COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 30.7.2025
COM(2025) 439 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

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

{SWD(2025) 239 final}

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

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

1. CONCLUSIONES PRINCIPALES

Una supervisión fiable del mercado ferroviario es fundamental para comprender la evolución de este y adoptar decisiones de política bien fundamentadas.

El presente informe abarca datos hasta 2022, y hace referencia a desarrollos posteriores en el sector cuando se dispone de información al respecto.

Hay varias constataciones principales para el período 2018-2022:

- **Tráfico de pasajeros**: la pandemia de COVID-19 provocó una acusada caída del tráfico de pasajeros en 2020, un descenso del 46 % en comparación con 2019. A continuación, se registró una fuerte recuperación, con un tráfico ferroviario total de pasajeros en la Europa de los Veintisiete de 395 500 millones de pasajeros-km en 2022, situándose solo ligeramente por debajo de los 411 800 millones registrados en 2019.

- **Tráfico de mercancías**: en el caso del transporte ferroviario de mercancías, medido en toneladas-km, la disminución registrada en 2020 fue más leve (– 8 % en comparación con 2019), ya que los servicios de transporte de mercancías siguieron prestando servicios esenciales a la economía durante la pandemia. Para 2022, el tráfico total de mercancías casi alcanzó los niveles anteriores a la pandemia, con 416 000 millones de toneladas-km.

- **Cuota modal de los pasajeros transportados por ferrocarril**: la cuota modal del ferrocarril en el transporte terrestre en la Europa de los Veintisiete aumentó ligeramente, pasando del 7,8 % en 2018 al 8,1 % en 2022, a pesar de la fuerte disminución de 2,4 puntos porcentuales sufrida en 2020 a causa de la pandemia.

- **Ferrocarril de alta velocidad**: la red de alta velocidad de la Europa de los Veintisiete se incrementó en casi 1 100 km entre 2018 y 2022, alcanzando los 12 015 km. Este crecimiento pone de manifiesto el compromiso a largo plazo de avanzar en el sector ferroviario de la alta velocidad, que ha demostrado su capacidad para competir eficazmente con otros modos de transporte.

- **Empleo en el sector ferroviario**: en 2022, aproximadamente 900 000 personas trabajaban en el sector ferroviario de la Europa de los Veintisiete, lo que supone un ligero descenso en comparación con 2018.

- **Cuota de mercado de los nuevos participantes**: para 2022, los nuevos participantes poseían una cuota de mercado del 49 % en el sector del transporte ferroviario de mercancías (frente al 39 % en 2018) y una cuota del 21 % en los servicios de transporte

de pasajeros sujetos a obligaciones de servicio público (OSP) (+ 8 puntos porcentuales en comparación con 2018). Los servicios comerciales de transporte de pasajeros también experimentaron un aumento de la competencia, ya que los nuevos participantes absorbieron el 12,6 % del mercado (+ 6,6 puntos porcentuales).

- **Gastos ferroviarios**: en 2022, el coste total de los ferrocarriles (gastos de infraestructura + compensación por OSP) ascendió a 178,31 EUR por habitante de la Europa de los Veintisiete, lo que representa un aumento nominal del 29 % con respecto a 2018. Sin embargo, gran parte del aumento parece obedecer a la inflación.

2. METODOLOGÍA

Esta es la novena edición del informe de seguimiento del mercado ferroviario que la Comisión presenta cada dos años al Parlamento Europeo y al Consejo, con arreglo al artículo 15, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE[1]. El informe tiene por objeto ofrecer una perspectiva de los principales acontecimientos sucedidos en los mercados ferroviarios en el contexto de las políticas del mercado ferroviario de la Unión Europea (UE)[2]. El noveno informe se centra principalmente en la evolución entre 2018 y 2022, con referencias a las tendencias y la evolución de las políticas que se extienden más allá del período de notificación hasta la fecha de preparación del presente informe.

Además de los datos de supervisión del mercado ferroviario presentados por los Estados miembros y Noruega, este informe se basa también en las contribuciones de la publicación *Statistical pocketbook: EU Transport in Figures*[3], los informes de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea[4], Eurostat[5] y las estadísticas recogidas por varias organizaciones sectoriales, así como en presentaciones y estudios. En los casos en que el Reglamento relativo a la supervisión del mercado ferroviario es la única fuente, en el informe se evalúan las tendencias para 2018-2022 a fin de garantizar que los datos sean comparables. Cuando se utilizan otras fuentes, el informe también presenta la evolución durante un período más amplio.

Los datos agregados y los promedios se refieren a la Europa de los Veintisiete (el número actual de Estados miembros de la UE)[6].

3. FERROCARRIL Y SOSTENIBILIDAD

Desde 1990, el ferrocarril ha reducido de forma casi constante sus emisiones directas de gases de efecto invernadero, al tiempo que transportó en 2022 alrededor del 16,6 % de las mercancías y el 8,1 % de los pasajeros de todos los modos de transporte dentro de la UE. El sector del transporte (incluidos la aviación internacional y el transporte marítimo) representa una cuarta

---

1 Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

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

3 https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_es.

4 https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/corporate-publications.

5 https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/database.

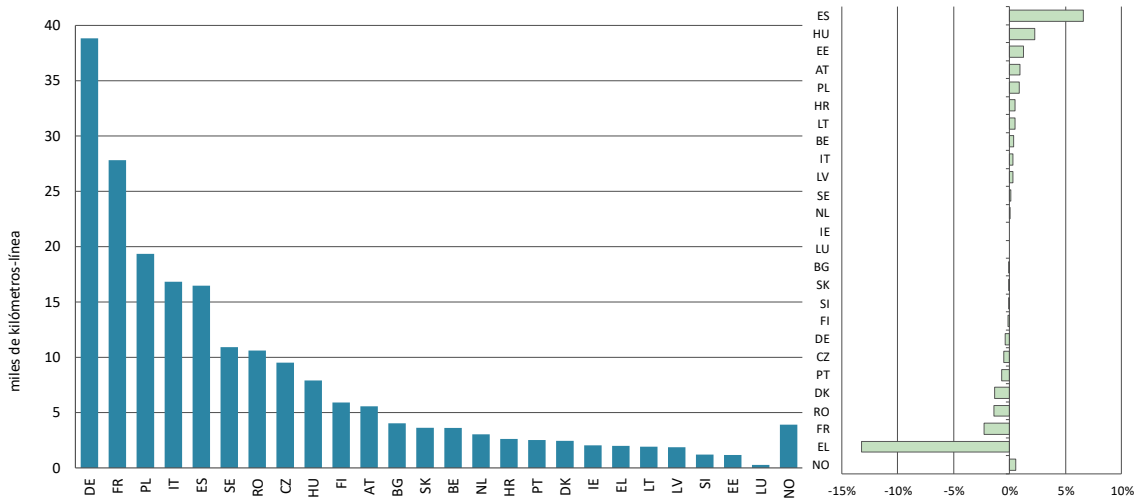
6 Noruega participa en el programa de supervisión del mercado ferroviario; sin embargo, los datos de Noruega no están incluidos en los totales ni en los promedios de la UE.

parte de las emisiones totales de GEI en la Europa de los Veintisiete. En el sector del transporte, el ferrocarril solo representó el 0,3 % de las emisiones de GEI de todos los modos de transporte en la Europa de los Veintisiete. El sector del transporte representó en 2022 el 31,0 % del consumo total de energía final de la Europa de los Veintisiete. Dentro del sector del transporte, el ferrocarril solo representó el 0,6 % del consumo de energía final. Para cumplir los objetivos del Pacto Verde Europeo, el ferrocarril tendrá que asumir una cuota mayor del transporte de pasajeros y mercancías.

4. RED FERROVIARIA DE LA UE

En 2022, la longitud total de la red ferroviaria de la Europa de los Veintisiete era de unos 202 131 kilómetros de líneas, un ligero descenso del 0,1 % respecto de 2018. Alrededor del 57 % de la red estaba electrificada, lo que representa un aumento del 1,4 % desde 2018.

Gráfico 1: longitud de las redes nacionales por países (miles de kilómetros-línea, 2022) y cambio relativo (2018-2022)



Fuente: Eurostat, 2024
(https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00003/default/table?lang=en&category=t_rail)

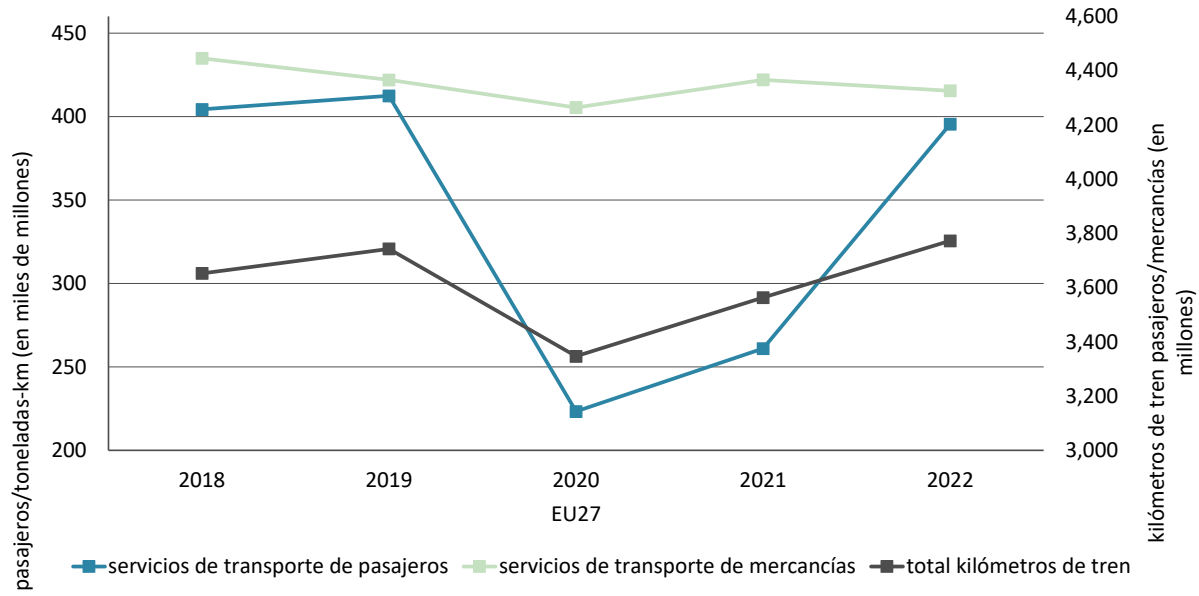
La red europea de trenes de alta velocidad alcanzó los 12 015 kilómetros a finales de 2022, lo que supone un incremento del 10,4 % desde 2018. La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente ha establecido objetivos ambiciosos para el tráfico ferroviario de alta velocidad, que debería duplicar los volúmenes de tráfico de aquí a 2030 y triplicarlos de aquí a 2050, en comparación con la referencia de 2015.

5. EVOLUCIÓN DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS

Tras un decenio de crecimiento moderado, los kilómetros de tren en la UE (tanto de pasajeros como de mercancías) acusaron gravemente la pandemia de COVID-19. En 2020, los servicios de transporte de mercancías disminuyeron un 8 % en kilómetros de tren en comparación con 2019, mientras que los servicios de pasajeros registraron una caída más acusada, del 46 %. Sin

embargo, para 2021, los volúmenes de transporte de mercancías se habían recuperado por completo, igualando los niveles de 2019, antes de experimentar un ligero descenso en 2022. En cuanto a los servicios de pasajeros, en 2022, repuntaron hasta el 96 % de los niveles anteriores a la pandemia, alcanzando los 395 000 millones de pasajeros-km.

Gráfico 2: volúmenes de pasajeros y mercancías (en pasajeros-km, toneladas-km y kilómetros de tren, 2018-2022)

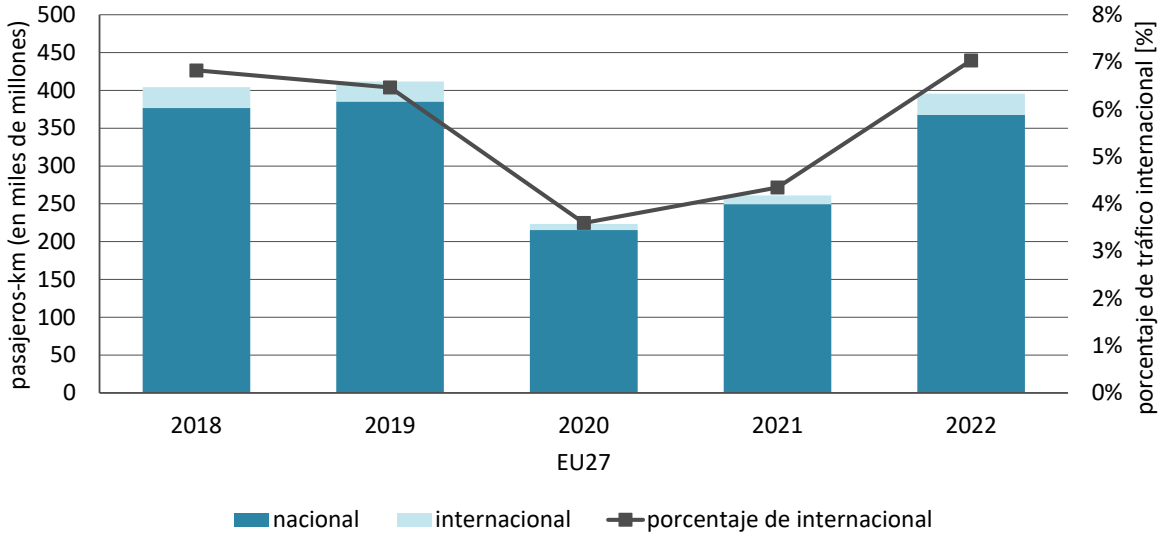


Fuente: sistema de supervisión del mercado ferroviario, 2022.

En 2022, el ferrocarril transportó unos 1 500 millones de toneladas de mercancías y 6 600 millones de pasajeros, lo que refleja una recuperación tras la fuerte disminución observada durante la pandemia de COVID-19.

Por lo que respecta al transporte de pasajeros, los servicios nacionales siguieron dominando, representando más del 93 % de todos los pasajeros-km en la Europa de los Veintisiete. La pandemia reforzó aún más la naturaleza predominantemente nacional del tráfico ferroviario de pasajeros. Antes de la crisis, los servicios internacionales de transporte de viajeros representaban alrededor del 7 % del tráfico ferroviario total, pero este porcentaje se redujo a menos del 4 % en 2020 debido a las restricciones de viaje. Para 2022, la proporción de servicios internacionales de transporte de viajeros por ferrocarril se había recuperado hasta el 7 %.

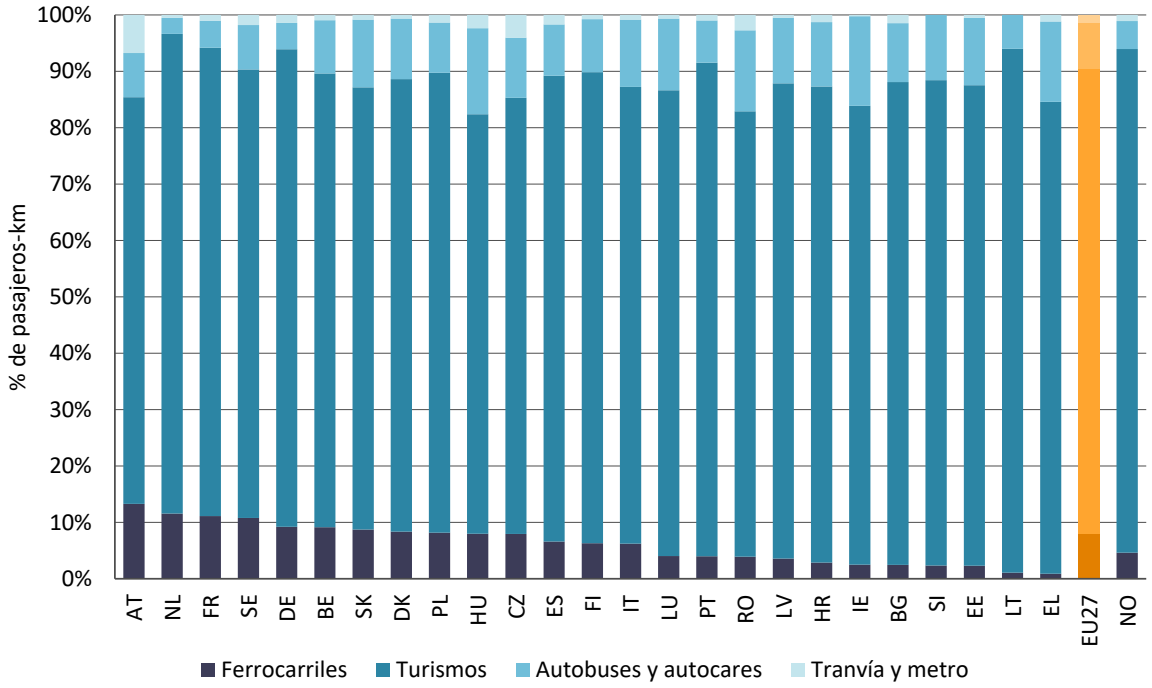
Gráfico 3: evolución de los volúmenes de tráfico ferroviario de pasajeros (nacional, internacional y proporción de tráfico internacional respecto al tráfico total) (en miles de millones de pasajeros-km, 2018-2022)



Fuente: sistema de supervisión del mercado ferroviario, 2022.

En 2020, la propensión media de los europeos a viajar en ferrocarril se redujo drásticamente a 500 pasajeros-km por habitante y año, frente a los 934 km de 2019. Para 2022, esta cifra se había recuperado en parte hasta alcanzar los 888 km por habitante. La cuota modal del ferrocarril, que se situó en el 7,8 % en 2019, disminuyó 2,4 puntos porcentuales en 2020 debido a que más personas recurrieron a los vehículos particulares. No obstante, para 2022, repuntó hasta el 8,1 %, superando los niveles anteriores a la pandemia, mientras que los automóviles siguieron siendo el modo dominante con el 82,4 % de cuota.

Gráfico 4: distribución modal del transporte terrestre de pasajeros por países (% en 2022)

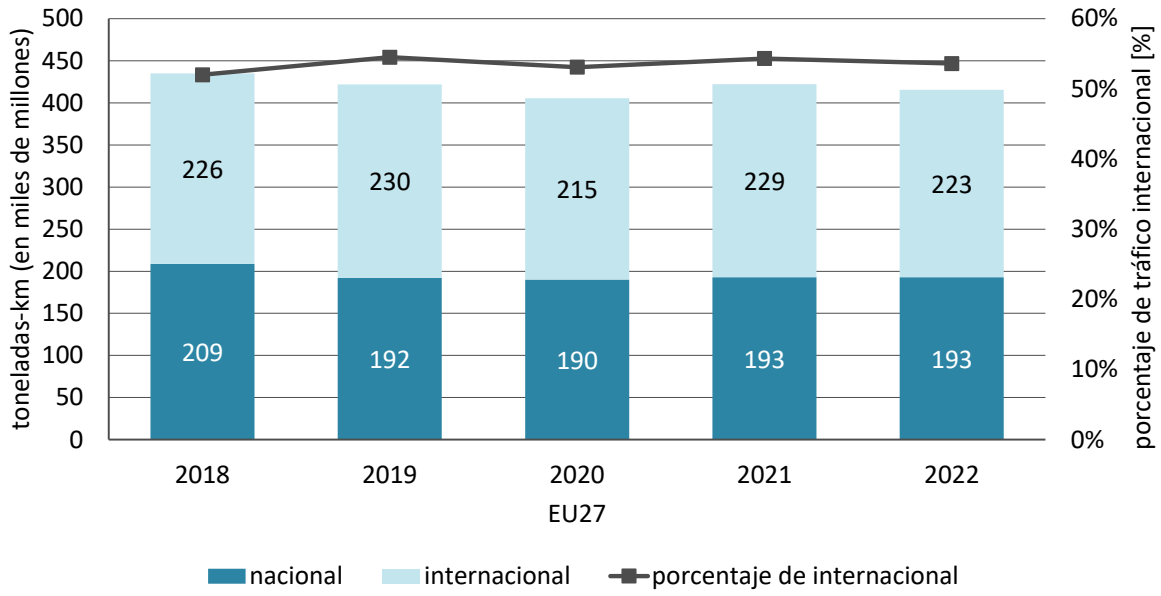


Fuente: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_psmod/default/table?lang=es&category=tran.tran_hv_ms)

El tráfico total de mercancías por ferrocarril en la Europa de los Veintisiete disminuyó de 422 000 millones de toneladas-km en 2019 a 405 000 millones en 2020 debido a la pandemia. Para 2022, había repuntado hasta casi los 416 000 millones de toneladas-km, acercándose a los niveles anteriores a la pandemia.

La proporción de servicios internacionales de transporte de mercancías por ferrocarril se mantuvo constante por encima del 50 % durante todo el período, alcanzando un máximo del 55 % en 2019 y estabilizándose en el 54 % en 2022. Esta estabilidad contrasta con el impacto más pronunciado de la pandemia en el tráfico internacional de pasajeros por ferrocarril.

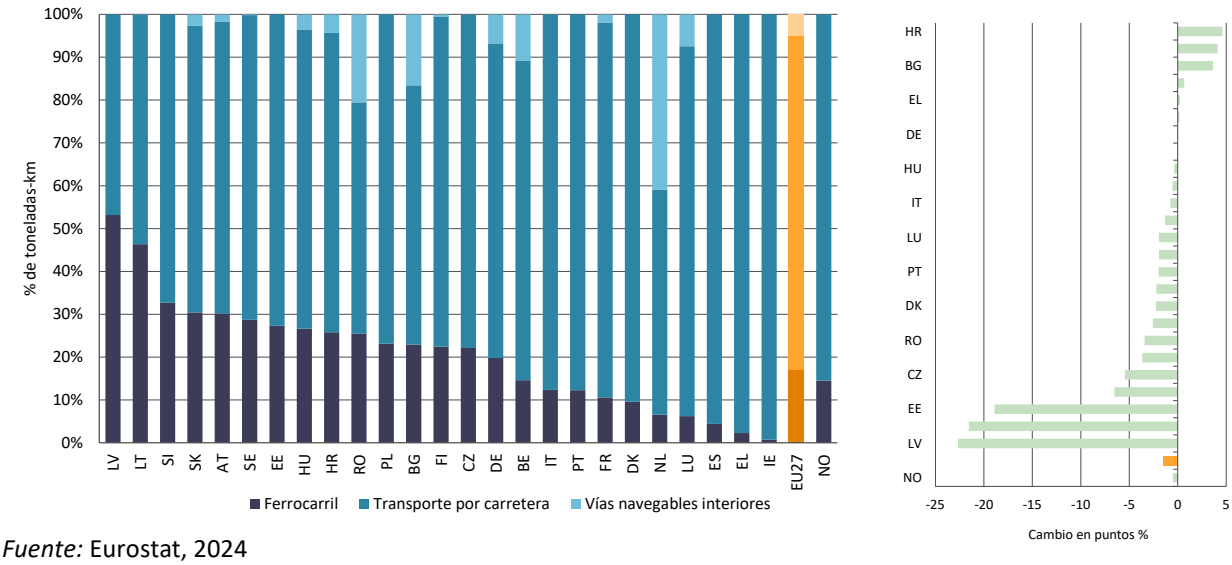
Gráfico 5: evolución del volumen de tráfico ferroviario de mercancías (nacional, internacional y proporción de tráfico internacional respecto al tráfico total) (en miles de millones de toneladas-km, 2018-2022)



Fuente: sistema de supervisión del mercado ferroviario, 2022.

Entre 2018 y 2022, el transporte por carretera siguió siendo el modo dominante de transporte de mercancías en la Europa de los Veintisiete, superando constantemente el 75 % de la cuota total del transporte terrestre de mercancías en toneladas-km y alcanzando un máximo del 77,7 % en 2022. Durante el mismo período, la cuota modal del transporte ferroviario disminuyó del 18,7 al 17,2 %, lo que indica un cambio continuo hacia el transporte por carretera, aunque el transporte ferroviario intermodal obtuvo unos resultados relativamente mejores que el transporte de materiales a granel y en vagones individuales. El descenso general fue especialmente acusado en Letonia, Estonia y Lituania, donde los volúmenes de mercancías transportadas disminuyeron significativamente debido a la reducción de los intercambios con Rusia.

Gráfico 6: cuota modal del transporte terrestre de mercancías por países (% en 2022) y cambio en puntos porcentuales del transporte ferroviario (2018-2022)



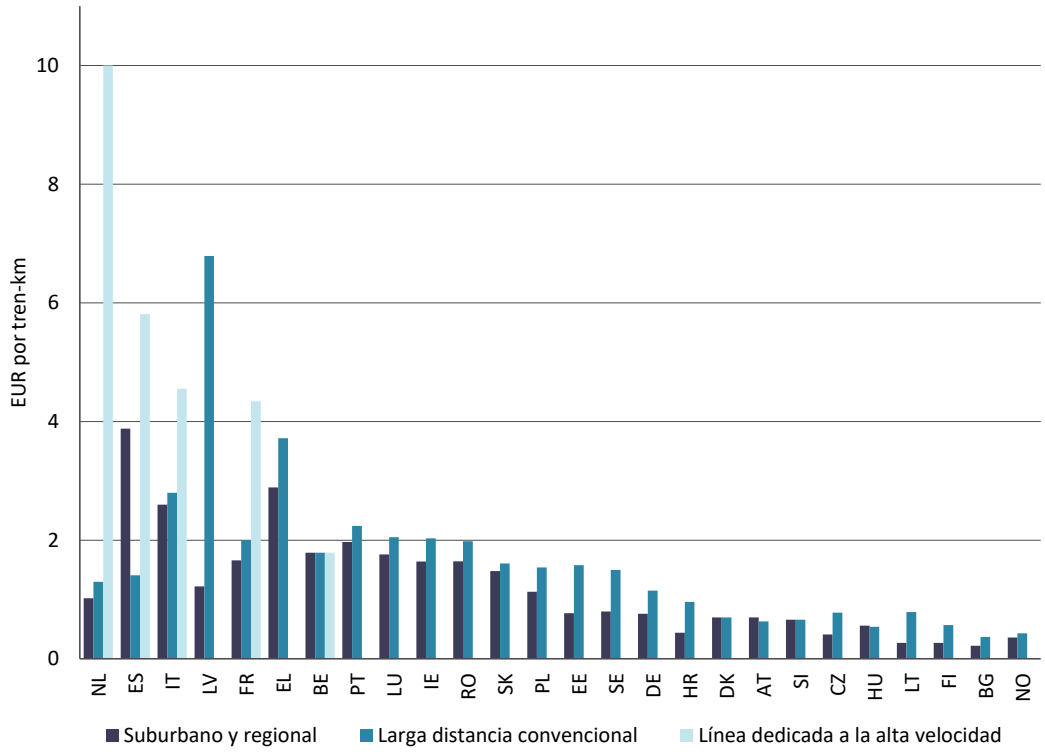
Fuente: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?lang=es&category=tran.tran_hv_ms)

6. EVOLUCIÓN DE LAS CONDICIONES MARCO EN EL SECTOR FERROVIARIO

6.1 Cánones por el uso de la infraestructura

En 2022, los cánones de acceso a las vías para el ferrocarril de alta velocidad (excluidos los recargos) siguieron siendo más elevados que para otros servicios de transporte de pasajeros en todos los países en los que se aplicaban tales cánones. Sin embargo, los cánones de acceso para el ferrocarril de alta velocidad fueron generalmente más bajos en 2022 que en 2018 en los Estados miembros con redes de alta velocidad.

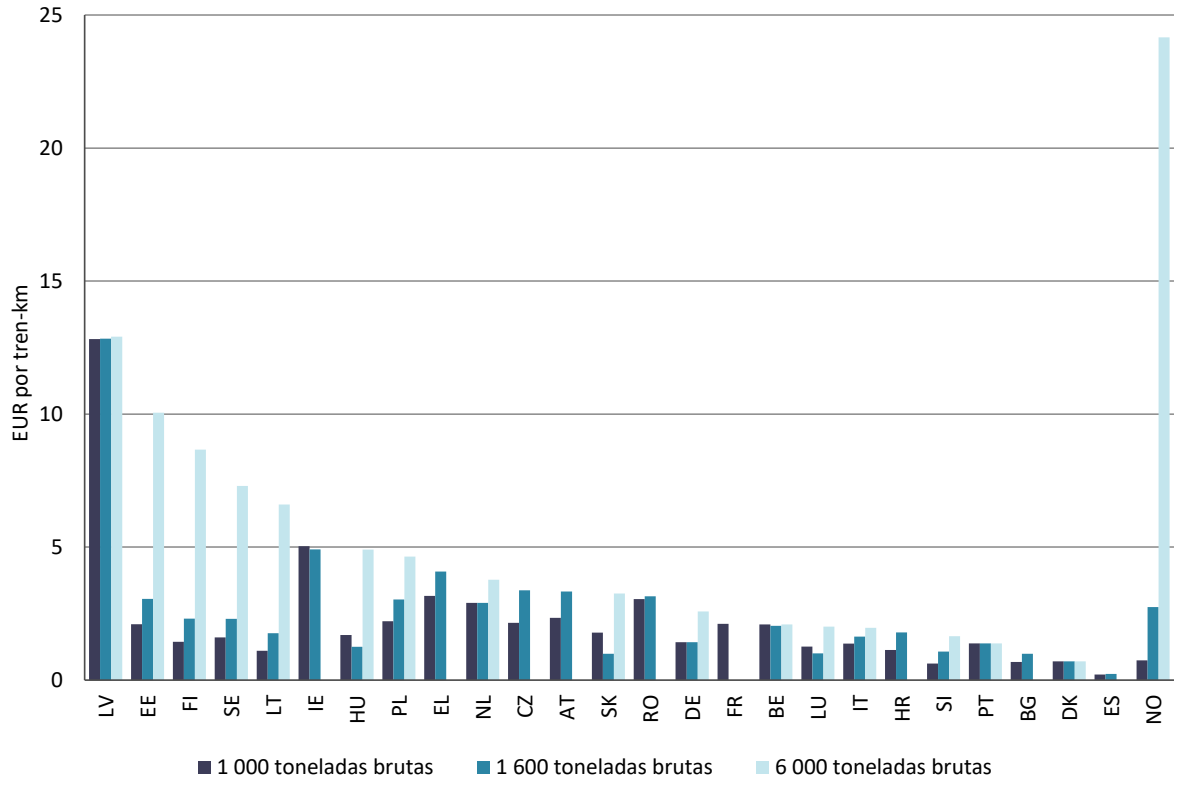
Gráfico 7: cánones de acceso (excluidos los recargos) para distintas categorías de trenes de pasajeros, por países (en EUR por tren-kilómetro, 2022)



Fuente: sistema de supervisión del mercado ferroviario, 2022.

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

Gráfico 8: cánones de acceso (excluidos los recargos) para distintas categorías de trenes de mercancías, por países (en EUR por tren-kilómetro, 2022)



Fuente: sistema de supervisión del mercado ferroviario, 2022.

Para mitigar el impacto económico de la pandemia de COVID-19, el Reglamento (UE) 2020/1429, adoptado en octubre de 2020, permitió a los Estados miembros suprimir, reducir o aplazar temporalmente los cánones de acceso a las vías[7]. Esta medida proporcionó una ayuda financiera esencial a las empresas ferroviarias, en particular a las del transporte de pasajeros, ante la disminución de los volúmenes de tráfico. El Reglamento, inicialmente adoptado por un tiempo limitado, se prorrogó cuatro veces, expirando finalmente el 31 de diciembre de 2022. Desempeñó un papel crucial en el mantenimiento de las operaciones ferroviarias durante la pandemia y en el apoyo a la recuperación del sector a medida que se recuperó el tráfico de pasajeros.

6.2 Asignación de capacidad y limitaciones de la infraestructura

En 2022, la red ferroviaria de la Europa de los Veintisiete tenía una intensidad combinada de uso (trenes de mercancías y pasajeros) de 18 700 kilómetros de tren por kilómetro de línea, ligeramente superior a los niveles anteriores a la pandemia (18 100 en 2018). Los trenes de pasajeros representaron el 79 % de este uso.

La longitud total de las vías declaradas congestionadas en la Europa de los Veintisiete aumentó de forma considerable entre 2018 y 2020, pero disminuyó ligeramente en 2022 a 6 711 kilómetros, incluidos 3 523 kilómetros de corredores ferroviarios de mercancías. El fuerte

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

aumento con respecto a los niveles de 2018 se debió en gran medida a un cambio en los criterios utilizados en Italia para declarar la congestión.

En los casos de congestión, los servicios a los que los Estados miembros otorgan generalmente mayor prioridad son aquellos prestados en virtud de la obligación de servicio público, seguidos de los servicios internacionales de pasajeros, y rara vez dan prioridad al tráfico de mercancías[8].

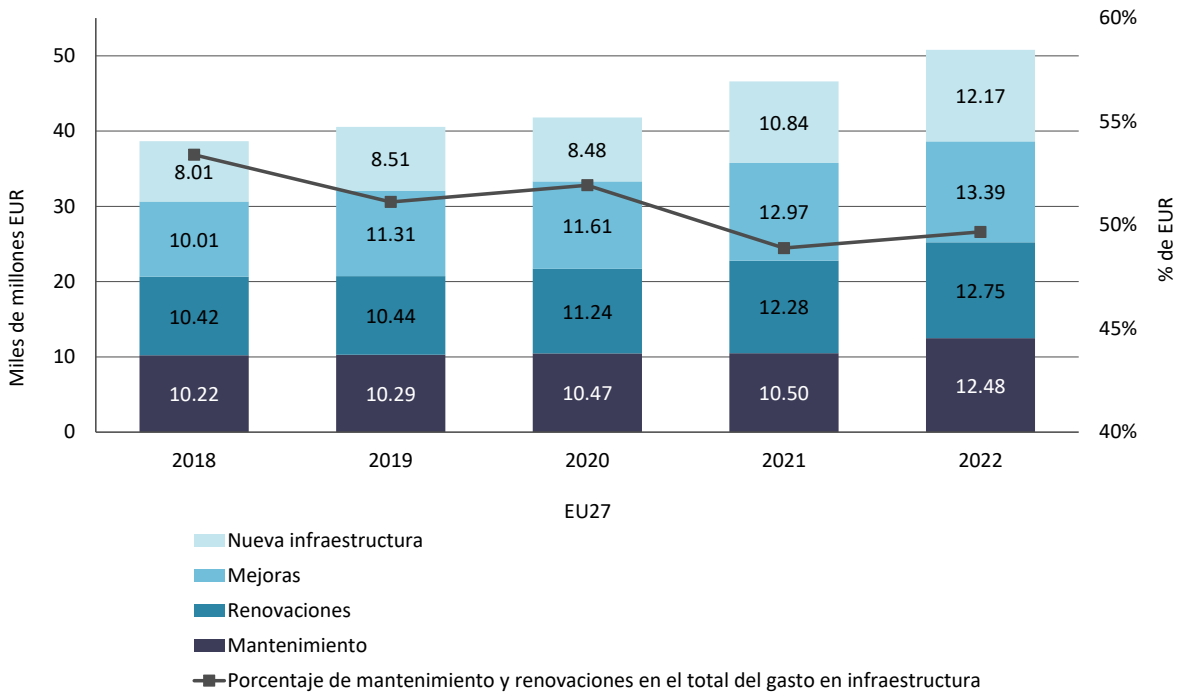
Para promover un uso más eficiente de la red y abordar la incompatibilidad entre los sistemas nacionales de control tradicionales, se está introduciendo el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS, por sus siglas en inglés) como sistema europeo común de señalización. En el momento de la publicación del presente informe, alrededor del 14 % de la red básica estaba equipada con el ERTMS, y se habían celebrado contratos para un 19 % más. Aunque se han realizado progresos, el despliegue sigue situándose por detrás de los objetivos iniciales, lo que hace necesarios más esfuerzos para acelerar la aplicación.

6.3 Gastos y financiación de infraestructuras

El gasto nominal en infraestructuras en la Europa de los Veintisiete aumentó de 38 700 millones EUR en 2018 a 50 800 millones EUR en 2022. En 2022, el gasto se distribuyó de forma relativamente uniforme entre las distintas categorías: un 25 % para mantenimiento, un 25 % para renovaciones, un 26 % para mejoras y un 24 % para inversiones en nuevas infraestructuras. A pesar del notable crecimiento nominal, la elevada inflación durante este período moderó los aumentos en términos reales. Ajustado a los niveles de precios de 2018, el crecimiento real fue más discreto, situándose en torno al 5 % en términos reales.

[8] En total, catorce países declararon que, en caso de congestión, dan prioridad al tráfico sujeto a OSP. En la práctica, sin embargo, pueden producirse desviaciones en determinados momentos o dependiendo de las circunstancias locales.

Gráfico 9: gasto en infraestructura y proporción en mantenimiento y renovaciones (en miles de millones EUR, 2018-2022)



Fuente: sistema de supervisión del mercado ferroviario, 2022.

En 2022, el gasto total en mantenimiento y renovaciones en la Europa de los Veintisiete ascendió a 25 200 millones EUR, lo que representa el 50 % del gasto total en infraestructuras, con variaciones significativas entre países. Los presupuestos nacionales siguieron siendo la principal fuente de financiación, ya que aportaron el 70 % del gasto total en infraestructuras ferroviarias. La cofinanciación de la UE representó el 8 %, mientras que el 22 % restante procedió de otras fuentes, como préstamos o financiación mediante la emisión de acciones y cánones.

6.4 Calidad de los servicios de transporte ferroviario

La seguridad sigue siendo la máxima prioridad para el desarrollo del espacio ferroviario europeo único, y la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (AFE) sigue supervisando los avances en materia de seguridad e interoperabilidad. El informe de la AFE de 2024[9] reafirma que los ferrocarriles europeos siguen siendo uno de los modos de transporte más seguros, mientras que los viajes en automóvil presentan un riesgo de mortalidad casi 84 veces superior al del transporte ferroviario, y los viajes en autobús son 7,3 veces más arriesgados que el ferrocarril.

[9] *Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2024* [«Informe sobre la seguridad y la interoperabilidad ferroviarias en la UE en 2024», documento en inglés] (https://www.era.europa.eu/content/report-railway-safety-and-interoperability-eu-2024).

La puntualidad media de los servicios regionales y locales de pasajeros[10] en la Europa de los Veintisiete se situó en el 90 % en 2022, frente al 94 % de 2020, pero sigue siendo superior a los niveles anteriores a la pandemia. La puntualidad de los servicios de transporte de pasajeros de larga distancia y alta velocidad descendió al 87 % en 2022 respecto del 93 % en 2020.

En términos de fiabilidad[11], el porcentaje de servicios regionales y locales cancelados aumentó del 1,9 % en 2018 al 4,4 % en 2022. En cuanto a los servicios de transporte de larga distancia y de alta velocidad, las cancelaciones ascendieron del 1,3 % en 2018 al 4,9 % en 2022. Entre los retos que repercuten en la fiabilidad figuran la escasez de personal, el envejecimiento de las infraestructuras y los retrasos en el mantenimiento.

En el transporte ferroviario de mercancías, la puntualidad media[12] de los servicios nacionales en la Europa de los Veintisiete fue del 56 % en 2022, y la de los servicios internacionales del 42 %. El porcentaje de servicios nacionales de transporte de mercancías cancelados ascendió al 8,1 % en 2022, mientras que, en el caso de los servicios internacionales, este porcentaje fue del 14,5 %.

6.5 Contratos de servicio público

En 2022, los servicios de transporte de pasajeros sujetos a OSP representaron una media del 58,7 % del total de pasajeros-km en la Europa de los Veintisiete, frente al 66 % en 2020. Este descenso refleja una evolución gradual hacia un mercado ferroviario más competitivo. Casi todo el tráfico de pasajeros estaba cubierto por una OSP en Dinamarca, Estonia, Irlanda, Letonia, Luxemburgo, Países Bajos y Rumanía. Las OSP son predominantemente nacionales, representando el 99,1 % de los pasajeros-km sujetos a OSP en 2022, con una prevalencia de los servicios regionales de larga distancia.

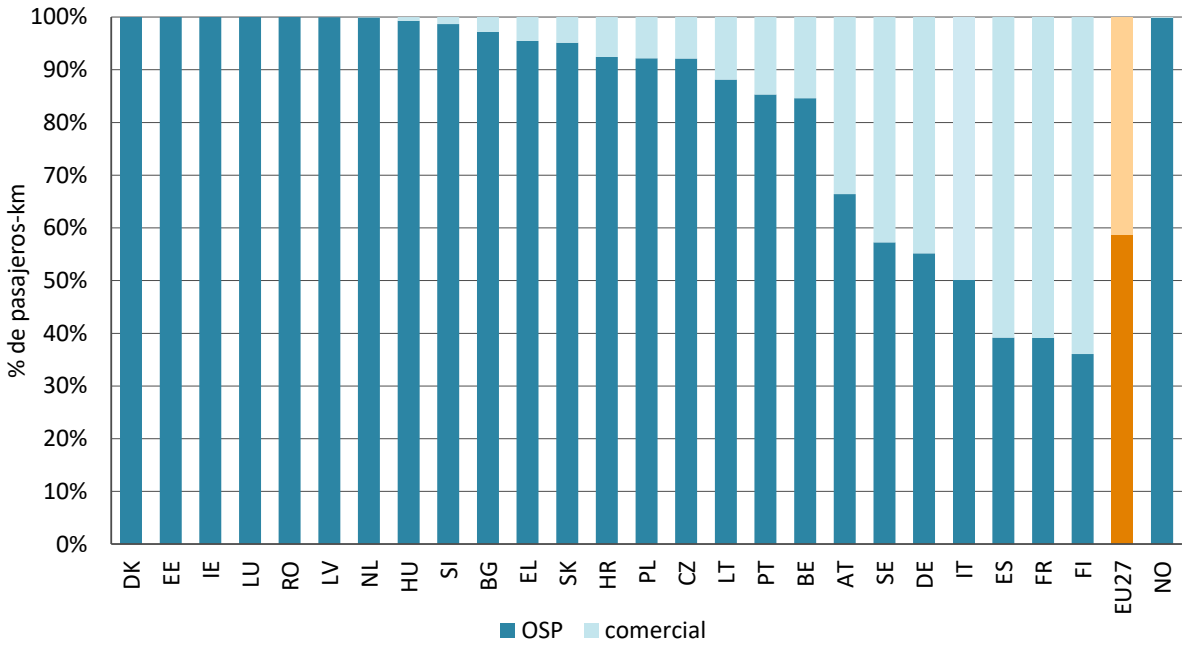
La cuota de operadores comerciales en el mercado aumentó entre 2018 y 2022. En los servicios comerciales de transporte de pasajeros, los competidores poseían una cuota de mercado del 12,6 % en 2022, frente al 6 % de 2018. En el mercado sujeto a OSP, el porcentaje de competidores aumentó hasta el 21 % en 2022, lo que supone un aumento de 8 puntos porcentuales desde 2018.

[10] El sistema de supervisión del mercado ferroviario considera que un tren de pasajeros es puntual si no tiene retrasos superiores a cinco minutos.

[11] Definida en términos de porcentaje de servicios cancelados.

[12] El sistema de supervisión del mercado ferroviario considera que un tren de mercancías es puntual si no tiene retrasos de más de quince minutos.

Gráfico 10: cuota del tráfico de pasajeros ofrecido, respectivamente, en el marco de una obligación de servicio público y de los servicios ferroviarios comerciales por países (en % de pasajeros-km, 2022)



Fuente: sistema de supervisión del mercado ferroviario, 2022.

En 2022, el 29 % de los 231 000 millones de pasajeros-km sujetos a OSP en la Europa de los Veintisiete correspondió a servicios adjudicados mediante licitación competitiva. Al igual que en años anteriores, el mayor volumen de servicios de pasajeros adjudicados mediante licitación se concentró en dos países pioneros en la liberalización: Alemania (81 %) y Suecia (13 %). En la mayoría de los Estados miembros de la UE, la compensación por obligación de servicio público sigue siendo una importante fuente de ingresos para las empresas ferroviarias.

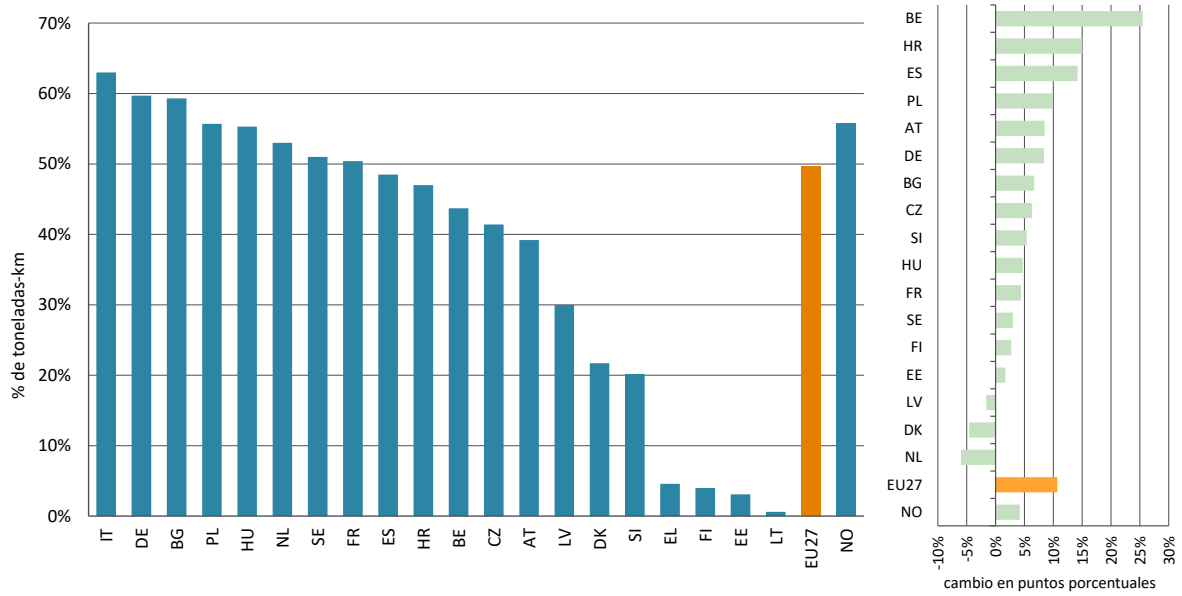
6.6 Concesión de licencias

En 2022, se notificó un total de 1 202 licencias ferroviarias activas en la Europa de los Veintisiete, lo que supone un aumento con respecto a las 1 192 de 2020. Alemania siguió teniendo el mayor número de licencias activas, con 490 empresas ferroviarias con licencia, seguida de Polonia con 126 y Chequia con 109.

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

En 2022, la cuota de mercado de los nuevos participantes en el sector del transporte ferroviario de mercancías de la Europa de los Veintisiete ascendió al 49 %, prosiguiendo la tendencia al alza registrada desde el 39 % de 2018.

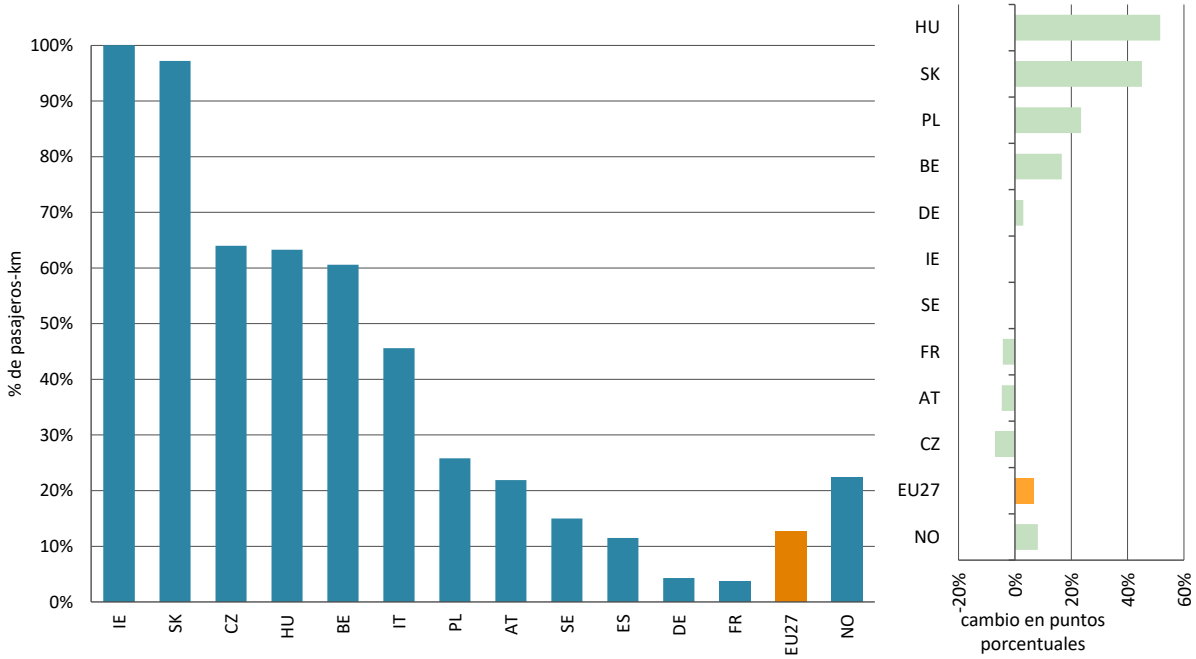
Gráfico 11: cuota de mercado de los competidores en el mercado del transporte ferroviario de mercancías por países (% en 2022) y cambio en puntos porcentuales (2018-2022)



Fuente: sistema de supervisión del mercado ferroviario, 2022.

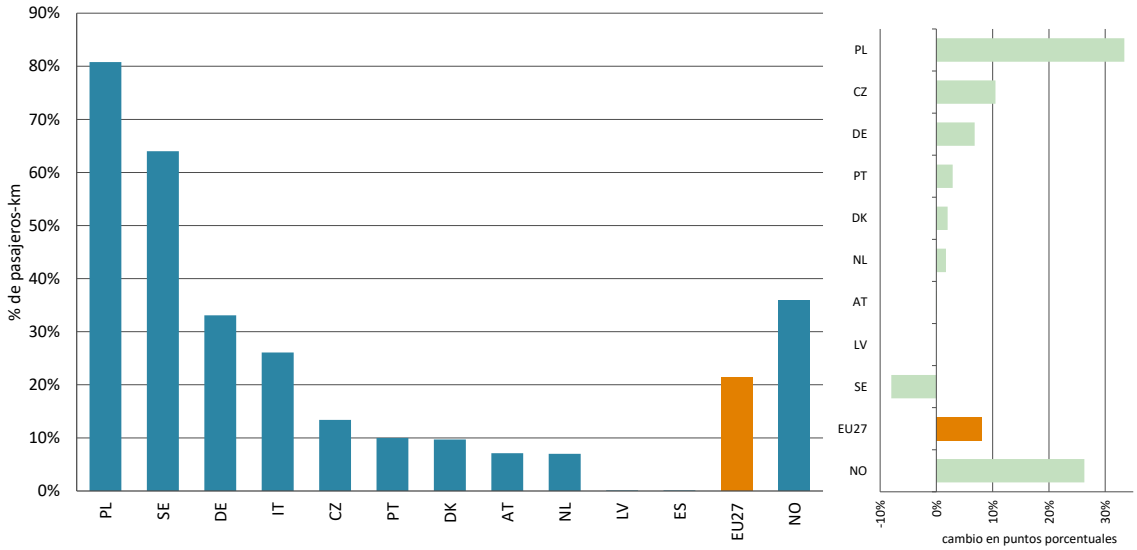
En el ámbito de los servicios comerciales de transporte de pasajeros por ferrocarril, los nuevos participantes obtuvieron una cuota de mercado del 12,6 % en 2022, casi el doble del 6,6 % registrado en 2020. En el mercado de los servicios nacionales de transporte de pasajeros sujetos a OSP, los competidores absorbieron una cuota de mercado del 21 % en 2022, frente al 18,5 % de 2020.

Gráfico 12: cuota de mercado de los competidores en el mercado del transporte comercial de pasajeros por países (% en 2022) y cambio en puntos porcentuales (2018-2022)



Fuente: sistema de supervisión del mercado ferroviario, 2022.

Gráfico 13: cuota de mercado de los competidores en el mercado del transporte de pasajeros sujeto a OSP por países (% en 2022) y cambio en puntos porcentuales (2018-2022)



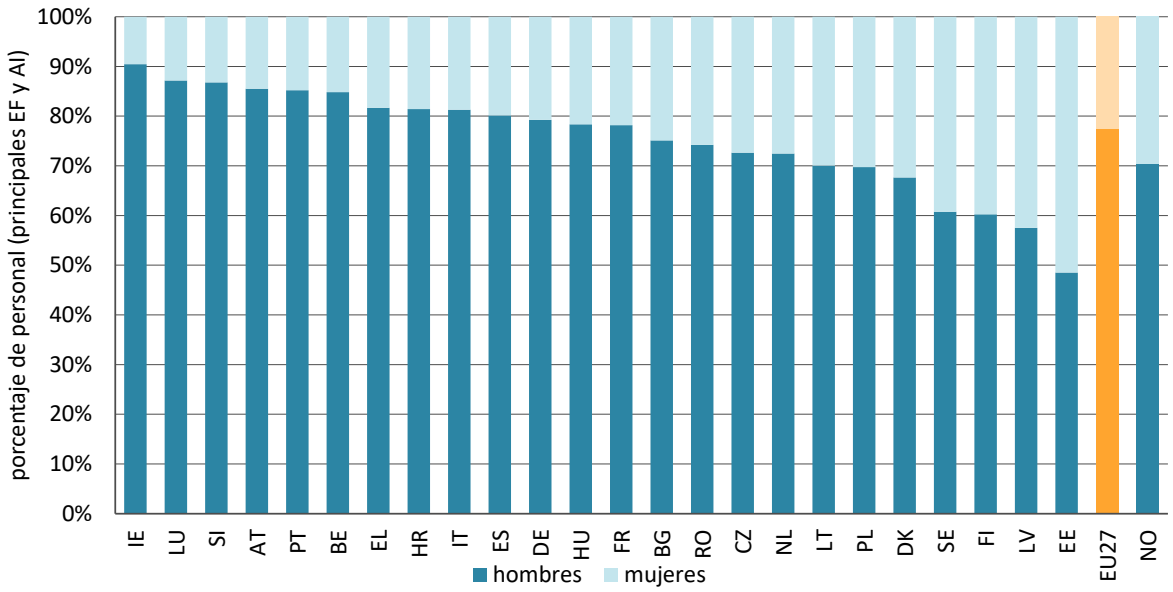
Fuente: sistema de supervisión del mercado ferroviario, 2022.

6.8 Empleo y condiciones sociales

A finales de 2022, el sector ferroviario de la Europa de los Veintisiete empleaba aproximadamente a 900 000 personas, de las cuales 511 000 trabajaban para empresas ferroviarias y 389 000 para administradores de infraestructuras. Estas cifras reflejan un ligero descenso respecto de las de 2020.

La mano de obra ferroviaria sigue siendo predominantemente masculina; en 2022, las mujeres solo representaron el 23 % de los empleados, lo que supone un aumento de un punto porcentual desde 2020.

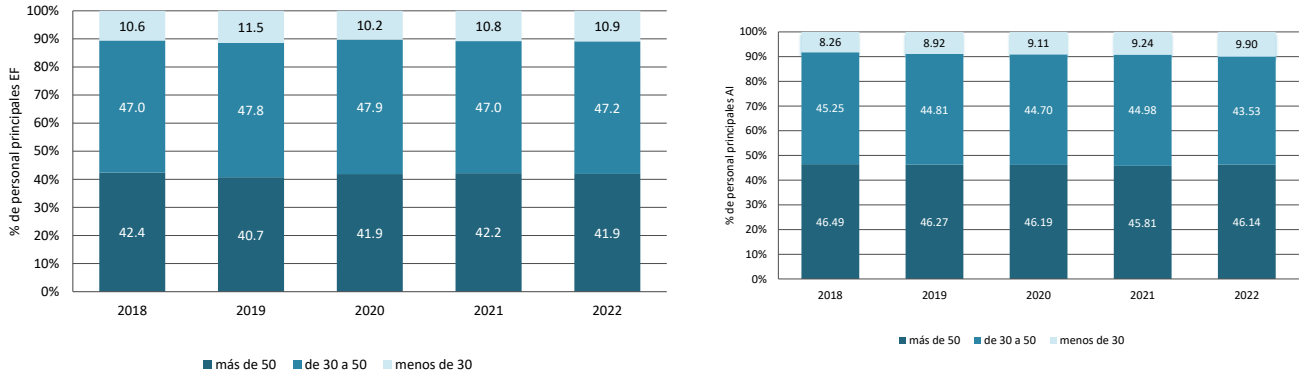
Gráfico 14: total de empleados (principales administradores de infraestructuras más empresas ferroviarias) por sexo (% en 2022)



Fuente: sistema de supervisión del mercado ferroviario, 2022.

El envejecimiento de la población activa sigue siendo motivo de preocupación, aunque se ha registrado una ligera mejora. En 2022, el 41,9 % del personal de las empresas ferroviarias tenía más de cincuenta años, lo que supone un ligero descenso con respecto al 42,4 % de 2018. La proporción de empleados jóvenes, menores de treinta años, registró un ligero aumento, pasando del 10,6 % en 2018 al 10,9 % en 2022.

Gráfico 15: empleados por grupo de edad, principales empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras (en %, 2018-2022)



Fuente: sistema de supervisión del mercado ferroviario, 2022.

El empleo a tiempo completo sigue siendo la situación más común para los trabajadores tanto de los administradores de infraestructuras como de las empresas ferroviarias.

7. Conclusiones

El sector ferroviario europeo ha demostrado una resiliencia significativa tras la pandemia de COVID-19. El tráfico de pasajeros, que en 2020 experimentó una fuerte caída del 46 % en comparación con 2019, repuntó hasta el 96 % de los niveles anteriores a la pandemia en 2022, con un total de pasajeros-km de 395 000 millones. Las repercusiones sobre los servicios de transporte de mercancías fueron menores, y estos lograron recuperarse ya en 2021, cuando los volúmenes volvieron a alcanzar los niveles de 2019. Sin embargo, en 2022, se produjo una ligera contracción de los volúmenes en el mercado del transporte ferroviario de mercancías.

La recuperación del sector ferroviario fue impulsada por intervenciones selectivas de la UE, incluido el Reglamento (UE) 2020/1429, que permitió a los Estados miembros eximir a las empresas ferroviarias de los cánones de acceso para mitigar la presión financiera sobre estas. Estas medidas proporcionaron ayuda inmediata y permitieron al sector mantener sus operaciones en el punto álgido de la pandemia. A medida que los Estados miembros avanzan en la ejecución de los planes nacionales de recuperación y resiliencia en el marco del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia de la UE, las inversiones ferroviarias están llamadas a desempeñar un papel central a la hora de impulsar el crecimiento económico y relacionado con la movilidad.

El transporte ferroviario sigue siendo un componente fundamental de la estrategia de la UE para alcanzar sus objetivos climáticos. Con solo el 0,3 % de las emisiones totales de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte, el ferrocarril es el modo de transporte motorizado más respetuoso con el medio ambiente. La electrificación del 57 % de la red ferroviaria de la UE y la continua renovación de los vagones de mercancías con tecnologías más silenciosas y ecológicas ponen de relieve el compromiso del sector con la reducción de su huella ambiental. Las inversiones en el ferrocarril en el marco del Pacto Verde y la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente persiguen duplicar el tráfico ferroviario de mercancías y triplicar el tráfico de pasajeros de alta velocidad de aquí a 2050 en comparación con la base de referencia de 2015, lo que supone un cambio significativo hacia el transporte sostenible.

La contaminación acústica sigue siendo un motivo de preocupación, ya que 22 millones de personas en Europa están expuestas a ruidos nocivos causados por el ferrocarril. Iniciativas de la UE como la renovación de los vagones de mercancías con zapatas de freno silenciosas y la revisión de las especificaciones técnicas sobre el ruido están abordando este problema. El apoyo financiero y reglamentario continuo es fundamental para alcanzar objetivos ambiciosos en materia de sostenibilidad.

La liberalización del mercado ha estimulado la competencia en el sector ferroviario europeo, y los nuevos participantes han adquirido una cuota de mercado significativa, especialmente en el transporte de mercancías. En este segmento, la cuota de mercado media de los competidores en la Europa de los Veintisiete aumentó del 39 al 49 % entre 2018 y 2022. En el mercado del transporte de pasajeros, la cuota de mercado de los competidores también registró un aumento notable, tanto en el caso de los servicios comerciales (12,6 %, con un aumento del 6,6 % entre 2018 y 2022) como en el de las OSP (21 % de cuota de mercado, es decir, +8 % en comparación con 2018). Sin embargo, sigue habiendo retos, como las disparidades en las tarifas de acceso y la necesidad de una aplicación más uniforme de la normativa vigente en todos los Estados

miembros. Con la plena aplicación de las normas del cuarto paquete ferroviario13, se espera una mayor apertura del mercado, lo que debería impulsar la innovación y aumentar la calidad del servicio tanto en el transporte de pasajeros como en el de mercancías.

La Comisión seguirá supervisando de cerca que el cuarto paquete ferroviario14 se transponga correctamente a la legislación nacional y se aplique, para garantizar que alcance todo su potencial.

En 2022, los servicios sujetos a OSP representaron una parte significativa de las operaciones de transporte ferroviario de pasajeros. En promedio, los servicios de transporte de pasajeros sujetos a OSP representaron el 58,7 % del total de pasajeros-km en la Europa de los Veintisiete, frente al 66 % en 2020. Esto sugiere una evolución gradual hacia un mercado ferroviario más competitivo. La licitación competitiva de los servicios sujetos a OSP ha aumentado y se espera que siga aumentando en los próximos años, mejorando la calidad del servicio y la rentabilidad. Sin embargo, se siguen planteando retos a la hora de equilibrar la liberalización del mercado con la garantía de un acceso justo, especialmente en las regiones menos pobladas. La UE fomenta una mayor transparencia y competencia para optimizar la repercusión social y económica.

El ferrocarril de alta velocidad representa una piedra angular de los esfuerzos de modernización del transporte en Europa. La red alcanzó una extensión de 12 015 kilómetros en 2022, con planes de ampliación de 1 600 kilómetros adicionales para 2035. España, Francia e Italia siguen liderando las inversiones en alta velocidad, contribuyendo a mejorar la conectividad y a reducir los tiempos de viaje en todo el continente.

La inversión en infraestructuras sigue siendo fundamental, y la Unión asigna a tal fin una financiación significativa a través de instrumentos como el Mecanismo «Conectar Europa» y el Fondo de Cohesión. Estas inversiones dan prioridad a los proyectos que abordan los cuellos de botella, incrementan la conectividad multimodal y mejoran las infraestructuras existentes. Se hace hincapié en la digitalización, incluido el despliegue del ERTMS, lo que refuerza aún más la capacidad del ferrocarril para satisfacer las futuras necesidades de movilidad.

Se prevé que las tecnologías digitales aporten mejoras significativas al sector ferroviario, aumentando su eficiencia operativa y mejorando la experiencia de los pasajeros. El despliegue del ERTMS, un componente clave de la estrategia de transición digital de la UE, se propone mejorar la interoperabilidad y la seguridad en todas las redes ferroviarias europeas, aunque hasta la fecha solo alrededor del 33 % de la red básica tiene el ERTMS instalado o contratos para su instalación. Además, las inversiones en sistemas inteligentes de expedición de billetes y en plataformas de datos en tiempo real contribuirán a hacer el ferrocarril más accesible y fácil de usar para los pasajeros.

La innovación a través de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo está avanzando en ámbitos como las operaciones ferroviarias automatizadas, la gestión digital del transporte de mercancías y la gestión sostenible de los activos. Estas iniciativas se ajustan al objetivo más

---

13 El período transitorio previsto en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 para que los Estados miembros pudieran abrir gradualmente el mercado ferroviario y licitar contratos de servicio público ferroviario expiró en diciembre de 2023.

14 En particular, que se respete el principio de licitación obligatoria para los contratos de servicio público en el transporte ferroviario de pasajeros.

amplio de la Unión de hacer del ferrocarril la columna vertebral de un sistema de transporte multimodal y sostenible.

A medida que Europa avance en la transición a un futuro más ecológico y conectado, el ferrocarril desempeñará un papel fundamental a la hora de reducir las emisiones, mejorar la movilidad e impulsar el crecimiento económico. La continuación de las inversiones en infraestructuras, la apertura del mercado y la innovación tecnológica son esenciales para hacer realidad la visión de la UE de un sistema de transporte sostenible de aquí a 2050. La plena aplicación del cuarto paquete ferroviario, el refuerzo de la conectividad transfronteriza, la eliminación de las limitaciones de capacidad y la garantía de un acceso más justo a los servicios ferroviarios serán prioridades clave en los próximos años.

Integrando estos elementos estratégicos, el sector ferroviario europeo tiene la oportunidad de liderar la transformación del panorama del transporte en el continente, cumpliendo su promesa de movilidad sostenible, eficiente e inclusiva.