



RESPUESTA DEL GRUPO DE TRANSPORTES DEL ARCO ATLANTICO A LA CONSULTA SOBRE LA FUTURA POLÍTICA DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

15 de Septiembre de 2010

El Grupo de Transportes de la Comisión Arco Atlántico (GTAA) ha venido participando en las distintas consultas (la última en Abril de 2009, con motivo de la publicación del Libro Verde de la RTE-T: COM(2009) 44 final) y las jornadas técnicas (la última en Zaragoza, los días 8 y 9 de Junio de 2010) que la Comisión Europea ha ido organizando con motivo de la revisión de la política europea de la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T).

En cada caso, el GTAA ha elaborado los correspondientes documentos de contribución técnica a título individual, en colaboración con la Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico (CCAA) o como parte integrante de la Comisión Arco Atlántico o de la Conferencia de Regiones Periféricas y Marítimas de Europa (CRPM).

Manteniendo este espíritu de colaboración, el GTAA ha elaborado el presente documento para participar en la consulta pública sobre la futura política de la RTE-T abierta por la Comisión Europea, consulta que quedará cerrada el próximo 15 de Septiembre de 2010.

De manera previa, el GTAA quiere hacer tres observaciones generales sobre los documentos sometidos a consulta:

1. El GTAA considera que los documentos sometidos a consulta tienen un carácter genérico, teórico y conceptual excesivo, y que ello impide un posicionamiento claro y definitivo de las regiones frente a los intentos de propuestas contenidos en ellos.
2. Ante los elementos metodológicos propuestos para la planificación de la RTE-T, y a la vista del escenario de cambio (geográfico, económico, energético...) que se avecina, se encuentra a faltar la necesidad previa de una visión sobre el modelo de transporte a establecer en Europa.
3. Tal como se avanzaba en la contribución previa del GTAA con motivo de la publicación del Libro Verde de la RTE-T, sigue faltando un reconocimiento del papel de las regiones (algunas de ellas con competencias amplias en planificación territorial) en la fase de planificación y configuración de la Red Global y la Red Central de la RTE-T.

Seguidamente se da cumplida respuesta a las siete preguntas que la Comisión Europea ha lanzado (incluidas en el documento COM(2010) 212 final) para orientar la consulta pública.

Este documento ha sido sometido a la opinión de las regiones miembro de la Comisión Arco Atlántico y ha incorporado sus observaciones y comentarios.

Son adecuados y viables los principios y criterios destinados al establecimiento de la Red Central? ¿Cuáles son sus puntos fuertes y débiles, qué otros factores deberían tenerse en cuenta?

En primer lugar, comentar que la definición general de la Red Central plantea una cierta incertidumbre con respecto a sus objetivos al ser muy generales. Solo se menciona que formarán parte de los de la política de transportes europea y a otros sectores sin especificar.

En la misma definición se considera necesario añadir que la Red Central también constituirá un importante vínculo Norte-Sur (no solo Este-Oeste), entre antiguos Estados miembros y éstos con redes de terceros países (por ejemplo, el Norte de África).

Con respecto a los criterios y principios para la configuración de la red, el GTAA considera que si bien la serie de criterios incluida es suficientemente completa, la serie de principios no aporta prácticamente nada nuevo. En concreto, algunos criterios (integración territorial, efectos de cohesión, necesidades del mercado, flujos comerciales...) no quedan reflejados entre los principios mencionados.

Se propone una presentación de objetivos, criterios y principios más sistemática y más concreta, como consecuencia de una visión sobre el modelo de transporte a establecer en Europa que recoja las siguientes necesidades clave para el GTAA:

- La necesidad de cohesión territorial (para evitar el riesgo de concentrar la financiación en las regiones centrales de Europa).
- La necesidad de reforzar la accesibilidad de las regiones periféricas (por ejemplo: promover la interconexión Este-Oeste para conectar las regiones atlánticas con el centro de Europa).

A la vista de la formulación presentada de la Red Central (definición, objetivos, criterios, principios), su punto fuerte sería la flexibilidad: la futura configuración de la red queda mínimamente supeditada a una estrategia o visión de futuro particular. Igualmente, su punto débil, en una etapa de cambio, sería su limitada contribución a orientar el futuro o a establecer pautas de planificación para los Estados miembros.

Otra observación del GTAA se refiere a la necesidad de consensuar los criterios de determinación de nodos y conexiones, tanto de la Red Global como de la Red Central.

Por ejemplo, de confirmarse la selección de los nodos principales como capital de estado, aglomeración urbanas de más de 1.000.000 hab., puerto principal o aeropuerto intercontinental, las regiones del Arco Atlántico podrían contar (según como se aplicara el criterio) con un único nodo principal: Lisboa, mientras que determinados Estados miembros, con menor peso económico y demográfico que ciertas regiones atlánticas y geográficamente más accesibles, contarían con al menos un nodo en la Red Central.

El GTAA aboga por criterios y principios de selección de nodos y conexiones de carácter técnico y no político, relacionados directamente con los objetivos de la Red Central.

Como conclusión, la valoración del GTAA respecto de la metodología propuesta para la planificación de la RTE-T es que se trata de una propuesta continuista que simplemente desplaza el foco de la inversión infraestructural hacia el Este de Europa y hacia las redes de terceros países.

¿Hasta qué punto contribuyen las medidas infraestructurales innovadoras a los objetivos de un sistema de transporte proyectado al futuro, y cómo podría fortalecerse esta contribución?

Nota: en la pregunta se ha substituido el concepto de medidas infraestructurales suplementarias por el de medidas infraestructurales innovadoras para mantener la coherencia con el texto de referencia. En todo el documento COM(2010) 212 final no aparece el concepto de medidas infraestructurales suplementarias.

El GTAA opina que, en una época de cambio, es del todo evidente la interrelación entre el sistema de transporte futuro y la innovación o el desarrollo tecnológico, o dicho de manera más concreta: entre la RTE-T futura y los sistemas de transporte inteligentes (STI), o entre la RTE-T y las fuentes de energía alternativas a los combustibles actuales.

El fortalecimiento de esta interrelación pasa por:

1. Fomentar los desarrollos tecnológicos ligados al transporte de personas y de mercancías
2. Potenciar la visión sobre el sistema de transporte futuro
3. Analizar la viabilidad técnico-económica de los proyectos potenciales
4. Integrar los proyectos viables en los trabajos de planificación de la RTE-T

¿Qué papel general podría desempeñar la planificación de la RTE-T a la hora de potenciar la contribución del transporte a los objetivos estratégicos de «Europa 2020»?

La estrategia Europa 2020 propone un desarrollo económico basado en el conocimiento y la innovación, sostenible (más verde y competitivo) e integrador (con un alto nivel de empleo, que favorezca la cohesión social y territorial).

El GTAA manifiesta su acuerdo en que la planificación de la RTE-T -como elemento clave de la competitividad territorial- debe facilitar que el transporte europeo en el futuro contribuya directamente a los objetivos de esta estrategia Europa 2020, por ejemplo:

- La nueva RTE-T debe integrar los STI (tal como propone el documento de la Comisión) para el desarrollo de una logística competitiva (para el transporte de mercancías) y unos modos de transporte público de personas más eficientes. Globalmente, el conocimiento y la innovación aplicados al sistema de transporte (y en particular a la RTE-T) debe permitir el crecimiento económico sin aumentar necesariamente las necesidades de transporte.
- La planificación de la RTE-T debe favorecer el cambio de modelo energético del transporte (hoy, casi el 60% del consumo de derivados del petróleo en la UE corresponde al transporte): apostando por los modos de transporte menos dependientes del petróleo (ferrocarril, transporte marítimo) y proponiendo el desarrollo de infraestructuras del transporte innovadoras (adecuadas para un transporte más verde).
- La RTE-T debe también contribuir al equilibrio económico y social de las aglomeraciones urbanas europeas, sin favorecer unos territorios frente a otros, y permitiendo una distribución homogénea del crecimiento. Para ello, la nueva RTE-T debe ofrecer a todos los territorios europeos niveles de accesibilidad comparables (aunque sea con una oferta de modos de transporte distinta).
- Además, la RTE-T debe recordar el carácter estratégico de los puertos del Arco Atlántico (para la apertura de Europa a los tráficos internacionales) y de las conexiones marítimas entre los Estados miembros de la UE (ya sean autopistas del mar, líneas de cabotaje...). De ahí la importancia del desarrollo portuario y en particular el de los puertos secundarios, para evitar una concentración de flujos demasiado fuerte en los grandes puertos europeos, arriesgándose a un problema de saturación.

¿De qué modo pueden coordinarse o combinarse mejor las diferentes fuentes de financiación de la UE para acelerar los resultados en la consecución de los proyectos de la RTE-T y de los objetivos de la política?

Nota: en la pregunta se ha substituido el término fuentes de gasto por el término fuentes de financiación, dado que en el texto COM(2010) 212 final no aparece ninguna referencia a las fuentes de gasto de la UE.

Tal como propone el documento de la Comisión, la creación de un Marco de Financiación europeo sería un instrumento útil de coordinación o combinación de las distintas fuentes de financiación, incluyendo tanto las directamente dirigidas a las infraestructuras como las dirigidas a equipos o servicios.

Para el GTAA, un esquema claro de financiación europea en el campo de los transportes: objetivos, instrumentos, administraciones competentes, límites y condicionantes... es cada vez más necesario dada la multiplicidad actual de instrumentos y agentes (incluidos los privados): el Marco de Financiación mencionado puede aportar dicho esquema.

¿Cómo puede la estrategia de financiación de la UE coordinar o combinar las diferentes fuentes de financiación de la UE y la financiación nacional, pública y privada?

Como continuación de la respuesta anterior, el GTAA manifiesta la necesidad de una coordinación entre las fuentes de financiación públicas y privadas, como entre las fuentes de financiación de la UE y propias de los Estados miembros. Para ello serían necesarias dos acciones marco:

1. En primer lugar, decidir los criterios de prioridad, a nivel europeo, sobre las infraestructuras, equipos o servicios de transporte susceptibles de ser financiados. La nueva RTE-T marcaría la base infraestructural para estos criterios de prioridad.
2. En segundo lugar, plantear un reglamento de financiación (por ejemplo, dentro del Marco de Financiación europeo ya mencionado) en el que se consideraran tanto las posibles fuentes públicas como privadas, así como las fuentes de la UE, de los Estados o de las regiones.

Para el GTAA, la revisión de la RTE-T debe tener en cuenta la iniciativa lanzada por el Consejo Europeo en Junio de 2010 para elaborar una estrategia europea para la Región Atlántica. La cuestión de la conectividad forma parte de las temáticas prioritarias para este espacio.

La preparación de esta estrategia debe dar pie a una cooperación entre las diferentes autoridades públicas para definir conjuntamente los proyectos prioritarios en materia de transporte, distribuir responsabilidades y movilizar de manera coherente los diferentes instrumentos financieros europeos: el presupuesto de la RTE-T con el FEDER, los fondos de cohesión y los mecanismos del BEI.

Por lo tanto, el GTAA invita a la DG MOVE a participar activamente de estas reflexiones junto al resto de servicios de la Comisión Europea con el fin de coordinar esta estrategia con la revisión de la RTE-T.

El GTAA desea realizar una última puntualización respecto de los aspectos de financiación ligados a la RTE-T: a lo largo del documento de referencia no se hace ninguna referencia a fuentes de financiación derivadas de la aplicación de peajes, peajes urbanos, pago por uso de infraestructuras, ecotasas...

El GTAA considera que en la próxima revisión de las Orientaciones para la RTE-T debería incluirse una reflexión sobre la posibilidad de recurrir a dichos instrumentos de financiación, reconocidos en varias directivas previas de la Comisión Europea.

¿Podría la constitución de un Marco de Financiación europeo atender convenientemente las lagunas que existen en la ejecución de los proyectos de la RTE-T y en la consecución de los objetivos de la política?

Para el GTAA, la constitución de un Marco de Financiación europeo puede servir para asegurar y facilitar, a priori, la financiación para aquellos proyectos realmente prioritarios según los criterios de la UE, siempre que exista una obligación real para los Estados miembros, los cuales deberán respetar su compromiso, en especial financiero, en materia de política de transportes.

No obstante, el problema no es solo una cuestión de fondos disponibles sino también de elegibilidad de los gastos. Es el caso de las autopistas del mar, donde los barcos no son considerados infraestructuras y por lo tanto no son elegibles. Es necesario promover un modo de acción diferente de los poderes públicos frente a los agentes económicos y las compañías navieras para que estas alternativas (las autopistas del mar) realmente se consoliden, evitando así la necesidad de una subvención permanente a la explotación para que los servicios no desaparezcan.

Otra condición para contribuir a la eficacia de un Marco de Financiación europeo sería asegurar la participación de las autoridades regionales en la elaboración y puesta en marcha de la RTE-T, dado que una parte de ellas participan directamente en la ejecución de proyectos transeuropeos de transportes.

¿De qué modo podría aprovechar la política de la RTE-T los nuevos instrumentos y disposiciones jurídicas recogidas en el documento?

Todos los instrumentos y disposiciones jurídicas recogidas en el documento de referencia se consideran adecuados y necesarios, dado que proceden de expertos jurídicos. Por lo tanto, su aplicación ha de redundar en un mejor logro de los objetivos de la RTE-T.

En particular, el GTAA solicita a la Comisión un marco jurídico e institucional claro para las Orientaciones de la RTE-T, donde se recoja explícitamente el papel y las responsabilidades de las distintas administraciones en las distintas fases (planificación, financiación, ejecución o revisión).