

**Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al Año Europeo del Ferrocarril (2021)»**

[COM(2020) 78 final]

(2020/C 364/21)

Ponente: **Alberto MAZZOLA**

Consulta	Parlamento Europeo, 10.3.2020 Consejo, 13.3.2020 Consejo de la Unión Europea, 13.3.2020
Fundamento jurídico	Artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
Decisión de la Mesa del Comité	24.4.2020
Sección competente	Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información
Aprobado en sección	23.6.2020
Aprobación en el pleno	16.7.2020
Pleno n.º	553
Resultado de la votación (a favor/en contra/abstenciones)	209/1/4

## 1. Conclusiones y recomendaciones

1.1. El CESE acoge favorablemente la propuesta de la Comisión y apoya sus objetivos, en particular en lo que atañe a alentar y respaldar a la Unión Europea, los Estados miembros, los entes regionales y locales, los interlocutores sociales y las fuerzas del mercado para aumentar la cuota del ferrocarril en la movilidad de pasajeros y mercancías.

1.2. El CESE considera que el Año Europeo del Ferrocarril tendrá que acercar al amplio público que constituyen ciudadanos, trabajadores ferroviarios, interlocutores sociales, empresas y comunidades académicas, y a la juventud europea en particular, al debate público de las instituciones de la UE sobre las políticas de sostenibilidad y movilidad de la Unión y el futuro de la movilidad europea, con el fin de promover el ferrocarril como un modo de transporte sostenible, innovador y seguro.

1.3. El CESE considera que el Año Europeo del Ferrocarril debe constituir una oportunidad para transmitir las credenciales de sostenibilidad de los ferrocarriles, también —cuando están disponibles— como sustitutos adecuados de los vuelos de corta distancia, la estrategia para una movilidad inteligente y sostenible, así como las políticas de inversión ferroviaria de la UE.

1.4. El CESE recomienda que durante el Año Europeo del Ferrocarril se evalúe la calidad de los servicios ferroviarios y, si procede, que se adapten estos a las necesidades de los usuarios para que cumplan los criterios establecidos en el Protocolo n.º 26 sobre los servicios de interés general anexo al TFUE, que se desarrollen proyectos que promuevan un enfoque global respecto a la accesibilidad, que se refuerce el vínculo entre digitalización y sostenibilidad, y que se establezca un diálogo con la comunidad de inversores sobre posibles iniciativas en el marco del Plan de Acción en materia de finanzas sostenibles elaborado por la Comisión.

1.5. El CESE aboga por iniciativas en el marco del Año Europeo del Ferrocarril que recuperen la confianza de los consumidores en el transporte público, y en el ferrocarril en particular, para comunicar mejor, especialmente a los jóvenes europeos, el atractivo de una carrera en el sector ferroviario, mediante el apoyo de iniciativas conjuntas con los interlocutores sociales, las universidades, la comunidad académica en general y las organizaciones juveniles europeas.

1.6. El CESE está plenamente convencido de que el Año Europeo del Ferrocarril debe ser una oportunidad para generar concienciación pública respecto al turismo sostenible y dar un nuevo impulso a la iniciativa DiscoverEU. El CESE apoya firmemente la iniciativa del Parlamento Europeo de reconocer el derecho a obtener un pase DiscoverEU a todos los ciudadanos europeos cuando cumplan dieciocho años, como símbolo de la identidad de la UE.

1.7. El CESE señala que el Año Europeo del Ferrocarril debe utilizarse para proporcionar más información sobre el calendario de iniciativas de Europa, así como para comunicar a un público más amplio los contenidos creados en los actos culturales ya existentes, como festivales de cine (Cannes, Venecia, Berlín) y las exposiciones de arte. En el mismo contexto, las estaciones de ferrocarril y los museos podrían servir en 2021 de telón de fondo de importantes iniciativas que conecten el futuro y el pasado de los ferrocarriles con importantes sectores como la arquitectura y la construcción, el diseño, el sector electromecánico, la alimentación y el turismo. En este contexto, el Comité podría incluir en su programa cultural para 2021 una exposición sobre los ferrocarriles.

1.8. Es necesario que el Año Europeo del Ferrocarril procure granjearse la participación de todos los museos ferroviarios europeos, invite a los ciudadanos a descubrir sus colecciones, incluso a través de su digitalización, y promueva intercambios entre estas instituciones y una gira europea por los museos ferroviarios.

1.9. El CESE está profundamente convencido de que el Año Europeo del Ferrocarril debería representar también una oportunidad para promover objetivos muy ambiciosos con un valor añadido europeo tanto socioeconómico como simbólico —también como una forma de reaccionar ante la dramática crisis de la COVID-19—, como el de relanzar las actuaciones hacia la consecución de una red europea de trenes de alta velocidad, según se prevé en el Libro Blanco del Transporte (2011), con el fin de conectar todas las capitales y ciudades de la UE con más de 500 000 habitantes.

1.10. El CESE destaca la importancia de aprovechar el Año Europeo del Ferrocarril también como una oportunidad única para comunicar sobre el historial de seguridad ferroviaria, sin parangón entre los diferentes modos de transporte terrestre. En este contexto, el CESE recuerda que cada año el 11 de junio es el Día Internacional de Sensibilización sobre los Pasos a Nivel y que en 2020 celebró su duodécima edición. Debería prestarse especial atención a este día en el marco del Año Europeo del Ferrocarril.

## 2. Propuesta de la Comisión

2.1. La propuesta de declarar 2021 «Año Europeo del Ferrocarril» tiene por objeto promover el transporte ferroviario en consonancia con los objetivos presentados en la Comunicación de la Comisión sobre el Pacto Verde Europeo, en particular en lo que se refiere a la movilidad sostenible e inteligente. A través de proyectos, debates, actos, exposiciones e iniciativas en toda Europa, el Año Europeo del Ferrocarril promoverá el ferrocarril entre los ciudadanos, las empresas y las autoridades como una manera atractiva y sostenible de circular por toda Europa, resaltando su dimensión innovadora y a escala de la Unión. Gracias a que llegará a los ciudadanos, más allá del sector ferroviario, mediante actos específicos y campañas de comunicación, convencerá a más personas y empresas para que utilicen el ferrocarril<sup>(1)</sup>.

2.2. El propósito del Año Europeo del Ferrocarril será fomentar y apoyar la labor de la Unión, los Estados Miembros, los entes regionales y locales y otras organizaciones para aumentar la cuota del ferrocarril en el transporte de pasajeros y mercancías. En particular, el Año Europeo debe promover el ferrocarril como un modo de transporte sostenible, innovador y seguro, dirigiéndose al público en general, especialmente a los jóvenes. También debe resaltar la dimensión europea y transfronteriza del ferrocarril, que acerca a los ciudadanos, les permite explorar la Unión en toda su diversidad, fomenta la cohesión y contribuye a integrar el mercado interior de la Unión. También debe aumentar la contribución del ferrocarril a la economía, la industria y la sociedad de la Unión en general, y promover el ferrocarril como elemento importante de las relaciones entre la Unión y terceros países<sup>(2)</sup>.

## 3. El ferrocarril y la pandemia de COVID-19

3.1. El sector ferroviario ha sufrido y sigue sufriendo debido a las medidas de contención adoptadas por los Estados miembros para combatir la propagación de la pandemia de la COVID-19 y la enorme caída de la movilidad.

<sup>(1)</sup> COM(2020) 78 final.

<sup>(2)</sup> COM(2020) 78 final.

3.2. Según los primeros cálculos aproximados, realizados por asociaciones sectoriales como la CCFE, desde el comienzo de la crisis, las pérdidas de ingresos semanales sufridas por todos los transportistas de viajeros como consecuencia de la pandemia ascienden a 900 millones EUR. En marzo y abril de 2020, el impacto del brote de COVID-19 provocó una disminución media aproximada del 25 % en los ingresos del transporte de mercancías por ferrocarril en toda la Unión Europea (EU-27) y una pérdida de ingresos de unos 78 millones EUR por semana. Aunque el transporte de mercancías por ferrocarril mostró una fuerte resiliencia, podría haberle ido aún mejor si las medidas relativas a los «corredores verdes» se hubieran aplicado plenamente al ferrocarril, si las cuotas de acceso a las vías se hubieran reducido a cero, y si Suiza hubiera suspendido la prohibición introducida el 1 de enero de 2020. Los administradores de las infraestructuras ferroviarias se ven cada vez más afectados por el brote de COVID-19.

3.3. A pesar de la fuerte caída de la demanda, los operadores y los trabajadores ferroviarios continuaron prestando sus servicios en la medida de lo posible, de manera que el personal médico y los trabajadores de sectores esenciales pudieran desplazarse a sus lugares de trabajo. Además, los operadores han ofrecido trenes medicalizados para permitir el transporte de las personas afectadas por el virus desde las regiones más afectadas hasta hospitales menos concurridos.

3.4. La reactivación de Europa tras la COVID-19 será también una ocasión para el relanzamiento y la mejora del transporte ferroviario de pasajeros y mercancías. El plan de recuperación de la UE orientado hacia el Pacto Verde y la Agenda Digital proporcionará apoyo a corto plazo a los servicios ferroviarios y se centrará en la financiación a corto y largo plazo, posiblemente incluyendo ayuda estatal para volver a encauzar el sector del ferrocarril después de la enorme pérdida de ingresos provocada por la crisis del coronavirus.

3.5. Si, a raíz de la crisis de la COVID-19, se prevé que los ferrocarriles sustituyan determinadas rutas aéreas, también deberían beneficiarse de las ayudas estatales asignadas a dichas rutas, sobre todo para evitar la pérdida de puestos de trabajo y asegurar la readaptación profesional de las personas afectadas.

3.6. Los trabajadores del transporte han estado y siguen estando en contacto directo con los pasajeros en primera línea, y corren el riesgo de contraer el coronavirus en el desempeño de sus tareas diarias. También se ven afectados por las desastrosas consecuencias económicas del coronavirus, tanto operativamente en su calidad de empleados del sector ferroviario como en su condición de ciudadanos. Los trabajadores ferroviarios mantienen a Europa en movimiento en tiempos difíciles al garantizar que la atención médica y los bienes esenciales lleguen a los lugares donde se necesitan.

3.7. El renacimiento de Europa después de la COVID-19 supondrá también un renacimiento del transporte ferroviario de pasajeros y la consolidación del transporte de mercancías por ferrocarril. Los recursos puestos a disposición por el MFP revisado 2021-2027 y que se gestionarán tanto a escala de la UE como nacional también tendrán que destinarse al ferrocarril si no se abandonan las ambiciones consagradas en el Pacto Verde Europeo y la Agenda Digital.

3.8. Existe gran variedad de proyectos ferroviarios que pueden absorber los recursos adicionales del MFP y del Instrumento de Recuperación de la UE: proyectos de infraestructura ferroviaria para pasajeros y mercancías, nacionales y transfronterizos, para líneas convencionales y de alta velocidad; proyectos de material rodante, así como todos los proyectos relacionados con la automatización y la digitalización del sistema ferroviario, que incluyen tecnologías de acoplamiento automático digital, una mayor electrificación de la red europea, el despliegue del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS, por sus siglas en inglés), mejoras de los vagones con tecnologías de zapatas de freno teniendo en cuenta todo tipo de climas, y sistemas de desguace para la renovación del material rodante. Las mejoras de las estaciones de ferrocarril (específicamente las plataformas que cuentan con un acceso para pasajeros con movilidad reducida) son otro ámbito en el que se necesitan fondos y que puede generar efectos económicos positivos a corto plazo. El impulso de las inversiones en la RTE-T y el mantenimiento y la renovación de las líneas existentes podrían contribuir de manera importante y rápida a la recuperación económica de la UE.

3.9. Los objetivos generales de mejora de la capacidad y la eficiencia del transporte ferroviario de mercancías y pasajeros, como parte de un sistema de transporte multimodal inteligente, según se describe en la Comunicación sobre el Pacto Verde, pueden contribuir de manera significativa y con el tiempo a la recuperación económica, al reducir la cuota de mercado del transporte por carretera y la huella ambiental del transporte.

3.10. Las iniciativas emprendidas en el marco del Año Europeo del Ferrocarril deberán prestar especial atención a la recuperación de la confianza de los consumidores en el transporte público, y especialmente en el ferrocarril. Deberán emprenderse acciones encaminadas a concienciar a la población respecto a las medidas adicionales de higiene adoptadas por las empresas ferroviarias, así como a las políticas de uso de mascarillas y distanciamiento social. En cuanto a los derechos de los pasajeros, deberá informarse con claridad de los reembolsos obligatorios y los bonos de viaje voluntarios. Estas medidas deberán ir de la mano del respeto absoluto de los derechos de los pasajeros en el marco de todos los servicios ferroviarios, garantizándolos en todos sus desplazamientos, explicados al público de manera adecuada, y que se puedan hacer valer eficazmente mediante mecanismos alternativos de resolución de conflictos y a través de los organismos nacionales encargados de velar por tales derechos.

#### 4. Observaciones generales

##### *Antecedentes*

4.1. La larga historia de los ferrocarriles y de la tecnología ferroviaria celebrará varios aniversarios en 2021. Como subraya Europalia en el catálogo de su festival de arte de 2021, en 2021 los ferrocarriles belgas y franceses celebrarán el 175.º aniversario del primer enlace ferroviario entre París y Bruselas. En 1846, estas capitales se convirtieron en las primeras del mundo en estar unidas por una línea de ferrocarril. Ese mismo año, se conectó también a Bruselas y a Londres con el enlace ferroviario de Ostende-Dover. En 2021 se celebrará asimismo el 25.º aniversario de Thalys y el 170.º aniversario del primer enlace ferroviario sajón-bohemio entre Praga y Dresde. Otros aniversarios ferroviarios que se celebrarán en 2021 son el 50.º aniversario del Museo del Tren de Mulhouse y el 75.º aniversario de los Ferrocarriles Luxemburgueses. Curiosamente, en 2021 conmemoraremos también el 45.º aniversario del primer Pendolino en Italia, el 40.º aniversario del TGV en Francia y el 30.º aniversario del ICE en Alemania. También es el 20.º aniversario de la publicación del primer libro blanco de la Unión Europea sobre los ferrocarriles en Europa.

4.2. El Año Europeo del Ferrocarril será una oportunidad para celebrar la historia del ferrocarril y de sus avances tecnológicos, así como la historia de un continente europeo cada vez más conectado gracias a las conexiones ferroviarias. Al mismo tiempo, constituye además una oportunidad para evaluar la evolución hasta la fecha.

##### *El Pacto Verde Europeo*

4.3. En 2019, la Comisión presentó su Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo. En ella anima a la UE a descarbonizar progresivamente su economía con miras a lograr la neutralidad climática en 2050 y esboza una estrategia política para alcanzar este objetivo. El Pacto Verde Europeo contribuye a la estrategia de la Comisión para aplicar la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

4.4. Entre otras iniciativas, el Pacto Verde Europeo hace un llamamiento para que se acelere la transición hacia una movilidad sostenible e inteligente, ya que el transporte es responsable de una cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión Europea y esta proporción va en aumento. Todos los modos de transporte tendrán que contribuir a esta reducción. Entre otras medidas, de acuerdo con el Pacto Verde Europeo, una parte sustancial del 75 % del transporte interior de mercancías que ahora se realiza por carretera debe pasar al ferrocarril y a las vías navegables interiores. Se requieren medidas rápidas para ejecutar este ambicioso plan y garantizar el incremento de la cuota modal del ferrocarril, con la provisión de mayores incentivos a la promoción del transporte ferroviario de mercancías.

4.5. Para implementar los objetivos generales establecidos en el Pacto Verde, la Comisión presentará una estrategia para una movilidad inteligente y sostenible en el último trimestre de 2020. Esta estrategia se centrará, entre otros aspectos, en iniciativas encaminadas a reforzar la capacidad y mejorar la gestión de la capacidad de carga en el ferrocarril y las vías navegables interiores, y a crear un sistema de transporte multimodal inteligente, fluido y atractivo para los usuarios con vistas a reducir la cuota de mercado del transporte por carretera y potenciar el atractivo de la multimodalidad, incluido el ferrocarril. De hecho, ya se prevén para 2021 iniciativas en este sentido.

4.6. El Año Europeo del Ferrocarril constituirá una oportunidad para subrayar y transmitir las credenciales de sostenibilidad de los ferrocarriles, la Estrategia para una movilidad inteligente y sostenible, y las políticas de inversión ferroviaria de la UE. Las inversiones en infraestructuras ferroviarias pueden impulsar la economía, crear empleos de calidad, sostenibles social y medioambientalmente, y hacer más atractivos los servicios ferroviarios para los consumidores. La sensibilización de la opinión pública sobre este tema ayudará a influir en el comportamiento de los usuarios y en las opciones modales en relación con el transporte público y la movilidad de bajas emisiones.

4.7. El Año Europeo del Ferrocarril brindará, asimismo, la oportunidad de evaluar la calidad de los servicios ferroviarios y, si procede, adaptarlos a las necesidades de los usuarios para que cumplan los criterios establecidos en el Protocolo n.º 26 sobre los servicios de interés general anexo al TFUE.

##### *La Agenda Digital para Europa*

4.8. La Agenda Digital para Europa debería acometer grandes esfuerzos para incluir al sector ferroviario en la revolución digital y en todas las medidas de apoyo diseñadas con ese fin. Debería contribuir a impulsar la aplicación del ERTMS, el desarrollo de soluciones de movilidad como servicio, nuevas soluciones de emisión de billetes, así como el despliegue de la 5G en las redes principal y global de la RTE-T. Esto permitirá a los ferrocarriles satisfacer la demanda de sus usuarios actuales y futuros.

4.9. A los empleados se les debe ofrecer un apoyo adecuado en el proceso de digitalización en curso, y sus puestos de trabajo deben garantizarse. Los requisitos específicos de género han de ser objeto de especial consideración con el fin de garantizar la igualdad entre mujeres y hombres. Las preocupaciones de los trabajadores en este proceso de transformación deben atenderse debidamente mediante la participación en el mismo 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.

4.10. Dado que la 5G elevará la tecnología móvil y de internet a la categoría de tecnología de uso general, el CESE insta a las instituciones de la UE y a los Estados miembros a completar el mercado único digital, incluido el desarrollo de capacidades para integrar y utilizar los servicios de la 5G en la defensa y la mejora de la competitividad de sectores europeos como el del transporte, y el ferrocarril en particular. El CESE pide, asimismo, a la Comisión que encargue un estudio sobre el impacto biológico de la radiación de la 5G y el riesgo de interferencias con otras gamas de frecuencia <sup>(3)</sup>.

4.11. Las tendencias demográficas, económicas y políticas configurarán nuevas formas de desplazarse en las zonas urbanas y no urbanas, y los ferrocarriles consideran que será imperativo adaptarse para poder integrarse en una cadena de transporte multimodal cada vez más digitalizada. En particular, es posible que un número cada vez mayor de ancianos y jóvenes se decida a utilizar los trenes con mayor frecuencia, tanto en zonas urbanas como en viajes de larga distancia, si los ferrocarriles dan una respuesta aún mayor a 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.

4.12. Será especialmente importante que los ferrocarriles mejoren sus tecnologías de emisión de billetes, facilitando su compra con la posibilidad de combinar diferentes segmentos de viaje en un solo billete, así como prever la posibilidad de emitir billetes multimodales en el futuro. El CESE insta 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, la concesión de subvenciones, etc.

4.13. Dado que la multimodalidad resulta esencial, especialmente en el caso del transporte de mercancías por ferrocarril, es importante utilizar el Año Europeo del Ferrocarril para promover el diálogo entre los consumidores de estos servicios, el sector ferroviario y otros sectores del transporte, tanto a escala nacional como de la UE, con el fin de identificar los problemas prácticos que entorpecen el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías y encontrar soluciones que hagan que los servicios de este tipo de transporte resulten atractivos para los consumidores. El CESE subraya que es importante procurar granjearse la participación de todos los sectores del transporte en este diálogo. Encontrar paradigmas de cooperación entre empresas que no entren en conflicto con el Derecho de la competencia puede ser un aspecto relevante de dicho diálogo.

4.14. La digitalización de los ferrocarriles también les permitirá seguir adaptando sus servicios para satisfacer las necesidades de los transportistas de manera cada vez más eficiente, por ejemplo, aprovechando al máximo la capacidad de los trenes disponibles y combinando diferentes tipos de servicios de transporte de mercancías. Dada la tendencia actual a la baja de la cuota de mercado del transporte de mercancías por ferrocarril, es necesario incidir en las posibilidades de dotar de mayor eficiencia y flexibilidad a los servicios ofrecidos.

4.15. Los administradores de la infraestructura ferroviaria deberán tener un componente digital cada vez mayor, a fin de mejorar su rendimiento operativo en términos de un aumento de la puntualidad y la capacidad. La puesta en marcha del sistema automático de control de trenes ERTMS supondrá un fuerte impulso en este sentido. En particular, el CESE considera que debe acelerarse resueltamente el despliegue del ERTMS. La inversión necesaria (más de 100 000 millones EUR, incluidos los enclavamientos digitales) se acometerá con arreglo al plan de recuperación y el CESE anima a integrar los ferrocarriles, junto con otros modos de transporte, en un marco global e interoperable para la movilidad como servicio (MaaS).

4.16. Para posibilitar la transformación digital del ferrocarril, el flujo libre de datos es esencial. Por consiguiente, el CESE pide soluciones eficaces que eliminen los problemas asociados a la accesibilidad, interoperabilidad y transferencia de los datos, asegurando al mismo tiempo una protección y privacidad de datos adecuadas, una competencia leal y una mayor elección para el consumidor, así como información estática y dinámica destinada a los pasajeros. Estas mismas condiciones han de aplicarse a las empresas públicas y privadas de forma recíproca por lo que respecta a los intercambios de datos y la compensación de costes <sup>(4)</sup>.

<sup>(3)</sup> DO C 353 de 18.10.2019, p. 79.

<sup>(4)</sup> DO C 353 de 18.10.2019, p.79.

4.17. Por las razones antes expuestas, la digitalización ferroviaria debería ser uno de los puntos centrales del Año Europeo del Ferrocarril. En particular, debería subrayarse la relación entre digitalización y sostenibilidad con iniciativas de comunicación adecuadas.

#### *Los trabajadores ferroviarios*

4.18. Los ferrocarriles europeos emplean a alrededor de 1,3 millones de ciudadanos europeos directamente y en torno a 1 millón adicional de ciudadanos europeos de forma indirecta, lo que los convierte en uno de los mayores empleadores de la Unión Europea. Las empresas ferroviarias constituyen un factor esencial en la formación de los jóvenes y, de este modo, contribuyen a combatir el desempleo juvenil en Europa, especialmente en periodos de dificultades económicas.

4.19. El Año Europeo del Ferrocarril es también el de los trabajadores ferroviarios. Se deben garantizar empleos de alta calidad para los trabajadores del transporte, así como un servicio seguro y fiable para los consumidores. En el contexto de una Europa social, las condiciones laborales de los trabajadores deben ser objeto de una atención prioritaria. El *dumping* salarial y social no tiene cabida en el sector ferroviario y debe eliminarse.

4.20. Los trabajadores ferroviarios merecen un reconocimiento público. A tal efecto, es importante visibilizar sus logros y reconocer los retos que afrontan. Las acciones a escala europea deben contribuir a mostrar reconocimiento por los logros de los trabajadores y a subrayar la demanda de empleos de calidad. Todos los trabajadores ferroviarios deben recibir protección frente al *dumping* salarial y social para mantener unas operaciones ferroviarias seguras en Europa. Esto solo puede garantizarse mediante una concertación social activa en el sector.

4.21. La digitalización representa claramente una oportunidad para los ferrocarriles, además de ser un imperativo empresarial. Los ferrocarriles solo podrán responder a los desafíos actuales mediante la digitalización de sus procesos internos, así como de la forma en que prestan sus servicios. Al mismo tiempo, sin embargo, se debe actuar con la máxima cautela al llevar a cabo la digitalización para evitar transiciones perturbadoras y conflictos sociales. Es absolutamente esencial que los interlocutores sociales europeos se reúnan en el marco del diálogo social sectorial de la UE sobre los ferrocarriles para adoptar decisiones en torno a proyectos conjuntos a fin de determinar y anticiparse mejor a las repercusiones de la automatización y la digitalización para mantener un alto nivel de empleo y de garantías sociales en el marco de una transición justa desde el punto de vista social <sup>(5)</sup>.

4.22. La clave para abordar este desafío estriba en centrarse en las transiciones profesionales, con apoyo del aprendizaje a lo largo de toda la vida y las inversiones en la empleabilidad del personal para evitar los despidos de trabajadores. En el caso de los ferrocarriles, se plantean dos retos importantes: el desequilibrio en la pirámide de edad de sus trabajadores y las dificultades de contratación, especialmente entre los jóvenes y las mujeres <sup>(6)</sup>.

4.23. El Año Europeo del Ferrocarril debería ser una oportunidad para comunicar mejor, especialmente a los jóvenes europeos, el atractivo de una carrera en el sector ferroviario, mediante el apoyo de iniciativas conjuntas con los interlocutores sociales, las universidades, la comunidad académica en general y las organizaciones juveniles europeas.

#### *Infraestructura*

4.24. El marco de la RTE-T contribuyó en gran medida a determinar los recursos financieros necesarios para la nueva infraestructura ferroviaria, en torno a 500 000 millones EUR solo para la red principal de aquí a 2030, aunque los recursos disponibles siguen siendo insuficientes para responder a todas las necesidades. La finalización de la red principal debería llevar a una red europea de alta velocidad que prestara servicio a casi todas las capitales y grandes ciudades europeas (con más de 500 000 habitantes). Además, el mantenimiento de las infraestructuras de la RTE-T es una cuestión que se ha subestimado en gran medida en varios Estados miembros, en los que está apareciendo ahora de manera bastante drástica, mientras que en otros este aspecto se ha gestionado de forma adecuada.

4.25. Si, por un lado, el CESE aprueba la promoción de las conexiones ferroviarias entre las grandes ciudades mediante trenes de alta velocidad y la red RTE-T, recordamos la importancia de mantener niveles adecuados de dotaciones y financiación para las líneas nacionales y regionales.

4.26. El CESE pide que se impulse la inversión para completar la red, incluidas las áreas rurales y regionales, y que se asuma la financiación del mantenimiento ordinario y extraordinario de toda la red RTE-T mediante el plan de recuperación de la UE. Se necesitan más fondos para el desarrollo de los ferrocarriles, inversiones en infraestructura y una red más densa para el transporte de pasajeros y mercancías. Cada euro invertido en el ferrocarril crea y mantiene puestos de trabajo, en particular en el sector del suministro ferroviario y en las regiones.

<sup>(5)</sup> DO C 47 de 11.2.2020, p. 23.

<sup>(6)</sup> DO C 47 de 11.2.2020, p. 23.

### *Finanzas sostenibles*

4.27. El Plan de Acción denominado «Financiar el desarrollo sostenible» de la Comisión Europea [COM(2018) 97 final] tiene por objeto reorientar los flujos de capital hacia inversiones sostenibles a fin de alcanzar un crecimiento sostenible e inclusivo; gestionar los riesgos financieros derivados del cambio climático, el agotamiento de los recursos, la degradación del medio ambiente y los problemas sociales; y fomentar la transparencia y el largoplacismo en las actividades financieras y económicas.

4.28. El sistema de clasificación unificado o taxonomía de la UE, que aportará claridad sobre qué actividades pueden considerarse sostenibles, es particularmente importante.

4.29. Basándose en el desarrollo de la taxonomía de sostenibilidad de la UE y en los resultados logrados hasta ahora por el Plan de Acción, la Comisión anunció una revisión del Plan de Acción en el marco del Pacto Verde Europeo.

4.30. El CESE acogió con satisfacción las propuestas sobre taxonomía, que constituyen un primer paso en la ejecución del Plan de Acción: «Financiar el desarrollo sostenible»<sup>(7)</sup>. También se acogió favorablemente la propuesta relativa al establecimiento de nuevos índices de referencia de bajo impacto carbónico y de impacto carbónico positivo. Por otro lado, este fundamento debe estar en consonancia con las grandes ambiciones que se exponen en el Plan de Acción, en el que se afirma que «Europa está bien situada para asumir el papel de líder mundial». Ahora, es importante actuar de manera coherente con esta ambición y elaborar una taxonomía que permita hacerla realidad.

4.31. Habida cuenta de sus referencias de sostenibilidad, los ferrocarriles deberían poder encontrar oportunidades en todas las iniciativas de financiación sostenible. Si bien sigue siendo incuestionable que la financiación del mantenimiento y la ulterior expansión de la infraestructura ferroviaria como tal es un servicio público y debe correr a cargo del presupuesto público, se debe prestar atención a las necesidades de financiación del sistema ferroviario del mañana, en particular del material rodante y las estaciones de ferrocarril, así como evaluar la posibilidad de que los inversores privados participen en los proyectos ferroviarios.

4.32. Para garantizar la viabilidad del marco político previsto por la Comisión mediante sus iniciativas en materia de financiación sostenible, es importante que los Estados miembros de la UE completen a la mayor brevedad el proceso de ratificación del Protocolo de Luxemburgo de 2007 sobre cuestiones específicas de los elementos de material rodante ferroviario, del Convenio de Ciudad del Cabo de 2001 relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil (conocido como Protocolo ferroviario de Luxemburgo).

4.33. Es necesario que los ferrocarriles y la comunidad de inversores privados se reúnan e intercambien información sobre posibles sinergias, también en el marco de las iniciativas de financiación sostenible de la Comisión. El Año Europeo del Ferrocarril debería planificar actividades que permitieran realizar esos intercambios, con la participación tanto de la comunidad ferroviaria como de la comunidad de inversores privados, en particular los inversores a largo plazo, como los fondos de pensiones, inversiones y seguros.

### *Accesibilidad*

4.34. La promoción del acceso universal según lo establecido en el Protocolo n.º 26 sobre los servicios de interés general y sus referencias al servicio de interés económico general conlleva un acceso adecuado para todos los usuarios en todo el territorio (accesibilidad territorial), entendiéndose que las condiciones de acceso (periodos de espera, densidad de puntos de acceso, infraestructura, etc.) pueden variar en función de las necesidades de los usuarios. La igualdad de trato y la promoción del acceso universal también requieren combatir todas las formas de discriminación.

4.35. Con el fin de conseguir que los viajes por ferrocarril resulten más atractivos para los desplazamientos diarios, así como para los trayectos de larga distancia y transfronterizos, será importante ampliar los derechos de los pasajeros, informarles de tales salvaguardas, así como mantener y posiblemente mejorar la asequibilidad y la calidad del servicio del transporte ferroviario.

4.36. Las empresas ferroviarias europeas, los administradores de estaciones y los administradores de infraestructuras mejoran continuamente la experiencia de viaje de las personas con movilidad reducida o discapacidad. Los servicios ferroviarios son mucho más accesibles de lo que eran en el pasado y muchos pasajeros con discapacidad pueden viajar en tren sin ayuda. Los operadores ferroviarios contribuyen en gran medida a mejorar la inclusión social de las personas con discapacidad y se esfuerzan por cumplir sus compromisos en este ámbito junto con las autoridades públicas y las asociaciones de pasajeros.

<sup>(7)</sup> DO C 62 de 15.2.2019, p. 103.

4.37. Se han realizado inversiones para seguir eliminando las barreras en las estaciones y en los trenes durante el próximo decenio a fin de facilitar la experiencia de viaje de los pasajeros con movilidad reducida o discapacidad.

4.38. Por ello, será necesario seguir recibiendo financiación de terceros, ya sea por parte de los gobiernos nacionales o directamente de la UE, si se quiere seguir mejorando la accesibilidad de la red ferroviaria según las líneas previstas en la legislación vigente de la UE sobre accesibilidad ferroviaria.

4.39. El Año Europeo del Ferrocarril también debería ser una oportunidad para elaborar proyectos que promuevan un enfoque holístico de la accesibilidad, que aborde no solo las iniciativas adoptadas por el sector ferroviario en las estaciones de ferrocarril y en los trenes a fin de mejorar la asistencia y la accesibilidad, sino también todo aquello necesario para garantizar que todos los pasajeros puedan llegar a los centros de transporte en primer lugar.

#### *Turismo sostenible*

4.40. La Unión Europea es una de las regiones turísticas más desarrolladas y visitadas del mundo. La UE representa el 40 % de las llegadas de turistas internacionales en el mundo y el 31 % de los ingresos del turismo internacional. La UE alberga al mismo tiempo algunos de los mayores mercados emisores del mundo y de los destinos más visitados del mundo. En 2016, casi 270 millones de residentes de la UE (dos tercios de la población residente en ese momento) hicieron al menos un viaje de ocio, más de la mitad de los cuales fueron viajes internacionales. El transporte representa generalmente el 27 % de los gastos de un viaje de ocio.

4.41. Abordar el impacto medioambiental del transporte relacionado con el turismo es uno de los principales desafíos identificados en la Agenda para un turismo europeo sostenible y competitivo de la Comisión Europea [COM(2007) 621].

4.42. El movimiento en torno a «Fridays for Future», así como el aumento de los fenómenos meteorológicos y climáticos extremos, están haciendo que los ciudadanos se replanteen sus planes de viaje habituales y consideren el ferrocarril como un medio de transporte para llegar a su destino. Los viajeros con fines recreativos y vacacionales representan la mayor categoría de viajeros individuales de ferrocarril.

4.43. En la actualidad, el turismo europeo se enfrenta a una fase de transición, en la que destinos bien establecidos desarrollan nuevas visiones para fomentar un turismo más respetuoso con los principios de sostenibilidad económica, social y ambiental. Se necesitan nuevos modelos de desarrollo turístico para hacer frente al impacto medioambiental del turismo y al sobreturismo.

4.44. Para muchos Estados miembros y numerosas regiones y ciudades europeas, el turismo es un factor clave del tejido económico y social, que al mismo tiempo proporciona empleo e ingresos. Sin embargo, la pandemia de COVID-19 ha afectado gravemente a este ecosistema.

4.45. En este contexto, es preciso adoptar medidas para contribuir a la reactivación del turismo internacional, continental y nacional en beneficio de amplios sectores de la economía de la UE. Los ferrocarriles pueden ayudar a desarrollar destinos turísticos que no están adecuadamente atendidos por la aviación, abrir nuevas rutas y fomentar nuevas cadenas de valor. Para los ferrocarriles europeos es una oportunidad de satisfacer la creciente demanda de turistas con conciencia climática del mercado.

4.46. El Año Europeo del Ferrocarril debería ser una oportunidad para sensibilizar a la opinión pública sobre el turismo sostenible y las nuevas rutas turísticas que los ciudadanos europeos pueden descubrir gracias a las conexiones ferroviarias. El concepto del cambio modal del turismo debería desarrollarse y comunicarse a través de iniciativas de comunicación adecuadas, con el apoyo conjunto de la comunidad ferroviaria, la industria cultural europea y los representantes nacionales y europeos de la industria turística.

4.47. En este contexto, el Año Europeo del Ferrocarril también debe ser una oportunidad para dar más visibilidad y fomentar la sensibilización del público respecto de las líneas ferroviarias europeas históricas y paisajísticas, como el «Orient Express» de París a Venecia, la línea ferroviaria de Creusot que atraviesa el este y del sur de Francia, la línea de Munich al castillo de Neuschwanstein en Alemania, el itinerario ferroviario del valle de Orcia en Italia, las líneas de tren de Małopolska en Polonia y muchas otras en todo el continente.

*DiscoverEU*

4.48. Por varias razones, un número considerable de jóvenes europeos nunca o rara vez han viajado dentro de Europa. Aunque existen programas de intercambio educativo, la Unión Europea acaba de poner en marcha un instrumento que permitiría a cualquier europeo disfrutar de una experiencia de viaje que conectaría mejor a los jóvenes con la identidad europea, sensibilizándoles sobre los valores fundamentales de la Unión Europea y familiarizándoles con un medio de transporte sostenible y limpio. DiscoverEU es una iniciativa de la Unión Europea que ofrece a los ciudadanos la oportunidad de descubrir Europa a través de experiencias de aprendizaje. Viajando predominantemente en tren (hay excepciones para permitir la participación de quienes viven en islas o en zonas remotas), los jóvenes europeos pueden descubrir Europa, sus ciudades y sus pueblos.

4.49. Desde los trabajos preparatorios para la inclusión de este sector en el Tratado de Lisboa, se ha reconocido el papel que desempeñan los viajes en la creación de una identidad europea. El profesor Richard Jobs demostró recientemente el papel más específico que desempeña el pase de Interrail en la configuración de unos valores europeos comunes <sup>(8)</sup>.

4.50. El Año Europeo del Ferrocarril debería ser una oportunidad para dar un nuevo impulso a la iniciativa DiscoverEU, apoyando sus objetivos y dirigiéndose a los jóvenes europeos que aún no han participado en el proyecto. El CESE apoya la iniciativa del Parlamento Europeo de reconocer el derecho a obtener un pase DiscoverEU a todos los ciudadanos europeos cuando cumplan dieciocho años, como símbolo de la identidad de la UE.

*Europalia y otros museos ferroviarios europeos*

4.51. Cada dos años, Europalia presenta al público de Bélgica y de los países vecinos un programa de actos y exposiciones sobre temas de fuerte dimensión y perspectiva europea. Tradicionalmente, Europalia atrae a un gran número de visitantes, muchos de ellos extranjeros.

4.52. El tema de la próxima edición (que comenzará en octubre de 2021) será el ferrocarril y la influencia que ha tenido y sigue teniendo en la forma en que viajamos, trabajamos, nos comunicamos y vivimos en Europa. Se hará hincapié en los ferrocarriles como «precursores» de los esfuerzos de la Unión Europea por acercar a las naciones y a los ciudadanos, y en los trenes como elementos determinantes hacia la movilidad ecológica, en base a las ideas expuestas en el Pacto Verde Europeo y a la influencia del ferrocarril en las artes, poniendo de relieve el importante papel del ferrocarril como impulsor de transformaciones sociales, económicas e industriales.

4.53. En este contexto, sería útil aprovechar el Año Europeo del Ferrocarril para proporcionar más información sobre el calendario de iniciativas de Europalia, así como para comunicar a un público más amplio los contenidos creados en los actos culturales ya existentes, como los festivales de cine (Cannes, Venecia, Berlín) y las exposiciones de arte. En el mismo contexto, las estaciones de ferrocarril y los museos podrían servir en 2021 de telón de fondo de importantes iniciativas que conecten el futuro y el pasado de los ferrocarriles con importantes sectores como la arquitectura y la construcción, el diseño, el sector electromecánico, la alimentación y el turismo.

4.54. Es necesario, asimismo, que el Año Europeo del Ferrocarril procure granjearse la participación de todos los museos ferroviarios europeos, invite a los ciudadanos a descubrir sus colecciones, incluso a través de su digitalización, y promueva intercambios entre estas instituciones y una gira europea por los museos ferroviarios.

Bruselas, 16 de julio de 2020.

*El Presidente*  
*del Comité Económico y Social Europeo*  
Luca JAHIER

---

<sup>(8)</sup> Véase Jobs, R.I. (2017). *Backpack Ambassador — How Youth Travel Integrated Europ*, University of Chicago Press, p. 249.