

Hacia un espacio ferroviario europeo

IZASKUN BILBAO BARANDICA

VICEPRESIDENTA DEL GRUPO ALDE EN EL PARLAMENTO EUROPEO

La 'Y' vasca es una de las prioridades de la red comunitaria porque resuelve un cuello de botella entre Estados y añade intermodalidad a la red

El pasado 28 de abril, tras treinta meses de negociaciones, hemos aprobado en Bruselas el llamado 'pilar técnico' del cuarto paquete ferroviario. Aunque la expresión es difícil para el lego, el objetivo de este conjunto de normas europeas es propiciar que el ferrocarril ocupe el espacio que merece en la carta de servicios de transporte en Europa. La eficiencia energética y ambiental del tren y su alta capacidad están actualmente infrautilizadas. Por eso en el Libro Blanco del Transporte Europeo el ferrocarril tiene reservado un papel estelar para afrontar el crecimiento de actividad en el sector, un proceso de descarbonización acelerado y la progresiva implantación de un sistema integrado de movilidad a nivel europeo.

Este proceso es uno de los factores clave para mejorar la competitividad de la economía europea. La logística supone hoy entre el 10% y el 15% del coste final de un producto terminado y en destino. A ello hay que añadir que la saturación de nuestras actuales redes de transporte cuesta al año un 1% del producto interior bruto de la Unión.

Si pese a sus virtudes energéticas, medioambientales y de capacidad, hasta ahora el tren no ha conquistado el espacio que merece es por culpa de la fragmentación generada por cuestiones técnicas, debilidades en algunas infraestructuras, un sistema de monopolios estatales muy potente y un marasmo legal que supone de facto un verdadero sistema de proteccionismo encubierto. El mercado de servicios ferroviarios no está abierto a la competencia. Las empresas que fabrican vehículos y material móvil sienten igualmente los efectos de esta situación. Así cerca del 30% del coste que paga el comprador de una locomotora con certificación para circular en tres o más países europeos sirve para pagar los costes burocráticos que se necesitan para realizar este trámite.

El llamado Cuarto Paquete Ferroviario intenta eliminar las grandes trabas que afectan al desarrollo del ferrocarril 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 será eficaz. Saludamos el acuerdo alcanzado recientemente en el pilar político, que se va a ocupar de la gobernanza del sector y el régimen en que operan las empresas en el mismo, pero lamentamos que no sea tan ambicioso como necesita el sector. En todo caso esperamos cerrar este trabajo a final de año.

Una de las directivas integradas en el bloque técnico es la de interoperabilidad. He coordinado su tramitación y las negociaciones con grupos parlamentarios, Comisión y Consejo que han conducido a su aprobación tras treinta meses de intenso

trabajo. Trata de resolver los problemas burocráticos que sufren operadores y fabricantes y acaba pagando, en precios y debilidad de la oferta, el cliente final. Las agencias ferroviarias de los Estados miembros promulgan y ejecutan ahora más de 11.000 normas y un sistema de autorizaciones y homologaciones de operaciones y material fijo y rodante que convierten el emprendimiento ferroviario en toda una aventura.

Para eliminar estos obstáculos nuestro informe plantea reforzar el papel y competencias de la agencia ferroviaria europea (ERA son sus siglas en inglés), 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 la ERA para tráficos domésticos. Habrá una red de acuerdos entre agencia europea 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.

El pilar técnico se completa con otras dos normas aprobadas también esos días. La primera reorganiza la agencia europea para acomodarla a sus nuevas competencias. La segunda se ocupa de homologar a nivel europeo las condiciones de seguridad de vehículos e infraestructuras.

La otra pata de esta estrategia ferroviaria es la ejecución de obras necesarias para completar las redes transeuropeas de transporte. Lamento que algunos Estados miembros, y España es uno de ellos, se hayan desviado tanto de las prioridades señaladas. La 'Y' vasca es una de ellas porque resuelve un cuello de botella entre Estados y añade intermodalidad a la red. Solo estos proyectos cuentan con financiación comunitaria.

Europa convence a los ciudadanos cuando es útil, cuando resuelve problemas, cuando vertebrar 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.



ALÉXAN AMUNDARAIN