

JULIÁN ERASO ARRIETA

---

## **LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO**

**JULIÁN ERASO ARRIETA**  
Consejero Delegado de Euskotren

### **Índice**

0. La Directiva de Servicios: Hacia un verdadero mercado único de servicios
1. Contexto general europeo
  - Los objetivos de la liberalización en la UE
  - Los antecedentes europeos
  - Primeras decisiones en el marco jurídico
2. En qué consiste la liberalización y cómo se materializa
  - Diferenciación entre gestores de infraestructuras y operadores de servicios
3. El caso español
  - Las mercancías
  - Las personas
4. El caso vasco: EuskoTren, el operador de referencia

- **La Directiva de Servicios: Hacia un verdadero mercado único de servicios**

Con el fin de crear un verdadero mercado interior de servicios para el año 2010, la Comisión ha desarrollado una Directiva destinada a suprimir los obstáculos jurídicos que impiden a las empresas ofrecer sus servicios o establecerse en otros Estados miembros. Al fomentar la actividad económica transfronteriza y al estimular la competencia, la Directiva tiene por objeto ampliar la elección, mejorar la calidad y hacer bajar los precios tanto para los consumidores como para las empresas usuarias de servicios. Pretende también fomentar la innovación, mejorar la competitividad y crear empleos de alta calidad en el sector.

Lógicamente, los servicios de transportes se ven implicados por esta directiva, que busca, entre otras cuestiones, la supresión de los obstáculos a la libre circulación de servicios de un Estado miembros a otros.

Hablamos, en consecuencia, de liberalización e integración del mercado de los transportes. Este es el tema que voy a desarrollar en mi intervención: la situación y perspectivas del sector en el contexto europeo y los casos del Estado español y de Euskadi.

- **Contexto general europeo**

La progresiva liberalización e integración del mercado de los transportes en la Unión Europea ha producido en los últimos años importantes frutos para los usuarios, entre ellos una mayor oferta y tarifas más competitivas en sectores como el del transporte aéreo.

La política común de transportes está contribuyendo asimismo a la modernización de infraestructuras y al uso de tecnologías avanzadas, bien se trate de redes de trenes de alta velocidad o de servicios portuarios; a reducir el impacto medioambiental de determinados modos de transporte, sobre todo por carretera; y a reforzar la seguridad, fiabilidad e interoperabilidad de las distintas modalidades de transporte en general, sea aéreo, terrestre o marítimo.

Aunque el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea firmado en Roma el 25 de marzo de 1957, ya recogía en su artículo 3 el “establecimiento de una política común en el sector de los transportes” se puede decir que hasta 1985 dicha política recibió escaso impulso para su desarrollo.

El “Libro Blanco” de la Comisión sobre la realización del mercado interior en junio de 1985, supuso el inicio de una nueva etapa fructífera para esta política común.

La eliminación de las restricciones en cuanto a la prestación de servicios de transporte era un elemento esencial si se deseaba alcanzar el efecto máximo en cuanto a la eliminación del resto de las barreras administrativas, técnicas, fiscales, aduaneras y de otra índole.

Desde entonces, la política de transportes se ha desarrollado con velocidad irregular y, finalmente, ha pasado a incluir un amplio abanico de medidas, acciones e iniciativas, que tienen por objeto llegar a un mercado único de los servicios de transporte.

### **Evolución.**

Tras la aplicación del Tratado de la Unión Europea, firmado en Maastricht el 7 de febrero de 1992, se incluyen por primera vez de manera explícita medidas destinadas a mejorar la seguridad de los transportes. También se incluyen disposiciones relativas a las redes transeuropeas y a la cohesión económica y social para que la Comunidad contribuya al establecimiento y desarrollo de las infraestructuras de transportes, estableciendo por primera vez un título dedicado a las redes transeuropeas en los sectores de las infraestructuras de transportes, de las telecomunicaciones y de la energía.

En los diez años posteriores al Tratado de Maastricht el objetivo ha sido ampliamente conseguido, con excepción del sector ferroviario. El cabotaje por carretera es una realidad. Se ha abierto el tráfico aéreo a una competencia que cada vez es más evidente y con el nivel de seguridad más alto del mundo. Lo mismo ocurre con el transporte marítimo, donde se ha liberalizado el cabotaje desde el 1 de enero de 1993.

El sector ferroviario, sin duda el más retrasado en el proceso liberalizador, inició a principios del nuevo siglo la aprobación de una serie de paquetes normativos que paulatinamente van permitiendo el acceso a las redes ferroviarias a compañías de transporte de mercancías de otros Estados miembros (Primer y segundo paquete ferroviario) para culminar, según las previsiones en 2010, con la liberalización del transporte internacional de personas.

### **Situación actual y perspectivas.**

La primera consecuencia de la apertura del mercado del transporte ha sido la reducción significativa de los precios para los consumidores, combinada con una mayor calidad de los servicios y una multiplicación de las opciones.

El segundo avance de esta política, a partir de los resultados de los programas marco de investigación, fue el desarrollo de las técnicas más modernas en un marco europeo de interoperabilidad. La red transeuropea de trenes de alta velocidad es una muestra clara de los avances experimentados.

En el marco del desarrollo del sector a partir de las medidas liberalizadoras se han producido una serie de ajustes cuya primera manifestación es un crecimiento desigual de los distintos modos de transporte (transporte por carretera, ferroviario, vías navegables, aéreo y marítimo).

A modo de referencia, el transporte por carretera representa hoy en día un 44% del transporte total de mercancías, frente a un 41% para la navegación de corta distancia, con 8% para el ferrocarril y un 4% para las vías aéreas. En cuanto al transporte de personas, el que se realiza por carretera representa el 79%, el ferroviario el 6% y el aéreo el 5%.

Otro aspecto a corregir de cara al futuro viene determinado por la congestión en algunos ejes viales y ferroviarios importantes (dentro de las ciudades, así como en los aeropuertos), sin olvidar los efectos nocivos para el medio ambiente o la salud de los ciudadanos y el alto precio pagado por la inseguridad de las carreteras.

- **En qué consiste la liberalización y cómo se materializa**

#### *SEPARACION ENTRE INFRAESTRUCTURAS Y OPERACIONES*

El proceso de liberalización del sector ferroviario que promueven las directivas comunitarias especifica la necesidad de mantener al mínimo contabilidades separadas de las labores de operación y de gestión de las infraestructuras. Dichas directivas no concretan, no obstante, la necesidad de separar dichas actividades en dos o más entidades diferentes. En este sentido, las experiencias de liberalización del sector ferroviario en Europa se han basado en métodos y modelos diferentes:

##### **A) Separación vertical completa**

Se basa en la separación de la gestión de la infraestructura y la operación en entidades autónomas e independientes con diferente propiedad, contabilidades y personal.

La propiedad de las infraestructuras puede ser pública, como en el caso de Francia (RFF), Portugal (REFER) o Suecia (Banverket), o de propiedad privada como en el caso del Reino Unido (Railtrack). El ejemplo de Railtrack es el único existente para el caso de propiedad privada de las infraestructuras. En este sentido, una serie de accidentes y otros problemas derivados de las infraestructuras, han cuestionado la viabilidad de un modelo con una propiedad privada de las infraestructuras.

### **B) Separación vertical bajo holding de propiedad pública**

Se basa en la separación de la gestión de la infraestructura y la operación en entidades autónomas e independientes bajo un holding público. Este es el caso de Alemania.

### **C) Separación en unidades de negocio**

Se basa en la separación de la gestión de la infraestructura y la operación en unidades de negocio integradas en una misma compañía con contabilidades independientes. Este es el caso de los Ferrocarriles Nacionales de Bélgica e Italia.

## *LA SITUACIÓN EN DIFERENTES PAÍSES EUROPEOS*

En los países del grupo de cabeza “on schedule” (Reino Unido, Suecia, Alemania, Holanda, Dinamarca y Suiza) la competencia en el mercado ferroviario está desarrollada. Este grupo ha conseguido una apertura de mercado a pesar de los diferentes enfoques adoptados.

Reino Unido es el estado con un mayor índice de liberalización en Europa. Suecia y Alemania han realizado también importantes avances en este sentido. Los mercados de ambos Estados se encuentran abiertos en similar grado, a pesar de haber adoptado diferentes estrategias de liberalización. Alemania ha optado por un ferrocarril integrado, mientras que Suecia ejerció una separación institucional completa.

Este hecho demuestra que diferentes modelos regulatorios pueden ser igualmente efectivos para alcanzar los objetivos de liberalización y apertura al mercado.

En los países de los otros dos grupos, “delayed” y “pending departure”, la entrada en el mercado para nuevos competidores se manifiesta con mayores dificultades.

## • El caso español

El sector ferroviario español ha experimentado una profunda transformación en los últimos 15 años. La llegada de la Alta Velocidad y el desarrollo de las Cercanías han marcado, junto a una nueva organización y una cultura de empresa orientada a los clientes, el nacimiento de un “nuevo ferrocarril”, que en muchas facetas se sitúa entre los más avanzados del mundo.

Hoy, la necesidad de adaptarse a las directivas y legislación europeas y de responder a la creciente demanda social de este eficaz medio de transporte, hace necesaria la puesta en marcha de nuevas formas de organización y de colaboración en el sector ferroviario, tanto de las empresas públicas de ámbito geográfico estatal como las dedicadas a espacios regionales y metropolitanos.

El ferrocarril ofrece importantes oportunidades para el desarrollo de un sistema de transporte sostenible: eficiente en lo económico, integrador en lo social y compatible con las exigencias medioambientales.

El conjunto del sector ferroviario se va acercando a los 2.000 millones de viajeros anuales, con más de 25.000 millones de viajeros/kilómetro. Los cerca de 50.000 empleados directos en el sector realizan actividades a las que corresponden unos Gastos de Explotación que superan anualmente los 3.300 millones de euros, con unas aportaciones del Estado próximas a los 1.100 millones de euros. Entre inversiones y gastos, el sector ferroviario ha movido en el período 2001-2004 una cifra cercana a los 33.000 millones de euros. Estas cifras dan idea del importante efecto económico derivado de la actividad del sector ferroviario dentro del conjunto del Estado español.

La demanda social de este medio de transporte requiere un cuidado marco de planificación estratégica para las infraestructuras ferroviarias y su relación con las ciudades y el territorio.

### **Cronología de la liberalización del sector ferroviario español**

- **18/11/2003.-** Se aprueba la Ley del Sector Ferroviario
- **30/12/2004.-** Se aprueba el Estatuto de Adif
- **31/12/2004.-** Se aprueba el Estatuto de Renfe Operadora
- **31/12/2004.-** Se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario

- **01/01/2005.-** Entran en vigor la nueva estructura de las entidades públicas empresariales Adif/Renfe y la LSF
- **21/01/2005.-** Se crea la Comisión de Coordinación de las actividades ferroviarias
- **24/01/2005.-** Transfesa comunica a Fomento su intención de pedir licencia de operador
- **19/03/2005.-** Comsa Rail pide formalmente la primera licencia de operador
- **09/04/2005.-** Se aprueba la Orden sobre la Declaración de Red y el procedimiento de adjudicación de capacidad de Red
- **09/04/2005.-** Se aprueba la Orden sobre cuantía de los cánones ferroviarios
- **01/06/2005.-** Continental Rail (ACS) pide a Fomento la licencia de operador ferroviario
- **09/06/2005.-** Se reúne por primera vez el Comité de Regulación Ferroviaria, creado por la LSF
- **06/07/2005.-** El Consejo de Administración de Adif aprueba la Declaración de Red
- **28/09/2005.-** Comsa Rail, primera compañía en obtener licencia de operador
- **18/10/2005.-** Continental Rail (ACS) obtiene licencia de operador
- **30/11/2005.-** Fomento crea la Sociedad Estatal de Infraestructuras Terrestres
- **01/01/2006.-** Apertura de la Red de Interés General a cualquier empresa con licencia europea
- **31/01/2006.-** Se aprueba la Orden de homologación del material rodante y los centros de mantenimiento y las tasas por su certificación
- **27/05/2006.-** Activa Rail, filial de Transfesa, obtiene licencia de operador ferroviario
- **05/07/2006.-** FCC pide a Fomento la licencia de operador ferroviario
- **02/08/2006.-** Se aprueba la Orden de homologación del personal ferroviario y de los centros para su formación
- **24/08/2006 -** Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos S.A. consigue la Licencia de Empresa Ferroviaria.

### **La Ley del Sector Ferroviario**

El Pleno del Congreso de los Diputados aprueba en 2003 la Ley del Sector Ferroviario, una norma que supuso la entrada en funcionamiento de un nuevo modelo del ferrocarril español, que pretende hacer de éste un modo de transporte competitivo y abrir progresivamente el transporte ferroviario a la competencia.

## **Los actores del sistema**

Desde la entrada en vigor de la ley, cualquier empresa ferroviaria que pretenda prestar servicios de transporte de mercancías tendrá libre acceso a la Red Ferroviaria de Interés General. Además, aquellas que oferten servicios internacionales, también podrán hacerlo sobre las infraestructuras españolas integradas en la denominada Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías.

La Ley determina también cuáles serán los actores protagonistas del futuro sector: un administrador de infraestructuras, cuya función principal será el mantenimiento y explotación de las líneas; empresas ferroviarias, cuya actividad se centrará en prestar servicios de transporte de viajeros y mercancías; un Comité de Regulación Ferroviaria, que actuará de intermediario entre los dos anteriores; y el Ministerio de Fomento, que tutelaré la transición hacia el nuevo modelo y velará por el correcto funcionamiento de éste.

## **Primera fase de la constitución de Adif**

En cuanto al futuro de las actuales empresas, a los seis meses de la publicación de la Ley, la entidad pública empresarial Renfe pasó a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), asumiendo las funciones de administración de infraestructuras ferroviarias.

Las labores de operación de transporte ferroviario pasaban a ser desempeñados por una nueva entidad pública empresarial, denominada Renfe-Operadora.

## **RENFE Operadora. Cómo se forma**

RENFE Operadora, creada el mismo día de entrada en vigor de la Ley, está adscrita al Ministerio de Fomento. Su objeto es la prestación de servicios de transporte ferroviario tanto de mercancías como de personas, incluyendo el mantenimiento del material rodante. También podrá llevar a cabo actuaciones mercantiles destinadas a optimizar sus funciones, incluso mediante la participación en negocios, empresas nacionales e internacionales u otras entidades, al tiempo que podrá crear en su seno sociedades anónimas cuyo objeto social coincida, total o parcialmente, con las funciones propias de sus unidades de negocio o áreas corporativas.

### **Comité de Regulación Ferroviaria**

El tercer gran actor del nuevo modelo español es el Comité de Regulación Ferroviaria, al que compete la salvaguarda de la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios sobre la Red Ferroviaria de Interés General y velar porque sean prestados en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias.

Se trata de un órgano colegiado integrado en el Ministerio de Fomento.

Su creación responde, en el marco de un mercado de transporte liberalizado, a la necesidad de garantizar la igualdad entre empresas públicas y privadas en las condiciones de acceso a la infraestructura, de velar por que los cánones por utilización de ésta no sean discriminatorios y de resolver los conflictos que puedan plantearse entre el Adif y las empresas ferroviarias. Sus resoluciones, por ello, serán vinculantes para las entidades implicadas en el modelo y recurribles, en alzada, ante el propio ministro de Fomento.

### **La función del Ministerio de Fomento en el proceso**

El Ministerio de Fomento es el encargado de velar porque la transición hacia el nuevo modelo se realice de acuerdo a la Ley del Sector Ferroviario, definiendo qué bienes muebles e inmuebles y qué recursos humanos deberán adscribirse a cada entidad pública empresarial.

Fomento, además, se reserva la planificación de las infraestructuras ferroviarias; el establecimiento o modificación de las ya existentes; la inclusión o no de una línea dentro de la Red Ferroviaria de Interés General, el otorgamiento de licencias o certificados de seguridad, la modificación de la cuantía de los cánones, la investigación de accidentes con víctimas, la aplicación del régimen sancionador o la homologación de centros habilitados que certifiquen la idoneidad del material rodante o la formación del personal.

### **Consideración de empresa ferroviaria / Quién puede prestar servicios ferroviarios**

Desde la entrada en vigor de la Ley, la prestación de servicios ferroviarios también estará limitada a aquellas empresas que cumplan con una serie de requisitos. Así, sólo tendrán consideración de 'empresas ferroviarias' las que cuenten con una licencia que las acredite como tales y que será otorgada por el Ministerio de Fomento, pasando a formar parte de un Registro Especial de Empresas Ferroviarias que se creará en el propio Ministerio.

Cada cinco años, dicha licencia será revisada. Sólo se concederá esta licencia (única para toda la Red Ferroviaria de Interés General y con validez en el resto de la Unión Europea) a las entidades cuya actividad principal consista en la prestación de servicios de transporte de viajeros o mercancías y que, en cualquier caso, deberán aportar la tracción. Es más, aquéllas que sólo cuenten exclusivamente con tracción, también tendrán la misma consideración.

Las empresas operadoras tendrán que revestir la forma de sociedades anónimas; contar con capacidad financiera para hacer frente a sus obligaciones reales y potenciales durante un periodo mínimo de doce meses; garantizar la competencia profesional de su plantilla y la seguridad de los servicios que se pretendan prestar; y tener cubiertas las responsabilidades civiles que puedan serles exigibles.

Estas empresas, las agrupaciones empresariales internacionales que las constituyan, los agentes de transporte, cargadores y operadores de transporte combinado, podrán solicitar capacidad de infraestructura al objeto de que el administrador les asigne surcos para la explotación de servicios ferroviarios. Estos no podrán cederse ni ser objeto de ningún negocio jurídico.

Previamente a la prestación de los servicios, las empresas ferroviarias deberán obtener los correspondientes certificados de seguridad, un documento que podrá emitir el Ministerio de Fomento, el administrador de infraestructuras ferroviarias o un ente facultado por el primero.

Como mínimo, este documento deberá explicitar el sistema de control, circulación y seguridad ferroviaria necesarios, los conocimientos y requisitos exigidos al personal de conducción, las características técnicas del material rodante y el procedimiento para su otorgamiento.

- **El caso vasco / EuskoTren, el operador del referencia**

**El gobierno Vasco tiene competencia exclusiva en materia ferroviaria como expresa el Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma del País Vasco. (Ley Orgánica 3/1979)**

1. “Competencias en Ferrocarriles, transportes terrestres, marítimos, fluviales y por cable, puertos, helipuertos, aeropuertos y Servicio Meteorológico del País Vasco, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.20º de la Constitución. Centros de contratación y terminales de carga en materia de transportes”.
2. “Desarrollo legislativo y la ejecución dentro de su territorio de la legislación básica del Estado: Ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino dentro del territorio de la Comunidad Autónoma, aunque discurren sobre las infraestructuras de titularidad estatal a que hace referencia el número 21 del apartado 1 del artículo 149 de la Constitución, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado”.

Conscientes de la necesidad de adaptar **nuestro sistema ferroviario** a las nuevas directrices europeas, desde el **Departamento de Transporte y Obras Públicas y desde el Gobierno Vasco** se han acometido, progresivamente, los pasos necesarios para el desarrollo de un **sistema vasco de ferrocarril** competitivo y conectado con las redes europeas.

Este **proceso de transformación** del nuevo modelo ferroviario vasco tiene los siguientes **objetivos**:

- Crear una red de altas prestaciones destinada al transporte de viajeros, optimizando el uso de la red convencional para el transporte de mercancías, integrándolo dentro de los grandes pasillos europeos.
- Separar las actividades ligadas a la administración de infraestructuras ferroviarias de la explotación de los servicios de transporte ferroviario que se presten sobre las mismas.
- Abrir gradualmente el mercado, regulando la apertura a la competencia del transporte de mercancías de acuerdo con el calendario establecido en las Directivas europeas.

- Establecer cánones por el uso de las infraestructuras ferroviarias.
- Crear los diferentes comités de regulación que garantizarán la seguridad del sistema y el buen funcionamiento de un mercado transparente y no discriminatorio.

En este contexto, a finales de 2001 se aprueba el **Plan Estratégico EuskoTren XXI**, que representa un compromiso y una clara apuesta por el **incremento del protagonismo de EuskoTren en relación con el servicio público de transporte**, por ferrocarril y carretera, de personas y mercancías, contemplando, asimismo, las **posibilidades de futuro y la previsible evolución en relación a las nuevas infraestructuras ferroviarias de la CAE y la aplicación de las Directrices Europeas**.

Los **objetivos** de dicho Plan son los siguientes:

- Potenciar el servicio de transporte colectivo en cercanías, tanto por ferrocarril como por carretera.
- Garantizar las conexiones intermetropolitanas y potenciar el modo ferroviario con las nuevas infraestructuras.
- Fomentar el tráfico de mercancías por ferrocarril.
- Explotar los servicios de tranvía en Euskadi.
- Potenciar la movilidad en comarcas rurales con problemas de accesibilidad.
- Potenciar en transporte ferroviario en comarcas industriales.
- Contribuir activamente al desarrollo de las políticas de transporte de la CAE.
- Desarrollar una empresa que gestione eficazmente las infraestructuras y se consolide como operador integral de transporte.

### ***Reorganización interna de EuskoTren***

En octubre de 2002 se pone en marcha un proceso de *reorganización interna* y un nuevo modelo organizativo.

Así, la estructura organizativa queda dividida en **tres Unidades de Negocio**:

- **Infraestructuras:** dirección encargada fundamentalmente de los proyectos de nuevas inversiones y mantenimiento de la infraestructura, la gestión de la circulación (puesto de mando) y el aseguramiento de la seguridad.
- **Unidades de negocio operativas:** dirección encargada de la explotación del transporte de viajeros y mercancías por ferrocarril, el transporte en autobús, el tranvía y el mantenimiento de todo el material móvil.
- **Estructura y apoyo:** dirección encargada del soporte a la organización (administración, sistemas de información, recursos humanos,...).

Esta estructura organizativa **trataba ya de responder a la filosofía de las Directivas Comunitarias**, sirviendo como **base para el futuro modelo ferroviario vasco**.

#### *ETS – Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca.*

El 21 de mayo de 2004 el Gobierno Vasco con la Ley 6/2004 aprueba la creación del **Ente Gestor de Infraestructuras Vascas, Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca (ETS)**, integrado por Imebisa, sociedad pública perteneciente al Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, y la Unidad de Infraestructuras de EuskoTren, como un nuevo paso para la adecuación a las Directivas Comunitarias.

Con dichas iniciativas, **el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco se sitúa en el marco de la política comunitaria, anticipando su adaptación al marco de liberalización europeo, y tomando una posición claramente proactiva en el desarrollo y adaptación del sistema ferroviario vasco.**

#### *Separación del Operador y del Gestor de Infraestructuras en el País Vasco*

Euskadi aún quedando fuera del ámbito de aplicación de las directivas Europeas esta inmerso en un proceso de modernización de su sector Ferroviario. Este proceso de transformación iniciado en el 2003 está siendo completado durante el presente año.

Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos, S.A., es la empresa de la que surgen las dos entidades, independientes entre sí, que se van a responsabilizar del transporte ferroviario en Euskadi en sus dos facetas: el transporte de personas y mercancías por una parte (empresa operadora), y el gestor y mantenedor de las infraestructuras ferroviarias por otro.

Con la modificación de los estatutos de la empresa matriz, concretando sus objetivos como empresa operadora de transportes, sin compromisos de construcción ni mantenimiento de las redes, Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos (Euskotren) pasa a ser el Operador de referencia en el País Vasco.

El gestor de Infraestructuras, el ente público Euskal Trenbide Sarea – Ferrocarriles Vascos, S.A., creado como hemos comentado antes por la Ley 6/2004, adquiere por este mandato la responsabilidad de la construcción y mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias de la Comunidad.

Este hecho sitúa a Euskadi en una situación aventajada respecto del resto de comunidades autónomas y en particular respecto de Cataluña.

Sí es cierto, no obstante, que las medidas aprobadas por la Comisión Europea están encaminadas hacia la revitalización de las redes ferroviarias, en parte a través de una apertura del sector. Euskadi, por el momento, no cuenta con una ley ferroviaria como la de Cataluña que defina la “posible” apertura del sector a operadores externos (privados o públicos).

Así, en agosto de este mismo año se producía un hito fundamental en el proceso de reordenación de actividades y funciones en el sector ferroviario de Euskadi con la incorporación de 186 profesionales de Eusko Trenbideak, S.A. al ente público Euskal Trenbide Sarea (ETS). Se cumplían, de esta manera, los procedimientos establecidos en el decreto del 6 de junio de 2006 y publicado en el Boletín Oficial del País Vasco el día 30 de ese mismo mes, en el que se traspasan a ETS los activos y el personal necesarios para acometer las labores de construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias dependientes de la Comunidad Autónoma Vasca.

En este momento, por lo tanto, Euskotren se encuentra en el inicio de una nueva etapa en la que nuestra actividad adquiere un mayor nivel de especialización. A partir de ahora los esfuerzos de EuskoTren se centran en potenciar la calidad del servicio que ofrecemos al conjunto de la ciudadanía, en consolidar nuestra posición como operador de transportes de referencia de Euskadi y en prepararnos para afrontar el reto de competir en un mercado abierto y liberalizado.

EuskoTren, la principal empresa de transportes de Euskadi, está en situación de aprovechar las **oportunidades que surjan tras la liberalización ferroviaria**, convirtiéndose en una empresa capaz de ofrecer servicios abiertos a Europa, explotando las futuras

infraestructuras ferroviarias (transporte ferroviario de pasajeros y mercancías de largo recorrido – transeuropeo e intercities).

Tras conseguir la licencia de empresa ferroviaria, hemos dado el primer paso para situarnos en la competencia que se está abriendo a nivel europeo. Tras la consecución del Certificado de Seguridad que estamos tramitando ante el Ministerio de Fomento nuestro reto como empresa operadora será, sólo o buscando las alianzas con otros operadores, conseguir responder a las expectativas del mercado ofreciendo calidad y garantía de buen servicio.

La movilidad de las personas y de las mercancías por toda Europa tiene que estar entre nuestros objetivos. Tenemos claro que el transporte es un gran dinamizador de la economía y tenemos que trabajar para que entre todos podamos seguir mejorando la calidad de vida de nuestra sociedad.

**Estas son algunas de las máximas a las que tenemos que atender para ocupar nuestro puesto en este mundo del transporte liberalizado:**

- **EuskoTren actúa con criterios de mercado y su gestión se basa en principios de eficacia y servicio público.**
- **EuskoTren es una empresa pública, dependiente del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, que ha contribuido activamente al desarrollo de Euskadi.**
- **EuskoTren se encuentra inmersa en un proceso de inversiones programadas que posibilita la mejora permanente de sus servicios.**
- **EuskoTren es el referente en el sector de transporte público vasco.**
- **EuskoTren contribuye activamente a la integración de territorios y comarcas.**
- **EuskoTren, como empresa pública, tiene un compromiso social que debe atender y que atiende.**
- **EuskoTren destaca en su esfuerzo por la mejora continua y por ofrecer a sus clientes servicios de la máxima calidad.**
- **EuskoTren es una empresa protagonista en el desarrollo de proyectos de futuro que se plantean en el País Vasco.**