

Resum

Títol: Evolució del cànon ferroviari per ús de la infraestructura en serveis d'altres prestacions: identificació d'estratègies adoptades i competència amb el mode aeri.

Autor: Jordi Muñoz i Martí

Tutors: Carles Casas Esplugas i Marta Sánchez Borràs

Des de mitjans del segle XX el ferrocarril ha viscut un declivi ininterromput en el seu ús a favor del vehicle privat i l'avió. Per això, la Unió Europea va decidir redactar una sèrie de directives amb l'objectiu de revitalitzar aquest mode de transport, per les millors prestacions d'aquest respecte al vehicle privat i l'avió des del punt de vista mediambiental.

El citat objectiu s'ha pretès aconseguir mitjançant un procés liberalitzador del sector que l'any 1991 es va traduir en la primera directiva 91/440/CE que va marcar les bases del camí a seguir. El principal repte era garantir un ús eficient i un accés no discriminatori a la infraestructura ferroviària.

Més endavant s'han publicat els coneguts com a Paquets ferroviaris, el primer dels quals es va aprovar l'any 2001 i està format per les directives 2001/12/CE, 2001/13/CE i 2001/14/CE. Aquesta última directiva obliga a les empreses administradores de cada país la redacció d'una "Declaració sobre la xarxa" que descriu les característiques de la infraestructura, la seva capacitat i les condicions d'accés que seran els cànon i tarifacions que s'apliquin a les operadores.

El sistema de tarifació estarà basat, segons aquesta directiva, en el principi del cost marginal amb possibilitat d'augment. L'aplicació d'aquesta directiva a cada Estat difereix substancialment, depenent bàsicament del nivell d'ajuda que rep el gestor de la infraestructura per part del seu Estat.

Aquesta tesina dona una visió de quina tarifació han utilitzat alguns dels països més importants de la Unió, tant pel que fa a conceptes tarifats (dret d'accés, dret de circulació, etc.) i categories de circulació com pel que fa a l'import que suposa aquest cànon a les diferents operadores. Després de realitzar una recopilació de les "Declaracions sobre la xarxa" o altra legislació equivalent que ha regulat el cànon a diferents països com Espanya, França, Itàlia, Portugal i Alemanya, se'n realitza una descripció de l'estructura i es realitza el càlcul de l'import del cànon per a les relacions d'altres prestacions històricament més representatives de cada país, tot per als anys en que aquestes declaracions han estat en vigor.

A partir de la informació recopilada sobre taxes de vol i aeroportuàries que constitueixen el cànon aeri, es realitza el càlcul del cànon aplicat a les companyies aèries. D'aquesta manera es compara el pes d'ambdós cànon, ferroviari i aeri, sobre els ingressos per la venda de bitllets. Així es pot estimar el marge que disposen les empreses operadores d'ambdós modes, amb la qual cosa es podrà analitzar la facilitat que tindran les noves operadores ferroviàries d'establir-se i aconseguir ser competència de les operadores existents que en molts casos són monopolis i són les úniques capaces de suportar tals cànon.

Amb tot, s'identifica quina estratègia ha adoptat cada país dels estudiats i s'analitza si aquesta va encaminada a la liberalització del mercat ferroviari, tal i com reclama la Unió Europea, per tal d'assolir l'objectiu d'una gestió eficient del transport ferroviari i a la obertura del mercat a noves empreses operadores.