

X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión III. La internacionalización de las empresas ferroviarias (siglos XIX-XXI).

Ferrocarriles públicos europeos en expansión: estrategias de internacionalización y liberalización para los servicios de viajeros en el siglo XXI

RODOLFO RAMOS MELERO

Universidad Alfonso x El Sabio
rramomel@uax.es

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).**

Resumen: Este trabajo analiza la internacionalización de los ferrocarriles públicos europeos de viajeros en el siglo XXI desde el modelo cooperativo clásico hasta la liberalización ferroviaria del siglo XXI. A partir de casos como SNCF, DB, Trenitalia, Renfe, describe cómo las alianzas, empresas conjuntas y filiales permitieron la expansión transnacional en mercados comerciales y de obligación de servicio público. Muestra la transición desde la cooperación hacia una competencia creciente en alta velocidad y servicios regionales, así como el surgimiento de nuevos operadores privados internacionalizados y estrategias empresariales condicionadas por la regulación europea y las políticas de competencia.

Palabras clave: Internacionalización; SNCF; DB; Renfe; Trenitalia.

Keywords: Introduce about five keywords separated by semicolons.

INTRODUCCIÓN

Aunque algunas de las primeras compañías ferroviarias europeas contaron con un accionariado internacional, su vocación era nacional. Las redes ferroviarias de los países europeos se desarrollaron con distintas características técnicas. Así, los servicios internacionales se desarrollan como una yuxtaposición de nacionales prestados en cooperación técnica entre los operadores implicados, que repartían los costes e ingresos en función de los kilómetros recorridos en cada país.

Antes de la Segunda Guerra Mundial, la demanda de transporte internacional era principalmente de lujo. Fue atendida por la Compagnie

Internationale des Wagons-Lits (CIWL) y Mitropa que añadían sus coches-cama y pullman diurnos a los trenes internacionales y pagaba por la tracción (Behrend, 1959). Después de la contienda, la demanda de lujo decayó: en los servicios diurnos se impuso la rapidez y comodidad para viajes de negocios y en los nocturnos perdió protagonismo el coche-cama.

Los trenes Trans Europ Express (TEE) suponen crear dentro del modelo cooperativo, un producto y marca común de servicios internacionales. Trataban de captar la demanda de viajes de negocios mediante trenes diurnos rápidos y frecuentes, solo de primera clase con reserva obligatoria, alto nivel de servicio a bordo y controles aduaneros en ruta (Mertens y Malaspina, 2007). Los TEE comienzan a operar en 1957 mediante cooperación entre siete compañías ferroviarias europeas (SBB, CFL, DB, FS, NS, SNCB y SNCF), a las que posteriormente se sumaron RENFE, DSB y ÖBB. Los TEE alcanzan su apogeo en 1974/75, y decaen por la competencia de la carretera y aviación junto a la demanda por parte de los turistas de opciones más baratas de viaje.

La marca EuroCity (EC), creada en 1987, sustituyó a la TEE. La filosofía del EC era la misma que la TEE pero con material rodante tipo InterCity, compartido con los servicios nacionales, con primera y segunda clase. La expansión de la alta velocidad absorbe los corredores EC más demandados y los consolida en líneas convencionales.

Los servicios nocturnos sufren un declive progresivo que lleva a CIWL a abandonar su actividad ferroviaria y la venta de su material rodante a las operadoras, las cuales crean un pool de estos coches cama para servicios internacionales denominado Trans Euro Nacht (TEN) entre 1971 y 1995.

La marca Euronight (EN) es la equivalente a EC para servicios nocturnos. De los EN surgió la marca y producto Nightjet de ÖBB, en las que aporta el material rodante y organiza todo el servicio mientras que las otras compañías actúan como proveedoras de tracción o como “Nightjet Partners” si aportan material remolcado (Kemmeter, 2019).

La Directiva 2007/58/CE liberaliza los servicios internacionales comerciales desde 2010 y la 2016/2370 los comerciales domésticos para 2020. Desde 2023 es obligatoria la licitación competitiva de los nuevos contratos de obligación de servicio público (Montero, Ramos y Ganino, 2019). Países como Alemania, Reino Unido o Suecia avanzan ya desde los años 90 en la apertura a la competencia abriendo sus mercados de obligación de servicio público (OSP) y comerciales mucho antes de que fuese obligatoria (Ramos, 2004) favoreciendo la internacionalización con

la creación de alianzas y luego empresas conjuntas para los servicios internacionales comerciales (Lehiany y Chiambaretto, 2014). En el caso de los servicios OSP las empresas públicas ferroviarias mediante una filial especializada en OSP operan mediante filiales de esta en los países que se abren a la competencia este tipo de servicios (IRG Rail, 2019).

Estas alianzas y empresas conjuntas podrían restringir la competencia y ser prohibidas. Sin embargo, el caso ENS muestra cómo la política de competencia de la UE pasa de restrictiva a una pragmática que las permite siempre que no impida la competencia de otras empresas (Ayllón, 2014: 221-236).

1. HISTORIA DE LA INTERNACIONALIZACION DE SNCF

La internacionalización de SNCF se desarrolla en los servicios comerciales mediante alianzas que se reforzaron tras liberalización en algunos casos y en otros se rompieron (Lehiany y Chiambaretto, 2014). En los mercados OSP, la filial de SNCF Keolis, con sus filiales se expande y, desde 2007, reforzó especialmente su presencia en Alemania en pugna con DB (Beau, Dequay y Fressoz, 2004).

Entre 2010 y 2018 se produce una batalla en los servicios de alta velocidad con DB. En los prestados a través del Túnel del Canal de la Mancha, se organizan inicialmente de la forma cooperativa tradicional entre SNCF, SNCB y BR (a través de EPS). En 1994 comienzan bajo la marca Eurostar los servicios París–Londres y Bruselas–Londres. En 1995 para la explotación de la alta velocidad entre París, Bruselas, Ámsterdam y Colonia, se creó el consorcio cooperativo Westrail International, liderado por SNCF con un 60% del capital y SNCB con un 40%, que se renombra como Thalys en 1996.

En 2007, conocida la fecha de liberalización de los servicios internacionales, DB inició una estrategia de expansión entrando en un 10% del capital de Thalys. Ese mismo año, DB y SNCF cooperan con la creación de Alleo, una filial paritaria encargada de la coordinación comercial de los servicios de alta velocidad, bajo la marca “DB-SNCF en coopération”, entre París y Alemania.

En 1996, la privada London & Continental Railways (LCR) sustituye a EPS en Eurostar. Tras la nacionalización de LCR, en 1999, la participación estatal quedó como transitoria a la espera de su venta. En

2008, DB intentó adquirirla, a lo que se SNCF se opuso firmemente. El 1 de enero de 2010, Eurostar se transformó en una empresa única e independiente, Eurostar International Limited (EIL). Su capital quedó principalmente en manos de SNCF, junto a las de LCR y SNCB.

A pesar de la participación de DB en Thalys y Alleo, surgieron tensiones. En 2009, Eurotunnel (desde 2017 Getlink) flexibiliza los exigentes requisitos de seguridad a los trenes para romper el monopolio de Eurostar. DB anuncia que competiría entre Londres y Europa, con sus trenes ICE Velaro, si no accedía al accionariado de Eurostar. En 2010 SNCF, a través de su filial Keolis, intentó competir en Alemania con DB en servicios de larga distancia, pero sus solicitudes de acceso no fueron satisfechas por DB-Infraestructura (Fressoz, 2012). En 2013, DB deja Thalys mientras que SNCF y SNCB firmaron un acuerdo para crear la joint venture Thalys International en la que participa SNCF con un 60%.

DB intentó llegar a Londres antes de 2012, pero la homologación de los Velaro se retrasó por objeciones por parte de SNCF y Alstom entorno a su seguridad. Aunque fueron homologados en 2013 para atravesar el túnel, problemas en Bélgica y el norte de Francia aplazaron la autorización efectiva hasta 2015–2016.

Finalmente, la participación británica en Eurostar no fue adquirida por DB. En 2015 pasó a un consorcio formado por la Caisse de dépôt et placement du Québec y Hermes Infrastructure, consolidando un accionariado dominado por SNCF y participación minoritaria de SNCB. El 31 de marzo de 2015, Thalys se convierte en empresa ferroviaria cuya gestión operativa la realiza, a semejanza de EIL, la joint venture THI Factory mientras Thalys International mantuvo las funciones comerciales. A pesar de la competencia entre DB y SNCF, la joint venture Alleo se mantuvo estable. En 2017 fue disuelta y sustituida por acuerdos flexibles basados en memorandos de entendimiento (Barmeyer y Davoine, 2019).

El retraso en la homologación de los Velaro permitió ganar tiempo para potenciar Eurostar y Thalys. Finalmente, hacia 2018, DB abandonó su ataque influido por la competencia aérea, el Brexit y la fortaleza alcanzada por Eurostar y Thalys.

En 2019, los accionistas de Eurostar y Thalys impulsaron el proyecto “Green Speed” para su fusión. En 2022, Thalys International fue absorbida por THI Factory y se creó en Bélgica el holding Eurostar Group, que integró ELI y THI bajo el liderazgo de SNCF como accionista mayoritario, junto con la Caisse de dépôt et placement du Québec, SNCB y Federated Hermes Infrastructure.

Al igual que en los servicios de alta velocidad SNCF compite con DB en OSP. En plena lucha entre DB y SNCF, a principios de 2010, la multinacional Arriva plc y Keolis consideran una fusión para crear un gigante europeo de servicios públicos de transporte. Arriva plc había ganado una amplia presencia en Alemania, adquiriendo operadores regionales, como Regentalbahn en 2004 (Beyer, 2013). Tras no fructificar la fusión DB adquiere Arriva en 2010. Las autoridades de la competencia autorizan la operación a cambio de desprenderse Arriva de sus actividades en Alemania, que son adquiridas por un grupo liderado por Trenitalia: Netinera.

En Alemania, Keolis Deutschland, bajo la marca Eurobahn, se expandió rápidamente entre 2007 y 2018 en el mercado OSP en competencia con DB Regio. En el Reino Unido, Keolis Uk opera franquicias en consorcios como Govia (con Go-Ahead) para Thameslink. Compite con DB (Arriva UK) por las franquicias destacando el caso de Wales & Borders que le gana en 2018. Con el tiempo pierde franquicias en licitaciones (London Midland en 2017 y Southeastern en 2021) o por la renacionalización como el caso de la Wales en 2021 y Thameslink en 2026.

En los países nórdicos, la competencia ha sido constante: las filiales de Keolis compiten por contratos importantes en Copenhague y Estocolmo (como el sistema Roslagsbanan), que gana a Arriva. En Países Bajos, Keolis Nederland se reparte con Arriva y la filial de los ferrocarriles italianos Qbuzz el mercado de OSP regional y ha solicitado algún servicio ferroviario nocturno de acceso abierto en fin de semana desde 2027.

Al igual que en los servicios comerciales DB se repliega y anuncia en 2019 su intención de vender Arriva mientras que Keolis se retira en 2021 del mercado alemán. En diciembre de 2025, DB y Eurostar Group firmaron un acuerdo para desarrollar servicios de alta velocidad Reino Unido–Alemania. De esta manera se logra un equilibrio tácito con DB para evitar competir mientras se refuerzan frente al avance de Trenitalia.

En el caso de las relaciones con Trenitalia se pasa de la cooperación a la guerra total. Artesia (creada en 1995 por SNCF y Trenitalia al 50 %) gestionaba servicios internacionales, pero se disolvió tras el deterioro de relaciones entre ambas. La tensión surgió cuando finalmente es la SNCF la que entró en el capital como socio industrial del futuro competidor en Italia de Trenitalia NTV (Italo) en 2008. Esta participación podría ser un

intento de competencia directa o bien parte de una estrategia de SNCF de invertir en operadores en libre competencia (como NTV y luego hizo en la austriaca Westbahn en 2011) para adquirir experiencia en mercados en competencia.

Tras la ruptura de Artesia en 2009, SNCF operó los servicios internacionales de alta velocidad entre los países mediante SNCF Voyages Italia (SVi), mientras Trenitalia asumió los convencionales. Desde 2021, la competencia se intensificó entre SVi y Trenitalia en corredores como Milán–Lyon y especialmente Lyon–París (Laroche, 2024), alcanzando alrededor de un 30% de la oferta de este en 2026. SVi responde: planea operar intensamente en toda la red de alta velocidad italiana con trenes TGV M de doble piso desde 2027. Inicialmente se le asigna insuficiente capacidad y malos horarios, pero la autoridad de competencia italiana obliga a concedérsela, en marzo de 2026, a lo que se responde con la no homologación de TGV M en toda la red por problemas de gálibo.

En el caso de las relaciones con SNCF, la profundización de la cooperación entre Renfe y SNCF se articuló mediante la agrupación internacional TTTP (1996) y Elipsos (2000), que coordinaba servicios internacionales nocturnos y de alta velocidad bajo la marca “Renfe-SNCF en Cooperación” desde 2013. La alianza se disolvió por parte de SNCF en 2022 por baja rentabilidad y la competencia directa, tras la adjudicación en 2019 de capacidad por parte del administrador de infraestructuras español Adif para operar en un 30% de los servicios de alta velocidad española por 10 años a la filial de Sncf Rieslfera (luego Ouigo), que ya estaba estratégicamente establecida en España desde 2018.

El único escenario sin conflictos junto a Alleo es con la SBB suiza. Hay cooperación con ella mediante TGV Lyria, creado en 1993 como un Grupo de Interés Económico para gestionar servicios de alta velocidad entre Suiza y Francia. Desde 2005 opera como sociedad comercial (SAS) bajo la marca Lyria, con participación minoritaria suiza de un 26%

2. HISTORIA DE LA INTERNACIONALIZACIÓN DE DB

Como hemos visto la expansión internacional en servicios comerciales de alta velocidad es frenada por SNCF. En el mercado OSP es protagonizada por la filial Arriva que está en manos alemanas desde 2010 a 2024.

En Reino Unido, antes de la llegada de DB, Arriva Plc era relevante en el sistema ferroviario británico operando franquicias como Arriva Trains Wales (2003–2018) o CrossCountry (desde 2007). Antes de

adquirir Arriva, DB ya estaba en el mercado británico, en 2008, mediante la filial DB Regio UK con la que operaba Chiltern Railways y poseía la compañía para servicios de acceso abierto Grand Central. En 2011, DB Regio UK se integra en Arriva UK. Posteriormente, Arriva UK amplió su cartera con la franquicia Northern (2016–2020) mientras que operó Chiltern hasta 2024.

La filial Arriva Italia Rail, creada en 2012, no ha desarrollado servicios de viajeros propios, limitándose a actividades de tracción para servicios de DB en el paso del Brennero. Tampoco llega a operar Arriva España que proyectó servicios entre Oporto -A Coruña- Vigo, autorizados en 2019, que nunca se prestaron.

En República Checa, la filial Arriva Vlaky intentó sin éxito entrar en el mercado de OSP entre 2008 y 2014. Desde 2016 operó algunos servicios comerciales de fin de semana bajo la marca Arriva Express y, finalmente, logró sus primeros contratos de OSP en 2018 con una línea en Praga y en 2019 gracias a varias líneas de larga distancia y las regionales de Liberec y Zlín.

Arriva, a través de Arriva RP, se expandió en Polonia desde 2007 con la adjudicación de contratos regionales OSP para operar con trenes diésel en el norte (Cuyavia y Pomerania), ampliados después a Pomerania (2009), Varmia y Masuria (2010) y en 2013 temporalmente para servicios de tracción eléctrica. A partir de 2016, desarrolló en Polonia servicios interregionales comerciales de fin de semana (“Multi Region”), efímeros por su baja rentabilidad. Si consolida una oferta estival hacia la costa báltica, entre 2016 y 2019. Desde 2017 aumentaron las solicitudes concedidas de acceso abierto en el mercado polaco de larga distancia, pero no las llegó a poner en marcha.

En Suecia, Arriva plc, a través de Arriva Sverige AB, accede a las OSP regionales suecas desde 2007 destacando la operación de la red Pågatågen en Escania (2007–2018), la línea Kinnekulle (2009–2016), el Östgötapendeln y la participación en el Norrtåg hasta 2018. Ya en manos alemanas gestionó desde 2013 redes como la Roslagsbanan, con contratos vigentes hasta 2024, que no llegaron a agotarse tras sustituirla Keolis. Finalmente, en 2022, fue adquirida por VR Group, que opera como Sverige AB.

En Dinamarca, DBS Denmark ofrece servicios ferroviarios entre 2010 y 2023 en Jutlandia. Aseguró la continuidad de sus operaciones al ganar

licitaciones clave, incluida la renovación en 2018 de un contrato por ocho años (con opción a dos adicionales) en Jutlandia. En 2023 fue vendida a la firma de inversión alemana Mutares.

DB inició en 2018 la desinversión de Arriva, pero los primeros intentos fracasaron por el bajo interés inversor, debido a pasivos ocultos y la complejidad del negocio. Tras una reestructuración y la venta de filiales entre las que destacan la sueca a VR y danesa al grupo Mutares, la empresa fue finalmente adquirida por I Squared Capital en 2024. Esta operación respondió a la estrategia “Starke Schiene” de DB, orientada a replegarse en todos los mercados tanto comerciales y OSP para centrarse en el mercado alemán.

3. HISTORIA DE LA INTERNACIONALIZACIÓN DE TRENITALIA

La internacionalización de Trenitalia en Europa se explica por la interacción entre la regulación europea, las políticas públicas y las estrategias empresariales (Di Giulio y Moro, 2016). La competencia con SNCF en larga distancia junto a la competencia mediante filiales definen su estrategia en los servicios de viajeros mientras que la adquisición de los ferrocarriles públicos griegos Trainose, en 2017, entran más bien en su estrategia de expansión en mercancías.

En 2011, la propietaria de Trenitalia, FSI, junto con Cube Infrastructure, adquirió Arriva Deutschland, posteriormente rebautizada como Netinera, aumentando su participación hasta el control total en 2020. Actualmente, Netinera es la tercera empresa ferroviaria en Alemania, tras DB y Transdev. Opera descentralizadamente con filiales regionales como Die Länderbahn, Vlexx, ODEG, Metronom y Erix, con presencia en distintos corredores y algunos servicios transfronterizos.

Netinera, tradicionalmente centrada en servicios OSP, anunció en 2025 su entrada en la alta velocidad mediante la licitación de la compra de hasta 50 trenes de alta velocidad. En una primera fase prevé adquirir 14 unidades potencialmente utilizables para la cooperación prevista con DB para servicios internacionales entre Italia y Francia a desarrollar en el eje del Brennero entre 2026 y 2027.

Trenitalia, a través de Trenitalia UK, buscó posicionarse estratégicamente en el mercado británico (acompañando su futura decisión de entrar en el eurotúnel) al conseguir en 2019 la franquicia Avanti West Coast junto a FirstGroup, que incluía los servicios de la línea de alta velocidad Londres-Birmingham cuya apertura estaba entonces prevista para

2026. Sin embargo, la franquicia se nacionalizará en 2028, al igual que reversionó al sector público en 2025 la franquicia c2c, adquirida en 2017.

Qbuzz, controlada desde 2017 por la filial de FSI Busitalia, operó servicios ferroviarios regionales integrados con autobuses en los Países Bajos. En 2023 cesó su actividad ferroviaria en OSP regional y reorientó su estrategia hacia servicios internacionales, solicitando rutas desde Ámsterdam a Eindhoven, Berlín y París previstas hacia 2027.

Tras la ruptura de Artesia, TVT se creó en 2010 como joint venture entre Trenitalia y Veolia Transport para operar servicios nocturnos internacionales como París–Venecia y París–Roma. Tras la retirada de Veolia en 2013 por falta de rentabilidad, asumió el control total en 2016 y renombró la empresa como Thello. En esta nueva etapa ofrece servicios diurnos con cabotaje en Francia (Milán–Marsella y extensión a Niza) e intentó sin éxito expandirse en Francia solicitando acceso a servicios convencionales y de alta velocidad. La pandemia llevó a la suspensión de operaciones en 2020 y a su cierre definitivo a principios de 2021. Su heredera es Trenitalia France que a finales de 2021 debuta con servicios de alta velocidad en la ruta Milán-Lyon- París en competencia con los de SVI. Progresivamente aumenta su oferta en el Paris- Lyon y lanza un París–Marsella en 2025.

La expansión de Trenitalia en la alta velocidad española se produjo tras la liberalización del mercado mediante subastas de capacidad de capacidad adjudicada por Adif. En 2019 entró adquiriendo poco antes de la subasta un 45 % de uno de los concursantes, la española ILSA (en alianza con Air Nostrum), que gana acceso para ofrecer aproximadamente un 30% de la oferta de alta velocidad en España. Posteriormente elevó su participación accionarial al 51 %, convirtiéndose en accionista mayoritario de la operadora (que opera con la marca Iryo), junto a Air Nostrum y Globalvia.

Las relaciones con su vecino suizo son menos tumultosas. Cisalpino fue una empresa conjunta de Trenitalia y SBB para gestionar los servicios ferroviarios internacionales entre Italia y Suiza desde 2005, que cesa por mutuo acuerdo operaciones en 2009. Por su parte TILO es una empresa conjunta al 50 % entre Swiss Federal Railways y Trenord (participada por Trenitalia) creada en 2004, dedicada a operar trenes regionales transfronterizos entre el Tesino suizo y Lombardía.

4. LA INTERNACIONALIZACIÓN DE NS, CFL, ÖBB Y SBB

El Grupo Abellio, es una filial de Nederlandse Spoorwegen (NS) mediante la que se internacionaliza en Reino Unido mediante Abellio UK con la operación de las franquicias Merseyrail (desde 2003), Northern Rail (2004-16), Greater Anglia (desde 2012), ScotRail (2015-22) y West Midlands Trains (desde 2017). En 2023, NS la vende Abellio UK a su equipo su equipo directivo (Transport UK). La filial alemana Abellio GmbH, operó servicios OSP ferroviarios y de autobús en varios Länder y conexiones transfronterizas con los Países Bajos. Tras su expansión desde 2010 entra en dificultades financieras a partir de 2021 y fue adquirida por BeNEX, en 2023.

Por su parte la internacionalización de la pública luxemburguesa CFL es particular: Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH es un operador ferroviario regional, creado en 2004 como filial de CFL, que gestiona una OSP transfronteriza entre Alemania–Dinamarca, que le aporta experiencia en este tipo de servicios.

ÖBB (los ferrocarriles austriacos) aparte del Nighjet se internacionaliza con la adquisición de Go-Ahead Alemania el 1 de febrero de 2024. Esta operación marcó la entrada de la compañía estatal austriaca en el mercado del transporte regional de pasajeros en Alemania.

La filial alemana de SBB, fundada en 2002, se encarga del transporte regional de pasajeros en zonas fronterizas del estado de Baden-Wurtemberg.

5. LA INTERNACIONALIZACIÓN EN ESCANDINAVIA

La temprana apertura del mercado OSP a la competencia en Suecia, entre 1994 y 1996, crea oportunidades para las empresas públicas vecinas. La internacionalización de DSB se produce en Suecia con DSBFirst Väst participada en un 70% por DSB y la británica First. En 2009, DSBFirst Dinamarca y DSBFirst Väst, comienzan la operación de una OSP adjudicada para los servicios OSP del Øresund. DSBFirst Väst amplió su actividad con el Västtågen y el Krösatågen (a través de DSB Småland) en 2010, y desde 2011 con el Roslagsbanan (mediante DSB Uppland). En 2011, First debido a las pérdidas se retira y la filial sueca se renombra a DSB Väst mientras que los servicios del tramo sueco del Øresund pasan a Veolia Transport (actual Transdev). DSB Väst, deja la operación del Krösatågen en 2021 mientras que SJ asumió el Västtågen en 2013.

La experiencia de DSB en otros países fue limitada: la filial DSB UK (2014–2017) no obtiene ninguna de las licitaciones de franquicias a las que

se presenta. También trató de posicionarse en el mercado alemán sin éxito mediante la participación desde 2010 en VIAS GmbH, que vendió al Grupo RATH, en 2019.

En 2005, la noruega NSB con la marca Vy entró en Suecia adquiriendo la empresa privada sueca Tågkompaniet con la que consigue contratos de OSP como el Norrtåg y Kröstatågen. Entre 2019–2020, se reconfiguró como Vy Tåg y gana la licitación del Norrland. Entre 2024 y 2026, Vy pierde progresivamente contratos en Suecia frente a operadores como VR Group y SJ.

La finesa VR Group, a través de su filial VR Sverige, se consolida como un operador relevante de OSP, tras adquirir Arriva Sverige en 2022. Destacan la operación de Tåg i Bergslagen (desde 2023), X-tåget, Norrtåg y Öresundståg (desde 2025), así como Mälartåg (desde 2026). La adquisición de MTRX en mayo de 2024 supone adquirir al operador comercial de larga distancia sueco más importante en competencia con SJ.

4. LA INTERNACIONALIZACIÓN DE RENFE

Tras la ruptura de Elipsos Renfe busca expandirse, especialmente en el eje París–Lyon. Sin embargo, pese a disponer de capacidad adjudicada, no consigue la homologación del tren Avril de Talgo para prestar estos servicios y en abril de 2026 abandona el proyecto. Intenta entrar, desde 2025 apoyada por la creación de una filial en Francia, en el mercado francés de OSP (Intercités y TER), sin éxito hasta ahora.

Los intentos de internacionalización de Renfe en Reino Unido comienzan con la participación junto a MTR Corporation en la licitación de la West Coast Partnership que ganó FirstGroup y Trenitalia. También evaluó entrar en el Eurotúnel en 2021 y en 2022, negoció una alianza con Grand Union Trains para operar servicios comerciales entre Londres y Gales, que no fructifica. La internacionalización en Portugal ha sido limitada. Desde 2023 muestra su intención de operar en Portugal sin cooperar mediante el comienzo de los trámites para la obtención del Certificado de Seguridad Único.

Tras adquirir el 50 % del checo Leo Express (LE) en 2021, ya internacionalizado en Polonia y Eslovaquia, la estrategia es consolidar con nodo en Praga tres ejes: “este” hacia Polonia/Ucrania, “sur” a Eslovaquia y “oeste” a Francfort y Munich. En 2024, Renfe entra en el capital de la italiana Arenaways, tras adquirir el 33 % de Longitude Holding. Prevé

operar servicios internacionales en el corredor Milano–Innsbruck–Múnich (que enlazaría con LE).

7. LA INTERNACIONALIZACIÓN DE LOS OPERADORES PRIVADOS

Los nuevos operadores privados suelen internacionalizarse pronto ante las limitadas opciones de expansión en sus mercados nacionales. La excepción es Italo-NTV que, tras 15 años centrado en Italia, proyecta su entrada en el mercado alemán de alta velocidad para 2028.

7. 1. La internacionalización de Leo Express

La internacionalización de LE comienza con la extensión de su línea Praga–Ostrava hacia las estaciones eslovacas de Prešov–Košice. En 2017, adquirió Locomore en Alemania y operó para FlixTrain la línea Berlín–Stuttgart hasta la restricción del contrato en 2020. En diciembre de 2018 no prospera su solicitud de capacidad para seis servicios desde Praga hacia Berlín junto a conexiones de Praga a Viena y Bratislava.

La expansión a Polonia comienza con la conexión Praga–Cracovia en 2017 con la autorización por parte del regulador polaco UTK de operaciones de fin de semana, además de una extensión a la frontera ucraniana en Medyka (que no llegó a ofrecerse). La autorización para la Praga-Cracovia se amplió a servicios diarios en 2019. Ese año comienza un servicio de fin de semana entre Praga y Wrocław, que tras la pandemia no se reanudó por obras. LE trata de acceder al mercado doméstico polaco entre Varsovia y Cracovia. Tras intentos fallidos en 2014 y en 2022, finalmente UTK autorizó en 2024 el acceso, para los horarios de servicio desde 2025 a 2030, de hasta cinco pares diarios en el eje Praga–Cracovia–Varsovia cuya implantación empieza en 2026.

En 2025, ya bajo la dirección de Renfe, UTK autoriza un servicio Przemyśl–Praga–Frankfurt, que comenzará en junio de 2026. Además, gana un contrato de OSP entre Praga–Múnich, que está previsto empezar en diciembre de 2026. Desde diciembre de 2023, LE opera la línea regional Bratislava–Komárno en Eslovaquia bajo un contrato OSP hasta 2032. LE anunció en 2024 una nueva conexión Praga–Bratislava que comenzó finalmente en abril de 2026.

7. 2. La internacionalización de Regiojet

En 2009, la checa Regiojet (RJ) planteó colaborar con Keolis Deutschland para operar OSP en Chequia; la alianza se intentó en 2011 con una licitación de OSP en Liberec, de la que se retiraron. La expansión de RJ en Eslovaquia comenzó en 2010 con la adjudicación del servicio público Bratislava–Komárno (operado entre 2012 y 2021). En 2014 accede

a la ruta de larga distancia eslovaca más importante, Bratislava–Košice, de la que se retira tras una feroz competencia con ZSS, en 2017.

En 2016, RJ lanzó el servicio Bratislava–Breclav–Brno–Praga. Los servicios en ese corredor se amplían vía Breclav hacia Viena en 2017 y Budapest en 2020. En 2020, lanza un nocturno estacional Praga–costa croata que, tras un intento de expandirlo hacia Polonia en 2024 bloqueado por UTK, cesó en 2024.

El regulador polaco autorizó entre 2022 y 2027 a RJ servicios desde Praga hacia Przemyśl y en 2022 su extensión a la estación fronteriza con Ucrania de Medyka. Los servicios Praga–Przemyśl, comienzan en junio de 2022. Posteriormente, se aprobaron conexiones desde Przemyśl hacia Alemania (vía Hannover/Berlín) para los horarios de servicio de 2023 a 2028, aún no implementadas. Desde 2024 oferta un servicio diario Praga hasta Chop cerca de la frontera ucraniana.

En 2022, RJ planteó una expansión internacional con rutas como Praga–Berlín y Praga–Múnich, que no se materializan. En junio de 2022 y de nuevo en 2025 UTK concede a RJ acceso a la ruta Praga – Gdynia por 5 años, que todavía no se presta.

En 2024, UTK autoriza a RJ servicios diurnos entre Varsovia, Poznań y Berlín. El objetivo principal era la relación doméstica Varsovia–Poznań y ofrecer una extensión internacional a Berlín; en paralelo en 2025 UTK concede acceso a Flix Train (FLX) en la misma ruta dos pares de servicios (sin cabotaje). FLX y RJ, en verano de 2026, todavía no los operan.

La estrategia de entrada de RJ en el mercado doméstico polaco se centra en el eje Cracovia–Varsovia–Gdańsk–Gdynia, para el cual propuso desde 2022 servicios diurnos cadenciados cada dos horas, que rechaza UTK. En 2024, sus peticiones cambian la estación Kraków Główna (central) por Kraków Płaszów y así entre 2024 y 2025 amplió progresivamente sus autorizaciones, alcanzando cinco servicios completos en el eje y cuatro adicionales entre Cracovia y Varsovia.

En el eje Silesia–Varsovia–Gdynia, en 2022 RJ recibe el rechazo a 9 pares de servicios Wrocław–Varsovia. Sin embargo, en 2025 obtuvo autorización desde 2026 hasta 2031 para cinco pares de servicios diarios, incluyendo dos relaciones directas entre Gdynia y Gliwice. Asimismo, en el corredor occidental Szczecin–Poznań–Varsovia, se autorizó un servicio diario por sentido para los horarios de servicio de 2026 a 2030.

RJ inició de forma parcial sus servicios domésticos en Polonia entre 2025 y 2026, debido a la falta de maquinistas. El despliegue previsto no se puede cumplir y abandonó tras una feroz respuesta de PKP, los servicios domésticos en Polonia el 3 de mayo de 2026. Continuará con sus servicios internacionales como el Gdynia Główna – (Katowice)-Bohumin con permiso de UTK entre 2026 y 2031.

7. 4. La internacionalización de FlixTrain

En 2019, FLX solicitó capacidad para servicios convencionales desde París a Burdeos, Toulouse, Niza nocturno, Lyon y Bruselas. Sin embargo, en 2020 abandonó su entrada por el alto coste del canon francés y la creación por SNCF de un tren similar: el Ouigo Classique. Si prosperan las rutas lanzadas en 2022 hacia Suiza: Berlín–Wiesbaden y Berlín–Stuttgart–Basilea (operadas por Netzworbahn).

En Suecia FLX requiere acceso para los corredores Estocolmo–Gotemburgo y Estocolmo–Malmö. En 2021 lanzó el servicio Estocolmo - Gotemburgo (con Hector Rail como operador) que cancela en 2023. FLX intentó entrar en Austria con dos servicios diarios Viena–Stuttgart previstos para 2023, pero el proyecto no se materializó.

En Países Bajos FLX obtuvo la autorización para operar la ruta Oberhausen–Arnhem–Róterdam (con paradas en Utrecht, Amsterdam y La Haya) en 2023, que no llegó a iniciarse por obras y conflictos de capacidad con NS. El regulador UTK autorizó en 2025 a FLX servicios Berlín–Varsovia para 2025–2030, con dos frecuencias diarias por sentido sin cabotaje.

7. 5. La internacionalización de Westbahn

Westbahn (WB) plantea desde 2019 la expansión de su ruta principal Viena-Salzburg a Munich que se presta inicialmente en 2022 colaborando en Alemania con Transdev y después en solitario tras crear su filial alemana en 2023. Amplia la conexión a Stuttgart en 2024 y evalúa futuras extensiones a Fráncfort. Además de preparar una filial húngara WB inicia en 2026 una expansión de Viena a -Villach que facilitaría extenderse hacia Italia y Eslovenia.

7. 6. La internacionalización de las nuevas empresas emergentes

European Sleeper, una empresa de emprendedores y un fondo crowdfunding, inició operaciones en 2023 con el servicio nocturno Bruselas–Berlín, ampliado en 2024 hasta Praga. En 2025 ofrece rutas invernales hacia Innsbruck y Venecia (en cooperación con Trenitalia). Para otoño de 2026 prevé un París–Berlín y un Bruselas–Milán. Opera con el apoyo logístico de Regiojet. Por su parte, GoVolta, una compañía

neerlandesa de dos emprendedores, desde marzo de 2026 ofrece servicios entre Ámsterdam, Berlín y Hamburgo y planea expandirlos a París. Colabora con Keolis que aporta la tracción en todo el trayecto y podría facilitar acceso a Francia. Gepard Express una empresa checa de un emprendedor, tras operar la OSP Brno–Aeropuerto de Viena entre 2023 y 2025 reorienta su actividad a servicios internacionales de larga distancia. En 2025 obtuvo la autorización de UTK para operar trenes nocturnos: Split–Vilnius, Praga–Terespol y Praga–Medyka.

7. 7. El caso de Transdev

En Alemania 1994 el grupo francés (CGEA/Connex) adquirió la histórica DEGV y en 1997 ya obtuvo concesiones OSP. Bajo la marca Connex intentó competir con DB en larga distancia, desde 2002 a 2014, con el InterConnex (Leipzig–Berlín–Rostock). Desde 2006, ya como Veolia Verkehr, consolida marcas regionales como NordWestBahn y Bayerische Regiobahn. Actualmente es el segundo operador más importante en Alemania.

En Francia, tras competir en diversos concursos de OSP, su primer éxito fue la adjudicación del Marsella–Niza en 2021. Posteriormente en 2024 gana la línea Nancy–Contrexéville en 2024 y los servicios de Poitiers a Burdeos, La Rochelle y Niort-Royan.

En los Países Bajos, pasa de una etapa inicial con fuerte presencia (hasta 2016) a una posterior reducción. En Reino Unido, Connex gestionó deficientemente las franquicias que ganó: Connex South Central (1996–2001), fue revocada por deficiencias de servicio y Connex South Eastern (1996–2003), retirada por problemas financieros.

Transdev opera en Suecia servicios OSP de larga distancia (Norrtåg) y, desde 2007, comerciales con la marca Snälltåget. En 2011 se encarga del Öresundståg (VR lo opera desde 2025). Desde 2020 se centra en contratos regionales como Mälartåg. Snälltåget se internacionaliza con trenes nocturnos (Estocolmo–Berlín desde 2021) y en 2026 incorpora nuevas rutas diurnas como la Oslo–Malmö.

CONCLUSIONES

En un inicio SNCF sentó las bases mediante alianzas y empresas conjuntas para ser el operador dominante de viajeros en la Europa del siglo XXI. DB decide desde 2010 atacar sin éxito al dominio francés y termina replegándose a su mercado en 2018. Sncf también repliega sus posiciones

en OSP. En 2025 llegan a un acuerdo de colaboración en un entorno de expansión de Trenitalia y guerra de esta con SNCF.

Trenitalia acelera su expansión europea tras entrar intensamente en España y Francia. Apunta a competir aún más en Francia y en el túnel del Canal frente a Eurostar mientras que mantiene presencia en Alemania con Netinera. Además, podría ampliar operaciones desde Países Bajos a Francia y Bélgica desde Amsterdam a través de Qbuzz. Por su parte, Ilsa-Trenitalia estudia rutas internacionales como Barcelona-París y Milán, además de conexiones ibéricas (A Coruña-Oporto-Lisboa y Lisboa-Madrid).

El plan de expansión de Trenitalia incluye incorporar unos 70 trenes Frecciarossa 1000, financiados en alianza con Certares, para reforzar tanto la flota como la comercialización mediante plataformas turísticas y corporativas de Certares.

Poco probable es que Trenitalia compita en Alemania, ya que el mercado ya se está muy disputado ando: Flixtrain incorporará al menos 30 trenes Talgo ICL mientras que Italo NTV planea entrar desde 2028 con una flota de al menos 26 Velaro Novo, aumentando la competencia frente a DB.

Renfe, a través de LE, busca crecer en Alemania y afianzarse en Polonia, aprovechando la salida de RJ de ese mercado, además de competir por futuras conexiones hacia Ucrania, donde el material Talgo supone una ventaja estratégica.

BIBLIOGRAFÍA

Ayllón, José (2014). “Alianzas y fusiones transfronterizas en el transporte ferroviario de pasajeros de la Unión Europea”. *Revista de Derecho de la Unión Europea*, 1(25), pp. 221–236.

Barmeyer, Cristoph y Davoine, Eric (2019). “Facilitating intercultural negotiated practices in joint ventures: The case of a French–German railway organization”. *International Business Review*, 28, pp.1-11. <https://doi.org/10.1016/j.ibusrev.2018.06.001>

Beau, Nicolas, Dequay, Laurence y Fressoz, Maurice (2004). *SNCF la machine infernale*. Paris: Cherche Midi.

- Behrend, George. (1959). *The History of the Wagons-Lit, 1876-1955*. Londres: Modern Transport Publishing Co.
- Beyer, Antonie (2011). “La rivalité SNCF/DB, une tentative d’interprétation géostratégique à l’échelle ouest-européenne”. *LEspace politique (online)*, n°. 15, 2011-3, disponible en <https://journals.openedition.org/espacepolitique/2138>
- Di Giulio, M., & Moro, F. N. (2016). “The Internationalization of Network Industries: A Comparative Policy Analysis of Italian Railways and Utilities”. *Journal of Comparative Policy Analysis: Research and Practice*, 18, pp. 21–37. 10.1080/13876988.2015.1095426
- Fressoz, Marc (2011). *FGV, Faillite à grande vitesse*. Paris: Cherche Midi.
- IRG Rail (2009). *Seventy Annual Market Monitoring Working*, en <https://irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/220,2019.html>
- Kemmeter, Frédéric (2019). “Nightjet : renaissance of night trains in Europe” disponible en <https://mediarail.wordpress.com/nightjet-renaissance-of-night-trains-in-europe/#:~:text=The%20German%20fleet%20of%20night,comparing%20to%20railways%20decisions%20culture>
- Laroche, Florent. (2024). “Goodbye monopoly: The effect of open access passenger rail competition on price and frequency in France on the high-speed Paris-Lyon”. *Transport Policy*, 147, pp.12-21 <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.09.019>
- Lehiany, Benjamín y Chiambaretto, Paul (2013). “Processus de libéralisation et stabilité des alliances internationales : le cas de quatre alliances du secteur ferroviaire européen, *XXII Conférence Internationale de Management Stratégique; framework for a Sequential and Multidimensional Analysis of Alliance*.

Lehiany, Benjamín y Chiambaretto, Paul (2014). “A framework for a Sequential and Multidimensional Analysis of Alliances”. *Management international*, 18, pp.85-105, 10.7202/1027867

Mertens, Maurice y Malaspina, Jean Pierre (2007). TEE: La légende des Trans-Europ-Express. Auray: Loco Revue LR Presse..

Montero Pascual, Juan José, Ramos Melero, Rodolfo y Ganino, Maria (2019). *Competencia en el mercado ferroviario: La liberalización del transporte de viajeros*. Valencia: Tirant Lo Blanch. Pons..

Ramos Melero, Rodolfo (2004). *Reformas y políticas liberalizadoras del ferrocarril: el nuevo escenario de la Unión Europea*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles.