



OFICINA DEL PARLAMENTO EUROPEO EN MADRID

Page | 1

MESA REDONDA

Orientaciones de la Política Europea de Transporte

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

Miembro de la Comisión de Transporte y Turismo

**11 de octubre 2019
Oficina del Parlamento Europeo en España (Madrid)
Paseo de la Castellana 46**



Buenos días y gracias por la invitación a esta reunión sobre las orientaciones de la política europea de transporte..

1.- ¿Introducción: amenaza u oportunidad?

Este sector vive con preocupación retos a corto plazo y otros estructurales Nos amenaza un Brexit sin acuerdo, una posible guerra comercial en ciernes o una apuesta muy decidida de nuestros competidores globales. La inversión china en la ruta de la seda es un ejemplo. El despliegue de la red 5G otro.

Page | 2

En términos estructurales tenemos que incorporar al sector de manera decidida a las políticas contra el cambio climático y digitalizarlo. Voy a tratar de convencerles de que la Unión tiene la receta para coinvertir estos desafíos en una oportunidad Ustedes son parte de los mimbres industriales y recursos humanos que han mantenido a Europa como líder mundial en industria y servicios de transporte durante década. Contamos con una estructura institucional, la Unión Europea, que puede vertebrar las políticas que hacen falta para conseguirlo.

2.- Nuestra Unión, la respuesta.

La hoja de ruta, desde que se elaboró a principios de la década el Libro Blanco del transporte para la Unión, es clara. El reto que afronta el sector pasa por hacer frente a una demanda creciente de movimiento de personas y mercancías (se estima que un 80% de incremento en las próximas dos décadas) de modo más eficiente para

-) Reducir los costes logísticos de las empresas para aportar así competitividad a la economía europea en su conjunto.
-) Reducir la factura que supone hoy la saturación de las vías de transporte que supone, anualmente un 1% del PIB comunitario. para poner la cifra en perspectiva hablamos de la casi totalidad del presupuesto de la Comisión Europea.
-) Alcanzar ambos objetivos des carbonizando al máximo los movimientos de personas y mercancías.
-) Evolucionar el actual modelo de gestión del transporte por modos hacia un sistema integrado e inteligente de movilidad.
-) Basar esta evolución en la explotación del BIG data que emana del transporte lo que implica y requiere una digitalización integral del sector. Este proceso debe dar lugar a nuevos servicios que permitan al usuario obtener y poder contratar, en una sola operación, varias opciones de movilidad del primero al último kilómetro. El usuario podrá elegir en función del presupuesto y tiempo disponible y hasta podrá optar en función de las emisiones que generará el desplazamiento.
-) Integrar a la ciudadanía en esa evolución, porque para alcanzar estos objetivos hay que propiciar un cambio en los hábitos de movilidad, especialmente en el medio urbano
-)

3.- Las respuestas. Infraestructuras, política industrial y conocimiento y seguridad jurídica.



Los ámbitos de trabajo desde los que nos asomamos a este proceso desde la Unión son:

3.1.- Infraestructuras. Hay un plan director europeo de infraestructuras las llamadas redes trans europeas de transporte". (TEN-T). Incorporan proyectos que generan valor añadido europeo. Benefician a toda la unión porque atienden tres prioridades

Page | 3

-) Eliminar los cuellos de botella que ahora dificultan las conexiones entre algunos estados miembros
-) Facilitar la inter conexión en puntos críticos de esta red de infraestructuras entre los distintos modos de transporte.
-) Promover los equipamientos que necesita el sector para proceder a su digitalización.

Este plan de inversiones se acompaña con un instrumento financiero conocido como "Conectar Europa que apoya los proyectos incluidos en este plan hasta con un 50%. del total de la inversión. Apoya infraestructuras que se ven, carreteras, aeropuertos, puertos de mar o tramos de ferrocarril. Además, otras imprescindibles para la digitalización, como la red de satélites Galileo.

Este gran proyecto no avanza a la velocidad requerida. Lo incumplen los estados miembros que lo aprobaron en la mesa del consejo. Voy a poner un ejemplo próximo:

Las conexiones ferroviarias entre España y Francia tienen un punto negro en el paso fronterizo de Biriatu. El ferrocarril está llamado a jugar allí un papel crítico en la descongestión, la des carbonización y la intermodalidad. En la zona añade opciones de conexión a un puerto y un aeropuerto que son "core" en la red y a varias plataformas logísticas del norte del país. Por ello está incorporada como obra prioritaria en esta red desde la década de los 90 y tenía que haberse terminado a mediados de la primera década de este siglo.

Actualmente se sigue realizando la obra civil cuya mayor parte la construye el Gobierno Vasco. Interviene gracias a una encomienda de gestión que le permite sustituir a ADIF en una ejecución que no avanzaba. Ha sufrido ataques terroristas. Recuerdo y rindo homenaje aquí al empresario Inaxio Uria, asesinado por participar en unas obras que no consiguieron parar.

Curiosamente de estos temas, que nos interesan a todos, que son críticos para ustedes como emprendedores o agentes económicos apenas se oye hablar en el debate público. Del mismo modo que tampoco se abre el debate sobre el modelo de desarrollo del estado que necesita evolucionar hacia fórmulas más sostenibles. Venimos de una tradición cultural en la que se defendía que "la mejor política industrial es la que no existe" y los resultados de aquella apuesta están a la vista.

3.2.-Política industrial y conocimiento

Otra de las claves de este proceso es la política industrial y de innovación y el apoyo a la creación de conocimiento y la formación para apoyar a un sector que:

-) Debe de progresar hacia otra distribución de papeles entre modos de transporte,
-) Descarbonizar todos los modos, especialmente el del transporte por carretera,



-) Afrontar el reto de una digitalización generalizada que generará un nuevo yacimiento de datos, nuevas herramientas para explotarlos y nuevos negocios vinculados a esta oportunidad. La protección de este yacimiento crítico obliga a una apuesta específica en materia de ciberseguridad.
-) Consolidar el liderazgo no solo en la prestación de servicios sino en la industria de fabricación de medios de transporte.
-) Propiciar la aparición de ofertas integradas que incorporen, además del material móvil sistemas de gestión de redes.

Desde la Unión se apoyan estas prioridades desde el programa Horizonte. En todos ellos se aplica el principio de especialización inteligente. Se trata de identificar actores eficientes en ámbitos similares y generar bloques de conocimiento e innovación que convierten a antiguos competidores en colaboradores. Esa suma de conocimiento es la ventaja competitiva de Europa como Unión. Es aplicar de nuevo la idea de “valor añadido europeo” frente a los intereses nacionales que han frenado mucho tiempo estos procesos de cooperación. Si quieren un ejemplo, recuerden las denuncias cruzadas entre astilleros por los incentivos fiscales. No atrajeron un pedido más desde el exterior a la industria naval europea, solo redistribuyeron de otra manera la carga de trabajo existente de otra manera.

Igualmente se está apostando por el estímulo de las vocaciones técnico-científicas, imprescindibles para formar el capital humano que requiere esta transformación. Las empresas que se embarcan en esta evolución, son verdaderas canteras de empleo, empleo además cualificado y de calidad. Pero no encuentran el personal con la cualificación que necesitan.

Además, la digitalización introducirá progresivamente realidades como la conducción autónoma que van a transformar las profesiones tradicionales del sector. Aparecerán nuevas tareas que añadirán valor a los servicios. Por eso este reciclaje, de nuevo una responsabilidad compartida desde lo local a lo europeo, es otra de las claves de esta transformación.

3.3- Seguridad jurídica

Finalmente, el panorama se completa con las condiciones que ofrecen seguridad jurídica a los operadores implicados en esta transformación. Hay varios ámbitos que afectan de manera horizontal a todos los sectores. Se ha legislado en estos años de crisis para estabilizar una zona con una moneda única y dotarla de mecanismos suficientes de supervisión y gobernanza. Y se están abordando o se han terminado importantes paquetes legislativos para intervenir en cuatro temas críticos:

-) Armonizar la fiscalidad, luchar contra la elusión y evitar la competencia entre haciendas de los estados miembros sobre la base de capturar contribuyentes reduciendo la recaudación bruta europea,
-) Dotar de un marco único a los mercados de la energía, digital y financiero,
-) Completar la mejor legislación del mundo en materia de protección de datos, para acompasar este desarrollo digital con el máximo respeto a la privacidad



-) Eliminar barreras en los sectores históricamente proteccionistas y que no acaban de renunciar a las claves que tenían sus modelos de negocio en situaciones e cuasi monopolio,

El transporte es uno de ellos. El ferrocarril y el transporte aéreo vienen de una historia muy concreta y padecen las secuelas de esa trayectoria. Poner en marcha el cielo único está siendo mucho más complicado de lo que debiera. Acabar con las barreras administrativas y legales para abrir el mercado ferroviario europeo a la competencia también. (vamos por el cuarto paquete ferroviario. Lo mismo ocurre con el transporte por carretera que necesita herramientas para evitar el dumping social y las medidas proteccionistas. Estamos de hecho ahora retomando las negociaciones del paquete de movilidad, en el que tenemos claro que esta apertura es perfectamente compatible con dos tipos de situaciones

Page | 5

-) Respetar sistemas de colaboración público privada que funcionan, como el sistema concesional de autobuses que tenemos aquí.
-) Regular algunos aspectos de la llamada economía colaborativa asumiendo que ha llegado para quedarse. Y propiciando que la competencia sea un estímulo para que los sectores tradicionales aprovechen sus ventajas competitivas y respondan al desafío con nuevos servicios para los que parten con la ventaja de sus flotas, profesionalidad e infraestructura.

4.- Conclusión. La utilidad es el valor de nuestra Unión.

Podría seguir, pero no quiero aburrir. Si quiero expresar una idea final. 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 un reto formidable. Aprobar este examen pasa por mantener esas señas de identidad. Financiar nuestro modelo social exige impulsar un desarrollo sostenible en el tiempo. En esa tarea la movilidad es un factor crítico. Ustedes están contribuyendo cada día enfocando su trabajo en esta dirección a que nuestra Unión sea útil. Persistan por favor en el empeño. Yo me comprometo a seguir llevando esta voz, este impulso, estos conceptos, hasta el Parlamento Europeo con la máxima constancia y determinación.