



ARCO ATLANTICO DEL TRANSPORTE

Page | 1

LA REVISION DE LOS TEN-T PARA APOYAR UNA SÓLIDA CONECTIVIDAD ATLÁNTICA

**Izaskun Bilbao Barandica
Eurodiputada de EAJ-PNV
RENEW EUROPE**

Miembro de la Comisión de Transporte y Turismo

**10 de septiembre de 2019
Autoridad Portuaria de Bilbao**



INTRODUCCION

Buenos días y muchas gracias por organizar esta jornada que no puede ser más oportuna por dos razones:

Page | 2

-) Reflexionamos sobre movilidad en el Arco Atlántico en un momento en el que uno de los estados más grandes de la Unión está en trance de abandonarla. Este hecho, además de simbólico en cuanto al futuro de nuestro proyecto europeo común tiene unas repercusiones enormes para la movilidad de personas y mercancías. De hecho, nos ha obligado a adaptar algunas de nuestras previsiones de inversión en infraestructuras al nuevo escenario.
-) Además, estas modificaciones ligadas al Brexit se suman a las que se van a introducir en un nuevo proceso de revisión del plan director de infraestructuras de la Unión. Los cambios afectarán tanto al mapa europeo de corredores prioritarios de transporte como al instrumento financiero que los apoya desde la Unión Europea.

El proceso tiene por objetivo corregir algunas ausencias detectadas en las versiones anteriores tanto en infraestructuras como en mecanismos para hacer realidad el compromiso de los estados miembros con las inversiones plasmadas en los TEN-T. Además, se trata de paliar algunos de los problemas generados por los retrasos experimentados hasta ahora en la ejecución de estos proyectos. Y aborda esta revisión mientras nuestros competidores globales toman posiciones e



invierten para abrir corredores no ya tras europeos, sino trans-continenciales para generar alternativas que deberían animar a los estados a apostar definitivamente por nuestra red prioritaria de transportes europea. Tal es el caso del impulso que las autoridades chinas están dando a la resurrección de la antigua “Ruta de la Seda” que va dotándose sin pausa de una sólida red de infraestructuras y lanza auténticos “cantos de Sirena” hacia más de una decena de estados miembros y otros tantos vecinos de la Unión.

LAS OPORTUNIDADES DE MEJORA

Haríamos bien en consecuencia de tomar nota y corregir los errores que el Tribunal de Cuentas Europeo consignó en su último informe sobre este plan director de infraestructuras europeas y su mecanismo financiero. En resumen, el trabajo destaca que el plan no cumple sus objetivos por el incumplimiento de los compromisos de los estados miembros lo que afecta tanto a la rentabilidad de las inversiones y sus periodos de amortización como al desarrollo de sectores estratégicos para el desarrollo inteligente que propugna la Unión.

No cumplir estos compromisos produce además otro efecto perverso. Cada euro que se desvía de estos proyectos prioritarios a otros que no lo son pierde las aportaciones destinadas para ellos en el mecanismo financiero Conecting Europe (CEF). La situación no proyecta además la necesaria seguridad jurídica que es condición necesaria para que inversores privados



puedan apostar por el Fondo de Inversiones estratégicas o se lancen a emprender en sectores como el ferroviario en el que los antiguos monopolios se resisten a perder sus posiciones de privilegio aplicando, en ocasiones, proteccionismo puro y duro. Como responsable del informe sobre interoperabilidad ferroviaria podría poner cientos de ejemplos de ello.

Page | 4

De este modo los cuellos de botella entre algunos estados miembros no se eliminan al ritmo previsto. Por esta razón se mantienen graves problemas de congestión y no se ejecutan los nodos intermodales que deben apoyar el tránsito del actual esquema del transporte por modos hacia un modelo de movilidad integrada, inteligente y operable a nivel de la Unión. Igualmente se perjudica la contribución que desde las infraestructuras puede hacerse para progresar en la descarbonización del transporte. En definitiva, se perjudica el concepto estrella que anima este ambicioso proyecto: catalizar inversiones con valor añadido europeo, proyectos que son buenos para el estado que los ejecuta y buenos para el resto de los estados de la Unión.

Estas dificultades afectan decisivamente al Arco Atlántico, una de las áreas de la Unión con más potencialidad de desarrollo y en dónde completar estos planes de construcción de infraestructuras puede generar más cohesión territorial. Las infraestructuras son igualmente críticas para que muchas industrias tradicionales desarrollen de manera equilibrada y con los mínimos costes sociales posibles su transición hacia una



nueva economía. En este ámbito atlántico al adjetivo “circular” se unen los colores verde de la des carbonización y azul del desarrollo vinculado a un aprovechamiento sostenible de los recursos marinos.

Page | 5

APOYO SOCIAL Y HERRAMIENTAS INSTITUCIONALES.

La primera conclusión evidente es que hay que ser conscientes de que no podemos seguir esperando. Nuestros competidores globales actúan. Tenemos planes y herramientas para, al menos igualar la apuesta. Este argumento es el mejor apoyo para que definitivamente los compromisos que se aprueban en el Parlamento Europeo y en la mesa del Consejo se alineen con los presupuestos que se aprueban en los estados miembros. En la tramitación de la última versión de los TEN-T apostamos con nuestras enmiendas por reforzar la figura de los coordinadores de corredor. No alcanzamos todos los objetivos que perseguíamos, pero si conseguimos hacer progresar su posición hasta el papel que hoy tienen En este concreto asunto creo más en la diplomacia que en la coerción, pero creo que ha llegado el momento de encontrar mecanismos de sanción que completen el criterio de que el CEF solo apoya inversiones prioritarias.

Hace falta igualmente plataformas sociales y económicas que enfrenten las visiones localistas y/o cortoplacistas que animan la oposición a estos proyectos y propician la desinversión. En el País Vasco, por ejemplo, los críticos



con el tramo del corredor atlántico que se está construyendo en nuestro territorio, la Y vasca, insisten una y otra vez en analizarlo como una inversión interna obviando su dimensión europea incluso a la hora de calcular los retornos de los fondos invertidos. La desatención que durante décadas ha vivido la red de cercanías en España, perjudicada por un despliegue nada coherente de tramos de alta velocidad no relacionados con estos ejes prioritarios, es otro de los combustibles que abonan la crítica interna.

Por eso me alegra la inquietud que anida en las regiones que componen el Arco Atlántico, el impulso que propicia que se organicen foros como este y las experiencias concretas que van ilustrando sobre el impulso que las regiones pueden aportar para impulsar los TEN-T. La encomienda de gestión que ha permitido al Gobierno vasco ejecutar parte de la Y vasca ha sido muy importante para dar un impulso definitivo a este tramo crítico para eliminar un cuello de botella que sigue obstruyendo la movilidad entre el norte y el sur de Europa.

Así agentes económicos y sociales implicados, organizados en plataformas de apoyo, e instituciones regionales están siendo colaboradores imprescindibles de los coordinadores de los diferentes corredores prioritarios europeos. Son socios acostumbrados a generar y aprovechar sinergias transfronterizas como las que necesitan los TEN-T para romper definitivamente los bloqueos y avanzar hacia una movilidad más integrada,



más inteligente y más sostenible. La fórmula acredita experiencia y resultados. Agentes económicos y sociales e instituciones regionales, innovando en sistemas de cooperación público-privada, trabajan habitualmente y con muy buenos resultados en organismos transfronterizos en emprendimientos económicos y procesos de innovación gracias al principio de la especialización inteligente. esta realidad ha marcado el funcionamiento de algunos programas europeos que adaptan paulatinamente sus normas de funcionamiento y programas de apoyo a estas sinergias realmente transfronterizas.

Page | 7

Finalmente creo que nos falta difundir mejor el objetivo final que perseguimos un sistema europeo integrado e inteligente de movilidad. Una verdadera revolución para usuarios y emprendedores que va a añadir competitividad a una economía lastrada hoy por los costes logísticos y el precio que pagamos por las ineficiencias tanto en términos puramente económicos como ambientales y de calidad de vida

La ciudadanía debe de saber que alcanzar este objetivo, que nos va a cambiar a mejor la vida, depende las inversiones que vemos, pero también de otras menos perceptibles y en las que se están experimentando también indefendibles retrasos. Eso ocurre por ejemplo con el despliegue de la red Galileo. En el tránsito hacia este sistema integrado de movilidad, los satélites son imprescindibles. La movilidad europea solo será inteligente e integrada si somos capaces de explotar el



big data que nace de la relación de las infraestructuras y su situación con todo tipo de vehículos, personas y mercancías en movimiento con su origen y destino, sus plazos, los recursos de disponibles para financiar su movilidad y hasta las emisiones comprometidas en ello. Es la llave para crear nuevos servicios y una interesante cantera de empleo para muchas de las profesiones del futuro. Todo eso es imposible sin esta red de satélites.

POR UNA UNION UTIL PARA LA CIUDADANIA

Por eso apoyo estas iniciativas que se adoptan desde espacios, instituciones y agentes que hace mucho tiempo que superaron las fronteras por la vía más interesante: la de los resultados. Y se trata exactamente de eso. La Unión Europea sirve en la medida que es útil a los ciudadanos. Lo fue cuando se creó como vacuna definitiva contra las guerras, como agente de paz. Se hizo mayor de edad demostrando que el crecimiento económico más saludable se apoyaba en un modelo social sincrónico. Se trata de redistribuir la riqueza disponible y articular sistemas de protección para garantizar la igualdad de oportunidades y prevenir la marginación. Así nos convertimos en un espacio modelo para muchas otras regiones del mundo, un referente en términos de crecimiento, democracia y justicia social.

La globalización, el cambio climático, los nuevos paradigmas de desarrollo, la preeminencia de la economía financiera sobre la economía real, han puesto nuestra Unión ante otro reto formidable. Aprobar este



examen pasa por mantener esas señas de identidad. Financiar nuestro modelo social exige impulsar un desarrollo sostenible en el tiempo, acelerar la transición necesaria en los modelos de crecimiento. En esa tarea la movilidad es un factor crítico. Ustedes que lo saben perfectamente están contribuyendo con su firme posición a devolver nuestra Unión a la senda de la utilidad. Persistan por favor en el empeño. Yo me comprometo a seguir llevando esta voz, este impulso, estos conceptos, hasta el Parlamento Europeo en las próximas revisiones de los TEN-T y el CEF con la máxima constancia y determinación.

Muchas gracias.