



REUNIÓN GRUPO DE TRABAJO TRANSPORTES Y POLÍTICA MARÍTIMA INTEGRADA CIM

MÁLAGA 13 DE ABRIL 2014

El grupo de transportes de la Comisión Intermediterránea se ha reunido el pasado día 13 en Málaga, aprovechando las sinergias de los temas a tratar con el Seminario Marina-Med "Los Puertos hacia la accesibilidad y el transporte marítimo sostenible" que tuvo lugar el 14 de abril.

Resumen de lo tratado:

1.- Seguimiento del desarrollo de la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T).

El grupo ha revisado la participación de las regiones en el proceso de elaboración de los planes de trabajo de los corredores de la red básica, el estado actual de los mismos y el grado de aceptación de las propuestas realizadas por las regiones al tercer y cuarto informe de progreso de los PT directamente en los Foros, y a través del coordinador de cada corredor y del Ministerio correspondiente de los estados miembros.

En conjunto existe un cierto grado de satisfacción, aún cuando el resultado haya sido desigual entre regiones y corredores, y el grupo expresa la necesidad de mantener el seguimiento y la movilización para conseguir la incorporación de aquellas actuaciones prioritarias de las regiones que no han sido atendidas, hasta la aprobación definitiva de los PT mediante la codecisión, que se espera para el verano.

Estas actuaciones se centran en la restricción en la inclusión de nodos logísticos y ramales de conexión ferroviaria que, no incluidos en la red principal, son imprescindibles para el despliegue eficaz de los corredores y en la inadecuada planificación temporal o el tipo de promotor asignado en algunas de ellas por ejemplo en el CMED, así como en la escasa continuidad de los corredores terrestres con las conexiones marítimas y consiguiente merma en la accesibilidad y el transporte marítimo en diversas áreas del mediterráneo central.

El grupo ha acordado mejorar la comunicación mediante reuniones de puesta en común con la CE e incluso con miembros del PE de cara a conseguir apoyos para la codecisión.

Respecto a los foros consultivos de los corredores que se volverán a celebrar a partir del segundo semestre de 2015, las regiones CIM continuaran

participando en el seguimiento de las actividades acerca de los planes de trabajos, y sus revisiones previstas. Además, desean proseguir la oportunidad de colaboración en la organización de las reuniones del corredor Mediterráneo previstas en 2016 y deslocalizadas respecto a los foros de Bruselas, y extenderla a otros corredores como el Scan-Mediterráneo.

Un primer trabajo puesto en marcha es la elaboración de un nuevo documento síntesis con estas prioridades no atendidas, para su remisión a los distintos actores que han de intervenir hasta la aprobación definitiva de los planes de trabajo; a cuyos efectos se ha solicitado la remisión urgente de documentación a las regiones CIM que aún no lo hayan hecho.

En base a este documento síntesis, se abre la posibilidad de organizar con la CE, una reunión de las regiones CIM, con representantes de la propia CE y del PE, antes de la codecisión sobre los PT.

2.- Campaña de accesibilidad CRPM 2015.

El grupo de transportes CIM se suma a la movilización emprendida por la CRPM para situar la accesibilidad en el centro de la agenda de transportes de la UE para que se tenga en cuenta la cohesión territorial y el transporte marítimo sostenible.

Tiene conocimiento de la agenda de esta movilización iniciada en el Buró Político de la CRPM de Nantes de 27 de febrero, y los Seminarios de lanzamiento de la campaña en Marsella del 16 de abril, y sobre las Autopistas del Mar en Baleares el 25 de septiembre.

Las regiones mediterráneas se asocian a la problemática de las "zonas grises" de la RTE-T tal como se ha establecido en Nantes, y exponen la necesidad de identificar zonas geográficas suplementarias en sus territorios, a añadir a las ya identificadas en el PPP CRPM. Se solicitó en este sentido la inclusión de las zonas: del Pirineo central y adriático-jónica de Italia, y estudiar las propuestas de inclusión de zonas grises que realicen otras regiones CIM, como es el caso de Murcia en las zonas interregionales Murcia-Albacete y Lorca Granada, especialmente en cuanto a las conexiones ferroviarias por el interior.

La falta de accesibilidad es común en espacios regionales e interregionales por la inexistencia o inadecuación de comunicaciones en todos o en algunos modos de transportes, singularmente el ferroviario, el aeroportuario teniendo en cuenta las necesidades de servicios de viajeros o carga, y siempre en lo que se refiere al transporte marítimo por la falta de atención de la RTE-T a las necesidades de infraestructuras en los puertos intermedios, y a los servicios de conexión en regiones insulares y periféricas.

Se considera oportuno el momento en que se plantea la campaña, cuando se ha puesto en marcha una revisión del LB de Transportes, y la CE tiene pendiente el proceso de definición de sus políticas sobre las AdM (en marzo de 2016 el coordinador ha de presentar a la CE el Plan de Ejecución), sobre el transporte marítimo sostenible, y en el establecimiento de un marco regulatorio para la competitividad y transparencia de los puertos.

Además, dentro de poco tendrá lugar una revisión intermedia de la RTE-T y consiguientemente de su instrumento financiero CEF, que puede incidir en los criterios de financiación de las actuaciones ligadas a la accesibilidad en la próxima convocatoria de ayudas, e informar favorablemente para la cohesión la próxima revisión de los planes de trabajo de los corredores, atendiendo singularmente al desarrollo de las conexiones marítimas.

El grupo cree que la campaña es imprescindible para conseguir un giro favorable a la accesibilidad en la política de transportes de la UE.

Por tanto, señala la conveniencia de establecer una metodología común de apoyo mediante la selección de indicadores necesarios, que permita poner la cohesión a la cabeza de los criterios de selección de ayudas financieras de la RTE-T, e impulsar el desarrollo de las AdM y el potencial estratégico de los puertos para el apoyo efectivo y permanente a los servicios marítimos necesarios para la conexión de las periferias entre si y con el centro del territorio europeo.

Respecto a los proyectos, se alienta la iniciativa concreta de Autopista del mar, paralela al corredor Mediterráneo entre España e Italia descrita en los anexos del CEF, más las restantes conexiones que se establezcan en el Plan de Ejecución de 2016, que se podría presentar en una próxima convocatoria. En este sentido, el grupo de trabajo podrá ser catalizador de los intereses de las regiones y autoridades portuarias involucradas en este proyecto.

3.- Lanzamiento de la revisión intermedia del LB de Transportes 2011.

El grupo ha analizado un informe sobre el enfoque de la Comisión para la revisión del LB, y los criterios planteados con la consulta on line, teniendo en cuenta el balance en el cumplimiento de los objetivos y de la estrategia del LB mediante la política de transportes desarrollada hasta la fecha por la UE, y los postulados del nuevo comienzo de la Comisión Juncker.

Se concluye la necesidad de una respuesta conjunta de las regiones CIM, que pueda inscribirse como apoyo a la que prepara la CRPM, que ponga de manifiesto los criterios de accesibilidad y de cohesión territorial específicos de la cuenca mediterránea.

Una región pendiente de designar, tendrá la misión de elaborar un documento síntesis de las propuestas realizadas por las distintas regiones, siguiendo la estructura de la consulta de la CE, ostentando la representación para su integración en instancias de mayor nivel.

4.- Desarrollo del Seminario Marina-Med

El grupo de transportes, aprovechando las sinergias con el Seminario Marina-Med en lo que se refiere a la accesibilidad y al transporte marítimo sostenible, ha tenido la oportunidad de conocer los proyectos desarrollados dentro del programa de cooperación Med.

La conjunción producida por el conjunto de proyectos es muy significativa para el desarrollo integral de la política marítima de la cuenca mediterránea, y es de notable incidencia en los trabajos que sigue y desarrolla el grupo, tanto en lo que se refiere a infraestructuras como a servicios de transporte:

- Foro Europeo del Transporte Marítimo Sostenible y los aspectos referidos en la aplicación de la Directiva Azufre.
- La implementación de las ayudas CEF a los transportes sostenibles de mercancías (art. 32 RTE-T) y otras normas para la reducción de las emisiones GEI,
- las nuevas funciones de los puertos de la fachada mediterránea en el tráfico intercontinental con Europa, en orden a dotarlos de instalaciones capaces de atender el incremento previsto en los próximos años en el tráfico de contenedores.
- garantizar el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia con los países UE y fuera de la UE en la cuenca mediterránea, mediante el impulso de las Adm y las conexiones marítimas.
- Previsiones para el desarrollo de “el **cinturón azul**” con el objetivo del espacio único marítimo, “puertos inteligentes”, y el seguimiento medio ambiental de las actividades portuarias,

Este evento de capitalización y comunicación de proyectos que tratan materias con impacto en la economía marítima es importante de cara a establecer partenariados entre agentes que tratan dichas materias, así como para servir de base a un número importante de recomendaciones técnicas y políticas de impacto en diversas materias con incidencia en la economía marítima.

Un nuevo espacio de colaboración y conocimiento puede abrirse entre estos proyectos y el trabajo de desarrollo del grupo en pos de las AdM, el transporte intermodal, y el transporte marítimo sostenible, así como fórmulas innovadoras de financiación conjunta en proyectos prioritarios que faciliten la colaboración público privado, y en un entorno de vecindad como puede ser el Proyecto de la Red de Transporte Euromediterránea participado por la CE y la Unión por el Mediterráneo.

En relación con el TMS y las AdM, fue especialmente tratada por el grupo la connotación especial de la “insularidad” en cuanto a las dificultades de acceso y comunicaciones de los territorios insulares, expuesta por Baleares.

La falta de propuestas de la RTE-T para estos territorios impide mejorar la accesibilidad por las dificultades de la creación y mantenimiento de líneas regulares, la falta de ayudas en instalaciones para la conexión en puertos que no son prioritarios, la incidencia en costes de la creciente sostenibilidad exigida al transporte marítimo, la descompensación absoluta entre los tráficos de entrada y de salida y el agravamiento de la estacionalidad que penaliza las inversiones de las navieras, de modo que los costes externos superan, incluso los beneficios fiscales de los residentes de las islas.

En el objetivo de un análisis específico de estas singularidades y poder abrir un soporte adecuado para la accesibilidad y la cohesión, coinciden un número importante de las regiones del grupo, que ven imprescindible la adecuación de las conexiones marítimas dando continuidad a los corredores de la red principal (subcorredores marítimos), así como la necesidad de un plan para las AdM adecuado a los volúmenes y especificidades del tráfico de estas regiones que aseguren el abastecimiento, unos costes de acceso adecuados, y el desarrollo de mejoras para el transporte intermodal con inversiones en puertos de tamaño pequeño y medio.

Una Task-force en la nueva organización del grupo se va a crear, liderada por una región con experiencia, que puede ser Baleares, para capitalizar y comunicar nuevos enfoques del TMS y las AdM, para mejorar la accesibilidad de las regiones y desarrollar el potencial de conexiones entre las orillas sur y norte del Mediterráneo.

SEMINARIO “LOS PUERTOS HACIA LA ACCESIBILIDAD Y EL TRANSPORTE MARÍTIMO SOSTENIBLE”

MÁLAGA 14 DE ABRIL 2015

Evento organizado conjuntamente por la Comisión Intermediterránea de la Conferencia de Regiones Periféricas Marítimas, la Junta de Andalucía, la Universidad y el Puerto de Málaga, en el marco del proyecto COM & CAP Marina-Med (Programa Med 2007-2013), que se celebró el pasado 14 de abril 2015 en el Instituto de Estudios Portuarios de Málaga.

Se presentaron diversos proyectos marítimos Med (SMART-PORT, Corinthos, TOURMEDASSETS, Med-IAMER, Poseidón y Caimans) exponiendo algunos de sus resultados preliminares y recomendaciones para el nuevo Programa de Cooperación MED (2014-2020) en lo que se refiere al valor añadido económico de los puertos y el transporte marítimo en el Mediterráneo y en las economías europeas, así como sus aspectos de sostenibilidad y los impactos ambientales.

Las contribuciones han señalado que los puertos son clave para sectores en desarrollo, como por ejemplo las energías azules (mejora de la eficiencia energética en los puertos y a bordo, el desarrollo de mejores conexiones de energía con tierra) y el Turismo Sostenible (conexiones a infraestructuras turísticas, la mejora de la "imagen "de las ciudades mediante la mejora de la sostenibilidad de las actividades turísticas).

Para evaluar mejor estos elementos, parece que la evaluación de las actividades portuarias necesita un mejor seguimiento. Por ejemplo, mediante un desglose en el análisis por actividades portuarias (y no sólo las actividades de contenedores), protocolos de armonización y datos, realizar un control más exhaustivo del consumo de energía y los costos relativos, el desarrollo de la I + D, así como el intercambio de información para estimular la innovación, entre otros ejemplos.

En el aspecto técnico, se hizo hincapié en que el transporte marítimo en el Mediterráneo occidental ejerce presiones ambientales altas originadas en su

mayoría por el tráfico marítimo, los buques de crucero, la actividad portuaria de los principales puertos comerciales y de pasajeros, mientras que el tráfico de transbordadores regional en la región del Adriático y el Jónico produce una alta incidencia por accidentes y fugas o derrames de petróleo. En cuanto a la reducción de las presiones de la contaminación atmosférica, los puertos deberán adaptarse a los combustibles de bajo contenido en azufre o utilizar combustibles alternativos (gas natural licuado), y / o mejorar el transporte de los suministros de mercancías a través de tuberías a las plataformas o sus siguientes modos de transporte para mitigar los riesgos vinculados a la contaminación del aire.

Por último, pero no menos importante, a nivel de la política ambiental, sobre el seguimiento de la calidad del aire, los proyectos Med Marítimos subrayaron que la concentración de partículas ultra finas y nanopartículas aún no se engloba en la política europea. Por lo tanto, las acciones futuras podrían incluir las estrategias de reducción de otros contaminantes (como NO₂) mediante su inclusión en las normas de calidad del aire.

También se dedicó una sesión a analizar las posibles nuevas conexiones de la RTE-T a establecer en la cuenca para mejorar la eficiencia y sostenibilidad del transporte marítimo, así como los instrumentos financieros disponibles para cumplir con este fin. El representante de la Unión para el Mediterráneo hizo hincapié en la importancia de vincular la RTE-T para el sur del Mediterráneo.