



MINISTERIO
DE FOMENTO

MINISTERIO DE FOMENTO

Salida

Nº. 2009001000000017

29/04/2009 20:36:17

Pascual
Villate Ugarte

DIRECTOR GENERAL
DE PLANIFICACIÓN

Madrid, 29 de abril de 2009

Mr. Jonathan Scheele
Director, Directorate B - Transport Logistics, TEN-T and co-modality

EUROPEAN COMMISSION
Directorate General for Energy and Transport
B-1049 Brussel, BELGIUM

Estimado Director Scheele:

La Comisión Europea adoptó el pasado 4 de febrero la Comunicación COM(2009) 44 Libro Verde: "RTE-T Revisión de la política. Hacia una red transeuropea de transporte mejor integrada al servicio de la política común de transporte", abriendo un proceso de consulta pública a las partes interesadas.

España, como Estado miembro de la Unión Europea, desea participar en este proceso de consulta. Para ello, el Ministerio de Fomento de España ha elaborado el documento "Posición española sobre el Libro Verde de la Comisión Europea relativo a la revisión de la política de la red transeuropea de transporte", que se adjunta.

Dicho documento explica la postura española sobre las cuestiones del Libro Verde que consideramos más relevantes. Le anticipo a continuación alguna de las principales conclusiones que el documento argumenta y desarrolla con detalle.

España considera oportuna la iniciativa de la Comisión de proponer una revisión de la política de RTE-T. Pensamos en todo caso que esta revisión debe basarse en la continuación y mejora de los actuales PPs, con el objetivo a largo plazo de completar la totalidad de la red, apoyándose en las experiencias positivas de las actuaciones ya realizadas. La estabilidad es un fundamento esencial en la planificación de proyectos de transporte, ya que implican largos periodos de maduración.

La visibilidad de la política de la RTE-T para el ciudadano europeo es mayor cuando se concentra en los objetivos de nivel europeo, dirigidos a integrar los distintos territorios en el seno de la UE, mejorar su accesibilidad mediante redes de transporte plenamente interoperables, superar las fronteras nacionales y contribuir a la consolidación del mercado interior europeo. La visibilidad de los resultados depende asimismo de los recursos destinados a la RTE-T y del esfuerzo y compromiso realizado por cada país en su consecución.



Sobre las tres alternativas planteadas en el Libro Verde, España considera en primer lugar que el mantenimiento de la *red global* aporta un interesante nexo entre las planificaciones nacionales y el programa comunitario de redes, y sirve de apoyo para su coordinación, tanto en el ámbito europeo como en el de la coordinación entre Estados, especialmente entre países vecinos que comparten infraestructuras de conexión.

En cuanto al modelo de *red básica*, formado por la evolución de los actuales *proyectos prioritarios* hacia una *red prioritaria*, acompañado de un *pilar conceptual* de naturaleza cualitativa, nos parece atractivo desde un punto de vista teórico. Creemos necesario explicar con más claridad el sentido de dicho *pilar conceptual* y pensamos, por lo que se presenta sobre el mismo, que este enfoque puede encontrar dificultades de puesta en práctica. El diseño y la aprobación de la *red básica* deben llevar consigo la aceptación general de unos criterios que aseguren el adecuado equilibrio entre los objetivos de competitividad, accesibilidad y cohesión territorial, y sostenibilidad en las distintas regiones de la Unión.

La priorización del concepto de corredor como ámbito de planteamiento de proyectos y actuaciones es coherente con algunos de los principios básicos de la planificación estratégica vigente en España (PEIT). Estimamos que este enfoque resulta pertinente para la potenciación del ferrocarril y del transporte marítimo en el transporte de mercancías. Estimamos en todo caso necesario que el concepto de corredor se defina con más precisión, y se establezca en consecuencia una caracterización de los diferentes tipos de corredores. Esta clasificación facilitaría progresar en la definición de metodologías y criterios de priorización, al respecto de la contribución a los principales objetivos de la política común de transporte.

Reciba, Director Scheele, mi más cordial saludo



POSICIÓN ESPAÑOLA SOBRE EL LIBRO VERDE DE LA COMISIÓN EUROPEA RELATIVO A LA REVISIÓN DE LA POLÍTICA DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

La Comisión Europea ha tomado la decisión de iniciar un proceso de revisión de la política comunitaria en relación con la red transeuropea de transporte (RTE-T), mediante la adopción el 4 de febrero de 2009 de la Comunicación COM(2009) 44 final *Libro Verde: RTE-T Revisión de la política. Hacia una red transeuropea de transporte mejor integrada al servicio de la política común de transporte*.

Simultáneamente a la adopción de la citada Comunicación, la Comisión ha lanzado un proceso de consulta pública para que los Estados miembros (EMs) y otros actores interesados expresen sus puntos de vista sobre el contenido y opciones que en el *Libro Verde* se proponen. La Comisión tomará en consideración esas opiniones cuando prepare las propuestas de decisiones – acciones legislativas u otras iniciativas – sobre la base del *Libro Verde*.

El presente documento constituye la aportación de España en dicho proceso de participación. El documento se estructura en función de los distintos temas de interés abordados por el *Libro Verde*, haciendo referencia a las preguntas concretas del cuestionario relacionadas con los temas respectivos. De cada uno de esos puntos, se introduce brevemente el contenido del *Libro Verde*, para analizar y valorar seguidamente las correspondientes propuestas.

1. Evaluación del desarrollo de la RTE-T (Pregunta 1).

Según se señala en el *Libro Verde*, uno de los principales motivos de la propuesta de revisión planteada por la Comisión es la lentitud en el desarrollo de la red RTE-T y ello a pesar de que una parte considerable de la inversión ejecutada procede de fondos comunitarios. De acuerdo con esto, no han podido cumplirse los objetivos previstos, y no se ha conseguido generar unos resultados visibles por el ciudadano europeo. Esta situación se da también en los proyectos prioritarios (PPs), aunque según el *Libro Verde*, la visibilidad y efectividad de estos proyectos ha sido mejor, gracias entre otros factores a haber dispuesto de una mayor financiación.

El *Libro Verde* señala la importante función que desempeñan las infraestructuras y los transportes en cuanto al impulso de la competitividad del sistema productivo y el desarrollo equilibrado del conjunto de la UE, y, en último término, el bienestar y la calidad de vida de los ciudadanos europeos. El *Libro Verde* inicia un debate que consideramos necesario sobre los medios



para optimizar la contribución del transporte a estos objetivos, a partir de la experiencia consolidada y de los resultados alcanzados hasta ahora.

El punto de vista de España coincide con el *Libro Verde* en esa valoración de la función de las infraestructuras y los transportes. Considera también que ha existido un esfuerzo desigual en la realización de la red, que ha llevado a producir retrasos en el desarrollo, tanto del conjunto de la RTE-T, como de los PPs, de forma que resulta bastante difícil la terminación completa de la red aprobada en el plazo de 2020. Sin embargo, hay que señalar al respecto que los fondos RTE-T, destinados específicamente a ese desarrollo, han sido bastante limitados en relación a los ambiciosos objetivos propuestos, y a la consiguiente magnitud del esfuerzo necesario. Debe indicarse igualmente que la visibilidad europea de los resultados es más apreciable en los proyectos internacionales, y que los proyectos relevantes de infraestructura tienen largos plazos de maduración. Con todo, no hay que minusvalorar la importancia de los logros obtenidos, en especial en relación al *efecto catalizador*, citado por el *Libro Verde*, que han supuesto algunas de las actuaciones llevadas a cabo, singularmente en relación con algunos de los PPs, para la movilización de unos recursos muy superiores a la contribución comunitaria.

A este respecto, es oportuno resaltar el esfuerzo realizado por España, creciente en estos últimos años, aprovechando adecuadamente los fondos comunitarios disponibles para avanzar en la ejecución de la RTE-T y de los PPs, asumiendo e incorporando a nuestra planificación las conexiones de importancia transeuropea y nacional.

Los cambios que se puedan incorporar a la política de RTE-T deben tener su punto de partida en los proyectos actualmente en curso, y aprovechar la experiencia de aquellas actuaciones que han tenido éxito o están en vías de obtenerlo.

2. Planificación de la RTE-T (Pregunta 1).

El *Libro Verde* plantea la existencia de una cierta contradicción entre la planificación nacional de las infraestructuras de transporte y la consecución de unos objetivos de política de transporte *auténticamente europeos*. De ello concluye la conveniencia de *combinar la planificación nacional con un nivel europeo de planificación*, y propone algunas ideas encaminadas a la implementación de dicho fin.

Al margen de recordar la competencia de los Estados en la planificación de las infraestructuras de transporte, no compartimos la idea de que exista esa contradicción, en el caso de España. La inserción de nuestro país en el conjunto del sistema de transportes europeo y mundial, tanto de viajeros como



de mercancías, forma explícitamente parte del conjunto de directrices de actuación del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) e informa las prioridades de actuación en todos los ámbitos del mismo.

En cualquier caso, estimamos que una mejor coordinación de las planificaciones nacionales, tanto en el ámbito europeo como en el bi o multilateral entre los países implicados, con la concertación de las correspondientes actuaciones entre todas las partes implicadas, impulsada por la política de RTE-T, permitirá, como ya sucede en algunos proyectos, desarrollar más y mejorar la integración de la dimensión e interés europeos en las prioridades de desarrollo de infraestructuras y transportes.

3. Mantenimiento de la *red global* (Pregunta 2).

Sobre la denominada *red global*, es decir el conjunto de todas las infraestructuras incluidas en la actual definición de la RTE-T, plantea el *Libro Verde* la posibilidad de su abandono en la futura definición de la RTE-T. En ese caso, se mantendría exclusivamente el actual nivel de PPs, que podría ser evolucionado y ampliado para que se constituyera como una *red prioritaria*.

Acerca de esta posibilidad, España considera, como el propio *Libro Verde* indica, que esta *red global* no define solamente una base para la concesión de ayuda comunitaria a la financiación de determinados proyectos, sino que es un elemento importante en otros ámbitos de aplicación de la política comunitaria en el sector del transporte.

Otro argumento que apreciamos a favor del mantenimiento de la *red global* es la influencia que puede tener en la priorización de las inversiones en infraestructuras en los programas nacionales de los Estados miembros, y orientar por lo tanto la coordinación entre las planificaciones nacionales y el programa comunitario de redes. Además, se constata que las ayudas financieras de RTE-T se concentran especialmente en los PPs, y aun más concretamente en los tramos transfronterizos de estos Proyectos Prioritarios, por lo que un cambio en el sentido apuntado afectaría muy poco a la necesidad o disponibilidad de financiación comunitaria.

4. Incorporación de una *red prioritaria* (Pregunta 3).

Como se indica en el punto anterior, el *Libro Verde* plantea la sustitución del nivel actual de PPs en la definición de la RTE-T por lo que denomina la *red prioritaria*. Este enfoque se propone como una forma de asegurar la necesaria continuidad de las redes y la incorporación sistemática de los nodos del sistema. Para su definición, habría que apoyarse en *objetivos claros consensuados y en una metodología transparente y objetiva de planificación*.



En nuestra opinión, la concepción mallada de la red, el refuerzo de la integración de los proyectos prioritarios en dicha red, y la incorporación más sistemática de los puntos nodales del sistema son elementos positivos. Deben ser tenidas adecuadamente en cuenta las funciones de los nodos, tanto como puntos de enlace o intercambio en el sistema, como de manera especial, cuando constituyen puntos importantes del acceso al sistema, como son los puntos de conexión con los flujos mundiales de transporte. La atención a las actuaciones nodales hace posible tener mejor en cuenta la función desempeñada por los modos marítimo y aéreo en el servicio a los ciudadanos y la mejora de la competitividad del espacio europeo. Especialmente en los territorios ultraperiféricos, y también en los espacios aislados y las áreas insulares, estos modos aportan el único modo de conexión con el resto de Europa y el mundo. Debe por lo tanto concederse un adecuado nivel de prioridad a los accesos y enlaces a puertos y aeropuertos, así como a determinadas actuaciones infraestructurales en los mismos, para la mejora de su capacidad, eficiencia, y sostenibilidad, notablemente en los ámbitos territoriales señalados.

En cuanto al propósito de hacer más objetiva la definición de la red, hay que señalar la complejidad y dificultad de consecución de dicho objetivo. El propio *Libro Verde* refleja esta dificultad cuando relaciona los distintos factores que deberían tenerse en cuenta en ese marco de planificación y evaluación objetiva de proyectos, citando entre otros los siguientes:

- los flujos de tráfico, tanto internos a la Unión como en su relación con otras partes del mundo;
- la cohesión y desarrollo equilibrado de regiones con diferentes condiciones territoriales, niveles de desarrollo, y situación relativa en el sistema de transportes europeo;
- La contribución al logro de otros objetivos de las políticas comunitarias, tanto en el ámbito del transporte como en el de desarrollo económico y el ambiental, con una consideración especial de la lucha contra el cambio climático.

Ante esta dificultad, desde la perspectiva española preocupa la incertidumbre de que se pueda producir un cierto sesgo en la determinación del interés comunitario de los proyectos, favoreciendo en principio los criterios, como el de densidad de tráfico, más directamente cuantificables. La adopción de un enfoque de este tipo debería por lo tanto, en nuestra opinión, partir del establecimiento de unos criterios, objetivos, y metodologías aceptados de forma general, de manera que se evite todo riesgo de interpretación de los mismos. Es fundamental que la definición del interés comunitario responda de forma equilibrada a la gran diversidad de situaciones existentes, y al objetivo de



integrar los diferentes territorios, mejorar su accesibilidad, superar las fronteras nacionales, y consolidar el mercado interior europeo.

5. Un *pilar conceptual* para la identificación del interés común (Preguntas 4, 8).

Junto a la indicada *red prioritaria*, como un elemento complementario a la misma, el *Libro Verde* introduce la definición de lo que denomina un *pilar conceptual*. Esta propuesta añade un componente cualitativo a la definición de proyectos de interés prioritario, de forma que se diseñaría, integrando la definición geográfica de la *red prioritaria* con este *pilar conceptual* cualitativo, una *red básica* que constituiría el nivel de mayor prioridad de actuación de la RTE-T, incluyendo la posible asignación de apoyo financiero comunitario.

La definición del *pilar conceptual* que se hace en el *Libro Verde* es un tanto ambigua y confusa. Se indica solo que se trataría de buscar una mayor orientación a las empresas operadoras de los servicios de transporte, y que se dirigiría particularmente al objetivo de optimizar el uso de las capacidades de infraestructura existentes y de conseguir una mejor adaptación a futuras necesidades.

De acuerdo a este enfoque, la red geográfica podría definirse con un cierto margen de flexibilidad, permitiendo que se pudiera priorizar determinados proyectos a través de la evaluación de su coherencia con una serie de objetivos o criterios cualitativos. Entre estos criterios ocuparían un lugar destacado los que permitan vincular el desarrollo de la RTE-T con el cumplimiento de los demás objetivos de la política de transporte, así como con otras políticas comunitarias, en temas como el medio ambiente o la innovación. Este enfoque cualitativo permitiría priorizar cuestiones importantes, como la orientación de las actuaciones a la mejora de los servicios, la consideración de los corredores como base de planificación de las actuaciones, la funcionalidad de los puntos nodales del sistema global de transporte, tanto de viajeros como de mercancías, la asignación de la atención adecuada a los problemas específicos del transporte de mercancías, y los instrumentos y herramientas de información y gestión de los flujos de transporte.

Es necesario definir y describir más claramente este principio de *pilar conceptual*. En función de lo que se puede inferir en este momento del mismo, consideramos en principio la incorporación de esta componente cualitativa como positiva. La dificultad mayor que se aprecia en la introducción de esta flexibilización radica en la necesidad de alcanzar objetividad o acuerdo en el establecimiento y valoración de los criterios a tener en cuenta. Se incurre en caso contrario en el riesgo de que su aplicación pueda introducir un gran componente de discrecionalidad en las decisiones. Por consiguiente, es preciso



insistir al respecto en la necesidad de que los criterios de valoración estén claramente determinados, con un acuerdo generalizado en su aplicación, y que se asegure el necesario equilibrio entre los criterios de coste/beneficio económico-financiero y los demás factores relevantes para la decisión, entre ellos los objetivos de cohesión territorial.

6. Definición de corredores de actuación (Preguntas 3, 4, 5, 8, 12).

A lo largo de todo el documento, y de forma especial cuando desarrolla los distintos elementos que podría tener en cuenta el citado *pilar conceptual*, el *Libro Verde* aboga por la profundización de una tendencia emergente en la política de infraestructuras de transporte de la Unión, como es la consideración del concepto de corredor como ámbito pertinente de actuación. En esta línea, se propone priorizar aspectos como la continuidad física de las redes, la homogeneidad o coherencia de condiciones de calidad y servicio a lo largo de los corredores, las actuaciones en puntos nodales, y las conexiones intermodales.

Paralelamente, se propone continuar y sistematizar la utilización de instrumentos específicos de gestión que permitan poner un mayor énfasis en este nivel de actuación y afrontar las mayores dificultades de gestión que su carácter básicamente multimodal y transnacional implica. Así se crearía un instrumento de *coordinación por corredores*, basado en la experiencia de la coordinación de los actuales proyectos prioritarios.

En el marco actual de la política de RTE-T ya se ha aplicado este enfoque de corredores de actuación en algunos ámbitos, como las Autopistas del Mar o el desarrollo e implantación de distintas aplicaciones de los *Sistemas de Transporte Inteligentes* (STI/ITS).

España participa activamente en estas líneas de trabajo, cuya experiencia y resultados valoramos positivamente. Buena parte de los criterios que el *Libro Verde* plantea como apoyo de este enfoque de actuación, como el fomento de la intermodalidad e impulso al transporte de mercancías por ferrocarril, y la planificación orientada a los servicios, son compartidos por nuestro país, estando incorporados en la planificación nacional, desarrollada por el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)¹. Por otro lado, apreciamos cierta imprecisión en la utilización del concepto de corredor, que debería definirse mejor, para que por parte de todos los implicados se utilice de forma consistente. Sería conveniente en particular, establecer cuales son las

¹ En marzo de este mismo año, el Ministerio de Fomento ha presentado el Plan de Desarrollo de Transporte de Mercancías por Ferrocarril, que se dirige a concretar y desarrollar la estrategia definida en este sentido por el PEIT. Este Plan coincide claramente en sus objetivos y líneas de actuación con las propuestas del *Libro Verde*.



condiciones (de tráfico, de articulación territorial, de conectividad interior o con el exterior de la Unión, u otras) que definen el carácter de corredor, y, en su caso, establecer una clasificación y tipificación de los mismos. En un ámbito más concreto, sería deseable que se explicara de forma más precisa el sentido que se da a la expresión, utilizada varias veces en el *Libro Verde*, de *corredores verdes de transporte de mercancías* y su relación con otras iniciativas planteadas en el ámbito comunitario.

En particular, el enfoque de corredores se considera pertinente para favorecer, en los ejes de transporte que reúnan las condiciones adecuadas, el desarrollo de los modos de transporte de mercancías más favorables en cuanto a la sostenibilidad, como el transporte ferroviario y el marítimo. En el caso de las Autopistas del Mar, debería diferenciarse las que forman parte de una cadena intermodal en determinados corredores, y aquellas cuyo objetivo es asegurar una comunicación eficaz con territorios isleños y alejados de la Unión. Sus objetivos y necesidades son distintos y requieren una aproximación particular a cada una de ellas. De igual modo que las redes de transporte terrestre, las Autopistas del Mar que se incluyan en la RTE-T deben establecerse en el ámbito europeo, teniendo en cuenta su integración en un ámbito internacional más amplio.

En relación a los corredores ferroviarios, el desarrollo pleno de la interoperabilidad, en todos sus aspectos, tiene una importancia esencial para crear un espacio ferroviario unificado. En este marco de priorización de corredores, consideramos deseable una más clara coordinación y coherencia entre las propuestas del *Libro Verde* y otras iniciativas de la Comisión Europea, como la propuesta de revisión del Reglamento de red ferroviaria orientada a mercancías.

Por último, y en lo relativo a las propuestas de *coordinación por corredores*, estimamos que los instrumentos de gestión deben fundamentarse en criterios de flexibilidad y de incentivación de las actuaciones. Se deben establecer los mecanismos de coordinación adecuados en los niveles europeo y transnacional, asegurando la participación de todos los implicados, basándose en la complementariedad de sus objetivos, así como, en su caso, en la independencia del órgano de coordinación que pueda establecerse.

7. Sistemas Inteligentes de Transporte (Pregunta 6).

El *Libro Verde* muestra a lo largo de todo el documento un gran interés y preocupación por destacar la importancia que deben tener los Sistemas Inteligentes de Transporte en el futuro desarrollo de la RTE-T.



La postura española comparte la valoración de que los STI son importantes para ayudar a la optimización en la utilización de los diferentes modos de transporte, y son esenciales para alcanzar los principales objetivos de la política comunitaria de transporte y de otras políticas en el ámbito de la seguridad, la protección (seguimiento, identificación), la eficiencia en las operaciones, la lucha contra la congestión y contra el cambio climático, objetivos a los que conviene añadir también el fomento de la intermodalidad. Por lo tanto, respaldamos ese enfoque a favor de los STI, si bien no se debe olvidar que ya en las vigentes Orientaciones sobre el desarrollo de la RTE-T se incluye ese concepto al definir la composición de la red transeuropea de la siguiente manera: *la red transeuropea se compondrá de infraestructuras de transporte, así como de sistemas de gestión de tráfico y de sistemas de localización y navegación.*

Los organismos y empresas españolas responsables de los STI en los distintos modos están siendo muy activos en los esfuerzos por poner en marcha los STI, bien con iniciativas nacionales, o bien a través de iniciativas multinacionales con objeto de colaborar en la consecución de los objetivos señalados por la Comisión. Cabe subrayar en particular el esfuerzo realizado en el desarrollo del ERTMS para la interoperabilidad del transporte ferroviario.

En el tema STI cada modo tiene sus especificidades y sus problemas particulares. Entre los puntos concretos en los que sería conveniente ampliar las referencias en el *Libro Verde* estarían: la extensión de los STI del transporte terrestre a la gestión de los servicios, la continuación de la implantación del ERTMS con una orientación no exclusiva a la alta velocidad, un enfoque más amplio respecto a los posibles beneficios de GALILEO y EGNOS, y el reconocimiento del impacto de la iniciativa de Cielo Único Europeo (SES). En relación con esta última, se destaca la necesidad de un mayor compromiso comunitario tanto al respecto de la consecución de la reorganización de la provisión de los servicios de la navegación aérea, con la puesta en funcionamiento de los FABs (Functional Aerospace Blocks), como con el programa de modernización de la infraestructura europea de gestión de tráfico aéreo (Air Traffic Management, oATM) para la consecución de los objetivos del Plan Maestro Europeo en ATM para el 2020, SESAR, como plataforma tecnológica para la implantación de esta iniciativa. Consideramos que el desarrollo de la política de Cielo Único Europeo para la gestión del tráfico es fundamental para España tanto en la vertiente tecnológica como en la institucional.

8. Financiación de la RTE-T (Preguntas 9, 10, 11).

La insuficiencia de la financiación es, como anteriormente se ha señalado, una preocupación fundamental para la Comisión, según se desprende del contenido



del *Libro Verde*. Esta dificultad afecta tanto al desarrollo habido hasta ahora como, especialmente, a sus implicaciones en el futuro.

Para encarar esta cuestión se presentan varias ideas. En primer lugar, la posibilidad de acotar el ámbito físico de actuación que pudiera ser objeto de ayudas comunitarias, para lo que se propone que en los tramos no considerados como de *red básica* los EMs asumieran una responsabilidad más vinculante y que incluso se pudieran financiar íntegramente a su cargo.

En la propia *red básica*, que concentraría los elementos más pertinentes para la realización de los objetivos de la política de RTE-T, el coste de lo que falta por ejecutar sigue siendo muy elevado. Frente a este problema se presentan algunas propuestas, como:

- Mejorar la precisión de los costes estimados;
- Dividir las estimaciones de costes futuros en tres horizontes: corto, medio y largo plazo;
- Buscar distintas soluciones de financiación dependiendo del tipo de proyecto, con una mayor orientación al mercado en la financiación del transporte; entre esas soluciones estaría la de fomentar, cuando proceda, la inclusión del sector privado en la realización y financiación de la RTE-T, contemplando el pago de cánones por el uso de la infraestructura y la internalización de costes externos;
- Finalmente, mejorar la racionalización en la utilización de las subvenciones comunitarias.

España comparte las inquietudes descritas: la capacidad de financiación debe posibilitar la ejecución de los proyectos de interés comunitario, y especialmente los que formen parte de la posible *red básica*. Sobre la financiación por los EMs de las actuaciones en tramos que no formen parte de la *red básica*, ya se ha indicado que la intensidad de la financiación comunitaria de los mismos es mucho menor.

Por nuestra parte, se comparte el objetivo de conocer de la manera más precisa posible el coste futuro de las actuaciones en la RTE-T. Reducir al mínimo las incertidumbres en este tema supone optimizar su financiación y gestión. Sería aconsejable que esas previsiones incorporaran el correspondiente análisis de sensibilidad. La división de las estimaciones de costes en horizontes temporales podría facilitar las valoraciones, pero no debería en ningún caso reducir la prioridad de los proyectos estratégicos, que requieren largos periodos de maduración y ejecución.

En relación a la participación del sector privado, se trata de una herramienta que España utiliza con distintas fórmulas de colaboración público-privada



cuando existe suficiente demanda y se trata de proyectos en los que esas fórmulas son viables. Consideramos importante que haya una clara delimitación de los riesgos asumidos por cada parte y que la función de control permanezca en el sector público.

Por último, la responsabilidad y el compromiso de los EMs en el desarrollo pendiente de la RTE-T es importante como forma de lograr avances equilibrados en ejes transnacionales; en el caso de proyectos transfronterizos sería conveniente la existencia del adecuado compromiso para la disponibilidad de los fondos necesarios en programas plurianuales, tanto por parte de los Estados miembros como de los fondos comunitarios.

Resumen y conclusiones (Pregunta 13).

- España considera oportuna la iniciativa de la Comisión de proponer una revisión de la política de RTE-T. Pensamos en todo caso, coincidiendo con el Informe del Parlamento Europeo sobre el Libro Verde, que esta revisión debe basarse en la continuación y mejora de los actuales PPs, con el objetivo a largo plazo de completar la totalidad de la red, apoyándose en las experiencias positivas y los resultados de las actuaciones ya realizadas. La estabilidad es un fundamento esencial en la planificación de proyectos de transporte, ya que implican largos periodos de maduración.
- La visibilidad de la política de la RTE-T para el ciudadano europeo es mayor cuando se concentra en los objetivos de nivel europeo, dirigidos a integrar los distintos territorios en el seno de la UE, mejorar su accesibilidad mediante redes de transporte plenamente interoperables, superar las fronteras nacionales y contribuir a la consolidación del mercado interior europeo. Es decir, la política de RTE-T se hace más visible cuando sus objetivos van verdaderamente más allá de los planteados en las políticas nacionales. La visibilidad de los resultados depende asimismo de los recursos destinados a la RTE-T y del esfuerzo y compromiso realizado por cada país en su consecución.
- Sobre las tres alternativas planteadas en el *Libro Verde*, España considera que:

El mantenimiento de la *red global* aporta un interesante nexo entre las planificaciones nacionales y el programa comunitario de redes, por lo que sirve de apoyo para su coordinación, tanto en el ámbito europeo como en el de la coordinación entre Estados, especialmente entre países vecinos que comparten infraestructuras de conexión. Por otro lado, dado su ya mínimo peso en la prioridad de asignación de recursos, su mantenimiento no



implicaría mermas substanciales en la financiación de proyectos considerados como prioritarios.

El modelo de *red básica*, formado por la evolución de los actuales *proyectos prioritarios* hacia un esquema mallado (*red prioritaria*), acompañado de un *pilar conceptual* de naturaleza cualitativa, es atractivo desde un punto de vista teórico. Estando pendiente de explicar con claridad el sentido de dicho *pilar conceptual*, es previsible que el desarrollo de este enfoque encuentre dificultades de puesta en práctica. El diseño y la aprobación de esta *red básica* deben llevar consigo la aceptación general de unos criterios que aseguren el adecuado equilibrio entre los objetivos de competitividad, accesibilidad y cohesión territorial, y sostenibilidad en las distintas regiones de la Unión.

- La priorización del concepto de *corredor* como ámbito de planteamiento de proyectos y actuaciones es coherente con algunos de los principios básicos de la planificación estratégica vigente en España (PEIT). Se considera especialmente pertinente para la potenciación del ferrocarril y del transporte marítimo en el transporte de mercancías. Estimamos en todo caso necesario que el concepto de corredor se defina con más precisión, y se establezca en consecuencia una caracterización de los diferentes tipos de corredores. Esta clasificación facilitaría progresar en la definición de metodologías y criterios de priorización, al respecto de la contribución a los principales objetivos de la política común de transporte.

Madrid, abril de 2009

EL DIRECTOR GENERAL
DE PLANIFICACION,

Fdo: Pascual Villate Urgarte