COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 6.2.2019
COM(2019) 51 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Sexto informe de seguimiento de la evolución del mercado ferroviario

{SWD(2019) 13 final}

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Sexto 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. Introducción

El sector ferroviario[1] hace una contribución sustancial a la economía de la UE, pues emplea directamente a más de 1 millón de personas (empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras). El sistema ferroviario europeo transporta cerca de 1 600 millones de toneladas de mercancías y 9 000 millones de pasajeros cada año. El transporte ferroviario es fundamental para la estrategia de la UE en pro de un sector del transporte más sostenible, para la cohesión económica y social y para la conexión de los europeos dentro de y entre los Estados miembros.

La Comisión presenta al Parlamento Europeo y al Consejo, conforme a lo dispuesto en el artículo 15, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE, esta sexta edición del informe de seguimiento del mercado ferroviario[2]. El informe tiene por objeto ofrecer una perspectiva de los principales acontecimientos sucedidos en los mercados ferroviarios en el contexto de los objetivos políticos del mercado ferroviario de la UE[3]. Abarca una amplia gama de temas como la evolución del mercado interno en los servicios ferroviarios, la infraestructura y los servicios disponibles para las empresas ferroviarias, las condiciones marco (incluidos los cánones[4]), el estado de la red, así como la utilización de los derechos de acceso y los obstáculos para unos servicios ferroviarios más eficaces. El documento de trabajo adjunto incluye un análisis detallado.

Este es el primer informe para aprovechar el cuestionario informativo establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1100 de la Comisión, sobre la supervisión del mercado ferroviario[5] (en lo sucesivo, el «Reglamento RMMS»). Aplicable desde el 1 de enero de 2016, el Reglamento RMMS debería conducir, de forma gradual, a un conjunto de datos más consistente y coherente con un periodo transitorio que termina con el año de referencia 2016.

Además de los datos RMMS enviados por los Estados miembros y Noruega, este informe también se basa en las contribuciones de la publicación «EU Transport in Figures: Statistical pocketbook»[6], los informes de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea[7],

---

1 En el presente informe se entenderá por «sector ferroviario» las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras ferroviarias.

2 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).

3 Noruega participa en el programa de seguimiento del mercado ferroviario (RMMS); sin embargo, los datos de Noruega no están incluidos en los totales y promedios de la UE. Además del informe del mercado ferroviario, la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea publica informes anuales sobre seguridad e informes bianuales sobre la interoperabilidad de los ferrocarriles.

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

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

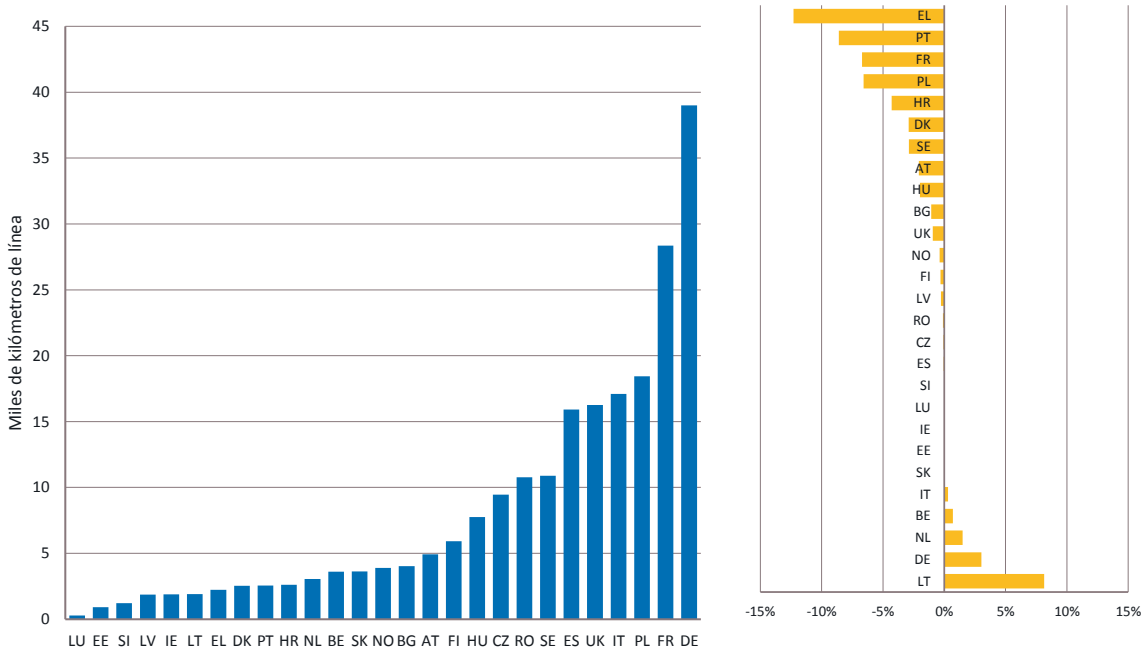
6 https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en

Eurostat[8], las estadísticas recogidas por varias organizaciones sectoriales, así como presentaciones y estudios.

2. Red ferroviaria de la UE

En 2016 la **longitud total de la red ferroviaria de la UE**[9] era de unos 221 000 kilómetros de línea (un 1,6 % menos que en 2011). La **densidad de las redes ferroviarias nacionales** refleja las diferentes características geográficas de los países, siendo los países nórdicos y los bálticos los que menor densidad de red ferroviaria muestran en relación con la superficie y los que mayor densidad muestran en relación con la población. Alrededor del 54 % de la red de la UE se electrificó en 2016, con una ruta adicional electrificada de 2 097 km desde 2011 (+ 1,7 %). La **red de alta velocidad** de la UE se extendía a más de 8 400 kilómetros de línea a finales de 2017 y ha duplicado su longitud desde 2003.

Gráfico 1: Longitud de las redes nacionales en 2016 y cambio relativo, 2011-2016



Fuente: Statistical pocketbook, 2018. Datos adicionales de otras fuentes.

3. Servicios a empresas ferroviarias

Asignar las instalaciones de servicio es un reto continuo dada la variabilidad de los servicios prestados y el gran número de diferentes operadores de diversos tamaños.

De acuerdo con los datos RMMS disponibles[10], en 2016 había:

– 31 000 estaciones de viajeros;

---

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

8 http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database

9 Incluida Noruega.

10 Datos incompletos con lagunas y diferentes definiciones aplicadas. Los datos incluyen a Noruega.

– 2 358 terminales de carga;

– 452 estaciones de clasificación;

– 1 667 instalaciones de mantenimiento;

– 702 instalaciones marítimas y portuarias; así como

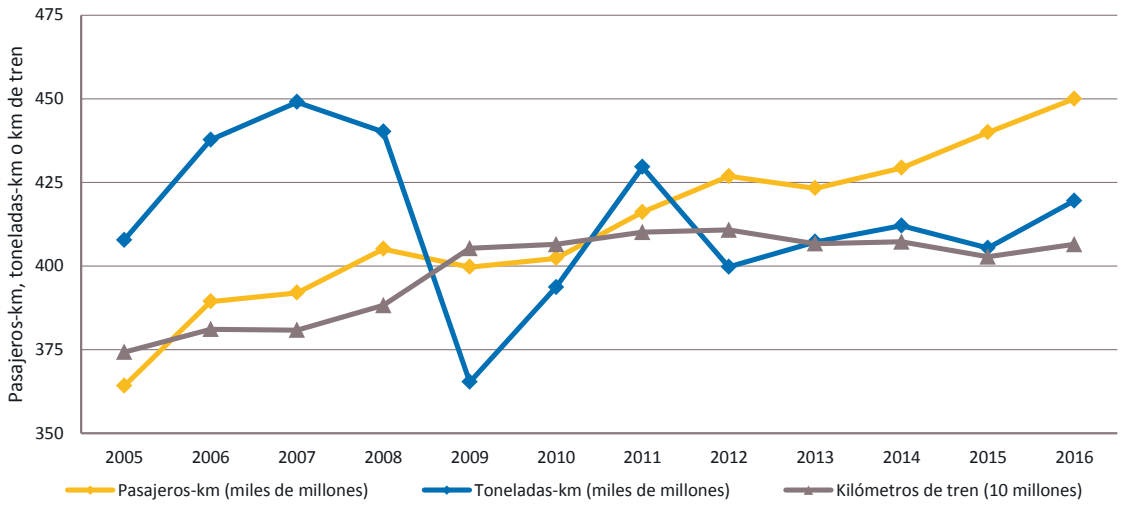
– 954 estaciones de repostaje.

La Comisión está trabajando en la aplicación del Reglamento (UE) 2017/2177, relativo al acceso a las instalaciones de servicio[11], en un portal de instalaciones ferroviarias de la UE para asignarlas y en la mejora de la aplicación del Reglamento RMMS para supervisarlas.

4. Evolución de los servicios ferroviarios

El total de kilómetros de tren de la UE, que incluye el tráfico ferroviario tanto de pasajeros como de mercancías, se mantuvo estable entre 2009 y 2016. El tráfico ferroviario de pasajeros siguió creciendo un 1,7 % al año. Por el contrario, el tráfico ferroviario de mercancías tuvo dificultades para recuperarse de la importante caída en los volúmenes experimentada en 2009, el período de depresión de la crisis económica. Al pico de 2011 le siguió una lenta recuperación a partir de 2012[12].

Gráfico 2: Volúmenes de pasajeros y de mercancías, 2005-2016



Fuente: RMMS, 2018. Datos adicionales de otras fuentes y estimaciones.

El ferrocarril tiene el potencial de desempeñar un papel importante en la aceleración de la reducción de las emisiones del transporte. El ferrocarril solamente representó el 2 % del total del consumo energético del transporte en la UE, al tiempo que asumió el 11,2 % de

[11] Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2017, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos (DO L 307, de 23.11.2017, p. 1).

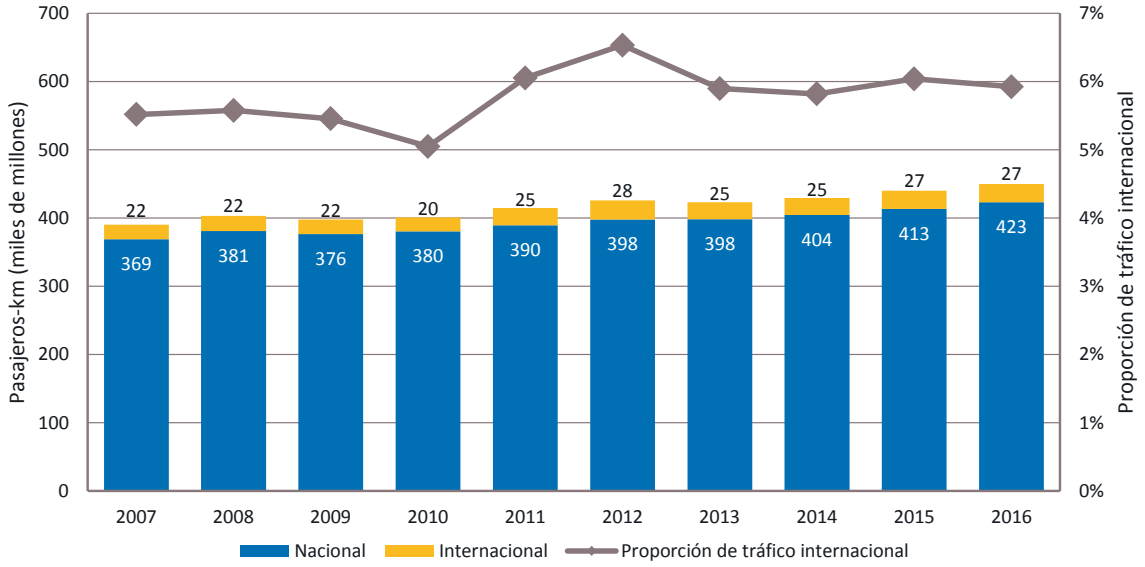
[12] Los datos sobre volúmenes incluidos en el cuestionario anual del RMMS pueden ser distintos de los publicados por Eurostat debido a la diferencia en el ámbito, una potencial doble contabilización de los volúmenes de tránsito y los ajustes (estimaciones e integración de otras fuentes).

mercancías y el 6,6 % de los pasajeros de todos los modos de transporte en 2016. También es el único modo que ha reducido continuamente las emisiones de CO_2 desde 1990: en 2016 solo representaba el 0,5 % de las emisiones de CO_2 de todos los modos de transporte[13].

Tráfico de pasajeros

En 2016 los volúmenes de tráfico de pasajeros alcanzaron los 450 000 millones de pasajeros-kilómetro, de un total aproximado de 6 billones de pasajeros-kilómetro de transporte terrestre en general. El tráfico ferroviario de pasajeros es principalmente nacional, con solo un 6 % de tráfico transfronterizo en 2016.

Gráfico 3: Evolución del volumen de tráfico ferroviario de viajeros, 2007-2016

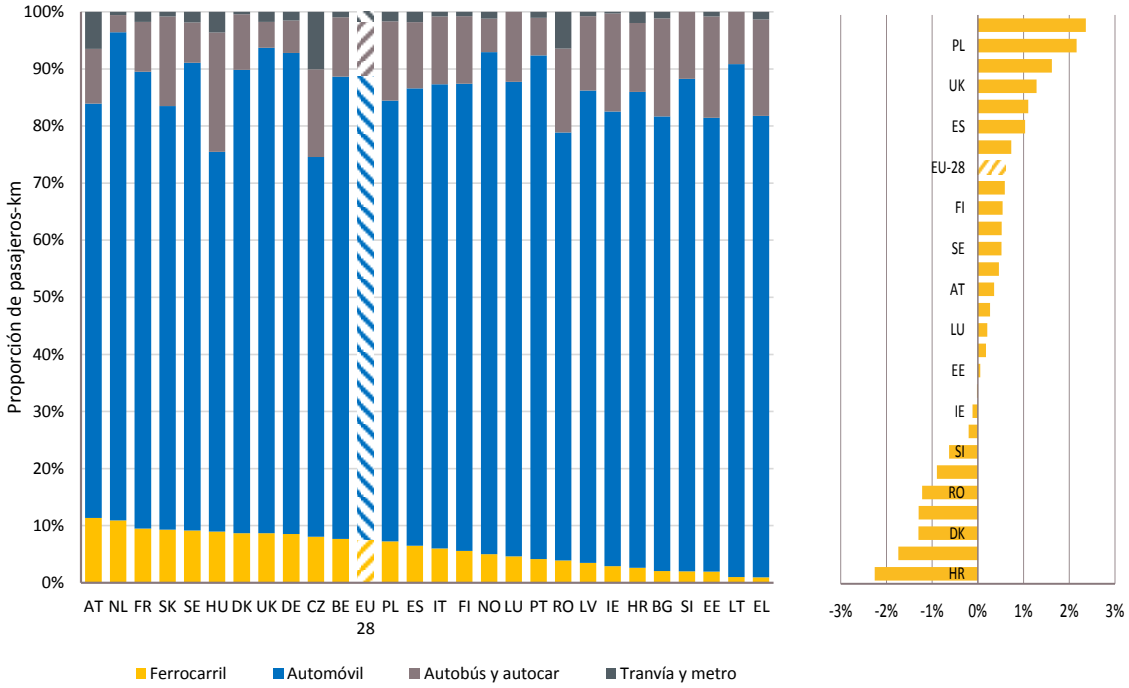


Fuente: RMMS, 2018. Datos adicionales de otras fuentes y estimaciones.

La tendencia media a viajar en la UE aumentó desde los 830 pasajeros-kilómetro por habitante en 2011 a 882 en 2016 (+ 1,2 % al año). Mientras que la **cuota modal en el transporte terrestre** de pasajeros que viajaron en coche se mantuvo por encima del 80 %, la cuota de pasajeros en ferrocarril aumentó del 7,0 % al 7,6 % entre 2007 y 2016.

[13] Excluyendo las emisiones indirectas del consumo de electricidad.

Gráfico 4: Transporte modal terrestre de pasajeros desglosado por país en 2016 y cambio en la cuota del transporte ferroviario en 2011-2016

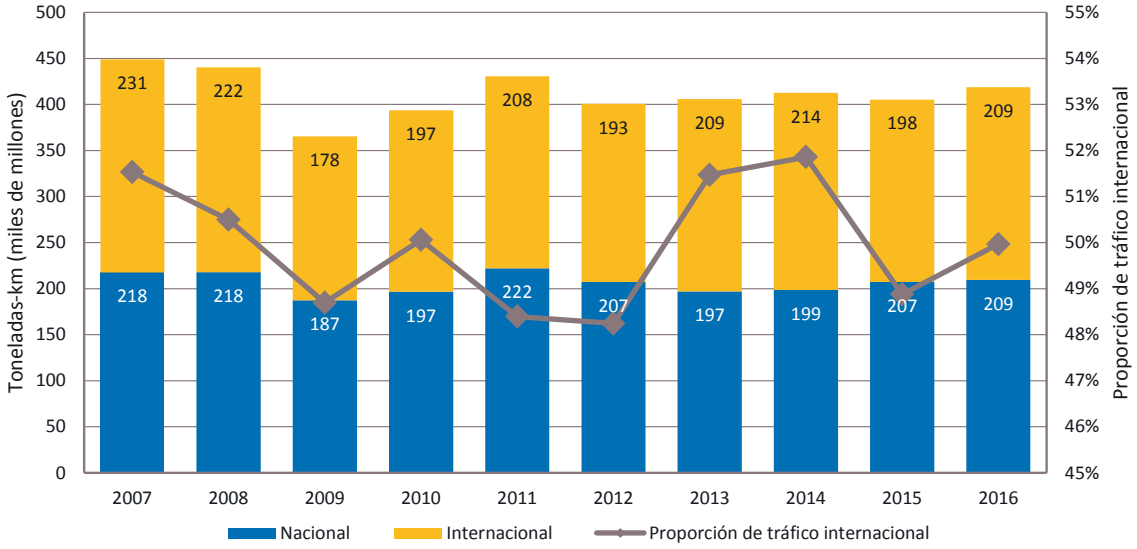


Fuente: Eurostat y Statistical pocketbook, 2018. 2011 datos para EU27.

Tráfico de mercancías

En 2016 los volúmenes de tráfico de mercancías alcanzaron los 419 000 millones de toneladas-kilómetro, de un total de 2,5 billones en el transporte terrestre en general. Alrededor de la mitad del transporte ferroviario es transfronterizo. Esto confiere al transporte ferroviario una sólida dimensión europea y hace que sea incluso más sensible a la falta de interoperabilidad y cooperación entre las redes ferroviarias nacionales, que puede afectar a su competitividad.

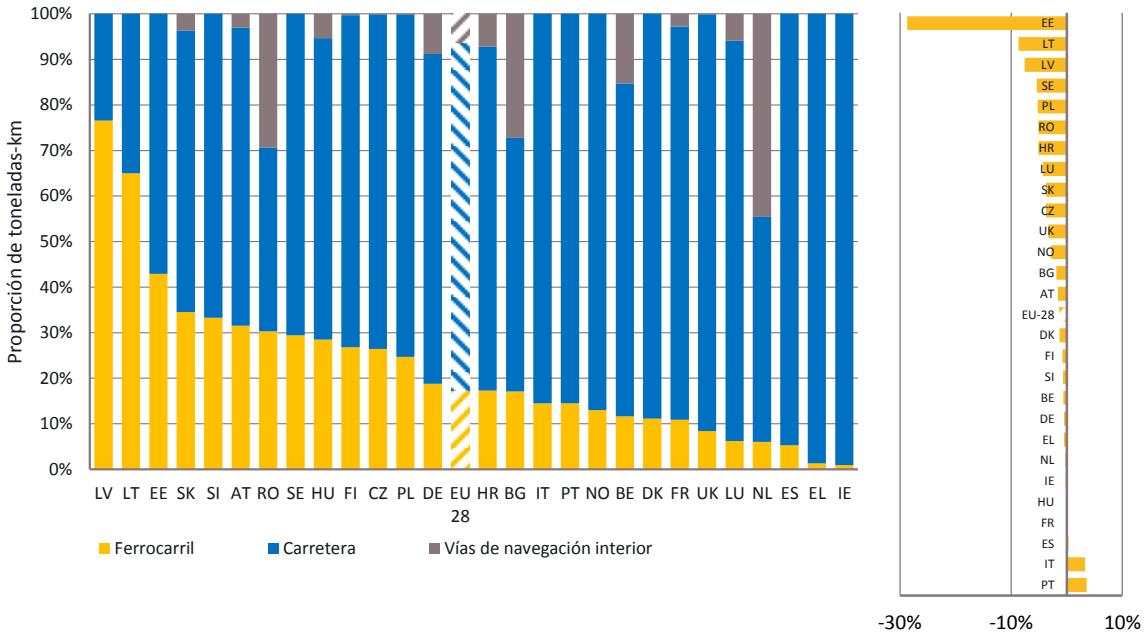
Gráfico 5: Evolución del volumen de tráfico ferroviario de mercancías, 2007-2016



Fuente: RMMS, 2018. Datos adicionales de otras fuentes y estimaciones.

En la cuota modal, desde el máximo alcanzado en 2011 (19 %), la cuota ferroviaria en el territorio de la UE ha descendido, aunque consiguió establecerse en torno al 17 % en 2016, mientras que la cuota de carretera ha aumentado del 75 % al 76 %.

Gráfico 6: Transporte modal terrestre de mercancías desglosado por país en 2016 y cambio en la cuota del transporte ferroviario en 2011-2016



Fuente: Eurostat.

5. Evolución de las condiciones marco en el sector ferroviario

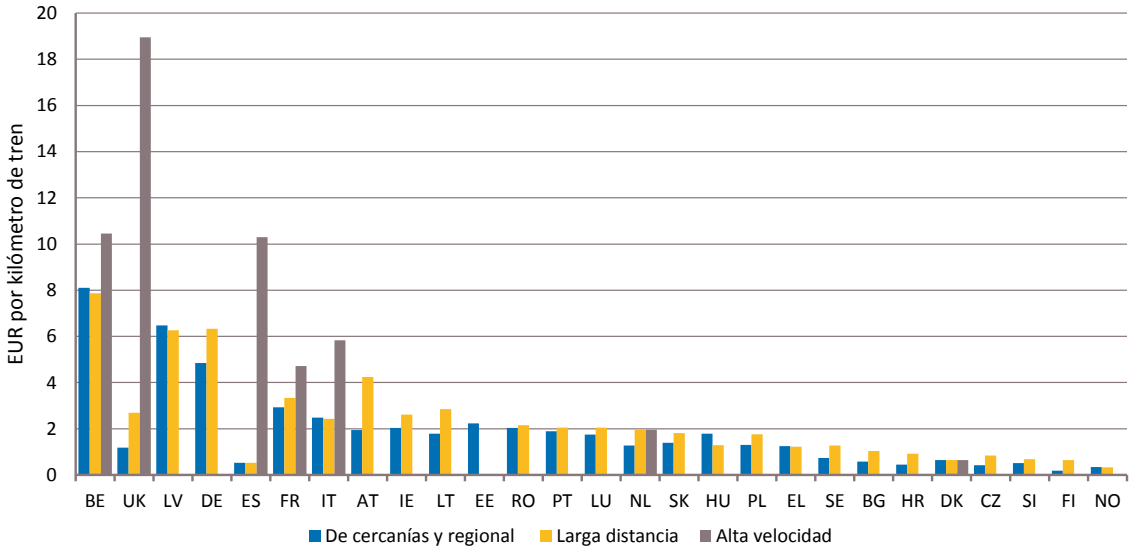
5.1. Cánones por el uso de la infraestructura

Los cánones de acceso a las vías representaron más del 80 % de los ingresos de los administradores de infraestructuras de los cargos en la mayoría de los países, tanto en trenes de pasajeros como en trenes de mercancías.

Los cánones de acceso a las vías para el ferrocarril de alta velocidad (excluidos los recargos) son mayores que otros cánones de pasajeros, alcanzando un máximo en el Reino Unido (19 EUR por kilómetro de tren en 2016).

Los cánones de acceso a las vías para trenes de pasajeros de larga distancia (excluidos los recargos) fueron menores de 3 EUR por kilómetro de tren en la mayoría de los países.

Gráfico 7: Cánones de acceso (excluidos los recargos): trenes de pasajeros por tipo por país, 2016

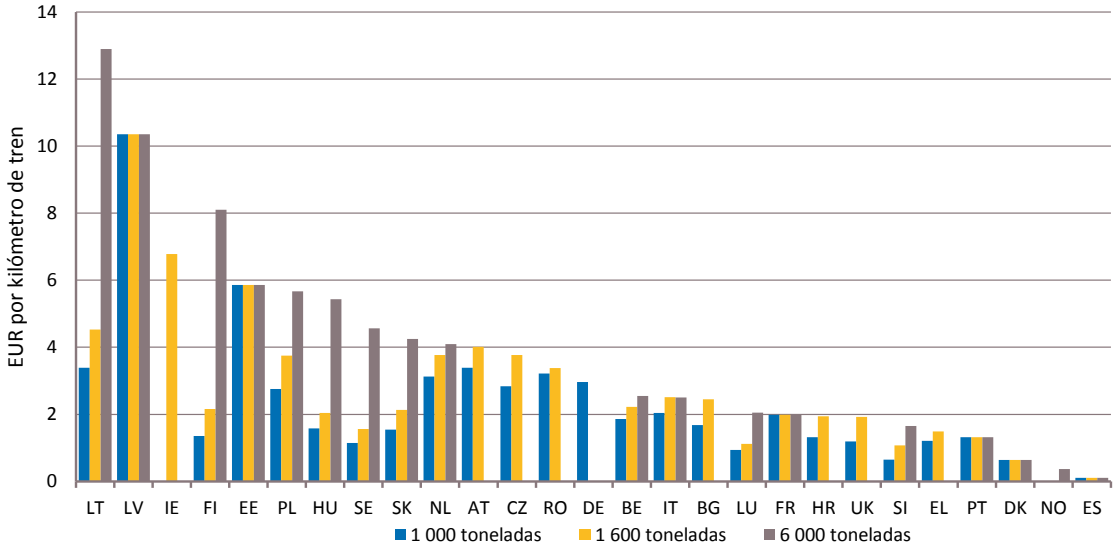


Fuente: RMMS, 2018. Los datos de DE incluyen los recargos.

Los cánones del transporte de mercancías (excluidos los recargos) se monitorizan a través de tres tonelajes brutos máximos diferentes (1 000, 1 600 y 6 000). Cinco Estados miembros (Letonia, Estonia, Francia, Portugal y Dinamarca) aplican un canon fijo por kilómetro de tren. En la mayoría de los demás Estados miembros, los cánones de acceso aumentan con el tamaño del tren, aunque no necesariamente en proporción con el tonelaje.

En cuanto a los niveles de carga entre 2013 y 2016 (cuando estén disponibles), no existe una tendencia ascendente o descendente ni para los trenes de pasajeros ni para los de mercancías.

Gráfico 8: Cánones de acceso (excluidos los recargos): trenes de carga de mercancía por tipo, por país, 2016

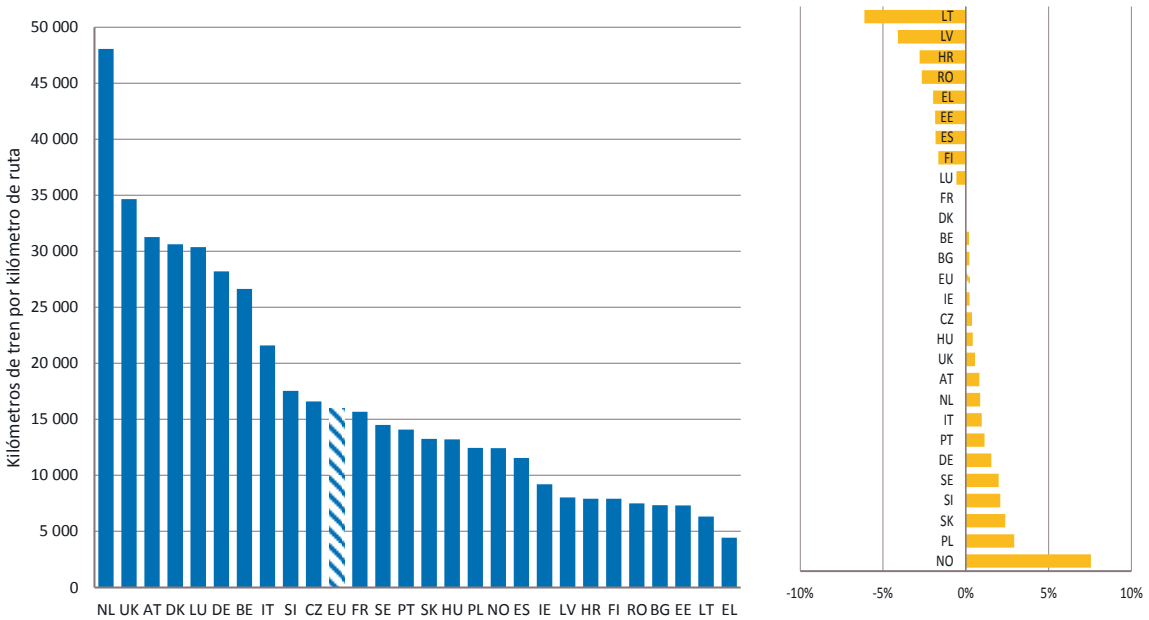


Fuente: RMMS, 2018. Para DE: la división por tipo de tren no está disponible, el presente gráfico incluye los recargos.

5.2. Adjudicación de capacidad, limitaciones de infraestructura y obstáculos para unos servicios ferroviarios más eficaces

Las redes utilizadas con mayor intensidad son las del noroeste de Europa, incluidos los Países Bajos (que operaron casi 50 000 kilómetros de tren por kilómetro de ruta en 2016), Reino Unido, Austria, Dinamarca, Luxemburgo, Alemania y Bélgica, donde las tasas de utilización de la red fueron un 70 % superiores a la media de la UE.

Gráfico 9: Utilización de la red en 2016 y tasa media de crecimiento compuesto, 2011-2016



Fuente: RMMS, 2018 y Statistical pocketbook, 2018

La congestión subraya la existencia de limitaciones de infraestructura; esto evita todo el tráfico potencial de viajar en la red. La longitud total de la vía declarada congestionada (incluida Noruega) está aumentando y casi alcanzó los 3 000 km en 2016, entre los que se encontraban 1000 km de corredores de transporte ferroviario; El 40 % del total de vía congestionada se encuentra en Reino Unido. También hay una congestión considerable en Alemania, Italia y Rumanía, pues todos estos países han declarado más de 100 km de vía como congestionada.

Los servicios a los que los Estados miembros otorgan mayor prioridad son aquellos prestados en virtud de la obligación de servicio público (OSP), principal prioridad en once Estados miembros, seguida de servicios internacionales de pasajeros y de mercancías.

Las limitaciones de infraestructura operacionales también pueden limitar el transporte ferroviario y representan un obstáculos para unos servicios ferroviarios más eficaces. La incompatibilidad de los sistemas nacionales de control tradicionales, de manera especial, constituye una importante barrera para la interoperabilidad. Por ello, la Unión ha introducido un sistema de señalización común europeo —el Sistema Europeo de Gestión del Transporte Ferroviario (ERTMS)—. Según el nuevo Plan de Despliegue Europeo del ERTMS[14], entre el 30 y el 40 % de los principales corredores de la red deben estar equipados con ERTMS desde 2023 (15 672 km): solo un tercio está en funcionamiento actualmente, de modo que todavía queda mucho por hacer en los próximos años.

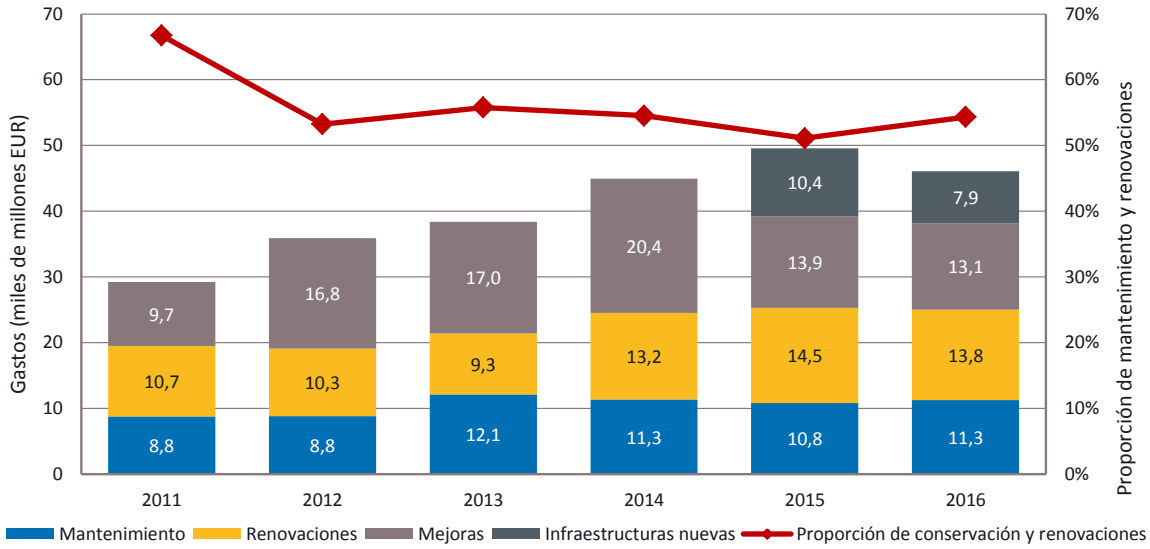
5.3. Gastos y financiación de infraestructuras

El gasto en infraestructuras total de la UE ascendió de 29 000 millones EUR en 2011 a 50 000 millones EUR en 2015, con un descenso de 3 500 millones EUR en 2016[15].

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

[15] Noruega excluida.

Gráfico 10: Gasto en infraestructura y proporción en mantenimiento y renovaciones, 2011-2016



Fuente: RMMS, 2018.

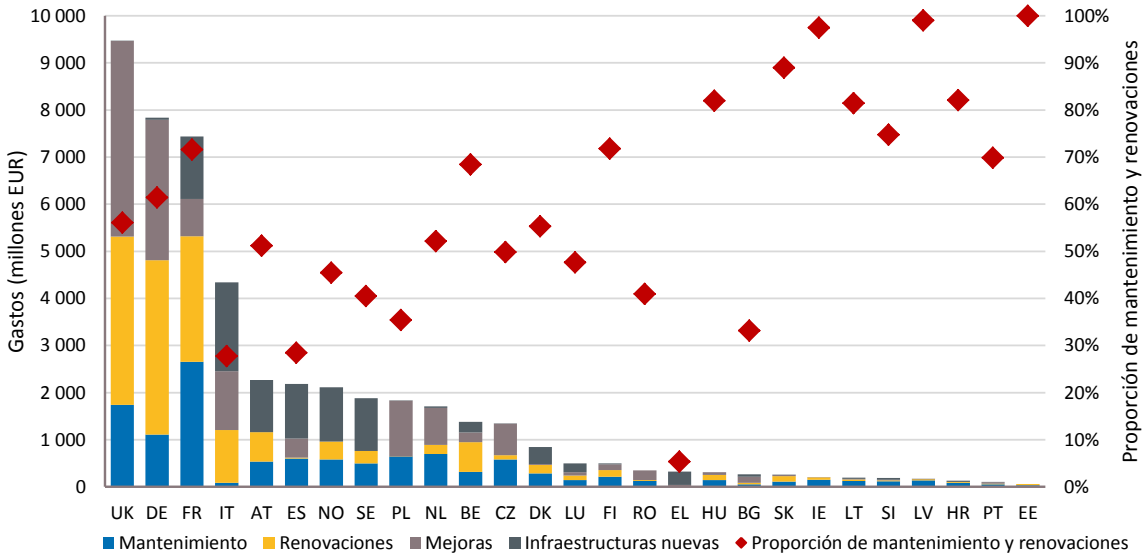
La UE puede cofinanciar o subvencionar proyectos de inversión ferroviaria por medio del Fondo de Cohesión, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, el Mecanismo «Conectar Europa», el Banco Europeo de Inversiones y el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas. Se han asignado más de 33 000 millones EUR en subvenciones a las inversiones ferroviarias dentro del marco financiero actual de la UE (2014-2020).

Mantener y renovar la red existente para mejorar la seguridad y el rendimiento operativo, así como garantizar un servicio fiable es un reto importante para los administradores de infraestructuras, en especial ante el creciente tráfico y los exigentes objetivos de rendimiento acordados entre las autoridades nacionales y los operadores.

En 2016, el total de los gastos de mantenimiento y renovación informado ascendió a 26 000 millones EUR[16]. La proporción de los gastos de mantenimiento y renovación fue el 54 % del total, pero varió entre países, siendo los de Europa oriental y central los que gastaron una proporción sustancial del gasto en mantenimiento y renovación de líneas.

16 Noruega incluida.

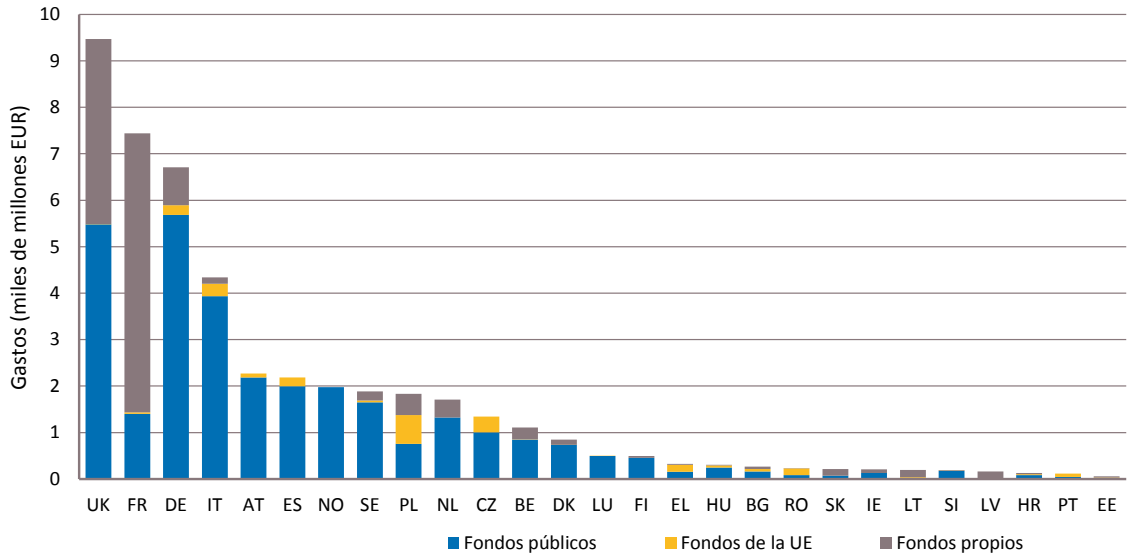
Gráfico 11: Gasto en infraestructura y proporción en mantenimiento y renovación por país, 2016



Fuente: RMMS, 2018. NO y, SE incluyen las mejoras con renovaciones.

Los administradores de infraestructuras obtienen recursos para mantener y mejorar su infraestructura ferroviaria de varias fuentes, aunque en 2016 el 70 % procedieron de presupuestos nacionales. Sus recursos propios incluyen cánones de acceso a infraestructuras. La mayor proporción de fondos totales generados internamente tuvo lugar en Letonia (100 %), Lituania y Francia (ambos 81 %), seguidos de Eslovaquia (69 %) y el Reino Unido (42 %).

Gráfico 12: Financiación de la infraestructura ferroviaria estatal por fuente y país, 2016



Fuente: RMMS, 2018.

5.4. Calidad de los servicios de transporte ferroviario

Puntualidad y fiabilidad de los servicios de transporte de pasajeros

Sobre la base de la definición utilizada[17], un promedio del 90 % de los servicios de transporte de pasajeros locales y regionales fueron **puntuales**. Los servicios de larga distancia tienden a ser menos puntuales porque las distancias más largas a menudo incluyen líneas más concurridas con tráfico mixto. La **fiabilidad** de los servicios, medido en función de las tasas de cancelación, suele estar por debajo del 2 % tanto en trenes de larga distancia como en trenes locales y regionales.

Puntualidad y fiabilidad de los servicios de transporte de mercancías

No hay muchos datos sobre la **fiabilidad** de los servicios de transporte de mercancías, ya que los Estados miembros seguían utilizando el periodo transitorio para adaptarse a los nuevos requisitos de información del Reglamento RMMS. La mayoría de los Estados miembros informaron de que los servicios de transporte de mercancías nacionales fueron más **puntuales**[18] que los servicios de transporte de mercancías internacionales. De los pocos datos disponibles, parece que la fiabilidad de los servicios de transporte de mercancías es significativamente inferior a la fiabilidad de los servicios de transporte de pasajeros y los servicios internacionales, ya que principalmente, al abarcar distancias mayores, se ven más afectados que los nacionales.

Seguridad

El ferrocarril sigue siendo uno de los modos de transporte más seguros. En 2016 hubo 964 víctimas mortales[19] en Europa: en la mayoría de los casos se trató de personas que utilizaban pasos a nivel (255) y de personas no autorizadas (600). El número de

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

18 RMMS considera que un tren de mercancías es puntual si tiene un retraso de 15 minutos o menos.

19 Excluidos los suicidios. Más información en el informe de la Agencia sobre «Seguridad ferroviaria e interoperabilidad en la UE 2018».

fallecimientos de empleados y pasajeros fue de 32 y 44 respectivamente. La seguridad ferroviaria siguió mejorando entre 2010 y 2015, aunque el número de víctimas mortales y heridos graves aumentó ligeramente en 2016. Entre 2011 y 2015 viajar en tren era veinticinco veces más seguro que viajar en automóvil.

Satisfacción de los clientes con los servicios de transporte de pasajeros

Según una encuesta del Eurobarómetro[20] publicada en septiembre de 2018, el 66 % de los europeos están satisfechos con la frecuencia de los trenes de pasajeros, 59 % con la puntualidad y la fiabilidad, y el 55 % con la información durante los viajes, en concreto cuando hay un retraso. Estas cifras representan mejoras considerables en comparación con una encuesta similar realizada en 2013.

La encuesta también ofrece una visión interna sobre los hábitos de viaje. Cuatro de cada cinco europeos (80 %) viajan en tren y son más propensos a utilizar el tren en viajes suburbanos (67 %). Todavía queda un margen de mejora significativo: solo el 38 % de los europeos están satisfechos con la forma en la que se tramitan las reclamaciones, y la accesibilidad de los servicios ferroviarios para pasajeros con movilidad reducida necesita trabajo adicional. La encuesta también muestra que el 75 % de los europeos creen que la compra de billetes es algo sencillo y el 62 % están satisfechos con la disponibilidad de los billetes para viajes que utilizan varios trenes o modos de transporte.

Satisfacción de las partes interesadas con los corredores de transporte ferroviario de mercancías

No existe ninguna encuesta que evalúe la satisfacción del cliente en relación con los servicios de transporte de mercancías a nivel europeo[21]. No obstante, parece existir cierto consenso entre las partes interesadas sobre los tres componentes clave para asegurar la satisfacción del cliente de transporte de mercancías: fiabilidad, flexibilidad y suministro de información fiable sobre los envíos.

5.5. Contratos de servicio público

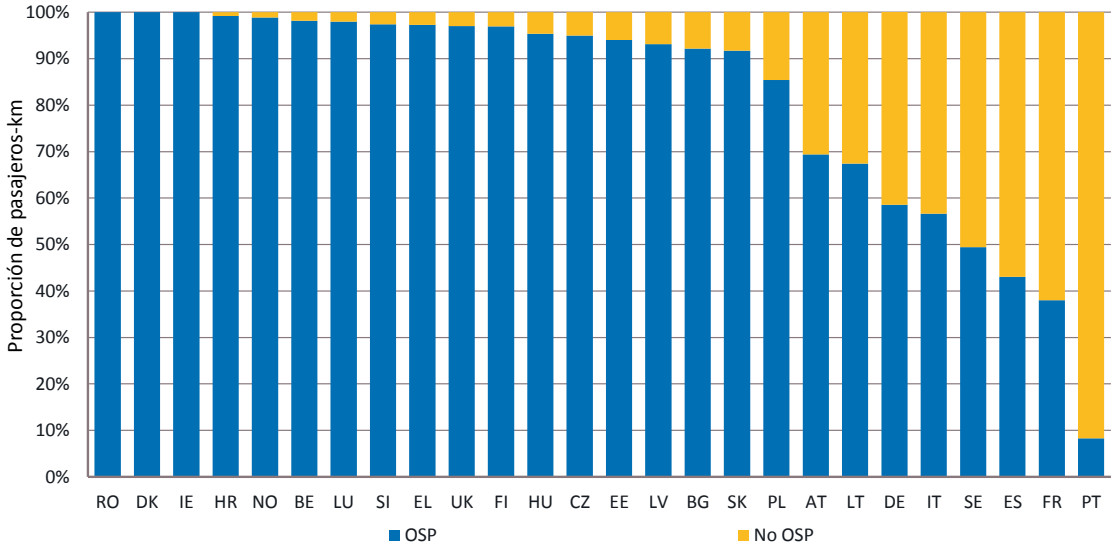
En 2016, más del 60 % del total de pasajeros-kilómetro de ferrocarril de la UE viajaron gracias a servicios prestados en cumplimiento de la OSP y las remuneraciones correspondientes siguen siendo una fuente de ingresos importante para las empresas ferroviarias en la mayoría de los Estados miembros. La OSP entra en juego con más frecuencia en los servicios ferroviarios nacionales y regionales que en los servicios de larga distancia; solo algunos países informaron de que tenían una OSP en servicios internacionales.

---

20 http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/flash/surveyky/2172.

21 Los corredores de transporte ferroviario de mercancías publican encuestas anuales basadas en un cuestionario normalizado.

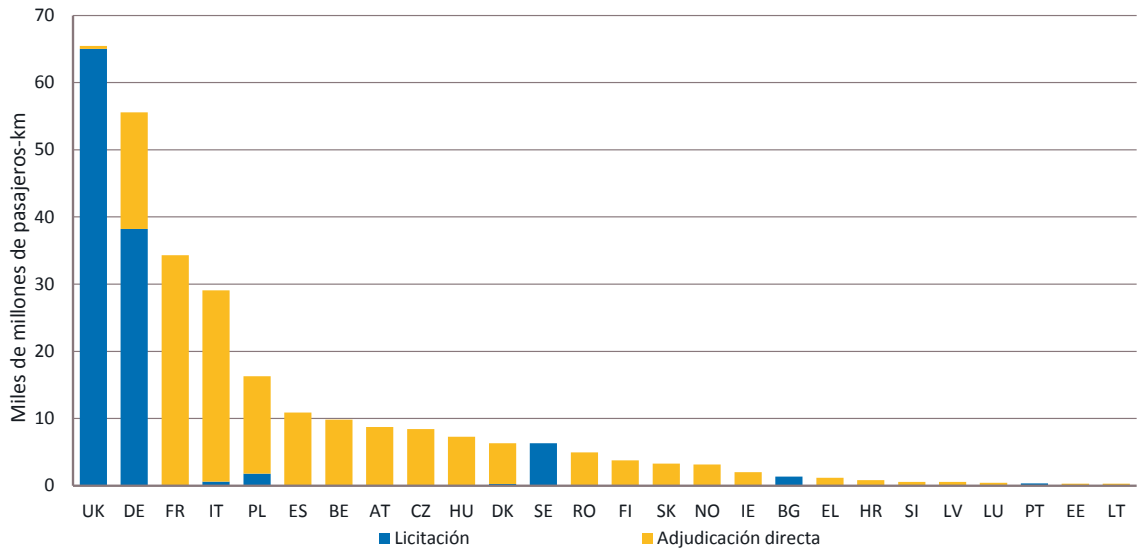
Gráfico 13: Pasajeros-kilómetro en OSP y servicios ferroviarios comerciales, 2016



Fuente: RMMS, 2018. No hay datos recientes de NL.

La adjudicación por licitación solo se utilizó en un 41 % de todos los servicios prestados en virtud de la OSP activos en 2016, de forma casi exclusiva en tres Estados miembros de liberalización temprana (Reino Unido, Alemania y Suecia). Gracias al cuarto paquete ferroviario, la licitación se irá convirtiendo gradualmente en la norma, con adjudicación directa solo permitida en casos excepcionales. En 2016 se adjudicaron nuevas licitaciones por más de 32 millones de kilómetros de tren por año.

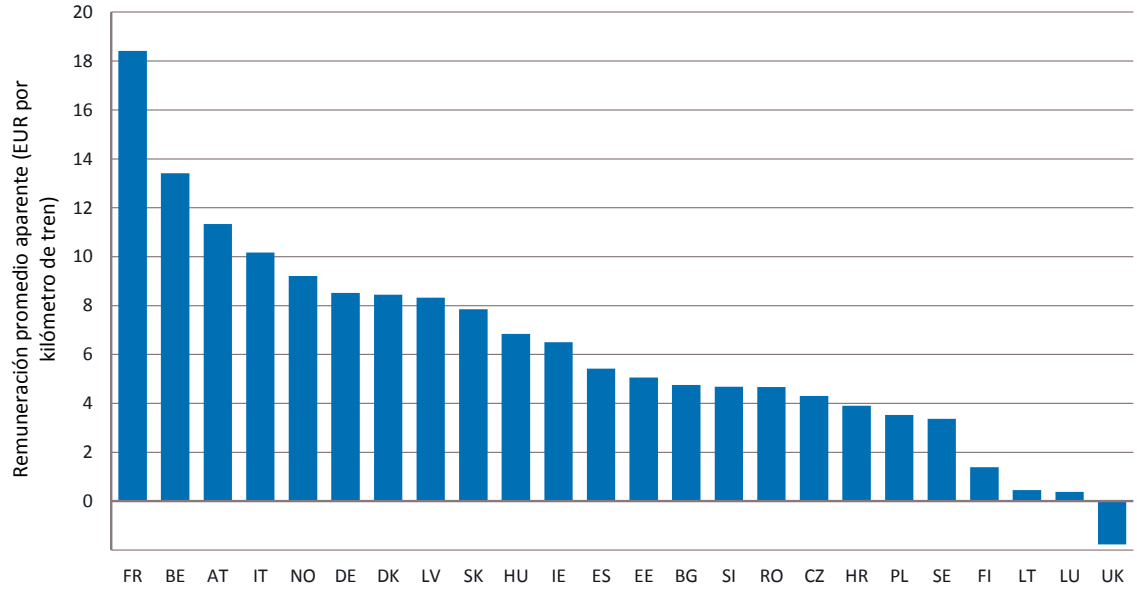
Gráfico 14: OSP adjudicadas por licitación y por adjudicación directa, 2016



Fuente: RMMS, 2018. No hay datos sobre NL.

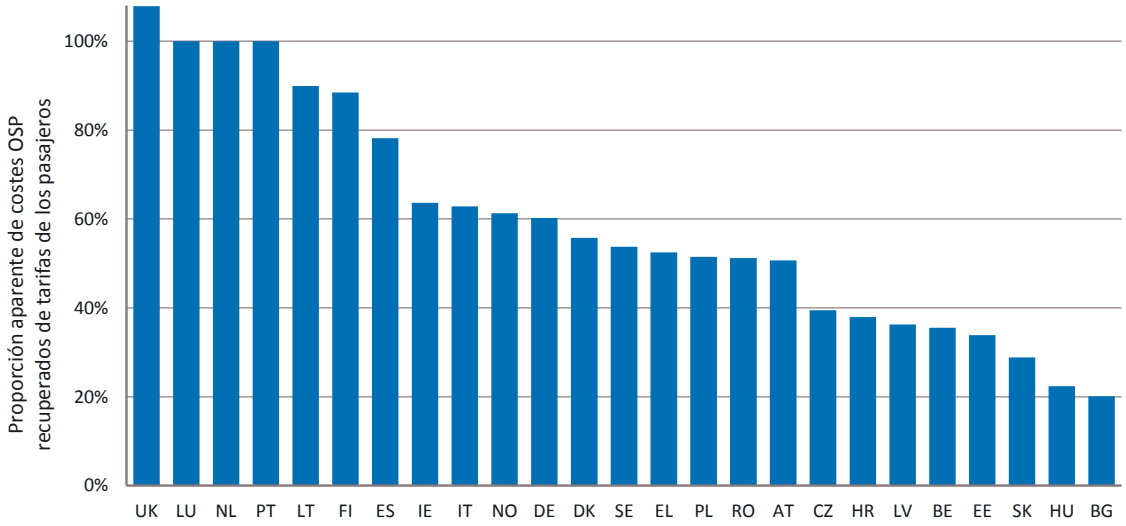
Los niveles de remuneración de la OSP por kilómetro de tren y la proporción de costes OSP que se recuperan mediante las tarifas de los pasajes difieren mucho entre países. La remuneración promedio es negativa en el Reino Unido, donde los licitadores por derechos exclusivos en virtud de contratos de OSP («franquicias») pueden pagar una «prima» si consideran que los servicios pueden utilizarse de forma rentable a niveles actuales (regulados) de cánones y tasas de acceso.

Gráfico 15: Remuneración OSP promedio aparente, 2016



Fuente: RMMS, 2018. No hay datos sobre EL, NL ni PT.

Gráfico 16: Proporción aparente de costes OSP recuperados mediante las tarifas de los pasajes, 2016



Fuente: RMMS, 2018. No hay datos sobre FR ni SI.

5.6. Licencia

El **número de licencias activas** de empresas ferroviarias varió en 2016 entre 448 en Alemania y 2 en Luxemburgo e Irlanda. Polonia y la República Checa también informaron de más de 100 licencias activas y el Reino Unido, de más de 50.

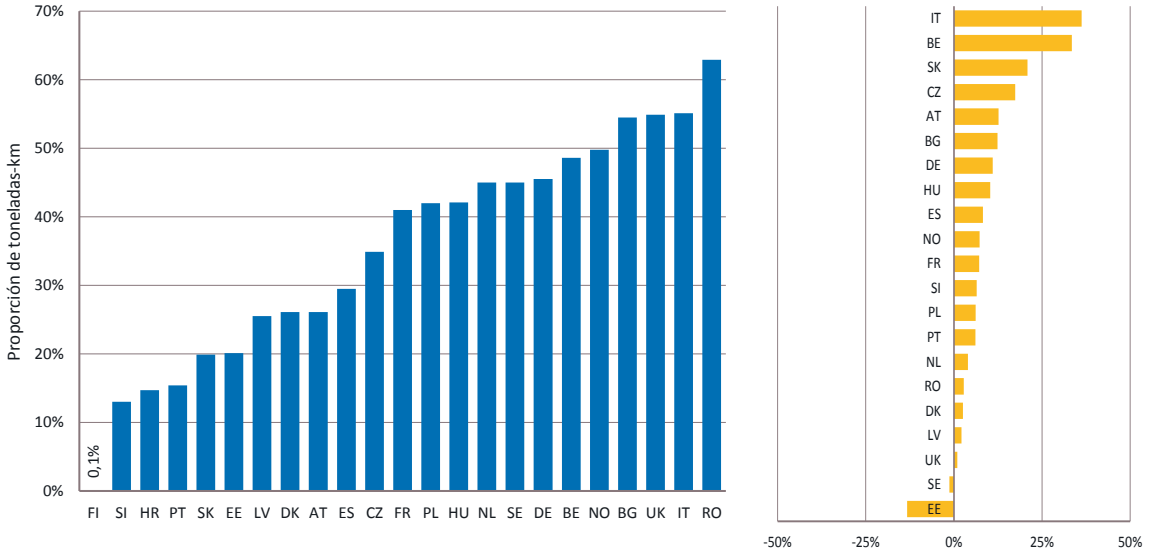
Las **tasas promedio** para obtener una licencia en 2016 variaron entre los 37 500 en Portugal y 10 EUR en Croacia.

Suecia, España y Polonia informaron sobre el **promedio de tiempo** más largo **para obtener una licencia** (más de 100 días).

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

Gracias a la legislación de la UE, el mercado del **transporte de mercancías** se abrió **a la competencia** en 2007. En 2016, los nuevos operadores que competían con los titulares nacionales estuvieron activos en todos los países excepto Grecia, Irlanda, Lituania y Luxemburgo, y en la mitad de ellos **la cuota de mercado de** los competidores fue superior al 40 %. Entre 2011 y 2016 la cuota de mercado de los competidores aumentó a un ritmo constante en todos los países de la UE. Los competidores perdieron cuota de mercado solo en Suecia y Estonia, donde la cuota de mercado descendió del 41 % al 20 %.

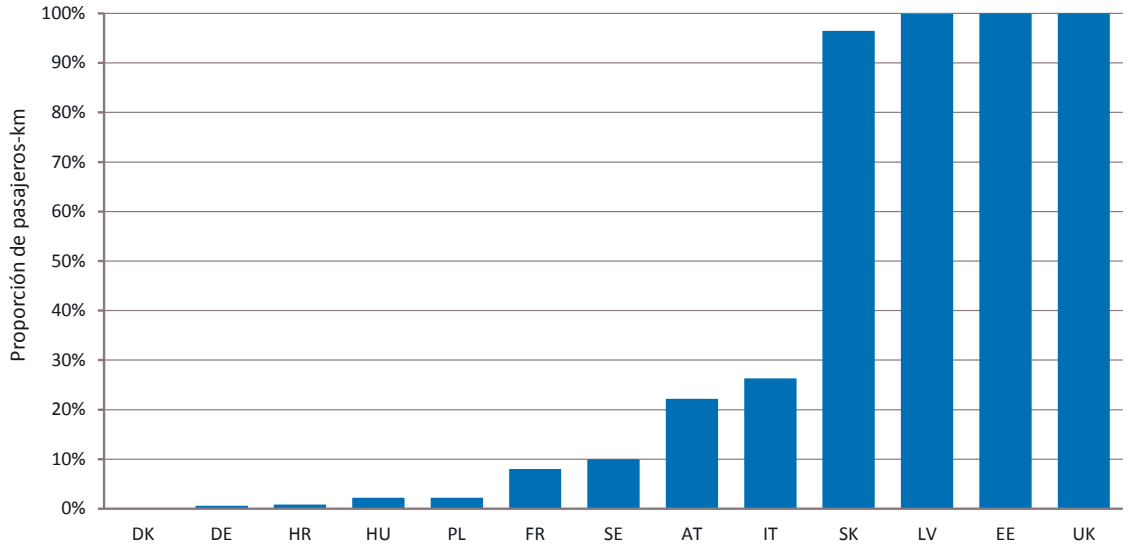
Gráfico 17: Competidores en el transporte, cuota de mercado y tasa media de crecimiento compuesto, 2011-2016



Fuente: RMMS, 2018. Un operador con el 100 % de cuota en EL, IE, LT, LU.

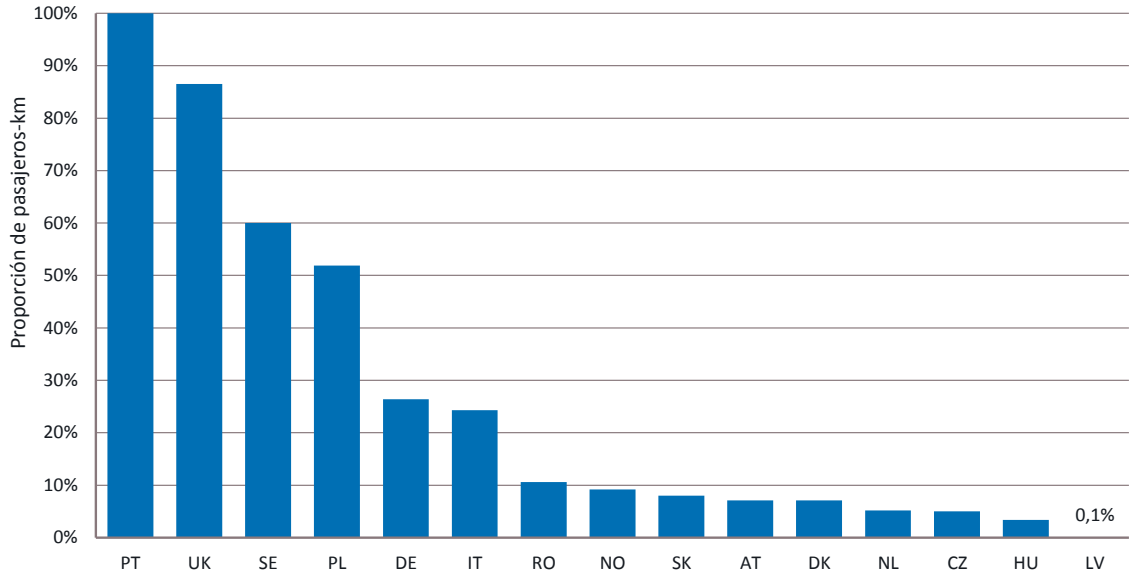
Mientras que el mercado **de pasajeros internacional** lleva **abierto a la competencia** desde 2010, los Estados miembros siguen regulando el acceso a sus **mercados de pasajeros nacionales** hasta que se haya establecido el cuarto paquete ferroviario. Las empresas ferroviarias de pasajeros pueden ofrecer sus servicios en función de un régimen de OSP o de condiciones puramente comerciales (es decir, sin remuneración pública). En ambos mercados los servicios los puede ofrecer solamente un titular monopolístico o se pueden abrir a otras empresas ferroviarias competidoras. Según las cifras presentadas, solo la mitad de los Estados miembros tienen competidores que operan en el mercado comercial de pasajeros. Su **cuota de mercado** suele ser superior al 10 %, y en cuatro Estados miembros los nuevos competidores ofrecen casi todos los servicios comerciales. Los operadores alternativos también están presentes en el segmento OSP; sin embargo, su cuota de mercado es superior al 10 % solo en un número limitado de Estados miembros.

Gráfico 18: Competidores en el mercado comercial de pasajeros, cuota de mercado, 2016



Fuente: RMMS, 2018. No hay datos sobre BE, CZ, IE, NL ni RO.

Gráfico 19: Competidores en el mercado OSP de pasajeros, cuota de mercado, 2016



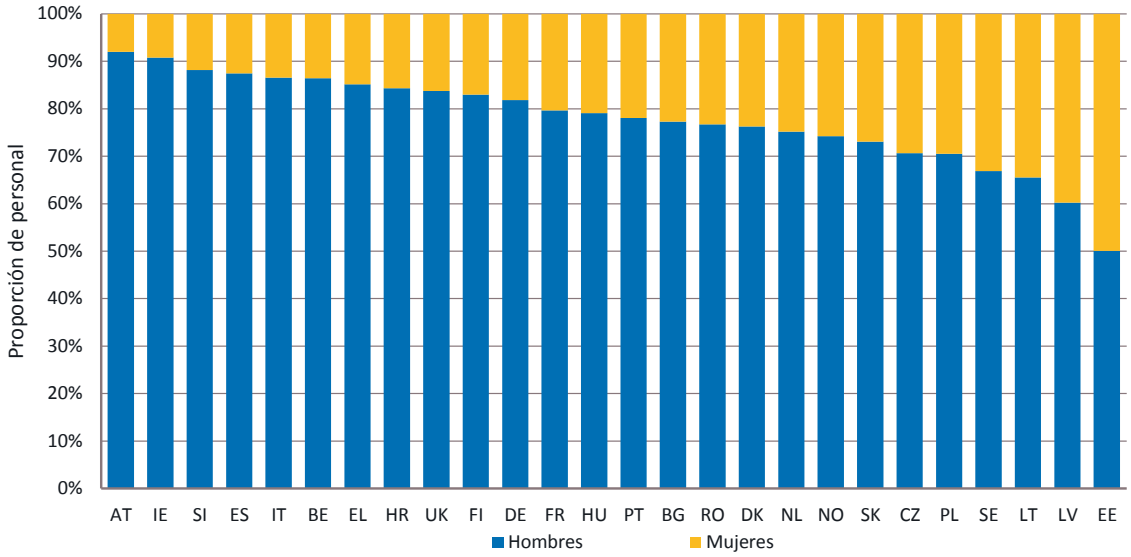
Fuente: RMMS, 2018. Todos los demás Estados miembros informaron de un solo operador.

5.8. Empleo y condiciones sociales

Según los datos RMMS informados por los Estados miembros y Noruega, a finales de 2016 poco más de 1 millón de personas estaban empleadas en el sector ferroviario europeo, alrededor de 600 000 en empresas ferroviarias y 440 000 por administradores de infraestructuras.

La mano de obra es, sobre todo, masculina; por término medio, solo el 21 % eran mujeres. La proporción de personal femenino varía entre el 50 % de Estonia y el 8 % de Austria.

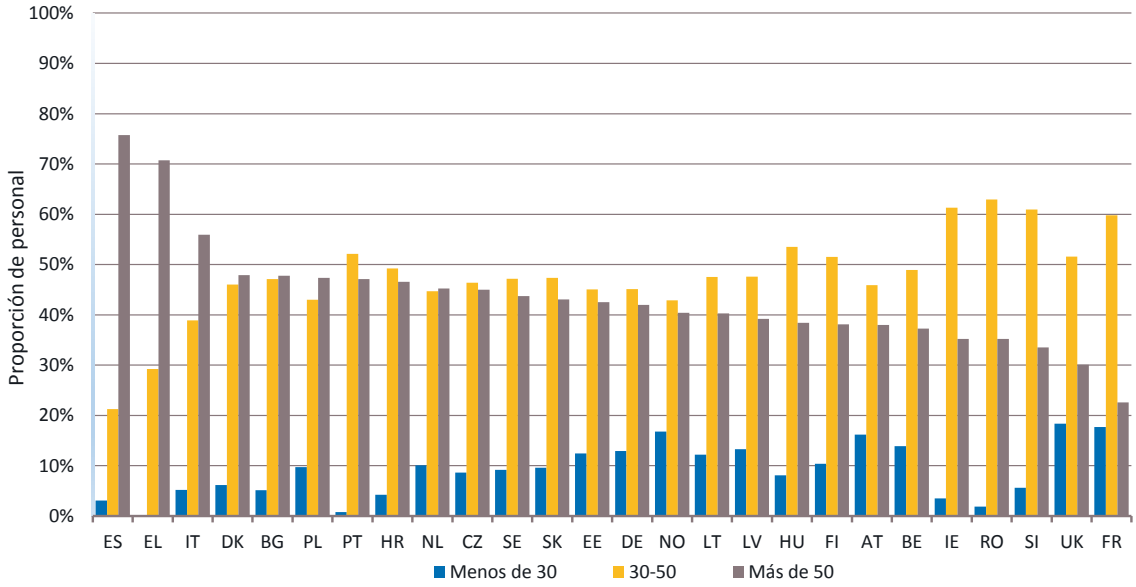
Gráfico 20: Empleados por sexo y país, 2016



Fuente: RMMS, 2018. No hay datos sobre LU.

El envejecimiento de la mano de obra sigue siendo un motivo de preocupación, en especial en España, Grecia e Italia, donde más del 50 % de la mano de obra superaba los cincuenta años en 2016.

Gráfico 21: Empleados por grupo de edad y país, 2016



Fuente: RMMS, 2018. No hay datos sobre LU.

Los datos muestran que el 90 % de los empleados, o más, tiene contratos permanentes, lo que refleja la necesidad de conservar tanto al personal altamente capacitado como a los maquinistas y operadores de señales, así como las políticas de empleo históricas. El 80 % de los empleados, o más, también están empleados a tiempo completo.

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

6. Conclusiones

Esta sección compila conclusiones basadas en el análisis realizado en este informe y en el documento de trabajo adjunto, y examina la pertinencia de las iniciativas permanentes de la Comisión, así como la necesidad de legislar en el sector ferroviario.

Los ferrocarriles de la UE continúan creciendo, con volúmenes de pasajeros que aumentaron significativamente entre 2011 y 2016. Sin embargo, los volúmenes de carga siguieron siendo volátiles y condujeron a una pérdida de cuota modal en comparación con el transporte por carretera en 2016. Al mismo tiempo, los mercados ferroviarios se están abriendo de forma gradual y los niveles de seguridad siguen siendo elevados. Este sector es cada vez más exigente en términos de rendimiento, más innovador y sensible a las necesidades de los clientes.

El ferrocarril contribuye de forma considerable a los medios de transporte de la UE, ofreciendo una movilidad limpia y un elevado nivel de eficiencia. Mientras que la satisfacción de los europeos con los servicios ferroviarios de pasajeros ha aumentado en comparación con cinco años atrás, todavía queda margen de mejora en cuanto a los derechos de los pasajeros. Las negociaciones con los legisladores sobre la propuesta de la Comisión de 2017 para revisar el Reglamento (CE) n.º 1371/2007[22], sobre los derechos y obligaciones de los pasajeros ferroviarios, todavía están en curso.

Estos avances se han producido en un contexto de cambio sustancial dentro de la industria, impulsado por los cambios estructurales iniciados por la legislación de la UE hace más de veinte años y que concluyeron con la adopción del cuarto paquete ferroviario en 2016. La aplicación del pilar técnico del paquete desde junio de 2019 seguirá mejorando la interoperabilidad entre las redes ferroviarias nacionales. También reducirá la burocracia de las operaciones más allá de un único Estado miembro y fortalecerá el papel de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea. El pilar del mercado completa la apertura de los mercados nacionales en diciembre de 2019 e impone el principio de licitación como la norma para los contratos de servicios públicos en la UE en diciembre de 2023 a más tardar, con adjudicación directa solo permitida en casos excepcionales.

La Comisión continúa trabajando en la aplicación de las medidas necesarias para el funcionamiento eficaz del mercado. En la actualidad se está centrando en la ejecución, asegurando que los dos pilares del paquete se transponen y aplican correctamente, y que los actos de ejecución se adoptan y se respetan.

En la lucha del transporte ferroviario para incrementar su cuota modal, la naturaleza internacional de estos servicios hace que sean más sensibles ante los obstáculos a la interoperabilidad y las cuestiones de coordinación transfronteriza. Para hacer frente a la situación, la Comisión está llevando a cabo un programa de iniciativas y medidas complementarias. La política tradicional de la Comisión de alcanzar la interoperabilidad (incluido el despliegue eficiente y coordinado de ERTMS) ha sido consolidada recientemente, con especial atención a la solución de cuestiones operativas transfronterizas.

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

El desarrollo de las infraestructuras por la Comisión, a través de la red transeuropea de transporte (RTE-T) apunta a mejorar la infraestructura abordando los cuellos de botella y eslabones perdidos. En el marco del siguiente periodo financiero, la Comisión ha propuesto utilizar el Mecanismo «Conectar Europa», el Fondo de Cohesión, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional y también el apoyo financiero de InvestEU para acelerar la digitalización ferroviaria. Para ayudar a la industria ferroviaria a acceder a la financiación, la Comisión está desarrollando una metodología para evaluar los componentes ecológicos en los proyectos ferroviarios dentro de su plan de acción sobre financiación sostenible[23].

Los corredores siguen siendo una pieza clave de la política de la Comisión para potenciar el transporte ferroviario de mercancías. El Reglamento sobre transporte ferroviario de mercancías[24] y la Directiva sobre maquinistas[25] todavía se están evaluando. Para impulsar el transporte ferroviario, en noviembre de 2017, la Comisión propuso modificar la Directiva 92/106/CE, sobre transportes combinados[26], como parte de su segundo paquete de movilidad, a fin de ofrecer medidas de apoyo nuevas y más eficaces para desplazar el transporte de la carretera al ferrocarril.

Estas políticas clave van acompañadas de esfuerzos cuyo fin es abordar la cuestión del ruido ferroviario para integrar mejor el sistema de transporte multimodal mediante la puesta en marcha de tecnologías digitales, y para potenciar la innovación, en particular mediante las actividades de la empresa conjunta Shift2Rail[27].

Además, el ferrocarril no se puede considerar de forma aislada de otros modos: su competitividad también depende del marco para la competencia intermodal. Por este motivo, la Comisión está luchando por la igualdad de condiciones en la competencia intermodal, por ejemplo, mediante el paquete de movilidad que incluye la modificación de la Directiva relativa al eurodistintivo[28]. La Comisión también ha encargado un estudio integral sobre la internalización de los costes externos del transporte. Esto ayudará a evaluar la medida en la que los principios «el usuario paga» y «el que contamina paga» se aplican en los Estados miembros en todos los modos de transporte.

La supervisión fiable del mercado ferroviario sigue siendo una prioridad para poder seguir la evolución del mercado y evaluar sus resultados.

---

23 https://ec.europa.eu/info/publications/180308-action-plan-sustainable-growth_en

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

25 Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad (DO L 315 de 3.12.2007, p. 51).

26 Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

27 https://shift2rail.org/

28 https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en