

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

(98/C 373/03)

EL COMITÉ DE LAS REGIONES,

vista la «Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Decisión nº 1692/96/CE en lo que se refiera a puertos marítimos, puertos interiores y terminales intermodales, así como al proyecto nº 8 del Anexo III» [COM(97) 681 final — 97/0358 (COD)]<sup>(1)</sup>;

vista la decisión del Consejo, de 24 de marzo de 1998, de consultar al Comité de las Regiones sobre este asunto, de conformidad con el primer párrafo de los artículos 129 D y 198 C del Tratado constitutivo de la CE;

vista la decisión de su Mesa, de 13 de mayo de 1998, de atribuir la preparación del dictamen a la Comisión de Redes Transeuropeas, Transportes y Sociedad de la Información (Comisión 3);

visto el proyecto de Dictamen (CDR 101/98 rev.) aprobado por la Comisión 3 el 18 de mayo de 1998 (ponente: Sr. Sauwens),

ha aprobado por unanimidad en su 25º Pleno, celebrado los días 16 y 17 de septiembre de 1998 (sesión del 17 de septiembre), el presente Dictamen.

#### 1. Introducción: Síntesis del documento de la Comisión

1.1. La Decisión nº 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (RTE) crea un amplio marco para el establecimiento de una red de infraestructuras multimodal e integrada<sup>(2)</sup>.

1.2. La finalidad de la propuesta de modificación que presenta la Comisión es clarificar y reforzar la posición de los puertos marítimos, puertos interiores y terminales intermodales dentro de la RTE.

1.3. Estos puntos de interconexión son condición previa para el transbordo entre diferentes modos de transporte. El desarrollo del transporte intermodal debe contribuir a una utilización más eficiente de toda la red, tanto en lo que se refiere a los aspectos operativos como a los medioambientales.

1.4. La Comisión afirma que en su evaluación de los puertos marítimos, puertos interiores y terminales intermodales de la RTE incluyó una amplia consulta a los Estados miembros y a otras partes interesadas.

1.5. En general, los Estados miembros y las demás partes interesadas respaldaron la iniciativa de integrar de manera más efectiva los puertos de mar, los puertos interiores y las terminales intermodales en la RTE multimodal.

1.6. La Comisión afirma que las diferencias se manifestaron principalmente en torno a cuestiones de detalle de la propuesta, como el número y la localización de los puntos de interconexión, así como los criterios para los proyectos de interés común.

1.7. La RTE está concebida como una red de infraestructuras multimodal que debe combinar e integrar gradualmente los diferentes modos de transporte y las redes nacionales.

1.8. Se parte del supuesto de que la integración de diferentes modos y distintas redes nacionales dará lugar a un aumento general de la eficiencia, que a su vez reducirá la congestión y la contaminación.

1.9. La combinación de diferentes modos de transporte es esencial si se quiere que el crecimiento previsto del transporte en los próximos años se base de manera apreciable en modos menos congestionados y menos nocivos para el medio ambiente.

1.10. La Comisión afirma igualmente que la integración de redes hasta ahora incomunicadas debe aumentar la accesibilidad regional dentro de la Unión, con los efectos positivos resultantes en el comercio y la productividad.

1.11. Como red multimodal, la RTE consiste en tramos y nudos. Sin embargo, en vista de que el objetivo de la RTE es combinar e integrar diferentes modos de transporte, puede considerarse que las orientaciones son insuficientes sin criterios específicos y esquemas para el desarrollo de los principales puntos de interconexión.

<sup>(1)</sup> DO C 120 de 18.4.1998, p. 14.

<sup>(2)</sup> DO L 228 de 9.9.1996, p. 1.

1.12. En particular, los puertos marítimos, los puertos interiores y las instalaciones de transbordo dentro del transporte combinado son condición previa para el funcionamiento del transporte intermodal dentro de una red de infraestructura multimodal.

1.13. Por lo tanto, en su forma actual la RTE debe considerarse incompleta.

1.14. La selección de puertos de la RTE es un paso importante hacia la creación de una red de infraestructura multimodal. Históricamente, los puertos de mar han sido a menudo el punto de partida para la creación de vías de transporte interior. Hoy en día, los puertos tienen un papel fundamental en la concepción y la creación de sistemas de transporte en las zonas circundantes.

1.15. Dado que los puertos y los puntos de interconexión interiores son elementos interdependientes e igualmente importantes en el desarrollo del transporte intermodal, la Comisión decidió incluir los puntos de interconexión interiores en la propuesta.

1.16. En resumen, se puede afirmar que la actual propuesta de la Comisión precisa la Decisión nº 1692/96/CE sobre la red transeuropea de transportes, añadiendo tanto criterios limitativos como extensivos para la selección de puertos marítimos, puertos interiores y terminales intermodales.

## 2. Dictamen: observaciones generales

2.1. El Comité de las Regiones apoya los esfuerzos de la Comisión para definir mejor el papel de los puertos marítimos y de los puertos interiores en el transporte combinado a nivel europeo.

2.2. El Comité se remite a anteriores dictámenes en los que señalaba la necesidad de que la política europea de transportes conceda mayor importancia al transporte por vía navegable y al transporte combinado.

2.3. La política de transportes debe basarse a tal fin en un enfoque global integrado en el que también se tengan en cuenta desde el principio del proceso decisorio los aspectos relativos a la ordenación del territorio.

2.4. Otra condición previa es una mejor internalización de los costes reales del transporte, junto con una política de armonización de las condiciones de competencia.

2.5. El Comité de las Regiones lamenta en cierto modo que la actual propuesta de Decisión esté casi exclusivamente destinada al transporte de mercancías, no obstante ser también los puertos una parte importante de la RTE desde el punto de vista de la circulación de las personas.

2.6. A este respecto es preciso mencionar el derecho del ciudadano europeo a la movilidad en su auténtica dimensión social, cosa que también se aplica indudablemente a los habitantes de las regiones periféricas europeas. No es exagerado tampoco hablar de la importancia que tienen los puertos para el transporte relacionado con el turismo.

2.7. El Comité lamenta también que no se haya aprovechado la ocasión para precisar y explicitar igualmente los criterios y especificaciones relativos a proyectos de interés común para la red de vías navegables.

2.8. Además, el Comité no se explica por qué motivo no se han incluido en los mapas del Anexo I numerosos puertos interiores cuya explotación puede contribuir de manera importante a un aprovechamiento más intenso de la red europea de vías navegables. El Comité se declara a favor de aumentar significativamente la densidad de dicha red de puertos interiores.

2.9. En el marco de la RTE, debe optimizarse la red europea de vías navegables y dotarse de gálibos y capacidad suficientes a una serie de conexiones transfronterizas. Sólo así podrán cumplir realmente los puertos interiores la función para la que están previstos.

2.10. En materia de coordinación, el Comité suscribe la afirmación de que el desarrollo de puertos marítimos, puertos interiores y terminales intermodales responde casi exclusivamente a impulsos procedentes del mercado.

2.11. El Comité de las Regiones celebra especialmente la inclusión de los puertos marítimos en las redes transeuropeas de transporte (RTE), porque, de ese modo, dichos puertos —como puntos de interconexión del transporte internacional de mercancías— quedan conectados con las demás vías de transporte suprarregionales de las RTE.

2.12. El transporte intermodal es un elemento importante de una política de transportes equilibrada. El Comité no se explica por qué motivo no se han incluido en los mapas del Anexo I numerosas terminales de transporte combinado cuya explotación puede contribuir de manera importante a un aprovechamiento más intenso del transporte intermodal. El Comité se declara a favor de aumentar significativamente la densidad de dicha red de transporte intermodal.

2.13. El Comité, por tanto, respalda la idea de la Comisión de que también se concedan ayudas financieras a los proyectos portuarios, en cuanto proyectos de interés común, en el marco del desarrollo de las redes transeuropeas de transporte. Con ello se subraya la importancia de los puertos marítimos como centros logísticos y puntos de interconexión de las vías de transporte en el sistema europeo de transporte. No obstante, la evaluación y selección de los proyectos portuarios requieren un seguimiento riguroso.

2.14. El CDR está de acuerdo en que para los puertos marítimos no se adopte una clasificación similar a la que se prevé en las orientaciones para los aeropuertos

y que, por tanto, no se prevea la clasificación de determinados puertos como «puertos marítimos de interés europeo».

2.15. El Comité está de acuerdo en que, para evitar falseamientos de la competencia, conviene en principio no conceder ayudas, con cargo al presupuesto de las RTE, para proyectos localizados en el interior de una zona portuaria. De este modo se descarta claramente la concesión de ayudas a proyectos para supraestructuras. La Comisión ha reconocido que se debe tener en cuenta la repercusión de los proyectos individuales sobre la competencia.

2.16. Las tres excepciones al principio de no subvencionar las inversiones en infraestructura en el interior de las zonas portuarias no deben referirse únicamente a sistemas de gestión del transporte e información, como los sistemas EDI, sino también a proyectos referentes al transporte combinado. De otro modo, todos los proyectos descritos en la sección 7 del Anexo II serían subvencionables aun cuando estuviesen en el interior de zonas portuarias. Ahora bien, ello falsearía considerablemente la competencia, puesto que en este contexto se trata fundamentalmente de inversiones en supraestructuras para el transbordo. Y supondría en cierto modo la supresión encubierta del criterio fundamental según el cual sólo podrán recibir ayudas los proyectos en infraestructuras para las regiones portuarias marítimas.

2.17. Se prevé, además, que también en las regiones beneficiarias podrán subvencionarse (a través de los recursos de los fondos estructurales y el Fondo de Cohesión) proyectos en el interior de zonas portuarias, con lo cual tales ayudas podrán destinarse igualmente, en casos excepcionales, a inversiones en supraestructuras. La Comisión interviene así activamente en la competencia entre los puertos marítimos europeos. Ahora bien, dicha competencia no debe resultar distorsionada en perjuicio de los puertos septentrionales a través de una política que tenga por objetivo dirigir o «repartir equitativamente» los flujos de transporte entre los puertos marítimos europeos, ya sea mediante ayuda financiera o mejorando las condiciones generales. La competencia entre los puertos marítimos europeos no debe ser nivelada por medidas comunitarias. No es aceptable que la utilización de recursos públicos en el marco de las ayudas regionales pueda perjudicar en otro lugar la rentabilidad de las inversiones privadas. Si desde el punto de vista de la política regional es necesario subvencionar determinadas zonas, la ayuda debe realizarse a través del establecimiento y el fomento de industrias adaptadas a la región. El CDR se manifiesta decididamente en contra de un cambio deliberado de los flujos de transporte existentes, que están bien organizados.

2.18. Existen, por tanto, motivos fundados para la intervención de la Comunidad, aunque en muy estrecha concertación con las regiones, los Estados miembros y con las administraciones locales, y en el pleno respeto del principio de subsidiariedad.

2.19. Por lo demás, en los diversos niveles de la administración se han realizado ya —contrariamente a lo que afirma la propuesta de Decisión— muchos esfuerzos para coordinar los puntos de interconexión a partir de un plan global para la circulación y el transporte o de un plan de movilidad.

2.20. Esto conducirá en última instancia a una clasificación jerárquica de los puertos marítimos a escala europea.

### 3. Conclusiones

3.1. El Comité se manifiesta de acuerdo por el momento con los criterios para la determinación de los puertos marítimos del Anexo I y la lista resultante de los 300 puertos de mar seleccionados en los esquemas de la RTE. El Comité suscribe igualmente la excepción solicitada para las islas de los mares Egeo y Jónico.

3.2. En la fase actual de desarrollo de la política europea de circulación y transporte, el Comité manifiesta también su acuerdo con los criterios para la determinación de terminales y puertos interiores del Anexo I (esquemas).

3.3. Sin embargo, el registro de puertos interiores y terminales intermodales en los mapas del Anexo I es incompleto, porque hay muchos otros que satisfacen los criterios. Por tanto, es necesario completar los mapas.

3.4. En lo que se refiere a los proyectos incluidos en el Anexo III, el Comité desea señalar que en todos los Estados miembros europeos tiene lugar —a menudo por iniciativa de los entes regionales y locales— una rápida evolución en los proyectos prioritarios y en su definición.

3.5. Habría sido preferible proceder periódicamente a una actualización de dicho Anexo III tras una amplia ronda de consultas de las autoridades regionales y locales.

Bruselas, el 17 de septiembre de 1998.

*El Presidente*  
*del Comité de las Regiones*  
Manfred DAMMEYER