



CUESTIONARIO DEL LIBRO VERDE

RTE-T: Revisión de la política

HACIA UNA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE MEJOR INTEGRADA AL SERVICIO DE LA POLÍTICA COMÚN DE TRANSPORTES

P.1: En su evaluación sobre el desarrollo de la RTE-T hasta la fecha, ¿debería la Comisión tener en cuenta otros factores?

Sí, por ejemplo se deberían concretar los principios inherentes al concepto de cohesión territorial. Es decir:

-La solidaridad entre los diferentes niveles del territorio buscando una reducción de las diferencias del desarrollo entre las regiones (tanto a nivel europeo como nacional).

-La igualdad de acceso a los servicios e infraestructuras para todo ciudadano europeo sin distinción de la situación geográfica y con la misma calidad, proximidad y accesibilidad.

Por lo tanto es necesario profundizar en la función de acceso a la red y la conexión con los proyectos prioritarios en regiones periféricas europeas como es el caso de la Región de Murcia, tanto en transporte ferroviario de pasajeros y mercancías, como en transporte marítimo y aéreo.

También sería deseable que se implementaran criterios de rentabilidad económica, social y ambiental.

Por otro lado cabe mencionar que es necesaria la revisión de los actuales proyectos prioritarios dado el tiempo transcurrido desde su elección y todo lo acontecido hasta la fecha, teniendo en cuenta la importancia del corredor mediterráneo europeo y especialmente el corredor mediterráneo español para el transporte ferroviario de mercancías vinculado a los principales puertos como es el caso de Cartagena (Murcia), desde su potencialidad estratégica en el transporte marítimo de corta distancia (TMCD), el Short Sea Shipping y en el tráfico transoceánico y su conexión con las principales plataformas logísticas de la Región.

P.2: ¿Qué otros argumentos existen a favor o en contra de mantener la red global? ¿Cómo podrían superarse los inconvenientes de cada planteamiento?

El principal argumento a favor es que la red global cubre la Europa de los 27 y no solo algunos países. Además constituye la oportunidad para que las regiones periféricas sin proyectos prioritarios puedan beneficiarse de los servicios e infraestructuras de



transporte financiados por la Unión Europea. De esta forma se puede garantizar la accesibilidad a todas las regiones.

Además la red global debería ser el objetivo de las políticas de transportes que no estén basadas en las infraestructuras pues reducir estas políticas a la red básica haría que no fueran tan visibles como debieran.

Sea cual sea el planteamiento que se adopte, es fundamental que quede materializada la función de acceso a la red, mediante la conexión y cercanía a los nodos principales de transporte.

P.3: Este tipo de enfoque basado en redes prioritarias, ¿sería preferible al enfoque actual basado en proyectos prioritarios? En caso negativo, ¿por qué? ¿Cuáles serían las ventajas de este último enfoque? En caso afirmativo, ¿qué (otras) ventajas aportaría? ¿Cómo debería desarrollarse?

Sí, puesto que el enfoque actual de proyectos prioritarios aislados es limitado y fraccionario y no participa de los beneficios que implicaría una red: continuidad, integración, verdadera multimodalidad, etc.

Es fundamental el enfoque en red, para que los nodos de la misma posibiliten la función de acceso desde la cohesión territorial de modo que la red prioritaria abarque todas las conexiones.

En este sentido, no es comprensible, que el eje mediterráneo español y sobre todo su estribo sur, no esté incluido en los ejes prioritarios, aunando la función de acceso con la potencialidad de sus territorios.

Tal como expone el libro verde este tipo de red debería ser verdaderamente multimodal y que permitiera que los grandes flujos de tráfico de viajeros y mercancías recorran la UE de la forma más eficiente posible (en términos económicos y ambientales), sobre una base comodal. Es por ello que consideramos importantísima la vocación marítima de los diferentes corredores terrestres. ¿Qué mejor intermodalidad que aquella que busque los modos más sostenibles como el transporte marítimo? Por eso en la medida de lo posible consideramos de vital importancia revitalizar las fachadas costeras tantas veces olvidadas con planteamientos centralistas de marcado carácter radial y que prescinden de los beneficios de la apertura marítima.

El eje FERRMED es un claro ejemplo de eje básico para la red prioritaria en lo que se refiere al transporte de mercancías por ferrocarril vinculado al transporte marítimo, a través de la conexión del ferrocarril con los principales nodos de transporte intermodal (puertos y plataformas logísticas).

Para aplicar un enfoque de red de este tipo, convendría, en primer lugar, basarse en objetivos claros consensuados y concretos y en una metodología transparente y



objetiva de planificación, teniendo en cuenta los principales flujos de tráfico (no solo en la UE), pero también los objetivos de cohesión y la sostenibilidad.

Además no bastaría con integrar los 30 proyectos prioritarios, habría que analizarlos para ver si cumplen ese valor añadido europeo que debemos exigir a la red prioritaria y ver si existen más proyectos necesarios. En este proceso nos jugamos mucho (el futuro desarrollo homogéneo de la RTE-T) por lo que no convendría tomarlo a la ligera.

La red prioritaria será el núcleo de la red global aunque más que núcleo es preferible hablar de columna vertebral para no asociar la idea de núcleo con centralidad.

Esto es importante matizarlo bien pues no debería pensarse que los proyectos prioritarios deben concentrarse en el centro de Europa. De ser así estaríamos dejando de lado la cohesión, la extensión a los países vecinos, agravando la congestión, y en todo caso desaprovechando importantes fachadas marítimas de tradición secular, como es la fachada mediterránea, cuyos puertos de situación estratégica no han desarrollado aún todo su potencial de captación de tráficos con el Norte de África y el tráfico transoceánico proveniente de Asia.

Conseguiríamos así equilibrar la demanda en muchos casos saturada de la fachada Atlántica y un reparto equitativo en la distribución global en Europa.

P.4: Este tipo de enfoque flexible para la identificación de proyectos de interés común, ¿sería adecuado para una política que, tradicionalmente, se basa en gran parte en las decisiones de inversión en infraestructuras de cada Estado miembro? ¿Qué otras ventajas e inconvenientes podría tener? ¿Cuál sería la mejor manera de reflejarlo en la planificación a nivel comunitario?

Sí, consideramos que esta flexibilidad es necesaria aunque en un primer momento pueda significar una mayor complicación al entrar más factores en juego. Aunque asegurando un nivel mínimo de infraestructuras de acceso y de servicios asociados al transporte que evite el efecto succión de las zonas más desarrolladas y con mayor demanda respecto de las regiones periféricas y que les impida desarrollar su específico potencial estratégico.

Las ventajas son las inherentes a esta flexibilidad: adaptación a nuevas necesidades, mayor variedad de proyectos, posibilidad de nuevos planteamientos (la red no solo implica infraestructuras, los servicios son igualmente importantes), etc.

En cierta forma este pilar conceptual presenta el inconveniente de su complejidad y concreción que puede traducirse en una excesiva dificultad a la hora de ponerlo en práctica teniendo en cuenta que ha de informar la red prioritaria seleccionando ejes y nodos lo que en todo caso va a exigir un elevado nivel de consenso.



P.5: ¿Cuál es la mejor manera de tener plenamente en cuenta los aspectos expuestos anteriormente dentro del concepto general del futuro desarrollo de la RTE-T? ¿Qué otros aspectos deberían considerarse?

Respecto a las cuestiones de especial relevancia relacionadas con la infraestructura hay que señalar:

1) Necesidades divergentes del tráfico de viajeros y el tráfico de mercancías

Consideramos que aunque hablemos de una red (en singular) el transporte de pasajeros y el de mercancías merecen un tratamiento diferente puesto que tienen condicionantes diferentes y tendrán desarrollos diferentes.

Por ejemplo, para hacer competitivo el ferrocarril habría que ir tendiendo a la separación de tráfico y a la formación de ejes exclusivos de transporte de mercancías conectados a los puertos y a las plataformas logísticas como plantea FERRMED en su conexión del mediterráneo occidental con los puertos del Norte y los principales ejes fluviales, facilitando la basculación de la oferta entre los puertos de las diferentes fachadas marítimas.

La pregunta que subyace aquí y más ahora en esta época en que la financiación no está tan clara es si se debe potenciar un tráfico más que el otro. En un principio apostamos por no hacerlo dado el retraso en ambos en una región periférica como es Murcia aunque es cierto que el transporte de mercancías necesitará más ayuda por estar mucho más atrasado en su proceso de modernización y en la planificación estatal.

2) Aeropuertos y puertos como puntos de conexión de Europa con el mundo

Consideramos de vital importancia el papel de los aeropuertos y los puertos. De hecho ahora con el enfoque de red prioritaria en lugar de proyecto prioritario los aeropuertos y los puertos serán los nodos por excelencia de esa red.

Pero aquí se hace necesaria una vez más otra reflexión: ¿hacia qué modelo de red nos dirigimos? Es importante analizar bien la pregunta porque sino podríamos ir hacia un modelo en el que los flujos comerciales se concentren solo en algunos nodos importantes con el consiguiente desequilibrio de la red y el fracaso de la política de cohesión.

¿De qué sirve una Europa con el tronco hipertrofiado si tiene las extremidades sin desarrollar? Hay que perseguir el desarrollo homogéneo en la medida de lo posible.

Es por ello que reivindicamos el papel de los aeropuertos regionales y los puertos de mediano tamaño que juegan ese papel tan importante sobre todo



en las regiones periféricas llegando a constituir en ocasiones su principal modo de acceso.

Para el desarrollo de los países de la periferia es esencial la potenciación del transporte aéreo. Las distancias de las principales poblaciones de España con ciudades del Norte y Este de Europa o cualquier otra de la periferia superan los 2.000 km. Los desplazamientos de viajeros, mercancías ligeras, en su caso perecederas, de un extremo a otro de Europa han de ser obligatoriamente por vía aérea. De aquí la necesidad de mejorar el potencial de crecimiento de los aeropuertos en las regiones periféricas de la UE. En el caso de las regiones ribereñas del Mediterráneo también es posible incrementar las relaciones con los países del Norte de África mediante el desarrollo de la aviación regional. Consecuentemente para la región de Murcia esta función de acceso conlleva el apoyo al desarrollo del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia para fomentar las relaciones económicas con los países del Norte y Este de Europa y el tráfico regional con los países del Magreb.

Es preciso que se revitalicen las fachadas costeras mediante ejes que sirvan a esos puertos que además de cubrir objetivos de cohesión vienen a favorecer esa comodidad tan necesaria para contribuir a los objetivos medioambientales marcados.

Sirva como muestra un ejemplo: Un corredor mediterráneo por la costa española posibilitaría:

- Un acceso excepcional al Norte de África no solo a través de un puerto sino de multitud de ellos.
- Un desarrollo homogéneo de los puertos de la fachada mediterránea favoreciendo el tráfico de media y corta distancia con los países ribereños como Francia e Italia.
- Un balanceo en el equilibrio de tráficos marítimos interoceánicos entre la fachada atlántica y la mediterránea.
- Un acceso ferroviario a los mercados centrales de Europa aprovechando los pasos naturales como propone el eje FERRMED
- Multitud de sinergias con el ferrocarril mediante las conexiones con las plataformas logísticas.
- Un apoyo a la implantación de la Autopista del Mar Mediterráneo



3) Transporte por vías navegables en la UE

Consideramos que se trata de un modo muy adecuado aunque nos gustaría señalar que existen regiones, como la nuestra, donde es imposible siquiera el plantearse pues no se dan las condiciones indispensables. Por ello en estas zonas donde el abanico de posibilidades se cierra sería necesario impulsar con más fuerza el ferrocarril y el transporte marítimo pues existe esa desventaja estructural. Por eso desligar los ejes prioritarios de transporte de la costa mediterránea en un país como el nuestro no debería ser la mejor opción para un transporte sostenible sino al contrario potenciar las infraestructuras de conexión con los ejes terrestres y dotar de servicios a los puertos y a sus zonas de actividad logística para favorecer la intermodalidad en los puertos.

4) Logística del transporte de mercancías

Dentro de una red de transporte moderna la logística y su apoyo en los STI son básicos. Necesitamos que la red nos suministre información para poder elegir entre diferentes alternativas que unas veces se traducirán en modos o itinerarios diferentes. Está claro que el fin es la accesibilidad pero el valor añadido nos lo da la información y no debemos por tanto descuidarla. Máxime cuando nuestro objetivo es implantar una red de primera calidad. Además deben potenciarse las infraestructuras de apoyo a la logística mediante plataformas vinculadas a los sistemas de transporte con la creación de una red estratégica de zonas logísticas que de cobertura a los diferentes puntos de la Región, basada en criterios de cercanía, interconexión y proximidad.

5) Otros aspectos a considerar

Puesto que hablamos de aspectos de especial relevancia con las infraestructuras consideramos de obligada mención:

A) La definición y adopción de unos estándares europeos en materia de infraestructuras.

Por poner un ejemplo gráfico, el del ferrocarril, hablaríamos de: ancho de vía, gálibo, capacidad de carga, longitud de tren, pendiente máxima, interoperabilidad de sistemas, etc.

B) Afecciones entre los distintos modos de transporte

El desarrollo del transporte ferroviario y marítimo de mercancías basado en la intermodalidad va a suponer una importante reconversión de la flota de vehículos y servicios asociados al transporte por carretera particularmente significativa en regiones como Murcia de vocación decididamente exportadora por este modo lo que exigirá la previsión de líneas comunitarias para su materialización no traumática.



P.6: ¿Cómo pueden los STI, en el marco de la RTE-T, mejorar el funcionamiento del sistema de transporte? ¿Cómo pueden traducirse las inversiones en Galileo y EGNOS en una mejora de la eficiencia y un equilibrio óptimo de la demanda de transporte? ¿Cómo pueden los STI contribuir al desarrollo de una RTE-T multimodal? ¿Cómo reforzar las posibilidades que existen en el marco de la financiación de la RTE-T para apoyar de la mejor manera posible la aplicación del plan de despliegue europeo del ERTMS durante el período cubierto por las próximas perspectivas financieras?

Los STI mejoran el funcionamiento del sistema de transporte mejorando su eficiencia, dotándolo de mayor seguridad y comodidad, proporcionando mayor información sobre las diferentes posibilidades de utilización de los diversos modos, en una palabra: optimizándolo.

Galileo es un Sistema global de navegación por satélite (GNSS) desarrollado por la Unión Europea, con el objeto de evitar la dependencia de los sistemas GPS y GLONASS. Además al contrario que ellos, será de uso civil.

El sistema EGNOS, en cambio, es un sistema de apoyo al GPS para mejorar la precisión de las localizaciones.

Galileo además de prestar servicios de autonomía en radionavegación y ubicación en el espacio, será interoperable con los sistemas GPS y GLONASS. El usuario podrá calcular su posición con un receptor que utilizará satélites de distintas constelaciones. Además al ofrecer dos frecuencias en su versión estándar, Galileo brindará ubicación en el espacio en tiempo real con una precisión del orden de metros, algo sin precedentes en los sistemas públicos.

Del mismo modo, los satélites Galileo, a diferencia de los que forman la malla GPS, estarán en órbitas ligeramente más inclinadas hacia los polos. De este modo sus datos serán más exactos en las regiones cercanas a los polos, donde los satélites estadounidenses pierden notablemente su precisión.

Asimismo, garantizará la disponibilidad continua del servicio, excepto en circunstancias extremas, e informará a los usuarios en segundos en caso del fallo de un satélite. Esto lo hará conveniente para aplicaciones donde la seguridad es crucial, tal como las aplicaciones ferroviarias, la conducción de automóviles o el control del tráfico aéreo.

Una vez vistas las características de estos sistemas no cabe duda de que asociados a los STI lo único que podrán hacer será potenciarlos lo cual redundará en un beneficio para la red. Es por ello que recomendamos su apoyo presupuestario aunque subordinado a la presentación de un calendario en el que se establezca su puesta en funcionamiento definitiva. Recordemos que inicialmente Galileo iba a estar disponible en el 2008 aunque el proyecto acumula ya tres años de retraso y no podrá comercializar sus primeros servicios hasta 2011, entre temores de que esa fecha pueda demorarse hasta 2014, entre otros motivos, por disensiones entre los países participantes.



Acerca de cómo pueden los STI contribuir al desarrollo de una red multimodal la respuesta es clara: proporcionando información en tiempo real sobre las diversas opciones para las necesidades concretas de accesibilidad.

De hecho esta ha sido una de las principales causas de la proliferación del automóvil privado: la certeza de poder controlar todas las necesidades de movilidad concretas que puedan surgir en un momento dado.

Por eso si pudiéramos suministrar al usuario información en tiempo real acerca de todas las alternativas de movilidad que se le ofrecen para un desplazamiento fijado y el usuario percibiera que esa información es precisa y fiable esto se traduciría inevitablemente en un aumento del uso del transporte público (siempre y cuando la oferta fuera razonable). En este sentido sería necesario favorecer el acceso al sistema como principales beneficiarios de los operadores logísticos del transporte.

Por último y a colación de la última pregunta sobre el ERTMS hay que señalar que una de las claves del éxito será la estandarización.

Esto es fácil de ver si tenemos en cuenta que el ERTMS (European Rail Traffic Management System, Sistema de Gestión de Tráfico Ferroviario Europeo) es el sistema común, actualmente en desarrollo, para la gestión del tráfico de las líneas de ferrocarril transeuropeas. Y es apoyado por la UE para aumentar la interoperabilidad del transporte ferroviario. No hay que olvidar que actualmente coexisten 4 anchos de vías principales, 5 sistemas de electrificación, y 20 sistemas de señalización y control de tráfico.

El apoyo presupuestario al ERTMS y a cualquier otro intento de estandarización en el ferrocarril o en otros modos debe ser visto como lo que es: un ahorro en la gestión futura y por tanto algo a potenciar siempre.

Por tanto la aplicación del Plan de despliegue del ERTMS debería estar ligada al desarrollo de la red prioritaria ya que es básico para su implantación en los principales corredores de conexión a los nodos de la red.

P.7: El desplazamiento de las fronteras entre la infraestructura y los vehículos o entre la oferta de infraestructura y la forma de utilizarla, ¿obliga a ampliar el concepto de proyecto (de infraestructura) de interés común? En caso afirmativo, ¿cómo debería definirse este concepto?

Efectivamente, los nuevos avances existentes tanto a nivel de infraestructura, como material móvil y nuevas tecnologías, obligan a ampliar el concepto de proyecto de interés común.

Especialmente, en determinados sectores, como es el ferroviario, no cabe duda que la infraestructura necesaria por ejemplo, para implementar la Alta Velocidad, ha de estar adecuada al material móvil y a los sistemas operativos existentes en ese momento.



Por tanto, el nuevo concepto de proyecto de interés común debería incluir la ventaja comparativa de la integración del material móvil en la infraestructura, y los sistemas inteligentes como valor añadido.

P.8: ¿Sería viable este tipo de red básica a nivel comunitario? ¿Cuáles serían sus ventajas y sus inconvenientes? ¿Qué métodos deberían aplicarse para su concepción?

Sí, sería factible y recomendable puesto que permitiría establecer una priorización que bien entendida facilitaría enormemente la tarea de abordar la materialización de la RTE-T. La red prioritaria serviría de columna vertebral a la red global, siempre que quede garantizada la función de acceso y el reequilibrio de la red global.

Es por ello por lo que recomendamos que esa red prioritaria esté formada por los proyectos más integradores en términos de valor añadido europeo, cohesión y sostenibilidad. Además de tener en cuenta las conexiones con los países vecinos para facilitar futuras ampliaciones o simplemente para establecer o mejorar vínculos comerciales.

Así que teniendo en cuenta por un lado el tiempo transcurrido desde la elección de los proyectos prioritarios y por otro lo acontecido hasta la fecha creemos que es necesaria una reevaluación de los proyectos prioritarios antes de integrarlos directamente en la red prioritaria. Para esta evaluación el pilar conceptual podría ser de gran ayuda, siempre que esté basado en criterios de cohesión y equilibrio territorial (de especial relevancia para las regiones periféricas).

Las ventajas de esta red son básicamente las expuestas arriba y algunas derivadas de ellas: facilita la implementación al concretar la acción, sirve de estructura principal sobre la que se apoya la red global, es perceptible por el ciudadano, permite llevar a cabo los proyectos más necesarios en un tiempo menor...

Realmente no presenta inconvenientes salvo que los proyectos que la integren no estén elegidos conforme a los principios antes expuestos (valor añadido europeo, cohesión, reequilibrio, intermodalidad, potencialidad de territorios...). Se trataría de evitar desequilibrios e interrupciones en el desarrollo.

Para la implementación de dicha red sería necesario utilizar análisis multicriterio ponderados con los criterios anteriormente señalados como básicos en el pilar conceptual.



P.9: ¿Cómo pueden determinarse las necesidades financieras de la RTE-T en conjunto a corto, medio y largo plazo? ¿Qué forma de financiación (pública o privada, comunitaria o nacional) se adapta mejor a cada aspecto del desarrollo de la RTE-T?

Para la determinación de las necesidades financieras lo principal es una planificación adecuada que establezca un plan de ejecución de los trabajos y una priorización de las actividades para poder acometerlas por fases.

Por otro lado está claro que se debe favorecer la comodidad, los transportes menos contaminantes, las conexiones entre nodos de la red básica, con variables fijas y concretas en cuanto a demanda, capacidad y problemática ambiental de las infraestructuras.

Es cierto que los Estados Miembros deberán vincularse más responsablemente en los proyectos de la Red Global pero la responsabilidad de la función de acceso en las regiones periféricas y necesitadas de cohesión, debe integrarse en los criterios de financiación de la red prioritaria y dotarse esa red, de fondos específicos comunitarios.

Asimismo deberían mantenerse como pilares básicos en la financiación comunitaria, los siguientes proyectos: proyectos transfronterizos, los enlaces con las regiones periféricas que apoyen cohesión e intermodalidad, y las conexiones con los ejes y nodos prioritarios de las fachadas marítimas.

P.10: ¿Qué asistencia puede ofrecerse a los Estados miembros para ayudarles a financiar y realizar los proyectos de los que son responsables? ¿Debería alentarse en mayor medida la participación del sector privado en la realización de infraestructuras? En caso afirmativo, ¿cómo?

Se debería ayudar a los estados en aquellos casos en los que se apreciara que un proyecto tiene un claro valor europeo, cumple criterios de cohesión (región periférica) o fomenta verdaderamente el transporte sostenible (proyectos con marcada comodidad ferrocarril-transporte marítimo por ejemplo) especialmente si se detecta que el Estado no lo tiene entre sus prioridades. Como ejemplo a destacar, el corredor mediterráneo español, para potenciar el transporte ferroviario de mercancías, los puertos de la fachada marítima mediterránea, las Autopistas del Mar y la aviación regional.

Además se debería alentar la participación del sector privado, mediante fórmulas progresivas de participación público-privada en desarrollo de lo contemplado en la legislación española de Contratos del Sector Público (Ley 30/2007 de 30 de octubre de Contratos del Sector Público), que establece un tipo de contrato denominado “Contrato de Colaboración entre el sector público y el sector privado”.

Lo básico es asegurar el equilibrio económico financiero del contrato mediante la participación de la administración en las distintas modalidades posibles y el dimensionamiento adecuado de la infraestructura a la demanda de mercado, así como la seguridad que da la asunción limitada de los riesgos operacionales.



P.11: ¿Cuáles son los puntos fuertes y débiles de los actuales instrumentos financieros comunitarios? ¿Se necesitan otros nuevos (incluidos instrumentos «innovadores»)? ¿Cómo podría racionalizarse el uso combinado de fondos procedentes de diferentes recursos comunitarios para apoyar la realización de la RTE-T?

Como puntos débiles podemos destacar, una aplicación a veces inadecuada de los Fondos de Cohesión y Desarrollo Regional. Dichos fondos no cubren en ocasiones las necesidades planteadas de reequilibrio territorial de las Regiones Periféricas, ni los plazos concernidos. Como ejemplo claro, tenemos todo el arco mediterráneo sur con graves carencias en inversión de infraestructura y servicios ferroviarios; así como deficiente transporte marítimo y aéreo. De donde se desprende que las nuevas orientaciones de las RTE deberían tener en cuenta la inclusión de esta zona en la Red Global y proyectos prioritarios que se establezcan.

La racionalización podría seguir las siguientes fases:

- En una primera fase el esfuerzo inversor debe asegurar un nivel mínimo de cohesión y reequilibrio.
- Asegurado este nivel mínimo, se establece la competencia entre proyectos prioritarios a partir del valor añadido comunitario que se deduzca
- Aunando los dos criterios anteriores, priorizar la financiación de la red básica mediante la coordinación de fondos de diversa procedencia que dejarían de tener una naturaleza estanca.
- Asegurar la colaboración público-privada

P.12: ¿Cómo podrían mejorarse los instrumentos no financieros existentes? ¿Qué nuevos instrumentos podrían introducirse?

En principio los instrumentos no financieros nos parecen razonables (coordinadores europeos nombrados por la Comisión, coordinación por corredores y método abierto de coordinación).

Aunque a nuestro parecer existe otro tipo de coordinación posible que podríamos denominar coordinación por macrozonas. Consistiría en dividir la UE en zonas de características y condicionantes similares. Esta división no debería ser muy extensa, a lo sumo 6 macrozonas y facilitaría que los Estados próximos trabajaran juntos. Además facilitaría la coordinación en el caso de corredores muy extensos en los cuales las regiones origen y destino no tienen mucho en común. Por supuesto también existiría una coordinación entre zonas. Es el caso del Eje FERRMED que se concibe como un corredor macrozonal para transporte ferroviario de mercancías en el cual el corredor mediterráneo español se identificaría como un proyecto prioritario dentro de la macrozona mediterránea.



Respecto al método abierto de coordinación nos parece particularmente positivo el acceso público a la documentación y la utilización de mapas SIG.

Planteamos desde aquí, un posible nuevo instrumento:

- Un Observatorio del rendimiento y cumplimiento de las inversiones, en cuanto a gestión, ejecución, financiación y plazos, sería un elemento fundamental como instrumento de seguimiento no financiero.

P.13: ¿Cuál de estas opciones es la más idónea? ¿Por qué?

La tercera: red básica (red prioritaria + pilar conceptual) y red global

Porque mantiene la red global en la cual todas las regiones tienen cabida pero a la vez incorpora una serie de objetivos prioritarios pero esta vez constituyendo una red y no como ejes aislados lo cual constituye un planteamiento más sensato. De esta forma se obtienen los beneficios de la red (continuidad, integración, verdadera multimodalidad, etc.) y la implementación se hace abordable. Además se incorpora un pilar conceptual para dotar al conjunto de flexibilidad y permitirle adaptarse a los cambios.

Sin perjuicio de lo anterior, es necesario que la red prioritaria absorba y asegure la función de acceso en cuanto a los criterios de cohesión, integración territorial y oportunidad de los territorios sobre todo en las regiones periféricas de la unión europea.