

Sobre la integración de la red ferroviaria europea

El flujo efectivo de personas y mercancías es un aspecto relevante de la integración europea. Por ello, nunca anteriormente había sido tan grande la necesidad de la transición a un sistema de transporte no basado en la energía fósil que cuenta con una red ferroviaria efectiva e integrada.

Los actuales planes de diversos estados miembros de mantener, reactivar, mejorar y ampliar tendidos convencionales y de alta velocidad es un buen inicio, pero necesita ser estimulado

Las inversiones en infraestructuras de conexión transfronterizas – tales como los trenes de alta velocidad Eurocity y Euronight – son esenciales para crear una red ferroviaria robusta e integrada que pueda ser una alternativa al avión como medio de transporte en distancias cortas y medias. Demasiadas veces aún, el transporte ferroviario es contemplado como un medio para únicamente desplazamientos nacionales, mientras que el avión y el transporte terrestre lo son para los internacionales.

El plano europeo es muy necesario para financiar conexiones transfronterizas y proyectos que son difíciles de financiar por los estados miembros. En este contexto, es importante que las ayudas sean adicionales y no sustitutorias de los presupuestos nacionales o a costa de los apoyos a las redes regionales. La UE también debe desarrollar herramientas más potentes para desplazar las mercancías de la carretera al tren y formular objetivos concretos y obligatorios.

El desarrollo de trenes más rápidos es un avance positivo, pero este desarrollo no debería ir en detrimento de la preservación de las líneas de trenes regionales y regulares con precios fijos que sirven a la movilidad de personas con bajos ingresos o que viven en áreas menos urbanizadas. La movilidad de unos pocos no es el ideal al que damos apoyo, por tanto, los sistemas ferroviarios deben tener en cuenta aspectos como la accesibilidad y el derecho a la movilidad para todos como principios clave y que se apliquen en las convocatorias de ayudas y en la planificación e implementación de los proyectos.

Otro desafío para la red ferroviaria europea es hacer fácil la reserva de billetes de tren. La simplicidad de la compra de billetes de avión debe ser aplicada al tren para que al consumidor le sea tan sencillo comprar un billete de tren como el de un billete de avión de largo recorrido.

El sector del transporte es el cuarto emisor de partículas de carbono en la Unión Europea y aumentarán con toda probabilidad si no se toman las medidas necesarias. En la actualidad, el crecimiento del sector del transporte amenaza los avances realizados por otros sectores. Creemos que es posible cambiar esta tendencia tomando una serie de medidas:

1. Tiene que ser fácil escoger el tren y otros medios de transportes ecológicos tanto para viajeros como para el transporte de mercancías.
2. La UE debe crear plataformas y apoyar soluciones para incrementar la eficiencia de redes intermodales de servicios “puerta a puerta”. La compra de billetes es un ejemplo. Otra opción útil es integrar los horarios de trenes, aviones y autobuses, tal y

- como lo están los de la aviación de acuerdo con acuerdos internacionales para apoyar la inter-modalidad.
3. Los obstáculos relativos a las fronteras, tales como la planificación de infraestructuras transfronterizas, estándares técnicos y la compatibilidad de modelos financieros, la venta de tickets, etc. necesitan ser superados y solucionados. La UE debe establecer estándares para armonizar los diferentes sistemas de señalización y de licencias de trenes en Europa para hacer más fácil y baratas las líneas de tren transfronterizas. El sistema europeo debe ser usado de forma más contundente como una herramienta que contribuya a la creación de soluciones innovadoras.
 4. El tren y otros medios de transporte ecológicos deben dejar de estar discriminados en referencia a tasas sobre infraestructuras, impuestos, inversiones y regulaciones.
 5. La UE debe trabajar estratégicamente para crear mejores condiciones para que los trenes diurnos y nocturnos sean una alternativa a la aviación. Por tanto, deben haber ayudas a las líneas internacionales y a las líneas nocturnas.
 6. Traspasar mercancías de la carretera al tren implicará una diferencia notable en la huella de carbono del sector del transporte. Por tanto, la legislación europea debe ser revisada y mejorada para crear mejores condiciones para esta transición necesaria.
 7. Como los objetivos de los acuerdos de París no han afectado todavía al transporte marítimo y aéreo, la Unión Europea debe poner en marcha una regulación que haga que estos sectores también se vean incluidos por el acuerdo de París. Esto se puede hacer en primer lugar prohibiendo las políticas de subsidios y billetes de bajos precios que crean una discriminación entre el transporte aéreo, el marítimo y el ferroviario.
 8. Introducir una moratoria de instrumentos europeos tales como el TEN-T(1), CEF(2), EIB(3) y el EFSI(4) en todas las infraestructuras de transporte que incrementen la dependencia europea del petróleo. Las inversiones deben buscar la integración del sistema de infraestructuras sobre todo a través de la inversión en conexiones ferroviarias transfronterizas y en transporte marítimo sostenible. El foco debe ser puesto en los tramos de conexiones regionales transfronterizas que han sido abandonadas o desmanteladas (vid. <http://www.missing-rail-link.eu>). Más, las inversiones ya acordadas en autopistas, aeropuertos, etc. deben ser reconsideradas.
 9. Para optimizar los proyectos TEN-T, se debería abrir un debate sobre el papel de la Autoridad Europea Organizadora del Transporte
 10. El dinero de los proyectos TEN-T sólo se debería utilizar para infraestructuras libres de energías fósiles de una forma más extensa. Es necesario cambiar la situación de competencia en favor de los trenes alterando la prioridad de las inversiones en infraestructuras del transporte de la carretera al tren. Por el contrario, la UE tiene la responsabilidad de promover una red pan-europea de transporte libre de carbono. El dinero público debería ser utilizado cuando el retorno de la inversión esté garantizado desde el punto de vista financiero, pero el retorno en clave medioambiental también debe ser tenido en cuenta. Por tanto, es necesario que se prioricen las inversiones que contribuyan a minimizar los costes externos, en vez de generarlos.
 11. En el futuro entramado multifuncional, se debe dedicar más dinero a la finalización del sistema ferroviario en el TEN-T.
 12. La Comisión necesita herramientas adicionales para hacer un seguimiento de los planes nacionales de cada estado miembro para asegurar que se está haciendo lo suficiente para complementar el núcleo de una red comprensiva de tren con el TEN-T. Los fondos europeos que sirven para financiar estudios e infraestructuras deben ser vistos como dinero añadido a las cantidades estatales ya invertidas y no recursos financieros

para reemplazar las inversiones nacionales en infraestructuras.

- (1) TEN-T=Trans-European Transport Network (red pan-europea de transporte). La políticaTEN-T apoya la finalización de proyectos prioritarios, que tengan un gran valor europeo, así como proyectos de interés común y sistemas de gestión de tráfico importantes. Programas anuales y plurianuales fijan los objetivos específicos y las prioridades
- (2) CEF= Connecting Europe Facility (Apoyo a la conexión europea). El CEF debería acelerar las inversiones en campos de las redes trans-europeas y proveer fondos tanto públicos como privados. EL CEF debería permitir sinergias entre los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía para ser aprovechados al máximo.
- (3) EIB=European Investment Bank (Banco europeo de inversiones). El EIB es el banco de la Unión Europea. Sus accionistas son los estados miembros. Trabaja junto a otras instituciones europeas para implementar las políticas de la UE y es la institución pública de crédito más grande del mundo.
- (4) EFSD=European Fund for Strategic Investments (Fondo europeo para inversiones estratégicas)) es una iniciativa conjunta del Banco Europeo de Inversiones y la Comisión Europea para ayudar a cubrir la falta de inversiones en la EU mediante la movilización de inversores privados para proyectos estratégicos en áreas clave como las infraestructuras, la educación, la investigación y la innovación y también para cubrir los riesgos financieros de pequeñas empresas.