

Proceso de revisión de las RTE-T en la Comisión Europea

El Director de Transporte de la CRPM, Mr. Patrick Anvrouin, ha recibido un requerimiento de Mr. Edgar Thielmann, responsable de las TEN en DG TREN, para presentar a la Comisión Europea algunas ideas para la publicación de un Libro Verde sobre las redes de transporte trans-europeas (RTE-T) que se espera publicar a finales de 2008.

La ambición de este Libro Verde es la de realizar una evaluación de las necesidades para las RTE hasta el 2030, aunque, en términos financieros, la revisión de las RTE se realizará para el período 2014-2020.

Participación del grupo de trabajo de transportes

La Comisión ha invitado a la CRPM a presentar aportaciones respecto al establecimiento de nuevas definiciones o conceptos, más que en la identificación de nuevas infraestructuras:

- Las aportaciones deben ser distintas a las realizadas por la CRPM en 2003-2004 (que consistieron en la presentación de una demanda global de la CRPM, fruto de la integración de todos los proyectos prioritarios de las comisiones geográficas).
- El contexto presupuestario es incierto tras el 2013 (en la última negociación, la Comisión solicitó 20 billones de euros y obtuvo solo 8).

La Comisión quiere introducir criterios territoriales en la selección de las RTE, dado que varios países (Holanda, Polonia...) ya se han posicionado a favor de ello. Así, el apoyo financiero de las RTE no debería ser idéntico en situaciones geográficas diferenciadas, por ejemplo en regiones periféricas.

Entre otros conceptos, la Comisión desea introducir aspectos como la conectividad, las relaciones con el tema energético, medidas relacionadas con el cambio climático y la dimensión mundial (las RTE no deben pensarse solo para la distribución de mercancías en

Propuesta de criterios del grupo de trabajo de transportes

En las páginas siguientes se recogen criterios de revisión de las RTE-T seleccionados por las Regiones participantes en el grupo de trabajo como relevantes.

Primer bloque: Criterios territoriales de interés estratégico para las regiones, para el debate.

Criterio	Comentarios
Cohesión de las regiones periféricas	<ul style="list-style-type: none"> • La diferencia entre las infraestructuras de las regiones centrales y las periféricas se incrementará aún más si no se introducen criterios de cohesión en la definición de las nuevas RTE-T, empeorando aún más el gap existente. Los criterios que se introduzcan deben contribuir a reducir ese "gap". • Conscientes del potencial de desarrollo económico que las redes de transporte pueden generar en las regiones periféricas y fronterizas se propone extender las RTE-T para cubrir todo el Mediterráneo. • La extensión de las RTE-T hasta los límites de la UE inducirá crecimientos económicos en países no miembros, que beneficiará a las regiones periféricas, siendo por tanto para ellas de gran interés. Sin embargo, también se hace necesario introducir medidas que limiten el riesgo de pérdida de competitividad de estas regiones periféricas frente a terceros países. • Evaluar, como criterio de diseño, no sólo el potencial económico que las infraestructuras inducen en las Regiones, sino también el valor incremental sobre la situación de partida; esto es, favorecer las inversiones en las regiones periféricas de menor potencial económico actual, y que no generan los recursos suficientes para autofinanciarse, como puede suceder en algunas regiones más centrales con acceso a mayor volumen de tráfico. • Valorar las propuestas que mejoren el atractivo de los nodos de transporte de las regiones periféricas impulsando el desarrollo de actividades logísticas de soporte a la operativa portuaria. • Los criterios de financiación podrían recoger matices adicionales a los criterios de diseño, si bien lo más razonable es que ambos criterios sean los mismos. En el caso de que una nueva infraestructura se justificara únicamente por criterios de cohesión, se debería valorar la posibilidad de contribuir a su financiación con fondos estructurales.
Sostenibilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Los criterios de diseño deberán contribuir a equilibrar el reparto centro-periferia de los tráficos. • El diseño de las infraestructuras debe introducir criterios de sostenibilidad, de forma que se favorezcan que los flujos de mercancías estén balanceados en ambos sentidos de la vía. • La situación actual, con medios de transporte cargados en los trayectos centro-periferia y vacíos en los retornos periferia-centro, es ineficiente y no es sostenible. Es preciso fomentar el desarrollo de algunos nodos de entrada de mercancías a la UE, desde la periferia

Criterio	Comentarios
Conectividad de las redes de transporte	<ul style="list-style-type: none"> Fomentar el desarrollo de la intermodalidad, en especial la ferropuertuaria. Destacar el interés prioritario de los ejes multimodales y la mejora de las conexiones transfronterizas. Favorecer propuestas que impulsen la conectividad con los nodos de las autopistas del mar, impulsando el short sea shipping hacia esos destinos. Subvencionar, en los concursos de AdM, no tanto la frecuencia y capacidad del servicio de la vía de alta capacidad, que debería ser competitiva frente a otros modos de transporte para no inducir ineficiencias, sino prioritariamente a las líneas de short sea shipping que conecten las regiones con la vía marítima de alta capacidad.
Dimensión mundial	<ul style="list-style-type: none"> Identificar los nodos de entrada en Europa de los tráficos con cada región mundial, por tipo de mercancía, actuales y aquellos que se desee impulsar como tales en el medio plazo de acuerdo a criterios de desarrollo económico, reducción de la congestión o sostenibilidad. Adaptar los procesos administrativos en los principales nodos de entrada y salida, favoreciendo la especialización de las infraestructuras de transporte a las regiones de origen y destino de los tráficos.

Segundo bloque: Conceptos y definiciones generales, de fácil consenso, sobre la mejora del servicio, el desarrollo tecnológico, el cambio climático y la preservación del medio.

Criterio	Comentarios
Reducción de la congestión	<ul style="list-style-type: none"> Impulsar tecnologías que permitan recoger datos de tráfico de vías de comunicación cercanas para aportar información de gestión de tráfico que evite o retrase la congestión de las vías de comunicación terrestre. Empujar la definición de criterios para la distribución de esa información (centros de control, autoridades, seguridad, asistencia sanitaria); poner a público información sobre el estado de las vías en tiempo real.
Impulso de la calidad de servicio	<ul style="list-style-type: none"> Introducir criterios de servicio al usuario en la definición y proceso de concesión de nuevas infraestructuras. Impulsar el desarrollo de servicios de valor añadido para el usuario (por ejemplo de transmisión de información y conectividad).
Seguridad dinámica	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar nuevos criterios de seguridad dinámica en el diseño de infraestructuras. Fomentar la tecnificación de los centros de control de tráfico, en base a mejores prácticas en países punteros. Desarrollar la conectividad entre las infraestructuras y los usuarios: envío y recepción de información, prestación de servicios.
Cambio climático	<ul style="list-style-type: none"> Analizar y catalogar la huella energética de las infraestructuras de transporte existentes. Implantar criterios de valoración de la huella energética en procesos de definición de infraestructuras, favoreciendo las vías de menor impacto.

Criterio	Comentarios
Consumo energético	<ul style="list-style-type: none"> • Implantar criterios de ahorro energético en la construcción, explotación y mantenimiento de las vías terrestres. • Investigar materiales y procesos constructivos de menor consumo energético. • Impulsar procesos de mantenimiento de menor consumo energético y de bajo impacto en el nivel de servicio de la infraestructura (evitando el cierre de la vía para realizar tareas de mantenimiento). • Promover la recuperación energética en la operación de la vía (generación eléctrica en los túneles, como ejemplo).
Afectación a fauna y flora	<ul style="list-style-type: none"> • Generar códigos visuales comunes para señalar zonas de especial interés (cultural, biológico, de mayor riesgo de accidente,...).