



Parlamento Europeo
Europako Legebiltzarra

Izaskun Bilbao Barandica
Vice Presidenta grupo ALDE (EAJ-PNV)/ADLE taldeko Lehendakari ordea

Page | 5

7. Komunikazio Jardunaldia
Burdinbidea Irunen
FICOBA, 2016ko Martxoaren 3a

7ª Jornada de Comunicación
El Ferrocarril en Irun
FICOBA, 3 de Marzo del 2016

Patrocinadores - Babesleak

Colaboradores - Laguntzaileak

Organizador - Antolatzaile

Logos: THALES, CAF, Ayuntamiento de Irun, Urdai, via libre (La revista del ferrocarril), FORO CIUDADANO IRUNÉS (Irungo Hiritar Foroa), ES (European Union), FEDERACIÓN FERROVIARIA ESPAÑOLA, UC (UNIVERSIDAD DE CANTABRIA)

EL CUARTO PAQUETE FERROVIARIO

1.- Introducción.

Gracias por la invitación y gracias por el interés y la apuesta que suponen estas jornadas de Irún por el desarrollo del ferrocarril. Esta ciudad está estrechamente unida a este medio de transporte y la plataforma logística en la que estamos puede beneficiarse cuando se complete la apuesta europea por construir un sistema integrado de movilidad. Estamos hablando de una apuesta que va a cambiar la vida para bien de personas y empresas a las que la logística, el transporte y el almacenamiento, les suponen entre un 10 y un 15% del coste de un producto acabado...

Este sistema integrado, del que el ferrocarril es pieza fundamental, es una iniciativa crítica para acabar con los cuellos de botella, la saturación y mejorar la competitividad de nuestra economía. Porque hoy la saturación cuesta el uno por ciento del producto interior bruto europeo al año. Esa cifra supone el presupuesto anual de la Comisión Europea y es, desde luego, dinero que no se dedica al empleo, la innovación o la inversión en infraestructuras que necesitamos.

Además este problema incrementa las emisiones de gases de efecto invernadero de un sector, que debe reducirlas al menos en un 75% si quiere cumplir los objetivos recién establecidos en la cumbre de París sobre medio ambiente. El tránsito nos ayudará además a superar la dependencia energética del petróleo. El transporte cubre el 96% de sus necesidades de energía con derivados de este combustible fósil. Pese a la favorable coyuntura de precios de hoy sabemos que las reservas de petróleo son finitas, tienen fecha de caducidad. Además están situadas en regiones inestables y escaseará en las próximas décadas. Según las previsiones, en 2050 su precio superará en más del doble el nivel de 2005. Europa importa un 84% del crudo del extranjero. En 2010, el coste de la importación de petróleo fue de unos 210 000 millones de Euros.

Hace muchos años que sabemos que el tren es un medio eficiente, limpio y seguro. Pero hace muchos años también y aquí en Irún sois testigos de excepción de ello, sabemos que sus capacidades, su aportación están muy condicionadas por la fragmentación. Las playas de vías que tenemos aquí cerca atestiguan que el paso natural de mercancías entre la península ibérica y Europa a través del ferrocarril está estrangulado por la práctica imposibilidad de que el tren, en Europa, sea realmente transfronterizo. La misión que se plantea el cuarto paquete ferroviario, el tema de esta ponencia, es precisamente acabar con esa fragmentación y devolver el tren al lugar que por cualidades de todo orden le corresponde en la jerarquía de medios de transporte.

Si en los últimos años incrementar la participación del tren en el transporte se antoja urgente, la actual coyuntura aconseja acelerar. Un reciente estudio publicado esta misma semana desvelaba lo que puede ocurrir si la crisis e los refugiados termina reinstalando los controles fronterizos en las carreteras europeas. Este escenario pre Schengen, según los técnicos comunitarios, sería una ruina para una Europa demasiado cautiva del transporte por carretera.

Las cifras asustan. Las nuevas fronteras afectarían a 57 millones de operaciones de transporte por carretera. Un retraso medio de una hora en las mismas añadiría un coste de 3.400 millones de euros al sistema. Un retraso de dos horas elevaría la factura a 6.700 millones. Para los conceptos "pasajeros, transporte por tierra, retrasos y congestión" la Comisión Europea suma 2.600 millones de euros más a las cifras anteriores en costes adicionales. Finalmente estima en 1.100 millones el dinero que deberían invertir los estados

miembros para reinstalar los sistemas de aduana sobre las carreteras.

2.- Un reto para Europa.

Las razones de la actual fragmentación deben buscarse en la historia de Europa, un continente sacudido por conflictos bélicos constantes en donde el tren era un recurso estratégico de los estados. Suponía la respuesta más moderna, rápida y económica a las necesidades de movilidad. Por eso cada estado se afanaba en tener sus propias redes y sus propias soluciones. En el caso ibérico, un dato tan llamativo en el ámbito de las infraestructuras como el diferencial de ancho de vía, responde a aquella etapa de la historia de la movilidad y sus lógicas.

Pero es que el transporte, en general, por las mismas razones, ha sido de las últimas políticas europeas en consolidarse. El primer libro blanco del transporte no surgió de un impulso político para empezar a crear un espacio europeo común para estos servicios. Los primeros tratados ya hablaban del transporte como servicio estratégico para crear una verdadera comunidad económica y política. A esos efectos su significado simbólico y práctico recuerda a lo que fue, en la génesis del rateado de Roma la industria del carbón y del acero. Sin embargo el primer impulso tuvo su origen en una denuncia del Parlamento Europeo contra el Consejo que funcionaba en 1985. La sentencia obligó a los estados miembros a empezar a construir la política europea común del transporte.

Por razones de operatividad y flexibilidad se comenzó por el transporte por carretera. La tradición histórica que comentábamos al principio y la existencia de potentes monopolios estatales en el sector marcó desde el principio la suerte del ferrocarril. Hoy el 33% del transporte de mercancías de larga distancia dentro de la UE se realiza por carretera, mientras que el ferrocarril y las vías navegables interiores sumados representan menos del 20%. El ferrocarril ha captado solo el 6% del mercado del transporte en Europa, cifra que permanece estancada hace años. De acuerdo con el euro barómetro el 54% de los europeos está descontento con los servicios ferroviarios disponibles.

Si comparamos esa evolución con el sector de la aviación, las cifras llaman la atención. En cantidades absolutas, los precios han bajado aproximadamente un 50 por ciento desde 1978 en lógica relación con un cambio radical en el funcionamiento de ese mercado que ha propiciado la aparición de nuevos operadores y líneas y de los beneficiosos efectos que la competencia tiene siempre sobre cualquier sector.

¿Qué ocurre con los trayectos trans-fronterizos en tren? Que sigue sin haber competencia real. Un viaje entre Bruselas y Estrasburgo en un día normal obliga a hacer un transbordo en Luxemburgo porque Bélgica y ese país no se reconocen los sistemas de frenado. De hecho el Parlamento Europeo fleta mensualmente un tren charter que en régimen alta velocidad, pasa por París para evitar en su recorrido el Gran Ducado y hacer el trayecto en unas cuatro horas, aunque tenga que añadir casi 250 kilómetros a los 420 que separan la capital Belga de la de Alsacia.

Por eso en los diez últimos años las autoridades comunitarias han sido perfectamente conscientes de las oportunidades que se pierden. Se han aprobado sucesivamente tres paquetes de legislación destinados a liberalizar el sector y eliminar la fragmentación. Sin embargo los resultados no han sido los esperados. Las razones del fracaso hay que buscarlas en las resistencias de algunos estados miembros, especialmente de quienes han gestionado los monopolios ferroviarios más potentes a transponer y aplicar la legislación, a la complejidad de las estructuras que producen la fragmentación y a problemas organizativos, técnicos y políticos.

Sin embargo resolver la situación es urgente. Expresémoslo con algunos datos. Casi el 20% de la fuerza laboral que hoy se emplea en el negocio tradicional se jubilará en los próximos 10 años. Estamos ante una actividad capaz de reponer esos puestos, pero además de generar casi un millón de nuevos empleos en el próximo decenio, a poco que se cumplan las previsiones más conservadoras. Serán además empleos con oportunidades para las pericias que caracterizan hoy la formación de muchos de nuestros jóvenes. Y serán oportunidades para un sector que en nuestro país cuenta con vocación para emprender, tradición industrial, capacidad profesional y tecnológica de primer nivel en Europa y el mundo. De hecho la

industria ferroviaria europea es hoy en tecnología y producción líder mundial. Unificar el espacio ferroviario es una condición imprescindible para mantener esta posición y las oportunidades que de ella se derivan.

3.- El cuarto paquete ferroviario.

Constatados los escasos avances derivados de la aplicación de las iniciativas legislativas anteriores, la Comisión Europea decidió en enero de 2013 presentar el cuarto paquete ferroviario, manteniendo los objetivos de los anteriores: mejorar la calidad y seguridad del servicio y eliminar los obstáculos que mantienen la fragmentación. Esta iniciativa está dividida en dos bloques, el técnico y el político.

El técnico incluye la reforma de la Agencia Ferroviaria Europea, la directiva de Interoperabilidad del sistema ferroviario de la UE, de la que soy ponente en la actualidad y la normalización de los sistemas de seguridad ferroviaria.

El político se centra en la gobernanza del sistema regulando la apertura del mercado de los servicios de transporte de pasajeros por ferrocarril y el conjunto de medidas de gestión de infraestructuras que permiten generar un Espacio Ferroviario Europeo único. Este pilar se completa con una norma destinada a normalizar las cuentas de las empresas ferroviarias.

En el primer grupo de normas se agrupan las que regulan aquellos instrumentos legales, institucionales o técnicos que hacen materialmente posible el final de la fragmentación.

El de interoperabilidad, trata de desbrozar el marasmo normativo que ahora complica de facto fletar trenes transfronterizos y complica extraordinariamente el proceso de homologación y venta de material rodante y equipamientos para infraestructuras. Para que se hagan una idea del problema ahora mismo más de once mil normas emitidas por veintiocho agencias ferroviarias nacionales levantan una barrera infranqueable a la libre circulación de personas y mercancías en ferrocarril en la Unión europea.

Los principales logros conseguidos y acordados van a permitir a las empresas tanto fabricantes como gestoras de líneas solicitar y resolver en una sola operación las autorizaciones de operaciones transfronterizas. Ahora hay que pedir las en cada agencia estatal. La Agencia Europea sustituirá en tres años a las agencias nacionales y creará un registro europeo de operadores, gestores de infraestructuras y todos los agentes que operan en el sistema ferroviario. En caso de recorridos o ventas de material en un solo estado las empresas podrán elegir entre pedir las certificaciones a la agencia europea o la estatal. Además hemos propuesto y creado un sistema de ventanilla única, sea cual sea la opción para hacer más sencillo barato y transparente el proceso. Vamos a garantizar la interoperabilidad de los sistemas europeos de gestión de tráfico (ERTSM). Será la agencia europea quien evalúe las soluciones técnicas previstas antes de la publicación de cualquier licitación relativa a equipos de tierra.

La agencia europea asumirá todas estas funciones en un plazo de tres años y las agencias nacionales podrán mantener el actual régimen un año más, pero para hacerlo deberán justificarlo informa a la agencia europea y a la Comisión y justificar la decisión.

Las otras dos normas del pilar técnico regulan la estructura de la ERA, siglas en inglés de la agencia europea de ferrocarril, el órgano sobre el que va a pivotar toda esta transformación. Una entidad destinada a simplificar las 11.000 normas que propician que hoy el 30% del coste de una locomotora que pueda utilizarse en más de tres estados de la unión se destine a gastos burocráticos.

La modificación de la directiva de seguridad ferroviaria se proyecta sobre los sistemas ferroviarios de los Estados miembros y abarca los requisitos en materia de seguridad del sistema en su conjunto, incluida la gestión de la infraestructura y de las operaciones de tráfico y la interacción entre las empresas ferroviarias y los administradores de la infraestructura y las especificaciones técnicas de los equipos de seguridad. El objetivo es que sean todos interoperables y ofrezcan las mismas garantías y nivel de seguridad en toda la red europea. Se dota así además de seguridad no solo material a los usuarios sino jurídica a operadores y fabricantes para planificar a largo plazo sus inversiones y apuestas tecnológicas.

En el pilar técnico, disponemos ya de un acuerdo y estamos dispuestos para llevar a pleno y finalizar el proceso legislativo en el que el principal objetivo es alcanzar un acuerdo entre las tres instituciones que tienen capacidad de decisión en el proceso: La Comisión Europea, que propone los proyectos normativos, el Consejo Europeo, la institución comunitaria que reúne a los gobiernos de los estados miembros y el parlamento Europeo en el que reside la

soberanía popular europea.

El proceso de negociación y acuerdo se inicia cuando la Comisión remite al parlamento su propuesta legislativa. En este caso nosotros trabajamos entre los primeros meses de 2013 y febrero de 2014. Hay que poner de acuerdo en el proceso. Parlamento, Consejo europeo y Comisión. En nuestro caso realizamos este trabajo bajo las presidencias semestrales italiana y letona. tras nueve rondas negociadoras y el 17 de junio de 2015 llegamos a un acuerdo que conseguimos aprobar también en la Comisión de Transportes del parlamento el 10 de octubre de 2015.

Con calendarios parecidos, el resto de los informes del paquete técnico se encuentra en la misma situación, dispuestos para llevar a pleno y con acuerdo. Pero estas herramientas, ya puestas a punto, necesitan del pilar político para ser efectivas y en las tres normas que lo forman el acuerdo está aún lejano. La acertada voluntad de Comisión y Parlamento de no separar estas dos columnas legislativas y tratar de aprobarlas juntas debería servir para

meter presión a los estados miembros que ahora, en la tramitación de esta parte de la normativa trabajan mucho más despacio conscientes de que, una vez aprobadas estas tres disposiciones la liberalización y unificación del espacio ferroviario europeo será imparabile.

En este paquete legislativo están las claves de la gobernanza del nuevo sistema incluyendo el mecanismo que va a separar definitivamente la gestión de las infraestructuras de la de los convoyes que las utilizan, normalizando las cuentas de las empresas ferroviarias y regulando los modos y mecanismos que van a permitir compartir el uso de la infraestructuras a las compañías en condiciones de igualdad, sin que el régimen de propiedad de éstas afecta a la capacidad de competir de las compañías que las utilizan.

El reto principal es garantizar la neutralidad de las redes, es decir establecer reglas que impidan a las compañías que han operado en exclusiva esas infraestructuras prioricen sus tráficos sobre las de las demás. Igualmente están en la coctelera, como financiarlas a través de los cánones de utilización y como hacer operable el sistema en régimen europeo. No se puede ocultar que en este tema los holdings alemán y francés mantienen las objeciones que bloquean, por el momento, el paquete político.

4.- un reto inaplazable pendiente también de las infraestructuras

Nadie niega que el reto es complejo, pero igualmente todos saben que es ya inaplazable porque estamos perjudicando la competitividad global del sistema ferroviario europeo y estamos ralentizando el cumplimiento de buena parte de los objetivos que se plantean en el libro blanco europeo del transporte que, sin el ferrocarril, son sencillamente inabordables. Este documento calcula que en 2050 en Europa se habrá incrementado en un 80% el movimiento de mercancías y en un 50% el movimiento de viajeros. Hoy la industria del transporte emplea a 10 millones de personas, representa un 4,5% del empleo total y el 4,6% del producto interior bruto (PIB). La fabricación del material de transporte genera un 1,7% adicional del PIB y un 1,5% de empleo. Los productos y servicios relacionados con la movilidad sostenible representarán un mercado mundial de 300 mil millones de euros en 2020 (hoy es de 200 mil millones de euros). La industria europea en general y la vasca en particular esperan como "agua de mayo" poder aprovechar al máximo este potencial de crecimiento.

Pero si en el ámbito del cuarto paquete concluir este trabajo legislativo es imprescindible, el reto del espacio ferroviario único está igualmente vinculado a un programa de inversión europeo. Ello requiere coordinar las inversiones lo que se ha hecho determinando las redes trans europeas prioritarias (TEN-T) y creando el instrumento que debe facilitar su financiación, el Connecting Europa llamado a operar en evidente sinergia estratégica con el llamado "Plan Juncker". Este grupo de inversiones estratégicas incorpora entre sus primeros proyectos inversiones para conectar puertos de mar con infraestructuras ferroviarias y tiene el activo de centrarse además en movilizar recursos privados en la construcción de este tipo de proyectos estratégicos.

Se trata de construir los ejes prioritarios europeos de transporte, señalando y ejecutando las inversiones en el caso de las infraestructuras ferroviarias que eliminen cuellos de botella en zonas transfronterizas, y apostando en esta primera fase por todas aquellas inversiones que añadan intermodalidad a la red. En ese sentido y las decisiones adoptadas hasta la fecha por las autoridades europeas así lo certifican, tramos como nuestra Y vasca, parte del proyecto prioritario 13, tutelada por un coordinador europeo de corredor, reúne esas condiciones y avalan el carácter de proyecto europeo de esta infraestructura. Solo tiene sentido encajado en esa malla que es la base del futuro sistema integrado europeo de movilidad.

5.- Conclusiones.

Descrito queda el panorama, las expectativas, los plazos y especialmente el ambicioso

objetivo final. Yo al adjetivo de ambicioso le añadiría el de necesario, porque en otras partes del mundo que ya compiten con nuestra economía las inversiones en este sector estratégico duplican a las nuestras y las apuestas superan ya sus propios ámbitos para proyectarse a otras regiones del mundo en las que el ferrocarril está llamado a ser clave para su desarrollo. Se abren en definitiva un sinfín de oportunidades para emprendedores e industria. En Euskadi afrontamos este reto en buena posición, con nuestras principales firmas industriales excelentemente posicionadas en el panorama internacional y en estructuras básicas para no perder comba en los procesos de innovación, como el consorcio Sifht2rail.

Estamos ante un proceso imparable. Estamos quizá derribando el más contundente muro que recuerda la historia de fronteras, aislamiento, desconfianza y proteccionismo que son resquicios de un pasado que conocemos, que dio lugar a terribles conflictos y que no deberíamos recuperar. Hoy desgraciadamente el populismo, los titulares fáciles, el miedo y la falta de confianza en las propias capacidades para afrontar otra forma de vivir y estar en el mundo, más sostenible y justa para todos, paralizan ralentizan este gran proyecto.

Recordemos y asumamos que la Europa de verdad, ese espacio común de diversidad, ese concepto de unión basado en la suma voluntaria de voluntades, ese espacio próspero y abierto que permitió acabar para siempre con la amenaza de la guerra y la pobreza, esa referencia en política social, se construye fabricando herramientas útiles para todos los Europeos. Un sistema integrado de movilidad es a esos efectos, una herramienta para mejorar la vida y favorecer la prosperidad de toda la ciudadanía europea.

Muchas gracias.

izaskun.bilbaobarandica@europarl.europa.eu
www.izaskunbilbao.eus www.europarl.europa.eu
@IzaskunBilbaoB
Rue Wiertz 60 ASP 9G [258 1047](tel:+3222845528) Bruselas Tfno: [+3222845528](tel:+3222845528)