

Programa de Doctorado en Infraestructuras de Transporte y Territorio

Doctorando: Juan Bautista Font Torres

Directores: Ricardo Insa Franco / Dr. Paulo Fonseca Teixeira

Resumen:

El canon por uso de la infraestructura ferroviaria utiliza una gran diversidad de variables, pero no hay ningún administrador que aplique más del 35% de los conceptos existentes para tarificar sus servicios. La mayoría de los sistemas de tarificación comparten algunos parámetros, tales como la categoría de la línea, diferenciando el uso de líneas principales, secundarias y otras. Estas variables aplicadas recuperan los costes marginales y los costes variables correspondientes a la operación, mantenimiento y renovación.

En los corredores ferroviarios internacionales, a pesar de la legislación existente que obliga a una convergencia de enfoque para un sistema basado en costes directos, sigue existiendo esa falta de convergencia, no sólo en los niveles de cánones, sino también en las formulaciones, las variables y parámetros de fijación de precios variando de país a país, representando un problema.

Los cánones analizados en la tarificación por uso de las estaciones de viajeros muestran que existen administradores que aplican el uso de estaciones de viajeros directamente en el canon por uso de la infraestructura, siendo determinado en el momento de realizar la reserva del surco correspondiente. Las variables empleadas en la conceptualización de las categorías de las estaciones presentan variedad en las subcategorías empleadas en la clasificación.

Ante esto no es posible simplificar la formulación empleada para el cálculo de los cánones por los países estudiados en busca de una expresión común aplicable para conseguir eliminar una de las barreras en la red ferroviaria europea.

Respecto a la problemática de la tarificación por uso de las estaciones de viajeros en líneas de alta velocidad: caso de estudio línea Madrid-Levante, los ingresos por uso de las estaciones de transporte de viajeros, proviene con mayor porcentaje del canon, canon basado en el número de circulaciones que tienen origen/destino o parada comercial y en el número de viajeros subidos/bajados en cada una de ellas. En cuanto al canon aplicado a las circulaciones es dispar entre las estaciones de la línea, siendo más bajo en las estaciones que no son origen-destino, es decir en aquellas estaciones que tienen paradas intermedias. Los ingresos procedentes del canon son insuficientes para equilibrar el balance económico total pero sí que cubre más allá de los costes directos imputables a la explotación, no siguiendo la Directiva europea de la que emana que sólo se recuperará mediante cánones aquellos costes relacionados directamente con la explotación ferroviaria.