

2021 ha sido declarado por la UE el año europeo del ferrocarril (#EUYearofRail). ¿El motivo? Es el primer año de plena aplicación del cuarto paquete ferroviario, la última fase del proceso de liberalización del transporte ferroviario que comenzó en 1991.

Se sigue avanzando hacia la consecución de un espacio ferroviario europeo único. El objetivo es alcanzar una red ferroviaria europea más eficiente, con una movilidad transfronteriza ininterrumpida. La Comisión Europea intenta promover el ferrocarril como medio de transporte sostenible, eficiente y seguro.

Sostenible porque menos del 0,5% de las emisiones europeas de efecto invernadero provienen del ferrocarril. Eficiente porque, como parte de la red transeuropea de transporte, conecta a personas y empresas en toda la UE. Y fiable en términos sanitarios y de seguridad vial.

No obstante, apenas el 7% de los pasajeros y el 11% de las mercancías europeas viajan en ferrocarril. Se supone que las acciones que se lleven a cabo en 2021 ayudarán a impulsar su uso por encima del transporte por carretera, menos fiable y más caro, contaminante e ineficiente.

No consuma noticias, entiéndalas.

Suscribirme al boletín

Una liberalización por etapas

El proceso de liberalización del sector ferroviario ha sido largo y complejo. Hace casi treinta años, el 29 de julio de 1991, se aprobó la primera directiva europea en materia ferroviaria (Directiva 1991/440) que apostaba por:

1. La liberalización del sector.
2. La independencia de las empresas ferroviarias.
3. La separación contable entre la empresa de gestión de las infraestructuras y la de explotación del servicio.

A todas estas cuestiones se ha ido atendiendo posteriormente con el desarrollo de regulaciones sucesivas.

En 1995 se aprobaron dos nuevas directivas relativas al sector: la 1995/18, sobre concesión de licencias, y la 1995/19, sobre cánones por uso. Otro hito importante se produjo el 30 de julio de 1996, cuando la Comisión Europea presenta el Libro Blanco sobre la liberalización ferroviaria, que definía los objetivos de ese proceso:

- La reducción de costes.
- La mejora en la calidad de los servicios.
- La propuesta de nuevos productos.
- El desarrollo de los mercados.

Liberalizar para mejorar

Emprender la liberalización del sector ferroviario europeo no ha sido un fin en sí mismo, sino el medio para conseguir mejorar un servicio público estratégico. En 2001 se actualizó el libro blanco ferroviario comunitario: “La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”.

En esa actualización se apostaba por priorizar el ferrocarril en el desarrollo de las redes transeuropeas, reequilibrando el uso de los distintos modos de transporte y creando un espacio ferroviario europeo integrado.

Para alcanzar los objetivos propuestos en estos documentos se han venido aprobando, desde 2001, una serie de directivas y reglamentos a los que se ha llamado *paquetes ferroviarios*. En 2001 se aprobó el primero, en 2004 el segundo y en 2007, el tercero.

Los ‘paquetes ferroviarios europeos’, a la española

Como consecuencia de la obligatoriedad de que cada país comunitario transponga las directivas y aplique los reglamentos europeos, estos *paquetes ferroviarios* tienen su traducción normativa a nivel interno español:

- En 2003 se aprobó la Ley 39/2003 de 17 de noviembre del Sector Ferroviario, que incorporaba el primer paquete (sustituida luego por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre).
- En 2015, con la aprobación de la Ley 38/2015 de 29 de septiembre del Sector Ferroviario, se incorporaron a la legislación española el segundo y tercer paquete ferroviarios.

En 2011 se aprobó un nuevo Libro Blanco del transporte en Europa. Esta vez el objetivo básico era conseguir la disminución de la producción de CO₂, a través de la transferencia del 50% del tráfico rodado hacia el ferrocarril.

Luego, en 2012, se refundieron las medidas del primer paquete ferroviario en la Directiva 2012/34/UE por la que se establecía un *Espacio Ferroviario Único Europeo*.

El cuarto paquete ferroviario, aprobado en 2016, trabaja sobre dos pilares:

- **Pilar de gobernanza**, relativo a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias.
- **Pilar técnico**, relativo a la interoperabilidad y seguridad ferroviaria en Europa.

Optimización del transporte mediante la intermodalidad

Ha pasado mucho tiempo desde que se promulgó, en 1991, la primera directiva sobre la materia y su objetivo fundamental no ha sido alcanzado todavía.

La meta es sacar de las carreteras de la UE a la mitad de los vehículos rodados e intentar alcanzar una [intermodalidad] eficiente. Esto permitiría el traslado de personas y mercancías a través de distintos medios de transporte de la forma más rápida, barata y sostenible posible. En este escenario se pretende aupar al ferrocarril a una posición destacada en la movilidad de personas y mercancías, y de favorecer el crecimiento económico sostenible de la Unión Europea.

La apuesta por la liberalización del transporte ferroviario como modo de mejorar este servicio público se ha mantenido vigente a lo largo de tres décadas. También ha permanecido invariable el objetivo de potenciar el ferrocarril en toda Europa, creando redes ferroviarias transeuropeas que contribuyan a la reducción de las emisiones de CO₂.

Liberalización del transporte ferroviario, reto conseguido

Para lograr estos objetivos fundamentales se han tenido que abordar cuestiones eminentemente técnicas y superar visiones políticas contrapuestas. Finalmente, parece que ni los problemas técnicos ni las diferentes posturas políticas de los Estados miembros van a evitar lo inevitable: la consecución de una liberalización total del ferrocarril en Europa.

Aunque con defectos apreciables todavía, esta liberalización ya es una realidad en el ámbito de las mercancías y muy pronto será una realidad en el ámbito del transporte de pasajeros en España.

