

## **El fracàs de la ¿liberalització? ferroviària a Europa**

**Daniel Albalade**

*L'Econòmic, 30 d'octubre de 2010*

Molts són els esforços que s'han fet des de la política de transport europea per tal de promoure el transport de mercaderies per ferrocarril. Les reformes impulsades per la Comissió Europea des del 1991 situen aquest sistema com l'eix indiscutible de la política comuna de transport per tal de potenciar un sistema integrat, eficient i sostenible amb avantatges comparatius teòrics respecte al sistema de transport principal, la carretera.

Tanmateix, la liberalització del sector ferroviari –separació vertical entre la gestió de la infraestructura i els serveis mòbils, i la introducció de competència– no ha aportat els resultats esperats. Tot i els esforços, resulta sorprenent que la quota de mercat del ferrocarril no ha deixat de perdre pes en el transcurs dels últims anys, passant del 20,1% l'any 2000 a l'actual 18%. Aquest descens és marcadament més important a Espanya, on la prioritització excessiva de l'alta velocitat per a passatgers –deixant les mercaderies en la marginalitat– i la manca de reformes liberalitzadores reals poden intuir-se com els principals responsables. Per aquest motiu, el país de la UE que més ha invertit en ferrocarril d'alta velocitat, i el segon a escala mundial després de la Xina –de fet és Espanya també el líder mundial en quilòmetres per càpita i per superfície–, presenta una caiguda de la quota de ferrocarril de mercaderies de més del 40% des del 2000 (del 7.2 al 3.9).

D'altra banda, Espanya s'està convertint en un dels últims estats a aplicar les directives europees de liberalització del sector, fet que li ha suposat l'obertura d'un procediment d'infracció per incompliment. Cal dir, però, que el retard en la transposició nacional de la directiva de liberalització ferroviària del 2001 ha estat generalitzat. De fet, el compliment i l'aplicació d'aquesta directiva es xifrava entorn d'un 35% sis anys després de la seva aprovació, sense que s'hagin interposat sancions significatives.

En l'actualitat, Espanya es troba molt lluny de la liberalització real del seu mercat. Després de la separació vertical ja consolidada, i de l'accessibilitat de

la seva xarxa ferroviària a empreses amb llicència europea, és la introducció de competència efectiva en el mercat el principal repte de les autoritats de transport. Tot i l'existència de vuit empreses operadores amb llicència que competeixen amb Renfe Operadora, aquesta gaudeix d'una posició de domini quasi total amb més del 90% de la quota de mercat.

Amb tot, l'esforç de la UE per promoure el ferrocarril de mercaderies ha resultat estèril a Europa, però sobretot a Espanya. El fracàs de la liberalització no es deu a un resultat inesperat o pervers de la separació vertical o de l'obertura del mercat a empreses privades, sinó a la manca de competència efectiva. La falta de convenciment, el proteccionisme i els interessos d'empreses públiques han paralitzat el procés de reforma, i són responsables de l'agonia i degradació d'aquest sistema de transport perquè el fan incapaç de competir amb la carretera.