

INTERVENCION BREXIT IRUNEA

Buenos días,

1.- Introducción.

Abordamos en este segundo panel otro asunto de plena actualidad, que afecta directísimamente a derechos de la ciudadanía europea y propicia actividad y competitividad a sus operadores económicos. Hablamos del Brexit, que ha dejado claras dos ideas.

La primera es que Europa somos todos y las cuestiones europeas nos afectan de lleno. Hay una gran diferencia entre que haya o no haya Unión Europea y entre ser o no ser miembro de este club. Estamos ante un hecho insólito en la historia reciente del continente europeo. Tras experimentar los beneficios de la unión, un estado miembro con una enorme potencia comercial y logística se arriesga a ser un estado tercero respecto a la Unión. Eso significa un Brexit sin acuerdo: que las leyes primarias y secundarias de la UE dejan de aplicarse en territorio británico

Ese panorama es muy preocupante e impacta en todos los sectores económicos, en el ámbito de los derechos civiles y políticos y en la propia estructura institucional de la Unión. Puede abrir además debates como el de la “ampliación interna” si finalmente Escocia decide separarse del Reino Unido y seguir siendo miembro de la UE como nuevo estado o si se produce la reunificación de las dos irlandas.

En el caso del sector del transporte el Brexit impacta en todos sus subsectores, que emplean en Europa a cerca de diez millones de trabajadores. Son compañías decisivas para la competitividad de nuestros productos pues el coste de la logística es clave. Además, un buen funcionamiento y regulación del sector es crítico para acabar con la saturación (nos cuesta hoy un 1% del PIB europeo) para las políticas de cambio climático o para la seguridad vial.

Viene esta reflexión a cuento de la escasísima atención que se presta de ordinario a la temática europea en los medios de comunicación y en el debate político. Y a la necesidad de corregir urgentemente esa situación. Venimos de una campaña electoral en la que temas de la importancia de los que estamos abordando en estas jornadas apenas han tenido espacio. Han pasado completamente desapercibidos. Y son determinantes para derechos fundamentales de muchos ciudadanos y también para el buen funcionamiento del mercado y la economía.

La segunda cuestión es aún más general y tiene que ver con el cómo se hace la política. El Brexit es un ejemplo de lo que la ciudadanía debería rechazar con contundencia. La búsqueda de una solución a la crisis de liderazgo en el seno de un partido político, en este caso el conservador británico desencadenó este proceso. El entonces líder de los torios, el primer ministro David Cameron, vio en la victoria del UKIP en las elecciones europeas de 2014 una oportunidad para recuperar su posición interna y ganar también enteros en el mercado electoral británico.

Así, comenzó a copiar el discurso eurófobo de Nigel Farage para auparse en las encuestas. De paso presionar a las autoridades comunitarias para renegociar la posición británica

en la Unión. Conseguido un nuevo acuerdo, más ventajoso aún que el anterior, convocó un referéndum para ratificarlo, llegó tarde y lo perdió. Ganaron los partidarios del Brexit convencidos por mentiras centradas en minusvalorar y criticar los evidentes beneficios que tiene para el Reino Unido ser miembro de la Unión.

De este modo las “cosas de la política”, el regate corto, las peleas internas y entre partidos políticos por el poder acabaron afectando de lleno a la política de las cosas, al trabajo que en realidad debería ocupar tiempo y preocupaciones de los partidos y las instituciones: dedicarse a resolver problemas, no crear nuevos y más graves.

2.- La fotografía del hoy.

Hoy los irresponsables que nos han traído hasta aquí han contagiado su crisis a las instituciones británicas. El sistema político británico contempla el abismo que ha creado la situación y sigue paralizado ante las consecuencias de la decisión de abandonar la unión. Mientras, la justicia llama a declarar a Boris Johnson por mentir durante la campaña en la que apoyó convertir al Reino Unido en un país tercero respecto a la Unión Europea. Los tribunales piden responsabilidades por haber ocultado los efectos que hemos descrito y por fijar en centenares de millones de euros al día el perjuicio que suponía para las arcas británicas y consecuentemente sus servicios públicos, la pertenencia a la Unión.

. El pasado 12 de abril se aprobó una nueva prórroga para ejecutar la salida del Reino Unido en vigor hasta el 31 de octubre. Solo un acuerdo puede acortar ese plazo. Pero mientras la ciudadanía británica ha participado en las elecciones

europas. El populismo que alentó el desastre ha ganado los comicios. Pero ha quedado de manifiesto que hoy los partidarios del Brexit a cualquier precio no superan el 30% de respaldo electoral. Los partidos que más han progresado, como los Liberales, plantean un nuevo referéndum. Y los tradicionales, Laboristas y Conservadores defienden sin ambages que no podrá ejecutarse un Brexit sin acuerdo. Con esos antecedentes nadie en la UE se atreve a hacer un pronóstico lo que prolonga la incertidumbre. Y crece el apoyo a la opinión de que el Reino Unido quizá no salga nunca del club europeo.

2.1- Planes de contingencia.

Por eso la obligación de las instituciones comunitarias era preparar los planes de contingencia necesarios para enfrentar esta situación que hubiese sido catastrófica en el ámbito de los derechos de ciudadanía de millones de europeos y en el del funcionamiento de servicios básicos para ambas partes y con enorme impacto en el comercio mundial. También para el desarrollo y funcionamiento del mercado único y el despliegue y desarrollo de planes estratégicos con valor añadido europeo como son las infraestructuras incorporadas en las redes trans-europeas de transporte que definen prioridades a largo plazo, planes plurianuales de inversión algunos ya ejecutados en suelo británico y que se planificaron en un escenario completamente diferente. Pensemos, simplemente, en el “euro túnel” o en las plataformas logísticas que funcionan en las regiones británicas y comunitarias que tienen contacto más intenso con este intercambio.

Ese era el peor escenario posible, al que se llegó después de que el parlamento británico rechazase las distintas propuestas de los

sucesivos acuerdos con la UE que alcanzó la primera ministra Teresa May que hizo ayer efectiva su anunciada dimisión. Mientras las instituciones europeas han ido adoptando planes de contingencia destinados a paliar los efectos de una salida sin acuerdo. En ese caso el Reino Unido se convertiría en un país tercero respecto a la Unión con todas las repercusiones que tiene tal condición para el movimiento de personas y mercancías, para el régimen fiscal y aduanero que afecta a las mismas y por supuesto, para la circulación y movilidad transfronteriza de barcos, aviones y vehículos de transporte por carretera entre Reino Unido y la Unión Europea.

No me extenderé, por estar centrados hoy y aquí, en el transporte, en los problemas que esta decisión plantea en otros sectores como los de la agricultura y la pesca, la energía, la política exterior y de defensa común de la UE. Pero no hay sector que no registre un impacto entre notable y sobresaliente con la crisis creada por el Brexit.

2.2.- Cuestión de prioridades.

La estrategia de los negociadores de la Unión ha pasado en primer lugar por señalar como primera prioridad los derechos de la ciudadanía y en concreto garantizar que los ciudadanos británicos residentes en la unión sigan considerándose residentes legales. Y someter ese reconocimiento al principio de reciprocidad. También se ha hecho especial hincapié en resolver el problema de la frontera con Irlanda, las conexiones de este estado miembro con la Unión a la que sigue perteneciendo y mantener la apuesta por el programa PEACE. Este es la expresión del apoyo político y financiero que prestó la Unión a la resolución del conflicto violento nor- irlandés. Esto es muy importante pues otro de los asuntos afectados por la salida del reino Unido es el acervo político y legal derivado

de los Acuerdos de Viernes Santo. La estrategia se completa con medidas centradas en los sectores más afectados, el de los servicios financieros, el de aduanas y exportación e importación de mercancías y muy señaladamente el de transporte.

3.- Brexit y transporte

Para el transporte un Brexit sin acuerdo cambiaría la situación en todos los subsectores, ferroviario, aéreo, marítimo y carretera. Y han ido adoptándose reglamentos para establecer plazos provisionales entre nueve meses y un año para adaptarse a la nueva situación. Las claves han sido siempre tres: La primera, el mantenimiento de los estándares europeos en los operadores británicos que quieran seguir trabajando en el mercado interior de una UE a 27. la segunda la exigencia de reciprocidad para que las condiciones de los acuerdos se apliquen también en el Reino Unido a los operadores comunitarios. Y la tercera, plazos temporales de vigencia determinados. Plazos marcados por la posibilidad de que finalmente un acuerdo general de salida zanje estos problemas o que vayan negociándose acuerdos bilaterales.

Los planes para el sector aéreo ofrecen alternativas y plazo a las compañías con mayoría británica para que, modificando la composición de su capital, sigan operando en el mercado comunitario como compañías de la Unión.

En cuanto al transporte marítimo un Brexit sin acuerdo complicaría extraordinariamente la situación y movimiento de personas y mercancías en el Canal de la Mancha y produciría fuertes impactos en la economía de las regiones que se benefician en primera instancia de estos tráficos como gestores

de las infraestructuras de apoyo al sector naval y zonas de enorme implantación de empresas y plataformas logísticas. Por eso se ha planteado una extensión de las autorizaciones. Una medida similar a la que se ha aplicado al transporte ferroviario entre ambos espacios, muy favorecido por una apuesta comunitaria como fue el Euro túnel, quizá la infraestructura comunitaria que encarna con más claridad el concepto de “valor añadido europeo”

En el ámbito del transporte por carretera las actuaciones emprendidas se han centrado en salvar, también en este sector el flujo de mercancías que intercambian Reino Unido y Europa por carretera. El último cálculo disponible, que data de 2017 relata que ascendió a cincuenta millones de toneladas.

Por eso el reglamento que hemos aprobado sobre transporte por carretera propicia que las licencias de los operadores británicos que operan en la UE, siempre que sigan cumpliendo los estándares europeos, se prorrogarían hasta finales del presente año. Además, se exigiría reciprocidad.

4.- Conclusiones

Por eso esta intervención sobre el Brexit me anima a transmitirles una reflexión, dos ruegos y un compromiso.

4.1.- Mi reflexión:

El Brexit es un problema para la Unión, pero puede convertirse en una oportunidad. ha impulsado, de hecho, asuntos estancados como el del avance en materia de defensa y seguridad y está constituyendo una muy interesante vacuna contra el discurso euroescéptico que amenazaba con hacerse

mayoritario en el parlamento europeo. Hoy, tras las elecciones europeas, esas fuerzas están muy lejos de poder bloquear las instituciones comunitarias.

El Brexit ha provocado además una enérgica reacción y realineamiento de las organizaciones europeístas y una respuesta sin fisuras, seria, razonable y pragmática por parte de las instituciones comunitarias. Los planes de contingencia descritos son el resultado de una estrategia negociadora única que ha huido del efectismo, de la demagogia, de los debates estériles, de lo que llamaba “las cosas de la política” para centrarse decididamente en la política de las cosas. otra buena noticia

Finalmente, el Presidente Trump acaba de poner blanco sobre negro qué significa el Brexit para los enemigos de la Unión y por qué algunos agentes como el citado mandatario son enemigos la misma. Unidos somos competitivos, plantamos cara con éxito a competidores globales y podemos ser relevantes en el comercio internacional. Uno por uno estamos a merced de una dimensión cómoda para nuestros competidores globales. Por eso escuchar a Trump abogar por un Brexit inmediato y sin acuerdo y animar a que lo ejecute un populista sin escrúpulos como Nigel Farage es otra valiosísima pista para entender lo que está en juego.

4.2.- Mis ruegos:

Exijánnos más, como ciudadanos y como operadores económicos que son. Ustedes desarrollan una misión fundamental para garantizar la competitividad de nuestra Unión y por ende el mantenimiento de su prosperidad y su modelo social. Exijánnos a los políticos y a los medios.

Anímennos a que el debate se centre sobre cuestiones europeas como las que estamos comentando, tan importante para el futuro de sectores como el del transporte. Un servicio que afronta graves retos derivados no solo del Brexit, sino de la des carbonización, la digitalización y una decidida y verdadera unión del mercado.

No transijan con los políticos que prioricen las cosas de la política sobre la política de las cosas ni con los que pretenden hacer creer a la ciudadanía que eso es lo verdaderamente importante mientras obvian, minusvaloran o ignoran lo que de verdad importa, la política de las cosas. La política de las cosas es la que se afana, por ejemplo, en resolver los graves problemas que ha creado el Brexit. La que lleva miles de horas trabajando en el parlamento europeo, como hemos visto en el paquete de movilidad para resolver problemas tan concretos como los que hemos relatado en el anterior panel.

4.3.- Mi compromiso

Finalmente, y por supuesto me encuentro entre las personas que consideran que aún es posible revertir aquella decisión y mi compromiso y el del grupo parlamentario en que me encuentro es conseguir que finalmente el Reino Unido continúe siendo parte de la Unión.

Mientras colaboramos, en la medida de nuestras fuerzas y posibilidades en resolver la mayor, saben que estoy a su disposición para seguir como hasta ahora construyendo juntos: trabajando con el sector, escuchando sus inquietudes y tratando de incorporarlas al debate europeo. El lema de nuestra unión es “Unidos en la diversidad”. Ese concepto no es solo cultural. Conduce también la integración armónica en el mercado único

de formas muy diversas de emprender y actuar que quieren y pueden seguir siendo competitivas. Nuestra misión es ayudar a eliminar las barreras que pueden impedirlo. Y para ello necesitamos seguir manteniendo con ustedes contacto, dialogo, interlocución y confianza. Esa es nuestra voluntad y nuestro compromiso.