

3.11. La participación de las organizaciones elegidas democráticamente es importante para la realización y la aceptación de un mercado interior uniforme. Por ello, y teniendo en cuenta las observaciones hechas en el

punto 3.1, la propuesta de Directiva debe preferirse al procedimiento JAA. La Comisión ha respondido a esta exigencia.

Bruselas, el 29 de abril de 1998.

*El Presidente
del Comité Económico y Social*

Tom JENKINS

Dictamen del Comité Económico y Social sobre la «Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Decisión 1692/96/CE en lo que se refiere a puertos marítimos, puertos interiores y terminales intermodales, así como al proyecto nº 8 del Anexo III»

(98/C 214/11)

El 24 de marzo de 1998, de conformidad con el artículo 129 D del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada.

La Sección de Transportes y Comunicaciones, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 8 de abril de 1998 (ponente: Sr. Whitworth).

En su 354º Pleno (sesión del 29 de abril de 1998), el Comité Económico y Social ha adoptado por 117 votos a favor y 8 abstenciones el presente Dictamen.

1. Introducción y antecedentes

1.1. Las Redes Transeuropeas (RTE) se encuentran recogidas en el artículo 129 B del Tratado.

1.2. El artículo 129 C exige la creación de una serie de orientaciones relativas a los objetivos, prioridades y grandes líneas de las acciones previstas en el ámbito de las redes transeuropeas, orientaciones que deberán identificar proyectos de interés común.

1.3. La Decisión 1692/96/CE⁽¹⁾ estableció dichas orientaciones para el desarrollo de las RTE. Las características de las redes en los diversos tipos de transporte se establecieron en los artículos 9 y 17 de dicha Decisión. Los programas específicos de redes propuestos para carreteras, ferrocarril, vías navegables, aeropuertos y redes de transporte combinado se ilustraban en una serie de mapas en el anexo I de la Decisión. El anexo II contenía criterios y especificaciones para los proyectos de interés común, mientras que el anexo III ofrecía un listado de catorce proyectos aprobados por el Consejo Europeo en su reunión de Essen en diciembre de 1994.

1.4. Las características del desarrollo de puertos marítimos sólo se trataban brevemente en la Decisión, y el anexo I no incluía ningún programa específico de redes de puertos marítimos. Una Declaración anexa a la Decisión de la Comisión anunciaba la intención de presentar en 1997 una propuesta de proyectos de puertos con un enfoque similar al de los aeropuertos, una vez consultadas las partes interesadas y los Estados miembros.

1.5. Se ha llevado a cabo un amplio proceso de consulta y la Comisión ha recopilado gran cantidad de datos de las cuatro zonas marítimas principales. En su actual propuesta pretende modificar su Decisión de 1996 para incorporar los criterios y especificaciones para los proyectos de puertos marítimos, y, al mismo tiempo, modificar las propuestas de dicha Decisión sobre puertos interiores y terminales intermodales.

2. Propuestas de la Comisión

2.1. Generalidades

2.1.1. La Comisión ha llegado a la conclusión de que, para contribuir a lograr los objetivos multimodales de

⁽¹⁾ DO L 228 de 9.9.1996.

las RTE, es necesario especificar más claramente en las orientaciones la posición de los puertos marítimos, así como la de los puertos interiores y terminales intermodales. Considera que las RTE constituyen una red de infraestructura multimodal que debería combinar e integrar progresivamente los diferentes modos de transporte y redes nacionales, al tiempo que afirma que los puertos marítimos e interiores y las instalaciones de transbordo constituyen un requisito previo para el funcionamiento del transporte intermodal en una red de ese tipo. Señala que la Decisión de 1996 no incluía criterios específicos para el desarrollo y la localización de los principales modos de transporte o de los puntos de interconexión en las RTE.

2.1.2. La Comisión pretende rectificar dichas omisiones en su propuesta de modificación de la Decisión de 1996; no obstante, limita sus modificaciones en este momento a la integración de los puertos marítimos, puertos interiores y puntos de conexión fluviales en el transporte intermodal de mercancías.

2.1.3. El documento de la Comisión enumera las modificaciones específicas a la Decisión de 1996; sin embargo, no puede asegurarse el carácter exacto de sus propuestas sin relacionarlas con el texto original. Por ello, los siguientes puntos pretenden resumir las propuestas actuales en una secuencia lógica por sectores.

2.2. Puertos marítimos

2.2.1. La propuesta de sustitución del artículo 12 de la Decisión de 1996 (artículo 1(3) de la propuesta) afirma que la lista de los puertos marítimos en las RTE debería incluir los cerca de 300 puertos abiertos a todo tráfico comercial e identificados en los nuevos planes recogidos en el anexo I revisado. Estipula que tales puertos marítimos deberán cumplir los siguientes requisitos:

- su volumen anual total de tráfico no podrá ser inferior a un millón de toneladas, o bien
- no inferior a los 200 000 pasajeros internacionales (con una matización en el caso de las islas de los mares Egeo y Jónico), o
- deberán servir de enlace entre tramos terrestres de la red transeuropea.

Igualmente, estipula que los puertos marítimos y los proyectos de interés común relacionados con ellos deberán cumplir los criterios y especificaciones del anexo II.

2.2.2. El principal cambio en los criterios y especificaciones de interés común para los puertos marítimos en la sección 5 del anexo II es la inclusión de una cláusula que prevé una atención especial para los proyectos relativos a los siguientes aspectos:

- desarrollo de la navegación marítima de corta distancia y la navegación marítima-fluvial;

- mejora de la infraestructura portuaria, especialmente en islas y regiones periféricas;
- mejora del acceso a las zonas del interior, especialmente mediante enlaces ferroviarios y por vías navegables interiores;
- desarrollo de sistemas de gestión e información.

2.2.3. La inversión en infraestructura portuaria no es elegible a efectos de apoyo financiero a las RTE, excepto en el caso de cumplir los criterios para el desarrollo del transporte combinado. La Comisión afirma que ello se debe a la fuerte competencia entre puertos.

2.3. Puertos interiores

2.3.1. La propuesta de enmienda al artículo 11 de la Decisión de 1996 (artículo 1(2) (b) de la propuesta) estipula que los puertos interiores deberán cumplir los siguientes requisitos:

- estar abiertos a todo el tráfico comercial;
- estar identificados en el esquema recogido en el anexo I;
- estar interconectados con otras rutas transeuropeas de transporte indicadas en el anexo I;
- estar equipados con instalaciones de transbordo para el transporte intermodal.

2.3.2. Un plan modificado para las vías navegables interiores y puertos interiores (7.2) en el anexo I identifica 35 puertos interiores específicos.

2.3.3. Consecuentemente, se anulan los criterios sobre puertos interiores del apartado A de la sección 4 del anexo II, si bien se conservan las categorías de proyectos de infraestructura.

2.4. Transporte combinado

2.4.1. Las propuestas de enmienda al artículo 14 de la Decisión de 1996 (artículo 1(4) de la propuesta) redefinen las terminales para transbordo intermodal (eliminando la referencia al transbordo que implica rutas marítimas) y especifica que dichas terminales deberán cumplir los siguientes requisitos:

- estar abiertas a todo el tráfico comercial;
- estar ubicadas en uno de los corredores ferroviarios especificados en el anexo I o enlazadas con éstos;
- estar equipadas con instalaciones de transbordo para transporte intermodal.

Asimismo, deberán respetar los criterios y especificaciones de la sección 7 del anexo II, en cuyo tercer guión (que solicita la adaptación de áreas portuarias para desarrollar o mejorar las transferencias en el transporte combinado) se ha eliminado la referencia al transporte por carretera.

2.4.2. Los esquemas 7.1.A y 7.1.B recogidos en el anexo I, que identifican corredores ferroviarios de transporte combinado, se sustituyen por cuatro esquemas nuevos (7.1.0 a 7.1.4), con alrededor de 210 terminales intermodales. La Comisión observa que, de acuerdo con el principio de subsidiariedad, los esquemas generales no señalan las localizaciones exactas de las terminales, sino que identifican áreas de terminales de transbordo.

2.5. Redes ferroviarias

2.5.1. Se modifican el apartado 4 del artículo 10, que especifica las características de la red ferroviaria, y la sección 3 del anexo II, de modo que incluyan referencias al desarrollo de nuevos servicios ferroviarios en particular basados en las superpistas ferroviarias transeuropeas de transporte de mercancías.

2.6. Proyectos aprobados por el Consejo Europeo

2.6.1. En la lista incluida en el anexo III, la autopista Lisboa-Valladolid es sustituida por la Vía de enlace multimodal Portugal/España con el resto de Europa, de acuerdo con la decisión del Consejo Europeo de Dublín en diciembre de 1996.

3. Dictámenes anteriores del Comité

3.1. El Comité aprobó un dictamen en noviembre de 1994 sobre la Propuesta de Decisión relativa a las redes transeuropeas, que pasó a ser la Decisión 1692/96/CE⁽¹⁾. A pesar de tratarse necesariamente de un dictamen general, el apartado referente a los puertos incluía una serie de observaciones específicas, a saber:

- los puertos y el transporte marítimo constituyen un elemento clave para el desarrollo de las RTE;
- los proyectos de desarrollo portuario deberían ir parejos a los nexos de RTE planificados para otras modalidades de transporte;
- se esperaban propuestas para el desarrollo de la navegación marítima de corta distancia;
- los planes no deberían provocar distorsiones de la competencia entre puertos concretos;
- los puertos interiores deberían desempeñar un papel más importante en todo plan intermodal global.

3.2. En su Dictamen sobre «El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa»⁽²⁾, aprobado en enero de 1996, el Comité instaba a integrar plenamente el transporte marítimo de corta distancia

en las RTE como un elemento más en igualdad de condiciones con otras modalidades de transporte. Asimismo, acogía positivamente las propuestas de la Comisión para mejorar la infraestructura y la eficacia portuarias y, especialmente, defendía la revalorización del papel de los puertos pequeños y medianos.

3.3. En una serie de dictámenes (el último de ellos aprobado en octubre de 1997 sobre la «Comunicación de la Comisión — Intermodalidad y transporte intermodal de mercancías en la Unión Europea»)⁽³⁾, el Comité concedió gran importancia a la mejora y extensión del transporte intermodal, al tiempo que reconocía la importancia de los puertos para las redes intermodales.

3.4. En su Dictamen sobre superpistas ferroviarias transeuropeas de transporte de mercancías aprobado en enero de 1998, el Comité acogía positivamente las propuestas de la Comisión y consideraba que la creación de las superpistas constituye un paso importante para revitalizar los ferrocarriles europeos.

4. Observaciones generales

4.1. Como se ha señalado, es especialmente difícil evaluar el efecto general de las propuestas de la Comisión tal y como se han presentado. El Comité considera que el documento debería reproducir la Decisión modificada en su totalidad, indicando tipográficamente o mediante subrayado los cambios propuestos.

4.2. El Comité acoge positivamente en su conjunto la importancia que la Comisión reconoce a los puertos en el transporte europeo y la necesidad vital que tienen tales puertos de nexos efectivos con otros modos de transporte. De acuerdo con sus dictámenes anteriores, el Comité acoge igualmente de manera positiva el énfasis concedido por la Comisión al desarrollo de las instalaciones intermodales, así como la fijación de corredores críticos y puntos de conexión.

4.3. El enfoque de la Comisión es esencialmente fragmentario, ya que aborda cada tipo de manera separada y específica. El Comité cree necesario desarrollar para el propósito y los objetivos de las RTE una estrategia general que se refiera a las propuestas en las diversas modalidades de transporte, tal y como se establece en los artículos 1 y 2 de la Decisión de 1996. Sin una estrategia de ese tipo no será posible realizar una evaluación definitiva de las RTE.

4.4. A pesar de las referencias al transporte marítimo costero y de corta distancia en el artículo 12 y la enmienda a la sección 5 del anexo II, no se reconoce suficientemente la contribución que puede aportar el

⁽¹⁾ DO C 397 de 31.12.1994.

⁽²⁾ DO C 97 de 1.4.1996.

⁽³⁾ DO C 19 de 31.1.1998.

desarrollo de ambos tipos de transporte al concepto de movilidad sostenible; el Comité considera que las propuestas constituyen una respuesta inadecuada al estímulo que supuso su Dictamen sobre el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa.

4.5. El Comité lamenta lo que parece la supresión casi total del transporte por carretera del desarrollo de los puertos marítimos y del transporte combinado dentro de la red de RTE. Al tiempo que apoya sin reservas el desarrollo del transporte intermodal como un factor esencial en el mantenimiento de la movilidad sostenible, el Comité considera que la Comisión no puede ignorar que una proporción muy importante de los bienes que pasan por los puertos comunitarios se transporta por carretera y que los proyectos de transporte por carretera tienen que desempeñar un papel en la integración de los puertos y terminales en las RTE.

5. Observaciones específicas

5.1. Puertos marítimos

5.1.1. El Comité considera que los umbrales de tonelaje de carga o de tráfico internacional de pasajeros establecidos en el nuevo artículo 12.2 deberían aplicarse con cierta flexibilidad, de manera coherente con otros criterios. Existe el riesgo de que, si se aplican los umbrales con excesivo rigor, queden excluidos los puertos más pequeños con posibilidades reales de contribuir al desarrollo del transporte marítimo costero y de corta distancia. Además, por lo que se refiere al subapartado b), existen otras áreas en las que es importante el tráfico nacional entre islas o hacia el continente.

5.1.2. Otro punto que plantea una serie de cuestiones es la disposición recogida en el nuevo apartado 4 de la sección 5 del anexo II, que establece que las inversiones en infraestructura dentro de las zonas portuarias no podrán recibir financiación comunitaria dentro del capítulo de las RTE, excepto en el caso de proyectos de interés común relativos al transporte combinado en zonas portuarias descritos en la sección 7 del anexo II.

5.1.3. De dicha disposición parece deducirse que el desarrollo de la infraestructura que no tenga que ver con el transporte combinado podría recibir financiación comunitaria si se sitúa fuera de la zona portuaria en lugar de dentro de ella; ello puede dar lugar a anomalías y a que se ubiquen artificialmente los proyectos con el fin de aumentar las posibilidades de selección para la ayuda financiera. Además, el hecho de que no haya una definición de infraestructura puede resultar ambiguo.

5.1.4. Podría haber lugar para una aplicación no homogénea e incoherente de los criterios aplicados a los proyectos portuarios y afines de interés común tal y como se definen en la sección 5 del anexo II. Ello podría tener como consecuencia ventajas o desventajas competitivas importantes entre los puertos que resultasen elegidos para dichos proyectos y los que no. Tal y como reconoce la Comisión, el sector del transporte portuario es especialmente sensible a la competencia entre puertos, dado que es muy común que haya puertos

(financiados individualmente, no de manera nacional) que compitan en una misma o desde una misma zona de influencia.

5.1.5. Algunos intereses portuarios consideran que de este modo la ayuda financiera comunitaria podría dirigirse más equitativamente a estudios de viabilidad de desarrollo portuario. Por otro lado, en aras de la continuidad de los objetivos de RTE, la financiación de los proyectos de desarrollo portuario de grandes y medianas proporciones no debe verse obstaculizada por rígidas normas burocráticas. El Comité sugiere que la Comisión considere con mayor profundidad este complicado aspecto y los efectos prácticos que la aprobación de la propuesta sometida a examen podría tener en casos concretos.

5.2. Transporte combinado

5.2.1. La propuesta de enmienda al segundo guión del apartado 1 del artículo 14 elimina la referencia a las rutas marítimas en el contexto de terminales con instalaciones de transbordo intermodal entre varios modos de transporte. El Comité cuestiona la idoneidad de esta omisión y, de acuerdo con su observación general formulada en el punto 4.4 *supra*, considera que el transporte marítimo costero y de corta distancia debería enfatizarse específicamente en las características de la red RTE de transporte combinado.

5.2.2. En la sección 7 del anexo II se sugiere que los criterios para los proyectos de interés común deberían determinar qué proyectos se incluyen en la lista del anexo I, en lugar de añadirse a ésta.

5.2.3. En dichos criterios hay una referencia concreta, en el segundo guión, al establecimiento de equipamiento fijo o móvil de transbordo. Debería hacerse una referencia similar en el apartado 3 de la sección 5 del anexo II si no se quiere dejar al transporte marítimo en inferioridad de condiciones al respecto.

5.2.4. Se ha eliminado la referencia al transporte por carretera en el tercer guión (que trata del acondicionamiento de zonas portuarias para desarrollar o mejorar el transbordo entre el transporte marítimo y otras modalidades en el transporte combinado). El Comité declara que el desarrollo del enfoque intermodal no puede alcanzarse sin un grado equilibrado de participación del transporte por carretera. Hay numerosos casos en los que un proyecto en una zona portuaria para mejorar las transferencias entre transporte marítimo y por carretera puede ser apropiado (por ejemplo, el desarrollo de accesos por carretera a una instalación portuaria circunvalando un centro urbano). Por tanto, el Comité cuestiona la idoneidad de esta omisión.

5.3. Redes ferroviarias

5.3.1. El Comité aprueba la enmienda del apartado 4 del artículo 10 y la sección 3 del anexo II para que

incluya referencias al desarrollo de nuevos servicios ferroviarios, en particular basados en las autopistas ferroviarias europeas de transporte de mercancías.

5.4. *Proyectos aprobados por el Consejo Europeo*

5.4.1. El Comité observa que en la lista incluida en el anexo III la vía de enlace multimodal Portugal-España ha sustituido a la autopista Lisboa-Valladolid, de acuerdo con la Decisión del Consejo Europeo de Dublín en diciembre de 1996, y apoya el desarrollo de una vía de enlace multimodal.

Bruselas, el 29 de abril de 1998.

6. Conclusiones

6.1. El Comité cree conveniente que se presente a corto plazo una visión de conjunto de todas las redes transeuropeas de transporte.

6.2. A continuación debería hacerse una evaluación con el fin de establecer objetivos, sobre todo para las redes intermodales. El Comité Económico y Social desearía que se le consultase sobre este asunto, así como sobre los informes que deberá realizar la Comisión —en virtud de los artículos 18 y 21— sobre la puesta en práctica y revisión de las orientaciones.

El Presidente

del Comité Económico y Social

Tom JENKINS

Dictamen del Comité Económico y Social sobre la «Propuesta de Decisión del Consejo por la que se aprueba un programa marco plurianual de actividades en el sector de la energía (1998-2002) y medidas afines»

(98/C 214/12)

El 4 de febrero de 1998, de conformidad con el artículo 198 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar el Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada.

La Sección de Energía, Asuntos Nucleares e Investigación, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 7 de abril de 1998 (ponente: Sr. von der Decken).

En su 354º Pleno de los días 29 y 30 de abril de 1998 (sesión del 29 de abril), el Comité Económico y Social ha aprobado por 115 votos a favor y 3 abstenciones el presente Dictamen.

1. Introducción

1.1. La propuesta de Decisión del Consejo sometida a examen se compone de una exposición de motivos y siete anexos:

- el anexo I contiene la propuesta de Decisión;
- en el anexo II se presentan los aspectos financieros del primer ámbito de acción, que incluye la actividad horizontal análisis prospectivo, previsión y seguimiento de los mercados;
- el anexo III trata de los aspectos financieros del segundo ámbito de acción, que incluye la actividad horizontal fomentar la cooperación internacional en el sector de la energía, aplicada actualmente en el marco del programa SYNERGY;

— el anexo IV describe el programa temático fomento de las fuentes de energía renovables y sus aspectos financieros. Actualmente, este programa temático está cubierto por ALTENER II;

— el anexo V contiene el ámbito de acción eficacia energética y reducción de las emisiones de CO₂ y sus aspectos financieros. Actualmente, este programa temático está cubierto por SAVE II;

— el anexo VI presenta el programa CARNOT;

— el anexo VII describe los aspectos financieros de la cooperación con los Nuevos Estados Independientes (NEI), prestando atención también al transporte de materiales radiactivos y a la lucha contra el tráfico ilegal de material nuclear.

1.2. El objetivo del programa marco de energía es garantizar la coherencia y la eficacia de las actividades