



Puerto de Alicante

Autoridad Portuaria de Alicante

Muelle de Poniente, 11

03001 ALICANTE

EUROPEAN COMMISSION
Directorate General for Energy and Transport
Unit B2 – Trans-European Network policies
1049 Brussels
Belgium



Alicante, 8 de marzo de 2006

CONSIDERACIONES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE AL INFORME “REDES PARA LA PAZ Y EL DESARROLLO” ELABORADO POR EL GRUPO DE ALTO NIVEL (*HIGH LEVEL GROUP*) SOBRE LOS PRINCIPALES EJES DE TRANSPORTE PARA LA INTERRELACIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA CON LOS PAÍSES DE SU ENTORNO

La actividad del puerto de Alicante se apoya en áreas logísticas creadas tanto en terrenos portuarios (Z.A.L.) como en sus proximidades para mejorar y facilitar el transporte intermodal de mercancías. Para permitir la consolidación de estas actividades logísticas y el crecimiento del tráfico de este puerto es necesario tener acceso a las redes transeuropeas que permitan la interconexión del conjunto de la Unión Europea con los países de su entorno inmediato, conexiones que esta Entidad no ha encontrado en el informe elaborado por el *High Level Group*, en adelante HLG.

El Gobierno de la Comunidad Valenciana está promoviendo con la Administración Provincial y el Ente Público Puertos del Estado la creación de un parque logístico para que Alicante sea un eje de distribución de los productos del Norte de África a la Unión Europea, para que como parte del corredor mediterráneo no quede el puerto de Alicante fuera de los ejes transeuropeos de transportes.

Observando los principales ejes de transporte planteados en el informe del HLG, tanto los multimodales como los prioritarios, se detecta una diferencia importante en las inversiones en las zonas centrales del continente europeo respecto a las previstas en las periféricas. El puerto de Alicante se encuentra en una zona periférica y a una distancia considerable de estos ejes, por lo que



sus posibilidades de relación hacia otros países de la UE y de su entorno resultarán difíciles si no se reconsidera el trazado propuesto de estas redes.

Del informe redactado por el HLG se desprende poca cohesión en la política ferroviaria propuesta con la planteada como objetivos principales por el gobierno español, entre los que cabe destacar la "definición de una red de transporte ferroviario de mercancías, incluyendo infraestructuras lineales e instalaciones, que proveerá capacidad suficiente en los corredores más importantes, segregada en lo posible de los servicios de cercanías en las grandes áreas metropolitanas y con buena accesibilidad a los nodos y plataformas logísticas y a la red ferroviaria europea, y la "definición de una estrategia precisa de cambio de ancho de vía en la red convencional, coherente con el desarrollo de la red ferroviaria y con el objetivo de asegurar la interoperabilidad de nuestra red con la red ferroviaria europea".

En el caso concreto del puerto de Alicante se está estudiando una planificación de las redes ferroviarias internas considerando un plan intermodal de mercancías con el transporte marítimo y por carretera, pero para promover y hacer posible esta intermodalidad en el ámbito europeo y poder llegar hasta los países vecinos es necesaria una red de nodos logísticos ferroviarios coherente. Con la red propuesta como eje ferroviario TENT-T, el puerto de Alicante queda a una distancia que imposibilita el fomento de la intermodalidad a pesar de encontrarse en una posición estratégica favorable para el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en el Mediterráneo occidental y Norte de África.

Continuando con los ejes prioritarios ferroviarios en el informe se interrumpe la continuidad de esta red por el Mediterráneo español, desviándose hacia el centro del país y Portugal, quedando aislados los puertos de las regiones periféricas del Este y Noroeste de España, lo que como ya se ha mencionado deja al puerto de Alicante en una situación difícil para la creación de una cadena de transporte intermodal sostenible. En este sentido se echa de menos que el HLG no haya considerado en su totalidad el trazado del Eje FERRMED que, además de conectar el norte de Europa con el Sur (Eje Estocolmo-Algeciras), se aproxima a los puertos marítimos y fluviales con el objeto de evitar fenómenos de congestión que presenta el tráfico por carretera debido a su intenso uso.

No se aprecia en el documento especial preocupación por la congestión que ya comienzan a sufrir las redes de carreteras, lo que dificulta la interrelación de la Unión Europea con los países del entorno. Esta situación dificulta también la integración y conexión de las regiones periféricas, y por consiguiente la del puerto de Alicante.



El estudio efectuado por el HLG sobre las autopistas del mar se considera insuficiente por no abordar la totalidad de los corredores que pueden hacer sostenible el tráfico marítimo de corta distancia entre puertos europeos que permitan la interconexión entre regiones y colabore a la descongestión de corredores viarios. Tampoco se concretan en el informe los sistemas que garanticen la consolidación de las autopistas del mar, ni las inversiones propuestas para equilibrar este medio de transporte con otros modos.

El puerto de Alicante, que por su situación geográfica se encuentra en un punto estratégico como puerto de conexión para el puente logístico entre el Norte de África y Europa, echa de menos que en el informe no se haya considerado a puertos como el de Orán o Argel, con los que ya existe una importante relación, como puertos de las Autopistas del Mar. Tampoco se ha tenido en cuenta, al tratar la navegación de corta distancia, las posibilidades de puertos del Arco Mediterránea como es el caso del puerto de Alicante para conectar con puertos del Mediterráneo oriental y del Noroeste de Europa.

En el informe del HLG no se hace referencia al corredor Mediterráneo que posibilitaría la conexión del Magreb occidental con el centro de Europa, ni se considera el flujo de pasajeros y mercancías que acceden por los puertos del litoral comprendidos entre Algeciras y Alicante.

Durante los últimos años el puerto de Alicante ha trabajado intensamente en la promoción y el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia, prueba de ello es su participación en los proyectos "*Port Net Med Plus*" y "*Reports Medocc*" financiados por la iniciativa Intereg II B de la Comisión Europea, la firma de un convenio en Bruselas, con fecha 3 de febrero de 2004, con la Autoridad Portuaria de Livorno, para el fomento de la intermodalidad y la potenciación del cabotaje marítimo comunitario, propiciando el desarrollo del *Short Sea Shipping* entre puertos de la Unión Europea, y la presentación ante la Comisión Europea, dentro de la segunda convocatoria del programa Marco Polo, de una propuesta conjunta entre el grupo Boluda, la Autoridad Portuaria de Livorno y esta Entidad.

Tampoco se ha considerado en el informe el Eje Kiev-Lisboa que permitiría la conexión del Sur y el Este de Europa mediante distintos modos de transporte, sin necesidad de atravesar el centro del continente.



RESPUESTAS A LAS CUESTIONES PLANTEADAS POR LA COMISIÓN EUROPEA SOBRE EL INFORME ELABORADO POR EL GRUPO DE ALTO NIVEL

1.- En su opinión, los 5 ejes importantes destacados por el informe del Grupo de Alto Nivel, ¿representan bien los ejes principales del tráfico internacional? Si tuviera la oportunidad, ¿qué añadiría y qué suprimiría? ¿por qué?

Se considera acertado que en el informe redactado por el Grupo de Alto Nivel se tomen como datos de partida los 30 proyectos del anterior grupo presidido por Karen Van Miert que fueron designados como prioritarios para el tratamiento de la Red Transeuropea de Transportes, no obstante cabe destacar que el objeto de esa planificación era potenciar el mercado interior de la Unión Europea ampliada por lo que, dado que la intención del nuevo estudio es el diseño de los ejes principales para la relación entre la Unión Europea y los países vecinos, el estudio desarrollado en el informe del Grupo de Alto Nivel es incompleto.

Examinado el informe y considerando que tras su exposición pública se podría llevar a cabo su ampliación, se considera necesario que se tengan en cuenta las siguientes cuestiones que pueden afectar al futuro desarrollo del puerto de Alicante:

Dentro del Gran Eje del Sudoeste se solicita el estudio de la prolongación del eje transeuropeo ferroviario desde Tarragona hasta Algeciras por el Mediterráneo posibilitando la conexión de todos los puertos a este eje para facilitar el transporte de mercancías intermodal terrestre-marítimo, y moderar el crecimiento del transporte por carretera para evitar los grandes niveles de contaminación de este medio y la congestión de viales. En este sentido se considera necesario que el Grupo de Alto Nivel tenga en cuenta el eje propuesto en el proyecto FERRMED que une por ferrocarril el Sur y Norte de Europa, facilitando la interrelación de la Unión Europea con los países vecinos a través del *Short Sea Shipping*.

El estudio efectuado por el Grupo de Alto Nivel sobre las autopistas del mar se considera insuficiente por no abordar la totalidad de los corredores que pueden hacer sostenible el tráfico marítimo de corta distancia entre puertos europeos que permitan la interconexión entre regiones y colabore a la descongestión de corredores viarios. Tampoco se concretan en el informe los sistemas que garanticen la consolidación de las autopistas del mar, ni las inversiones propuestas para equilibrar este medio de transporte con otros modos.



El puerto de Alicante, que por su situación geográfica se encuentra en un punto estratégico como puerto de conexión para el puente logístico entre el Norte de África y Europa, echa de menos que en el informe no se haya considerado a puertos como el de Orán o Argel, con los que ya existe una importante relación, como puertos de las Autopistas del Mar. Tampoco se ha planteado al tratar la navegación de corta distancia las posibilidades del puerto de Alicante para conectar con puertos del Mediterráneo oriental y del Noroeste de Europa.

En el informe del Grupo de Alto Nivel no se hace referencia al corredor Mediterráneo (Andalucía-Murcia-Comunidad Valenciana-Cataluña) que posibilitaría la conexión del Magreb occidental con el centro de Europa, ni se considera el creciente flujo de pasajeros y mercancías que acceden por los puertos del litoral comprendidos entre Algeciras y Alicante.

Se reclama mayor inversión en infraestructuras del eje Mediterráneo español que permita la conexión de su frente portuario, en el que se encuentra el puerto de Alicante, con el centro de Europa.

Conforme se desprende del informe, el transporte por carretera va a seguir siendo el medio principal de conexión de la Unión Europea, lo que planteará un problema de congestión si no se crean y promocionan ejes que permitan la utilización de otros modos de transporte. El puerto de Alicante se encuentra en una situación desfavorable por pertenecer a una región periférica sin conexión a los ejes principales propuestos por lo que se solicita que el Grupo de Alto Nivel tenga este hecho en consideración, que afecta también a los otros puertos del arco Mediterráneo.

Debería considerarse el estudio del eje Kiev-Lisboa que permitiría la conexión del Sur y el Este de Europa sin necesidad de atravesar las zonas centrales, aliviando la congestión de las redes de transporte centroeuropeas.

2.- El informe del grupo de alto nivel ha subrayado un cierto número de medidas sobre los denominados "temas horizontales". Estas medidas, ¿son las más importantes? ¿Ayudan las recomendaciones del Grupo a resolver las dificultades?

Se considera que las medidas horizontales más importantes son las referentes a la intermodalidad, la seguridad marítima y vial, la navegación por satélite y la interoperabilidad ferroviaria; quedando todas ellas recogidas en el cuerpo del informe del Grupo de Alto Nivel.

Las recomendaciones del Grupo de Ato Nivel plantean soluciones a los



distintos problemas del estudio, no obstante, se considera insuficiente su alcance por lo que debería considerarse su ampliación teniendo en cuenta las cuestiones expuestas en la contestación a la pregunta 1.

3.- La Financiación de las infraestructuras de transporte es un rompecabezas. ¿Cuál sería la mejor forma de financiar la implementación de estos ejes y "medidas horizontales"? ¿Cuál sería el papel del sector privado y el usuario?

Los presupuestos públicos sufren importantes restricciones por lo que para conseguir la ejecución de las infraestructuras necesarias con mayor celeridad se debería contar con capital privado. Como bien contempla el informe sería necesario fomentar la creación de partenariados público-privados (PPP). Para ello es necesario que los organismos gestores de infraestructuras ofrezcan unos precios competitivos para las empresas.

4.- Para la implementación y coordinación de las recomendaciones, el informe apela a un memorando o a un tratado internacional. ¿Pueden estos instrumentos ayudar a la consecución de los objetivos? De no ser así, ¿cómo podría asegurarse la implementación y la coordinación de las acciones?

Los convenios internacionales y memorandos previstos en el proyecto que se celebren entre la Unión Europea, los Estados miembros y los países vecinos son necesarios para poder llegar a su ejecución, solventando problemas como los pasos fronterizos, por lo que es la forma más adecuada de proceder, no obstante sería conveniente tener conocimiento de las negociaciones antes de suscribirse estos convenios para asegurar la implementación y coordinación de las acciones previstas, por lo que es necesario que se tengan en cuenta las manifestaciones de las regiones sobre las distintas acciones y sus intervenciones en los organismos de seguimiento y foros de intervención conforme se propone en el informe.

5.- El grupo ha planteado integrar los acuerdos existentes y los memorandos en un entorno coherente. ¿Es necesario para ello plantear un tratado internacional?

Es necesario actualizar y armonizar los distintos medios de transporte internacional previstos en el informe, con acuerdos, convenios, documentos multilaterales y distintos tratados según las áreas de influencia o interrelación de los grandes ejes.



Puerto de Alicante

Autoridad Portuaria de Alicante

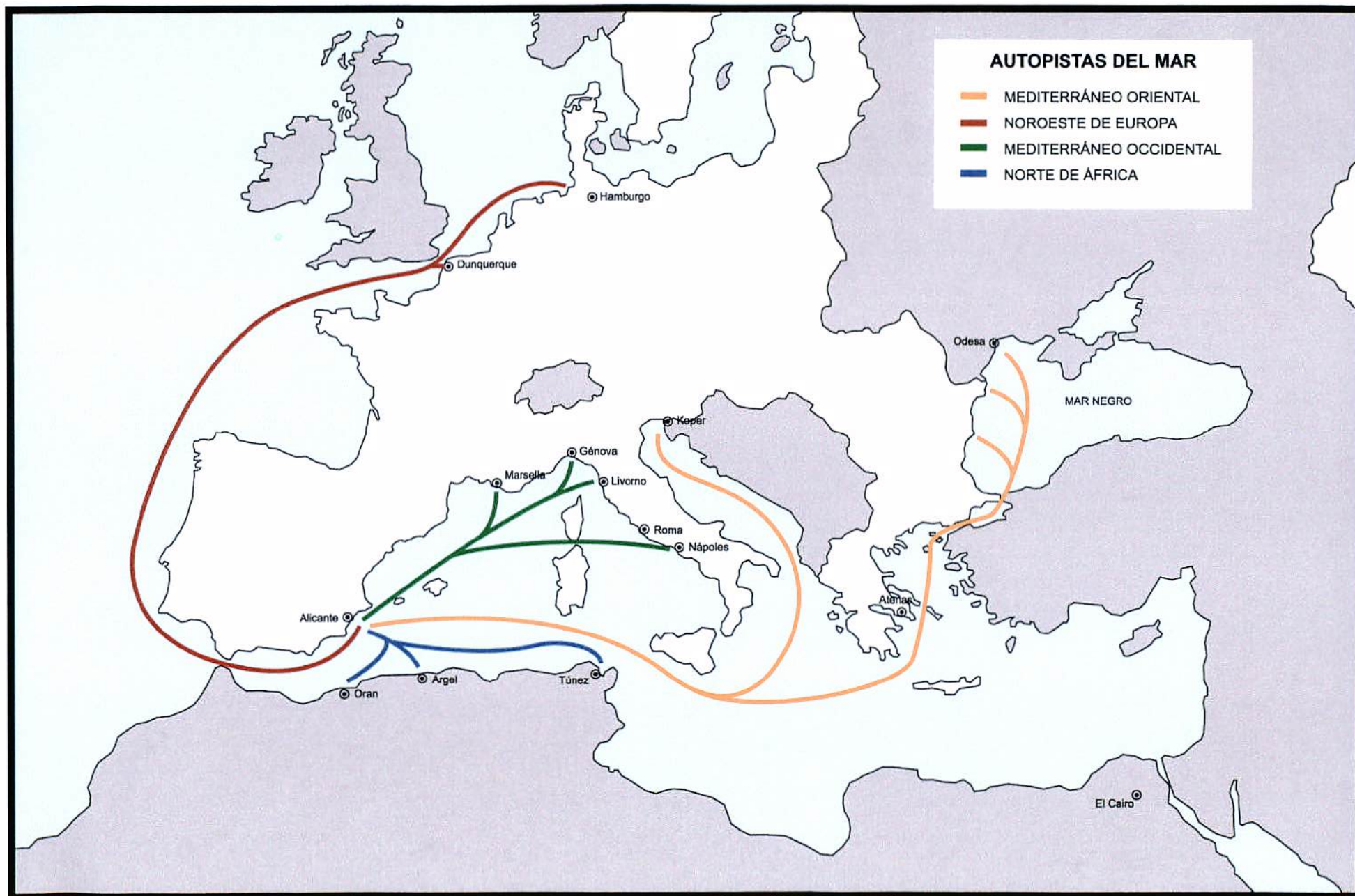
Muelle de Poniente, 11
03001 ALICANTE

Se vuelve a incidir en la necesidad de tener en cuenta para llegar a estos tratados o convenios lo manifestado por las distintas regiones afectadas más directamente en función de su situación geográfica, para coordinar y garantizar el éxito de los proyectos que se desarrollen en cada zona.

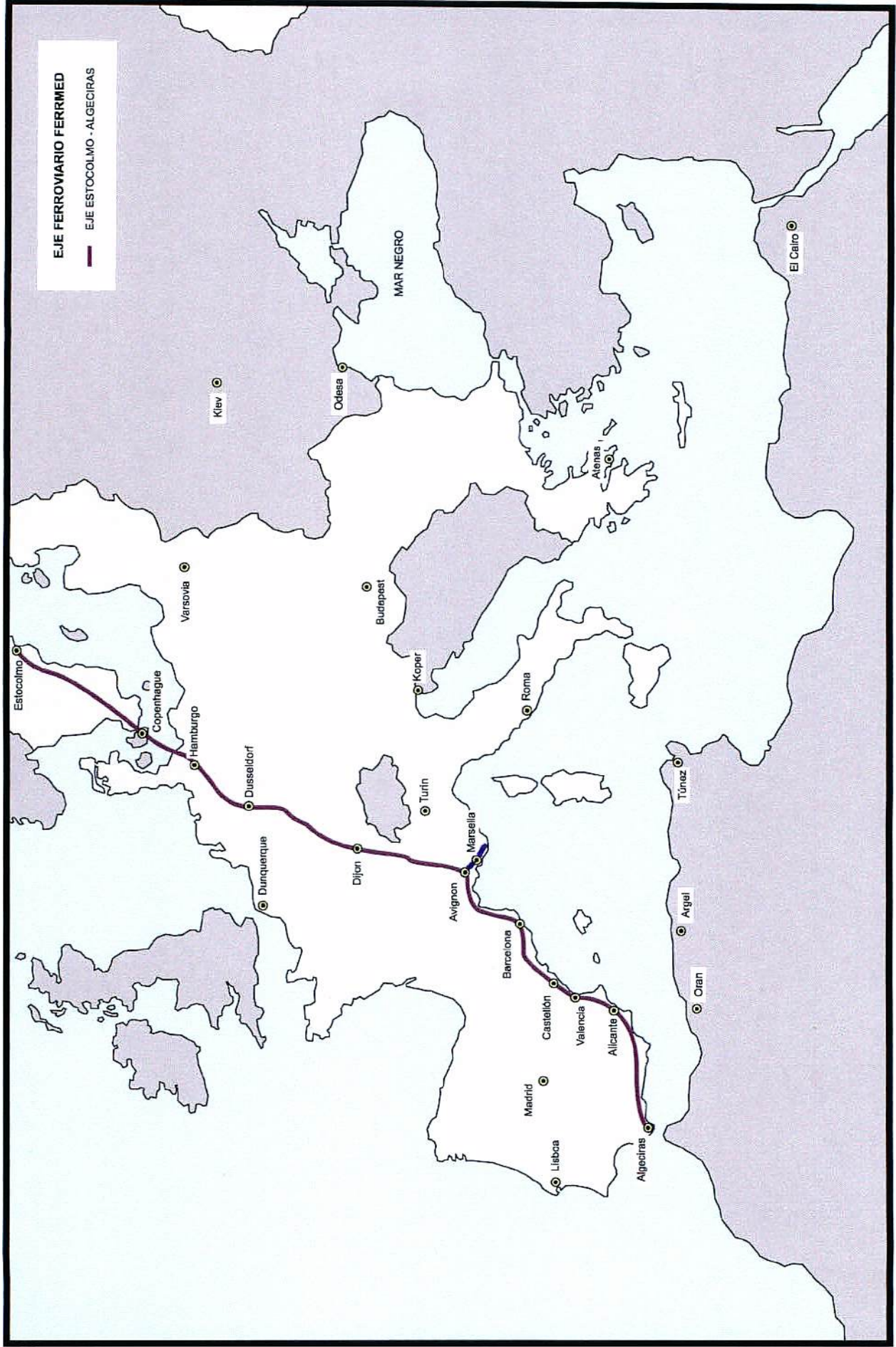


EL DIRECTOR GENERAL

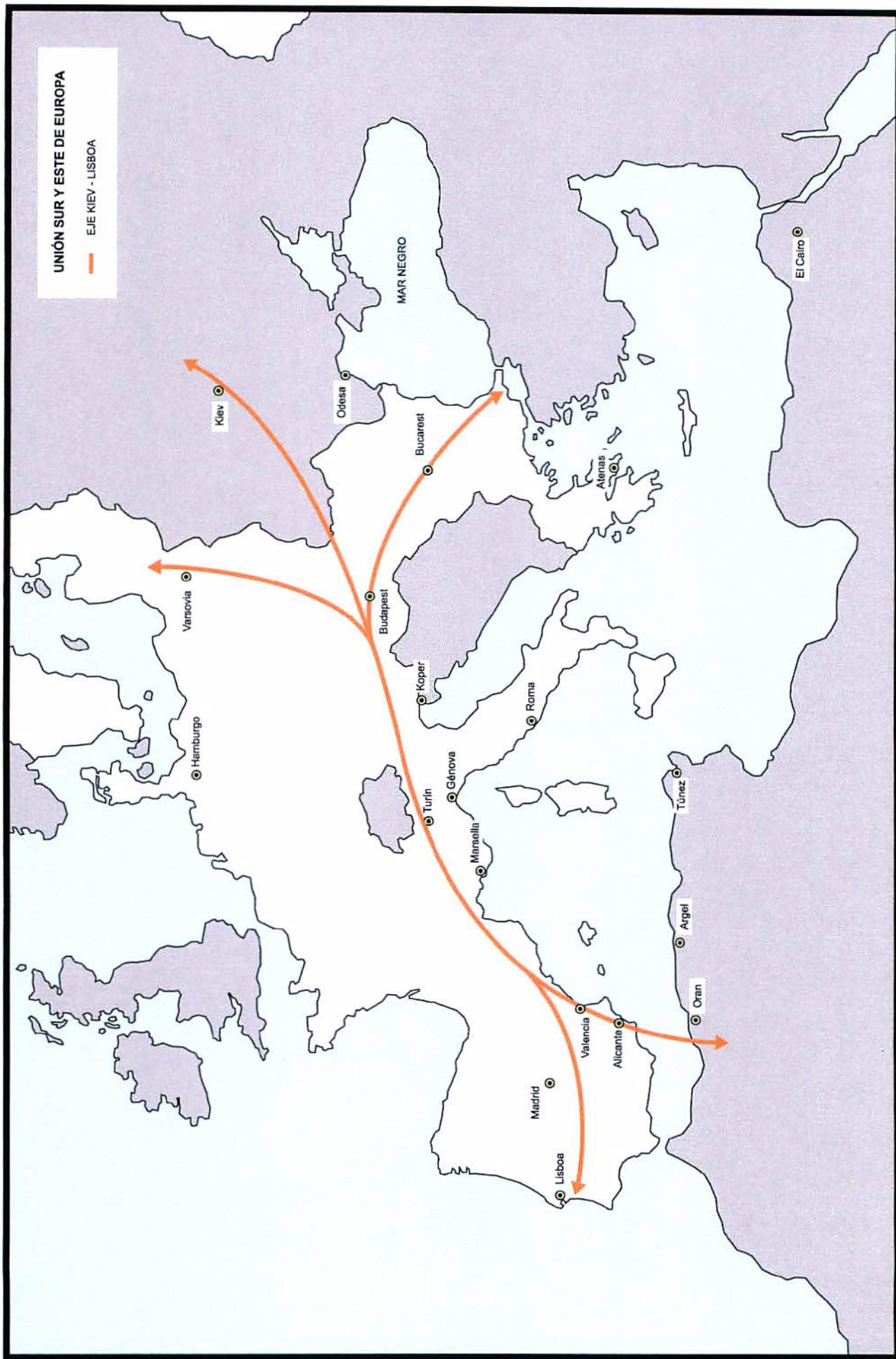
Fdo.: Juan Ferrer Marsal



MAPA 1: AUTOPISTAS DEL MAR CONECTADAS CON EL PUERTO DE ALICANTE



MAPA 2: EJE FERROVIARIO FERRMED ESTOCOLMO - ALGECIRAS



MAPA 3: EJE KIEV - LISBOA, ESTRATEGIA UNIÓN SUR Y ESTE DE EUROPA