarios del Grupo DB constituía una discriminación contra otros operadores y, por consiguiente, obligaba a DB Netz AG a ofrecer lugares de trabajo a cualquier operador ferroviario interesado desde septiembre de 2010 y a proporcionar una información completa sobre la velocidad, las paradas, los horarios programados y los surcos ferroviarios para todos los trenes. Además, a todos los operadores ferroviarios se les mantendrá informados de forma permanente sobre las interrupciones. En abril de 2009, DB Netz AG propuso abrir los centros de operaciones a los operadores ferroviarios no pertenecientes a DB por iniciativa propia. Sin embargo, las autoridades inmediatamente impusieron exigencias más estrictas, en particular sobre la divulgación de la información, y ordenaron su aplicación. Esas exigencias conllevan elevados gastos administrativos. En contraste con la propuesta de DB Netz AG, que refleja fielmente las prácticas de mercado, la solución ordenada y administrada por las autoridades hará que resulte más difícil adaptar el concepto de acuerdo con la experiencia adquirida. La Agencia Federal de Redes incrementa el uso del ámbito previsto en el marco regulador actual.

Los Procedimientos de Desagregación Continúan ante la Autoridad Federal Ferroviaria

Se han hecho importantes progresos en los procedimientos "de los abogados de la empresa" que estaban pendientes desde 2006 sobre la admisibilidad de la provisión de servicios de asesoramiento jurídico sobre las leyes reglamentarias a DB Netz AG por el departamento legal del Grupo DB. En 2007, DB Netz AG apeló al Tribunal Administrativo Superior de Münster contra la sentencia del Tribunal Administrativo de Colonia que había confirmado la prohibición de esta práctica por la Autoridad Federal de Redes. En mayo de 2009, el Tribunal Administrativo Superior de Münster confirmó que la práctica actual está legalmente permitida. La comunicación de la Autoridad Federal de Redes y la subsecuente sentencia del Tribunal Administrativo de Colonia fueron revocadas. El Tribunal de Münster sentenció que los empleados del departamento jurídico no estaban implicados en las decisiones relativas al horario de servicio, la adjudicación de surcos ocasionales y los cánones de infraestructura en cumplimiento de la Sección a (1) Sentencia 2 No. 3 del Acta General Ferroviaria. Resulta evidente de las expresiones "asesoramiento legal" y "representación ante el tribunal" que no implican participación alguna en dichas decisiones. Las normas y el reglamento interno actuales de DB garantizan que los abogados están sujetos a las instrucciones de DB Netz, cuyos empleados podrían tomar las decisiones pertinentes. La Autoridad Federal de Redes ha presentado un recurso ante el Tribunal Federal Administrativo contra la sentencia de Münster.

En los procedimientos sobre la "transferencia de fondos públicos", en los que la Autoridad Federal de Redes exigió información a DB Netz AG en 2008 sobre la utilización de los fondos recibidos, incluida la de su aportación dentro del Grupo, el Tribunal Administrativo de Colonia ha desestimado el recurso contra la sentencia. El Tribunal adoptó la misma posición que la autoridad: no existe motivo alguno para requerir una notificación exigiendo información, ya que esto limitaría indebidamente los derechos de inspección de la Autoridad acerca de los procedimientos internos y corporativos. DB Netz AG ha recurrido la sentencia.

La Actual Ley Ferroviaria Permite una Regulación Eficiente

En retrospectiva, el aumento la normativa durante el pasado año muestra que la exigencia de mayores poderes de intervención no se apoya en la práctica. La sentencia del Tribunal Administrativo Superior de Münster impuso la responsabilidad de presentación a los administradores de infraestructuras, mientras que los requerimientos impuestos a la autoridad reguladora para probar la discriminación fueron restringidos. Teniendo en cuenta esta decisión, no hay motivo alguno para referirse al supuesto poder superior de intervención de la Agencia Federal de Redes en otros sectores. Los poderes concedidos con arreglo a la Ley General Ferroviaria difieren de las disposiciones legales en los sectores de telecomunicaciones, correos y energía, pero ofrecen a los usuarios de las infraestructuras un nivel de protección equivalente. Aunque las tarifas y condiciones de uso no están sujetas a la aprobación previa conforme a la Ley General Ferroviaria para que la Agencia Federal de Redes pueda ordenar modificaciones sólo con efectos de futuro, la Ley General Ferroviaria permite a la autoridad -a diferencia de otros sectores- fijar condiciones de uso y tarifas que hayan sido previamente inspeccionadas y pueden estar sujetas a inspecciones posteriores en cualquier momento y sin más condiciones que la existencia de nuevos hechos. Tampoco está limitado por ningún requisito formal de tiempo. Este sistema se puede explicar fundamentalmente por el

plazo máximo de contrato de un año, habitual en el sector del ferrocarril. En lugar de una costosa inspección ex ante, la Agencia Federal de Redes puede iniciar investigaciones directas si sospecha de cualquier incumplimiento de la Ley General Ferroviaria y modificar las condiciones en el siguiente contrato. No sería adecuada una reforma que armonice la ley de regulación de procedimientos en todos los sectores.

El Acuerdo de Coalición Estipula los Objetivos de la Política de Transportes del Nuevo Gobierno

El nuevo Gobierno Federal presentó las nociones elementales de los objetivos de su política de transporte en el acuerdo de coalición. En el sector del ferrocarril, se centra en el desarrollo en curso del marco regulador y en el examen de la estructura del Grupo DB. En relación al marco regulador, la coalición hace referencia a las mayores competencias de la Agencia Federal de Redes, confirmando, por tanto, que se propone seguir el camino emprendido hace unos cinco años con la revisión de la Ley General Ferroviaria y la transferencia de la regulación de acceso a la Agencia. En algunos casos, los objetivos incluyen puntos que ya son objeto de procedimientos de investigación de la Agencia y de litigios ante los tribunales, tales como la implantación de un sistema de incentivos "performance regime", la regulación del acceso a las instalaciones, la compra de corriente de tracción y las ventas en el sector del transporte de viajeros. Algunas declaraciones de los acuerdos de coalición se refieren a demandas de la Agencia y/ o de la Comisión de Monopolios. Su aplicación ampliará de manera considerable el marco regulador en Alemania, más amplio que el de casi todos los Estados miembros de la UE. En el acuerdo de coalición, el Gobierno Federal establece que tiene la intención de hacer campaña a favor de la aplicación de la neutralidad competitiva del derecho comunitario en general, la apertura total de los mercados ferroviarios en todos los Estados miembros y unas condiciones de competitividad equitativas en este sector. Queda por ver dónde se centrará la atención. Esto es especialmente importante, ya que la Comisión Europea también está previendo cambios radicales en la legislación reguladora del ferrocarril como parte de la revisión; por lo tanto, la coordinación de esos procesos en lo referente al marco temporal y a los contenidos es crucial desde el punto de vista de los operadores ferroviarios.

Asimismo están previstos cambios drásticos inminentes, no sólo en lo que respecta al marco regulador. El acuerdo de coalición esboza también otros proyectos, tales como la admisión de servicios nacionales regulares de autocares de larga distancia, cambiar las dimensiones de capacidad de carga de los camiones y la abolición de las bonificaciones en el ferrocarril, lo que causará grandes repercusiones en la competencia en los mercados del transporte.

Francia: El Largo y Difícil Camino hacia la Apertura del Mercado de Transportes

El transporte ferroviario francés se beneficia de unos ambiciosos objetivos de sostenibilidad. Se han previsto grandes inversiones para reparar las deficiencias de las infraestructuras. Sin embargo, respecto a la liberalización del mercado, Francia se queda rezagada

El presidente Sarkozy en el año 2007, poco después de ser elegido, organizó una cumbre medioambiental denominada "Grenelle de l'environnement", en la que señaló que el transporte jugaría un papel esencial en el logro de los ambiciosos objetivos en materia de sostenibilidad en el país y consecuentemente anunció grandes inversiones en el sector. Los planes prevén la construcción de 2.000 kilómetros de líneas nuevas de alta velocidad sólo para transporte por ferrocarril, incluyendo un enlace entre París y el puerto de Le Harve. La renovación de las terminales de mercancías en los puertos marítimos franceses es otro componente de la nueva política de transportes impulsada por la sostenibilidad. Entre otros objetivos se incluye el trasvase de un volumen de transporte de aproximadamente dos millones de camiones al ferrocarril, más respetuoso con el medioambiente, para el año 2020 y la construcción de las correspondientes líneas para el ferrocarril de mercancías.

El 16 se septiembre de 2009, el gobierno francés presentó un plan de transporte de mercancías nacional para la implantación de los objetivos del Grenelle ("Engagement nacional pour le fret", compromiso nacional para el transporte de mercancías), con una financiación de 7.200 millones durante un período de diez años y que se complementará con mil millones de euros más aportados por SNCF. El plan establece nueve medidas prioritarias: mejora de las "rolling roads" (carreteras rodantes), doblar el volumen del transporte combinado, mejorar la calidad de los trenes bloque, mejorar las conexiones del ferrocarril de mercancías con los puertos marítimos, puesta en marcha de servicios de transporte de mercancías de alta velocidad entre aeropuertos, establecimiento de proveedores de servicios regionales para la distribución posterior del vagón aislado, establecimiento de corredores de mercancías, eliminación de cuellos de botella en las infraestructuras -especialmente en los alrededores de las ciudades de Lyon, Nimes y Montpellier- y mejorar la atención al usuario del administrador de infraestructuras ferroviarias francés, Réseau Ferré de France (RFF).

Para comprometer a RFF en varias mejoras de calidad, por ejemplo en lo referente a la infraestructura y el modelo de financiación, el gobierno francés firmó un acuerdo sobre ren-

dimiento con RFF el 3 de noviembre de 2009. El proceso se controlará sobre las bases de unos indicadores definidos específicamente. El acuerdo está destinado especialmente a preparar al mercado ferroviario francés para el proceso de apertura.

El Ferrocarril Tiene Deficiencias en la Gestión de Infraestructuras

Los políticos y operadores atribuyen los defectos del transporte ferroviario francés a diferentes causas. Por una parte, la separación institucional de SNCF y RFF se ha calificado de ineficaz, especialmente tras el informe publicado por la oficina estatal de auditoría en Francia. RFF ha sido responsable de la gestión de infraestructura ferroviaria desde 1997, pero ha delegado en gran medida esa tarea a SNFC, que gestionaba los transportes, las instalaciones técnicas, las instalaciones de seguridad y el mantenimiento siguiendo las instrucciones de RFF. Una ley promulgada en diciembre de 2009 prevé la formación de un departamento independiente en SNCF, el departamento "Direction de la Circulation Ferroviaire" (DCF, dirección de la circulación ferroviaria), para que se encargue de gestionar la infraestructura independientemente de las operaciones de transporte de SNCF. El jefe del nuevo departamento será designado por el Primer Ministro y por recomendación del Ministro de Transportes. Sin embargo, queda la duda de si la DCF podrá trabajar independientemente al no estar organizada como un departamento legal independiente.

Siguiendo la decisión del Parlamento francés en 2009 de conferir mayor independencia a las estaciones de viajeros, SNCF también creó una división nueva, "Gares & Connexions" (estaciones y conexiones), con contabilidad separada. Es la responsable de la explotación de las estaciones de viajeros y sirve de contacto con terceros. La autoridad competente inició posteriormente una investigación sobre esta decisión. En una comunicación del 4 de noviembre de 2009 relativa a la explotación de las estaciones de SNCF, la autoridad criticó la estructura empresarial de SNCF (sin separación jurídica y operacional) y el riesgo de que SNCF pudiera abusar de su posición dominante en el mercado. También habla a favor de las ofertas, así como del procedimiento de adjudicación de contratos para las instalaciones en las estaciones. Sin embargo, la sentencia no es vinculante para SNCF.

Otro de los temas principales es el mantenimiento de las infraestructuras. Un estudio encargado por RFF en 2005 y dirigido por la EPFL Universidad Federal de Ciencias Aplicadas de Lausanne advirtió del peligro del deterioro continuo de la infraestructura ferroviaria en Francia y recomendó programas de renovación y mantenimiento, en lugar de las nuevas inversiones llevadas a cabo hasta el momento. En ese momento, el programa total se estimaba aproximadamente en 13.000 millones de euros para un período de 20 años, lo que hubiera significado unos recursos financieros adicionales de más de seis mil millones de euros. En mayo de 2007, RFF y SNCF firmaron un convenio de funcionamiento que obligaba a SNCF a aumentar sus objetivos de mantenimiento y productividad un tres por ciento anual hasta 2010. Sin embargo, hasta 2008, los ingresos de RFF fueron considerablemente más bajos que los costes de mantenimiento cobrados por SNCF. RFF se enfrenta a una deuda inmensa, de aproximadamente 27.000 millones de euros, y los cánones de infraestructura son su única fuente de ingresos, junto con las subvenciones estatales para la renovación de las infraestructuras, la liquidación de la deuda y la compensación de los pagos de costes de infraestructura en el transporte regional. A RFF nunca se le concedió una condonación plena de la deuda, a diferencia de DB Netz AG, a quien se le declaró libre de deudas como parte de la reforma ferroviaria.

En consecuencia, en 2007, el Ministerio de Economía francés, recomendó que se reestructurara el sistema de cánones de infraestructura para que ofrecieran una mayor cobertura a los costes. Tras la aprobación por el Parlamento francés, RFF modificó el sistema en 2008, y acordó aumentar los cánones de infraestructura en 60 millones de euros anuales hasta 2012. En 2009 anunció un nuevo aumento de los cánones de infraestructura de las líneas de alta velocidad hasta 2013. Según SNCF, los planes de RFF significarían un aumento del 140 por ciento de los surcos ferroviarios de alta velocidad respecto a 2008. Tal aumento en el coste del tráfico de alta velocidad sería una barrera económica importante para el funcionamiento de los servicios internacionales en Francia. Además, RFF ha declarado que el nivel de aumento no ha finalizado, porque deberán tenerse en consideración los costes de mantenimiento de infraestructuras, que SNCF cobra a RFF sobre la base de un acuerdo entre las partes. Aunque el actual acuerdo termina en 2010, RFF todavía no sabe cómo se desarrollarán estos costes después de 2011. Por este motivo, RFF ha pedido a SNCF que elabore urgentemente una planificación más fiable y transparente en lo relativo a los costes de mantenimiento, que son un componente importante en el diseño de un sistema adecuado de cánones de infraestructura.

Según RFF, hasta 2009 los competidores habían aumentado su cuota de mercado un 14 por ciento del tráfico total desde que el mercado del transporte de mercancías por ferrocarril se abrió en abril de 2006. Sin embargo, esto se atribuye en menor medida al buen rendimiento de los recién llegados que a los problemas crónicos de SNCF Fret, la sección de transporte de mercancías de SNCF. Durante los últimos 10 años, la empresa ha registrado pérdidas, que últimamente ascienden a 600 millones de euros.

Si se tiene en cuenta la depreciación, la cantidad en realidad es de mil millones de Euros. El tráfico descendió de 57.700 millones de toneladas-km en 2000 a 40.600 millones de toneladas-km en 2008. Inmediatamente después del anuncio del gobierno francés de su plan nacional para el transporte de mercancías por ferrocarril, SNCF presentó sus propios planes de reforma como "last chance" (última oportunidad) para SNCF Fret. Por una parte, esos planes se centraban en un desarrollo y restructuración del tráfico de vagones aislados creando cuatro nuevas secciones: Automóviles y Química, Containers, Productos Agrícolas y Minerales y Acero. Los sindicatos han alegado que SNCF podría estar planeando un recorte de 4.000 a 6.000 puestos de trabajo.

Obstáculos Ocultos Dificultan la Entrada en el Mercado Ferroviario de Mercancías

ECR filial de DB es el segundo operador más importante en el mercado ferroviario francés de mercancías, con una cuota actual del 10 por ciento aproximadamente. La empresa tiene que luchar contra importantes obstáculos competitivos. En octubre de 2009, ECR se quejó a la autoridad de la competencia francesa de varios aspectos de las prácticas de SNCF. En primer lugar, acusó a SNCF de abusar de su posición dominante en el mercado: SNCF cobra precios extremadamente bajos a los trenes bloque. Sin embargo, si los clientes manifiestan su intención de transferir el transporte del tren bloque a los competidores, SNCF les advierte del aumento del precio para el transporte de vagones aislados. Como propietario de apartaderos que usan empresas comerciales e industriales, en algunos casos, SNCF aprovecha estas instalaciones para condicionar a las empresas a una cooperación exclusiva con Fret SNCF. En segundo lugar, hay problemas relacionados con SNCF como administrador de infraestructuras. Los competidores ferroviarios que solicitan surcos ferroviarios tienen un período de aviso más largo que Fret SNCF. Una vez que a los competidores se les ha dado un surco ferroviario, tendrán acceso limitado a la información requerida para las operaciones ferroviarias -por ejemplo, si las vías están dañadas o no se pueden utilizar debido al mal tiempo. Los surcos horarios a veces son de mala calidad, se adjudican sin otra alternativa y con un breve plazo de preaviso, lo que dificulta a los operadores planificar sus operaciones. Finalmente, SNCF obstruye el acceso a la infraestructura ferroviaria a otros operadores ferroviarios pidiendo surcos que en realidad no necesita y no cancela, así que otros operadores ferroviarios no pueden utilizar esas capacidades.

Además, en noviembre de 2009 ECR inició un procedimiento sumario contra RFF por protección jurídica, protestando contra la decisión de los administradores de infraestructuras relativa a la adjudicación de la certificación de seguridad ("certificados de compatibilidad"). En enero de 2009, ECR solicitó certificados para usar sus propias locomotoras en determinadas líneas. En octubre, a ECR se le concedieron solo certificados temporales para líneas concretas. En el procedimiento sumario, ECR solicitó certificados para el resto de las líneas, ya que si no se produciría un retraso en la puesta en servicio de las locomotoras que conllevaría una pérdida económica de más de 20 millones de euros. El tribunal admitió la demanda y ordenó a RFF asignar los certificados para finales de 2009.

La ausencia de un funcionamiento eficiente de las autoridades reguladoras constituye un obstáculo a la entrada en el mercado. En virtud de una ley adoptada en diciembre de 2009, Francia creará una autoridad reguladora independiente con fuertes poderes. La "Autorité de régulation des activités ferroviaires" (Autoridad para la regulación de las actividades ferroviarias) tiene por objeto asegurar una competencia equitativa en la red ferroviaria francesa en el futuro, mediante la supervisión de un acceso no discriminatorio a la infraestructura y, en particular, de las tasas percibidas por el administrador de infraestructuras. Como a la Agencia Federal de Redes en Alemania, se le facilitarán recursos humanos (hasta 60 trabajadores) y recursos financieros (un presupuesto de aproximadamente ocho millones de euros) suficientes. Se autorizará a un equipo de siete comisarios para que tomen decisiones ex-ante, ex-post e incluso de oficio. Además, la autoridad podrá emitir inmediatamente decisiones ejecutables e imponer multas de hasta el tres por ciento de los ingresos. A diferencia del marco regulador alemán, la ley francesa no obliga al administrador de infraestructuras a dar un preaviso al organismo regulador si tiene previsto rechazar las solicitudes de uso de la infraestructura. Sin embargo, cuatro meses después de entrar en vigor la ley, ni el presidente ni los comisarios habían sido nombrados y el organismo seguía sin iniciar su trabajo.

La Incipiente Liberación del Mercado Ferroviario de Viajeros Francés

Desde el 1 de enero de 2010, el derecho comunitario obligaba a los Estados miembros de la UE a abrir sus mercados ferroviarios de viajeros para los transportes internacionales. Esto da derecho a los OF a ofrecer transportes a sus clientes solo en secciones nacionales en los Estados miembros. Sin embargo, el legislador europeo otorga a los Estados miembros la opción de restringir la apertura del mercado ferroviario de viajeros: para proteger los transportes ofrecidos como servicio público, por ejemplo, las autoridades competentes de los Estados miembros pueden restringir el acceso al mercado ferroviario nacional de viajeros. Además, las autoridades tienen derecho a exigir la equiparación de los precios de los OF

que proporcionan servicios de transporte paralelos si obstaculiza el equilibrio económico de una conexión solicitada como servicio público.

El legislador francés ha adaptado la legislación nacional a los requisitos de la UE y ha abierto la red ferroviaria francesa a los transportes internacionales. Sin embargo, se explota al máximo el alcance de las restricciones. Tales restricciones no existen en Alemania desde 1994. La legislación francesa, por ejemplo, exige la equiparación de los pagos de los OF que proporcionan servicios de transporte paralelos si esto obstaculiza el equilibrio económico de una conexión solicitada como servicio público. La demarcación entre transporte nacional e internacional también es altamente restrictiva: el transporte internacional se define por el número de viajeros nacionales entre dos estaciones francesas, por las ganancias y, posiblemente, también por la distancia entre las dos estaciones más alejadas de Francia. En el análisis final, la combinación de esas medidas supone una gran distorsión de la competencia a favor de SNCF, por lo tanto no habrá incentivos económicos para aquellos operadores que quieran entrar en el mercado en competencia con SNCF.

El Reglamento de la CE 1370/2007 relativo al transporte público regional, que contiene disposiciones para el otorgamiento de los contratos de servicio público, entró en vigor el 3 de diciembre de 2009. El Reglamento fundamentalmente exige que las autoridades realicen una negociación competitiva, que debe estar abierta a todos los operadores, debe ser transparente y no discriminatoria. Sin embargo, un requisito previo para dicho procedimiento es que otros operadores tienen que tener acceso al mercado en primer lugar. Pero, según la ley francesa, SNCF tiene el monopolio del mercado nacional de transporte de viajeros y no hay indicios de que esa situación se vaya a extinguir, aunque ya está en vigor el Reglamento mencionado anteriormente. Por el contrario, el legislador ha modificado la ley para que el monopolio de la compañía regional de transporte parisina, Régie autonome des transports parisiens (RATP), esté garantizado hasta finales de 2039 para servicios de transporte subterráneos y rápidos, hasta finales de 2029 para tranvías, y hasta finales de 2024 para el servicio de autobuses. El monopolio legal de SNCF es irreconciliable con el Derecho comunitario que está en vigor desde el 3 de diciembre de 2009. Las medidas relativas al procedimiento de adjudicación de contratos no tienen resultados mientras sólo un OF tenga acceso al mercado.

De momento, el gobierno francés tiene prevista una apertura de prueba del mercado regional de viajeros para analizar el impacto. Se ha creado un grupo de trabajo, formado por los principales grupos de interés, para preparar el proceso, y las conclusiones se presentarán en la primavera de 2010. La Oficina Estatal de Auditoría francesa apoya el proyecto porque espera que potencie la eficiencia. En un informe del 26 de noviembre de 2009 la oficina criticó los elevados costes del transporte regional, diciendo que SNCF no ha mejorado la productividad, que sólo se ha producido un ligero trasvase modal hacia el ferrocarril y que la media del factor de ocupación de los trenes de viajeros fue sólo del 26 por ciento.

Guillaume Pepy, Director General de SNCF, afirmó públicamente que él está a favor de la apertura del mercado, pero también señaló las desventajas competitivas a las que se enfrenta su empresa estatal, tales como la inmensa deuda heredada, los compromisos relativos a las pensiones y su obligación de explotar líneas poco rentables que únicamente sirven a fines de planificación regional. Para evitar que sus compromisos sociales se conviertan en una desventaja competitiva, SNCF recientemente ha propuesto que todas los OF deberían firmar un convenio colectivo global para el sector que se ajustase a las normas de SNCF. Además recomendó que los competidores en el mercado regional debieran encargarse del personal regional de SNCF. Si se llevan a cabo estas condiciones, es poco probable que la apertura del mercado consiga las ventajas esperadas por la Oficina Estatal de Auditoría.

En diciembre de 2009, el Gobierno francés hizo concesiones a las peticiones de SNCF y anunció que clasificaría los trenes interurbanos y los nocturnos como transportes de servicio público a partir de junio de 2010 como muy tarde. Así, SNCF ha conseguido una vieja petición. Los trenes interurbanos y nocturnos han estado generando unas pérdidas anuales de aproximadamente 100 millones de euros durante muchos años. Los futuros contratos se financiarán cobrando un impuesto en el precio del billete de alta velocidad, pero sin aumentar el precio de los billetes. Dentro del contexto de la apertura del mercado internacional de transportes, se asume que los competidores se centrarán sobre todo en las líneas de alta velocidad y, por lo tanto, contribuirán a la financiación de los trenes nocturnos e interurbanos.

El Estado Respalda la Industria Francesa del Transporte

SNCF está logrando el objetivo impuesto por el Presidente Sarkozy de convertirse en un líder mundial en prestación de servicios de transporte. La Sección de mercancías, SNCF Fret, sigue expandiéndose a pesar de sus elevadas pérdidas. En el mercado nacional francés, SNCF Fret consolidó su posición dominante en el sector de transporte combinado incrementando sus participaciones en la empresa Novatrans hasta el 85,05 por ciento y en Navilaland Cargo hasta el 99,94 por ciento en octubre de 2009, acuerdos aprobados por la autoridad de la defensa de la competencia francesa. SNCF Fret también expandió su posición comercial internacional haciéndose cargo de las actividades de negocio extranjeras de Veolia

Cargo en Alemania, Italia, Bélgica y Holanda. Las actividades francesas de Veolia Cargo han sido adquiridas por Europorte, la filial de transporte ferroviario de mercancías de Eurotunnel, que opera el Túnel del Canal (de la Mancha). Finalmente, el 22 de enero de 2010, la Comisión Europea aprobó la adquisición de la empresa suiza Financière Ermewa by Transport et Logistique Partenaires SA (TLP), una filial de la francesa SNCF Group. La aprobación estaba sujeta a la venta de la empresa europea de alquiler de vagones, perteneciente a Ermewa, y de la sección responsable de la organización del transporte de cereales por ferrocarril.

En el mercado del transporte ferroviario de viajeros, el 13 de enero de 2010, la autoridad para la defensa de la competencia francesa aprobó el incremento de la participación de SNCF en el capital de Keolis de un 45 a un 56,7 por ciento. Esto proporciona a SNCF una participación mayoritaria en Effia, un proveedor de servicios responsable de gestionar muchas zonas de las estaciones, como los aparcamientos.

El Gobierno francés participa activamente en el proceso de restructuración del mercado del transporte local francés. El papel principal lo desempeña la empresa de transporte regional Transdev, hasta la fecha el 25,6 por ciento pertenece a RATP, el 69,6 por ciento al banco estatal de inversión (Caisse des Dépôts et Consignations), y el 4,8 por ciento al banco italiano Intesa San Paolo. Las acciones de RATP ahora se han transferido a Veolia, con la ayuda del gobierno francés y se pretende crear una nueva empresa de transporte regional con una plantilla de 120.000 empleados y unos ingresos de 8.000 millones de euros; Veolia Environnement, el holding de Veolia Transport, actuará como operador en el sector y La Caisse de Dépôts como accionista estratégico, cada holding con una participación del 50 por ciento.

En el mercado de transporte regional francés, por lo tanto, hay tres operadores a gran escala que disfrutan de protección nacional, se están expandiendo a nivel internacional y en los que el Estado francés tiene participación directa: SNCF con su filial Keolis, RATP y, desde ahora, Veolia/Transdev con las filiales Eurailco/Transregio. Las tres empresas se encuentran activas en el mercado regional de viajeros alemán. Keolis ha explotado aproximadamente 7,4 millones de trenes-km anualmente en Alemania desde 1999, Eurailco/Transregio aproximadamente tres millones de trenes-km anuales desde 2004, mientras que el volumen operado por Veolia alcanza la elevada cifra de 34,8 millones de trenes-km anuales. Los competidores franceses representarán en la participación del mercado casi un 7 por ciento. A través de su adhesión como grupos de interés, los tres operadores se quejan de las supuestamente pobres condiciones de competencia en Alemania, mientras que Francia, casi 16 años después de la reforma ferroviaria y de la apertura del mercado del transporte por ferrocarril en Alemania, sigue protegiendo las posiciones de monopolio del titular

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.(Noviembre 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 Compañias 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).*
29. Die Bahn, Informe sobre la competencia 2007. *DB, Ferrocarriles Alemanes (Marzo 2007).*
30. Perspectivas globales para ERTMS (ETCS y GSM-R) UIC, *septiembre 2007.*
31. Resumen del Estudio sobre Indicadores de Liberalización del Ferrocarril 2007. *DB, Ferrocarriles Alemanes.*
32. Hacia una Red Básica Europea de Transporte de Mercancías por Ferrocarril. CER, octubre 2007.
33. Clima para un Cambio en el Transporte. *Informe de EEA (Agencia Europea de Medio Ambiente) Nº 1/2008, marzo 2008.*
34. La Calidad Del Transporte Ferroviario de Mercancías Informe de Progreso 2007/2008. *Febrero 2008. CER: Comunidad de las Empresas Ferroviarias y de Infraestructura Europeas.*
35. ¡Haciendo la Movilidad Europea Sostenible!. *CER: Comunidad de las Empresas Ferroviarias y de Infraestructura Europeas. Abril 2008. Transporte y Energía en Europa. Comisión Europea: Dirección General de Energía y Transporte. Abril 2008.*
36. Esquemas Contables y de Tarificación Ferroviaria en Europa. Estudios de caso en seis países. *CER: Comunidad de empresas ferroviarias y de infraestructura Europeas. EIM: Asociación Europea de Administradores de Infraestructura Ferroviarias, mayo de 2008.*

37. Hacia una Red Ferroviaria con Prioridad para las Mercancías. *Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo 18.10.2007 COM (2007) 608 final. Informe del Grupo Estratégico de Expertos. Junio 2008.*

38. Propuesta de Reglamento sobre la Red Ferroviaria Europea para un Transporte de Mercancías Competitivo. *Nota informativa preparada por la secretaría de EIM. Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo COM (2008) 852 final.*

39. Informe sobre la Competencia 2008. *Deutsche Bahn (Junio 2008).*

40. NEW OPERA. El Concepto de Líneas Dedicadas al Transporte de Mercancias por Ferrocarril. *Extracto del Informe Final perteneciente al 6° Programa Marco de Investigación de la CE. Septiembre de 2008.*

41. Transporte Ferroviario y Medio Ambiente. *Datos y cifras. UIC-CER. Junio de 2008.* Cómo consolidar los puntos fuertes del ferrocarril en materia medio ambiental. *UIC-CER. Enero 2009.* ¿Mega-camiones contra transporte de mercancías por ferrocarril? - Lo que realmente supondría para Europa la admi sión de megacamiones. *UIC - CER - EIM - UIRR - UNIFE - EARFA. Julio 2008.*

42. Conseguir fondos, 3ª Edición. *EIM: Asociación Europea de Administradores de Infraestructuras Ferroviarias.*

43. Ferrocarril de Alta Velocidad. Vía rápida hacia la movilidad sostenible. *UIC: Unión Internacional de Ferrocarriles. Enero 2009.*

44. Internalización de Costes Externos del Transporte: Impacto en el Ferrocarril. Estudio para la Comunidad de Empresas Ferroviarias y de Infraestructura Europeas (CER) realizado por: *IWW (Instituto de Investigación sobre Política Económica, Universidad de Karlsruhe I.T., Karlsruhe, Alemania) y NESTEAR (Nouveaux Espaces de Transports, Applications de Recherche, París, Francia).* Julio 2009.

45. La Seguridad Ferroviaria en la Unión Europea: Resultados. *Agencia Ferroviaria Europea 2009.*

46. Documento de Posición de los Coordinadores de Transporte Europeos sobre el Futuro de la Política RTE-T. Octubre 2009.

47. 1er Balance Global de Emisiones de CO_2 - Bilan Carbone® - en el Ámbito Ferroviario. ADEME, RFF, SNCF. Septiembre 2009.

48. Avance de los Proyectos de Alta Velocidad en los Estados Unidos. Julio 2010.

49. Conseguir financiación. EIM Asociación Europea de Administradores de Infraestructura Independientes, 2010.

50. Gestión de Activos en Administradores de Infraestructura Ferroviaria. *Documentos de EIM, Asociación Europea de Administradores de Infraestructura Independientes y de UIC, Unión Internacional de Ferrocarriles.*