



## RESUM DE TESI DOCTORAL

### Dades de l'autor de la tesi

DNI / NIE / Passaport  
36528654P

Nom i cognoms  
Marta Sánchez Borràs

Títol de la tesi  
Impact of rail infrastructure charging systems implemented in Europe on the competitiveness of high speed services

Unitat estructural  
ITT – Departament d'Infraestructura del Transport i del Territori

Estudis de doctorat  
Doctorat en Gestió del Territori i Infraestructures del Transport

Codis UNESCO (mínim 1 i màxim 4, els codis es poden trobar a <http://doctorat.upc.edu/impresos>)

590216 / 332303 / 332907 /

Resum de la tesi (màxim 4000 caràcters. Si se supera aquest límit, el resum es tallarà automàticament al caràcter 4000)

Desde los años noventa, los ferrocarriles europeos están sumergidos en un proceso de reestructuración orientado a mejorar la efectividad, calidad y eficiencia económica de la provisión de los servicios ferroviarios, así como a estimular el crecimiento de los mercados ferroviarios. Esta reforma ha supuesto la separación entre la gestión de la infraestructura y la operación, así como la introducción de un canon por uso de infraestructura para regular el uso, por parte de los operadores ferroviarios, de la infraestructura gestionada por los gestores de la infraestructura.

El objetivo esencial de los cánones por uso de infraestructura es la recuperación de costes. A pesar de ello, los cánones pueden asimismo ejercer una influencia sobre el uso de la infraestructura, especialmente en corredores donde existe competencia entre modos. Por consiguiente, es imprescindible prestar especial atención a su definición y cuantía en aras a poder asegurar que no contrarrestan el importante esfuerzo que está haciendo la Unión Europea para ayudar a financiar y construir la red de alta velocidad Europea, destinada a fortalecer al ferrocarril y a corregir los desequilibrios en el reparto modal.

En Europa, la legislación requiere cánones ferroviarios por uso de la infraestructura transparentes y no discriminatorios basados en los principios del coste marginal social a corto plazo, aunque permite la aplicación de recargos allí donde sea necesario para cumplir con las necesidades financieras. No obstante, no especifica cómo deberían implementarse estos principios.

La presente tesis doctoral aborda tres aspectos clave. En primer lugar, se calcula el montante que debería tener el canon por uso de la infraestructura basado en el coste marginal para servicios/líneas de alta velocidad Europeas. En segundo lugar, se caracterizan los sistemas de tarificación de la infraestructura ferroviaria aplicados a las líneas/servicios de alta velocidad europeos, con la finalidad de detectar si se aplican recargos por encima del coste marginal de desgaste a los mencionados servicios y, si es el caso, analizar cómo se aplican. Finalmente, se cuantifican los impactos sobre los volúmenes de tráfico y reparto modal que resultarían de igualar los niveles actuales de los cánones por uso de la infraestructura (aplicados a la red de alta velocidad europea) al coste marginal de mantenimiento y renovación, así como al nivel óptimo de recargo Ramsey.

De acuerdo con los resultados obtenidos, los niveles actuales de cánones por uso de infraestructura implementados en Europa tienen un impacto negativo en la competitividad de los servicios de viajeros de alta velocidad que circulan por la red ferroviaria europea, especialmente en los casos en que la cuota de mercado del ferrocarril es actualmente baja (por debajo del 80-85%). De ello se desprende que los recargos no parecen haber sido fijados tras una consideración detallada de sus consecuencias en la posición del mercado de las empresas ferroviarias en el segmento de mercado en cuestión.

Barcelona, 9 de febrer de 2009

Lloc i data  
Marta Sánchez Borràs

Signatura