



APORTACIÓN DE LA COMISIÓN INTERMEDITERRÁNEA DE LA CRPM A LA REVISIÓN DE LAS RTET (LIBRO BLANCO 2010) Y EL TRANSPORTE EN EL CONTEXTO DE DEBATE POLÍTICO MEDITERRÁNEO EU 2020

Teniendo en cuenta que la política de la RTE-T tiene como objetivo proporcionar la infraestructura para el funcionamiento del mercado interior y promover el crecimiento y el empleo en la UE, reforzando la cohesión socioeconómica y territorial, la actual política de la red se ha estructurado en dos niveles: **Red global**, según planes generales de los distintos modos y **Proyectos prioritarios**, que incluyen los grandes ejes ferroviarios, de carreteras y de vías navegables.

La ejecución de la red de transporte está todavía en desarrollo por los largos plazos que requieren su ejecución, los retrasos acumulados y el aumento de los costes. Los objetivos han sido ambiciosos, lo que ha impedido cumplirlos íntegramente. Por ello, se requiere una revisión de las RTE-T que debe contemplar los siguientes elementos clave:

- **Reforzar la competitividad económica de Europa.**
- **Garantizar la cohesión económica, social y territorial** en beneficio de todos los ciudadanos y regiones europeas.
- **Ajustar a plazos y costes.** Las desviaciones registradas en la ejecución de la Red hacen necesario una mejor planificación,
- **Integrar las ampliaciones de la UE.** Las nueva incorporaciones a la UE suponen una ampliación de los requerimientos de interconexión,
- **Luchar contra el cambio climático.** Es prioritario reducir las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte, que supone el 35% del total de emisiones.

A partir de los retos mencionados, en la revisión sobre la nueva política de la RTE-T se han definido tres modelos de desarrollo fundamentales: mantener la actual estructura de Red Global y Proyectos Prioritarios; seleccionar Proyectos Prioritarios vinculados según una estructura de red y estructurar una Red Global y **el modelo de desarrollo de Red con pilar conceptual** que se apoya desde la CIM-CRPM.

La implantación del modelo de Red con pilar conceptual debe estar acompañada de los siguientes aspectos

- Definir un proceso de identificación y selección de proyectos que sea claro, objetivo y consensuado,
- Considerar criterios de cohesión territorial, económica y social, que vayan más allá de las valoraciones coste/beneficio,
- Asegurar y reforzar la participación de todas las regiones involucradas en todo el proceso, tanto en la revisión de la política, como en la ejecución de la política de redes,
- Enfocar la RTE-T de forma global con acceso a todo el territorio UE.

Unos conceptos importantes:

- Reequilibrar los puntos de entrada a Europa: todo entra por las puertas del norte y después tiene que pasar por la tierra hacia el sur creando problemas y embotellamientos.
- Reforzar el comercio con la orilla sur del mediterráneo. Estos países están en una posición de crecimiento y hay que aprovechar la proximidad (tanto geográfica como política)
- Transporte Intermodal: el punto más importante porque permite un ahorro de costes y un aumento de eficiencia. Los flujos enormes de personas en las zonas costeras requiere un refuerzo grande del arco mediterráneo hacia el centro europeo. Beneficiaría mucho a los flujos migratorios y turísticos.

La CIM propone las siguientes formas de financiación y incentivos al servicio:


Financiación de Infraestructuras

- *Financiación pública directa* – Este método es apropiado para estudios de desarrollo y construcción de las infraestructuras e instalaciones
 - Se requiere el compromiso de asignación de recursos por parte de la Comisión Europea y de los Estados participantes
 - El modelo de desarrollo de Red Prioritaria favorece una asignación más directa de presupuestos a los proyectos seleccionados
- *Participación público-privada (PPP)* – Este método es apropiado para esquemas BOT (Built-Operate-Transfer).
 - Adicionalmente a la financiación pública, el alcance previsto de inversiones se propone la participación de inversión privada en forma de BOT (ejemplo: concesión ferroviaria Figueras-Perpiñán)

Incentivos al Servicio

- Enfoque a cargadores que incentiven el uso de los modos sostenibles. Se dirige al ferrocarril con el objetivo de:
 - mantener la competitividad de los operadores
 - conseguir ajustar la cadena de aprovisionamiento a las características de servicio del ferrocarril
- Enfoque a operadores que incentiven la puesta en marcha de nueva oferta de servicios en modos sostenibles. Se dirige al transporte marítimo para conseguir alcanzar el volumen/rentabilidad mínima que permita lanzar nuevas líneas Ro-Ro de SSS

Desde el Grupo de Trabajo de Transportes de la Comisión Intermediterránea, pilotado por la Junta de Andalucía, y tras un Seminario el pasado 4 de febrero, al que asistieron representantes políticos y técnicos de los estados, regiones e instituciones europeas e internacionales, presidido por el Secretario de Estado español, Sr. D. Víctor Morlán Gracia, Secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras. Ministerio de Fomento. España , se identificaron líneas de desarrollo prioritarias de la RTE-T para el Mediterráneo:

Eje de desarrollo	Línea de acción	Ventajas aportadas
Impulso a los puertos mediterráneos	1.1. Diversificación de las puertas de entrada de Europa	Desarrollar las capacidades actuales portuarias de la Europa Mediterránea
Desarrollo eje Sur-Norte 	2.1. Mejorar las comunicaciones ferroviarias de los puertos	Integra la cadena de transporte con los modos más eficientes
	2.2. Alargar la red estructurante para alcanzar puntos extremos al sur de Europa	Establece mayor número de conexiones con África, aumentando la oferta de transporte y su competitividad
	2.1. Desarrollar los enlaces marítimos de proximidad	Ofreciendo una alternativa de transporte, implantable a corto plazo
	3.2. Dar continuidad a las redes ferroviarias del arco mediterráneo y a las transeuropeas	Asegurando la interoperabilidad de los sistemas e infraestructuras y dotándoles de la capacidad continua de operación
	3.3. Interconectar los hubs a la RTET	Destacando los puertos y las plataformas logísticas en la zona mediterránea entre los hubs prioritarios de conexión
	4.1. Dotar de accesibilidad a todo el territorio UE a un eje ferroviario prioritario	Mejora la competitividad de los territorios con menor accesibilidad a los ejes de transporte fomentando el impulso socio económico y medioambiental de todo el territorio
	4.2. Conectar los nodos y plataformas logísticas con la red ferroviaria estructurante	Establece una verdadera red de infraestructura de transporte, integrando todos los participantes de la cadena y dotándoles de recursos infraestructurales
Desarrollo eje Sur-Norte Conexión con el interior de Europa Intermodalidad 	5.1. Armonizar las formalidades administrativas y legislación social	Facilita los procesos comerciales, disminuyendo su complejidad y coste
	5.2. Establecer estándares comunes en la gestión y control del sistema de transporte	Impulsar la productividad de los operadores de transporte y aumenta la fiabilidad de los procesos
	5.3. Asegurar condiciones de interoperabilidad: Sistemas, infraestructuras, horarios,...	Impulsa la productividad al reducir los tiempos de espera, trasposos de carga, adaptaciones de los recursos, ...