



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 24.6.2003
COM(2003) 376 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO
EUROPEO**

sobre el desarrollo de una red euromediterránea de transporte

ÍNDICE

1.	Introducción	3
2.	Objetivos de la Comunicación	4
I.	Dimensión económica y política de la red euromediterránea de transporte	4
A.	Un imperativo económico	4
B.	Una prioridad política pendiente de concreción.....	6
II.	Realización de la red euromediterránea de transporte	7
A.	Planificar la red y determinar los proyectos de infraestructura prioritarios.....	8
B.	La problemática de la financiación de la red	11
C.	Integración de los objetivos comunes en materia de política de transportes	13
	Conclusión.....	18
	ANEXO 1	20
	ANNEXE 2	22

1. INTRODUCCIÓN

En un momento en que la Unión Europea se prepara para ampliarse a diez nuevos Estados miembros, la Comisión Europea ha iniciado una reflexión en profundidad sobre el porvenir de la red transeuropea. En primera instancia se ocupó de esta reflexión el grupo de alto nivel presidido por Karel Van Miert¹ y está previsto que fruto de la misma se redacte a finales de una propuesta de revisión de las orientaciones comunitarias² para el desarrollo de la red en la Unión Europea ampliada. **En una segunda etapa, la Comisión presentará una comunicación global con propuestas para conectar los ejes de la red transeuropea con los países vecinos de la Unión, en particular los de la cuenca mediterránea.**

La voluntad política de desarrollar una relación de cooperación privilegiada con los países de la cuenca mediterránea no es nueva. En cambio, la cuestión específica de la extensión de la red transeuropea a esos países del este lo es mucho más. Contrariamente a los países de Europa central y oriental, para los que las conferencias paneuropeas de Creta (1994) y Helsinki (1997) lanzaron y alimentaron la reflexión sobre la dimensión exterior de la red hacia el este, no ha habido todavía ningún debate sobre su dimensión mediterránea.

El Consejo Europeo de Copenhague de 12 y 13 de diciembre de 2002 subrayó la necesidad de un mayor desarrollo de la cooperación transfronteriza y regional con los países vecinos, en particular los países del sur del Mediterráneo, y de estos países entre sí, “entre otros medios a través de la mejora de la infraestructura de transporte -lo que incluye los instrumentos correspondientes- con el fin de aprovechar plenamente el potencial de estas regiones”. **Sobre esta base, la Comisión ha lanzado la idea de un nuevo marco para las relaciones entre la UE y sus vecinos del este y del sur, basado en el concepto de la vecindad³. Este marco otorga un lugar importante al desarrollo de infraestructura de transporte y energía que conecten la Unión con los países vecinos. En lo que se refiere a la energía, la Comisión ha elaborado recientemente propuestas para el refuerzo de los lazos de cooperación y las interconexiones con los países vecinos⁴.**

Ya en 1995, la Declaración de Barcelona había puesto el acento en la interconexión de las redes de transporte mediterráneas con la red transeuropea y el desarrollo de las conexiones entre las regiones meridionales. La quinta conferencia de ministros euromediterráneos de asuntos exteriores celebrará en Valencia el 22 y el 23 de abril de 2002 y el plan de actuación aprobado esta ocasión reafirmaron el carácter prioritario del desarrollo de las redes e infraestructuras de transporte en el Mediterráneo, en particular las interconexiones.

Conviene asimismo recordar que dos de los diez nuevos Estados miembros de la Unión Europea (Chipre y Malta) son socios mediterráneos en el sentido de la Declaración de Barcelona, y que Turquía - asimismo un socio mediterráneo- es candidata a la adhesión. **El**

¹ El Grupo Van Miert, que deberá terminar sus trabajos a finales del primer semestre de 2003, tiene por principal mandato la elaboración de la lista de los proyectos prioritarios de los corredores de transporte más importantes para el tráfico internacional de mercancías en la UE ampliada. La interconexión de las redes de los futuros Estados miembros con el resto de la Unión (dimensión Este-Oeste), así como de las redes de los nuevos Estados miembros entre sí (dimensión Norte-Sur) es uno de los puntos centrales de los trabajos del grupo.

² Decisión 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23.07.1996

³ COM (2003) 104 final «Una Europa más amplia - Relaciones con los países vecinos: un nuevo marco para las relaciones con nuestros vecinos del Este y del Sur de Europa».

⁴ COM (2003) 262 final de 13.05.2003, "Communication de la Commission sur la politique énergétique et les pays voisins".

estrechamiento de los lazos políticos, económicos y sociales entre las dos orillas del Mediterráneo propiciado por la ampliación y profundización de la Asociación euromediterránea hace indispensable el desarrollo de una red euromediterránea de transporte, tanto en el sentido transversal entre los países del sur (conexiones entre los socios mediterráneos) como en el sentido norte-sur (interconexiones con la red transeuropea de transporte).

En este contexto, ahora que acaba de celebrarse la reunión informal de Ministros Euromediterráneos de Asuntos Exteriores en Creta (26 y 27 de mayo) que ha puesto de nuevo el acento sobre la necesidad de desarrollar las infraestructuras de transporte de los socios mediterráneos y que, a finales de año, tendrá lugar en Nápoles (2 y 3 de diciembre) la Sexta Conferencia de Ministros de Asuntos Exteriores de la Asociación Euromediterránea (Barcelona VI), las presidencias griega e italiana de la Unión ofrecen la oportunidad de llevar a cabo una reflexión específica sobre la red euromediterránea de transporte. Esta reflexión servirá para alimentar el debate sobre la dimensión exterior de la red transeuropea.

2. OBJETIVOS DE LA COMUNICACIÓN

El concepto de red euromediterránea de transporte no ha superado hasta ahora la fase de las declaraciones políticas.

La presente Comunicación persigue dotar de contenido a este concepto mediante una mejor definición de las implicaciones de esta red, de sus características y de las limitaciones inherentes a su desarrollo, ya sean desde el punto de vista de la seguridad como de la financiación.

Con esta reflexión, la Comisión pretende dar un impulso significativo al desarrollo de esta red y sensibilizar a todos los agentes afectados, públicos y privados, sobre la necesidad de un apoyo activo y de una estrecha cooperación en este ámbito.

Con este fin, la Comunicación evocará en un primer momento la dimensión económica y política de la red euromediterránea de transporte (I) y analizar a continuación las condiciones y objetivos básicos de su realización (II).

* *

*

I. Dimensión económica y política de la red euromediterránea de transporte

A. UN IMPERATIVO ECONÓMICO

Algunas **cifras clave**⁵ ilustran la importancia del sector de los transportes para los socios mediterráneos y las relaciones euromediterráneas (véase también el anexo 2: cifras clave del transporte en el Mediterráneo):

1. Comercio

⁵ Fuente : Eurostat. Programme Medstat.

Cerca de 500 millones de toneladas de mercancías transitaron por los puertos de los socios mediterráneos en 2000, lo que representa un aumento del 12,8% en relación con 1998. El tráfico de mercancías superó ampliamente los 11 millones de toneladas en los 15 puertos principales (por ejemplo, Betuia (Argelia) : 36,4 millones de toneladas; Izmit (Turquía) : 31,4 millones de toneladas; Alejandría (Egipto): 28,4 millones de toneladas). Los puertos turcos, con un tráfico de casi 150 millones de toneladas, representan casi un tercio de todo el comercio marítimo de los socios mediterráneos, seguidos por Argelia (100 millones), Egipto (55 millones) y Marruecos (53 millones). Estos volúmenes se acercan a los logrados en algunos países de la UE, como Dinamarca, Finlandia y Portugal – respectivamente 97 millones, 81 millones y 56 millones de toneladas en 2000.

Paralelamente, la Unión Europea representa, de lejos, el principal socio marítimo de muchos socios mediterráneos, en particular del Magreb, el transporte marítimo se lleva la parte del león en el comercio de mercancías entre las dos orillas del Mediterráneo. En 2000, la UE exportó e importó por vía marítima prácticamente 146 millones de toneladas de mercancías con destino u origen en los socios mediterráneos, lo que representa casi el 74% (en tonelaje) de la totalidad de los intercambios comerciales.

2. Desarrollo del turismo

Con 54 aeropuertos principales (de más de 100.000 pasajeros al año), los socios mediterráneos recibieron el año 2000 más de 100 millones de pasajeros (llegadas y salidas), lo que representa un aumento del 14% desde 1998. En estos países, una parte importante de esta actividad es función del turismo. Conviene señalar asimismo que, con casi 15 millones de pasajeros en 2000, el aeropuerto de Estambul/Ataturk (Turquía) fue de lejos el aeropuerto más visitado de los países candidatos a la UE, y que aeropuertos como el de El Cairo o Tel Aviv reciben un número anual de pasajeros superior al de los principales países candidatos.

La UE representa de lejos el principal socio aéreo de la mayoría de los socios mediterráneos. Aun en los países en que ocupa la segunda posición detrás del Oriente próximo y medio, representa casi un cuarto del tráfico aéreo de pasajeros.

Aunque el desarrollo de los cruceros y del tráfico de transbordadores es relevante en las islas y en algunos países mediterráneos, la mayoría de los turistas viajan a los países socios mediterráneos en avión. El número de turistas con destino a estos países creció a un ritmo anual medio del 8,3% durante el período 1998-2000, pasando de alrededor de 28,7 millones en 1998 a más de 33,6 millones en el año 2000. Si el porcentaje máximo de 80% corresponde a Malta y Chipre, el porcentaje de turistas procedentes de la UE superó ampliamente el 40% en 2000 en otros cinco países socios mediterráneos (Túnez, Marruecos, Egipto, Israel y Turquía).

El transporte marítimo de pasajeros se limita principalmente a Egipto, el Magreb y Turquía, si bien el sector de cruceros está en expansión en la cuenca mediterránea y constituye una actividad importante para países como Chipre y Malta, pero también para otros destinos turísticos.

Desde los sucesos del 11 de septiembre de 2001, el sector turístico ha acusado una baja sensible de actividad en los socios mediterráneos, en particular, Egipto, Israel, Jordania, Siria y Turquía. Este descenso es tanto más preocupante por cuanto el sector turístico tiene un peso importante en el PIB de la mayor parte de estos países y constituye una fuente de divisas nada despreciable.

3. El necesario reequilibrio de los flujos de transporte

La mayor parte de los grandes flujos internacionales que atraviesan la Unión se concentran en los puertos del mar del Norte. Esta polarización concentra los flujos en determinados corredores norte-sur, lo que acrecienta los problemas de congestión en los grandes países de tránsito de la Unión y al mismo tiempo deja en el abandono a determinadas regiones periféricas aisladas del sur de Europa. Un desarrollo sostenible de los transportes que favorezca un mejor reparto territorial de los flujos pasa por el desarrollo de nuevos centros de distribución del tráfico en el sur de la Unión que puedan captar un tráfico marítimo con un fuerte potencial de crecimiento procedente de Asia a través del canal de Suez. En esta perspectiva, el desarrollo de las autopistas del mar constituye una prioridad. El Libro Blanco de la política de transportes⁶ insiste en la importancia de la creación de estas autopistas del mar para descongestionar las carreteras y contribuir al reequilibrio de los flujos y los modos de transporte.

B. UNA PRIORIDAD POLÍTICA PENDIENTE DE CONCRECIÓN

La necesidad de conectar mediante redes y un sistema de transporte eficaz a la Unión Europea con los países socios mediterráneos no es una prioridad totalmente nueva⁷, pero sí una prioridad que se ha convertido en más urgente por la perspectiva de la ampliación, el desarrollo de la asociación euromediterránea y la reflexión iniciada en la UE sobre el futuro de la red transeuropea de transporte.

En efecto, los socios mediterráneos deben poder sacar provecho de la Unión Europea ampliada, mientras que la Unión necesita una zona de estabilidad y prosperidad⁸ en sus flancos meridional y oriental. La existencia de redes de transporte modernas y eficaces es en efecto una condición sine qua non para el buen funcionamiento de la zona euromediterránea de libre comercio que está previsto crear en el horizonte de 2010, pero también un potente factor de integración regional y subregional entre los socios mediterráneos.

Las necesidades de inversión en la región mediterránea en este sector son muy importantes y tenderán a crecer de manera sustancial en los próximos decenios a causa de la evolución demográfica, el aumento de la movilidad y la demanda de transporte generadas por el aumento del comercio euromediterráneo y el desarrollo económico y social.

Además, estos últimos años han visto la aparición de **nuevas necesidades y limitaciones** que tienen un impacto directo sobre el sector del transporte en el Mediterráneo, como son el desarrollo del **turismo**, las preocupaciones de **seguridad** derivadas de los riesgos generados por el transporte de hidrocarburos y el terrorismo internacional, o por la creciente condición de **zona de tránsito** del Mediterráneo, en particular a causa del aumento de los flujos de tráfico procedentes de Asia.

Por lo que se refiere a las evoluciones recientes se citará también **el desarrollo de las negociaciones comerciales internacionales encaminadas a una apertura creciente de los**

⁶ COM (2001) 370 de 12.09.2001, «Libro Blanco - La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad».

⁷ Véase la Declaración de Barcelona; Comunicaciones de la Comisión “Un nuevo impulso para el proceso de Barcelona” COM (2000) 497 final y “Aumentar la cooperación euromediterránea en los sectores del transporte y la energía” COM (2001) 126 final.

⁸ La creación de una zona de prosperidad compartida es el objetivo final del aspecto económico y financiero del Proceso de Barcelona.

mercados de transporte. Todas las economías avanzadas se basan en redes de transporte fiables, numerosas y competitivas con el fin de favorecer las relaciones internacionales y las bases del crecimiento económico. En el marco de las negociaciones multilaterales de la OMC (GATS), la Unión Europea milita activamente por un acceso adecuado al mercado de los operadores de transporte así como por una oferta y una elección suficiente entre los operadores para los usuarios de los servicios de transporte. La UE incita igualmente a sus socios comerciales a tomar compromisos sobre la apertura de sus mercados de transporte en el contexto regional y bilateral. Por otra parte, las redes pueden exigir compromisos en el campo del acceso al mercado que vayan más allá de los derechos de tráfico fundamentales para los principales modos de transporte (ej.: la apertura de los servicios de asistencia en escala en los aeropuertos, apertura a la libre competencia de las terminales de contenedores en los puertos). La UE continuará apoyando una apertura de los mercados en el seno de la OMC y a animará a los socios mediterráneos a participar en estas negociaciones.

La vulnerabilidad actual de la red de transporte en las orillas meridional y oriental del Mediterráneo, que es debida a una malla insuficiente (sobre todo terrestre) y a la falta de medios de gestión del tráfico, pero también a la **escasa cooperación subregional**, es un obstáculo importante para la inversión y el desarrollo económico y social de la región y pone en peligro el buen funcionamiento de la futura zona de libre comercio con la Unión Europea. **El refuerzo de la cooperación subregional permitiría sin ninguna duda explotar mejor las complementariedades y abrir los mercados, lo que facilitaría la construcción y el funcionamiento de la red euromediterránea de transporte.**

La diversidad de situaciones imperante entre los distintos socios mediterráneos, así como la compartimentación de los mercados en la región, constituyen un obstáculo importante para el desarrollo de la red transeuromediterránea de transporte. Ahora bien, la creación de esta red daría un gran impulso a la integración regional entre los países del sur, lo que es una condición sine qua non para la creación de un mercado ampliado que pueda atraer inversiones directas. En la situación actual, a pesar de un fuerte crecimiento del comercio entre los países de sur y entre los socios mediterráneos estos últimos años, éste no supera el 5% del comercio total de estos países⁹. **Está claro que la cooperación subregional en un ámbito tan crucial como el de los transportes, en particular en el Magreb y el Mashrek, permitiría explotar mejor las complementariedades subregionales, lograr economías de escala y abrir los mercados para alcanzar una masa crítica para la inversión.** La integración subregional presenta además la ventaja de permitir la diferenciación regional en la aplicación del Programa MEDA.

Existen ya un determinado número de organismos (o procesos) de cooperación subregional¹⁰, sobre cuya base se pueden desarrollar iniciativas concretas de cooperación en el sector de los

⁹ Fuente: informe FEMISE anteriormente mencionado.

¹⁰ Fundada en 1989, la UMA constituye un marco de cooperación subregional global. La Comisión Europea aboga por su refuerzo y por la puesta en marcha a su amparo de iniciativas concretas de cooperación, en particular en los ámbitos del transporte y la energía. (Véase el discurso del Presidente Prodi ante la Asamblea Nacional y el Senado argelinos, el 31 de marzo de 2003).

El Proceso de Agadir consiste en el compromiso solemne de Túnez, Marruecos, Egipto y Jordania para implantar entre ellos una zona de libre comercio. El Acuerdo de fue rubricado el 11 de energía de 2003 en Amman por los Ministros de Comercio de los países interesados y debía ser ratificado a continuación según los procedimientos internos de cada uno de los países que son parte en el acuerdo.

En 1995 se creó el GTMO que integra Argelia, España, Francia, Italia, Marruecos, Portugal y Túnez. El GTMO es miembro del Foro euromediterráneo de los transportes y está en el origen de avances notables en la cooperación subregional en materia de transportes en el Mediterráneo occidental. En la actualidad no existe ninguna estructura equivalente para el Mediterráneo oriental.

transportes. **La Comisión tiene la intención de fomentar y apoyar, tanto en el plano político como el financiero, estas iniciativas fundamentales para el desarrollo económico global de la región.**

II. Realización de la red euromediterránea de transporte

Los datos económicos y políticos apoyan claramente la prioridad que se da al desarrollo de la red euromediterránea de transporte. Para concretar esta red es necesario planificar y determinar los proyectos de infraestructura prioritarios (II. A), obtener los recursos financieros necesarios para su realización (II.B) e integrar los objetivos comunes en materia de política de transportes (II.C).

A. PLANIFICAR LA RED Y DETERMINAR LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA PRIORITARIOS

El interés principal de esta iniciativa del Foro Euromediterráneo de Transportes¹¹ será fomentar un concepto global y coherente de la red y facilitar la movilización de capitales de los proveedores de fondos privados y públicos para la financiación de los proyectos prioritarios determinados.

Este ejercicio de planificación de la red y de determinación de los proyectos prioritarios acaba de arrancar en el marco del Programa MEDA (véase el Anexo 1) y deberá servir para disponer a mediados de 2004 de un primer esbozo de la red¹². La red estará completamente definida en 2006. Con el fin de dotarla de la legitimidad política necesaria, los Ministros de Transportes de todos los países asociados euromediterráneos deberán a su debido tiempo momento aprobar los proyectos prioritarios de la red. Por tanto, una de las próximas presidencias de la Unión deberá organizar una Conferencia Euromediterránea de Ministros de Transportes similar a la celebrada bajo la Presidencia griega en el sector de la energía (Atenas, 21 de mayo de 2003). Por último, la Comisión extraerá las consecuencias de este ejercicio durante la revisión de las orientaciones de la red transeuropea de transporte¹³ para conectarla a las redes de los socios mediterráneos y de los instrumentos financieros de que dispone, en particular el Programa MEDA y los Programas de cooperación interregionales INTERREG en los que participen socios mediterráneos.¹⁴

• Una metodología probada: el análisis por corredores

Habida cuenta de las limitaciones presupuestarias, la realización de la red euromediterránea de transporte supone la concentración de los recursos financieros disponibles en los proyectos de infraestructura verdaderamente prioritarios. En este contexto, es imprescindible la planificación coherente de la red por corredores que permitan ordenar mejor las prioridades.

¹¹ El Foro euromediterráneo de transportes fue creado en 1998 y constituye el marco de referencia para el desarrollo de la cooperación regional en el sector de los transportes. Organizado y presidido por la Comisión Europea, se compone de altos funcionarios de transportes de los Estados miembros de la UE y de los socios mediterráneos.

¹² Conviene señalar asimismo que, a partir de 2003, se iniciarán en el marco de este ejercicio dos estudios de viabilidad (uno para el Magreb y otro para el Mashrek) para proyectos regionales de infraestructuras de gran envergadura que hayan sido consensuados por los socios mediterráneos.

¹³ Véase la Decisión 1692/96/CE de 23.07.1996 anteriormente citada.

¹⁴ Programas 2000-2006 INTERREG III A España / Marruecos, III B MEDOC y ARCHIMED.

La Unión Europea posee a este respecto una experiencia probada en la red transeuropea. Sin olvidar el contexto político, económico y presupuestario específico de los socios mediterráneos, esta metodología puede aplicarse a la región mediterránea. Análogamente al ejercicio realizado recientemente para los Balcanes¹⁵ y anteriormente para los países candidatos (estudio TINA¹⁶, a partir del cual el Grupo Van Miert presentará propuestas sobre la red transeuropea de transporte de la Europa ampliada), el objetivo sería repasar la situación de la red de infraestructuras de transporte en el Mediterráneo y seleccionar, a partir de los corredores determinados previamente, los proyectos de infraestructura de transporte que todos los socios euromediterráneos consideran de gran interés regional.

A partir de los estudios existentes, ya sean éstos globales¹⁷ o de viabilidad de proyectos concretos, la determinación y priorización de los proyectos descansaría por tanto en un análisis por corredor, que es un método probado en los países de Europa central y oriental tras la conferencias de Creta y Helsinki. Este análisis serviría para profundizar en los trabajos previstos en relación con las regiones paneuropeas de transporte (PETRA) concebidas para dichas conferencias.

A título indicativo se pueden citar los corredores multimodales siguientes¹⁸, cuyo desarrollo podría servir para fomentar la integración regional y la coherencia de las redes de los socios mediterráneos con la red transeuropea:

- **El corredor multimodal transmagrebí** que comprende un componente ferroviario (el tren transmagrebí) y un componente vial (la autopista de la UMA) que conecta las principales ciudades de Marruecos, Argelia y Túnez y que integra las posibilidades de conexiones marítimas y aéreas con los principales centros económicos de la orilla septentrional de la cuenca mediterránea (el Arco Latino).
- **El corredor doble del Mediterráneo oriental** situado en el eje natural de los intercambios comerciales entre la Unión Europea, los Balcanes y los países del Mediterráneo oriental. Este corredor comprende ejes de carreteras y ferrocarriles que comunican los principales puertos y aeropuertos de la región. El corredor parte de Bulgaria, atraviesa Turquía y se divide en dos ramas, una paralela a la costa a través de Siria, Líbano, Israel y Egipto, y otra que atraviesa las mesetas siria y jordana.

Habida cuenta de la importancia de los aspectos medioambientales, la Comisión procurará que se aplique en este contexto la legislación comunitaria de protección del medio ambiente en vigor.¹⁹

¹⁵ Véase «Les infrastructures de transport et d'énergie dans l'Europe du Sud-Est », documento estratégico de la Comisión aprobado por la Conferencia regional para Europa suroriental celebrada Bucarest el 25 y 26 de octubre de 2001. En junio de 2002, la Agencia Francesa de Desarrollo realizó asimismo un estudio regional sobre las infraestructuras de transporte (Transport Infrastructure Regional Study – TIRS) patrocinado por la Comisión Europea, el BEI y la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT). El estudio TIRS se completará y profundizará en 2003 mediante el estudio REBIS (Regional Balkans Infrastructure Study).

¹⁶ TINA: Transport Infrastructure Network Assessment.

¹⁷ CORRIMED, INFRAMED, REDWEG (estudios cofinanciados en 1997 por la Comisión Europea).

¹⁸ Véase el estudio CORRIMED anteriormente citado.

¹⁹ Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente; Directiva 92/43/CE, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres; Directiva 79/409/CEE relativa a la conservación de las aves silvestres.

- **Una red que refleja las especificidades de la cuenca mediterránea: multimodal con preponderancia de las dimensiones marítima y aérea**

El comercio exterior entre la UE y los socios mediterráneos se efectúa mayoritariamente por vía marítima y aérea (véase el Anexo 2).

Por consiguiente, el ejercicio de planificación de la red hará hincapié en los modos de transporte marítimo y aéreo habida cuenta de su papel central en un sistema de transportes organizado alrededor de un mar cerrado, así como en sus conexiones terrestres, fundamentales para el desarrollo del comercio entre los países del sur. Desde esta perspectiva, las **plataformas multimodales** de conexión entre los puertos y aeropuertos y sus áreas de influencia tendrán una función muy importante.

El **transporte marítimo de corta distancia** reviste una importancia especial en el Mediterráneo habida cuenta de las distancias que hay que recorrer y del hecho de que en algunos casos no existen vías terrestres practicables. A este respecto conviene recordar que los socios mediterráneos cuentan con unos 58 grandes puertos por los que transitan más de un millón de toneladas de mercancías al año.

Este modo de transporte fue objeto recientemente de un Consejo informal específico de los Ministros de Transportes de la UE los días 31 de mayo y 1 de junio de 2002 en Gijón. Durante este Consejo, los Ministros comprobaron que había una voluntad política de cooperar para la creación de la **autopistas del mar** en el contexto de la red transeuropea de transporte, pero también a los niveles regional y transfronterizo, conectando los corredores y costas de los Estados miembros y sus vecinos. A tal fin, los Ministros insistieron en la intermodalidad del transporte marítimo de corta distancia, en particular la interconexión e interoperabilidad de las redes de transporte marítimo y terrestre, incluidas las carreteras, los ferrocarriles y las vías de navegación interior.

Está claro que la cuenca mediterránea constituye un terreno privilegiado para el desarrollo de estas Autopistas del Mar que serán por tanto un elemento clave de la red euromediterránea de transporte. En particular, cabe pensar que durante la revisión de las orientaciones comunitarias de la red transeuropea de transporte iniciada por el Grupo Van Miert se dará la prioridad a varias Autopistas del Mar en el Mediterráneo que comuniquen Malta y Chipre con el resto de la Unión Europea, así como con los países del sur y el este del Mediterráneo. Existe también la posibilidad de la creación de una autopista del mar que conecte el norte de Grecia con el sudeste de Turquía y el Oriente Próximo, así como con la región de los Balcanes y Chipre.

Además de la necesidad de medidas nacionales por parte de los socios mediterráneos para fomentar el transporte marítimo de corta distancia, la UE, en particular a través del Programa MEDA, tiene una función que desempeñar para fomentar el desarrollo de este modo de transporte en los socios mediterráneos. Conviene destacar asimismo la posibilidad que se ofrece a las empresas de los países socios mediterráneos de participar en proyectos piloto del futuro Programa Marco Polo²⁰.

Con el fin de dar un impulso concreto a la creación de las Autopistas del Mar en la cuenca mediterránea, se podrían asimismo organizar licitaciones conjuntas entre los Estados

²⁰ COM (2002) 54 en tramitación en el Parlamento y el Consejo. El futuro Programa Marco Polo está destinado a fomentar las iniciativas intermodales, en particular las que integran el transporte marítimo de corta distancia.

miembros y los socios mediterráneos, con el apoyo financiero comunitario, para desarrollar nuevas conexiones marítimas entre la Unión y sus vecinos del sur y el este del Mediterráneo. A este respecto, parece necesario fomentar el uso de buques especialmente adaptados para el transporte marítimo de corta distancia, dotados de los equipos necesarios para la interconexión con las redes terrestres. Serían de provecho para la realización de este objetivo los conocimientos adquiridos por los astilleros navales europeos u otros.

En el sector del **transporte aéreo**, un objetivo importante será el aumento de las capacidades aeroportuarias – sobre todo en lo que se refiere a los aeropuertos secundarios, para desarrollar el “punto a punto”, esencial para el turismo - pero también la integración de los sistemas de gestión del tráfico aéreo vistos los avances hacia la creación del Cielo Único Europeo. Algunos socios mediterráneos ya son miembros de Eurocontrol o tienen un acuerdo de cooperación bilateral con este organismo, lo que fomentará la cooperación en materia de interoperabilidad. Estos esfuerzos de coordinación podrán además reforzarse mediante una estrategia de liberalización del transporte aéreo al nivel regional que pueda, llegado el caso, apoyarse en una petición de estos países de firmar un acuerdo de “cielos abiertos” con la Unión.

En cuanto al **transporte ferroviario**, aunque las conexiones entre los socios mediterráneos son casi inexistentes, deberá prestarse una atención especial a su desarrollo con el fin de facilitar el comercio y la intermodalidad y reducir las emisiones de CO₂ en la región. Proyectos de este tipo podrían por tanto ver el día en el Magreb y, si las condiciones de paz se logran algún día en el Oriente Próximo, en la región del Mashrek.

B. LA PROBLEMÁTICA DE LA FINANCIACIÓN DE LA RED

La evolución reciente de la situación de la inversión en los socios mediterráneos se caracteriza por el **estancamiento y la insuficiencia de los flujos de inversión privada** (unos 4.500 millones de euros en el período 1995-2000)²¹. Esto penaliza la financiación de las infraestructuras de transporte, tanto en lo que se refiere a su rehabilitación como a su construcción. Por otra parte, la **financiación pública** – incluida la disponible al nivel de la UE – continuará desempeñando en el futuro una función importante en el ámbito de las infraestructuras habida cuenta de la magnitud de la inversión necesaria. **Conviene por tanto reflexionar sobre la forma de movilizar y combinar de la mejor forma posible estas fuentes de financiación.** En este ámbito esencial, la Comisión ha elaborado recomendaciones en relación con la verificación de las modalidades de financiación actuales de la red transeuropea de transporte y el fomento de las asociaciones ente los sectores público y privado (PPP)²².

Esta reflexión presenta un interés claro en el marco euromediterráneo, en particular en lo que se refiere a los criterios esenciales para el éxito de las asociaciones entre los sectores público y privado, entre los que se puede citar la necesidad de disponer de los siguientes elementos:

- i) un proyecto claramente definido que corresponda a una prioridad aprobada al más alto nivel político;

²¹ Véase el informe FEMISE sobre la evolución de la estructura del comercio y las inversiones ente la UE y los socios mediterráneos, marzo de 2002.

²² Véase COM (2003) 132 final de 23/04/2003: «Comunicación de la Comisión - Desarrollo de la red transeuropea de transporte: Financiaciones innovadoras - Interoperabilidad del telepeaje».

- ii) un reparto equitativo de los riesgos entre los sectores público y privado, en particular de los riesgos políticos y de cambio en el caso de los socios mediterráneos;
- iii) una gran transparencia de las autoridades públicas, tanto en lo que respecta a sus compromisos financieros como políticos;
- iv) un mandato bien definido para realizar el proyecto que requiere la estabilidad de las condiciones de ejecución y del entorno durante un plazo largo;
- v) la necesidad de un marco jurídico transparente y de políticas de tarificación apropiadas²³.

La asociación de los sectores público y privado es adecuada para la financiación de carreteras, autopistas, aeropuertos y puertos. Para el sector ferroviario y determinados proyectos de gran envergadura y complejos, este mecanismo sólo puede atraer una cantidad limitada de capitales privados, pero ello no les resta interés. Este mecanismo permite en efecto una mejor gestión de los costes y un control de los riesgos que obliga a las autoridades públicas contratantes a una mayor transparencia. Habida cuenta del hecho de que la asociación de los sectores público y privado requiere casi siempre una aportación masiva de dinero público en forma de subvenciones o garantías, conviene asegurar y optimizar estos recursos. Esto vale tanto para las financiaciones públicas de los socios mediterráneos, las financiaciones públicas internacionales las financiaciones públicas disponibles en el marco de la UE, en particular los fondos MEDA y los préstamos del Banco Europeo de Inversiones que tienen, en distintos grados, la vocación de catalizadores de la inversión privada.

Con este convencimiento, la Comisión Europea y el Banco Europeo de Inversiones han establecido una estrecha cooperación entre sí con el fin de garantizar la sinergia entre sus actividades respectivas. Esta cooperación ha aumentado todavía más recientemente con la creación de la **Facilidad Euromediterránea de Inversión y Asociación (FEMIP)** en el BEI. Esta facilidad, decidida por el Consejo Europeo de Barcelona en marzo de 2002 y refrendada por la Conferencia ministerial euromediterránea de Valencia, se lanzó oficialmente el 18 de octubre de 2002 y se traducirá en un aumento gradual de las financiaciones del BEI en favor de los socios mediterráneos de 1.400 a 2.000 millones de euros al año de aquí a 2006. La nueva facilidad, que se beneficia de la larga experiencia del BEI en el Mediterráneo²⁴, está concebida para dar prioridad a las inversiones del sector privado, así como a los proyectos de dimensión regional resultado de la cooperación entre los países del sur, en particular los proyectos de interconexión en el sector del transporte. La Comisión forma parte del Comité de coordinación y diálogo económico de la facilidad mientras que, inversamente, el BEI está estrechamente implicado en los trabajos del Foro euromediterráneo de transportes. Estos mecanismos deberá servir para lograr la mejor combinación posible de las intervenciones de la Comisión (MEDA) con las del Banco (préstamos/facilidad). **En particular, es esencial que los préstamos concedidos por el BEI tengan plenamente en cuenta las prioridades establecidas para la red. En relación con los fondos MEDA, conviene recordar asimismo**

²³ En su comunicación COM (2003) 132 final, la Comisión propone la creación de estructuras de gestión jurídica y financiera sobre el modelo de la sociedad de derecho europeo. Estas estructuras, que podrían crearse específicamente para cada proyecto transnacional, contribuirían a la transparencia y a la cooperación y permitirían simplificar las formalidades administrativas, reducir los gastos generales y lograr economías de escala.

²⁴ Desde 1992, el BEI ha invertido algo más de 10.000 millones de euros en los socios mediterráneos, más de 6.000 millones de los cuales en infraestructuras de desarrollo económico, en particular los transportes y la energía.

que los países interesados tienen que asignar el nivel de prioridad adecuado a los transportes en la programación bilateral plurianual establecida en coordinación con la Comisión.

Es deseable que se establezca asimismo una concertación similar con los Estados miembros, así como con los demás proveedores de fondos activos en la región (en particular el Banco Mundial y los bancos regionales de desarrollo), siguiendo el ejemplo de la experiencia llevada a cabo estos últimos años con los países candidatos del área de los Balcanes.

Más allá de los mecanismos específicos de concertación, la necesidad de una mejor coordinación de los fondos disponibles en el plano euromediterráneo pone en entredicho la oportunidad de crear una **estructura apropiada que estaría encargada de examinar la madurez técnica y financiera de los grandes proyectos de infraestructura, su entramado financiero y la promoción de la red**. La existencia de ese agente, apuntada por la Comisión en relación con la red transeuropea de transporte²⁵, podría ciertamente dar un fuerte impulso a la realización de la red.

Por otra parte, en su reciente Comunicación «Una Europa más amplia - Relaciones con los países vecinos: un nuevo marco para las relaciones con nuestros vecinos del Este y del Sur de Europa»²⁶, y de conformidad con las conclusiones del Consejo sobre la Europa ampliada²⁷, la Comisión anunció que iba a estudiar la posibilidad de crear un nuevo **instrumento de proximidad** que se centrará en los problemas transfronterizos y favorecerá la cooperación regional y subregional, así como el desarrollo sostenible. Desde esta perspectiva, sería lógico que este nuevo instrumento tenga un componente específico dedicado a la promoción de las redes de infraestructura de transporte y energía. Este subprograma, que tendría por objeto conectar los países interesados con las redes transeuropeas de transporte y energía, así como extender a estos mismos países las reglas del mercado único de la Europa ampliada, sería particularmente pertinente en lo que se refiere a los países del sur del Mediterráneo.

Por último, cuando los proyectos son viables económicamente, con frecuencia el inversor privado tropieza con el problema de la cobertura de los riesgos, incluidos los **no comerciales**. La reflexión iniciada recientemente por la Comisión²⁸ sobre la concesión de garantías de préstamos comunitarios con el fin de cubrir esos riesgos para los proyectos de infraestructuras de gran envergadura, incluida la red transeuropea de transporte, podría dar pie para la búsqueda de una solución análoga para la región euromediterránea.

C. INTEGRACIÓN DE LOS OBJETIVOS COMUNES EN MATERIA DE POLÍTICA DE TRANSPORTES

La realización física de la red euromediterránea de transporte no puede ser un fin en sí mismo y la red sólo encontrará su justificación verdadera en la integración de un número determinado de objetivos comunes esenciales en materia de política de transportes.

- **Seguridad marítima: evitar a cualquier precio un nuevo “Erika” o “Prestige” en el Mediterráneo**

²⁵ COM (2003) 132 final

²⁶ COM (2003) 104 final de 11.03.2003

²⁷ Véanse las conclusiones del Consejo de 16.06.2003.

²⁸ COM (2003) 132 final

En lo que se refiere al **transporte marítimo de hidrocarburos en el Mediterráneo**, conviene recordar que el comercio por vía marítima de productos petrolíferos y derivados entra la UE y los 12 socios mediterráneos (importaciones y exportaciones) alcanzó en 2001 los 63 millones de toneladas²⁹. Si, de manera más global, se incluye a todos los productos petrolíferos y derivados que transitan por la región euromediterránea, la cifra es de 395 millones de toneladas transportadas por alrededor de 800 buques cisterna³⁰ que surcan permanentemente el Mediterráneo, lo que constituye un tráfico especialmente denso por una zona eminentemente frágil desde el punto de vista medioambiental. El reciente naufragio del Prestige frente a las costas de Galicia, menos de tres años después del Erika, hace planear el espectro de una catástrofe similar en las aguas mediterráneas cuyos efectos serían todavía más desastrosos.

A raíz de este nuevo accidente de contaminación marina, la Comisión Europea reaccionó inmediatamente proponiendo la rápida aplicación de los “paquetes Erika”, un determinado número de iniciativas complementarias sobre los problemas particulares que presenta el transporte marítimo de productos muy contaminantes como el fuel pesado, y una coordinación reforzada en el seno de la Organización Marítima Internacional³¹. **Es fundamental que estas propuestas tengan su prolongación en el plano euromediterráneo para que se puedan sacar todas las consecuencias de las catástrofes recientes. Esto exige una aproximación y, a más largo plazo, una armonización de las legislaciones de los socios mediterráneos con el acervo comunitario y la legislación internacional.**

En el plano bilateral, conviene velar por que la seguridad marítima sea objeto de un mayor diálogo en el marco de los Acuerdos Euromediterráneos de Asociación. La creación dentro de cada Consejo de Asociación de un subcomité competente para los transportes, la energía y el medio ambiente debería servir para favorecer este proceso.

Al nivel regional, la instancia de referencia es el Foro Euromediterráneo de Transportes. En este marco, la UE y los socios mediterráneos debaten y aprueban conjuntamente los principios y modalidades de la cooperación en el ámbito de la seguridad marítima, al filo de los paquetes Erika y de las medidas adoptadas en relación con el Prestige³². Este ejercicio, que se inició hace dos años, desembocará a finales del año 2003 en un nuevo proyecto regional en el marco del programa MEDA.

Este proyecto regional en fase de elaboración se concentrará en las principales medidas que contienen los paquetes Erika I y II completados con las recientes propuestas de la Comisión, a saber el buen ejercicio de las competencias del Estado de bandera, el seguimiento del rendimiento de las sociedades de clasificación, el seguimiento y el control del tráfico (VTMIS mediterráneo, inspecciones por el Estado del puerto), la protección del medio ambiente, la formación de las administraciones marítimas y de la gente del mar, y la seguridad física y

²⁹ Eurostat. Programa Medstat.

³⁰ Estudio realizado por BEICIP en el marco del proyecto MEDA «Apoyo a los grupos específicos del Foro Europeo de la Energía».

³¹ COM (2002) 681 final du 3/12/2002, Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil suite au naufrage du pétrolier « Prestige ».

³² Véase COM (2002) 681 final. Estas propuestas versan sobre la prohibición de transporte de fuel pesado por petroleros de casco sencillo, la introducción de sanciones penales para los responsables de accidentes de contaminación como consecuencia de negligencias flagrantes, el establecimiento de un sistema de homologación comunitario de los certificados de competencia de los marinos expedidos fuera de la UE, el refuerzo del sistema de presentación de informes por los pilotos del puerto y medidas de protección reforzadas de las aguas costeras, en particular el mar territorial y la zona económica exclusiva (ZEE).

operacional de los buques y de las instalaciones portuarias en la región mediterránea. Un proyecto de este tipo deberá coordinarse con los principales agentes del sector en los planos internacional y regional (OMI, REMPEC³³), así como con las demás iniciativas desarrolladas en el marco de la cooperación con los sectores de la justicia, la inmigración y las aduanas. Podría asimismo preverse a medio plazo que los socios mediterráneos interesados pasen a ser miembros asociados de la **Agencia Europea de Seguridad Marítima** recientemente creada por la Comisión. En particular, la Agencia podría ayudar a estos países a formar inspectores de seguridad marítima.

Por otra parte, es deseable que en el futuro se trate en el marco del Foro Euromediterráneo de Transportes el tema de la coordinación y el intercambio de información entre Memorándum mediterráneo sobre el control de los puertos³⁴ y el Memorándum de París.

Por último, como subrayó recientemente la Declaración Ministerial aprobada en el Consejo de Ministros euromediterráneos de energía reunidos en Atenas el 21 de mayo de 2003, a causa de la sensibilidad y vulnerabilidad particular del mar Mediterráneo para este tipo de transporte, es importante llevar a cabo reflexiones sobre la oportunidad de aliviar el tráfico marítimo de hidrocarburos en el Mediterráneo mediante el desarrollo de oleoductos, si la viabilidad técnica, económica y medioambiental de éstos se confirmase. En este contexto, se recomienda asimismo el fomento de la tecnología de los buques cisterna de doble casco para el transporte de petróleo y productos derivados.

- **Transporte aéreo: fomentar un espacio aéreo euromediterráneo**

La proximidad geográfica y la densidad del tráfico de pasajeros entre la UE y los socios mediterráneos, relacionada principalmente con el turismo y la movilidad de las poblaciones inmigradas, plantea el problema de la compartimentación de los espacios aéreos europeo y mediterráneos y de su sumisión a modos de funcionamiento y reglas diferentes. Por consiguiente, al igual que en el sector del transporte marítimo, la convergencia de las legislaciones de los socios mediterráneos en el ámbito del transporte aéreo con la legislación comunitaria es una necesidad ineludible.

La elaboración de legislaciones estrictas en materia de seguridad aérea constituye una etapa esencial del este proceso de convergencia. A este respecto, es importante subrayar que la Unión Europea acaba de dotarse de una **Agencia Europea de Seguridad Aérea**. Al igual que en el ámbito marítimo, se podría prever una participación eventual de los socios mediterráneos que los deseen en esta Agencia.

En lo que se refiere a las reglas de acceso al mercado, algunos socios mediterráneos han comunicado a la Comisión su deseo de firmar un acuerdo de cielos abiertos con la Unión para la apertura recíproca de los mercados. Es el caso de Marruecos, que expresó su interés por un acuerdo de estas características ya en 1998. Más recientemente, el Líbano ha manifestado igualmente su interés en esta posibilidad. Desde las sentencias del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 5 de noviembre de 2002 (llamadas "de cielos abiertos"), se ha clarificado la situación y se ha reconocido a la competencia comunitaria para

³³ Centro Regional Mediterráneo para la intervención urgente contra la contaminación marina accidental, con base en Malta.

³⁴ El Memorándum mediterráneo fue firmado en 1997 por todos los socios mediterráneos y tiene su secretaría en Casablanca. La adhesión de Malta y Chipre a la UE reforzará la relación entre el Memorándum mediterráneo y el Memorándum de París con la perspectiva de un Mediterráneo más seguro y más limpio.

la celebración de dichos acuerdos con países terceros. En noviembre de 2002, la Comisión adoptó una Comunicación en la que extrae las consecuencias de la sentencia del Tribunal para las relaciones internacionales de la Unión. Esta comunicación se completó el 26 de febrero de 2003 con una propuesta de un conjunto de medidas por las que se crea un marco jurídico para todas las relaciones bilaterales entre la Unión Europea y el resto del mundo en el sector del transporte aéreo³⁵. En estas condiciones, es previsible que la Comisión solicite al Consejo de Ministros de la Unión un mandato de negociación para la firma de acuerdos con los socios mediterráneos sobre el acceso mutuo al mercado en el sector del transporte aéreo. La Comisión es en principio favorable a esa perspectiva y ya ha iniciado las conversaciones exploratorias en este sentido con Marruecos. No obstante, si bien en una primera fase no puede descartarse la estrategia bilateral, la Comisión desea a medio plazo seguir una estrategia regional o subregional que permita la garantizar la coherencia de los compromisos en este sector y promover un verdadero espacio aéreo euromediterráneo.

En lo que se refiere a la gestión del tráfico aéreo, la Unión Europea se ha comprometido recientemente en la realización del **Cielo Único Europeo**. El objetivo es lograr una gestión integrada y común del espacio aéreo sobre la base de un marco reglamentario armonizado que debería ser de aplicación a finales del año 2004. **Está claro que la realización del Cielo Único Europeo deberá hacerse en colaboración con los socios mediterráneos.**

- **Seguridad en los sectores marítimo y aéreo: trabajar por unas normas comunes y jurídicamente vinculantes para luchar mejor contra el terrorismo internacional**

Si la seguridad en los ámbitos marítimo y aéreo ha sido siempre una preocupación de la Unión, ésta ha adquirido una nueva dimensión desde los sucesos del 11 de septiembre de 2001 que revelaron la importancia sin precedentes de la amenaza terrorista. Cualquier avión o buque puede ser utilizado deliberadamente como un arma o como vector de un arma de destrucción masiva. Por esta razón, a raíz de los atentados del 11 de septiembre, la Unión decidió adoptar una política de seguridad que descansa sobre los instrumentos jurídicos y los mecanismos de cooperación comunitaria.

En el ámbito aéreo, la Unión Europea se ha dotado recientemente de un reglamento de seguridad aérea que prevé la elaboración de normas mínimas de obligado cumplimiento y el establecimiento de programas nacionales de seguridad y de inspecciones controladas por la Comisión³⁶. Sería conveniente que los socios mediterráneos se alineasen con estas medidas y desarrollasen en concertación con la Comisión inspecciones del mismo tipo.

En el sector marítimo, la Comisión acaba de adoptar una Comunicación y una propuesta de reglamento que tiene por objeto imponer en toda la UE la aplicación de las normas más estrictas de seguridad del transporte marítimo establecidas por la Organización Marítima Internacional en lo que se refiere al transporte de mercancías y a las instalaciones portuarias

³⁵ Comunicación de la Comisión sobre las consecuencias de las sentencias del Tribunal de Justicia de 5 de noviembre de 2002 para la política europea de transporte aéreo COM/2002/649/final; Comunicación de la Comisión sobre las relaciones entre la Comunidad y los países terceros en el campo del transporte aéreo COM/2003/094/fina; Declaración de la Comisión sobre las relaciones entre la Comunidad, sus Estados miembros y los terceros países en el campo del transporte aéreo, DO C 069 de 22/03/2003, p. 0003-0003.

³⁶ Reglamento (CE) n° 2320/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de diciembre de 2002 por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil (DO L 355 de 30/12/2002, p.0001-0022).

correspondientes. El reglamento propuesto va además más allá de las medidas de la OMI³⁷ y la Comisión presentará a corto plazo una propuesta de directiva por la que se definan las medidas complementarias que deberán aplicarse en los puertos de la UE.

Tanto en el sector marítimo como en el aéreo, es esencial que los socios mediterráneos contribuyan al refuerzo de la seguridad en el plano internacional integrando en su legislación nacional normas de un nivel equivalente y dotándose de medios de control de su respeto eficaces. Paralelamente, la Comisión, en cooperación con las organizaciones internacionales competentes, deberá asegurar que los requisitos esenciales de seguridad sean respetados en los países terceros, en particular en los países vecinos de la cuenca mediterránea. **Gracias a su experiencia, la Unión Europea puede alentar este proceso, en particular mediante los planes de actuación nacionales previstos en la Comunicación "Una Europa más amplia - relaciones con los países vecinos" y favoreciendo el intercambio de experiencias, así como apoyando la formación y la asistencia técnica en beneficio de los socios mediterráneos. En este sentido, la Unión Europea podría contribuir, con el apoyo de las Agencias de seguridad marítima y aérea, a la creación de un instituto euromediterráneo de seguridad situado en uno de los socios mediterráneos.**

- **GALILEO : poner el sistema europeo de navegación por satélite al servicio de un Mediterráneo más seguro y mejor protegido**

Es importante subrayar la función directa y concreta que puede desempeñar el sistema europeo de navegación por satélite en materia de seguridad física y operativa marítima y aérea en el espacio euromediterráneo. GALILEO ofrece en efecto aplicaciones que se refieren a la seguridad física de los buques, los aviones y los pasajeros y a la seguridad de los puertos y aeropuertos, así como el seguimiento de las mercancías y de los buques cisterna.

A principios del año 2001, GALILEO entró en su fase de desarrollo. El programa será plenamente operativo a partir de 2008. No obstante, es primordial fomentar ya desde ahora la implicación de los socios mediterráneos y de sus empresas en el gran proyecto industrial que constituye GALILEO y sensibilizar a los usuarios de estos países frente a las aplicaciones que ofrece el sistema.

En lo que se refiere a la movilización de las empresas de los socios mediterráneos, es importante recordar que la empresa común GALILEO está abierta a la participación de las entidades públicas y privadas y los países terceros previa suscripción de capital³⁸.

Por otra parte, la cooperación euromediterránea en este ámbito debe versar asimismo sobre los aspectos de cooperación internacional (asignación de frecuencias), de formación, de demostración de las aplicaciones futuras y de interoperabilidad del sistema (aduanas,

³⁷ Véase COM (2003) . El Reglamento extiende la aplicación de estas medidas a los buques de pasajeros que efectúen viajes nacionales, impone el nombramiento de una autoridad nacional responsable de la seguridad de los buques y de las instalaciones portuarias y prevé un proceso de inspecciones, supervisado por la Comisión, de la aplicación de estas medidas. Además, las disposiciones sobre las evaluaciones de seguridad, la elaboración de planes de seguridad y la designación de agentes de seguridad de las compañías y de los buques se extenderán a los demás buques asignados a un tráfico nacional.

³⁸ Véase el artículo 5 del Reglamento (CE) n° 876/2002 del Consejo, de 21 de mayo de 2002, por el que se crea la Empresa Común 876/2002 GALILEO. Véase asimismo el artículo 1, apartado 3, letra b), 2° guión, de los estatutos de la empresa común Galileo (anexo del Reglamento 876/2002) según los cuales «cualquier empresa» puede participar en la empresa común.

operaciones de saneamiento, etc.). Esta cooperación empezó a desarrollarse hace casi dos años en el Foro Euromediterráneo de Transportes y en su grupo de trabajo de navegación por satélite (véase el Anexo 1) y se concretará a finales del año 2003 en un nuevo proyecto regional MEDA y en la creación de un centro de formación y demostración en alguno de los países socios mediterráneos.

* *

*

CONCLUSIÓN

Al igual que lo fue en tiempos pasados, el Mediterráneo tiene la vocación de convertirse en un verdadero cruce de caminos para el transporte y el comercio. Es conveniente invitar a los agentes políticos y económicos euromediterráneos a movilizar sus esfuerzos para la creación de la red euromediterránea de transporte que será **un potente vector de integración y estabilidad entre ambas orillas del mediterráneo.**

Con este fin, la cooperación euromediterránea debería articularse alrededor de los ejes siguientes:

En lo que se refiere a las infraestructuras:

- Fomentar y apoyar la cooperación subregional en el ámbito de los transportes mediante una estrategia diferenciada y la concesión de asistencia técnica, en particular en el marco del Programa MEDA y de los Programas INTERREG en los que participan los socios mediterráneos.
- Proceder a un ejercicio de planificación de la red y de determinación de los proyectos de infraestructuras prioritarios en el plan regional, y obtener el acuerdo de los Ministros euromediterráneos de Transportes sobre la lista de proyectos prioritarios.
- Facilitar el financiamiento de la red promoviendo el intercambio de información y la transferencia de conocimientos técnicos en el campo de las asociaciones de los sectores público y privado y de la tarificación.
- Coordinar mejor los recursos financieros disponibles, en particular mediante el establecimiento de una estructura apropiada encargada de examinar la madurez técnica y financiera de los grandes proyectos de infraestructura, su montaje financiero y la promoción de la red.
- Iniciar, en concertación con los proveedores de fondos activos en la región, una reflexión en profundidad sobre el problema de la cobertura de los riesgos no comerciales para los grandes proyectos de infraestructuras de la red euromediterránea de transporte.

En lo que se refiere al refuerzo de la seguridad:

- Promover a los niveles bilateral y regional la armonización de las legislaciones de los socios mediterráneos con la normativa comunitaria y la legislación internacional en el campo de la seguridad marítima.

- Fomentar y apoyar la armonización de las legislaciones de los Socios mediterráneos con el derecho comunitario en el campo del transporte aéreo, en particular en lo que se refiere a las normas de seguridad, el acceso al mercado (firma de acuerdos de cielos abiertos) y la gestión del espacio aéreo (Cielo Único). Este esfuerzo de armonización y convergencia legal deberá continuar con los planes de actuación nacionales previstos por la Comunicación "Una Europa más amplia - relaciones con los países vecinos: un nuevo marco para las relaciones con nuestros vecinos del Este y del Sur de Europa".
- Promover la adopción de los socios mediterráneos de las normas internacionales de seguridad marítima y aérea y el establecimiento por parte de estos países de mecanismo de control eficaces del respeto de estas normas.
- En función de las disponibilidades financieras del Programa MEDA y de las contribuciones esperadas de los socios mediterráneos, crear un instituto euromediterráneo de la seguridad en uno de los socios mediterráneos.
- Fomentar la participación de los socios mediterráneos y de sus empresas en GALILEO abriéndoles la posibilidad de entrar en la empresa común y de sensibilizar a los usuarios de estos países a las aplicaciones que ofrece el sistema gracias a la creación, en el marco del Programa MEDA y con la contribución de los socios mediterráneos interesados, de un centro GALILEO de formación y demostración en alguno de los Socios mediterráneos.
- Favorecer la participación de los Socios mediterráneos en las prioridades temáticas del 6º Programa Marco de Investigación, Desarrollo Tecnológico y Demostración, en particular en las prioridades "Aeronáutica y Espacio" y "Transporte de Superficie Sostenible", con el fin de contribuir al aumento de la seguridad física y operativa de la red euromediterránea de transporte

Lista de anexos:

ANEXO 1 : Lista de las actividades y proyectos MEGA en fase de desarrollo o de aplicación en el campo de los transportes.

ANEXO 2 : Cifras clave del transporte en el Mediterráneo.

ANEXO 1

Lista de las actividades y proyectos MEGA en fase de desarrollo o ejecución en el campo de los transportes

- En el campo de los transportes se crearon grupos de trabajo en el Foro Euromediterráneo de Transportes que se reunieron a lo largo del año 2001 y del primer semestre de 2002. Estos tres grupos corresponden a las prioridades seleccionadas para el segundo Foro que se celebró en Bruselas en noviembre de 2000: "Red e infraestructuras" "Transporte marítimo" y "Navegación por satélite".

Los debates del grupo "Red e Infraestructuras" se inscriben en el Proyecto Euromed de Transportes mencionado anteriormente que tiene un componente importante de infraestructuras. Este grupo, copresidido por la Comisión Europea y el BEI, debate los asuntos relacionados con el desarrollo de la red euromediterránea de transporte y la financiación de las infraestructuras.

Los grupos de trabajo "Transporte marítimo" y "Navegación por satélite" contribuyen al proceso de determinación de dos nuevos proyectos regionales del Programa MEGA, y uno sobre la seguridad marítima (SAFEMED) y otro sobre las aplicaciones de EGNOS y GALILEO en la región mediterránea (Proyecto Euromed GNSS). Es esquema general de estos proyectos futuros se aprobaron en el Tercer Foro de Euromed de Transportes celebrado en Bruselas en julio de 2002.

El tercer Foro euromediterráneo de Transportes decidió prolongar la actividad de estos tres grupos y aprobó el lanzamiento de un nuevo grupo de trabajo sobre el transporte aéreo.

- El paquete de proyectos regionales MEDA sobre la formación en seguridad marítima se compone de 4 proyectos iniciados durante el segundo semestre de 2001. Estos proyectos, que ejecuta la Organización Marítima Internacional, consisten en acciones de formación sobre diferentes aspectos de la seguridad marítima (código ISM, convenio STCW, política del estado de bandera y instalaciones de recepción de los puertos).
- El Proyecto Euromed de transportes se inició en enero de 2003 con una financiación MEDA de 20 millones de euros en 4 años. Su objeto es mejorar el funcionamiento y la eficacia del sistema de transporte en el Mediterráneo concentrándose en dos aspectos esenciales y complementarios: en apoyo a la reforma del sector de los transportes en los socios mediterráneos por una parte, y por otra la promoción de una red regional de infraestructuras del transporte.

El componente de infraestructuras del proyecto, está directamente relacionado con el desarrollo de la red euromediterránea de transporte, consiste principalmente en:

- 1) la definición de un concepto operativo para la red mediterránea de infraestructuras y transporte;
- 2) un ejercicio de planificación de esta red análogo al realizado para los países candidatos de la Unión (TINA) y los Balcanes (documento estratégico "Transport and Energy infrastructures in South-East Europe");
- 3) la financiación de estudios previos de viabilidad para un determinado número de proyectos prioritarios;

4) un apoyo institucional para la preparación y ejecución de proyectos de infraestructura, así como para la gestión de las propias infraestructuras.

- Proyecto MED-Trans: el proyecto MED-Trans es un elemento del Programa MEDSTAT, el primer Programa MEDA de cooperación regional en el campo de las estadísticas. En el curso del período 1997-2003, este proyecto sirvió para constituir una red de institutos nacionales de estadísticas y otras autoridades responsables en materia de transporte que han trabajado juntos para facilitar datos estadísticos pertinentes para el desarrollo de los transportes en la región euromediterránea, en particular los transportes marítimo y aéreo. Los datos recogidos durante este período han sido difundidos por Eurostat. El proyecto continuará a partir de 2003 en el contexto del programa MEDSTAT II, con vistas a continuar el proceso de refuerzo institucional en el campo estadístico y a ampliar el campo de actividad al transporte por carretera y a los indicadores de eficacia y calidad del servicio.
- Dentro del Quinto Programa Marco de investigación y desarrollo, en 2003 se iniciaron asimismo tres proyectos de investigación en el campo de los transportes en el Mediterráneo (INCO-MED). Estos tres proyectos tienen por objeto contribuir a la elaboración de una metodología y criterios para la determinación de una red regional de infraestructuras de transporte en el Mediterráneo y completarán el proyecto Euromed Transportes mencionado anteriormente.
- Por último, están en fase de redacción varios proyectos MEDA bilaterales en el sector de los transportes, en particular en Marruecos (Programa de Ajuste Estructural en el sector de los transportes) y Túnez (proyecto de reforma portuaria). Cabe mencionar asimismo, en lo que se refiere a Marruecos, el proyecto de la Ronda mediterránea, que ya se ha licitado y de la que una sección será financiada por el Programa MEDA con cerca de 90 millones de euros.

ANEXO 2

Cifras clave del transporte en el Mediterráneo

• Cuadro 1 -Transporte marítimo total de mercancías en los principales puertos MED (miles de toneladas)					
•	• 1998	• 1999	• 2000	• Variación 1998-2000 (%)	• Promedio de crecimiento anual (%)
•	•	•	•	•	•
• Argelia (DZ)	• 91.432	• 94.474	• 100.301	• 9,70	• 4,74
• Marruecos (MA)	• 48.212	• 52.872	• 53.444	• 10,85	• 5,29
• Túnez (TN)	• 23.567	• 25.331	• 26.104	• 10,77	• 5,24
• Egipto (EG) (1)	• 49.408	• 54.110	• 54.777	• 10,87	• 5,29
• Jordania (JO) (2)	• 12.487	• 12.835	• 12.358	• -1,03	• -0,52
• Líbano (LB)	• 6.216	• 6.248	• 5.547	• -10,78	• -5,54
• Siria (SY)	• 27.622	• 28.846	• 28.959	• 4,84	• 2,39
• Israel (IL)	• 40.759	• 41.866	• 43.062	• 5,65	• 2,79
• Chipre (CY)	• 6.443	• 7.037	• 7.281	• 13,00	• 6,30
• Malta (MT)	• 4.223	• 4.299	• 5.711	• 35,22	• 16,28
• Turquía (TR) (3)	• 121.160	• 128.938	• 149.029	• 23,00	• 10,91
• Total MED	• 431.529	• 456.857	• 486.572	• 12,76	• 6,19
• (1) Salvo indicación contraria, los datos correspondientes a Egipto en este cuadro y otros fueron facilitados por el Banco de Datos Marítimos Egipto y la tara de los contenedores está incluida.					
• (2) Excluida la tara de los contenedores.			•	•	•
• (3) Salvo indicación contraria, los datos correspondientes a Turquía no incluyen el tráfico en tránsito.				•	•

• Cuadro 2	• Quince puertos más importantes por el tonelaje global del tráfico de mercancías en los socios mediterráneos y en la UE en 2000			
• No.	• Puertos MED	• Miles de toneladas	• Puertos UE	• Miles de toneladas
• 1	• Bethiouia / DZ	• 36.371	• Rotterdam / NL	• 302.485
• 2	• Izmit / TR	• 31.419	• Amberes / B	• 115.988
• 3	• Alejandría (incl. Dekhelia) / EG	• 28.404	• Marsella / FR	• 91.279
• 4	• Skikda / DZ	• 24.715	• Hamburgo/ D	• 76.950
• 5	• Aliaga / TR	• 24.598	• Le Havre / FR	• 63.883
• 6	• Casablanca / MA	• 19.773	• Grimsby & Immingham / UK	• 52.501
• 7	• Haifa / IL	• 18.534	• Tees y Hartlepool / UK	• 51.472
• 8	• Estambul / TR	• 17.469	• Londres / UK	• 47.892
• 9	• Banias / SY	• 16.865	• Dunkerque / FR	• 44.318
• 10	• Ashdod / IL	• 15.758	• Trieste / IT	• 44.015
• 11	• Damietta / EG	• 13.004	• Génova / IT	• 43.797
• 12	• Mersin / TR	• 12.842	• Wilhelmshaven / D	• 43.402
• 13	• Aqaba / JO	• 12.358	• Amsterdam / NL	• 42.044
• 14	• Arzew /DZ	• 12.176	• Forth / UK	• 41.143
• 15	• Iskenderun, Hatay / TR	• 11.820	• Bremen/Bremerhaven / D	• 39.224

• Cuadro 3	• Transporte de pasajeros y carga en los principales aeropuertos de los países MED, 1998-2000													•
•	• Número de pasajeros • • •						• Toneladas de carga y correspondencia			• Movimientos de aeronaves			• Promedio de pasajeros por vuelo*, 2000	
•	• Salidas y llegadas (A+D) •					• Tránsito directo	• • •			• (Despegues y aterrizajes)			•	
• País	• 1998	• 1999	• 2000	• % de crecimiento anual medio	• en 2000	• % tránsito directo L+S, 2000	• 1998	• 2000	•	• % de crecimiento anual medio	• 1998	• 1999	• 2000	•
• Argelia (DZ)	• 5.619.628	• 5.438.625	• 5.946.647	• 2,87	• 66.583	• 1,12	• 23.980	• 24.148	• 21.788	• -4,68	• 70.324	• 77.029	• 98.255	• 61,88
• Marruecos (MA)	• 5.965.423	• 6.602.476	• 6.935.814	• 7,83	• 133.351	• 1,92	• 30.934	• 27.435	• 27.835	• -5,14	• 88.231	• 89.470	• 97.376	• 73,97
• Túnez (TN) (1)	• 8.653.578	• 9.132.645	• 9.511.308	• 4,84	• 135.052	• 1,42	• 49.171	• 52.310	• 51.522	• 2,36	• 86.121	• #####	• 91.035	• 104,48
• Egipto (EG)	• #####	• 16.236.094	• 18.892.479	• 28,01	• 580.735	• 3,07	• #####	• 162.566	• 188.782	• 12,05	• ###	• #####	• #####	• 107,18
• Jordania (JO) (2)	• 2.081.514	• 2.415.065	• 2.561.796	• 10,94	• 23.742	• 0,93	• 85.990	• 77.453	• 85.620	• -0,22	• 26.133	• 30.660	• :	• 80,32
Líbano (LB)	1.995.911	2.110.656	2.244.788	6,05	98.599	4,39	54.300	52.439	59.243	4,45	25.010	27.878	29.707	82,20
Siria (SY)	1.827.344	1.907.495	1.928.560	2,73	116.556	6,04	30.491	30.721	30.745	0,42	26.642	28.561	31.553	68,51
Israel (IL) (3)	9.507.700	9.862.834	9.607.900	0,53	:	:	#####	303.052	342.799	9,50	27.987	30.933	33.369	287,93
Terr. Palest.(PS)(4)	2.281	79.328	88.009	10,94	-	-	-	104	245	135,49	:	2.028	2.128	41,36

Chipre (CY)	5.091.940	5.543.794	6.117.768	9,61	221.663	3,62	35.614	32.986	33.473	-3,05	47.174	45.559	48.705	134,71
Malta (MT)	2.743.234	2.882.351	2.912.746	3,04	38.293	1,31	11.989	12.489	13.699	6,89	26.530	27.945	29.186	102,42
Turquía (TR)	#####	29.264.928	34.322.256	0,86	#####	4,63	#####	235.068	276.166	16,84	#####	#####	#####	117,81
MED	#####	91.476.291	#####	6,71	#####	2,97	#####	#####	#####	8,53	#####	#####	#####	107,36
UE	#####	#####	#####	8,31%										
(1) Datos 2000 preliminares														
(2) Promedio de pasajeros por vuelo calculado a partir de los datos de 1999, pero incluido el tránsito directo de 2000.														
(3) Los datos de 2000 para Israel se refieren únicamente al tráfico internacional..														
(4) El aeropuerto de Gaza se inauguró en noviembre de 1998. El porcentaje de crecimiento anual medio sólo se ha calculado para 1999-2000.														
* El promedio de pasajeros por vuelo se calcula dividiendo el número total de pasajeros (incluidos los de tránsito directo) por el número de vuelos.														

Cuadro 4	Quince aeropuertos principales por tráfico de pasajeros en los países MED, UE y AELC, 2000					
Nº	Aeropuertos MED	Número de pasajeros (llegadas + salidas)		Aeropuertos UE y AELE	Número de pasajeros (llegadas + salidas)	
1	ESTAMBUL/ATATURK (TR)	14.647.810		LONDRES HEATHROW (UK)	56.885.371	
2	TEL AVIV/DAVID BEN GURION (IL)			SISTEMA AEROPORTUARIO PARIS (FR)	49.078.124	
3	EL CAIRO/INTL (EG)	8.640.909		FRANKFURT MAIN (D)	40.281.807	
4	ANTALYA (TR)	7.456.658		AMSTERDAM SCHIPHOL (NL)	39.099.046	
5	LARNACA (CY)	4.738.575		LONDRES GATWICK (UK)	29.040.267	
6	ANKARA/ESENBAGA (TR)	4.027.928		BRUSELAS NACIONAL (B)	21.586.961	
7	MONASTIR/HABIB BOURGIBA (TN)	3.916.988		ZURICH (CH)	21.192.341	
8	CASABLANCA/MOHAMED V (MA)	3.511.130		MADRID BARAJAS (ES)	16.086.783	
9	TÚNEZ/CARTAGO (TN)	3.375.701		MANCHESTER (UK)	15.459.702	
10	MALTA/LUQA (MT)	2.912.746		MILÁN MALPENSA (IT)	15.014.164	
11	ARGEL/HOUARI BOUMEDIENE (DZ)	2.777.108		MÚNICH (DE)	14.600.358	
12	HURGHADA (EG)	2.641.745		PALMA DE MALLORCA (ES)	14.450.822	
13	IZMIR/ADNAN MENDERES (TR)	2.507.389		ROMA FIUMICINO (IT)	13.387.428	
14	AMMAN/QUEEN ALIA (JO)	2.386.514		DUBLÍN (EI)	12.995.880	
15	BEIRUT/INTERNACIONAL (LB)	2.244.788		DÜSSELDORF (D)	11.993.774	

Cuadro 5								
Importaciones/exportaciones de la UE desde/hacia los 12-PPM de productos petrolíferos por modo de transporte, en toneladas, en 2001								
Nomenclatura NSTR, Capítulo 3, productos petrolíferos.								
DECLARANTE	EU15:							
SOCIO	Med12:							
INDICADORES	CANTIDAD_TON:							
FLUJO	1:IMPORT				2:EXPORT			
MODO DE TRANSPORTE\ PRODUCTO	31:PETRÓLEO CRUDO	32:DERIVADOS DE FUEL	33:HIDROCARBUROS GASEOSOS, LÍQUIDOS O COMPRIMIDOS	34:DERIVADOS NO DE FUEL	31:PETRÓLEO CRUDO	32:DERIVADOS DE FUEL	33:HIDROCARBUROS GASEOSOS, LÍQUIDOS O COMPRIMIDOS	34:DERIVADOS NO DE FUEL
0:Desconocido	912225	691686	0	6294	0	78	7	3884
1:Mar	28969604	11114367	13518767	29508	2	7719973	1049806	723154
2:Ferrocarril	0	0	0	0	0	1442	0	704
3:Carretera	0	55038	31058	1370	0	37588	102	29120
4:Aire	0	0	0	4	0	3537	15	631
5:Correo	0	0	0	0	0	0	0	2
7:Mecanismo fijo	14205030	180906	1396630	0	0	30074	0	6
8:Vía de navegación	0	86233	0	0	0	9761	0	1164

interior								
9:Autopropulsión	0	0	0	0	0	0	0	0
Fuente: Eurostat. Comext.								