



IZASKUN BILBAO BARANDIKA  
EUROPARLAMENTARIA  
EUROPAKO LEGEBILTZARKIDEA

**PONENCIA PARA:**



JORNADA *"Diversificación en el sector ferroviario ante los nuevos competidores"*  
ORGANIZA: MAFEX Y LA UNIVERSIDAD DE DEUSTO  
16 DE NOVIEMBRE 2015

**Universidad de Deusto.**

## 1.- Introducción:

Buenos días y muchas gracias a todas y todos ustedes por invitarme a esta jornada de reflexión que les va a permitir seguir avanzando en el crecimiento de una asociación como MAFEX que agrupa a empresas de un sector con futuro. El ferrocarril está llamado a resolver la mayor parte del crecimiento del movimiento de personas y mercancías que todos los estudios pronostican. En términos puramente técnicos, físicos, el ferrocarril es ya de largo el método más eficiente para afrontar este trabajo. Sin embargo su desarrollo dista mucho de aprovechar su potencialidad.

Las claves de este desajuste están, en mi opinión, en la fragmentación. Históricamente el ferrocarril, en un continente como Europa sacudido por conflictos bélicos constantes era un recurso estratégico de los estados y más cuando sin la presencia masiva de los vehículos de combustión interna, no era un modo más de transporte. Por el contrario era EL TRANSPORTE. 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.

Las resistencias han afectado históricamente, además a todo el sector del transporte. El primer libro blanco europeo surgió tras una sentencia del tribunal de las Comunidades Europeas. El Parlamento denunció al Consejo de 1985 por su incapacidad para poner en marcha los aspectos comunes de la política europea de transportes

previstos en los primeros tratados. Tras aquella decisión el ferrocarril quedó en el furgón de cola de las reformas.

Hoy en otra coyuntura Europea y global, esa concepción "nacional" del ferrocarril resulta completamente anacrónica. Sin embargo en la cultura de muchas de las organizaciones que operan en el sector sigue vinculada a esa historia que, a la vista de cómo avanzan los tiempos, podríamos llamar "pecado original". Necesitamos propósito de la enmienda (ya nos está doliendo todos los días este pecado, estamos cumpliendo la

penitencia y hemos dicho muchas veces el pecado al confesor) o podemos acabar condenados a perder el liderazgo mundial que precisamente la tradición industrial en este sector nos ha permitido ostentar hasta el momento. Un liderazgo tecnológico e industrial que abarca toda la cadena de valor del negocio. Una posición que está en riesgo por las trabas que la fragmentación supone para el desarrollo más racional de las potencialidades del ferrocarril.

En estas condiciones es difícil el emprendimiento en el sector y se entorpece la aparición de nuevos empleos con características muy distintas a los que tienen los del casi 20% de la fuerza laboral que hoy se emplea en el negocio tradicional y que se jubilará en los próximos 10 años. Estamos ante una actividad capaz de reponer esos puestos, de generar casi un millón de nuevos empleos en el próximo decenio, a poco que se cumplan las previsiones más conservadoras. A poco que seamos capaces, desde las instituciones de remover los obstáculos que estamos comentando. Porque vocación para emprender, tradición industrial, capacidad profesional y tecnológica la hay y de primer nivel en la industria europea. Un

ámbito en el que Euskadi es referencia.

No quiero dejar de pasar además la oportunidad de insistir en que debemos acostumbrarnos además a considerar todas nuestras iniciativas teniendo en cuenta que el ferrocarril debe ocupar su lugar en el sistema integrado de movilidad que aspiramos a construir en Europa. La capacidad de combinar las virtudes de este medio de transporte con las que ofrecen otros es una de las claves principales que debe integrar todos los planes de investigación e innovación en el sector.

## **2.- Las condiciones previas.**

Por las razones que acabo de exponer es imprescindible resolver la fragmentación si queremos ofrecer verdaderas oportunidades a la innovación y las oportunidades de emprendimiento, mejora y crecimiento en este sector. Y ese es campo para las instituciones, para la política entendida en el más noble de sus acepciones.

Por comenzar el Libro Blanco del Transporte tiene perfectamente identificada esta carencia y establecidos los objetivos que podemos alcanzar si la superamos adecuadamente. En esta hoja de ruta que trata de alinear el sector del transporte con las claves de la estrategia 2020 se alaban las virtudes del ferrocarril por sus cualidades medioambientales, su menor impacto en el territorio que otros medios de transporte y sus potencialidades en seguridad y consumo de energía especialmente si se relaciona con las personas y mercancías transportadas y la velocidad y consecuentemente los precios a los que se puede conseguir el desplazamiento.

Por eso el Libro Blanco reserva al ferrocarril un papel estelar en la solución de tres grandes retos.

Comenzando desde lo próximo, soluciones ferroviarias o vinculadas a esta industria van a jugar un papel decisivo en la consecución de urbes sin vehículos de combustión interna para mediados de este siglo. En ese escalón hay que comenzar además a construir un sistema integrado de información, gestión y pago del futuro sistema multimodal integrado de movilidad europea, un proyecto que, de lograrse nos mejorará real y notablemente la vida en todos los aspectos.

Pensando en términos de usuario se trata de disponer de aplicaciones que nos permitan seleccionar la duración, el coste y la velocidad de nuestros desplazamientos puerta a puerta para personas y mercancías. Se trata de poder contratarlo en una sola operación y de incorporar en el mismo billete cualquiera de los medios que hayamos incluido en el servicio que vamos a utilizar.

Por eso el libro blanco habla de industria ferroviaria y movilidad urbana, pero enfatiza además que los trenes se ocuparán de acoger a mediados de siglo más del cincuenta por ciento de las mercancías que hoy se mueven por carretera en recorridos de más de 300 kilómetros. Un tonelaje que además crece y podría prácticamente doblar el actual tonelaje para las fechas citadas.

En el transporte de viajeros, el despliegue de redes transfronterizas eficientes de alta velocidad debe permitir al ferrocarril ofrecer alternativas al transporte aéreo para viajes por debajo de los mil kilómetros.

El cumplimiento de estos objetivos va a obligar a que en dos fases, con plazos entre 2030 y 2050, las redes principales y secundarias de transporte

ferroviario queden enlazadas adecuadamente para convertirse en mallas multimodales con los puertos y aeropuertos principales del continente para que sea posible y operativa la oferta integrada a la que me refería.

## 2.1.- La razón y la realidad. El espacio virtual

Así que nuestro primer trabajo es poner las condiciones para que este proyecto sea posible lo que es tanto como crear definitivamente un espacio ferroviario único europeo. Este reto junto con la consolidación de un mercado único digital y otro

energético son la base para que una estrategia de crecimiento basada en el conocimiento, la sostenibilidad y el modelo social europeo, lo que se ha llamado modelo 2020, sea posible. Igualmente se trata de aportar seguridad jurídica a todos los operadores para que la planificación económica, financiera y organizativa sea posible sin sobresaltos a medio y largo plazo.

Las herramientas que estamos poniendo en marcha para conseguirlo, básicamente en este ámbito el cuatro paquete ferroviario, topan con la realidad, con la actual estructura de ese mercado fragmentado por estados, con las lógicas que lo han gobernado y con los intereses corporativos de las empresas que dominan el mercado, que tienen lógicas estatales y que vienen de culturas de gestión pública en las que las infraestructuras y los servicios desplegados sobre ellas eran un todo.

Ante la evidencia de que para mejorar la eficiencia debe abrirse el mercado y de que esa apertura viene, como ha ocurrido en otros sectores del transporte, todas las empresas dominantes retrasan el proceso mientras tratan de consolidar sus posiciones de dominio. Los mayores problemas

que nos encontramos en la tramitación del cuarto paquete ferroviario están vinculadas a esta realidad. De hecho hablamos de cuarto paquete porque estas resistencias han impedido el completo y correcto cumplimiento de los anteriores. Las resistencias se producen en un contexto en el que cualquier retraso es mucho más que una pérdida de tiempo. Es una amenaza para nuestras posibilidades de mantener el liderazgo en un sector que experimenta un desarrollo imparable y extraordinariamente vigoroso en los países emergentes. En todos ellos las cifras de inversión en el sector son perfectamente acordes con las dimensiones de los retos que afrontan, tanto por demografía, como por extensión territorial y necesidades logísticas.

El cuarto paquete ferroviario es un ambicioso paquete legislativo que está redefiniendo el estatus de las infraestructuras y la interoperabilidad de los sistemas y las normativas y estándares administrativos, técnicos y de seguridad que deben cumplir infraestructuras y vehículos. El objetivo hacer posible la configuración de una red común para los servicios y convoyes que van a circular por esas infraestructuras. En el ámbito técnico como todos ustedes saben trabajamos por un estándar único de control y señalización ,(ERTMS). Ello requiere además una revolución en el terreno administrativo (el que me toca a mí en el informe de interoperabilidad) para eliminar el marasmo de normas que, de facto, mantienen plenamente vigentes las fronteras teóricamente abolidas por el espacio Schengen, la unión europea y el mercado único. Se trata en definitiva de crear las condiciones para que el emprendimiento tenga los mismos riesgos, solo los mismos, que el que se desarrolla en otros ámbitos de la economía

## 2.2.- La razón y la realidad. Las infraestructuras:

Estas son pues cuestiones básicas para la rentabilidad y seguridad jurídica de las inversiones en innovación que pueden mejorar nuestros trenes. La otra parte del trabajo institucional se centra en las infraestructuras que por razones de interoperabilidad e intermodalidad son mucho más que cuestiones nacionales y que acero y cemento.

Si hablamos de redes europeas el empeño consecuente y lógico es construirlas a ese nivel. Ello requiere coordinar las inversiones. Para ello se

han establecido a nivel europeo otros dos mecanismos: la determinación de las redes trans europeas prioritarias (TEN-T) y el instrumento que debe facilitar su financiación, el Conecting Europa llamado a operar en evidente sinergia estratégica con el llamado "Plan Juncker". Este último instrumento tiene el activo de centrarse además en movilizar recursos privados en la construcción de este tipo de proyectos estratégicos.

Las prioridades en este empeño de dotar de coherencia todas las inversiones que se desarrollan en Europa en materia ferroviaria y hacerlas sumar con el resto de las que necesitamos para construir el modelo integrado de movilidad están claras. Se trata en primera instancia de priorizar las obras que eliminen cuellos de botella en zonas transfronterizas, una secuela de la historia a la que me refería al principio, y de apostar en esta primera fase por todas aquellas inversiones que añadan intermodalidad a la red ferroviaria. En ese sentido y las decisiones adoptadas hasta la fecha por las autoridades europeas así lo certifican, tramos como nuestra Y vasca reúnen esas condiciones y avalan el carácter de proyecto europeo de esta infraestructura que no puede ni debe leerse como



un proyecto local. Solo tiene sentido encajado en esa malla que es la base del futuro sistema integrado europeo de movilidad.

Los compromisos están para cumplirlos, pero en este terreno, como ocurre con el cuarto paquete ferroviario, también nos encontramos con problemas vinculados a la escasez de recursos públicos en tiempos de crisis o la dependencia financiera de la Comisión respecto a los estados miembros cuando en principio es el agente incentivador y principal promotor del proyecto. Ello lastra su liderazgo. Finalmente los debates internos

en los estados, sus lógicas electorales han tenido su responsabilidad en las desviaciones de inversión que ralentizan el cumplimiento de los plazos previstos.

Estas son las dos condiciones previas que, desde la responsabilidad de la gestión pública debemos resolver para derribar barreras que están exclusivamente vinculadas a decisiones humanas. Por mi parte tengan claro que estoy firmemente comprometida como Vicepresidenta del grupo ALDE y miembro de la Comisión de Transportes, con los objetivos del Libro Blanco. Mi vocación es implicar en el empeño a los agentes del sector y mi esperanza de que fruto directo de este trabajo sea la definitiva aprobación del cuarto paquete ferroviario, el cumplimiento de los plazos previstos en el despliegue de todas las infraestructuras de las redes transeuropeas, y por supuesto una simplificación radical de los problemas que hoy producen cargas administrativas inadmisibles a las operaciones industriales del sector.

### **3.- Las acciones específicas. El programa Horizon y la alianza Shift2rail**

No haría un resumen completo de las actuaciones europeas que tratan de impulsar la innovación y el movimiento y transformación en el sector si no hiciese una referencia al programa Horizonte 2020, que agrupa los fondos que desde Bruselas animan la innovación en el sector productivo y la economía real en el continente y a la agrupación Shift2rail fundada por ocho de los grandes del sector, entre los que se encuentra la Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) y la propia Comisión Europea.

El primero va a destinar en los próximos años cerca de 7.000 millones de euros a la descarbonización, la intermodalidad y la integración inteligente de los distintos modos de transporte. De esta cifra 450 se calcula que apoyaran específicamente programas relacionados con el ferrocarril, lo que supone triplicar los fondos que se destinaban en programas plurianuales anteriores al sector.

Con una estructura muy parecida a los clústeres industriales que conocemos aquí Shift2rail es la palanca que ha elegido la Comisión Europea para construir un partenariado público privado que de coherencia a todo el esfuerzo innovador que realiza el sector. El objetivo declarado de la iniciativa es mantener el liderazgo que la industria ferroviaria europea tiene en el mundo. Nada mejor para ello que poner al cliente en el centro de la actividad de innovación y plantearse como primer objetivo mejorar la calidad de los servicios y el atractivo que ofrece el tren al viajero o al transportista.

### 3.1.- Mejorar la experiencia cliente

Las posibilidades de crecimiento del negocio en el sector, las claves del intraemprendimiento, pasan pues en primer lugar por incrementar las virtudes tradicionales del medio y visibilizarlas. Y eso exige más puntualidad, más velocidad, más comodidad, ofertas integradas, más flexibilidad y accesibilidad. En definitiva mejorar la experiencia de los usuarios.

Aquí se abren grandes campos para la innovación y oportunidades de negocio que, insisto, no deben perder de vista la idea de intermodalidad. Observo dos ventajas competitiva frente a otros espacios económicos. la primera en el nivel de desarrollo en Europa de todos los modos de transporte, la

variedad y sofisticación de las infraestructuras ya disponibles y las competencias tecnológicas presentes en nuestro mercado profesional que nos pueden permitir tejer una red y diseñar e implementar productos y servicios imposibles en otras zonas del mundo. Una red sobre la que desarrollar tecnologías y sistemas de gestión que deben permitirnos mantener el liderazgo mundial en el sector. La segunda la variedad de nuestra oferta. Vistas las dificultades que entorpecen el emprendimiento hoy en Europa el sector está fuertemente internacionalizado. Los socios de MAFEX son un ejemplo. Ese conocimiento, la capacidad de ofrecer soluciones a la carta es otra de nuestras fortalezas.

### 3.2.- Reducir los costes de explotación.

La otra gran área de innovación viene del enorme potencial que el sector ofrece para reducir sus actuales costes de explotación. Como decía al principio hay elementos ajenos a los aspectos materiales del negocio que debemos resolver en el Parlamento Europeo. Hoy resulta altamente disuasorio para cualquier operador que quiera participar en el negocio internacional de transporte

de mercancías por ferrocarril, constituirse como operador y colocar sus convoyes en unas infraestructuras más teórica que prácticamente separadas de los gestores tradicionales del negocio y desde luego dudosamente neutrales. Lo mismo cabe decir de los condicionantes administrativos que convierten en una aventura y cuestan muchos millones de euros, certificar material fijo o rodante si se quiere vender en más de un estado europeo.

Tengo mucha esperanza en que seamos capaces por esa vía de liberar muchos recursos que deberían estar aplicados a la innovación pura. Y

tengo la total seguridad, porque me he repasado los objetivos que se plantea el Shift2rail, que se van a dirigir a mejorar la eficiencia de las tecnologías actuales de propulsión a profundizar en trabajos relacionados con el ahorro y aprovechamiento de energías que genera la operación ferroviaria. Lo mismo cabe señalar de aspectos como el ruido o las vibraciones que van a incrementar el atractivo de un medio de transporte que resiste, quizá como ningún otro la operación en las más extremas condiciones climáticas.

#### **4.- Conclusiones.**

Como emprendedores saben bien que el ferrocarril tiene futuro. Ha escrito algunas de las páginas más fascinantes de nuestra historia, ha sido palanca económica, instrumento imprescindible para el desarrollo y el intercambio y hasta leyenda romántica y aventurera. Hay marcas como Orient-express o, que nos transiten con plena intensidad la experiencia "viajar en tren". Fiabilidad, prestigio, glamour, seguridad, aventura, un espacio para la convivencia, el intercambio, el amor...Un atractivo que comenzaba, no lo olvidemos, en su carácter transnacional. Una leyenda que se escribía entre el

sol de las costas mediterráneas y los rigores de las estepas nevadas del centro y este de Europa. Obstáculos que paralizaban cualquier cosa menos el tren.

Estamos ante la histórica oportunidad de poner al día esas virtudes, por mejor decirlo de ofrecer desde el tren de hoy argumentos tan imbatibles para el usuario como los que convirtieron en leyenda al tren de entonces. Las claves para hacerlo están en la lógica, en el conocimiento, en la innovación, en la interoperabilidad y la intermodalidad. Pero hay que hacer posible todo

ello eliminando obstáculos que no tienen otro sentido que la nostalgia de lo que ya no volverá a ser. Tenemos por delante el reto de hacer posible lo que necesitamos, lo que tenemos que conseguir.

Esa transformación requiere, nada menos, que de todo nuestro talento. Pronostica que se abre ante nosotros una cantera de empleo de calidad, con ramificaciones en muchas de las disciplinas en las que hemos invertido para formar a nuestros jóvenes. No perdamos esta oportunidad porque es inteligente, es sostenible y es integradora. Es 2020. Quizá es la herramienta más potente que tenemos, al alcance de la mano, para presentar medidas bien contundentes e inmediatas en nuestra lucha contra el cambio climático. Es un instrumento de primer orden también para mejorar la competitividad de nuestra economía a la que la saturación de nuestro sistema de transporte fragmentado de hoy, le cuesta el 1% del producto interior bruto europeo al año. Y en esa parte del trabajo no solo sé que son buenos en lo suyo: admiro lo que hacen.

Por eso les pido que sigan así y que nos exijan rigor, seriedad y coherencia en nuestro trabajo institucional. Es hora de sostener sin complejos que para que el tren llegue a la hora hace falta que al

tren le llegue su hora. Esperemos que el cuarto paquete ferroviario sea impecablemente puntual.