



Bruselas, 1 de marzo de 2006

Consulta pública sobre la extensión de los grandes ejes transeuropeos de transporte

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?

Hay un defecto de origen en el método seguido para llevar a cabo la definición de los “grandes ejes transeuropeos de transporte hacia los países y regiones vecinos”, objeto del informe del Grupo de alto nivel presidido por Loyola de Palacio. La lista de partida, que ha tenido un carácter limitativo, era la de los 30 proyectos prioritarios determinados en 2003 por el anterior Grupo de alto nivel presidido por Karel van Miert y aprobados en 2004 por el Parlamento Europeo y el Consejo. Pero esos 30 proyectos habían sido escogidos pensando en mejorar la competitividad y la cohesión de la Unión ampliada, sin tener en cuenta la extensión hacia los países vecinos que se pretende impulsar ahora.

En su momento, los 30 proyectos pudieron tener sentido para la articulación del mercado interior. Así, en el eje sudoeste se priorizó la sin duda necesaria conexión de Portugal con España y hacia el resto de Europa, y se relegó por el momento el corredor ferroviario mediterráneo, que por tanto no fue incluido en la lista. Cuando ahora se intenta diseñar un eje intercontinental que enlace el norte de África y Europa, surge la limitación de que el corredor mediterráneo, al no contarse entre los 30, no es elegible. Esto nos lleva a la situación absurda de que los trenes que lleguen a Algeciras desde Marruecos, tal como está previsto en el informe (apartado 9.4.4., proyecto 6), tendrían que encaminarse hacia Figueras a través de la Meseta. Además, la propuesta actual deja excluidos a los puertos del este de la península ibérica, lo que dificulta los intercambios comerciales por vía marítima con los países mediterráneos.

La Comisión viene manifestando desde hace tiempo su deseo de reforzar los lazos que unen a la UE con los países mediterráneos, como se recoge también en su Política de Vecindad y en la Comunicación sobre el desarrollo de una red euromediterránea de transporte¹, que serviría para vertebrar la integración y la estabilidad de las dos orillas del Mediterráneo.

La UE, en el marco de su Programa de Vecindad 2004-2006 para los países cubiertos por el programa comunitario de asistencia MEDA, señala entre sus prioridades la mejora de los estándares medioambientales y de seguridad para el transporte a través del Mediterráneo. Las infraestructuras, la gestión eficiente de las fronteras y la interconexión de las redes de transporte, energía y telecomunicaciones son vitales para la expansión del comercio y la inversión. Sin embargo, actualmente hay una coordinación insuficiente en el transporte. Además, los cuellos de botella en la infraestructura regional se han identificado como los principales obstáculos para el desarrollo económico transnacional y dificultan la realización tanto de una zona de libre comercio Euromediterránea como de la Política Europea de Vecindad.

¹ COM(2003) 376 final



La necesidad de unir la UE con los socios mediterráneos mediante un buen sistema de transporte reviste una especial urgencia. La red de transporte en las orillas sur y este del Mediterráneo adolece de una interconexión insuficiente, de falta de facilidades en la gestión del tráfico, de una apertura incompleta de los mercados de transporte y de una insuficiente cooperación a nivel local. Esto supone un gran obstáculo al desarrollo regional económico y social.

En aras de la coherencia, pues, hay que reabrir la lista de trazados elegibles a fin de incluir aquellos proyectos que, pese a no figurar entre los 30 seleccionados en su día, sean ahora imprescindibles para completar eficazmente la conexión con los países vecinos. Y parece incuestionable que el enorme impacto que podría tener la conexión ferroviaria con el Magreb a través del Estrecho -sobre todo cuando entre en vigor la zona de libre cambio euromediterránea- se vería muy mermado si después no hubiera una salida rápida hacia Europa por el corredor mediterráneo.

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?

Es en estos aspectos horizontales donde la acción de la Comunidad puede ser más decisiva a la hora de acelerar la armonización de las legislaciones y, en general, la cooperación internacional. Las medidas horizontales más importantes han de ser las que incidan en los aspectos de intermodalidad, seguridad marítima y vial, navegación por satélite e interoperabilidad ferroviaria (tanto técnica como jurídica); todas ellas se recogen en las propuestas del informe. Las recomendaciones efectuadas por el Grupo de alto nivel apuntan soluciones viables y realistas que responden bien a los distintos problemas planteados.

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?

Dado el drástico recorte que ha sufrido la financiación de las redes transeuropeas tras el Consejo Europeo de diciembre de 2005, cuyo presupuesto a pasado de los 20.000 Millones de Euros previstos a unos 6.000, se plantea la necesidad de buscar financiación adicional. Una opción a tener en cuenta sería estudiar las opciones que ofrece el Séptimo Programa Marco, para el que la Comisión ha previsto un presupuesto de 70 000 millones de euros para el período 2007-2013, en su programa específico Cooperación, que incluye un campo temático de transporte.

Respecto al papel del capital privado, éste puede suplir las carencias de unos presupuestos públicos sometidos a fuertes restricciones y permitir así una más pronta ejecución de las infraestructuras necesarias. Ha de facilitarse la creación de partenariados público-privados (PPP), especialmente en aquellos proyectos que por sus características se presten a la obtención de beneficios empresariales. Cuanto más capital privado se pueda atraer, más fondos públicos podrán destinarse a otros proyectos, menos interesantes económicamente pero quizá con una gran rentabilidad social o ambiental.



En lo que se refiere a la participación de los usuarios, hay que señalar el riesgo que el cobro de peaje puede suponer cuando la vía sujeta a pago tiene una alternativa gratuita: la carretera nacional N340, que discurre a lo largo del litoral mediterráneo español en paralelo a la autopista de peaje A7, soporta en buena parte de su trayecto un tránsito superior al de esta última, ocasionando un incremento de la siniestralidad y de otros muchos costes sociales y ambientales. En casos como éste, es preferible que la retribución del capital privado que hubiera que captar se lleve a cabo mediante el denominado “peaje en la sombra”, y que los ingresos públicos necesarios para cubrirlo se obtengan de la fiscalidad indirecta. Cualquier aumento en los gravámenes sobre los vehículos y los combustibles debiera verse compensado por una reducción en la fiscalidad directa que sufren las empresas dedicadas al transporte por carretera, de manera que no se incremente la presión fiscal global a la que se ven sometidas.

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?

En tanto que los instrumentos internacionales propuestos tienen el objetivo de agilizar los pasos fronterizos, y que los convenios internacionales y memorandos previstos en el proyecto se celebran entre la Comunidad Europea, los Estados Miembros y los Países Vecinos, el ámbito de esta pregunta desborda el marco competencial de las regiones. Sin embargo, la voz de éstas debería escucharse en el procedimiento para asegurar la implementación y coordinación de las acciones. Es necesaria la presencia de las regiones en los foros de negociación de los acuerdos y en los organismos de seguimiento de los mismos, así como su participación en las acciones de cooperación transfronteriza y en los programas bilaterales de hermanamiento entre los Estados miembros y los países vecinos propuestos en el documento.

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 positiva la puesta al día y armonización de los regímenes de transporte previstos en los diferentes marcos en que nos movemos, que incluyen tratados bilaterales entre Estados y acuerdos y documentos multilaterales de diversa naturaleza. Partiendo de que esta competencia corresponde a los Estados y a la Comunidad, hacemos constar el interés de escuchar la voz de las regiones en este proceso y en la ejecución de los acuerdos, dado que en ellas recaen importantes competencias que se han de asegurar y coordinar.

Juan Manuel Revuelta Pérez
Director General

Fundación Comunidad Valenciana – Región Europea