

PRESENTACION INFORME SOBRE INTEROPERABILIDAD Parlamento Europeo Pleno 28.04.2016

Quiero agradecer la colaboración y ayuda de todos los que han participado en este informe sobre interoperabilidad ferroviaria y especialmente a la presidencia Letona, clave para el acuerdo alcanzado. Reivindico además el trabajo imprescindible de los asistentes, consejeros políticos y servicios de esta casa que merecen un espacio de honor en los créditos de todas las normas que aprobamos en este Parlamento. Ha sido gratificante e instructivo tomar el pulso a un sector llamado a jugar un papel muy destacado en la progresiva descarbonización del transporte, en la disminución de los costes logísticos de las empresas europeas, en la mejora, diversificación y abaratamiento de la oferta que tienen hoy los ciudadanos europeos para viajar y en suma en la construcción de un espacio ferroviario único y un sistema de movilidad integrado a escala europea. Y ha sido motivador comprobar que los emprendedores europeos están dispuestos a innovar, invertir, crear empleo y colaborar con estos objetivos si resolvemos el problema de fragmentación que afecta a este modo de transporte y les damos la seguridad jurídica que necesitan y merecen.

El tren es el medio más eficiente en consumo energético y emisiones por tonelada transportada. Dispone de infraestructuras en toda Europa que estamos mejorando a través de los TEN-T y que serán más rentables cuanto más se utilicen. Está además vinculado a una potente industria europea que es líder mundial en su ámbito y actual y futura cantera de empleos de calidad.

Hasta la fecha no hemos aprovechado toda su potencialidad debido a la fragmentación. Este cuarto paquete ferroviario intenta eliminar las grandes trabas que le afectan desde una perspectiva política y técnica. Ha habido intentos permanentes de dividir ambos pilares. Nos hemos opuesto firmemente a esta idea porque solo el paquete completo puede construir el espacio ferroviario común que necesitamos. Saludamos el acuerdo alcanzado recientemente en el pilar político pero lamentamos que no sea tan ambicioso como necesita el sector.

Como ponente del informe de interoperabilidad tengo que recordar que actualmente las agencias ferroviarias de los estados miembros promulgan y ejecutan más de 11.000 normas y un sistema de autorizaciones y homologaciones de material fijo y rodante que convierten el emprendimiento en el sector en toda una aventura. Los costes burocráticos y la complejidad de las gestiones funcionan, de facto, como una herramienta de proteccionismo y discriminación que dificulta extraordinariamente la aparición de nuevos operadores y afecta al negocio de los fabricantes de vehículos y equipos fijos. Las empresas que fabrican material ferroviario, por ejemplo, soportan enormes cargas administrativas que incrementan entre un 10 y un 30% el precio final de sus productos. En ese contexto la competencia se

resiente y los primeros perjudicados son los usuarios en forma de limitaciones de la oferta.

Para eliminar estos obstáculos nuestro informe plantea reforzar el papel y competencias de la agencia ferroviaria europea lo que evitará que fabricantes y operadores tengan que presentar múltiples solicitudes ante diversas instancias. La ERA autorizará los vehículos que hagan servicios transfronterizos mientras que los interesados podrán elegir entre agencias nacionales y ERA para tráficos domésticos. Habrá una red de acuerdos entre ERA y agencias nacionales para clarificar funciones y un sistema de ventanilla única que deberá estar en marcha en un plazo no superior a tres años. Esta herramienta de coordinación simplificará y añadirá transparencia al proceso administrativo, permitirá seguirlo desde cualquier estado miembro y garantizará que todas las autorizaciones similares se resuelvan con los mismos criterios y plazos. Un registro europeo de vehículos completará el diseño de un sistema administrativo más transparente y blindado contra las duplicidades y la arbitrariedad. La ERA se ocupará igualmente de evaluar y certificar la compatibilidad de los sistemas de seguridad y gestión de tráfico (ERTSM) tarea que emprenderá antes de que se publique cualquier licitación referida a este tipo de equipos.

En definitiva, pretendemos que el emprendimiento no se detenga ante problemas administrativos o burocráticos, sin que ello signifique reducir un ápice la seguridad que caracteriza al sector. Espero que los estados cumplan y no tengamos que aprobar un "quinto paquete ferroviario", porque esta evolución es imprescindible para una movilidad más sostenible. Europa convence a los ciudadanos cuando es útil, cuando resuelve problemas, cuando vertebra servicios comunes y toma decisiones que mejoran la vida de la gente y las condiciones para el emprendimiento y el desarrollo. Eso pretenden las directivas y reglamentos que integran este cuarto paquete ferroviario.