

Izaskun Bilbao Barandica

Buenas tardes,

Coincido con los anteriores intervinientes en el papel clave que el tren debe jugar en la des carbonización del transporte y en la necesidad de apoyar a la industria ferroviaria. Y hacerlo exige, en el marco de la revisión de los TEN-T en que nos encontramos, cumplir definitivamente y sin más aplazamientos los principales compromisos de inversión previstos desde hace décadas.

Page | 1

Hay que recordar que esta revisión trata de adaptar este plan europeo de inversiones en infraestructuras a las novedades que plantea el Pacto Verde Europeo y a las enseñanzas que hemos extraído de la pandemia y un hecho tan inesperable como la invasión de Ucrania. Estos tres factores, han introducido alguna nueva prioridad, pero no han alterado las que ya daban sentido a los plazos y proyectos que se incluyen en los TEN-T al menos desde 2012. Por el contrario, han ratificado que eliminar los cuellos de botella entre estados miembros, fomentar los nodos que permitan combinaciones eficientes y ágiles entre modos de transporte y evitar la saturación deben seguir guiando esta planificación inversora.

Además, el impulso que el plan de recuperación y resiliencia, hijo de la pandemia, ofrece a la digitalización certifica que apuestas como el despliegue de la red de control del tráfico ferroviario ERTMS van en la buena dirección. Con este sistema en servicio, cualquier infraestructura incrementa su capacidad porque es más fácil optimizar la gestión de los

tráficos que soporta. Por eso es imprescindible que funcione en toda la red básica.

Desgraciadamente hoy algunos estados miembros siguen amenazando con incumplir los compromisos y plazos que ellos mismos firmaron en la mesa del Consejo en la última revisión de los TEN-T de 2012. La propuesta negociadora que aprobó en marzo el parlamento mantiene los plazos. Esta vez, además, propone incrementar las herramientas de que dispone la Comisión para evitar las desviaciones que se han producido hasta la fecha, denunciadas reiterada y contundentemente por la Corte Europea de Auditores.

Page | 2

Siguiendo el razonamiento del demoledor informe que publicó esta institución en 2020 es imprescindible cumplir los plazos. De confirmarse alguno de los incumplimientos que se anuncia, por ejemplo, la conexión del eje atlántico entre la península Ibérica y el resto del continente, la fachada atlántica de la unión corre el riesgo de quedar aislada. Se perderán así las enormes oportunidades que propicia su ubicación. Pero, además, aislamiento y fragmentación propiciarán que costes logísticos más elevados para las producciones de la Unión lastren nuestra competitividad.

Los incumplimientos abonan además la sensación de que algunos reglamentos de la Unión son “papel mojado” generando inseguridad jurídica a operadores e inversores. Además, al no completarse las obras en plazo, las inversiones realizadas no cumplen las expectativas de retorno y se penalizan las amortizaciones. También se desalienta el

emprendimiento en un sector, como el ferroviario, que necesita un incremento de la competencia entre operadores para que crezcan y se diversifiquen los servicios y se abaraten los costes para los usuarios.

Los retrasos también son incoherentes con las propuestas de reducción de emisiones del transporte que propone el green deal. La saturación que no se resuelve es una rémora para la reducción de emisiones que no avanzarán a la velocidad legislada en las distintas piezas del Fit for 55 sin las adecuadas infraestructuras. Y en ellas incluyo aspectos tan importantes como las interconexiones eléctricas y la red de puntos de suministro de combustibles alternativos. Tampoco podrán realizarse propuestas decisivas como la progresiva eliminación de vuelos de corta distancia porque será más difícil que las alternativas ferroviarias en alta velocidad estén disponibles en todo el territorio de la Unión.

La industria ferroviaria, en su conjunto, saldrá igualmente perdiendo en un momento en el que nuestros competidores globales relanzan una apuesta decidida para convertir la antigua ruta de la seda en un potente corredor ferroviario.

En consecuencia, se impone reforzar los mecanismos para desalentar cualquier incumplimiento. También trasladar de manera más clara a la ciudadanía los beneficios del sistema integrado e inteligente de movilidad que perseguimos tanto en términos de mejora del servicio como en materia de abaratamiento de precios. Una buena oportunidad para ello será la tramitación de La propuesta de transporte combinado

que prepara la Comisión, que necesita al menos la red básica de los TEN-T en servicio para ser algo más que una declaración de intenciones.

Completar este plan de inversiones, en definitiva, apoya la libre circulación de personas y mercancías es básica para el funcionamiento de nuestro mercado interior, nuestra competitividad y nuestros objetivos climáticos. Pero además abona el concepto de “valor añadido europeo”. La ciudadanía debe ser plenamente consciente de que muchas de las inversiones en juego, aunque se realizan en un punto concreto de la Unión, benefician a nuestra comunidad en su conjunto. Por eso los TEN-T son mucho más que infraestructuras.