

Consulta Pública sobre la extensión de los grandes ejes transeuropeos de Transporte

Questions

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?

En el año 2004 el Parlamento Europeo y el Consejo, aprobaron los 30 proyectos prioritarios para la Cohesión de Desarrollo Europeo, a partir del Informe del Grupo de Alto Nivel dirigido por Karen Van Miert, posteriormente, se amplió estos proyectos prioritarios con la inclusión del eje intermodal de mercancías Algeciras-Madrid y su conexión en el proyecto Sines-Madrid-Paris.

Consideramos que las prioridades europeas siguen siendo las mismas y por tanto este proyecto junto con la conexión ferroviaria entre Europa y África por Algeciras, deben de seguir siendo prioritarios y adelantar los plazos para su ejecución.

Por otro lado, el nuevo informe elaborado por el grupo de Alto nivel dirigido por Loyola de Palacios, pretende ampliar la extensión de las redes transeuropeas, diseñando cinco ejes de tráfico prioritarios y basándose en criterios de tráfico, al contrario que el anterior informe que se apoyó para definir los proyectos en criterios de cohesión, desarrollo y competitividad. Consideramos que la definición de estos ejes y los proyectos prioritarios definidos para los mismos deben de ser revisados en función de los objetivos de competitividad y cohesión, ya que algunos proyectos prioritarios definidos para extender las redes pueden provocar la pérdida de competitividad de algunas regiones, en concreto Andalucía.

Creemos necesario que para la elección de los ejes y de las actuaciones prioritarias, se de más importancia a los objetivos de cohesión y desarrollo de las regiones periféricas de la Unión Europea.

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?

Nos parecen adecuadas todas las medidas encaminadas a unificar los sistemas de navegación, la seguridad marítima, la seguridad vial en el transporte por carretera, el cielo único europeo, y especialmente la intermodalidad ferroviaria debido a las diferencias actuales que presenta la península ibérica en este aspecto.

Por otro lado, el ampliar estos temas horizontales a un marco geográfico mayor que la Unión Europea es fundamental pues son sistemas globales que tendrán una mayor utilidad y un mejor retorno financiero si son utilizados por más países y permiten ampliar y mejorar el flujo de mercancías, viajeros y datos.



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?

Se debería hacer una clara diferenciación entre aquellos proyectos realizados con una perspectiva de desarrollo comercial de aquellos que la tienen de una política de desarrollo. Los primeros deberían hacerse con un concepto de que el usuario debe pagar y los segundos con una perspectiva más amplia que podría denominarse de que los beneficiarios sean los que paguen.

En concreto, la financiación de medidas horizontales sobre el transporte y de las infraestructuras de transporte, debe partir de una valoración de sus efectos globales sobre el territorio, la actividad productiva y la sociedad en general y no únicamente de una valoración sobre la demanda actual y el grado de utilización. La realización de estos proyectos requiere, necesariamente, la participación de la inversión privada dada la escasez de fondos públicos.

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?

Desde nuestro punto de vista, es demasiado pronto para decir qué instrumento será más efectivo y dependerá en el contenido de las distintas figuras legales elegidas sobre todo de las asignaciones financieras asociadas de tal forma que las hagan más atractivas para su cumplimiento.

Pero entendemos, que existe una necesidad de tomar en consideración la opinión de la Regiones.

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

Entendemos que por el momento, los instrumentos actualmente en práctica son los más adecuados, destacando la necesidad de tomar en consideración la opinión de las regiones.

