

Sector ferroviario en Francia

A. CIFRAS CLAVE

Francia cuenta con la segunda red ferroviaria más extensa de Europa tras Alemania, con 28.710 kilómetros de línea, y tiene, al mismo tiempo, la segunda mayor red europea de alta velocidad tras España con 2.640 kilómetros operativos a finales de 2017. La red ferroviaria aumentó un 1,2% ese año debido al desarrollo de la alta velocidad (+ 22%) con las inauguraciones de los tramos Tours-Burdeos y Le Mans-Rennes.

El Foro Económico Mundial, en su informe *Global Competitiveness Report 2017-2018*, colocó a Francia en el quinto puesto mundial del *ranking* de calidad de las **infraestructuras ferroviarias**¹. SNCF Réseau, empresa pública encargada de las infraestructuras, invirtió en 2017 un total de 6.500 millones de euros en la renovación de la red y en la construcción de nuevas líneas, lo que, junto al cierre de líneas antiguas, ha permitido que la edad media de la red haya descendido hasta los 29,8 años de antigüedad.

Además, según un informe del Instituto Nacional de Estadística y Estudios Económicos francés (Insee, 2019), en 2015 Francia representaba el 17% de la producción europea de **materias ferroviarias**, sólo por detrás de Alemania (26%). La producción francesa se concentra en la fabricación de material rodante (76%) encabezada por Alstom, cuya fusión con la alemana Siemens ha sido paralizada recientemente por la Comisión Europea con el fin de proteger la competencia en el sector ferroviario europeo².

Entre 2016 y 2017 aumentó el tráfico en todos los **servicios ferroviarios** liderados por la alta velocidad (TGV), cuya frecuentación aumentó un 9,7%. Estos números compensan, de alguna manera, el descenso sufrido en el periodo 2011-2016, y se espera que a finales de 2019 se puedan recuperar las cifras del año 2011. Este aumento del tráfico, sin embargo, podría tener un impacto limitado en la cifra de negocios debido al descenso progresivo de las tarifas (medidas en facturación kilométrica por pasajero).

El sector ferroviario francés se enfrenta próximamente a la **liberalización del tráfico doméstico de pasajeros** con la entrada en vigor del cuarto paquete ferroviario de la UE. Esto supondrá la entrada de nuevos operadores que podrán competir con SNCF Mobilités en la prestación de servicios de viajeros a partir de 2020.

En cuanto a las principales oportunidades del sector, destaca especialmente el proyecto de metro del **Grand Paris Express**.

¹ <http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2017%E2%80%932018.pdf>

² http://europa.eu/rapid/press-release_IP-19-881_fr.htm

Cifras clave sectoriales	2015	2016	2017	(Var. 2017/16)
Red ferroviaria				
Extensión (km de línea de tren)	28.808	28.364	28.710	+1,2%
Extensión tren alta velocidad (km de línea)	2.030	2.166	2.640	+22%
Porcentaje de electrificación línea tren	55%	57%	58%	-
Ingresos venta billetes (M euros)	8.265	7.734	8.366	+8%
Pasajeros/km al año (millones) (tren + metro + RER)	102.333	101.728	107.886	+6%
Transporte mercancías (millones toneladas/km)	32.573	33.450	32.125	-4%
Empleados Grupo SNCF	90.429	94.680	92.178	-2,5%
Sector material ferroviario				
Producción (M euros)	4.195	3.786	3.800	+0.4%
Empleados	12.647	12.309	12.327	+0,15%
Exportaciones (M euros)	724,4	870	575,9	-34%
Importaciones (M euros)	576,7	610,9	640	+5%

Fuente: Elaboración propia con información de Arafer, SDES y Xerfi.

B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

B.1. Definición de las actividades y productos del sector estudiado

B.1.1. Servicios ferroviarios

El Estado francés define las orientaciones generales de la política ferroviaria nacional, aprueba las grandes operaciones de infraestructuras y contribuye a la financiación y renovación de la red. Desde 2010, además, es la **autoridad organizadora del transporte (AOT)** para los trenes *Intercités* (trenes de equilibrio de los territorios).

Desde 2002, las regiones son AOT de sus respectivos territorios, lo que significa que tienen la misión de diseñar los servicios regionales y determinar la política tarifaria de los TER (*trains express régionaux*), además de contribuir a su financiación. En la región parisina este papel es desempeñado por *Île-de-France Mobilités* (antiguo STIF). A pesar del papel de las AOT, las líneas de tren y metro son, en la mayoría de los casos, explotadas por un **operador de transporte**, como sería el caso, por ejemplo, de la RATP en la región parisina.

En el análisis del subsector de servicios ferroviarios se pretende estudiar los actuales actores y proyectos, así como las oportunidades futuras ligadas, en algunos casos, a la próxima liberalización del transporte doméstico de pasajeros a partir de diciembre de 2020.

B.1.2. Material ferroviario

Este subsector cuenta con tres grandes líneas de actividad. Los **constructores** se dedican a la producción de material rodante y alcanzaron una cifra de negocios de 2.083 millones de euros en Francia en 2017. Los **especialistas de sistemas** se ocupan fundamentalmente de la señalización y la automatización. Finalmente, los **fabricantes de equipos** se dedican a actividades como la producción de los sistemas de frenado o los asientos.

Una característica de la industria francesa es que se encuentra muy concentrada, con el 70% de la cifra de negocios del material rodante repartido entre los grupos Alstom, Bombardier y Wabtec. Según *Insee Première* (enero 2019), Francia cuenta con 29 empresas especializadas en la producción de material ferroviario. La concentración de la industria puede extenderse a las zonas de empleo, ya que más de la mitad de los trabajadores del sector se encuentran en Valenciennes, en la región parisina y en La Rochelle.

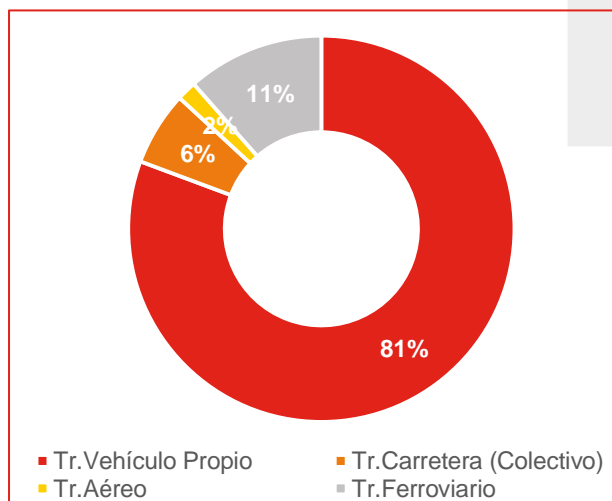
Además, se trata de un sector maduro, con una cifra de negocios estable a lo largo de los últimos años. Esto explica que los grandes fabricantes activos en Francia se hayan internacionalizado, buscando nuevos mercados en crecimiento. Pueden servir como ejemplos el contrato de 1.400 millones de euros firmado en 2018 por Alstom para desarrollar el metro automático de Montreal, o la venta de vehículos para el metro de Mumbai por 315 millones de euros en el mismo ejercicio.

B.2. Tamaño del mercado

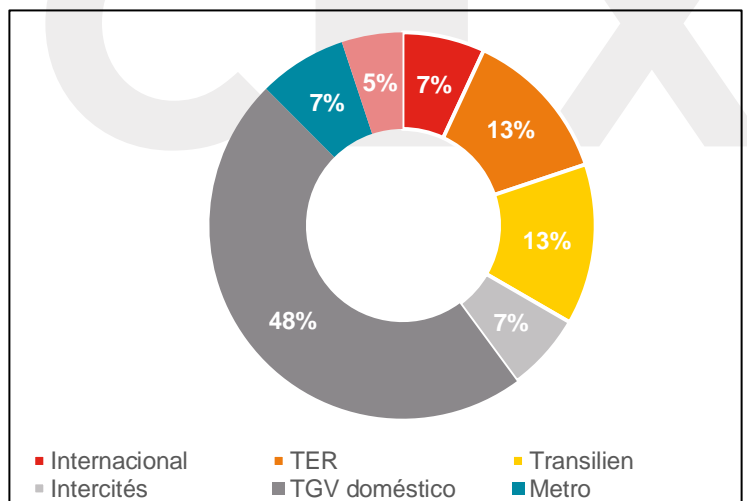
B.2.1. Transporte de pasajeros

Las perspectivas para el transporte de pasajeros en Francia en 2019 son positivas. Algunos de los principales factores con una incidencia directa en la frecuentación son la llegada de turistas extranjeros, la reducción en las tarifas (especialmente en el *low-cost* de alta velocidad Ouigo), el aumento del poder adquisitivo de la población francesa por quinto año consecutivo, y el aumento del precio de los carburantes.

REPARTO MODAL TRANSPORTE VIAJEROS, 2017
Pasajeros / km, en porcentaje



REPARTO DEL TRÁFICO FERROVIARIO, 2017
Pasajeros/km, en porcentaje



Fuente: ARAFER (2017) y SDES.

En 2017 la parte modal del transporte ferroviario alcanzó el 11% del total, gracias a un crecimiento del 2% en la frecuentación del RER en Île-de-France y los metros nacionales, y una subida del 7% en el resto del tráfico ferroviario. Este repunte del tráfico se debe a diversos factores, entre los que están la inauguración de las nuevas líneas de alta velocidad Tours-Burdeos (para la conexión París-Burdeos) y Le Mans-Rennes (conexión París-Rennes) que se presentan como alternativa al desplazamiento por carretera, el desarrollo de la oferta de TGV *low-cost* Ouigo, que ha aumentado un 30% (medida en trenes/km) y la implementación de los abonos *TGVmax* para los menores de 28 años.

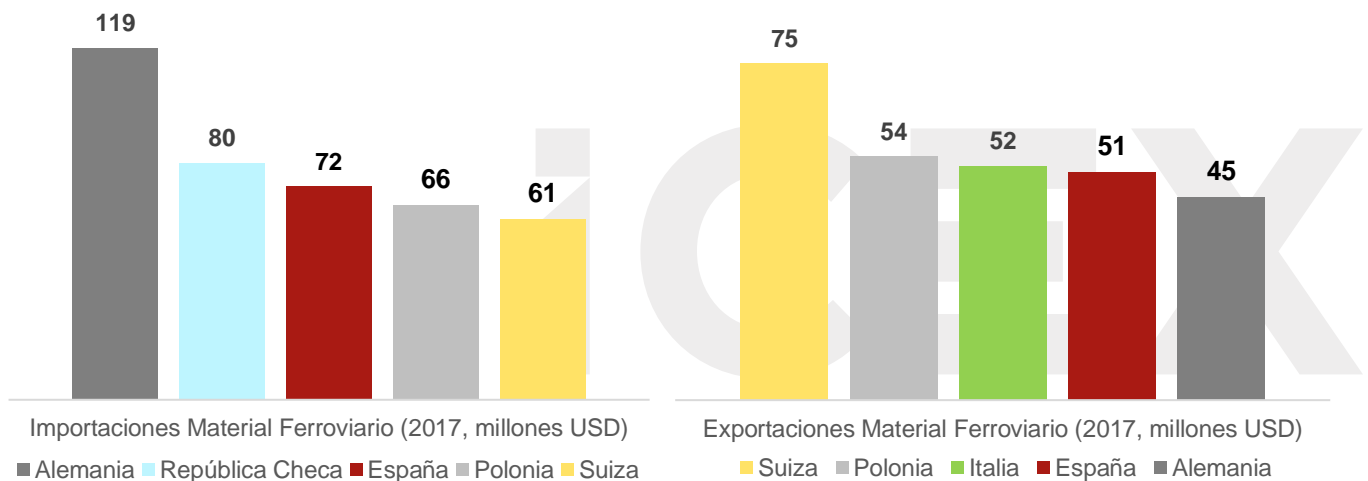
El sector ferroviario francés puso en circulación una media de 11.700 trenes cada día a lo largo de 2017, lo que se traduce en unos 3.800.000 pasajeros transportados a diario, que gastaron un total de 8.366 millones de euros en la compra de billetes y abonos.

En cuanto a los resultados financieros, los ingresos comerciales se vieron completados con 5.381 millones de euros de contribuciones públicas. En este sentido, destacan los 3.000 millones para los servicios TER (trenes regionales), altamente dependientes de las subvenciones públicas puesto que estas contribuciones constituyen el 74% de los ingresos totales de este servicio (Arafer, 2018).

B.2.2. Producción de material ferroviario

Según el informe *L'Industrie ferroviaire* (Xerfi, 2018), el valor de la producción industrial ferroviaria se situó en torno a 3.237 millones de euros en 2017, descontando infraestructuras. Así, Francia mantuvo su puesto como tercer productor mundial de material ferroviario por detrás de China y Alemania.

Aproximadamente el 18% la producción de 2017 correspondió a exportaciones, valoradas en 576 millones de euros. En este sentido, se observa un ligero descenso respecto a años anteriores, en que las exportaciones solían representar aproximadamente el 25% de la producción. El gráfico siguiente recoge los principales socios comerciales de Francia en la industria ferroviaria. Como se puede observar, España fue en 2017 uno de los principales socios de la industria gala, y exportador neto a Francia por valor de unos 21 millones de dólares (19 millones de euros).



Fuente: Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de UN Comtrade (*SITC Rev. 4 Commodity Codes: 791 Railway Vehicles and Associated Equipment*).

Dentro de la producción ferroviaria destaca especialmente la de material rodante, que alcanzó los 2.083 millones de euros en 2017. Entre los principales contratos firmados durante 2018 destacan la producción de 183 trenes para las líneas de metro 15, 16 y 17, dentro del proyecto Grand Paris Express (Alstom; 1.300 millones de euros); los 100 trenes *TGV Avelia* denominados TGV “del futuro”, encargados por la SNCF (Alstom; 2.700 millones de euros), a entregar entre 2023 y 2033; los 19 trenes *Omneo Premium Intercités* para la región Haut-de-France (Bombardier; 256 millones de euros); y los 10 tranvías para la ciudad de Burdeos (Alstom; 30 millones de euros).

B.3. Principales actores

B.3.1. Infraestructuras

Actuando en situación de monopolio natural, SNCF Réseau es el propietario y gestor único de la red ferroviaria, y como tal se encarga de las inversiones en nueva infraestructura. Sus ingresos proceden, principalmente, de la venta de surcos (horarios) a los operadores. Sin embargo, estos ingresos han demostrado ser insuficientes para atender a las inversiones anuales y los costes de mantenimiento de las infraestructuras.

Así, SNCF Réseau acumula una deuda neta cercana a los 50.000 millones de euros. Como parte del Pacto Ferroviario 2018, el Estado francés asumirá una parte importante de esta deuda en dos tramos (25.000 millones



en 2020 y 10.000 millones en 2022). En cualquier caso, SNCF Réseau tiene un *rating* similar al de Francia ya que su deuda está garantizada por el Estado al ser una entidad dependiente del Gobierno.

B.3.2. Servicios ferroviarios

Trenes nacionales e internacionales

SNCF Mobilités, establecimiento público y comercial, es el principal actor del transporte doméstico de pasajeros en Francia, operando en una situación de cuasi-monopolio (excepto para algunos trayectos internacionales y algunas de las actividades en la región parisina). El transporte de mercancías, sin embargo, fue liberalizado en 2006 en el segundo paquete de la UE, lo que ha permitido la aparición de competidores como DB Cargo o Europorte. A pesar de todo, SNCF Mobilités mantiene una cuota de mercado dominante en el transporte de mercancías (73,7%).

La actividad de SNCF Mobilités para el **transporte de pasajeros** se puede dividir en dos grandes áreas: larga distancia y trayectos de proximidad.

- En **larga distancia** opera bajo las siguientes marcas:
 - TGV (*Train à grande vitesse*). Marca clásica de alta velocidad para trayectos nacionales con aproximadamente 230 destinos.
 - Ouigo. Segmento *low cost* de la alta velocidad para los trayectos nacionales.
 - Eurostar. Conexión Francia-Inglaterra.
 - Thalys. Conecta Francia con Bélgica, Países Bajos y Alemania.
 - Izy. *Low cost* París-Bruselas por líneas convencionales (no alta velocidad)
 - SVI. Conexión París-Milán.
- Y, en asociación:
 - Deutsche Bahn. A través de la compañía *Alleo*. Francia-Alemania (destinos diferentes de Thalys).
 - Renfe. A través de la sociedad Elipsos. Conexión Francia-España.
 - CFL. Conecta Francia con Luxemburgo.
 - CFF. A través de *TGV Lyria* para la conexión Francia-Suiza.
- Trayectos de **proximidad**:
 - Intercités. Trenes de equilibrio del territorio (TET). 25 líneas, sirven a 345 municipios.
 - Transilien Región parisina. Trenes interurbanos y red RER (excepto líneas A y B).
 - TER. Trenes regionales.

Thello, filial del grupo Trenitalia, es la única compañía extranjera que opera algún servicio en solitario. En concreto, explota las líneas París-Venecia y Marsella-Milán, ambas a velocidad clásica. Finalmente, como se ha comentado anteriormente, RATP opera las líneas A y B del RER Île-de-France.

Metros y tranvías

En la actualidad, seis ciudades francesas disfrutan de servicios de **metro**, que pueden dividirse en metro pesado clásico y metro ligero automatizado. La principal diferencia consiste en la mayor capacidad de carga del primero; así las grandes urbes de París (RATP), Lyon (Keolis) y Marsella (RTM), cuentan con el primer tipo de infraestructura, mientras que las ciudades de Lille (Keolis), Rennes (Keolis) y Toulouse (Tisséo) disponen de metro ligero automatizado.

Además, muchas otras ciudades francesas cuentan con servicios de **tranvía**. Este transporte es menos costoso que el metro y de capacidad más adaptable a la realidad de cada municipio. Algunas ciudades con proyectos de extensión de la red de tranvías en la actualidad son Burdeos (extensión línea D), Grenoble (prolongación línea A), Montpellier (extensión línea 1), Niza (prolongación línea T3), Angers (creación de segunda línea), o Aviñón (creación de línea).



Material ferroviario

Alstom. Líder mundial de la alta velocidad y número dos del transporte urbano. Sus ventas alcanzaron 3.938 millones de euros en Europa y 1.074 millones en Francia en el último ejercicio (cierre a 31 de marzo de 2018). Su cartera de productos incluye material rodante, equipos de infraestructura y señalización, y mantenimiento. La compañía está internacionalizada en más de 60 países y emplea a 34.500 trabajadores en el mundo (8.500 en territorio francés). La cartera de pedidos de la compañía está saturada hasta 2025, acumulando pedidos por valor de 39.700 millones de euros. En estos momentos desarrolla junto a la SNCF el tren de hidrógeno, para el que esperan recibir homologación en 2022. En Francia mantiene doce centros de producción situados en las localidades de Tarbes, Vitrolles, Aix-en-Provence, Villeurbanne, Le Creusot, La Rochelle, Saint-Ouen, Ornans, Belfort, Le-Petit-Quevilly, Valenciennes y Reichshoffen.

Bombardier. La multinacional canadiense, cotizada en las bolsas de Nueva York y Tokio, realizó 776 millones de ventas en Francia en 2016. En 2018, cerraron con unas ventas internacionales alrededor de los 8.000 millones de euros y su cartera de pedidos se sitúa por encima de los 30.000 millones de euros. En la región parisina ha cerrado en los últimos años importantes contratos con IDF Mobilités (52 trenes y 348 millones de euros en 2016, y 83 trenes por 867 millones de euros en 2017). Además, comparte con Alstom algunos contratos para el RER de nueva generación (71 trenes por 1.550 millones de euros). Tiene presencia física en Francia a través de la fábrica de Crespin.

Thales. Multinacional francesa y líder mundial del sector tecnológico, su principal actividad se centra en la industria de la defensa y la seguridad. Actúa también en el sector transportes, donde sus ingresos suponen alrededor del 12% de la facturación total y ascendieron a 1.858 millones de euros en 2018. En el transporte ferroviario destacan sus actividades en el campo de la señalización, el control y supervisión de las redes, y las telecomunicaciones.

C. LA OFERTA ESPAÑOLA

La principal empresa española con actividad en el mercado francés es CAF, a través de su filial CAF France, que cuenta con una fábrica en el municipio de Bagnères-de-Bigorre. El inicio de su implantación en Francia se remonta al año 2008, cuando adquirió el 60% de esta fábrica que pertenecía a la empresa CFD.

El último gran contrato firmado por CAF Francia corresponde a la renovación de 43 trenes para la línea RER A de la región parisina, por 121 millones de euros. Los primeros trenes entrarán en servicio a partir de 2020. Este contrato sucede a aquel firmado hace dos años con la RATP para la construcción de 12 locomotoras para los trenes encargados de las operaciones de mantenimiento de las infraestructuras en la red RER. Otros proyectos desarrollados en Francia incluyen la producción de tranvías para los municipios de Besançon, Nantes y Saint-Étienne, así como los TER para Córcega o el tren regional *Blanc Argent* para la Région du Centre.

También la empresa española Electrén (perteneciente al grupo ACS) tiene una notable exposición al mercado francés, en el segmento de los sistemas de energía. Así, recientemente ha renovado un contrato hasta 2024 por el cual es responsable de los trabajos de mantenimiento de catenaria en la red SNCF para la constructora francesa Meccoli.

En cualquier caso, la industria ferroviaria francesa puede considerarse de difícil acceso para nuevos participantes y se puede exigir implantación física en el país para poder optar a los contratos de las licitaciones. Esto se debe a que el ferrocarril se considera una industria de interés nacional, protegida por los entes públicos. Además, se trata de un sector maduro, concentrado en unas cuantas empresas de gran tamaño, y con unas altas barreras de entrada también en los aspectos financiero y tecnológico. Todos estos factores complican la llegada de competidores extranjeros, cuya forma de entrada queda limitada, normalmente, a la adquisición de empresas ya operativas en el mercado francés y con una lista de referencias de proyectos anteriores.

D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

D.1. Liberalización del transporte ferroviario doméstico

En enero de 2013, la Comisión Europea presentó una iniciativa de Directiva para la liberalización del tráfico doméstico de pasajeros. Este cuarto paquete ferroviario, aprobado a finales de 2016, complementa los tres paquetes anteriores que liberalizaron el transporte internacional y doméstico de mercancías, y los transportes internacionales de viajeros en el sector ferroviario.

Esta **apertura a la competencia** debería tener importantes consecuencias tanto para los viajeros –que verán incrementada la oferta y mejorados los servicios, a un precio más competitivo– como las regiones, que podrán elegir el operador que presente la oferta más atractiva en términos de coste y servicio.

El calendario de liberalización en Francia arranca en diciembre de 2019 para los trenes regionales (TER), que adjudicarán la operación del servicio mediante concurso. Sin embargo, las regiones tienen la opción de otorgar directamente los contratos a SNCF Mobilités hasta 2023, y por una duración máxima de 10 años, al considerarse que los trenes de cercanías y la media distancia se encuentran sometidos a obligación de servicio público. A partir de 2023, sin embargo, todo contrato adjudicado o renovado deberá obligatoriamente pasar por un concurso.

En el caso concreto de la alta velocidad (TGV) y la larga distancia, la apertura a la competencia se realizará a partir de diciembre de 2020. Es importante señalar que, al contrario de lo que ocurre con las regiones, donde el operador seleccionado sólo explota el servicio, los servicios TGV exigen que el operador sea además propietario de los vehículos. Esto supone, en sí mismo, una importante barrera de entrada por la alta inversión y el tiempo necesarios para desarrollar una flota propia adecuada.

La región parisina tiene, además, sus propias fechas de apertura debido a la complejidad del propio sistema. Así, los servicios *Transilien* (sin incluir RER) tendrán una apertura progresiva entre 2023 y 2033. En 2025 será el turno de la línea RER E; 2033-2039 para las líneas RER C y D; y, finalmente, 2039 para las líneas A y B, y el metro de París.

D.2. Reforma ferroviaria

El 14 de junio de 2018 el Senado adoptó el proyecto de ley para un nuevo pacto ferroviario. Esta reforma global del sistema ferroviario pretende acabar con los principales problemas que venían afectando a la industria nacional en los últimos años, especialmente el incremento de los costes, la pérdida de calidad del servicio y la acumulación de deuda por parte de SNCF. La reforma se articula en cuatro grandes ejes:

- **Inversión en infraestructuras.** El objetivo es actualizar la red de proximidad a las necesidades actuales tras los últimos años, en que las decisiones de inversión se han dirigido mayoritariamente a la alta velocidad. Así, de aquí hasta 2026 se dedicarán 36.000 millones de euros a la modernización de la red, incluyendo la sustitución de vías y catenarias, la construcción de nuevas vías, y la actualización de los sistemas de señalización. Esta inversión incluye la renovación de líneas para el transporte de mercancías. Asimismo, se mantiene el acuerdo del Estado con las regiones mediante el cual el primero contribuye 1.500 millones de euros en 2015-2020 para el mantenimiento de las pequeñas líneas, que son deficitarias pero esenciales para la interconexión de los territorios.
- **Apertura a la competencia.** Consecuencia de la Directiva europea y su trasposición al ordenamiento jurídico francés. En este sentido, es importante destacar que las regiones, en su papel de AOT, mantendrán las competencias sobre horarios, servicios o tarifas frente a los nuevos operadores y podrán establecer sus propios criterios para la adjudicación de los concursos. Los nuevos operadores, además, deberán respetar las llamadas “tarifas sociales” para familias numerosas o personas con algún tipo de discapacidad. Finalmente, los incrementos en el canon de SNCF Réseau estarán limitados a una subida máxima igual a la inflación.
- **Marco único para los empleados de los operadores ferroviarios.** A partir de 2020 se eliminará el convenio actual (*statut cheminot*) que regula las condiciones de los empleados de la SNCF, y se sustituirá

por un convenio sectorial que pueda integrar a estos junto con los empleados de los nuevos operadores. Estos derechos garantizados por convenio, en cualquier caso, pueden ser ampliados por cada operador. Se respetan, sin embargo, las condiciones de los contratos firmados con anterioridad al año 2020, y se estipula, a su vez, una serie de medidas para facilitar la transferencia de empleados a los nuevos competidores en aquellos servicios que SNCF deje de prestar con la liberalización del sector.

- **Reforma de la SNCF.** A partir de 2020, las tres entidades del grupo (SNCF, SNCF Mobilités y SNCF Réseau) pasan a ser una sola, recuperando la figura de sociedad nacional de capital público vigente hasta 1983. A partir de entonces, SNCF Mobilités y SNCF Réseau (que recuperará la gestión total de las estaciones) pasarán a ser filiales separadas, como pide el derecho comunitario en su cuarto paquete ferroviario, con el fin de evitar cualquier conflicto de interés y las subvenciones cruzadas entre el gestor de infraestructuras y el operador de transporte. Además, el Estado francés absorberá 35.000 millones de la deuda de SNCF Réseau para dotar a esta de mayor margen financiero para operaciones futuras. Finalmente, se regulará el endeudamiento máximo permitido a SNCF Réseau.

D.3. Principales proyectos de infraestructuras de metro

D.3.1. Grand Paris Express

Considerado el mayor proyecto de infraestructuras de Europa, Grand Paris Express consiste en una red de circunvalación de metro alrededor de la ciudad de París. El proyecto, liderado por la Société du Grand Paris (SGP, creada en 2010) prevé una extensión de red de 205 kilómetros con la creación de cuatro líneas más de metro automático (15-18) y la construcción de un total de 68 nuevas estaciones.

En total, el proyecto está valorado en 35.000 millones de euros (incluyendo 7.000 de provisiones) y cuenta con financiación avalada por el Estado. Los primeros tramos de financiación fueron suscritos en 2015 por la Caisse des Dépôts y el BEI, por un total de 3.000 millones de euros, además de la emisión de obligaciones propias. Además, Moody's le atribuyó a SDG un *rating* de Aa2/Prime-1 en enero de 2017, la mejor calificación posible para una empresa pública francesa. A largo plazo, se prevén unos beneficios estimados en 60.000 millones de euros. Estos se relacionan con las mejores condiciones del transporte y la reducción de los retrasos, además de un mayor atractivo de los territorios comunicados y la creación de empleo, que se calcula alrededor de los 115.000 puestos de trabajo.

En cuanto a los ingresos, SGP generará recursos mediante la explotación de un canon o peaje que puede suponer una facturación de unos 500 millones de euros anuales en los primeros ejercicios, y que debería aumentar con el tiempo. Además, se prevén otro tipo de ingresos derivados de la explotación comercial de las estaciones. El mantenimiento de la nueva infraestructura corresponde a RATP mientras que IDF Mobilités aún debe decidir la empresa que se encargará de la explotación del servicio.

GRAND PARIS EXPRESS				
Línea	Km	Estaciones	Trayectos diarios	Inversión (M euros)
15 SUR	33	16	300.000	7.800
15 OESTE	20	11	600.000	3.700
15 ESTE	23	12	300.000	4.900
16* (14 NORTE, 16 y 17 SUR)	29	9	200.000	5.500
17 NORTE	20	6	60.000-80.000	2.400
LÍNEA 18	35	13	100.000	3.900
TOTAL:				28.200

Fuente: Elaboración propia con información de Société du Grand Paris.

D.3.2. Otros proyectos de creación / extensión de metro

OTROS PROYECTOS DE METRO				
Ciudad	Tipo de proyecto	Inicio	Fin obras	Inversión (M euros)
LYON	Extensión línea B	2018	2023	434
	Aumento capacidad línea B	2014	2019	93,8
	Aumento capacidad línea D (1/2)	2014	2019	31,1
	Aumento capacidad línea D (2/2)	2016	2017	9,5
MARSELLA	Extensión línea 2	2017	2023	502,5
PARÍS	Extensión línea 2	2014	2019-2020	1.300
RENNES	Construcción línea B	2013	2019	1.250
TOULOUSE	Extensión línea B	2019	2024	1.720
	Acondicionamiento línea A	2015	2019	180

Fuente: Elaboración propia en base a información de Xerfi.

D.3.3. Principales proyectos de infraestructura de tren

- **Conexión Lyon-Turín.** Es un proyecto de línea ferroviaria tanto para el transporte de pasajeros como de mercancías cuya puesta en servicio se calcula para el año 2029. Cuenta con financiación europea para el periodo 2014-2019 dentro del Mecanismo para la Interconexión de Europa, donde la Comisión Europea aporta 814 millones de euros para los estudios (50%) y las obras (40%). Tras la construcción de la línea, el trayecto Lyon-Turín se realizará en dos horas; el servicio París-Milán en cuatro; y la conexión Barcelona-Milán en seis horas y media.
- **CDG Express.** Infraestructura ferroviaria para comunicar al aeropuerto Charles De Gaulle con la estación Paris Gare de l'Est. Entre sus principales características destacan una conexión directa y sin paradas, un tiempo de trayecto de 20 minutos o una frecuencia un tren cada 15 minutos. La construcción de la infraestructura (valorada en 1.800 millones de euros) corresponde a una filial de SNCF Réseau y del grupo ADP (Aéroports de Paris), que se encargará de la financiación, construcción y mantenimiento. La designación del operador se realizará mediante concurso. Se espera que el servicio entre en operación meses antes de los Juegos Olímpicos de París en 2024. <https://cdgexpress.groupeadp.fr/>
- **Gran Proyecto del Sudoeste.** Con los objetivos principales de mejorar los accesos de Occitania desde Nueva Aquitania o Île-de-France e incrementar el uso del transporte ferroviario en las ciudades de Burdeos y Toulouse, mejorando la capacidad de los transportes diarios. Estas obras comenzarán en 2023-2027. <http://www.gpsso.fr/>
- **Línea Montpellier-Perpiñán.** Las obras se realizarán en dos tramos que conectarán estas ciudades con el paso intermedio de Béziers. Con esta nueva conexión se profundiza en el servicio en el corredor mediterráneo y las conexiones con España. <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/>

E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

E.1. Distribución

Licitaciones SNCF

Al tratarse de una empresa pública, SNCF debe respetar los principios de contratación pública, entre los que se encuentran el libre acceso al mercado –anuncios en las publicaciones oficiales y la propia página web del grupo–,



la realización permanente de concursos (esto es, sin asignación directa de servicios), la igualdad de trato entre candidatos, la transparencia de los procedimientos de adjudicación, la trazabilidad de los contratos y la confidencialidad de los datos de candidatos. Excepto en el caso de las regiones, los anuncios de calificación previa y los proyectos específicos se registran en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Entre las exigencias que valorará el grupo SNCF se incluyen, por ejemplo, la disponibilidad de recursos humanos, técnicos y tecnológicos adecuados, presentar una situación financiera sólida y garantizar los plazos y el nivel de calidad. Además, para ser elegibles, no puede pesar sobre los candidatos ninguna condena penal o de exclusión de los mercados públicos.

En cuanto a las diferentes etapas del proceso, SNCF solicita una entrevista previa con la compañía candidata, y la presentación de un *dossier* de calificación donde SNCF pueda analizar la capacidad jurídica, financiera y técnica del candidato. En este sentido, es importante resaltar que también una filial debe seguir este proceso y no puede hacer uso de las calificaciones obtenidas por la matriz. El proceso de valoración puede extenderse hasta cuatro meses desde la recepción del *dossier* y, en cualquier caso, la calificación es siempre revocable.

E.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

Como miembro de la Unión Europea, Francia es firmante del Acuerdo Internacional de Compras Públicas (GPA) de la Organización Mundial del Comercio (OMC) desde 1996. Este acuerdo se fundamenta en la apertura de los mercados públicos a las empresas de los países firmantes, donde se garantizan unas condiciones justas, abiertas y transparentes en la contratación pública.

En el caso de la explotación de los servicios ferroviarios, se ha señalado anteriormente que el transporte de mercancías se ha ido liberalizando con los paquetes ferroviarios de la Unión Europea, así como el transporte internacional de pasajeros. De la misma manera, con el cuarto paquete ferroviario próximamente se abrirá el transporte doméstico de viajeros, por lo que operadores extranjeros podrán acceder a la explotación de los servicios que históricamente han estado en manos de SNCF Mobilités. En contrapartida, también SNCF Mobilités podrá tener presencia en mercados extranjeros como, de hecho, pretende hacer en España en el segmento *low-cost*.

Por otra parte, es necesario señalar que, tanto desde el punto de vista del material ferroviario como de la obra civil o la explotación de los servicios ferroviarios, nos encontramos ante una industria intensiva en capital y tecnología. Por tanto, existen unas barreras de entrada relacionadas con la necesidad de tener una sólida capacidad financiera y un desarrollo tecnológico adaptado a las necesidades cambiantes de la industria. Asimismo, desde el punto de vista estratégico, es importante acceder al coste bajo requerido para poder competir en un mercado con grandes actores con años de experiencia en el sector y, por tanto, una extensa cartera de proyectos anteriores.

En cualquier caso, se puede afirmar que, en la práctica, el sector ferroviario francés es un mercado de difícil acceso si no se posee una estructura física en el país. En este sentido, se debe tener en cuenta que Francia es un país líder en la producción ferroviaria, por lo que los extranjeros van a necesitar normalmente una estructura *in situ* para poder competir en igualdad de condiciones con las empresas locales.

E.3. Ayudas

Como parte de los contratos firmados entre SNCF y el Estado francés en abril de 2017, se prevé la inversión de 46.000 millones de euros en infraestructuras en la próxima década. A esta financiación hay que añadir la que el Estado facilita a los territorios para el desarrollo y mantenimiento de las líneas regionales.

Desde el punto de vista europeo, la Comisión ha puesto a disposición de Francia 806 millones de euros en el periodo 2014-2018 a través del instrumento CEF (*Connecting Europe Facility*). Algunos de los proyectos beneficiados por esta cofinanciación son la línea Lyon-Turín (362 millones de euros), la línea Burdeos-Dax (52 millones de euros), o los estudios para la futura línea Montpellier-Perpiñán (11,5 millones de euros).



E.4. Ferias

SIFER Lille. Feria Internacional de Transporte Ferroviario

Lille Grand Palais. 26-28 de marzo de 2019. Próxima edición: 2021.

<http://www.sifer2019.com/>

SITL Solutions Logistiques

Paris Expo, Porte de Versailles. 26-28 de marzo de 2019. Próxima edición: 17 a 20 de marzo de 2020.

<https://www.sitl.eu/>

Transports Publics, The European Mobility Exhibition

Feria bienal (última edición 2018). Paris Expo, Porte de Versailles. 12-14 de junio de 2018.

<http://www.transportspublics-expo.com/>

F. INFORMACIÓN ADICIONAL

• Asociaciones

- FIF – Fédération des Industries Ferroviaires: www.fif.asso.fr
- AFFI – Association Ferroviaria Française des Ingénieurs et Cadres: www.ingenieur-ferroviare.net/
- UIC – Union Internationale des Chemins de Fer: www.uic.org
- UNIFE – Union des Industries Ferroviaires Européennes: <http://www.unife.org/>

• Instituciones oficiales

- Ministère de la Transition Écologique et Solidaire: <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/>
- Conseil régional d'Île-de-France: www.iledefrance.fr
- European Union Agency for Railways: <https://www.era.europa.eu/>
- INSEE – Institut National de la Statistique et des Études Économiques: www.insee.fr/fr/
- ARAFER – Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières: <https://www.arafer.fr/>

• Fuentes de información

- XERFI – Estudios Sectoriales :
 - *L'Industrie Ferroviaria* – Diciembre 2018
 - *Le Transport Ferroviaria en France* – Diciembre 2018
 - *Le Transport Urbain de Voyageurs* – Septiembre 2018
- ARAFER – Observatorio de los transportes y la movilidad :
 - *Le Marché Français du Transport Ferroviaria de Voyageurs 2017* – Diciembre 2018
- Eurostat : <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>
- UN Comtrade Database : <https://comtrade.un.org/>

• Otras direcciones de interés

- SNCF Réseau : <https://www.sncf-reseau.com/fr>
- Société du Grand Paris : <https://www.societedugrandparis.fr/>

• Publicaciones del sector

- *L'Usine Nouvelle*: <https://www.usinenouvelle.com/>
- *Ville, Rail & Transports*: <https://www.ville-rail-transports.com/>
- *La Vie du Rail*: <https://www.laviedurail.com/>
- *Rail Passion*: <https://www.railpassion.fr/>

G. CONTACTO

La Oficina Económica y Comercial de España en París está especializada en ayudar a la internacionalización de la economía española y la asistencia a empresas y emprendedores en Francia.

Entre otros, ofrece una serie de **Servicios Personalizados** de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas: el acceso al mercado de Francia, la búsqueda de posibles socios comerciales (clientes, importadores/distribuidores, proveedores), la organización de agendas de negocios en destino, y estudios de mercado ajustados a las necesidades de la empresa. Para cualquier información adicional sobre este sector contacte con:

13 Rue Paul Valéry
PARÍS 75016 – Francia
Teléfono: +33 153 579 550
Email: paris@comercio.mineco.es

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

Ventana Global
900 349 000 (9 a 18 h L-V)
informacion@icex.es

INFORMACIÓN LEGAL: Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

AUTOR
Félix González García

Oficina Económica y Comercial
de España en París
Buzón oficial de la Oficina: paris@comercio.mineco.es
Fecha: 29/05/2019

NIPO: 114-19-040-2

www.icex.es

