

El cuarto paquete ferroviario: «pilar de mercado»

En su periodo parcial de sesiones de diciembre, el Parlamento Europeo tiene previsto votar en segunda lectura los acuerdos alcanzados en el diálogo tripartito acerca de un conjunto de propuestas que tienen por objeto proseguir la liberalización de los mercados ferroviarios y mejorar su gobernanza. Estas propuestas conforman el llamado «pilar de mercado» del cuarto paquete ferroviario, presentado por la Comisión Europea en enero de 2013. Tras la aprobación, el 28 de abril de 2016, del «pilar técnico», relativo a la seguridad ferroviaria y la compatibilidad técnica, las medidas del pilar relativo al mercado marcarán un nuevo hito para el sector ferroviario de la Unión.

Contexto

A principios de 1990, la Comisión [presentó](#) una serie de propuestas de revitalización del sector ferroviario y creación de un espacio ferroviario integrado y eficiente a escala de la Unión. Desde entonces, han sido muchos los logros alcanzados, principalmente: la [separación](#) entre administradores de infraestructuras y operadores ferroviarios, la plena liberalización del [transporte ferroviario de mercancías](#) desde 2007 y del [transporte internacional de viajeros](#) desde 2010, y el establecimiento de [organismos reguladores independientes](#) y de servicios ferroviarios de interés general, conocidos como [obligaciones de servicio público](#). Pese a estas importantes realizaciones, en 2013 la Comisión [observó](#) que aún había obstáculos que dificultaban el desarrollo del sector ferroviario. Señaló la heterogeneidad de las diferentes formas de gobernanza del sector o la falta de coherencia en la aplicación de la legislación en el territorio de la Unión, la existencia de prácticas contrarias a la competencia por parte de los operadores históricos y los administradores de infraestructuras y la falta de competencia en los mercados ferroviarios de transporte tanto de pasajeros como de mercancías. Para mejorar esta situación, la Comisión presentó, en 2013, el cuarto paquete ferroviario, con tres propuestas legislativas relativas a cuestiones vinculadas a la gobernanza y el transporte de pasajeros.

Las propuestas legislativas

Las propuestas de la Comisión de 2013 tienen como principal objetivo aumentar la competencia, para lograr mejores servicios ferroviarios más asequibles y rentables. [Abrir](#) los mercados nacionales de transporte de viajeros a todos los operadores ferroviarios de la Unión a partir de 2019 constituye una importante novedad. El paquete propone [fijar](#), a partir de 2023, la realización de licitaciones públicas como la norma general para la adjudicación de contratos de servicio público, que representan la mayor parte de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril en la Unión. La adjudicación directa de contratos de servicio público todavía será posible a condición de que los operadores ferroviarios cumplan con una serie de criterios, como la puntualidad del servicio y la satisfacción del cliente. Para [mejorar](#) el sistema de gobernanza ferroviaria, el paquete persigue la prevención de los conflictos de intereses entre los administradores de infraestructuras y los operadores ferroviarios, mediante la imposición de una transparencia financiera que permita evitar las subvenciones cruzadas con un efecto distorsionador. También prevé un acceso no discriminatorio a las redes ferroviarias y el material rodante para garantizar la igualdad de condiciones de todos los operadores. Por último, el paquete propone [derogar](#) un viejo Reglamento relativo a las ayudas estatales concedidas a las empresas ferroviarias.

Punto de vista del Parlamento Europeo

En su Posición en primera lectura de 2014, el Parlamento [subrayó](#) la necesidad de ofrecer a las autoridades competentes la posibilidad de elegir entre los procedimientos de licitación o la adjudicación directa de contratos de servicio público, insistiendo en los requisitos de calidad del servicio que habrían de cumplirse



en caso de adjudicación directa. Asimismo, hizo hincapié en los [aspectos sociales](#) de las propuestas, afirmando que la liberalización del mercado no debe conducir a una degradación de las condiciones laborales y sociales de los trabajadores del sector ferroviario. Tras el acuerdo rápido en segunda lectura alcanzado, el 19 de abril de 2016, por el Consejo y el Parlamento en el marco del diálogo tripartito, Wim van de Camp (PPE, Países Bajos), ponente para la propuesta relativa a la adjudicación de contratos de servicio público, destacó los efectos positivos del pilar relativo al mercado para la competitividad y sostenibilidad del sector ferroviario, lo que, a su vez, podría estimular el crecimiento económico. David-Maria Sassoli (S&D, Italia), ponente para la propuesta relativa a la apertura del mercado y la gobernanza, se congratuló del decisivo papel desempeñado por el Parlamento en las negociaciones, especialmente en lo que respecta a la apertura de los servicios de alta velocidad a la competencia. Merja Kyllönen (GUE/NGL, Finlandia), ponente para la propuesta de derogación del Reglamento relativo a la normalización de las cuentas, expresó su deseo de que el paquete sirviera para impulsar las inversiones tanto en el transporte ferroviario de pasajeros como de mercancías, lo que contribuiría al logro de los objetivos de descarbonización de la Unión.