



LÍNEA DE ACTUACIÓN 7.3: CONEXIÓN DE PERSONAS Y MERCANCÍAS CON LOS PRINCIPALES CENTROS DE ACTIVIDAD EUROPEOS

CONTEXTO Y DIAGNÓSTICO

La movilidad de ciudadanos y mercancías a lo largo de la Unión Europea ha aumentado de manera muy significativa en las últimas décadas, habiéndose dado para ello importantes pasos, tanto en la regulación europea como en la modernización y mejora de nuestras infraestructuras y material móvil de transporte, por no hablar de la creciente incorporación de los sistemas de gestión de tráfico y aplicaciones telemáticas.

Sin embargo, siendo importante lo realizado, es necesario seguir desarrollando actuaciones de todo tipo para facilitar y favorecer la movilidad de nuestros ciudadanos y productos con los principales centros de actividad europeos. Esto va a requerir del empleo de servicios de transporte modernos, eficientes, competitivos y sostenibles a largo plazo.

En este sentido, se considera significativo continuar avanzando en áreas de trabajo como: la liberalización total de la oferta de prestación de servicios en el transporte ferroviario de viajeros, la simplificación de los trámites aduaneros en el transporte marítimo de mercancías interno a la UE basada en el establecimiento de un "cinturón azul", y el fomento de los modos de transporte menos contaminantes a través de programas de ayudas o "eco-incentivos" a la demanda.

En relación con la **liberalización del transporte ferroviario**, es de destacar que, en el año 2016, la Unión Europea aprobó un conjunto de Directivas y Reglamentos que formaban el denominado "Cuarto Paquete Ferroviario", y que implican una modifica-

ción significativa en las regulaciones ferroviarias de los Estados miembros y en consecuencia de la española. En concreto, la aprobación del Cuarto Paquete conlleva modificaciones respecto de dos grupos de normas: (I) Las conocidas como pilar técnico, que regulan la seguridad, interoperabilidad y la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea; y (II) Las referidas a la organización del mercado de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril.

Las principales novedades en la organización del mercado están contenidas en la Directiva (UE) 2016/2370, y en el Reglamento 2016/2338, ambos del 14 de diciembre de 2016.

De los cambios introducidos por la Directiva, dos son los más significativos: (I) Se incorpora el nuevo concepto jurídico de "empresa integrada verticalmente"; y (II) se establece la apertura de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril.

Por su parte, el Reglamento abre un escenario de competencia competitiva para las adjudicaciones de los contratos derivadas de las obligaciones de servicio público (OSP), si bien de forma transitoria se sigue permitiendo la adjudicación directa hasta diciembre de 2023.

La liberalización del sector generará oportunidades tanto para las empresas privadas como para los viajeros. Así, la existencia de empresas privadas con capacidad para prestar servicios en este ámbito favorecerá indudablemente su racionalización y flexibilización, y redundará en una mayor eficacia en la asignación de recursos. En la misma línea, los usuarios del transporte ferroviario se verán beneficiados por estas medidas,

ya que dispondrán de mayores alternativas comerciales entre las que poder elegir.

En el caso de Italia, la liberalización del transporte ferroviario de viajeros, que se produjo en 2012, se ha revelado el más emblemático de nuestro entorno, con efectos muy beneficiosos para el conjunto del sector. Así, el mercado de alta velocidad en ese país ha crecido un 80 por ciento desde su liberalización hasta 2016, pasando de 38 millones de viajeros a 68 millones.

En España, como Estado miembro de la UE y en cumplimiento de la Directiva 2016, se impone abrir la explotación de servicios nacionales de transporte ferroviario de viajeros a las empresas ferroviarias. Esta apertura se ha iniciado en diciembre de 2020.

Lo anterior supone, por tanto, la liberalización total del transporte ferroviario interior de viajeros, de modo que Renfe en España ha dejado de ser el operador único en el momento que otras empresas, incluidas las de ámbito europeo o internacional, han entrado a competir.

Por su parte Adif ha desarrollado una serie de procesos que facilitan la entrada de nuevos operadores en el mercado.

En cuanto al transporte marítimo de mercancías entre dos países de la UE, actualmente éste se encuentra sujeto a trámites aduaneros en uno de ellos, bien en origen o bien en destino. Para agilizar este transporte de mercancías, se considera importante avanzar en la creación de un "cinturón azul" que aligere dichas gestiones aduaneras simplificando los trámites administrativos y de control de los buques. El objetivo sería equiparar estos trámites a los trámites de cabotaje nacional de los Estados miembros para equiparar, también, los requerimientos que les son exigidos.

Y finalmente, a la hora de facilitar la movilidad de nuestros ciudadanos y productos a nivel europeo, deben fomentarse aquellos modos de transporte menos contaminantes. Para ello, además de la tradicional aplicación de políticas de penalización a los modos más contaminantes, se deben estudiar también la implementación de políticas de incentivo a través del **establecimiento de ayudas o eco-incentivos a la demanda**, para el establecimiento de servicios de transporte sostenibles en los modos menos contaminantes.

- **El objetivo principal de esta Línea de Actuación es el de permitir una movilidad sin fisuras, segura y sostenible de nuestros ciudadanos y mercancías con los principales centros de actividad europeos. Para lograr este objetivo, se considera importante asegurar que la liberalización total del transporte ferroviario de pasajeros en 2020 sea un hecho cierto a nivel nacional y europeo.**
- **En el ámbito del transporte de mercancías, la simplificación de los trámites aduaneros en el transporte marítimo interno a la UE, basada en la definición de un "cinturón azul", aportaría una mayor agilidad y competitividad a este modo.**
- **Y finalmente, la movilidad debe de ser atendida por aquellos modos y servicios más limpios y menos agresivos con el medio ambiente. En este sentido, cobra fuerza el desarrollo de programas de eco-incentivos.**

MEDIDAS PROPUESTAS

MEDIDA 7.3.1: IMPULSO DE LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS

Esta medida tiene como objeto impulsar y potenciar la liberalización del transporte ferroviario de viajeros ya iniciada. Se plantea en este sentido el desarrollo de la reglamentación nacional necesaria para establecer el uso y la disponibilidad de talleres de reparación y mantenimiento a los nuevos operadores ferroviarios.

Asimismo, se plantea habilitar la utilización de nuevos espacios ferroviarios en las estaciones derivada de las necesidades generadas por la entrada de nuevos operadores en el mercado.

Esta medida, que tiene alcance europeo y está contemplada en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Comisión Europea con acciones de impulso a los servicios ferroviarios de pasajeros de larga distancia y transfronterizos, se desarrolla a nivel nacional de acuerdo a lo previsto en el Eje 1 de la Estrategia.

MEDIDA 7.3.2: SIMPLIFICACIÓN DE TRÁMITES EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS EN LA UE

Avanzar en la creación de un "cinturón azul" que mejore las gestiones aduaneras marítimas con el fin de simplificar los trámites administrativos y de control de los buques que viajan entre dos puertos de la UE. Según se ha señalado anteriormente, el objetivo sería que, a efectos aduaneros, los tráficos entre puertos de diferentes países de la UE puedan tener el mismo tratamiento que los tráficos de cabotaje nacional de los Estados miembros.

MEDIDA 7.3.3: AYUDA AL ESTABLECIMIENTO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE EN LOS MODOS MENOS CONTAMINANTES

Mantener el impulso a los servicios de transporte sostenible de mercancías conforme se recoge en las orientaciones para el desarrollo de la RTE-T y promover el desarrollo de incentivos al ahorro de costes externos, reforzando la coordinación de los programas de ayuda europea y nacional con criterios de aplicación objetivos (basados, por ejemplo, en el Manual de Costes Externos de la Comisión Europea).

En este sentido puede hacerse una referencia al programa C6.I4 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), que incluye dichos eco-incentivos, también recogidos en la iniciativa Mercancías 30 para el modo ferroviario.

Esta medida, que está previsto que tenga un alcance europeo, se podrá complementar con programas de eco-incentivos a la demanda a nivel nacional de acuerdo con lo establecido en el Eje 6 de la Estrategia.

