

Comisión Europea
Dirección General de Energía y Transportes
Bruselas

Asunto: **Observaciones del Gobierno de la Generalitat Valenciana al informe del Grupo de Alto Nivel sobre extensión de los principales ejes transeuropeos a los países y regiones vecinos (“Redes para la paz y el desarrollo”)**

En septiembre de 2004 se constituyó un Grupo de Alto Nivel para analizar las posibilidades de extender los principales ejes del transporte transeuropeo hacia los países y regiones vecinos. El Grupo de Alto Nivel ha elaborado el informe “Redes para la paz y el desarrollo. Extensión de los principales ejes transeuropeos del transporte a los países y regiones vecinos” (noviembre de 2005) que la Dirección General de Energía y Transportes de la Comisión Europea ha sometido a consulta pública.

Mediante el presente documento, el Gobierno de la Generalitat Valenciana eleva a la consideración de la Comisión Europea su opinión respecto a los criterios y propuestas recogidos en el informe del Grupo de Alto Nivel.

Consideraciones previas

El Gobierno de la Generalitat Valenciana considera que ampliar y reforzar las rutas de transporte, de mercancías y de viajeros, entre la Unión Europea y los países y regiones vecinas es un objetivo de importancia decisiva para la Unión y para los países de su entorno, y requiere una actuación decidida. Igualmente, el Gobierno de la Generalitat Valenciana comparte plenamente el énfasis que el Grupo de Alto Nivel ha puesto sobre la eficiencia, la intermodalidad y la interoperabilidad de los sistemas de transporte como requisito para facilitar los intercambios y el desarrollo económico.

Sin embargo, el Gobierno de la Generalitat Valenciana considera que, en diversos aspectos esenciales, las propuestas del Grupo de Alto Nivel resultan insuficientes o inadecuadas para alcanzar esos objetivos o para llevar a la práctica esos criterios, y son además perjudiciales para la Comunidad Valenciana. Dichas propuestas tienden a concentrar las conexiones entre la UE y los países vecinos a través de ejes ya congestionados, sin considerar las oportunidades que podría ofrecer el refuerzo de otros ejes alternativos, perjudicando con ello a las regiones del arco mediterráneo español, como la Comunidad Valenciana, cuya posición estratégica en el marco de las principales rutas del transporte ha sido ignorada. Con ello, además de desaprovechar la ocasión para ampliar y reforzar de manera efectiva las relaciones entre una parte

importante de la UE y su entorno, se agravan las consecuencias que para esas regiones se derivan de su posición periférica respecto a las áreas centrales más desarrolladas de la UE.

La Comunidad Valenciana tiene posibilidades de jugar un papel muy importante como plataforma logística en el Mediterráneo occidental. Cuenta con un sistema portuario estratégico por su situación, por la evolución de los tráficos en los últimos años y por la expansión que están experimentando sus infraestructuras, tanto en capacidad portuaria como en instalaciones logísticas.

En particular, el puerto de Valencia ha ido consolidando durante la última década un liderazgo evidente en el Mediterráneo occidental, es en estos momentos uno de los principales puertos del sur de Europa, y la evolución del tráfico marítimo permite anticipar que en los próximos años va a continuar afianzando su crecimiento y va a seguir mejorando su posición relativa entre el conjunto de puertos del área, tal como se recoge en la planificación estratégica de infraestructuras del Gobierno de España.

También los puertos de Castellón y de Alicante están desarrollando estrategias de crecimiento muy importantes, participando junto con otros puertos europeos en proyectos de promoción del transporte marítimo de corta distancia y reforzando sus relaciones con puertos del Magreb como Orán y Argel.

Así pues, la Comunidad Valenciana está en óptimas condiciones para conformar un puente marítimo de unión entre Europa y el norte de África. Sin embargo, esta realidad no ha sido tenida en cuenta por el Grupo de Alto Nivel, cuyas propuestas dejan al arco mediterráneo español, desde el sur de Tarragona, totalmente al margen de los principales ejes de conexión de la UE con los territorios vecinos, y especialmente con el norte de África.

La estrategia propuesta por el Grupo de Alto Nivel apuesta por concentrar esa conexión a través exclusivamente del puerto de Algeciras, articulando éste con el resto de Europa a través de un único corredor ferroviario por el centro de la Península. La adopción de este modelo supondría crear problemas de congestión o acentuar los que ya existen, obstaculizando el objetivo de ampliar y hacer más eficientes las rutas de transporte entre la UE y los países y regiones vecinos. Objetivo que se podría satisfacer en mucha mejor medida potenciando el corredor multimodal del Mediterráneo español entre Tarragona y Algeciras, mejorando la articulación de los puertos valencianos con el conjunto del territorio europeo, y promoviendo al mismo tiempo un nuevo eje de conexión con el puerto de Algeciras que contribuya a descongestionar el único eje que se contempla en el Informe.

El interés que, desde una perspectiva europea, ofrecen los puertos de la Comunidad Valenciana como alternativa viable para la relación Europa-Norte de África, puede quedar ilustrado por un solo ejemplo: comparando los tiempos de viaje ente París y Orán a través de tres rutas alternativas (por Marsella, por Algeciras y por Alicante), el trayecto por Alicante permite una ganancia de tiempo del 40% respecto a la ruta por Marsella, y del 26% respecto a la ruta por Algeciras.

La importancia del corredor mediterráneo para los flujos de mercancías entre la región mediterránea sudoccidental y el centro de la UE ya fue subrayada por la representación española en el seno del Grupo de Alto Nivel, según se refleja en el Informe, pero esa observación no se ha traducido en ninguna propuesta. El Gobierno de la Generalitat Valenciana considera que debe rectificarse esa omisión, y que debe incorporarse la prolongación hacia Andalucía del corredor mediterráneo (que en la propuesta actual sólo llega hasta Tarragona para desviarse luego hacia el interior de la Península), por cuanto esa conexión es un eslabón esencial para la relación entre el centro del continente europeo y el Magreb occidental, además de un eje fundamental de comunicación entre la zona más dinámica de la Península Ibérica y el resto de Europa. Para ello es necesario reforzar las infraestructuras ferroviarias para mercancías, desarrollar los nodos de intermodalidad con el transporte marítimo y con el transporte por carretera, y transformar todo el corredor a ancho UIC.

Además, el Gobierno de la Generalitat Valenciana entiende que debería tomarse en consideración la conexión directa entre el Mediterráneo occidental (y en particular entre los puertos de la Comunidad Valenciana) y el frente portuario del noroeste de Europa (el arco Dunquerque-Hamburgo) a través del eje que promueve la asociación europea FERRMED: un eje ferroviario de mercancías cuyo tronco principal se extiende desde el Mediterráneo occidental hasta Duisburg a través de los valles del Rin y del Ródano, y cuyo desarrollo permitiría un enlace directo entre las dos principales puertas de la UE al transporte marítimo mundial, conectado a lo largo de su recorrido con las principales rutas del transporte transeuropeo.

Así mismo, el Gobierno de la Generalitat Valenciana considera que el tratamiento que el Grupo de Alto Nivel ha dado a las autopistas del mar y la navegación de corta distancia es insuficiente. Por un lado es preciso tomar en consideración todos los posibles corredores marítimos en el Mediterráneo sudoccidental que ahora han quedado marginados, incluyendo la incorporación a la relación de puertos de las autopistas del mar de algunos puertos norteafricanos omitidos en el informe, como Orán y Argel, con los que ya existe un importante nivel de relación desde los puertos de la Comunidad Valenciana. Por otro lado, sería necesario que el Grupo de Alto Nivel hiciera un esfuerzo adicional por clarificar más las posibles fórmulas destinadas a consolidar el transporte marítimo de corta distancia, proponiendo un marco de inversiones y ayudas equiparables a los disponibles para otros modos de transporte que permitiera avanzar más rápidamente hacia la consolidación de una alternativa verdaderamente eficaz a la congestión de los transportes terrestres, y que contribuya además a compensar la diferencia de trato que supone para España la concesión a otros países europeos de fuertes apoyos financieros para potenciar la navegación fluvial.

Por otra parte, otro aspecto del Informe del Grupo de Alto Nivel que, desde el punto de vista del Gobierno de la Generalitat Valenciana, es necesario revisar es la omisión de posibles ejes que favorezcan la comunicación entre el sur y el este de Europa sin necesidad de pasar por el centro del continente. La perspectiva del Informe al plantear las relaciones de la UE con los países vecinos del este de Europa o con los Balcanes parece ser sólo la de solucionar las relaciones de la Europa central con dichos ámbitos, dando por supuesto que las conexiones desde el sur de Europa hacia los mismos *deben* producirse a través de las ya congestionadas redes centroeuropeas. El resultado es que el

Informe multiplica las posibilidades para, por ejemplo, desplazarse entre Viena y Moscú, Kiev o Bucarest, pero no hay una sola propuesta que haga referencia a las relaciones de Valencia, Madrid o Lisboa con esas áreas.

Este planteamiento, además de contribuir a incrementar la congestión de las redes centroeuropeas, implica también intensificar el potencial de crecimiento de la Europa central, acentuando la posición periférica de una región como la Comunidad Valenciana.

La Cámara de Comercio de Valencia, junto con otras instituciones empresariales y políticas del sur de Europa, ha venido impulsando el denominado “eje Kiev-Lisboa” como una fórmula eficaz para conectar el sur y el este de Europa sin tener que pasar necesariamente por el centro del continente, promoviendo un corredor intermodal que facilite los flujos entre esos espacios a través del norte de Italia y Hungría, disminuyendo los costes del transporte y potenciando la interrelación económica y social entre dos ámbitos con un gran potencial de futuro. El Gobierno de la Generalitat Valenciana considera que el Grupo de Alto Nivel debería asumir como elemento esencial de su propuesta este eje, examinando acciones concretas que permitan actuar en sus tramos clave (como el corredor mediterráneo), en los puertos principales y en los nodos transfronterizos.

Otro elemento fundamental para la vertebración del espacio europeo y para su conexión hacia países del entorno es el transporte aéreo, que, sin embargo, recibe muy escasa atención en el informe del Grupo de Alto Nivel. Desde la perspectiva centroeuropea, el transporte aéreo puede ser sustituido por alternativas como los servicios ferroviarios de alta velocidad, pero ese planteamiento no es válido para las regiones periféricas.

Los desplazamientos de pasajeros o de mercancías perecederas de extremo a extremo de Europa sólo pueden ser competitivos por vía aérea. Un modelo de transporte europeo que tenga como objetivo agilizar las relaciones entre sus espacios periféricos, o entre las regiones del extremo sudoccidental del continente, como la Comunidad Valenciana, y los países vecinos de la Unión en el norte y el este de Europa, debe tener necesariamente en cuenta el papel del transporte aéreo. Por ello, el Gobierno de la Generalitat Valenciana considera necesario que el Grupo de Alto Nivel analice e incorpore a su propuesta medidas concretas para potenciar la mejora y el crecimiento de los aeropuertos de la Comunidad Valenciana.

Por último, el Gobierno de la Generalitat Valenciana desea hacer constar que el transporte de mercancías por carretera debería también merecer una mayor atención. En un horizonte previsible, el transporte por carretera va a seguir siendo el modo de transporte dominante en la UE. Se comparten plenamente los objetivos de reforzar la sostenibilidad ambiental del transporte, promoviendo un trasvase hacia los modos ferroviarios y marítimos. Pero la ampliación de la UE y el incremento de la interrelación con los países del entorno va a tener como consecuencia necesaria un aumento del volumen total de mercancías transportadas y la distancia media de recorrido, y por tanto se van a incrementar también las necesidades de un buen sistema de transporte por carretera.

Este hecho, siendo un problema básico de la ampliación y de las relaciones de la UE con los países del entorno, recibe sin embargo atención insuficiente en el Informe del Grupo de Alto Nivel, lo cual resulta especialmente perjudicial para los espacios periféricos, y de modo especial para la Comunidad Valenciana, cuyo modelo productivo está muy vinculado a la exportación.

Por ello, el Gobierno de la Generalitat Valenciana propone que se aborden las necesidades de todo tipo derivadas del incremento del transporte de mercancías por carretera, con acciones tanto desde el punto de vista legislativo como de infraestructuras, incluyendo aspectos como las calzadas reservadas a vehículos pesados, resolución de puntos transfronterizos, libertad de circulación permanente por ciertos itinerarios, o una reglamentación de tiempos de trabajo que no penalice el transporte desde regiones periféricas.

Respuestas al cuestionario de la Comisión Europea

1.- ¿Los cinco principales ejes del transporte destacados en el informe del Grupo de Alto Nivel, en su opinión, representan los principales ejes para el tráfico internacional, qué añadiría o suprimiría si tuviera ocasión y por qué?

Por las razones expuestas anteriormente, el Gobierno de la Generalitat Valenciana entiende que los ejes seleccionados por el Grupo de Alto Nivel y los proyectos que forman parte de los mismos no reflejan suficientemente los principales ejes del transporte entre los diferentes países de la Unión Europea y los territorios vecinos, ni en su configuración actual ni en su potencial futuro. En concreto, deberían tomarse en consideración las siguientes cuestiones:

- Incluir en el “Eje Sudoccidental” la prolongación del corredor mediterráneo desde Tarragona hasta Algeciras, con medidas concretas para reforzar las infraestructuras ferroviarias para mercancías, desarrollar los nodos de intermodalidad con el transporte marítimo y por carretera, y transformar todo el corredor a ancho UIC.
- Incorporar un eje ferroviario de mercancías que permita conectar directamente el sistema portuario del corredor mediterráneo español con los valles del Ródano y del Rin, y con el frente portuario del noroeste de Europa (arco Dunquerque-Hamburgo), enlazando con las principales rutas del transporte transeuropeo.
- Incluir en el eje “Autopistas del mar” los corredores marítimos entre los puertos de la Comunidad Valenciana y el norte de África, añadiendo a la relación de puertos de las autopistas del mar otros puertos como Orán y Argel.
- Proponer medidas concretas que permitan consolidar el transporte marítimo de corta distancia como alternativa eficaz al transporte terrestre, como el establecimiento de un marco adecuado de inversiones y ayudas.
- Incluir un nuevo eje de conexión entre el sur y el este de Europa que permita evitar las congestionadas redes del centro de Europa (eje Kiev-Lisboa).

- Ampliar el tratamiento dado al transporte aéreo, incluyendo de medidas concretas para potenciar la mejora y el crecimiento de los aeropuertos de la Comunidad Valenciana.
- Abordar adecuadamente las necesidades derivadas del previsto incremento del transporte de mercancías por carretera, tanto desde el punto de vista de las infraestructuras como desde el punto de vista normativo.

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 UE 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, y el Gobierno de la Generalitat Valenciana entiende que las recomendaciones efectuadas por el Grupo de Alto Nivel apuntan soluciones viables y realistas que responden bien a los distintos problemas planteados. No obstante, debería considerarse la necesidad de ampliar su alcance, en coherencia con las reflexiones efectuadas anteriormente sobre la inclusión del transporte aéreo y por carretera entre las propuestas del Grupo de Alto Nivel.

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 del pago por los usuarios?

El capital privado 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 una explotación empresarial.

4.- Para la implementación y coordinación de las acciones recomendadas, 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?

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

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.

Valencia, 10 de marzo de 2006

El Conseller de Infraestructuras y Transporte,

Fdo.: José Ramón García Antón