



Unión Europea
Política regional

panorama

inforegio

38

Verano 2011



Conectar Europa

El transporte y la política regional

es

EDITORIAL

Dirk Ahner

3

ANÁLISIS

Un sistema de transporte competitivo y sostenible para Europa

4-7

ENTREVISTAS

Matthias Ruete – Luis Valente de Oliveira – Jean-Marc Offner – Horst Sauer

8-11

POLÍTICA DE LA RTE-T

Una red de transporte multimodal para Europa

12-13

EL CAMINO A SEGUIR HACIA UN TRANSPORTE MÁS LIMPIO Y ECOLÓGICO

14-15

POR TODA EUROPA

Mejorar la conexión con Europa Sudoriental
Scandria, o cómo acercar el Báltico al Adriático
Portugal – STM, un nuevo sistema inteligente para el control del tráfico marítimo

La ampliación del metro de Sofía revitaliza el corazón de la ciudad

Nuevas instalaciones en el puerto de La Rochelle para satisfacer las demandas de un mercado en crecimiento
Obras de mejora en la red de autopistas de Eslovenia
República Checa – La mejora de una línea ferroviaria aporta beneficios internacionales

16-22

23

TRANSPORTE URBANO

Replantearse la movilidad urbana: el proyecto Active Travel Network

24-25

LAS REDES DE TRANSPORTE DIBUJAN UN NUEVO PERFIL DE LA UE

26

CUESTIONES REGIONALES

Resultados de la consulta pública sobre el Quinto informe sobre la cohesión

27

AGENDA

28

APORTE SUS PUNTOS DE VISTA

Fotografías (páginas):

Créditos:

Portada: © CE

Interior: todas las fotografías © CE, excepto:

Página 10: © a'urba

Página 11: © TransBaltic

Página 17: © Puerto de Rostock/Nordlicht

Página 18: © CCTMC – Centro de Control de Tráfico Marítimo del Continente

Página 19: © Compañía Metropolitana de Sofía

Página 21: © DARS, empresa eslovena de autopistas

Página 22: © Filip Hainall, Ministerio checo de Transportes

Esta revista se imprime en inglés, francés y alemán en papel reciclado.

Las opiniones expresadas en la presente publicación corresponden a sus autores y no reflejan necesariamente el parecer de la Comisión Europea.

Los contenidos de esta revista se finalizaron en mayo de 2011.



El transporte es mucho más que trasladar pasajeros o mercancías de un lado a otro: se trata de redes financiadas y desarrolladas con fondos de la UE, que contribuyen a fomentar el crecimiento económico, la sostenibilidad y el acceso a los servicios esenciales. En esta edición de Panorama analizaremos el sector en su conjunto, desde las redes ferroviarias de alta velocidad que conectan unos países con otros, hasta los sistemas de transporte urbano respetuosos con el medio ambiente.

Durante los últimos diez años, las acciones a escala de la UE han contribuido de forma decisiva a obtener resultados positivos en el sistema de transporte europeo. Históricamente, los Fondos Estructurales y el Fondo de Cohesión han sido una importante fuente de financiación para mejorar las redes de transporte en las regiones menos desarrolladas de la UE. Las recientes estrategias macrorregionales del Mar Báltico y del Danubio ofrecen un nuevo marco desde el que coordinar el desarrollo de las infraestructuras transfronterizas.

En lo que respecta al futuro, el Libro Blanco sobre el transporte titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte», recientemente publicado, anuncia un considerable paquete de nuevas iniciativas políticas. ¿Su objetivo? Lograr un sistema de transporte más competitivo e integrado que proporcione mayor movilidad y reduzca las emisiones para 2050. Las iniciativas abarcan 40 ámbitos diferentes y necesarios para transformar el sistema europeo de transporte, y abordan retos como la reducción de nuestra dependencia del petróleo, la congestión y la mejora de las infraestructuras.

Las personas entrevistadas en este número ofrecen sus puntos de vista sobre las lecciones aprendidas, los retos futuros y cómo una política de transporte eficaz puede fomentar la cohesión económica y territorial. El análisis de la última ronda de evaluación de la política regional muestra los logros cosechados hasta el momento, y lo que aún queda por hacer para mejorar las redes de transporte de la UE. Para saber qué están haciendo los países sobre el terreno, la sección «Por toda Europa» habla con siete proyectos que cubren una gran variedad de modos de transporte.

Gracias a la importancia acordada a los enfoques integrados como instrumento para abordar los retos de ciertas regiones, la política regional puede apoyar las necesidades específicas de las comunidades en sus territorios. Lo que está claro es que la clave para lograr los objetivos del Libro Blanco será precisamente la respuesta que las regiones aporten al reto de hacer que el transporte se haga más sostenible, y contribuya aún más a fomentar la cohesión e impulsar el crecimiento.

¡Feliz lectura!

Dirk Ahner

*Director General
Dirección General de Política Regional
Comisión Europea*

UN SISTEMA DE TRANSPORTE COMPETITIVO Y SOSTENIBLE PARA EUROPA

El transporte impulsa el crecimiento, plantea retos medioambientales y es un asunto de alcance internacional. El Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte» adoptado por la Comisión Europea el 28 de marzo de 2011 se propone equilibrar estos factores y garantizar que las regiones europeas permanezcan integradas, totalmente y de forma competitiva, en la economía mundial. En el Libro se establecen una serie de acciones concretas, al tiempo que se analiza lo realizado hasta ahora y los desafíos que esperan en el futuro. Estas propuestas son particularmente importantes para las regiones europeas y la política regional de la UE, ya que las infraestructuras de transporte sostenible facilitan las conexiones y benefician al mercado interior.

«Otras regiones del mundo están lanzando enormes y ambiciosos programas de modernización del transporte e inversión en infraestructuras; es crucial que el transporte europeo continúe evolucionando e invirtiendo para mantener su posición competitiva».

Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte – Libro Blanco sobre un sistema de transporte competitivo y sostenible

Uno de los principales desafíos es adaptar un sistema de transporte global al compromiso declarado de la Comisión de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero: en concreto, la UE necesita reducir un 80-95 % de sus emisiones por debajo de los niveles de 1990, y hacerlo antes de 2050. El 60 % de esta reducción deberá proceder del sector del transporte. Aunque el transporte es ahora menos contaminante, nunca antes había habido tanto tráfico, y el 96 % de la energía

utilizada procede aún de los combustibles fósiles. Un retraso en la actuación o una tímida adopción de las tecnologías más recientes condenarán a la UE a quedarse atrás con respecto a aquellos países o regiones que adopten las innovaciones.

Aunque se está haciendo un especial hincapié en la innovación tecnológica como vehículo para conseguir unas infraestructuras y unos sistemas menos contaminantes y más inteligentes, otro concepto ocupa también un lugar prioritario de la agenda: la creación de capacidades para ayudar a las personas a aplicar dichas innovaciones.

Incrementar la movilidad – Reducir las emisiones

No hay duda de que las inversiones en infraestructuras de transporte contribuyen a impulsar el crecimiento económico y a reforzar el comercio y la creación de riqueza. Sin unas redes eficaces de transporte, los habitantes de las regiones más remotas o de zonas con dificultades geográficas corren el riesgo de no poder acceder a los servicios y el empleo.

Para encontrar un equilibrio entre unas demandas que pueden verse como conflictivas entre sí, la hoja de ruta propone varias fórmulas para reducir la dependencia del sistema de transportes con respecto al petróleo, sin comprometer con ello la eficiencia o la movilidad:

- Mejorar la eficiencia energética de los tipos actuales de vehículos en todos los modos de transporte.
- Desarrollar y utilizar combustibles y sistemas de propulsión nuevos y sostenibles.
- Optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, haciéndolas más eficientes desde el punto de vista energético, mejorando, por ejemplo, la conexión entre el ferrocarril y el barco para el transporte de mercancías a larga distancia.
- Usar sistemas de gestión del tráfico innovadores, y medidas de mercado como la supresión de las barreras existentes en el transporte marítimo de corta distancia.



Una hoja de ruta para la acción

En el transcurso de los últimos diez años, el aire, la carretera, y, hasta cierto punto, el ferrocarril se han abierto todos al mercado, y se ha mejorado igualmente la seguridad en todos los modos de transporte. También se ha lanzado con éxito la iniciativa del «cielo único europeo», que coordina el diseño y la gestión del espacio aéreo. Los pasajeros cuentan ahora con derechos legales, y se han adoptado igualmente nuevas normas sobre condiciones de trabajo en el sector.

La red transeuropea de transporte (RTE-T) ha contribuido a la cohesión territorial, sobre todo gracias al impulso que el programa ha dado a las redes de ferrocarril de alta velocidad. Finalmente, se ha hecho especial hincapié en la mejora del comportamiento medioambiental del transporte.

En el marco de la estrategia Europa 2020, el futuro desarrollo de la red de infraestructuras de transporte de Europa deberá orientarse hacia el surgimiento de un sistema de transporte sostenible, que se base en la innovación y aborde los retos relacionados con el cambio climático y el medio ambiente, así como la cohesión territorial.

Para que Europa viaje y se desplace de un modo que satisfaga las necesidades de esta nueva década, y las que están por venir, el Libro Blanco de 2011 describe las acciones a adoptar, que se basan en los logros obtenidos en el pasado. He aquí algunas de las ideas propuestas:

Un sistema de movilidad eficiente e integrado

- Un espacio único europeo de transporte
- Fomento del empleo y de condiciones laborales de calidad
- Seguridad del transporte
- Actuar en la seguridad del transporte: salvar miles de vidas
- Calidad y fiabilidad del servicio

Innovación para el futuro: tecnología y comportamiento

- Política europea de investigación e innovación en el transporte
- Fomento de un comportamiento más sostenible
- Movilidad urbana integrada

Infraestructura moderna y financiación inteligente

- Infraestructura de transporte: cohesión territorial y crecimiento económico
- Un marco de financiación coherente
- Precios correctos y eliminación de las distorsiones

Dimensión exterior

- Promover los objetivos internacionales en materia de lucha contra el cambio climático y eficiencia energética
- Desarrollar un marco de cooperación para ampliar nuestra política de transporte e infraestructuras a nuestros vecinos



El vehículo eléctrico, clave para cumplir con los objetivos de emisiones.

UN SISTEMA DE TRANSPORTE COMPETITIVO Y SOSTENIBLE PARA EUROPA

Unas redes de transporte eficaces impulsan la cohesión territorial

Las iniciativas adoptadas a escala de la UE han contribuido decisivamente a obtener unos logros positivos en el sistema de transporte europeo durante los últimos diez años. Los Fondos Estructurales y el Fondo de Cohesión han sido tradicionalmente una importante fuente de financiación para las inversiones necesarias para mejorar las redes de transporte en las regiones menos avanzadas de la UE.

La política de cohesión fomenta activamente las iniciativas regionales y nacionales en materia de prioridades de transporte y cooperación transfronteriza. Las recientes estrategias macrorregionales –la estrategia del Danubio y la estrategia para la región del Mar Báltico– proporcionan un marco reforzado para la planificación transfronteriza y aportan un gran potencial para el desarrollo integrado del transporte.

El impacto de la crisis económica sigue haciéndose notar en toda la UE; el aumento del desempleo y la reducción del gasto público hacen más necesario que nunca que la movilidad sea económica y rentable, mientras que los medios para garantizar dicha movilidad son cada vez más reducidos: es necesario, pues, conseguir más con menos. Sistemas ya existentes y de una eficacia probada como la política de cohesión se encuentran en una posición ideal para mejorar la calidad de una serie de medidas adoptadas en regiones y países diferentes, como el apoyo al sector del ferrocarril europeo.

El sector del ferrocarril europeo

«Cuando se pusieron en marcha las obras para construir la primera línea de alta velocidad española en 1986, España era uno de los países más pobres de la Unión Europea, y Andalucía una de las regiones más pobres de España. El gobierno español decidió, no obstante, construir un nuevo enlace de alta velocidad entre su capital, Madrid, y la principal ciudad de la región, Sevilla, usando para ello la mejor tecnología existente. El país ha experimentado desde entonces un período de espectacular crecimiento, y Andalucía se ha convertido en una región mucho más competitiva de lo que lo era en el pasado. Este desarrollo nunca habría sido posible sin la existencia de la política de cohesión y el efecto territorial de la misma».

¿Qué es la RTE-T?

La red transeuropea de transporte, RTE-T, es la base para el flujo de mercancías y la libre circulación de personas en la Unión Europea. Se trata de una política clave, que une las partes occidental y oriental de la UE y está dando forma al futuro espacio único europeo de transporte.

Una mayor integración como consecuencia del crecimiento del mercado interior, la «descarbonización» del transporte, el papel de la UE en la lucha global contra el cambio climático: todos estos retos hacían necesaria una revisión de la política, que se puso en marcha el año 2009.

La RTE-T recibe el apoyo de la UE a través del programa homónimo y del Fondo Europeo de Desarrollo Regional y el Fondo de Cohesión, ya que mejorar la accesibilidad es fundamental para conseguir una Europa competitiva y cohesionada.

Ámbito de aplicación

La contribución global de la UE al transporte durante el período de programación 2007-2013 se desglosa de la siguiente manera:

- Carreteras nacionales, regionales y locales, incluidos proyectos RTE-T: más de 41 000 millones de euros.
- Ferrocarril, incluidos proyectos RTE-T y de otro tipo: alrededor de 24 000 millones de euros.
- Transporte urbano: 8 100 millones de euros.
- Puertos y vías navegables interiores: 4 300 millones de euros.
- Transporte multimodal y sistemas inteligentes: más de 3 000 millones de euros.
- Aeropuertos: 1 840 millones de euros.

Más allá de la RTE-T

La RTE-T recibe en la actualidad aproximadamente la mitad de las dotaciones de transportes de la política de cohesión. Otras prioridades son las redes nacionales, regionales y locales, y el transporte urbano no contaminante. El reparto de las futuras asignaciones será sin duda motivo de candentes debates. Lo que está claro es que la presión para descarbonizar los sistemas de transportes y la concentración del apoyo de la UE en inversiones que contribuyan claramente a las prioridades comunes, ayudarán a que se preste una mayor atención a asuntos como los cuellos de botella en las infraestructuras, las redes inteligentes y el transporte público urbano no contaminante.



Transporte urbano

Las ciudades son el motor de crecimiento de su entorno geográfico. Proporcionan servicios, trabajo y actividades de ocio a sus regiones. Resulta vital, por ello, que el sistema de transporte urbano esté plenamente integrado en los servicios de transporte de la región. Las ciudades son, no obstante, las principales víctimas de la congestión y la contaminación atmosférica y acústica. El tráfico urbano genera una cuarta parte de las emisiones de CO₂ del sector del transporte en su conjunto, mientras que el 69 % de los accidentes tienen lugar en las ciudades. Será necesario que los vehículos «convencionales» vayan desapareciendo gradualmente de nuestras ciudades si realmente queremos cumplir con nuestros objetivos de emisiones de gases de efecto invernadero y reducir nuestra dependencia del petróleo.

Si más ciudadanos utilizaran las distintas formas de transporte colectivo se crearía un círculo «virtuoso» de transporte público que, combinado con los esfuerzos para hacer de los desplazamientos en bicicleta y a pie una experiencia agradable y segura, conseguiría que la gente prescindiera de sus coches.

A los ciudadanos que sigan siendo dependientes de sus coches se les instará a utilizar vehículos más pequeños, ligeros y especializados. En este sentido, las grandes flotas de autobuses y taxis, así como los camiones y furgonetas de reparto más pequeñas y menos contaminantes se encuentran todos en una posición ideal para introducir el uso de combustibles y métodos alternativos de propulsión, pudiéndose convertir, así, en un banco de pruebas para la innovación. El transporte público se puede fomentar por medio de sistemas de tarificación de las infraestructuras de carreteras y sistemas impositivos transparentes, así como por la introducción de nuevas tecnologías.



«Las medidas no pueden esperar. Planificar, construir y equipar las infraestructuras lleva muchos años –y los trenes, aeronaves y buques duran décadas–, y las elecciones que se hagan ahora serán determinantes para el transporte de 2050. Tenemos que actuar a nivel europeo para garantizar que nosotros definimos, junto con nuestros asociados, la transformación del transporte, en vez de que sea determinada en cualquier otra parte del mundo».

Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte - Libro Blanco sobre un transporte competitivo y sostenible

MATTHIAS RUETE

Entrevista con el Director General de Movilidad y Transportes, Matthias Ruete

Antes de asumir su cargo en la Dirección General de Movilidad y Transportes en 2010, Matthias Ruete era Director General de la Dirección conjunta de Energía y Transportes de la Comisión Europea.

¿Cuáles son las principales lecciones aprendidas en el pasado, y cuáles los principales retos futuros del sector del transporte de cara a 2020?

Nuestro principal desafío es ayudar al transporte a abordar las limitaciones futuras sin sacrificar su eficiencia, manteniendo al mismo tiempo, y mejorando por supuesto, la competitividad del sector.

Son muchas las cosas que ha conseguido Europa en la pasada década. Hemos abierto mercados en el transporte por aire, carretera y, parcialmente, ferrocarril, y hemos logrado aumentar la seguridad y la protección en todos los modos de transporte. Pero el sistema no es sostenible. Descuidar o infravalorar las limitaciones futuras y posponer los cambios necesarios constituiría sin duda un error fatal.

La dependencia del petróleo, la congestión y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero son todos retos a los que hay que enfrentarse inmediatamente, aunque el último es el más importante. Nos hemos comprometido a reducir las emisiones un 80 % para 2050. El transporte deberá reducirlas en al menos un 60 % con respecto a 1990 (es decir, un 70 % menos que hoy día). El Libro Blanco adoptado por la Comisión el 28 de marzo reflexiona sobre estos retos y establece la estrategia que permitirá a la Unión afrontarlos con eficacia.

En su opinión, ¿cómo puede contribuir la política de transporte de la UE a la cohesión económica y territorial?

El Libro Blanco propone el desarrollo de una red «básica» transeuropea de corredores por los que circulen grandes volúmenes consolidados de tráfico de mercancías y de pasajeros con alta eficiencia y bajas emisiones, a lo largo y ancho de todo el continente.

La red básica garantizará conexiones multimodales eficientes entre las capitales de la UE y otras ciudades importantes, centros económicos, puertos, aeropuertos y pasos fronterizos terrestres clave. La red representará la columna vertebral del «espacio único europeo de transporte», y reforzará la cohesión entre todas las regiones.

¿Cuáles son los principales elementos de la estrategia de la UE para el futuro desarrollo del sistema de transporte propuesto en el Libro Blanco?

He aquí las cuatro medidas principales:

- Contar con un espacio único europeo de transporte que facilite los movimientos de los ciudadanos y el transporte de mercancías, reduzca costes e incremente la sostenibilidad del transporte europeo.
- Conectar mejor el desarrollo de la innovación tecnológica con su aplicación práctica por medio de una política de investigación integrada.
- Planificar las infraestructuras para maximizar el crecimiento y minimizar el impacto medioambiental.
- Desarrollar infraestructuras de conexión con los países vecinos para abrir mercados de servicios, productos e inversiones en transportes en terceros países, con el fin de fomentar el desarrollo del comercio.



« Nuestro principal desafío es ayudar al transporte a abordar las limitaciones futuras sin sacrificar su eficiencia »

LUIS VALENTE DE OLIVEIRA

Coordinador europeo del proyecto «Autopistas del mar»

Luis Valente de Oliveira se ha reunido hasta ahora con más de 400 interlocutores de los países marítimos de la UE, y ha presentado tres informes de actividad anual.

¿Cuáles son las principales lecciones aprendidas en el pasado, y cuáles los principales retos futuros del sector del transporte de cara a 2020?

El reto más importante es la coordinación entre los diferentes modos de transporte –la esencia del problema es cómo transportar mercancías de un lugar a otro de la manera más rápida, económica, cómoda y menos contaminante posible-. Si solo tenemos en cuenta un único modo, el abanico de respuestas será o bien demasiado rígido desde el punto de vista operativo, o irracional desde el económico.

Para poder aportar respuestas, necesitamos saber las características de cada modo, y convertir en norma las soluciones multimodales.

En su opinión, ¿cómo puede contribuir la política de transporte de la UE a la cohesión económica y territorial?

El nivel de actividad de una región dada resulta esencial para garantizar el bienestar de sus habitantes: la producción y el consumo requieren del transporte. Para fomentar el desarrollo y la cohesión, se debe reforzar la conexión entre regiones complementarias.

Más del 90 % de las importaciones y exportaciones de la UE se embarcan a y desde puertos europeos. Un primer paso muy importante es, por tanto, proporcionar los mejores puertos posibles y las conexiones más adecuadas entre ellos y sus respectivos interiores.

Ciertos modos requieren alcanzar un umbral mínimo de mercancías para hacerse rentables, así que las decisiones deberán buscar ante todo la viabilidad. La concentración de mercancías en ciertos ejes puede hacer que las conexiones sean económicamente sostenibles. Resulta necesario reducir al mínimo los costes y el tiempo, objetivo que solo se podrá alcanzar combinando los diferentes modos y extrayendo lo mejor de cada uno de ellos. La política de transportes de la UE debe abordar todos los modos de transporte, para hacerlo más coherente y eficaz.

¿Cuáles son las principales lecciones que ha aprendido de su experiencia como coordinador europeo de un proyecto prioritario RTE-T?

El proyecto prioritario «Autopistas del mar» se encuentra ahora plenamente operativo: los ocho proyectos recientemente aprobados abarcan el espacio marítimo europeo. Los proyectos son el fruto de un debate de ideas entablado con personas de toda Europa.

Contar con la participación de varios países en un proyecto es un buen modo de compartir las mejores prácticas y los resultados de los estudios. Los intercambios entre los grupos contribuyen a crear soluciones adaptables.

He insistido en la necesidad de reforzar los programas de formación en materia de logística, tanto para el personal como para aquellos que, en el seno de las empresas, tienen la responsabilidad de garantizar que la circulación de mercancías satisfaga las demandas de la compleja logística a la que nos enfrentamos.



« >> Más del 90 % de las importaciones y exportaciones de la UE se embarcan a y desde puertos europeos >> »

JEAN-MARC OFFNER

Director General de la oficina de planificación urbana de Bordeaux métropole Aquitaine

Jean-Marc Offner, ingeniero urbanista y analista político, es Director General de la oficina de planificación urbana de Bordeaux métropole Aquitaine (a'urba).

¿Cuáles son las principales lecciones aprendidas en el pasado, y cuáles los principales retos futuros del sector del transporte de cara a 2020?

La reducción del tráfico rodado urbano e interurbano lleva siendo durante décadas uno de los principales objetivos de la política de transporte público de numerosos países de la UE.

El transporte público no ha logrado reducir el incremento del tráfico, y uno de los principales retos del sector del transporte de cara a 2020 será precisamente implementar un servicio de transporte público adaptado a la evolución de los modos de vida: horarios más flexibles, servicios prácticos y de gran calidad y mejora en los tiempos de trayecto.

En su opinión, ¿cómo puede contribuir la política de transporte de la UE a la cohesión económica y territorial?

Hace ya varias décadas que el desarrollo de redes de alta velocidad se ha convertido en la herramienta preferida para acercar territorios europeos situados a uno y otro lado de la frontera, fomentando así una cierta cohesión social y económica. Un esfuerzo al que debería darse continuidad.

La misma importancia tiene no olvidarse de las inversiones a nivel regional que sean esenciales para garantizar un buen funcionamiento de las áreas metropolitanas. Las autoridades públicas y los responsables de las redes han sido objeto de frecuentes críticas por descuidar las infraestructuras regionales en favor de las líneas de alta velocidad, más rentables. Nosotros creemos que ambos niveles son esenciales.



Dados los retos medioambientales a los que nos enfrentamos, necesitamos un adecuado compromiso entre la ambición de crear redes que den servicio a todas las zonas, y la necesidad de regular los flujos de tráfico.

¿Cuál cree que ha de ser el papel del transporte en el desarrollo urbano integrado?

Se necesita incrementar también la coordinación entre el transporte y la política de planificación urbana. Es preferible que las conurbaciones sean más compactas, ya que así se facilitan los trayectos cortos. Una solución podría ser una política territorial que permitiera reservar suelo en previsión del aumento de valor que experimentará una vez se construyan nuevas infraestructuras, y construir en él viviendas sociales.

Debería ser obligatorio aumentar la densidad de los servicios una vez se superen ciertos niveles mínimos en las zonas mejor cubiertas por el transporte público, e implementar al mismo tiempo políticas de aparcamiento restrictivas.

Tenemos que conseguir que las organizaciones urbanas existentes funcionen de una manera más sostenible. Hemos de plantearnos en concreto nuevas formas de utilizar el automóvil: vehículos multiusuarios, uso compartido del coche e integración del automóvil en el transporte público. Desde el punto de vista medioambiental, multiplicar la tasa de ocupación de los coches y reducir a la mitad la duración de los trayectos tendría el mismo valor que todas las políticas de desarrollo del transporte público juntas.

« La reducción del tráfico rodado urbano e interurbano lleva siendo durante décadas uno de los principales objetivos de la política de transporte público de numerosos países de la UE »

HORST SAUER

Jefe de la División de Asuntos Europeos, Departamento de Planificación Territorial Conjunta, Berlín-Brandemburgo

Como Jefe de la División de Desarrollo Territorial Europeo del Departamento de Planificación Territorial Conjunta, Horst Sauer es responsable de la integración de la región-capital de Berlín-Brandemburgo en el desarrollo territorial de la UE. Su trabajo se centra actualmente en el impacto regional de las redes RTE-T, particularmente en la región comprendida entre Escandinavia y el Mar Adriático.

¿Cuáles son las principales lecciones aprendidas en el pasado, y cuáles los principales retos futuros del sector del transporte de cara a 2020?

Cada vez se ha ido haciendo más evidente que las nuevas infraestructuras solo se podían realizar si aportaban un beneficio económico obvio para la región. Estamos trabajando en colaboración con más de 30 socios para desarrollar el corredor de Scandria, que conectará Escandinavia con el Adriático a través de Berlín. Nuestra intención es conectar mejor los centros innovadores con las regiones-capitales a lo largo del corredor. Existe un enorme potencial para el crecimiento regional en esta parte de Europa.

Nuestro principal objetivo tiene más que ver con optimizar el uso de las infraestructuras existentes y hacer más ecológico el transporte con respecto a las emisiones, que con exigir nuevas inversiones para la realización de grandes infraestructuras.



En su opinión, ¿cómo puede contribuir la política de transportes de la UE a la cohesión económica y territorial?

La futura red central –verdadera columna vertebral de la política de transportes de la UE– se basa en la conexión de los nodos principales. Estos nodos, como la región-capital de Berlín-Brandemburgo en Alemania, deberán constar de todos los modos de transporte y estar conectados a otros polos como puertos o importantes centros económicos.

Mejorar la accesibilidad de Europa Central contribuirá a incrementar su actividad económica y, por tanto, a la cohesión territorial. Una sólida red central atenderá igualmente las necesidades de las regiones que ya estén bien conectadas a las principales rutas de transporte.

¿Qué características debería reunir para usted un buen sistema de gobernanza a la hora de planificar las infraestructuras de transporte?

Desde mi punto de vista, la planificación regional y la política regional tienen que estar estrechamente relacionadas con la planificación del transporte. El transporte no es un «fin en sí mismo», sino que debe atender a las necesidades de las personas y las empresas.

Nosotros hemos tenido aquí en Berlín-Brandemburgo una experiencia muy positiva no solo en la planificación «transfronteriza» –que abarca la ciudad de Berlín y el Estado circundante de Brandemburgo–, sino también en la armonización de la planificación territorial y del transporte. Una afirmación que cobra aún más validez si se aplica a los servicios de transporte público, que Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB) lleva organizando de una manera coordinada desde hace más de una década.

« El transporte no es un “fin en sí mismo”, sino que debe atender a las necesidades de las personas y las empresas »

UNA RED DE TRANSPORTE MULTIMODAL PARA EUROPA

La Unión Europea ha venido defendiendo la causa de la red transeuropea de transporte (RTE-T) desde el Tratado de Maastricht de 1992. La RTE-T apoya el desarrollo del mercado interior de la UE, refuerza la cohesión económica y social y conecta las islas y las regiones periféricas y sin salida al mar con las regiones centrales de la Unión. La RTE-T contribuirá igualmente a acercar la UE a sus países vecinos y a los mercados mundiales.

En 1996 se adoptaron las primeras orientaciones para ayudar a los Estados miembros a desarrollar la RTE-T, por medio de una Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo. Estas orientaciones fueron objeto de una revisión y actualización sustanciales tras la ampliación de 2004.

Inversión total de la RTE-T hasta la fecha (1996-2013)	800 000 millones de euros aprox.
Fuentes de financiación de la UE hasta la fecha*	230 000 millones de euros aprox.
Futuras necesidades de inversión (hasta 2020)	550 000 millones de euros aprox.

*Programa RTE-T, Fondo de Cohesión, FEDER, préstamos y garantías de créditos del BEI

La política de la RTE-T ha cosechado ya algunos éxitos notables, como el eje de alta velocidad París-Bruselas-Colonia-Ámsterdam-Londres, o la conexión por ferrocarril y carretera entre Dinamarca y Suecia a través del estrecho de Øresund. También cabe citar la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona, el aeropuerto Malpensa de Milán, el enlace ferroviario Cork-Dublín-Belfast-Larne-Stranraer, y muchos otros proyectos en curso.

Afinar el proyecto de cara al futuro

Basándose en la experiencia acumulada durante los últimos 15 años, la Comisión Europea ha procedido a realizar una revisión global de la política de la RTE-T, y ha propuesto nuevas orientaciones para su planificación e implementación. Estas nuevas orientaciones, cuya adopción por el Parlamento Europeo y el Consejo está prevista para el inicio de la segunda mitad de 2011, presentan un enfoque político profundamente revisado, que se basa en los puntos fuertes, intenta subsanar las deficiencias detectadas y asume nuevos retos.

El desarrollo de la RTE-T se ha basado hasta ahora en una identificación e implementación gradual de los proyectos prioritarios por parte de los Estados miembros a título individual, todo ello en el marco de un enfoque fragmentario y ascendente («de abajo arriba»). Si bien este enfoque ha ayudado a identificar y desarrollar importantes proyectos en el marco de dicha red, como los mencionados anteriormente, no ha conseguido implantar por sí mismo una red transeuropea totalmente integrada y multimodal.

Dos redes complementarias

El nuevo marco de planificación consistirá en dos niveles: una «red global» en el nivel básico, y una «red central», que se superpondría a la red global y estaría constituida por las partes de la RTE-T más importantes desde el punto de vista estratégico.

La red global será la consecuencia de una actualización y ajuste de la RTE-T actual, e incluirá las infraestructuras relevantes de los Estados miembros, tanto las ya existentes como las que estén en fase de planificación. La red central estará formada, por su parte, por los tramos de la RTE-T que concentren el principal flujo de tráfico transnacional tanto de mercancías como de pasajeros, y que garanticen una conexión eficaz entre las regiones orientales y occidentales de la Unión, así como entre sus regiones periféricas y centrales.

Las dos redes juntas formarán la base de la infraestructura del espacio único europeo de transporte, que proporcionará conexiones multimodales eficaces entre las capitales de la UE, los principales centros económicos de la Unión y los pasos fronterizos más importantes del sistema de transporte europeo.

Planificación y desarrollo coordinados

La nueva política de la RTE-T conseguirá ante todo una mayor coordinación de la planificación y el desarrollo de la red a nivel europeo. La política se basará en una metodología de planificación europea coherente y transparente, que será supervisada por la Comisión y desarrollada con la ayuda de un amplio proceso de consulta con las partes interesadas.



Aplicación coordinada

En segundo lugar, la aplicación de la nueva política de la RET-T se hará de una forma más coordinada. Se identificarán y desarrollarán una serie de corredores, que se basarán en la red central y se adaptarán a las cambiantes necesidades de capacidad. La implementación global de los corredores se efectuará bajo los auspicios de un coordinador europeo, mientras que los planes plurianuales de desarrollo de corredores identificarán, en el marco de un calendario bien definido, tanto las principales inversiones necesarias como las mejoras a una escala más pequeña y a corto plazo.

Finalmente, el nuevo enfoque de la política hará un mayor hincapié en la condicionalidad y la coordinación de la implicación financiera de la UE. La cofinanciación de los proyectos se condicionará, en efecto, a la resolución de los problemas derivados de los cuellos de botella y las conexiones ausentes en la red central, así como a que se garantice una intermodalidad efectiva; también se dará prioridad a los proyectos que aporten un mayor valor añadido europeo (por ejemplo, completar las conexiones transfronterizas).

Al mismo tiempo se creará un marco de financiación integrado para los transportes que garantizará una mejor coordinación y adecuación del Fondo de Cohesión y los Fondos Estructurales a los objetivos de la política de la RTE-T, lo que contribuirá a aumentar la rapidez y eficacia de su implementación.

Garantizar la multimodalidad, vital para las regiones industriales.





EL CAMINO A SEGUIR HACIA UN TRANSPORTE MÁS LIMPIO Y ECOLÓGICO

El uso eficiente de los recursos y la sostenibilidad deben ser temas centrales de la política de transportes de la Unión Europea, de acuerdo tanto con la estrategia «Europa 2020» para el crecimiento económico como con el Libro Blanco sobre el transporte recientemente publicado por la Comisión. La «descarbonización» del transporte –que conducirá a una drástica reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector– se ha convertido, por tanto, en un objetivo prioritario de las agendas económica y medioambiental europeas.

Europa 2020, que establece la estrategia económica de la UE para la próxima década, se centra en el fomento de un crecimiento inteligente, sostenible e integrador. El objetivo es crear una economía baja en emisiones de carbono y basada en el conocimiento y la innovación, que use sus recursos con mayor eficiencia, al mismo tiempo que logre la cohesión social y territorial.

El sector del transporte es vital para el futuro económico de Europa y, por tanto, juega un papel esencial para que Europa 2020 alcance sus objetivos. En enero de 2011, la Comisión lanzó una de las iniciativas emblemáticas de Europa 2020: «Una Europa que utilice eficazmente los recursos». En ella se deja bien claro que la utilización eficaz de los recursos debe ser el principio rector de la política de transportes de la UE.


Soluciones sostenibles

Conseguir que el transporte sea más eficiente para asegurar la futura prosperidad de Europa es también uno de los temas fundamentales del nuevo Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte», adoptado por la Comisión el 28 de marzo de 2011.

El Libro Blanco presenta una «visión para un sistema de transporte competitivo y sostenible», que utilice eficazmente los recursos, y concede gran prioridad al transporte urbano no contaminante, así como a la descarbonización.

A la luz de los nuevos, y cada vez más importantes, retos que se nos plantean, el transporte debe ser más sostenible. En primer lugar, el petróleo se hará más escaso y más caro en las décadas venideras, dado que procede cada vez con más frecuencia de fuentes inestables.

En segundo lugar, para poder alcanzar el objetivo de limitar el cambio climático a menos de 2 °C, la UE necesita reducir un 80-95 % de sus emisiones por debajo de los niveles de 1990, y hacerlo antes de 2050. El sector del transporte habrá de realizar una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de al menos el 60 %.



Construcción de la carretera de Laukaantie en Jyväskylä, Finlandia. Paso subterráneo para ciclistas y peatones.



Reducir el carbono

El problema es que el transporte representa una fuente significativa y en continuo aumento de emisiones de gases de efecto invernadero, motivo por el que la descarbonización es uno de los asuntos prioritarios del Libro Blanco.

Deben desarrollarse e introducirse en el mercado combustibles sostenibles y vehículos ecológicos con el fin de que Europa mejore el rendimiento en cuanto a eficiencia energética de todos los vehículos. Europa ha de sustituir gradualmente las fuentes de energía fósiles que generan CO₂ por alternativas más respetuosas con el medio ambiente.

A tal fin, la Comisión pretende desarrollar una estrategia de combustibles alternativos que libere al sector europeo del transporte de su dependencia del petróleo y lo conduzca, en última instancia, a una total descarbonización.

En lo que respecta a la consecución de los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de la UE, la Comisión está prestando una gran atención al transporte urbano. Muchas ciudades europeas padecen problemas relacionados con la congestión, la mala calidad del aire y el ruido. Los coches, camiones y autobuses que circulan por las áreas urbanas europeas son responsables de una cuarta parte aproximadamente de las emisiones de CO₂ originadas por el sector del transporte.

La Comisión desea eliminar progresivamente los vehículos de propulsión convencional en el entorno urbano: el objetivo es reducirlos a la mitad para 2030 y suprimirlos totalmente para 2050. De esta forma se reduciría significativamente la dependencia europea del petróleo, y se ayudaría a que el sector del transporte cumpliera sus objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

Debe fomentarse el uso de vehículos de pasajeros más pequeños y ligeros en el transporte por carretera.

Al mismo tiempo, es necesario realizar mayores esfuerzos para equipar las flotas de autobuses urbanos, taxis y camionetas de reparto con motores y combustibles alternativos para disminuir la contaminación y las emisiones causadas por el transporte urbano.

Enfoques integrados

A la Comisión también le gustaría ver una logística urbana de emisiones casi nulas implantada en las grandes ciudades para 2030. Utilizando soluciones de transporte inteligentes, los centros urbanos pueden desarrollar sistemas de reparto eficientes del «último kilómetro».

Las camionetas hipocarbónicas propulsadas por tecnologías con electricidad, hidrógeno e híbridas podrían distribuir mercancías a las tiendas y las oficinas. Una flota de vehículos de reparto no contaminantes también reduciría la contaminación atmosférica y acústica. Además, se deben redoblar los esfuerzos para fomentar el uso del transporte público entre los ciudadanos, e instarles a andar e ir en bicicleta con más frecuencia.

Un enfoque integrado es la mejor forma de abordar los retos del transporte urbano y de desarrollar infraestructuras y servicios de transporte. La elaboración de las políticas debe, por tanto, vincular el transporte con temas tales como la utilización del suelo, la planificación, la protección medioambiental, la vivienda, la accesibilidad, la movilidad y las necesidades del sector.

PARA AMPLIAR INFORMACIÓN

http://ec.europa.eu/transport/urban/index_en.htm



MEJORAR LA CONEXIÓN CON EUROPA SUDORIENTAL

Duración del proyecto: 2009-2012

Contribución del FEDER: 1,7 millones de euros

Presupuesto total del proyecto: 2,38 millones de euros

Europa Sudoriental es una zona de tránsito clave para la Unión Europea, pero se encuentra menos desarrollada que el resto del continente debido a una inversión y a una cooperación transnacional insuficientes. Retos como estos son los que pretende abordar SEETAC (South East European Transport Axis Cooperation, Cooperación del eje de transporte de Europa Sudoriental), un proyecto de tres años que tiene por objetivo reforzar la cooperación entre los países comunitarios y no comunitarios de esta región, particularmente en el ámbito del transporte.

Cofinanciado por el programa «Europa Sudoriental» de la UE, en el proyecto participan 17 socios (la mayoría de ellos ministerios nacionales de transporte) de nueve países de la región. El proyecto cuenta también con cuatro observadores de Bosnia y Herzegovina, Hungría, la República Eslovaca y Ucrania.

Las infraestructuras de transporte varían enormemente en el seno de la región. Países como Austria, Eslovenia, Hungría y Croacia disponen, por ejemplo, de una extensa y moderna red de autopistas, de la que carecen muchos de sus vecinos. Las conexiones transfronterizas por carretera y ferrocarril entre los países más pequeños de la región son a menudo insuficientes, cuando no inexistentes. Esta situación dificulta el libre flujo de mercancías, servicios y pasajeros, así como, en última instancia, el desarrollo sostenible de toda la región.

Énfasis en la RTE-T

«Nuestro proyecto reúne excepcionalmente a países comunitarios y no comunitarios con el fin de mejorar la integración territorial y las conexiones de transporte en la región», afirma Carlo Fortuna, de la Secretaría de la Iniciativa Centroeuropea en Trieste, Italia, que dirige el SEETAC. El proyecto contribuye a fomentar el debate sobre las infraestructuras de transporte en los países candidatos y candidatos potenciales a la UE, así como sobre la extensión prevista de los proyectos prioritarios de la RTE-T (red transeuropea de transporte) a los Balcanes Occidentales. Carlo Fortuna cree que el proyecto fomentará igualmente una mayor cohesión de la UE con Europa Sudoriental.

Una serie de datos recabados recientemente han permitido a los socios compilar una base de datos que proporciona una imagen actual de las redes de carreteras, ferroviarias y marítimas de la región. En los próximos meses se va a crear un modelo de escenarios futuros relacionado con proyectos prioritarios de transporte, como la autopista Liubliana-Belgrado.

El mes de noviembre de 2010 se celebró en Tirana, Albania, una conferencia del proyecto, que reunió a representantes ministeriales de alto nivel. En dicha conferencia se analizaron varias cuestiones importantes, como las inversiones necesarias, el desarrollo integrado de la accesibilidad de la región, y las fórmulas para crear en ella un sistema de transporte integrado a medio plazo, en línea con la estrategia de la UE.



Renovación de vías y zanjas en Krizno, en la línea entre Liubliana y Maribor.

PARA AMPLIAR INFORMACIÓN

- SEETAC: www.seetac.eu
- Programa «Europa Sudoriental»: www.southeast-europe.net
- Iniciativa Centroeuropea: www.ceinet.org

SCANDRIA, O CÓMO ACERCAR EL BÁLTICO AL ADRIÁTICO

El corredor de Scandria, que une Escandinavia con el mar Adriático, desempeña un papel crucial para las regiones que se ubican a lo largo de este eje norte-sur. Aparte de facilitar el transporte, la mejora de las conexiones aporta otro valor añadido en forma de ventajas económicas, sociales y medioambientales.

«El proyecto no se centra solo en el transporte», enfatiza Jürgen Neumüller, director del proyecto de Scandria. «Su objetivo es aportar desarrollo económico a la zona en su conjunto. Deseamos conectar el potencial de innovación de Escandinavia con otras regiones centroeuropeas como Berlín, Praga y Viena, lo que ayudará a estimular el crecimiento».

En línea con el objetivo de la UE de lograr un transporte más ecológico, el proyecto incluye igualmente actividades destinadas a alcanzar los objetivos de la lucha contra el cambio climático. Un ejemplo concreto de ello es el esfuerzo por impulsar el uso del biogás en los vehículos de transporte de mercancías.

Duración del proyecto: 2009-2012

Contribución del FEDER: 2,8 millones de euros

Presupuesto total del proyecto: 3,8 millones de euros

La participación de todas las partes interesadas, clave para el éxito

En el proyecto participan 19 socios de Alemania, Dinamarca, Suecia, Finlandia y Noruega, que se pueden dividir en tres grupos: instituciones de investigación, regiones y puertos. El socio que dirige el proyecto es el Departamento de Planificación Territorial Conjunta de Berlín-Brandemburgo.

Si las instituciones de investigación proporcionan la base científica necesaria para la toma de decisiones, las regiones tienen un papel más estratégico que desempeñar. Una de sus tareas más importantes es lograr la ejecución de proyectos de infraestructuras, para lo que actúa a modo de enlace entre los diversos actores clave, como los ministerios nacionales.

La cooperación directa entre los puertos de Halmstad (Suecia) y Rostock (Alemania) se centra en el desarrollo de nuevos servicios. Scandria contribuyó a esta cooperación dando el impulso necesario para incluir la línea de ferry que une Rostock y Gedser (Dinamarca) en el programa de la UE «Autopistas del mar», lo que le permitió recibir financiación para modernizar las infraestructuras portuarias y adquirir nuevos ferries.

Uno de los objetivos clave sigue siendo la participación de las empresas en la cooperación: los imperativos a corto plazo que caracterizan el funcionamiento de las empresas dificultan su integración en el concepto estratégico a largo plazo. «Se han llevado a cabo varios talleres y actividades de comunicación a nivel local para sensibilizar sobre los beneficios económicos del proyecto», señala Neumüller.

El proyecto Scandria se puso en marcha en el año 2009 como consecuencia de la Declaración de Berlín de noviembre de 2007 en la que se pedían infraestructuras de transporte atractivas y modos de transporte competitivos en el marco del corredor escandinavo-adriático. Si Scandria se ocupa de la parte septentrional de esta zona, el proyecto gemelo SoNorA aplica medidas similares en su sección meridional.

PARA AMPLIAR INFORMACIÓN

www.scandriaproject.eu

Puerto de Rostock.



PORTUGAL – STM, UN NUEVO SISTEMA INTELIGENTE PARA EL CONTROL DEL TRÁFICO MARÍTIMO

Duración del proyecto: 2008-en curso

Contribución del FEDER: 53 millones de euros

Cofinanciación nacional: 57 millones de euros

El extenso litoral portugués plantea no pocos retos para el control del tráfico marítimo, desde el seguimiento de los flujos de navegación en aguas muy transitadas hasta el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad. Las tecnologías informáticas de última generación permiten ahora a las autoridades anticiparse a todos los movimientos e integrarlos en la base de datos nacional de navegación marítima.

Los más de 800 km de costa portuguesa se encuentran en una ruta estratégica entre los puertos de Europa del Norte y los del Mediterráneo y el Norte de África. Cada año atraviesan estas aguas unos 70 000 barcos, 250-300 de los cuales se encuentran siempre en estas rutas de navegación, junto con un número similar de embarcaciones pesqueras y de recreo. El servicio de tráfico marítimo (STM, también conocido como VTS, del inglés *Vessel Traffic System*) aporta una solución al reto que supone controlar todos estos movimientos, y contribuye a mantener la seguridad de las aguas costeras y gestionar la congestión.

¿Cómo funciona?

El Centro de Control de Tráfico Marítimo Costero lleva utilizando un STM desde enero de 2008 para controlar el flujo del tráfico marítimo. El sistema permite identificar unas 300 embarcaciones al mismo tiempo, información que se incorpora a la base de datos nacional de navegación marítima.

El sistema incluye igualmente dos programas de separación de tráfico, uno en el Cabo de la Roca y otro en el Cabo de San Vicente. Dichos programas gestionan la congestión que suele producirse en dos conocidos cuellos de botella cercanos a la costa, y también contribuyen a hacer cumplir las normas de seguridad. Unas estrictas leyes internacionales regulan los cargamentos peligrosos, los tipos de barcos, las medidas de seguridad para los pasajeros y los requisitos de las embarcaciones pesqueras. Los dos programas antes mencionados están incluidos en el sistema de notificación obligatoria para buques a la altura de la costa de Portugal (COPREP, *Coast of Portugal Mandatory Reporting System*), operativo desde el 1 de junio de 2010.

Utilizar los mejores sistemas redundando en beneficio del país

El sistema consiste en un STM costero y cinco STM portuarios, todos los cuales se encuentran bajo el mando de la Autoridad Nacional de Control del Tráfico Marítimo.

He aquí algunos de los beneficios:

- Modernizar Portugal con las tecnologías y ofertas de transporte marítimo más avanzadas.
- Garantizar el potencial comercial de sus puertos en el futuro.
- Dar prioridad a la calidad medioambiental de las aguas portuguesas, y apoyar este objetivo con la información proporcionada por el STM.
- Facilitar la vigilancia costera mediante un flujo de información bidireccional entre los barcos y las autoridades costeras. Las medidas para controlar el contrabando y la inmigración ilegal han pasado a formar parte ya de la rutina diaria de los servicios costeros.

A un nivel internacional, Portugal participa ahora plenamente en SafeSeaNet, el sistema de información y seguimiento de la UE. El enorme volumen de información suministrado por el STM costero puede integrarse ahora directamente en SafeSeaNet, lo que permite a Portugal recibir información de tipo similar de otros Estados miembros.

Centro de Control del Tráfico Marítimo Costero.



PARA AMPLIAR INFORMACIÓN

http://www.innovative-navigation.de/in_htm/Presse/inPRESSRELEASE_VTCS_Portugal.pdf

LA AMPLIACIÓN DEL METRO DE **SOFÍA** REVITALIZA EL CORAZÓN DE LA CIUDAD

Este proyecto forma parte del programa operativo de transporte de Bulgaria 2007-2013

Contribución del FEDER: 157 millones de euros

Cofinanciación nacional: 139 millones de euros

Bulgaria se está enfrentando a los problemas relacionados con la congestión del tráfico y la contaminación con su Plan maestro general, y especialmente con los proyectos de ampliación del metro de Sofía, uno de los cuales construirá el tramo central que falta en el centro de la ciudad.

En Sofía se concentra casi una quinta parte de la población nacional, es decir, más de 1,5 millones de personas. El centro histórico bulle con una densa mezcla de zonas residenciales y comerciales, y el rápido flujo de población llegada durante los últimos diez años ha creado una espiral de problemas relacionados con la congestión del tráfico y la contaminación. Los residentes dependen en gran medida del coche, que compite con los autobuses y los tranvías por el escaso espacio vial disponible. Un profundo análisis de las posibles soluciones para los problemas de transporte apuntó claramente al metro como la mejor opción para la mayoría de los trayectos en el centro de la ciudad.

La mejora del transporte aporta una nueva dimensión a la vida en el centro de la ciudad

El nuevo tramo de línea entre el empalme de Nadejda, situado al norte, y el bulevar de Cherni Vrah, en la zona residencial del sur, constituye un proyecto emblemático en el marco del programa operativo de transporte 2007-2013 de Bulgaria.

El proyecto construirá 6,5 km de vías que transcurrirán por siete estaciones de metro, lo que significará la creación efectiva de la sección que faltaba en la línea 2, y la conexión con sendos puntos al norte y al sur de las estaciones centrales de trenes y autobuses. Cinco de las estaciones de metro serán completamente nuevas, mientras que las otras dos ya existían pero deberán someterse a una completa renovación.

Mejorar la vida presente

La primera fase actualmente en curso constituye un paso fundamental para la mejora de la vida cotidiana de los residentes y los viajeros que utilizan el transporte a diario. El tráfico rodado en esta parte de la ciudad es lento y frustrante: la velocidad se ha llegado a reducir actualmente hasta unos 8-10 km/h, y la contaminación resultante constituye también un enorme e inevitable motivo de preocupación.

Una vez se concluya la fase I a principios de 2012, el transporte en metro representará un 25 % de todos los trayectos, lo que permitirá que la velocidad del tráfico se recupere hasta los 40 o 50 km/h. Todo ello deberá tener efectos muy beneficiosos sobre la contaminación atmosférica, y contribuirá igualmente a reducir los niveles de ruido y vibración.

Una red más integrada y rápida para el futuro

De cara a 2020, la fase II creará una red de transporte mucho más integrada. Una vez conectadas las estaciones centrales de trenes y autobuses, el siguiente paso será enlazar con el aeropuerto y proporcionar a los viajeros un sistema de transporte adaptado a las necesidades del siglo XXI.

Los progresos realizados hasta el momento son muy alentadores. Todos los aspectos del proyecto se están ateniendo al calendario y el presupuesto previstos, lo que evidencia la buena gestión que se está llevando a cabo en el marco del programa operativo de transporte. El proyecto está fomentando en sí mismo un positivo clima económico, a la par que contribuye a mejorar las expectativas de renovación urbana en el corazón de la ciudad.

PARA AMPLIAR INFORMACIÓN

<http://metropolitan.bg/en>



Mejorar la vida de los residentes impulsando la actividad empresarial: modernización de la línea de metro de Sofía.

NUEVAS INSTALACIONES EN EL PUERTO DE LA ROCHELLE PARA SATISFACER LAS DEMANDAS DE UN MERCADO EN CRECIMIENTO

Varios proyectos, de diferentes duraciones, han contribuido al desarrollo del puerto.

Programa de inversión regional 2007-2013:
52 millones de euros

Contribución del FEDER: 12,48 millones de euros

Cofinanciación nacional: 39,52 millones de euros

La aseguradora londinense Lloyd's describe el puerto de La Rochelle como «el mejor puerto del Atlántico, capaz de acoger buques de más de 100 000 toneladas de peso muerto». Partiendo de una posición ya dominante, La Rochelle se ha ampliado aún más para satisfacer la creciente demanda del transporte marítimo y el comercio. El nuevo puerto de Saint-Marc está ya terminado y en servicio. Se está construyendo, además, un nuevo dique en La Repentie para aumentar aún más la capacidad.

Los activos naturales de La Rochelle

Se trata del único puerto de gran calado en la costa atlántica, y cuenta además con una protección natural en forma de islas. Es el principal puerto francés para el comercio de productos forestales y agrícolas, especialmente cereales, y la demanda continúa en aumento. Su objetivo estratégico es alcanzar un tráfico anual de 10 millones de toneladas para 2015. La planificación y el desarrollo de la ampliación del puerto empezaron en el año 2000 y, de seguir este ritmo, está previsto que finalicen en 2012. Consta de instalaciones atractivas y dotadas de las últimas tecnologías, que cumplen con las normas medioambientales más exigentes.

El puerto de Saint-Marc

Terminado y operativo desde marzo de 2011, el puerto de Saint-Marc está específicamente diseñado para el transporte de cargamentos a granel. Gracias a su profundidad, no hay riesgo de que ni siquiera los buques de mayor tonelaje encallen; esta capacidad para acoger buques de gran tamaño ha mejorado en gran medida las perspectivas comerciales del puerto.

La Repentie

Las obras para construir un puerto de mayor calado aún empezaron en septiembre de 2010. Este nuevo puerto, que se extiende por una longitud de más de 1,4 km y sirve de complemento al construido en Saint-Marc, contribuirá a que La Rochelle satisfaga la creciente demanda del transporte marítimo en todas sus categorías.

El énfasis en el desarrollo sostenible reviste aquí particular importancia: cuando fue posible, se utilizaron únicamente materiales usados de procedencia local, y el enorme volumen de materiales de cimentación requerido para la obra se recicló en su mayor parte en otros puntos de la región.

Acceso por ferrocarril y carretera

Otra característica importante de las inversiones actuales es la mejora de los accesos por ferrocarril y carretera, así como la renovación de los servicios. El puerto posee ahora una red ferroviaria de 45 km que conecta todas las terminales. Se ha realizado una inversión de 4 millones de euros para aumentar la capacidad del ferrocarril, con un especial énfasis en el transporte de mercancías. El desarrollo de las infraestructuras de carreteras alrededor de Jeumont, la entrada principal del puerto, demuestra que el puerto puede hacerse aún más atractivo y funcional. Estas enormes inversiones destinadas a aumentar la capacidad y el número de instalaciones favorecen las perspectivas de crecimiento de la región de Poitou-Charentes. A un nivel más local, en Charentes Marítimo, continúan mejorando las expectativas laborales relacionadas con el puerto, y la región en su conjunto tiene ante sí un brillante futuro.

El «mejor puerto del Atlántico» no ha hecho sino mejorar. Obras de modernización en el puerto de La Rochelle.



PARA AMPLIAR INFORMACIÓN

<http://www.larochelle.port.fr/en>

OBRAS DE MEJORA EN LA RED DE AUTOPISTAS DE **ESLOVENIA**

Duración de los proyectos: 2007-2010

Contribución del Fondo de Cohesión:
87,2 millones de euros

Presupuesto total: 219 millones de euros

Los viajes por carretera entre Eslovenia y Croacia son ahora más cómodos desde que se terminaron las obras de los dos últimos tramos pendientes de la autopista A2, en la región de Dolenjska. Con un total de casi 15 km, esta nueva infraestructura mejora la velocidad, el tiempo y la seguridad del transporte a escala local, regional e internacional.

Para el año 2013, el programa nacional de construcción de autopistas de Eslovenia habrá añadido unos 600 km de modernas autopistas, autovías y otro tipo de carreteras públicas. Una de las arterias más importantes de esta red la constituyen los 175 km de la A2, que atraviesa el país desde Karavanke (paso fronterizo con Austria), cruza la capital, Liubliana, y llega hasta Obrezje (paso fronterizo con Croacia).

Nuevas infraestructuras

Los dos últimos proyectos se han llevado a cabo en la A2 cerca de Novo Mesto, entre Pluska y Ponikve (7,6 km), y entre Ponikve y Hrastje (7,2 km). Ahora circula por ellos el tráfico que anteriormente lo hacía por una autovía.

Las obras, realizadas por la empresa eslovena de autopistas DARS y financiadas en parte por el Fondo de Cohesión de la UE, incluyeron la construcción de 20 piezas de infraestructura, como el túnel de doble vía de Leščevje, los viaductos de Dole, Ponikve y Trebnje, nueve pasos subterráneos, y un paso elevado para peatones y otros cuatro para vehículos.

DARS, empresa eslovena de autopistas, supervisa el sistema.

Efectos inmediatos de las mejoras

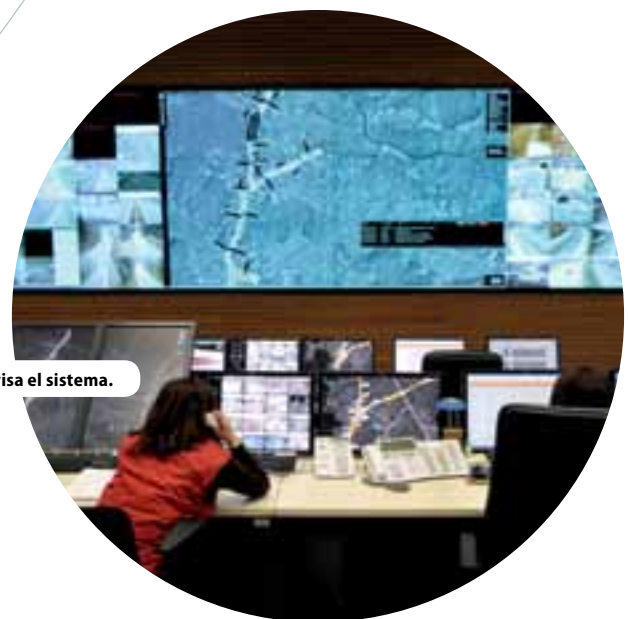
Los nuevos tramos de la autopista se abrieron en junio de 2010. Beneficiarán sobre todo a los habitantes del sudeste de Eslovenia, promoviendo el comercio y el turismo regionales y acortando el tiempo de viaje de los pasajeros que se trasladan diariamente a Liubliana. También se ha incrementado la seguridad y la capacidad vial; por otro lado, las pantallas acústicas antirruído y las nuevas infraestructuras servirán para mejorar el medio ambiente local.

La nueva autopista también refuerza las conexiones de la red de transportes con Croacia, y contribuye a completar el corredor de transporte paneuropeo X entre Salzburgo (Austria) y Tesalónica (Grecia). Representa, por tanto, una extensión significativa de la red RTE-T hacia Europa Central y Oriental, que se anticipa, así, a la próxima ampliación de la UE.

Otra sección clave de 10 km de longitud de la A2 se abrió al tráfico en septiembre de 2008 entre Vrba y Peračica, al noroeste de Eslovenia. El último tramo de 2,4 km entre Peračica y Podtabor se abrirá en junio de 2011. Este proyecto, que también ha sido cofinanciado por la UE, contribuirá a mejorar el flujo del tráfico local, nacional e internacional en una zona bien conocida por sus atascos.

PARA AMPLIAR INFORMACIÓN

www.dars.si/Dokumenti/About_motorways/National_motorway_construction_programme_282.aspx



REPÚBLICA CHECA – LA MEJORA DE UNA LÍNEA FERROVIARIA APORTA BENEFICIOS INTERNACIONALES

Duración del proyecto: 2008-2011

Contribución del Fondo de Cohesión:
105 millones de euros

Presupuesto total del proyecto: 144,2 millones de euros

Los trayectos en tren por la República Checa son ahora más rápidos, cómodos y seguros gracias a las importantes mejoras realizadas en el tercer corredor de tránsito ferroviario este-oeste del país. La finalización de un tramo de 32 km de línea férrea en la sección más occidental de este corredor representa un hito decisivo. El proyecto contribuirá igualmente a mejorar los enlaces ferroviarios con Alemania, al tiempo que beneficia a la red transeuropea de transporte (RTE-T).

El proyecto se ha llevado a cabo entre las poblaciones de Stříbro y Planá u Mariánských Lázní. El objetivo era adecuar las vías férreas y las infraestructuras asociadas a las normas europeas actuales, mejorando al mismo tiempo la conexión entre Praga, Pilsen y Cheb, una ciudad cercana a la frontera checo-alemana. Financiado parcialmente por la UE, constituye uno de los nueve proyectos de modernización ferroviaria a lo largo de la línea 170.



Locomotora en una línea recién renovada en Stříbro.

Trenes más rápidos y pesados

Desde mediados de 2008, los contratistas del proyecto han modernizado la superestructura de las principales vías para adaptarlas a una norma internacional para trenes pesados, que les permitirá soportar trenes a 110 km/h con una carga por eje de 22,5 toneladas. También se han modernizado las líneas de tracción, los equipos de telecomunicación y de señalización, etc. Además, se han reconstruido o modificado ocho pasos a nivel.

Gracias a esta nueva infraestructura, podrán circular por esta línea trenes con tecnología pendular más rápidos, a una velocidad de hasta 140 km/h, lo que equivale a un incremento de 50 km/h. De este modo se reducirá la duración de los trayectos nacionales, internacionales y en tránsito de pasajeros y mercancías por la ruta ferroviaria Praga-Cheb, entre la República Checa y Alemania. Según Filip Hainall, del Ministerio de Transportes checo, «se estima que el ahorro de tiempo en el transporte ferroviario equivaldrá aquí a más de dos millones de euros anuales».

Infraestructura conforme con las normas comunitarias

Una mayor capacidad portante significa que las vías podrán soportar los contenedores estándares internacionales, y que también se incrementará la fiabilidad del transporte de mercancías. El material de seguridad y comunicación utilizado en el proyecto ha dejado la línea preparada para que pueda instalarse en ella el moderno Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo/Sistema Europeo de Control de Trenes.

La mejora de la velocidad, seguridad y comodidad de los viajes en esta línea beneficiará a los ciudadanos de dentro y fuera de la región. También contribuirá a impulsar el tráfico y el comercio en el eje ferroviario RTE-T de larga distancia Atenas (Grecia)-Núremberg (Alemania). Por tanto, la inversión en este proyecto redundará en beneficio de toda la Unión Europea.

PARA AMPLIAR INFORMACIÓN

Gestor administrador de las infraestructuras ferroviarias checas: www.szdc.cz

REPLANTARSE LA MOVILIDAD URBANA: EL PROYECTO ACTIVE TRAVEL NETWORK

Cambiar el modelo de movilidad urbana puede contribuir significativamente a solucionar los problemas de transporte y reducir la dependencia de los combustibles fósiles. Un objetivo que cada vez cobra mayor importancia en este contexto de crisis económica y constante aumento de los precios del petróleo. El proyecto *Active Travel Network* (Red de transporte activo) nació con el objetivo de reducir el uso del automóvil por un solo usuario en ciudades de tamaño pequeño y mediano, explotando el elevado potencial existente para el «cambio modal» (transferencia de usuarios entre los distintos modos de transporte).

Esta red, que se enmarca en el programa URBACT II, promueve los desplazamientos a pie y en bicicleta como alternativas reales de «transporte activo». La principal prioridad de la red es la gestión de la movilidad y la sensibilización sobre el transporte. Efectivamente, la sensibilización es uno de los objetivos clave del proyecto. Como ya existe un considerable volumen de conocimientos y experiencias bien documentadas (manuales o guías de diseño sobre soluciones en materia de infraestructuras y planificación), la red se centra conscientemente en la dimensión «suave» de la cuestión:

- Fomentar las conductas deseadas y poner freno a las indeseadas, por medio de estrategias adecuadas de disuasión e incentivo (*push and pull*).
- Campañas de marketing.

- Cambiar la mentalidad de las partes interesadas y la conducta de los ciudadanos.
- Organizar el transporte no motorizado y conectarlo con el transporte público.
- Fomentar la educación y la formación.

Retos comunes y específicos

Como primer paso, los socios de la red completaron auditorías de transporte activo –basadas en el programa BYPAD (*Bicycle Policy Audit*, Auditoría de políticas ciclistas) existente–, con el fin de sentar las bases de las actividades de intercambio y aprendizaje, así como para la revisión de experiencias y el desarrollo de planes de acción local. A diferencia de otros programas de auditoría llevados a cabo por expertos, en estas auditorías de transporte participaron tres grupos de partes interesadas: políticos, autoridades locales y responsables de la planificación urbana, así como usuarios que ahora son miembros del Grupo de Apoyo Local URBACT en cada ciudad socia. Juntos definieron los elementos principales del plan de acción, incluidas sus prioridades, medidas esenciales y condiciones de aplicación, así como las responsabilidades de los diferentes actores.

Todos los socios se enfrentan a problemas comunes como una falta de políticas integradas de transporte a pie y en bicicleta, un gran potencial para sustituir los trayectos cortos en coche con los desplazamientos a pie o en bicicleta, y la ausencia de un grupo de partes interesadas. Pero también tienen que abordar retos específicos, y este es el motivo por el que cada plan de acción local se centrará en un tema particular (por ejemplo, los efectos sobre la salud de la Directiva comunitaria sobre reducción del ruido).

El proyecto está dirigido por la ciudad austríaca de Weiz, y en él participan las siguientes ciudades socias: Norderstedt (Alemania), Skanderborg (Dinamarca), Serres (Grecia), Novara y Riccione (Italia), Radzionkow (Polonia), Sebes (Rumanía), Lugo (España) y Ljutomer (Eslovenia), así como la Universidad de Graz (Austria).

PARA AMPLIAR INFORMACIÓN

<http://urbact.eu/en/projects/low-carbon-urban-environments/active-travel-network/>





Las infraestructuras de transporte constituyen un importante estímulo para el desarrollo regional. Una red de transporte eficiente es esencial tanto para el crecimiento económico sostenible como para el equilibrio territorial. Las regiones menos avanzadas se enfrentan a problemas de desarrollo económico que tienen su origen, en parte, en sistemas de transporte inadecuados y en la escasez de conexiones tanto con el resto de las regiones de sus países respectivos como con otras regiones de la UE. No es una coincidencia que la mayor parte de las regiones del Objetivo 1 de los países de la UE-15 estén ubicadas en la periferia de la UE, lejos de los principales centros de actividad económica nacionales y de la UE.

Históricamente, los Fondos Estructurales y de Cohesión han sido una fuente de financiación fundamental para las inversiones necesarias para reducir los desequilibrios de las infraestructuras de transporte en las regiones menos desarrolladas de la UE. A pesar de la considerable inversión realizada en las regiones del Objetivo 1 durante los períodos de programación anteriores, a principios del período 2000-2006 todavía persistían importantes disparidades en la dotación de fondos de la UE, tanto en lo que se refiere a medios de transporte rápido entre las regiones como a conexiones eficientes en el interior de las mismas.

Los problemas relacionados con el transporte en los países de la UE-12 eran aún más acuciantes. En este caso, la deficiencia fundamental no residía tanto en las lagunas que pudieran existir en las redes, sino en el estado de las carreteras y las líneas ferroviarias. Los tiempos de viaje solían ser mucho mayores, ya que, por un lado, un gran número de carreteras y líneas ferroviarias necesitaban urgentemente obras de reparación tras años de abandono, y por otro, no estaban diseñadas para los volúmenes de tráfico actuales.

Fondos destinados a impulsar la sostenibilidad

La política de cohesión ha mejorado la red de carreteras de la UE y la calidad de las infraestructuras ferroviarias, además de haber reducido las limitaciones de capacidad de una serie de puertos y aeropuertos clave. Todo ello contribuye sin duda a apoyar el desarrollo económico en las regiones que cumplen los requisitos para recibir ayudas. Sin embargo, la especial atención que el período 2000-2006 prestó a los proyectos de infraestructuras viales no contribuyó precisamente a facilitar el cambio modal, que sigue siendo un reto para la sostenibilidad medioambiental, ni tampoco a resolver la congestión ni otros problemas resultantes del crecimiento del tráfico por carretera.

Si bien los países de la UE-12 deberán seguir mejorando las redes de carreteras existentes para adecuarlas a las normas de la UE, las inversiones en transporte deberán concentrarse cada vez más en proporcionar soluciones sostenibles de transporte tanto a escala nacional como regional. Las inversiones deberán apoyar, pues, objetivos clave de las políticas, como la reducción de carbono y otras emisiones procedentes del transporte por carretera, la disminución de la congestión y la mejora de la seguridad vial. Unos objetivos que será necesario respaldar mediante inversiones específicas diseñadas para fomentar un cambio modal que promueva el abandono del coche privado y del transporte de mercancías por carretera.

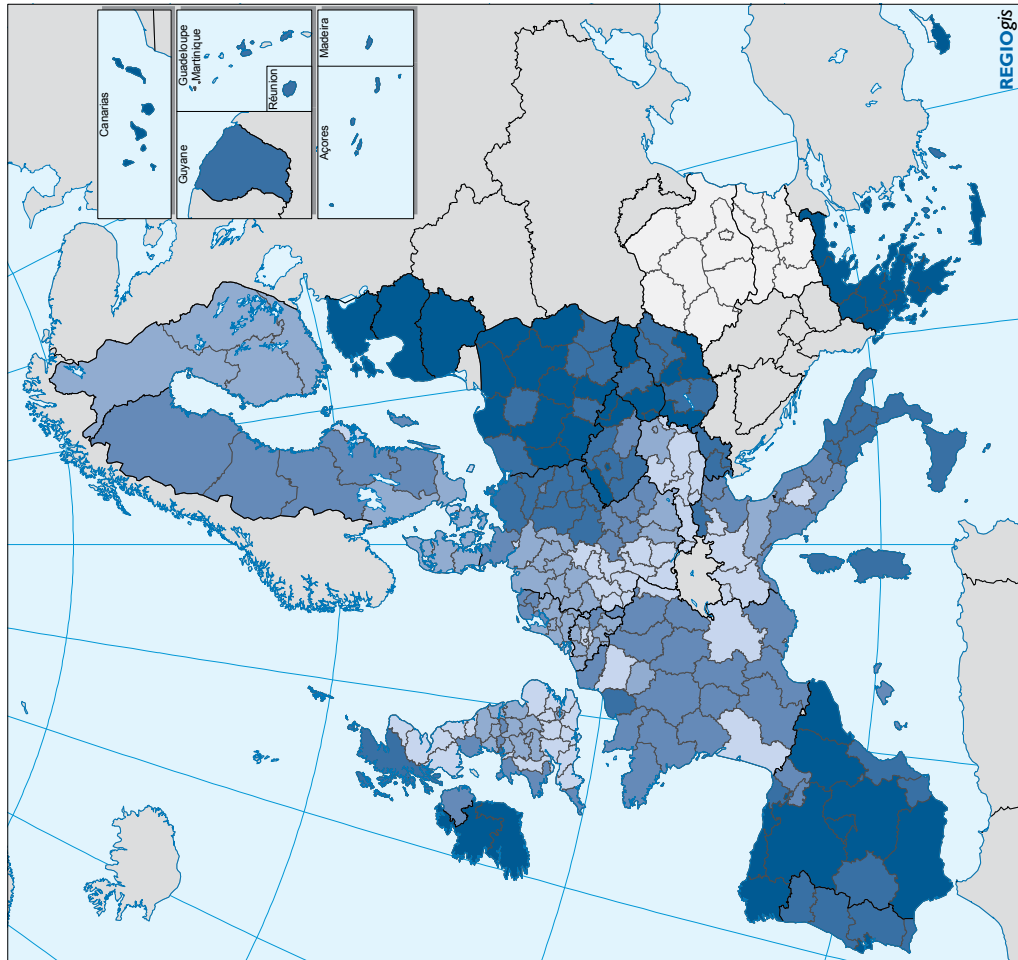
En cuanto al ferrocarril, y más en concreto, a las líneas de alta velocidad, el papel de los fondos de la UE se debe analizar y justificar caso por caso, y solo proveer fondos a los proyectos que fomenten el desarrollo de toda la región, y no solo de los principales centros por los que transcurre la línea. Existen otras fuentes de inversión para desarrollar la red estratégica de ferrocarriles de la UE (por ejemplo, el presupuesto RTE-T). Además, los datos demuestran que la inversión en el ferrocarril estándar es a menudo una opción preferible, ya que requiere menos tiempo y dinero para lograr los objetivos de desarrollo regional. Para otros modos de transporte (aéreo y marítimo), donde los resultados no son tan claros, la inversión deberá fomentar el desarrollo regional. El uso de fondos de la UE habrá de estar condicionado a la disponibilidad de otras fuentes de financiación para este tipo de inversiones. Invertir, por ejemplo, en la capacidad de realizar conexiones multimodales podría ser más interesante que incrementar solamente la capacidad en sí misma de un puerto dado.

Datos de la evaluación *ex post* de 2000-2006

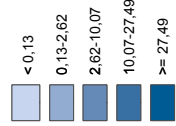
En total, el FEDER asignó unos 33 800 millones de euros al transporte durante el citado período de programación, a los que se sumaron 17 200 millones del Fondo de Cohesión.

- El **FEDER** cofinanció un 13 % de todas las nuevas líneas de tren de alta velocidad, y un 24 % de la ampliación de la red de autopistas.
- El **FEDER** cofinanció un 26 % de los 7 734 km de autopistas completados en la UE-15, y la renovación de 3 000 km de líneas de ferrocarril.
- El **Fondo de Cohesión** cofinanció la construcción de 1 281 km de carreteras nuevas y la renovación de otros 3 176 km (**4 457 km de carreteras** [nuevas y renovadas] en total).
- El **Fondo de Cohesión** cofinanció la construcción de 2 010 km de vías de tren nuevas, y la renovación de otros 3 840 km (**5 850 km de vías de tren** [nuevas y renovadas] en total).

Inversiones de la política regional en infraestructuras de transporte, 2000-06



% de la financiación total

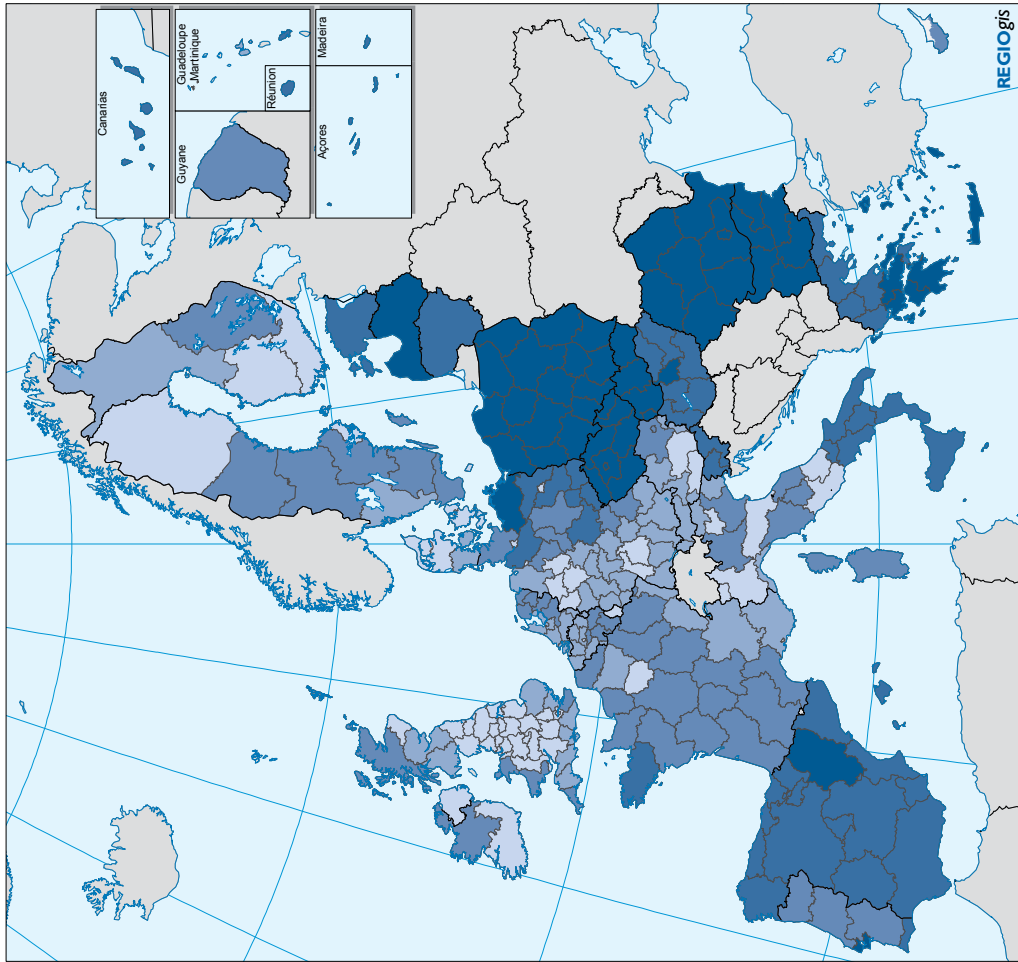


UE-27 = 22,3
La financiación de las infraestructuras de transporte asciende a unos 48 000 millones de euros
Fuente: DG REGIO

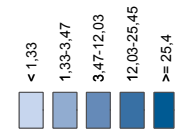
0 500 Km

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

Inversiones previstas de la política regional en infraestructuras de transporte, 2007-13



% de la financiación total



UE-27 = 22,0
La financiación de las infraestructuras de transporte asciende a unos 76 000 millones de euros
Fuente: DG REGIO

0 500 Km

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

RESULTADOS DE LA CONSULTA PÚBLICA SOBRE EL QUINTO INFORME SOBRE LA COHESIÓN

Las más de 444 contribuciones recibidas entre el 12 de noviembre de 2010 y el 31 de enero de 2011 han convertido en todo un éxito a la consulta pública sobre las conclusiones del Quinto informe sobre la cohesión, que ha permitido a centenares de participantes expresar sus opiniones sobre el futuro de la política de cohesión.

¿QUIÉN HA RESPONDIDO?

- 26 Estados miembros
- 225 autoridades regionales y locales
- 66 interlocutores económicos y sociales
- 37 organizaciones de interés europeo sobre cuestiones territoriales
- 29 organizaciones de la sociedad civil
- 21 ciudadanos
- 15 empresas privadas
- 8 instituciones académicas y de investigación
- 1 institución de la UE
- 9 partes interesadas más

Aumentar el valor añadido de la política de cohesión

La inmensa mayoría de los participantes en la encuesta se felicitaron por el papel de la política de cohesión en el fomento de los objetivos de Europa 2020, aunque muchos subrayaron la necesidad de una mayor flexibilidad para afrontar necesidades y retos específicos.

Otra cuestión importante para los encuestados fue la necesidad de una mayor coordinación entre el FEDER, el FSE, el Fondo de Cohesión, el Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (FEADER) y el Fondo Europeo de Pesca (FEP).

Aunque también existe un amplio consenso sobre la conveniencia de lograr una mayor eficacia para la política de cohesión, los medios para conseguirlo (condicionalidad, incentivos o reserva de eficacia) fueron objeto de un intenso debate por parte de los participantes.

Reforzar la gobernanza

Las contribuciones muestran un consenso generalizado sobre la necesidad de una ambiciosa agenda urbana, así como para mejorar la conexión entre las zonas urbanas y rurales, y para el

desarrollo de estrategias macrorregionales. Como en la política de cohesión participan numerosos y diferentes niveles de gobernanza y partes interesadas, muchos de los participantes apoyaron la idea de reforzar el principio de asociación por medio de una mayor participación de los socios locales.

Racionalizar el sistema de aplicación

Si hubo una idea básica apoyada por la mayoría de los participantes fue la de una simplificación del sistema de aplicación, así como una puesta al día del proceso de auditoría y una coordinación más sólida entre los diferentes fondos. También hubo un acuerdo general sobre la conveniencia de ampliar las normas de liberación automática de los compromisos presupuestarios al término del segundo año (N+2), haciéndola extensiva al menos al primer año, y posiblemente también al tercero (N+3).

La arquitectura de la política de cohesión

Según la mayoría de los encuestados, el FSE debería mantenerse tal cual, aunque sería conveniente una mayor sinergia y coordinación con el FEDER. Finalmente, la mayoría de los participantes abogó por la creación de una categoría de regiones intermedias, que viniera a sustituir el sistema actual de exclusión e inclusión gradual.

Los resultados de la consulta pública aportarán una valiosa contribución al proceso de debate y reflexión sobre el marco legislativo posterior a 2013.

PARA AMPLIAR INFORMACIÓN

http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/5cr/index_es.cfm



FECHA (2011)	EVENTO	LUGAR
15-16 de septiembre	Los beneficios de la cooperación transnacional – 13 programas, 1 objetivo: ¡mejorar la calidad de vida en las regiones europeas!	Katowice (Polonia)
10-13 de octubre	Open Days	Bruselas (Bélgica)
24-26 de octubre	Foro de desarrollo del Báltico y 2º Foro anual de partes interesadas sobre la estrategia de la UE para la región del Mar Báltico	Gdansk (Polonia)
27-28 de octubre	Conferencia Jeremie-Jessica	Varsovia (Polonia)
24 de de noviembre	Conferencia: El enfoque integrado del desarrollo, clave para una Europa inteligente, sostenible e integradora	Poznań (Polonia)
25 de noviembre	Reunión informal de ministros	Poznań (Polonia)
28-29 de noviembre	Semana ESPON – Seminario ESPON 2013	Cracovia (Polonia)

Para obtener más información sobre estos eventos, consulte la sección Agenda del sitio web de Inforegio:
http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/agenda/index_es.cfm



Panorama agradece sus comentarios, noticias y preguntas. No dude en contactarnos si desea compartir con nosotros sus experiencias.

¿Le gustaría que en las próximas ediciones de Panorama se tratara algún asunto concreto relacionado con la política regional? Háganos llegar sus propuestas a través de la siguiente dirección de correo electrónico:

regio-panorama@ec.europa.eu

KN-LR-11-038-ES-C

ISSN 1608-3873

© Unión Europea, 2011
Reproducción autorizada, con indicación de la fuente bibliográfica.

Comisión Europea, Dirección General de Política Regional
Comunicación, Información y Relaciones con Terceros Países
Raphaël Goulet
Avenue de Tervueren 41, B-1040 Bruselas
E-mail: regio-info@ec.europa.eu
Internet: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_es.htm

