



El ferrocarril ayuda a la UE a cumplir los objetivos del Pacto Verde



Comité Económico
y Social Europeo



El ferrocarril ayuda a la UE a cumplir los objetivos del Pacto Verde

Un ferrocarril bien digitalizado es fundamental para los objetivos climáticos del Pacto Verde. Sin embargo, necesita más inversiones significativas y una coordinación más sólida a escala de la UE. No obstante, también hay oportunidades al alcance de la mano que pueden aprovecharse rápidamente, como mejorar la expedición de billetes.

La digitalización, la descarbonización y el papel de los ferrocarriles en los corredores RTE-T fueron los temas principales de la conferencia celebrada por el Comité Económico y Social Europeo (CESE) el 15 de noviembre de 2021 en el marco del Año Europeo del Ferrocarril 2021. El año dedicado a la promoción del ferrocarril fue al mismo tiempo otro año de crisis de la COVID-19 en el que los ferrocarriles mantuvieron a Europa en movimiento a pesar de los desafíos sanitarios y las pérdidas económicas. «Este Año del Ferrocarril es una oportunidad única con el fin de que la sociedad civil organizada debata sobre los beneficios del ferrocarril para los viajeros y usuarios, y sobre las ventajas en términos de condiciones de trabajo, economía y clima», subrayó la presidenta del CESE, **Christa Schweng**. También pidió medidas inmediatas de apoyo al transporte para superar la crisis y «literalmente, sobrevivir».

Ecologización y digitalización

El transporte de la UE tiene que reducir sus emisiones de CO₂ en un 90 % para 2050 (y en un 55 % para 2030). Por consiguiente, la solución fundamental en el área de transporte del Pacto Verde es tan sencilla como incrementar los ferrocarriles en Europa, ya que, como declaró **Elżbieta Łukaniuk**, miembro del gabinete de la comisaria **Adina-Ioana Vălean**, los ferrocarriles son un «elemento muy destacado de la oferta de transporte sostenible del futuro». Por este motivo la Comisión Europea quiere duplicar el tráfico ferroviario de alta velocidad para 2030 y triplicarlo para 2050. El transporte de mercancías por ferrocarril también está sujeto a objetivos ambiciosos: se espera que aumente un 50 % en 2030 y se duplique en 2050. Una de las medidas fundamentales que lleva a la UE a aspirar a estos objetivos es la finalización de la Red Central y de la Red Global de la RTE-T en 2030 y 2050.

Una de las iniciativas emblemáticas del Año Europeo del Ferrocarril 2021 ha sido el Connecting Europe Express. El 7 de octubre de 2021 llegó a su destino final en París tras un viaje de 20 000 km y 36 días recorriendo Europa, de oeste a este y de norte a sur. Su objetivo era aumentar la sensibilización sobre los beneficios del ferrocarril y los retos que aún deben superarse. El tren realizó



más de 120 paradas, cruzó 26 países y 33 fronteras y se adaptó a tres anchos de vía diferentes a lo largo del trayecto. «El Connecting Europe Express podría haber recorrido la misma ruta en 10-15 días en lugar de en 36 si Europa tuviera suficiente infraestructura sólida para trenes de alta velocidad y dispusiera de la interoperabilidad adecuada», comentó **Alberto Mazzola**, director ejecutivo de la Comunidad Europea de Ferrocarriles (CER), la voz de los ferrocarriles europeos.

Una competencia sana en un transporte inocuo para el clima requiere unas condiciones equitativas a escala de la UE respecto de otros modos de transporte en cuanto al cálculo de los costes, incluidos los «costes externos». En el caso incluso del transporte por carretera de bajas emisiones deben incluirse cuestiones como el ruido de los camiones, los atascos y los accidentes automovilísticos, lo que haría que hasta los vehículos eléctricos resultaran considerablemente más costosos que el ferrocarril para el medio ambiente. **Pietro Francesco De Lotto**, presidente de la CCMI, reitera el llamamiento del CESE para la creación de un regulador ferroviario único en la UE. Esto ayudaría al desarrollo de ferrocarriles interoperables y digitalizados y, por tanto, a la aplicación del Pacto Verde. Los ferrocarriles deben esforzarse por integrar mejor los trenes en las redes de transporte, conectando el ferrocarril con aeropuertos y puertos. Por otra parte, los ferrocarriles deben seguir promoviendo el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS – según Mazzola, la UE debería aumentar significativamente su cofinanciación), la gestión de la capacidad digital y el enganche digital automático, todo lo cual debería ser interoperable dentro del espacio común europeo.

Expedición de billetes

Entretanto, la expedición de billetes sigue constituyendo un ejemplo tangible de la fragmentación del mercado ferroviario para los usuarios ordinarios no de mercancías. Sigue languideciendo a pesar de la creciente demanda de este servicio digital. El Sr. Mazzola argumentó que los operadores ferroviarios ya han trabajado mucho en la expedición de billetes, y que ahora es fácil encontrar vendedores en línea que venden billetes para muchas de las largas rutas internacionales de Europa. A la CER le gustaría que la expedición de billetes mejorara notablemente para 2025. Sin embargo, **Dimitri Vergne** del BEUC argumentó que la Unión Europea necesita medidas legislativas sobre la expedición conjunta de billetes sin perjuicio de las iniciativas de la industria ferroviaria, que deberían valorarse.

La legislación de la UE debería contribuir a establecer un sistema de venta digital de billetes combinados para los distintos operadores con garantías de protección de los consumidores (por ejemplo, en caso de que se pierdan trenes de enlace por retrasos de los trenes) a través de un único servicio de reservas. Además, los operadores independientes deben tener acceso a los datos sobre las conexiones de trenes si queremos que los proveedores puedan vender billetes combinados y únicos, como subrayó el Sr. Vergne. Sería conveniente desarrollar amplios sistemas de reservas con un único proveedor, similares a la compra de billetes de avión combinados.

«Las personas deben tener libertad para elegir qué medio de transporte utilizar. Lo hemos conseguido con los aviones y las carreteras; debemos hacerlo también con los ferrocarriles, especialmente de cara a 2030 como un hito para la zona de la RTE-T. Nuestra misión como instituciones de la UE es ofrecer una zona ferroviaria única», declaró **Barbara Thaler**, diputada al PE y miembro de la Comisión de Transporte y Turismo. Subrayó que la UE debe esforzarse por que los trenes estén disponibles, sean puntuales, flexibles, asequibles y cómodos, lo que atraerá a muchos más clientes.

Es necesario armonizar las reducciones transfronterizas de los precios de los billetes para la «tercera edad». «En 2030, deberíamos contar con un sistema multimodal de expedición de billetes que incluya información multimodal sobre las conexiones por carretera, ferrocarril, aire y mar», dijo el Sr. Mazzola. Mejorar la expedición de billetes es una oportunidad al alcance de la mano. Los ferrocarriles también podrían resultar más eficaces y atractivos si se vendieran

billetes, por ejemplo, con seis meses de antelación al viaje. Aun así, para que esto suceda es necesario cambiar los reglamentos sobre horarios de la UE.

¿Más voluntad política? ¿Más dinero? ¿Ambas cosas?

«Las sanciones y las multas no funcionan», argumentó **Iveta Radičová**, coordinadora del corredor mediterráneo de la RTE-T, al ser preguntada por ideas sobre cómo superar las causas de los retrasos en la aplicación de las conexiones ferroviarias en la RTE-T. En el debate de expertos sobre «El papel de los ferrocarriles en los corredores de la RTE-T y en la culminación de su red principal», la Sra. Radičová subrayó que el mayor reto de las conexiones ferroviarias transfronterizas es la coordinación y la cooperación binacional. Los



gobiernos individuales a menudo están recuperándose de crisis económicas, deben afrontar nuevos problemas o se centran en prioridades no relacionadas con los ferrocarriles transfronterizos. Esto dificulta aún más los proyectos de la RTE-T.

«El único obstáculo es la voluntad política», dijo la Sra. Radičová. Ahora que existe coordinación política y cooperación por parte de los gobiernos de la UE, el problema de la financiación, incluida la procedente de fondos de la UE,

es cada vez menos problemática. Sin embargo, **Carlo Secchi**, coordinador del corredor atlántico de la RTE-T, destacó que se necesitan «muchos más miles de millones» para cumplir los objetivos europeos de la RTE-T en lo que respecta al ferrocarril. «Por lo tanto, deberíamos buscar formas de atraer a inversores y actores privados de los mercados financieros a mayor escala además de a inversores públicos. Establecer alianzas público-privadas en este ámbito ya no es un tema tabú», sostuvo. Se refería a la línea ferroviaria de alta velocidad Tours-Burdeos construida como un proyecto de asociación público-privada con aportaciones de la Comisión Europea y el Banco Europeo de Inversiones.

El Sr. Secchi aludió a los problemas tecnológicos de interoperabilidad (electrificación, sistemas de señalización y longitud de los trenes, y diferencia de ancho de vía en el caso de los ferrocarriles ibéricos) y a los retrasos en la concesión de permisos como obstáculos para la oportuna aplicación de la RTE-T (así como a las decisiones políticas que restan prioridad a la construcción de ferrocarriles transfronterizos de alta velocidad). Añadió que prevé retrasos en la aplicación prevista de la red transfronteriza RTE-T para la década del 2030. **Inés Ayala Sender**, coordinadora del corredor Rin-Danubio de la RTE-T, apuntó el papel del Pacto Verde a la hora de promover la RTE-T y de ejercer presión política para su oportuna aplicación. Subrayó lo acertado que es atraer a los jóvenes a través de trenes nocturnos, que –con un esfuerzo razonable por parte de los operadores– pueden constituir una atracción moderna y de moda en las rutas más largas, incluidas las transfronterizas.

Por otra parte, hubo un llamamiento a favor de la planificación prospectiva de proyectos más allá de 2030, como la conexión de todas las capitales y ciudades principales de la UE con ferrocarriles de alta velocidad. Sin embargo, el problema de las redes ferroviarias regionales y de las redes de cercanías debe mantenerse en el punto de mira. Una mejora a escala regional puede contribuir significativamente a la ecologización del transporte europeo. Además, **Tālis Linkaits**, ministro de Transportes de Letonia, llamó la atención sobre los aspectos geopolíticos de los ferrocarriles para la UE. Un ejemplo es la construcción de la conexión Rail Baltica, que tiene que lidiar con el legado de aislamiento de los Estados bálticos del resto de Europa durante la era soviética.

La conferencia sobre el Año Europeo del Ferrocarril 2021 también incluyó una presentación del innovador acuerdo «Mujeres en el Ferrocarril», que fue firmado por la CER y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) el 5 de noviembre de 2021. El documento es el primer acuerdo de este tipo a escala de la UE sobre igualdad de género y el primer acuerdo autónomo en el sector ferroviario desde hace más de quince años. Tiene por objeto hacer un seguimiento de los datos estadísticos actualizados y de otros avances en este ámbito. También pretende atraer a más mujeres al sector ferroviario, ofrecerles más protección y garantizar la igualdad de trato en el lugar de trabajo. «Pero el trabajo real acaba de empezar, porque este acuerdo todavía está por aplicarse», ha subrayado **Jedde Hollewijn**, responsable de políticas de ferrocarriles de la ETF.

Infraestructura, conectividad e interoperabilidad

Más infraestructura, más conectividad y más interoperabilidad: este fue el mensaje principal de la conferencia del CESE. Este destaca la prioridad de superar la fragmentación del mercado desde un punto de vista técnico y jurídico y en términos de multimodalidad y expedición de billetes. «Necesitamos el máximo número de conexiones posibles con otros modos de transporte y otros ámbitos. Además, tenemos que esforzarnos por simplificar y alejarnos de las rutinas administrativas», declaró **Stefan Back**, presidente del Grupo de Estudio Temático sobre Transporte de la RTE, del CESE. Cuanto más se utilice el ferrocarril, más contribuirá el transporte al Pacto Verde, si bien la digitalización puede tener un efecto importante tanto en los ferrocarriles como en la economía en su conjunto. «Pedimos que se incremente el porcentaje del ferrocarril en la movilidad de viajeros y mercancías con el fin de conectar a los Estados miembros y dar a conocer de forma eficaz los beneficios del ferrocarril tanto para el público como para las empresas» declaró **Baiba Miltoviča**, presidenta de la Sección de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información (TEN) del CESE.

El trabajo del CESE en el sector ferroviario

El Dictamen ***Evaluación - Libro Blanco de 2011 sobre el transporte***, aprobado el 9 de julio de 2021, se mencionó a menudo durante el debate en la conferencia del «Año Europeo del Ferrocarril 2021». En él se evalúa el estado de ejecución de la *Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible*, presentada por la Comisión Europea en 2011.

Como señaló el CESE en el Dictamen, hasta la fecha la Comisión Europea se ha centrado principalmente en la competencia en el sector ferroviario, en lugar de perseguir sistemáticamente objetivos de política medioambiental en su política de transporte por lo que respecta al sector ferroviario. El CESE manifestó su firme apoyo a la ecologización del transporte. Al mismo tiempo, la transición energética debe ser justa y proporcionar, sin negar sus objetivos, alternativas viables y realistas que tengan en cuenta las necesidades y particularidades territoriales en materia económica y social de todas las

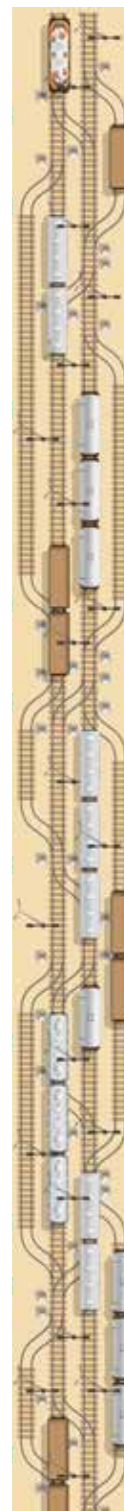
partes de Europa, incluidas las zonas rurales. En el marco del Pacto Verde Europeo, el CESE «ha abogado, aboga y abogará por unas políticas de inversión en infraestructuras modernas y adaptadas a los desafíos futuros».

Además, el CESE recomienda priorizar los vínculos directos entre los grandes aeropuertos y la red ferroviaria de alta velocidad, cuya existencia debe ser un requisito previo al estudio de una posible prohibición de los vuelos de corta distancia. Por último, el CESE reitera que el objetivo debe ser la comodidad más que un cambio modal. La transición ecológica debe ser socialmente justa y preservar la competitividad del transporte europeo, incluso mediante la aplicación plena del espacio europeo único de transporte como parte del mercado único.

No obstante, en este contexto, el CESE también hizo hincapié en la necesidad de poner plenamente en práctica la apertura formal del mercado lograda con el cuarto paquete ferroviario, con el objetivo de lograr que el ferrocarril sea un socio atractivo en términos de multimodalidad, teniendo en cuenta las cuestiones medioambientales y sociales. En dicho dictamen, el CESE también lamentó los retrasos en la aplicación de la RTE-T.

Los avances en el desarrollo de una red ferroviaria eficiente y competitiva a escala de la UE, según se esboza en *Una estrategia para revitalizar los ferrocarriles comunitarios* a partir de 1996, fueron objeto del Dictamen **El espacio ferroviario europeo único**, que el CESE aprobó el 24 de marzo de 2021.

Como el CESE señaló en este Dictamen, los esfuerzos conjuntos europeos en este ámbito no han dado los resultados globales esperados, a pesar de las casi tres décadas de trabajo para abrir los mercados internacionales y nacionales de transporte de mercancías y pasajeros y armonizar la normativa técnica y de seguridad. En 2001, la cuota modal del transporte de mercancías por ferrocarril (respecto al conjunto de modos de transporte terrestre) fue del 17,5 %, y en el 2018 del 17,9 %. La cuota modal del transporte ferroviario de pasajeros creció del 6,6 % en 2007 al 6,9 % en 2018 (todos los modos de transporte de pasajeros). A pesar de contar con el mismo marco legislativo, la evolución varió entre los Estados miembros de la UE.



El CESE considera que queda mucho por hacer en los ámbitos político, reglamentario y cultural. Se necesitan medidas para facilitar las operaciones transfronterizas reduciendo los controles fronterizos y eliminando los problemas administrativos y los retrasos en los pasos fronterizos. Además, es necesario mejorar la planificación del tráfico, la planificación de la capacidad y la información. Se requieren inversiones no solo en infraestructuras, sino también en digitalización y actualización del material rodante. Se incluye aquí, por ejemplo, la digitalización mediante el despliegue del ERTMS y los



enganches automatizados. Además, se requiere inversión en una transición justa y en el desarrollo de competencias. Esto mejoraría los flujos de tráfico, optimizaría el uso de recursos y protegería el empleo.

En cuanto a la deuda pública, el CESE recomendó permitir una excepción a los criterios del Tratado de Maastricht para las inversiones públicas en infraestructuras de transporte incluso más allá de la crisis de la COVID-19. Los contratos de servicio público son esenciales para garantizar unos servicios de transporte de viajeros accesibles, asequibles e inclusivos para todos. El CESE considera que la adjudicación directa de contratos de

servicio público constituye una de las medidas más eficaces y eficientes para promover el transporte ferroviario de viajeros.

El CESE también destacó los retos más acuciantes para los ferrocarriles en su Dictamen **Año Europeo del Ferrocarril (2021)**, aprobado el 15 de julio de 2020. Además de los cometidos respecto del Pacto Verde, se centró firmemente en aspectos de la digitalización que son importantes no solo para los pasajeros y la carga, sino también para los trabajadores ferroviarios. Como señaló el CESE, las preocupaciones de los trabajadores deben atenderse debidamente mediante la participación de sus representantes y de los sindicatos. Los empleados deben tener acceso a la formación y especialización profesionales con el fin de seguir ocupando puestos de trabajo de alta calidad y mantener un empleo sostenible. Debe prestarse especial atención a los requisitos específicos de género para garantizar la igualdad entre mujeres y hombres.

Como señaló el CESE en este Dictamen, las tendencias demográficas, económicas y políticas conformarán nuevas formas de desplazarse en las zonas urbanas y no urbanas. Por este motivo, los ferrocarriles deben adaptarse para integrarse en una cadena de transporte multimodal cada vez más digitalizada. Los trenes podrían utilizarse con mayor frecuencia por cada vez más personas mayores y jóvenes, tanto en zonas urbanas como en viajes de larga distancia, si los ferrocarriles atendieran aún más las nuevas necesidades en materia de comodidad y accesibilidad. Al mismo tiempo, una generación de usuarios experta en tecnología dependerá mucho menos del transporte privado, en cuyo lugar se preferirán las soluciones de movilidad compartida y de transporte público, siempre que exista un nivel adecuado de calidad del servicio.

Será especialmente importante que los ferrocarriles mejoren sus tecnologías de expedición de billetes, facilitando su compra con la posibilidad de combinar diferentes partes de un viaje en un único billete, y contemplar el futuro potencial de la expedición de billetes multimodales. El CESE instó a la Comisión Europea a apoyar iniciativas encaminadas a lograr este objetivo, por ejemplo mediante la orientación especializada, la puesta en común de buenas prácticas y la concesión de subvenciones. La digitalización integral de los ferrocarriles también les permitirá seguir adaptando sus servicios para satisfacer las necesidades de los transportistas de una manera cada vez más eficiente.

En su Dictamen ***Garantizar una transición inclusiva hacia un sector ferroviario digitalizado***, aprobado el 30 de octubre de 2019, el CESE solicita la constitución de un regulador ferroviario europeo. Explicó que un espacio ferroviario europeo único necesita un regulador común, además de los organismos reguladores de los Estados miembros, para promover el desarrollo del mercado único ferroviario de la UE, que también abarca aspectos digitales. Además, el tráfico internacional de mercancías y pasajeros, que debe mejorarse a escala continental, requiere mayores esfuerzos conjuntos y una supervisión normativa común a escala continental.

El CESE abogó por un diálogo social europeo sólido, por ejemplo en el marco de una «hoja de ruta digital». Por otra parte, abogó por iniciativas conjuntas de diálogo social para identificar y prever el impacto de la automatización y la digitalización y mantener un alto nivel de empleo y garantías sociales como

parte de una transición socialmente justa. Subrayó asimismo que la seguridad del tráfico y de los pasajeros y trabajadores en la UE no puede garantizarse únicamente mediante sistemas digitales y automatizados; también es necesaria la presencia humana.

En este Dictamen, el CESE prestó mucha atención a las nuevas aplicaciones para pasajeros, como billetes electrónicos, reservas electrónicas, billetes multimodales, movilidad como un servicio (MaaS), plataformas digitales y estaciones digitales. El concepto clave detrás de la movilidad como un servicio tiene que ser ofrecer a los viajeros soluciones de movilidad puerta a puerta basadas en sus necesidades y decisiones de viaje, garantizando la asequibilidad y accesibilidad a la movilidad y al transporte público como servicio de interés general. La movilidad como servicio considera el sistema de transporte en su conjunto como una sola entidad de la que deberá formar parte el ferrocarril, con su nivel reducido de emisiones.

Por consiguiente, el CESE anima a la industria ferroviaria a desarrollar un marco MaaS integral e interoperable con otros modos de transporte público. Esto garantizará la asequibilidad y la accesibilidad de la movilidad y el transporte público para todos los ciudadanos como servicio de interés general y proporcionará un marco informático abierto plug and play para la distribución de billetes multimodales en Europa. El ferrocarril podría convertirse en la columna vertebral del aspecto de la movilidad de la identidad digital europea.



Online event TEN | CCMI
European Year of Rail 2021
Événement en ligne TEN | CCMI
Année européenne du rail 2021
15.11.2021 | 10.00-16.10 EESC - JDE62

#EYR2021



AÑO EUROPEO DEL FERROCARRIL 2021

conferencia celebrada por el CESE el 15 de noviembre de 2021

Observaciones preliminares

- **Christa Schweng**, presidenta del CESE (mensaje de vídeo)
- **Baiba Miltoviča**, presidenta de la Sección de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información (TEN) del CESE
- **Elżbieta Łukaniuk**, membre du cabinet de la commissaire Adina-loana Vălean chargée des chemins de fer et des routes
- **Barbara Thaler**, miembro del gabinete de la comisaria Adina-loana Vălean responsable del ferrocarril y las carreteras
- **Aleš Mihelič**, secretario de Estado del Ministerio de Infraestructuras de Eslovenia (mensaje de vídeo)
- **Tālis Linkaits**, ministro de Transportes de Letonia

Descarbonización y digitalización de los ferrocarriles

- **Pietro Francesco De Lotto**, presidente de la CCMI, CESE (moderador)
- **Alberto Mazzola**, director ejecutivo de la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER)
- **Dimitri Vergne**, jefe de equipo sobre Sostenibilidad, Organización Europea de Consumidores (BEUC)

Acto cultural para conmemorar el Año Europeo del Ferrocarril

- **Isabel Caño Aguilar**, miembro de la mesa de la Sección TEN y exvicepresidenta responsable de comunicación del CESE
- **Koen Clement**, director general de Europalia Arts Festival
- Proyección de la película *La Ronde*, de Boris Charmatz

Presentación del acuerdo «Mujeres en el ferrocarril»

- **Alberto Mazzola**, director ejecutivo de la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER)
- **Jedde Hollewijn**, responsable de políticas ferroviarias de la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF)

El papel de los ferrocarriles en los corredores de la RTE-T y en la culminación de su red principal

- **Stefan Back**, presidente del Grupo de Estudio Temático sobre el Transporte de la Sección TEN, CESE (moderador)
- **Iveta Radičová**, coordinadora del corredor mediterráneo de la RTE-T
- **Carlo Secchi**, coordinador del corredor atlántico de la RTE-T
- **Inés Ayala Sender**, coordinadora del corredor Rin-Danubio de la RTE-T

Observaciones finales

- **Stefan Back**, presidente del Grupo de Estudio Temático sobre el Transporte de la Sección TEN, CESE



Comité Económico y Social Europeo

Rue Belliard/Belliardstraat 99
1040 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Responsable editorial: Unidad de Visitas y Publicaciones
EESC-2021-66-ES
www.eesc.europa.eu

© Unión Europea, 2021
Reproducción autorizada, con indicación de la fuente bibliográfica.

Para cualquier uso o reproducción de las fotografías / ilustraciones,
hay que solicitar autorización directamente al titular / los titulares de los derechos de autor.

Cover page © Shutterstock/Denis Belitsky

p. 2 – © Shutterstock/gabczi

p. 4, p.8 – © Shutterstock/Aleksandar Malivuk

p. 7 – © Shutterstock/Yauheni Meshcharakou



Oficina de Publicaciones
de la Unión Europea



Print
QE-05-21-335-ES-C
ISBN 978-92-830-5442-9
doi:10.2864/381726

Online
QE-05-21-335-ES-N
ISBN 978-92-830-5439-9
doi:10.2864/69622

ES