



Cambra de Comerç  
de Barcelona

**CONSULTA PÚBLICA SOBRE LA FUTURA POLÍTICA DE LA RED  
TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE**

**COMENTARIOS AL DOCUMENTO DE TRABAJO DE LA COMISIÓN DEL  
04/05/2010**

**CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BARCELONA**

## Introducción

El objetivo fundamental de esta nueva consulta pública de la Comisión Europea es establecer las bases de una metodología de planificación de la red transeuropea de transporte (RTE-T), teniendo en cuenta que ésta se estructurará, tal y como se concluyó del proceso de consulta pública del Libro Verde publicado en febrero de 2009, en dos niveles:

- una red global de referencia, de base infraestructural, continua y bien interconectada, de carácter multimodal, derivada en buena medida de las redes nacionales de transporte, y sobre la que se aplicarán los requisitos técnicos y jurídicos en materia de interoperabilidad y seguridad. Deberá, además, garantizar la accesibilidad a...
- ....una red central, superpuesta a la anterior, de perspectiva europea e inspirada por criterios como la eficiencia de recursos, la cohesión territorial, social y económica, y la contribución a la descarbonización.

Como referencia básica para esta consulta, la Comisión ha elaborado un documento de trabajo. En él se plantean las conclusiones y recomendaciones de seis grupos expertos que han estado trabajando sobre la nueva política de la RTE-T entre noviembre de 2009 y abril de 2010. Son tres las cuestiones básicas sobre las que trata:

- La planificación de la RTE-T en general y de la Red Central en particular.
- La ejecución de la RTE-T y sus mecanismos de financiación.
- El marco jurídico e institucional de la revisión de la política de la RTE-T.

La Cámara de Comercio de Barcelona considera muy oportuna y de gran interés la nueva consulta pública de la Comisión Europea para sentar las bases de una red transeuropea de transporte (RTE-T) mejor integrada y al servicio de una política europea común.

Esta Corporación empresarial ha mantenido siempre el compromiso de impulsar las actuaciones en infraestructuras y ordenación del territorio necesarias para garantizar el desarrollo económico y social de Barcelona y Cataluña.

Este desarrollo depende, en gran parte, de una conexión eficiente de esta región con el resto de la Península Ibérica, Europa y todo el ámbito Mediterráneo, que facilite la libre circulación de personas y el mercado único de bienes y servicios y la estructuración funcional de una macrorregión económica en el suroeste europeo que Cataluña aspira a liderar.

En las páginas siguientes la Cámara de Comercio de Barcelona se posiciona respecto al documento de trabajo de la Comisión. Para ello se ha seguido el hilo conductor de dicho documento, valorando las propuestas presentadas y añadiendo también algunas puntualizaciones. De este modo se pretende dar respuesta al conjunto de preguntas

planteadas al final de cada apartado del documento de trabajo de la Comisión, aunque sin ajustarse estrictamente al guión propuesto.

Al final del documento se ha incluido un capítulo final de conclusiones, donde se sintetizan las valoraciones realizadas.

## **La planificación de la RTE-T en general y de la Red Central en particular**

### **El concepto de Red Central: un enfoque compartido, aunque con algunos matices**

La planificación de la Red Central representa un aspecto clave de la nueva política de la RTE-T. En el documento de trabajo se explican extensamente los elementos que la deberían integrar. La Cámara de Comercio de Barcelona valora positivamente la generalidad de la propuesta pero considera que son necesarias algunas matizaciones.

En primer lugar, al comienzo del correspondiente apartado del documento de trabajo (pág. 5 en la versión en español), se afirma lo siguiente:

*“La Red Central estará compuesta de nodos y conexiones de la máxima importancia estratégica y económica para toda la UE. Cubrirá todos los modos de transporte, incluidos los STI, y proporcionará, de una forma lo suficientemente flexible, nuevos elementos infraestructurales fundamentales para lograr una serie de objetivos de la política de transportes y de otros sectores. Constituirá, por otro lado, un importante vínculo entre el Este y el Oeste, los antiguos y los nuevos Estados miembros.”*

Si bien es un hecho que la economía europea está desarrollando una tendencia hacia el Este (por la incorporación nuevos Estados miembros), el hecho de añadir este comentario al final de un párrafo en realidad dedicado a la definición general de la Red Central da pie a interpretar el refuerzo de las conexiones hacia el Este de Europa como una línea prioritaria de actuación, lo cual sería incoherente con el espíritu propio de la RTE-T y no sería justo con otros ejes que aún siguen pendientes de desarrollar.

En este sentido, la Cámara de Comercio de Barcelona considera que la Red Central debe constituir la base sobre la cual incrementar la productividad del conjunto de la UE y relanzar su economía. Por este motivo, la planificación de la Red Central debe priorizar la superación de los desequilibrios actuales, que responden fundamentalmente a una lógica de centro y periferia, más que a vínculos Este-Oeste o Norte-Sur.

A continuación, en el texto del documento de trabajo se afirma que:

*“(…) la futura RTE-T tendrá que estar conectada (de una forma más estratégica) con infraestructuras clave de terceros países”*

Seguidamente, se explica que esto supone intervenir en tres niveles: la integración de la redes de los países candidatos con la RTE-T; la conexión de la RTE-T y las redes de terceros países, ámbito en el que hay que tener muy presente la futura red transmediterránea; y una coordinación adecuada del desarrollo de las infraestructuras que vaya más allá de las meras conexiones en las fronteras comunes de los Estados.

La Cámara de Comercio de Barcelona comparte plenamente este planteamiento, que apuesta por definir una RTE-T que proyecte la economía europea al mundo. La UE ha de posicionarse en la economía y el comercio mundial, y no sólo centrarse en el mercado interior.

En este ámbito de relación de Europa con el mundo hay que tener presentes tres tendencias muy claras:

1. El desplazamiento del motor de la economía mundial hacia Asia.
2. La necesidad de vertebrar una Red Central que dé respuesta a los flujos comerciales exteriores y globales, apostando por el incremento de la competitividad del sector del transporte y la reducción de las emisiones de carbono.
3. El papel que puede jugar el Mediterráneo no sólo como mercado en sí mismo, sino como vía de entrada a las mercancías que procedentes de Asia se dirigen hacia los mercados del centro de Europa.

**Los principios generales de planificación: valoración positiva, siempre que no se sobrevalore el peso de los principios ambientales y los conceptos que llevan asociados**

A continuación se reproduce la lista de principios generales para la concepción de la RTE-T, que incumben tanto a la Red Central como a la Global:

- Multimodalidad (incluidas las conexiones intermodales y las instalaciones para el transporte intermodal y/o combinado).
- Interconectividad y optimización de la red.
- Interoperabilidad y mejora de la eficiencia en todos los modos de transporte.
- Sostenibilidad, muy especialmente la descarbonización (reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero).
- Atención a la biodiversidad, en particular la Red Natura 2000 en el caso del desarrollo de infraestructuras.
- Calidad del servicio (para las mercancías y para las personas).
- Seguridad y protección de las infraestructuras de transporte.
- Aplicación de tecnologías avanzadas y de STI.
- Minimización de los costes de inversión, mantenimiento y funcionamiento (sin dejar por ello de cumplir los objetivos políticos y criterios que se comentarán más adelante).

La Cámara de Comercio de Barcelona suscribe todos estos principios; sin embargo, considera que debe definirse muy cuidadosamente el peso que tendrán los criterios medioambientales en el momento de definir y priorizar proyectos. Es indispensable que éstos entren en la ecuación de la sostenibilidad, que estaría integrada por las variables económica, técnica y medioambiental; pero no han de representar un objetivo en sí mismo.

En este sentido, la Cámara de Comercio cree necesario un cambio en lo que se refiere a dos conceptos muy presentes en la literatura europea sobre la política de transportes: *cambio modal* y *corredor verde*.

El concepto de cambio modal, que arrancó con el Libro Blanco 2001-2010, no ha servido en definitiva para provocar ningún incremento destacable en el uso de los modos ferroviario y marítimo, en parte porque ha tratado de imponerse al margen de la realidad del mercado.

Ha llegado la hora de renunciar a este concepto tanto en las bases teóricas del nuevo Libro Blanco, como en el sistema de planificación y ejecución de lo que será la nueva RTE-T, pasando a hablar de comodalidad, un nuevo concepto que ya empieza a imponerse en los debates sobre transportes que ha venido impulsando la Comisión en los últimos tiempos.

La comodalidad se entiende, desde la Cámara de Comercio de Barcelona, como la coexistencia de las diferentes redes de transporte y modos asociados, con las máximas posibilidades de interconexión, de manera que cualquier intercambio comercial dentro y fuera de la UE pueda optar por el modo o combinación de modos más eficiente. Esta eficiencia será básicamente una eficiencia de mercado, aunque, eso sí, la regulación y normativa europea obligarán a que, sea cual sea la cadena de transporte escogida, ésta opere de manera ambientalmente óptima.

Esta apuesta por la comodalidad, inspirada por un concepto de sostenibilidad amplio, en el que juegan por igual sus tres elementos integrantes (económico, técnico y ambiental), es incompatible con la apuesta unilateral por los denominados corredores verdes, que además, como concepto, se consideran erróneamente planteados.

En primer lugar, un corredor en sí mismo no es “verde” o “ecológico”. Sí puede serlo el vehículo que circula por él. Aun así, es peligroso afirmar que un tren o un barco es “verde” y un coche o un camión, no. Existen barcos y trenes muy contaminantes, y turismos y camiones altamente eficientes y mucho menos contaminantes que otros.

Si bien los conceptos del estilo “corredor verde” son sencillos y atractivos, resultan peligrosos a la hora de sentar las bases de una política. Hay que abogar, pues, por un concepto no tan atractivo pero mucho más justo: la máxima eficiencia medioambiental de todos los vehículos que circulan por las vías fluviales, terrestres o marítimas.

**La planificación de la Red Central: pautas adecuadas y oportunas. Un ejemplo paradigmático: el Corredor Mediterráneo para el transporte ferroviario de mercancías.**

En cuanto a las pautas de la planificación de la Red Central, estas se plantean de acuerdo con las siguientes etapas sucesivas:

1. Determinación de los nodos principales (capitales y aglomeraciones de importancia estatal y suprarregional; puertos principales, plataformas portuarias y aeroportuarias intercontinentales, principales puertos de navegación interior, terminales de mercancías).
2. Conexión de los nodos principales y selección de nodos intermedios (otras ciudades, aeropuertos, terminales de mercancías), que serán incluidos en la red y determinarán las rutas de forma detallada.
3. Determinación de los parámetros técnicos pertinentes en función de las necesidades funcionales y de capacidad.
4. Integración de infraestructuras materiales o inmateriales complementarias o auxiliares para responder a las necesidades de operadores y usuarios, y potenciando eficiencia y sostenibilidad.

Este planteamiento se considera, desde la Cámara de Comercio de Barcelona, muy razonable, puesto que los puertos y aeropuertos intercontinentales que conectan la UE con terceros países, las principales áreas de actividad económica e industrial y las centrales logísticas deben ser, indiscutiblemente, nodos de la Red Central.

A este respecto, se dispone de un muy buen ejemplo en la vertiente Mediterránea de la Península Ibérica. Más concretamente, el Corredor Mediterráneo tiene acceso, a lo largo de su recorrido, a toda una serie de nodos de transporte y actividad económica fundamentales (puertos, aeropuertos, zonas logísticas), que concentran una parte importante de las operaciones de importación y exportación españolas. Por citar sólo algunos ejemplos: Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Cartagena y Algeciras, con sus respectivos puertos.

Por otro lado, este corredor resulta fundamental para el tráfico de mercancías y pasajeros entre el Norte de África y Europa, dados sus grandes potenciales de conexión, por vía marítima, hacia los puertos y ejes de comunicación terrestres del Magreb. Además, presenta un gran potencial como frente portuario para la captación de tráficos marítimos procedentes de Asia y con destino a los mercados europeos.

En este ámbito, destaca el hecho de que la captación de tráficos marítimos procedentes de Asia por parte de los puertos del Mediterráneo presenta un muy interesante potencial desde el punto de vista ambiental, más concretamente en la reducción de gases de tipo invernadero, debido a la reducción en las distancias de navegación respecto a las rutas con destino a los puertos del Norte de Europa, que actualmente concentran la mayor parte de dichos tráficos.

Resumiendo: en este corredor tenemos nodos principales (que además de tener carácter estatal y suprarregional garantizan la conexión con terceros países, sobre todo por vía marítima), nodos intermedios (aquellos que incorporan diferentes centros

económicos de ámbito regional), una base de partida de infraestructuras de conexiones y un muy interesante potencial de descarbonización.

Además, este corredor cumple plenamente con el criterio de eficiencia. En este ámbito vale la pena fijarse un poco más en detalle en el texto del documento de trabajo, donde se afirma que:

*“Para potenciar la eficiencia global de la red, las conexiones deben seguir un recorrido lo más directo posible. Sin embargo, hay que encontrar un equilibrio entre lo directo y lo viable, así como responder a las necesidades de tráfico, a la viabilidad económica y a los aspectos medioambientales”.*

En este ámbito de la eficiencia, se mencionan en el documento de trabajo una serie de criterios adicionales que podrían llevar a “desviar” una conexión respecto de la vía geográficamente más directa:

- Integración de nodos intermedios.
- Aprovechamiento de infraestructuras ya existentes o en curso de ejecución.
- Agrupación de flujos de tráfico (siempre que no se creen estrangulamientos).
- Permitir la división de los flujos de personas o mercancías cuando las circunstancias así lo justifiquen.
- Rodear obstáculos naturales, zonas habitadas o medioambientalmente vulnerables/sensibles.

Nuevamente, se dispone de un buen ejemplo en el Corredor Mediterráneo: es ya uno de los más utilizados y de los que cuentan con un mayor número de infraestructuras en servicio en la Península Ibérica, y actualmente es utilizado por un tráfico internacional en pleno crecimiento.

Para consolidar el Corredor Mediterráneo como uno de los principales ejes de comunicación del Sur de Europa, sólo se requieren actuaciones que complementarán los ejes de infraestructuras ya existentes, entre las cuales destacaría la creación de un verdadero eje de transporte ferroviario de mercancías, que permitiría por fin separar los diferentes flujos de tráfico que se agrupan en el corredor, y superar así, la gran asignatura pendiente del paso de los Pirineos por su vertiente Este, al mismo tiempo que se da el necesario impulso al comercio y la actividad económica europea en el Mediterráneo.

#### **Otros aspectos relevantes para la planificación de la Red Central**

##### ○ El mercado como factor clave en la definición de la Red Central

En las circunstancias actuales de crisis económica y restricciones de fondos públicos, el mercado resulta fundamental para guiar la definición de la Red Central.

Con esto la Cámara de Comercio de Barcelona no ignora el muy necesario criterio de cohesión territorial que también ha de guiar la definición y ejecución de proyectos de transporte en Europa. Pero en las circunstancias actuales, sólo una

Red Central focalizada en primera instancia en la demanda del mercado permitirá obtener un retorno económico que permita en el futuro impulsar otras conexiones infraestructurales más orientadas a fomentar el desarrollo territorial, caracterizadas por periodos de retorno de la inversión a mucho más largo plazo.

Dicho de otro modo, aunque toda la Red Central se identifique al mismo tiempo, el horizonte para la ejecución de cada actuación pendiente no tiene porqué ser único. Así, se podrían distinguir actuaciones de inversión urgente, que son las que permitirán contribuir a corto plazo a relanzar la economía europea, y actuaciones a efectuar en fases posteriores, que respondería a un enfoque de desarrollo socioeconómico de otras áreas menos consolidadas.

Evidentemente, la fuerza de mercado que llevaría a proyectos de rápido retorno económico se puede medir en base a parámetros como el nivel de tráfico (y su tendencia de crecimiento) de corredores ya existentes y vinculados con puertos y/o aeropuertos intercontinentales.

En este sentido, las actuaciones pendientes de ejecución en la Red Central deberían priorizarse atendiendo a criterios de rentabilidad social, económica y ambiental, establecidos a partir de una metodología homogénea para el conjunto de la RTE-T, que permita comparar los resultados obtenidos por cada una de ellas.

- Enfoque paneuropeo de la Red Central

Resulta fundamental impulsar la armonización de las políticas nacionales de cara a hacer realmente efectiva y eficiente la Red Central, y muy especialmente en ámbitos que requieren complicados ajustes de interconexión e interoperabilidad, como el transporte ferroviario de pasajeros y mercancías.

De acuerdo con este objetivo, cabría considerar un enfoque paneuropeo en la definición de la Red Central, de “arriba abajo” (al contrario que la Red Global, que sí partiría de la escala nacional), e indivisible.

También es cierto que a nivel interregional se puede dar a los proyectos un carácter y un impulso supraestatal. En este sentido, habría que considerar una mayor participación de las regiones europeas en las fases definitorias de las conexiones de transporte.

En esta misma línea, podría resultar de interés incorporar como variable característica de la Red Central indicadores de accesibilidad, que permitan visualizar y comparar de forma homogénea la contribución de cada eje a los objetivos de la RTE-T en función de modelos gravitatorios que tenga en cuenta la población beneficiaria.

- La lista de proyectos prioritarios: habrá que tomar decisiones

La necesidad de aplicar criterios de eficiencia y sostenibilidad económica en la planificación de la Red Central hará inevitable una revisión a fondo de la lista de proyectos prioritarios europeos.



Muy seguramente habrá que descartar algunos proyectos prioritarios (especialmente aquellos para los cuales no se haya conseguido un impulso definitivo en los últimos 5-10 años, y desde luego todos aquellos para los cuales no se pueda garantizar un lanzamiento en los próximos 5/10 años) e introducir otros con más posibilidades, especialmente si son alternativos a los anteriores, y más viables desde el punto de vista técnico y, sobretodo, económico.

Así, la definición de una Red Central que sea algo más que una agregación de proyectos prioritarios debe ser compatible con la posibilidad de seleccionar determinadas actuaciones como “urgentes” e incentivar su ejecución inmediata en función de las perspectivas financieras de la UE.

- El transporte ferroviario de mercancías: asignatura pendiente y elemento clave de la Red Central

El transporte ferroviario de mercancías, además de ser la gran asignatura pendiente de la política de transportes europea, presenta una serie de potenciales en relación a la reducción de externalidades y aumento de la competitividad del transporte de mercancías, que se ponen aún más de manifiesto cuando se incrementan los problemas de congestión y siniestralidad viaria en la red viaria.

Por ello resulta fundamental establecer una red prioritaria de transporte ferroviario a nivel europeo, con unos estándares comunes que se implantarían gradualmente. Estos requisitos técnicos son necesarios para garantizar la interoperabilidad (ETCS, ERTMS), trenes más largos y con mayor posibilidad de carga, aceleración de los procesos de homologación, facilitación de los procesos fronterizos y sistemas de información con posibilidad de intercambio de datos entre países.

## **La ejecución de la RTE-T y sus mecanismos de financiación**

Muy ligado al ámbito de la financiación se identifica el de la priorización. Y en este sentido la Comisión propone un criterio fundamental:

*“aunque, en general, en los casos de las lagunas en las conexiones y los estrangulamientos de la RTE-T la selección de proyectos se seguirá realizando mediante convocatorias de propuestas, la planificación de la RTE-T deberá además identificar proyectos de alto valor añadido europeo para la Red Central de la RTE-T.”*

Para la Cámara de Comercio de Barcelona, la búsqueda del valor añadido es fundamental, y éste se ha de basar no sólo en el retorno de la inversión, sino también en el potencial de esa infraestructura o servicio de transporte para impulsar la economía.

En este sentido, sirva de nuevo como ejemplo el Corredor Mediterráneo, con un elevado potencial de rentabilidad socioeconómica, debido a la relevancia de los nodos de actividad que comunica, y a la alta demanda de tráfico que ya representa en la

actualidad. Todo proyecto que contribuya a la racionalización de los tráficos en este Corredor, y a su consolidación como gran eje de comunicación del Mediterráneo Europeo y de la UE con el Norte de África y Asia, encaja plenamente con este criterio.

Antes de pasar a los instrumentos financieros propiamente dichos, vale la pena señalar otra propuesta muy positiva de la Comisión para garantizar la ejecución de los proyectos prioritarios:

*“(...) la ampliación del mandato de los coordinadores europeos que, aparte de los grandes proyectos transfronterizos, se ocuparían de “paquetes” de proyectos infraestructurales más pequeños y de medidas operativas sobre la base de corredores.”*

A propósito de esta referencia al coordinador europeo, que desde la Cámara de Comercio de Barcelona se juzga como muy conveniente, vale la pena analizar el peso que el interés común europeo ha de tener en el desarrollo de los proyectos prioritarios.

Hasta hace muy poco las inversiones en la red de transportes europea han resultado ser dispersas, descoordinadas y poco eficientes. Este hecho se debe a una variedad de razones, entre las cuales se pueden citar la falta de coincidencia entre las políticas de transporte nacionales y europeas o las restricciones a las que se ven sometidos los presupuestos públicos.

Resulta fundamental impulsar la harmonización de las políticas nacionales de cara a hacer realmente efectiva y eficiente la Red Central, y muy especialmente en ámbitos geográficos como los pasos transfronterizos, o modos de transporte que requieren complicados ajustes de interconexión e interoperabilidad, como el ferrocarril.

Para ello será imprescindible, ya desde el mismo proceso de planificación, dar un enfoque paneuropeo e indivisible a la Red Central. Pero también habrá que reforzar el papel de las instituciones europeas en todo el desarrollo posterior de esta Red Central, desde su planificación hasta la ejecución y puesta en servicio.

La figura renovada del coordinador europeo es una buena herramienta para ello, pero no la única. Habrá que garantizar también la figura de un gestor europeo para el correcto gobierno de las diferentes conexiones de la Red Central. En definitiva se trata de definir figuras que reflejen y defiendan, en relación con los diversos proyectos de un mismo determinado corredor paneuropeo, el interés común.

Dicho interés común requiere, para ser llevado a la práctica, no sólo de dotarse de las nuevas figuras ya comentadas, sino también de una clara priorización política de la inversión en infraestructuras de transporte. Y para ello es indispensable que los instrumentos de financiación en los que se apoyen los proyectos incluyan, con un peso relevante, financiación pública europea.

En este punto conviene volver de nuevo al documento de trabajo de la Comisión, que hace nuevamente análisis y propuestas muy interesantes.

En primer lugar, se defiende la inversión en infraestructuras públicas, porque ello:

*“equivale a respaldar la recuperación económica, ya que tiene un efecto multiplicador positivo a corto plazo y puede aumentar la competitividad de un país a largo plazo. Las inversiones en infraestructura son también creadoras de empleo, por lo que pueden compensar los efectos negativos de la recesión aunque también pueden llevar a un deterioro de las arcas públicas.”*

Este último inconveniente podrá ser superado (o por lo menos puede evitarse que se adopte como una excusa para recortar inversión en infraestructuras de transporte, muy especialmente en las actuales circunstancias de crisis económica) si se lleva a cabo:

*“una estrategia financiera clara de la UE que coordine más adecuadamente las fuentes de fondos disponibles y aumente su valor añadido en la consecución de los objetivos de la Unión”.*

Es decir, hay que hacer más eficiente el sistema de financiación europeo e introducir en el mismo el criterio de valor añadido, con lo cual quedarán favorecidos los proyectos de infraestructuras de transporte que se requieren para configurar la Red Central (siempre que estos se definan y seleccionen con el mismo espíritu de eficiencia y valor añadido).

Siguiendo este criterio, la Comisión hace una propuesta que la Cámara de Comercio considera muy oportuna:

*“constituir un Marco de Financiación europeo integrado que coordinara los instrumentos de la UE de interés para el transporte, como el programa de la RTE-T y las aportaciones del fondo de cohesión y los fondos Estructurales destinadas a aquel.”*

En el documento de trabajo de la Comisión también se apunta que:

*“El marco de financiación no tiene por qué limitarse a integrar las inversiones en infraestructuras, sino también otras inversiones relacionadas con el transporte (Marco Polo, SESAR, despliegue tecnológico, corredores verdes, conexiones con países vecinos, investigación y desarrollo del transporte) con el fin de promover la aparición de sistemas de transporte integrado”.*

La Cámara de Comercio de Barcelona apoya esta idea, dado que en definitiva apunta hacia un sistema verdaderamente comodal, en el cual no sólo han de contar las rutas viarias y ferroviarias, sino también (y al mismo nivel que estas) las marítimas y fluviales, así como todos aquellos proyectos de carácter gestor y operativo sin los cuales no se podrá garantizar la eficiencia de la Red Central como un sistema único plenamente interconectado y eficiente.

Sin embargo, se considera necesario matizar uno de los términos empleados en el párrafo que se acaba de citar: “corredores verdes”. Ya se ha explicado con anterioridad en este documento la disconformidad de la Cámara de Comercio de Barcelona con este concepto, que se juzga inapropiado en diferentes sentidos. En su lugar se propone emplear otro concepto como “eficiencia medioambiental de los diferentes modos de transporte”.

Finalmente, en el documento de trabajo la Comisión sugiere una mayor coordinación de las aportaciones del Marco de Financiación con la cartera de proyectos de transporte del BEI, de manera que se puedan generar sinergias, llegando incluso a comenzar la colaboración del BEI:

*“(...) en una etapa más temprana de la evaluación y selección de proyectos, en cooperación con la Comisión y con la Agencia ejecutiva de la TEN-T. Esto podría además impulsar una mayor movilización de fuentes privadas de fondos, facilitando las asociaciones entre el sector público y el privado”*

La Cámara de Comercio de Barcelona considera oportuno y necesario buscar nuevas fórmulas de financiación que incluyan la participación privada, en lo que ahora se conocen como PPP. Pero hay que tener muy claro que ha de prevalecer el interés común europeo, a través de una presencia de financiación pública.

Sólo de esta forma se podrá garantizar la correcta definición inicial de los proyectos, y también su gestión posterior bajo criterios de eficiencia y fomento de la competitividad y del desarrollo territorial.

En el documento de trabajo de la Comisión no se encuentran referencias a la tarifación por el uso de las infraestructuras, que de hecho representa una interesante opción, por la alternativa que representa al pago vía impuestos.

En el caso concreto de las carreteras, la Cámara de Comercio de Barcelona considera que la extensión de este concepto a todos los usuarios y modos (no sólo a los vehículos pesados) podría contribuir a mejorar la gestión global del tráfico, además de generar un importante volumen de recursos que podrían revertir en la mejora global del sector del transporte.

Finalmente, cabría hacer un último apunte en relación al papel de los gobiernos estatales en la financiación de los proyectos de la RTE-T. En el contexto actual de crisis económica, y teniendo en cuenta que los proyectos de infraestructura de transporte son vitales para el fomento de la competitividad y el desarrollo económico de los territorios, sería conveniente considerar la posibilidad de incentivar la inversión de los Estados miembros en proyectos de la RTE-T estableciendo criterios contables comunes y transparentes que permitan mitigar su repercusión en el cálculo del déficit público de cada país.

## **El marco jurídico e institucional de la revisión de la política de la RTE-T**

La Cámara de Comercio de Barcelona considera que los elementos propuestos en este marco constituyen un muy interesante potencial para dar un enfoque verdaderamente paneuropeo de la Red Central y garantizar que las inversiones en la red de transportes europea se realicen de manera plena, coordinada y eficiente.

Para la Cámara resulta fundamental que estos elementos se desarrollen plenamente para permitir así:

- Que los proyectos de infraestructura dispongan de una priorización política clara, y que no queden relegados, ni a nivel nacional ni europeo, por cuestiones de restricciones presupuestarias.
- Que sea posible armonizar los sistemas de planificación nacionales y europeo en pro de la Red Central.
- Que los proyectos transfronterizos disfruten de un estatus de interés común europeo reforzado (para ellos muy posiblemente será necesario que la Comisión adquiera un peso mayor al actual en la planificación y ejecución de estos proyectos).
- Que asignaturas pendientes como la plena interoperabilidad de las redes de transporte ferroviario de pasajeros y mercancías acaben siendo una realidad, en virtud de nuevas fórmulas legislativas y normas técnicas comunes.

En definitiva, en este ámbito la Cámara de Comercio de Barcelona suscribe las ideas propuestas en el documento y queda a la espera de comprobar cómo la Comisión Europea decide concretarlas en iniciativas legislativas, para entonces pasar a analizarlas y valorarlas dentro del proceso legal que se establezca para ello.

## Conclusiones

La Cámara de Comercio de Barcelona valora **muy positivamente** el documento expuesto a consulta pública. En general, establece unas **bases novedosas y apropiadas** para la planificación de la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T).

Sin embargo, esta corporación empresarial considera que son necesarias, por un lado, algunas matizaciones sobre el texto sometido a consulta; y por otro lado, reforzar ciertas ideas que, para esta Corporación empresarial, resultan muy interesantes y deberían llevarse a cabo con decisión.

### Respecto a los criterios de definición y planificación de la Red Central:

- Se ha de priorizar la superación de los desequilibrios de la red transeuropea actual, los cuales responden a una **lógica de centro y periferia, y no a vínculos específicos**. En este sentido, deberían evitarse las **referencias específicas a las comunicaciones este-oeste**, que sugieren una intención de prioridad sobre otros ejes igualmente estratégicos y necesitados de actuaciones urgentes.
- En lo que se refiere a la conexión de la RTE-T con las infraestructuras clave de terceros países, se ha de tener muy presente el ámbito del **Mediterráneo**, tanto por ser un **mercado de gran potencial**, como también una **vía de entrada para las mercancías que procedentes de Asia** se dirigen hacia los mercados del centro de Europa a través de los puertos del sur, que ofrecen ventajas muy interesantes **desde el punto de vista medioambiental** (menores emisiones de CO<sub>2</sub> a la atmósfera).
- En el momento de definir y priorizar proyectos, se tendrá que aplicar un criterio de **sostenibilidad a tres niveles: técnico, económico y medioambiental**. Dentro de esta ecuación, a **los criterios medioambientales** se les ha de dar el peso justo, y **de ningún modo han de constituir un fin en sí mismos**. Este criterio es incompatible con una búsqueda del trasvase modal *per se*, con el favorecimiento de unos modos de transporte en perjuicio de otros.
- El **transporte ferroviario de mercancías** es la gran asignatura pendiente de la política de transportes europea y por lo tanto deberá ser una línea de actuación **prioritaria** en la planificación de la Red Central.

#### Respecto a la ejecución de la RTE-T y sus mecanismos de financiación

- En las actuales circunstancias de crisis económica y restricciones de fondos públicos, resulta fundamental planificar las actuaciones en función de su **rentabilidad socioeconómica**. Así, el criterio para priorizar los proyectos de la Red Central debe ser el **valor añadido** que aportan a la competitividad europea.
- Las divergencias entre políticas nacionales pueden poner en peligro el desarrollo de la Red Central, y muy especialmente en ámbitos geográficos como los pasos fronterizos, o para modos de transporte que requieren complicados ajustes de interconexión e interoperabilidad, como el ferrocarril. Por ello resulta imprescindible **velar por la ejecución y posterior gestión de los proyectos de la Red Central bajo un enfoque paneuropeo e indivisible**. En este ámbito, resulta necesario reforzar el papel de las instituciones europeas, así como la renovación de figuras ya existentes o la creación de otras nuevas (el coordinador y el gestor europeo, por ejemplo).
- El punto anterior no quedará garantizado, de todas formas, sin una **priorización política; y ésta, a su vez, no es posible a menos que la política de la RTE-T sea respaldada por fondos públicos europeos**. Ni siquiera bajo las actuales circunstancias de crisis económica se ha de considerar la supresión de éstos, ni tampoco reducirlos a un papel poco relevante frente a otros posibles instrumentos de financiación (incluyendo los PPP).
- En el marco de los nuevos instrumentos de financiación, resulta conveniente que la **tarifación por el uso de las infraestructuras** representa un elemento a valorar, y que por tanto se haga referencia explícita en lo que será la versión final del documento actualmente sometido a consulta pública.
- Finalmente, convendría estudiar la posibilidad de **incentivar la inversión de los Estados miembros en proyectos de la RTE-T** estableciendo criterios contables comunes y transparentes que permitan mitigar su repercusión en el cálculo del déficit público de cada país.

#### Respecto al marco jurídico e institucional

- En este ámbito la Cámara de Comercio de Barcelona suscribe las ideas propuestas en el documento y queda a la espera de comprobar cómo la Comisión Europea decide concretarlas en iniciativas legislativas.

15 de septiembre de 2010