

PROPUESTA DE APORTACIONES DE LA GENERALIDAD VALENCIANA EN RELACIÓN AL DOCUMENTO DE TRABAJO DE LA COMISIÓN

“Consulta sobre la futura política de la red transeuropea de transporte.”

Desde la Generalitat se ha venido trabajando denodadamente por el desarrollo de unas infraestructuras de calidad que incrementen la vertebración interna del territorio de la Comunitat Valenciana y mejoren sus niveles de conexión con el resto de España y de Europa, como elemento esencial para la generación de un tejido productivo potente y equilibrado que genere niveles cada vez más elevados de riqueza y empleo. Paralelamente se ha venido prestando un especial interés al desarrollo de las redes metropolitanas de transporte público propiciando un patrón mas equilibrado de movilidad en el que ésta se siga desarrollando pero con una participación mucho más elevada del transporte público.

Tales líneas de trabajo son coincidentes en su esencia con las bases de la estrategia Europa 2000 puesta en marcha por la Comisión Europea COM 2010 (2020), particularmente en sus objetivos de generación de empleo y en el cumplimiento del objetivo “20/20/20” en lo referente a las políticas ambientales y energéticas.

Por lo tanto cabe calificar como sumamente interesante el proceso que de acuerdo con estos principios generales está emprendiendo la Comisión en relación con la futura política de Redes Transeuropeas. En este sentido cabe reiterar que desde la Comunitat Valenciana se ha manifestado en repetidas ocasiones la necesidad de abordar tal replanteamiento y en particular la revisión del listado de proyectos prioritarios ya que dan una respuesta inadecuada a las necesidades de la interconexión del frente mediterráneo español con el resto de la Unión Europea.

Las estadísticas conjuntas de las regiones de la costa mediterránea de la península indican niveles de población y actividad productiva que, caso de ser un territorio independiente, seria el séptimo de la Unión Europea en términos de población. Además, y a través de su frente portuario, constituyen un nexo de unión esencial para la conexión con oriente y el Magreb, destacando particularmente el Puerto de Valencia, líder del Mediterráneo y uno de los cinco mayores de Europa.

La adecuada conexión de este ámbito con el conjunto de territorios europeos no solamente constituye una necesidad de equidad territorial sino que es un elemento esencial de la vertebración de la Unión Europea y de avanzar en la línea de lo propugnado en el documento Europa 2020 en un mercado integrado suficientemente competitivo respecto a China y Estados Unidos.

Sin embargo, la actual definición de proyectos prioritarios, no singulariza el Corredor del Mediterráneo, y si bien incluye alguno de sus tramos lo hace dentro de un proyecto más amplio junto con otros tramos de entidad muy diferente. En este marco se ha producido una dilución del esfuerzo inversor, de manera que a las alturas del año 2010 se siguen manteniendo tramos de vía única ferroviaria entre Valencia y la frontera francesa y más al sur, entre Alicante y Murcia no solamente siguen existiendo tramos de vía única sino que además se carece de electrificación y de las mínimas instalaciones de una señalización ferroviaria moderna.

Certificada por lo tanto la necesidad de la revisión del actual listado de proyectos prioritarios en lo referente al Corredor del Mediterráneo, cabe abordar las aportaciones que consideramos oportunas en relación con el documento antes citado

1. ¿Son adecuados y viables los principios y criterios destinados al establecimiento de la Red Central? ¿Cuáles son sus puntos fuertes y débiles y que otros factores deberían de tenerse en cuenta?

En general cabe señalar el acierto de la metodología planteada, común por otra parte a la que se ha venido empleando en general en los estados miembros y en sus regiones para jerarquizar sus redes de infraestructuras.

No obstante, parece necesario suplementar los criterios de selección de los “nodos de la máxima importancia estratégica” ponderando adecuadamente la conexión de la UE no solamente con los países candidatos y del entorno sino con el conjunto del planeta. La interrelación de la Unión Europea con el sur de Asia y extremo oriente y con Estados Unidos será sin duda clave en el futuro y en este sentido los grandes puertos de conexión con las rutas marítimas que nos enlazan con dichos mercados no pueden dejar de ser considerados como elementos esenciales. Por lo tanto Valencia y su puerto deberían formar parte indubitable de dicho listado.

Por otra parte el desarrollo de las relaciones de todo tipo de la UE con Marruecos y el resto del Magreb deberá de crecer en los próximos años a un nivel al menos tan intenso que con los del este de Europa, dando lugar a un incremento paralelo de la demanda de transporte que en buena parte deberá de ser atendida por los puertos del Mediterráneo occidental, desde Barcelona a Algeciras y por las infraestructuras que los enlazan.

En relación con la identificación de la Red Central parece conveniente al menos añadir un criterio adicional, como es el de la población y la entidad del sistema productivo directamente atendido. Los efectos positivos de las inversiones en redes se maximizan cuando éstos alcanzan a un mayor número de personas y empresas. Parece lógico tratar de alcanzar objetivos en el sentido de que un porcentaje ampliamente mayoritario de la población y del empleo se ubiquen a una distancia determinada de la Red Central.

Con independencia del pleno respeto al proceso de planificación ulterior cabe señalar que la aplicación de los criterios antes señalados lleva a sin duda a considerar el Corredor del Mediterráneo, desde Lyon hasta Algeciras pasando como un elemento esencial de la red Central, dado el elevado porcentaje de población y sistema productivo atendido, y su capacidad de enlazar nodos intermodales de primera importancia y entre otros, de manera destacada Valencia y su sistema logístico y portuario.

2. ¿Hasta qué punto contribuyen las medidas infraestructurales suplementarias a los objetivos de un sistema de transporte proyectado al futuro, y como podría fortalecerse esta contribución?

Conseguir una Red Central capaz de asumir el papel de elemento esencial de vertebración de la Unión Europea y de su mercado único implica no solamente plantear programas de inversión sino avanzar de manera valiente en la regulación del transporte, que ese a los esfuerzos de las ultimas décadas esta lejos de poder ser considerado un sistema unitario.

Así por ejemplo la liberalización del transporte ferroviario es completamente insuficiente, especialmente en determinados países. La Red Central debería de nacer con el objetivo consustancial de poder ofrecer una oferta realmente competitiva de servicios, en especial en lo referente al transporte de mercancías.

Por otra parte debería de avanzarse de manera firme hacia una autoridad europea en la asignación de capacidades en la red ferroviaria central, así como en los restantes elementos de control de tráfico ferroviario que tengan que ver con dicha competencia real, evitando los comportamientos hasta ahora observados en la mayor parte de las redes que priorizan los intereses nacionales frente a los tráficos europeos.

En lo referente al transporte por carretera la Red Central deberían establecerse normas muy claras que limitasen la capacidad de los estados miembros de restringir los tráficos de paso.

3. ¿Qué papel podría desempeñar la planificación de la RTE-T a la hora de potenciar la contribución del transporte a los objetivos estratégicos de “Europa 2020”?

El crecimiento y el empleo, pilares esenciales de la propuesta “Europa 2020” sólo puede lograrse alcanzando mayores niveles de integración e interrelación entre los distintos polos productivos del continente y entre dichos polos y los puntos de conexión con el exterior como son los grandes puertos. Los cuellos de botella, la falta de integración de redes y las carencias señaladas en la cuestión anterior hacen que el transporte interior de mercancías en Europa tenga dificultades estructurales que no existen en Estados Unidos (como lo pone en evidencia datos objetivos como el coste por

tonelada o el porcentaje de penetración del ferrocarril). En relación con China nos encontramos con una situación muy desfavorable en tema de integración del sistema, mientras que el evidente déficit de inversiones del gigante asiático sin duda se solventara en esta década alcanzando una posición mejor que la Europea.

Por otra parte, y en relación con el objetivo 20/20/20 deben de potenciarse especialmente aquellas actuaciones que conlleven una disminución de los consumos y emisiones en un corredor concreto, siendo especialmente primadas a la hora de asignación tanto de fondos estatales como de la Unión Europea.

Por esta razón, dentro del Corredor del Mediterráneo se planta como elemento esencial la existencia de una vía doble electrificada que de un servicio adecuado al transporte de mercancías, ya que es la única forma de rebajar sustancialmente los consumos y emisiones en el corredor sin deteriorar la competitividad de los polos productivos y los puertos enlazados por dicho corredor. Cabe indicar que en este sentido la situación de España y de las regiones atendidas por el Corredor del Mediterráneo puede ser calificada de emergencia por el bajo nivel de penetración del ferrocarril en el reparto modal del transporte de mercancías: tan sólo un 3%, situándonos a mas de 15 puntos de la media Europea.

4. Cuestiones en relación con la financiación de las Redes Transeuropeas.

El reto de competitividad, generación de empleo y disminución de consumo de energías no renovables y emisiones planteado por la Comisión en la estrategia Europa 2020 implica que en dicho horizonte temporal pueda hablarse de una Red Central europea verdaderamente operativa. En consecuencia cabe establecer los marcos de financiación que permitan llegar a dicho objetivo desde el profundo convencimiento que no alcanzarlo sitúa a nuestro mercado interior en unas condiciones de difícil competitividad en relación otras zonas desarrolladas del planeta.

Desde nuestro punto de vista la asignación de fondos europeos a la Red Central sin duda debe de crecer significativamente teniendo en cuenta su efectividad respecto a la consecución de los objetivos estratégicos y de medio plazo planteados. Pero el reto más importante es conseguir un grado de consenso adecuado entre los países miembros para que prioricen de forma real y efectiva la Red Central en cuanto tiene de elemento de conexión supranacional y de apertura a terceros países, tanto en relación al desplazamiento de las mercancías como de las personas.

En el calendario de prioridades que al respecto se establezca entendemos que debe de otorgársele el máximo rango al Corredor del Mediterráneo dada la perentoriedad de los objetivos a alcanzar. La activación del frente portuario del mediterráneo occidental como puerta sur de entrada a Europa.

Por otra parte supone atender las necesidades de los más de 30 millones de habitantes de las regiones europeas afectadas en la costa mediterránea española y el sur de Francia, así como el sistema productivo que genera 500.000 millones de euros, una parte esencial sin duda de la producción conjunta de la UE.

Significa además facilitar un fuerte lazo de unión con Marruecos en particular y el Magreb en general, permitiendo el desarrollo armónico de la frontera sur de Europa y potenciando entorno al estrecho de Gibraltar un polo de actividad, crecimiento, desarrollo y cooperación a escala mundial.

Son todo ello razones que deben de llevar a la UE y a los países afectados a que en el plazo más breve posible se activen todas las acciones encaminadas a que con el horizonte del año 2020 el Corredor del Mediterráneo sea un elemento sustancial de vertebración de la Unión Europea.

Valencia, 8 de septiembre de 2010

EL CORREDOR DEL MEDITERRANEO, EJE ESENCIAL DE LA VERTEBRACION EUROPEA

