

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «El desarrollo sostenible de la política de transportes de la UE y la planificación de la RTE-T» (Dictamen exploratorio)

(2011/C 248/05)

Ponente: **Jacek KRAWCZYK**

El 30 de noviembre de 2010, de conformidad con el artículo 304 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, la futura Presidencia polaca decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre el tema:

«El desarrollo sostenible de la política de transportes de la UE y la planificación de la RTE-T»

(Dictamen exploratorio).

La Sección Especializada de Transporte, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 24 de mayo de 2011.

En su 472º Pleno de los días 15 y 16 de junio de 2011 (sesión del 15 de junio), el Comité Económico y Social Europeo aprobó por 154 votos a favor y 7 abstenciones el presente dictamen.

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 El CESE siempre ha apoyado el programa de redes transeuropeas de transporte, respaldo que reafirma. Observa, sin embargo, que la Europa ampliada tiene mayores necesidades de infraestructuras de transporte, y que conviene reflexionar sobre la adaptación de la política y de los instrumentos financieros existentes o su implementación al afrontar los nuevos retos.

1.2 El Comité considera que su objetivo fundamental es el establecimiento de una política de transportes cuya implementación contribuya a lograr una cohesión social y económica mediante la combinación de los objetivos de crecimiento económico en forma de aumento del tráfico –la Comisión prevé un incremento del 20 % entre 2005 y 2020– con los de cohesión, creación de empleo y desarrollo sostenible partiendo de recursos financieros limitados.

1.3 Pero en realidad, el Comité ha llegado a la conclusión de que, lamentablemente, de los 92 proyectos seleccionados con arreglo a la convocatoria de propuestas de 2007 que se adaptan a la revisión intermedia del Programa Plurianual de la RTE-T 2007-2013, que corresponden a aproximadamente dos tercios del presupuesto global de la RTE-T (5 300 millones de euros de un total de 8 000 millones), solo una pequeña parte se sitúa en los nuevos Estados miembros.

1.4 El Comité insiste en que, si la UE aspira a crear en Europa un verdadero mercado único integrado del transporte y proseguir con su política de cohesión, se requiere un cambio radical en cuanto a la elección de las redes. Los Estados miembros deberían proponer redes a efectos del programa RTE-T basándose en criterios claros establecidos por la Comisión.

1.5 El Comité recomienda que, dada la dependencia actual del sector del transporte respecto de las energías fósiles, la futura política europea de transporte debe perseguir cuatro grandes metas:

— el fomento de modos de transporte con bajas emisiones de carbono;

— la eficiencia energética;

— la seguridad e independencia del abastecimiento, y

— la lucha contra la congestión del tráfico.

1.6 A este respecto, el Comité recomienda elegir carburantes lo más ecológicos posible y energías renovables, que limitan la emisión de CO₂, emplear la comodidad e introducir el concepto de internalización de los costes externos de la totalidad de los modos de transporte. El CESE expresa su preocupación por la posibilidad de que los recortes financieros que afectan a los proyectos RTE-T en la esfera europea desemboquen en la insuficiencia de incentivos para que los Estados miembros participen en dichos proyectos. Por consiguiente, el CESE se remite a sus recomendaciones de que se exploren nuevas fuentes de financiación pública ⁽¹⁾.

1.7 El CESE recomienda, asimismo, el empleo prudente y selectivo de la colaboración público-privada (en lo sucesivo «CPP») para financiar la red RTE-T teniendo en cuenta los distintos niveles de experiencia de los Estados miembros en cuanto al empleo de las CPP y al reconocimiento de la necesidad de acudir a los instrumentos de financiación de la UE (entre otros, los fondos estructurales y de cohesión, RTE, BEI) como parte integrante de la estrategia de financiación que combina los fondos de la UE con los procedentes del sector público y

⁽¹⁾ DO C 48 de 15.2.2011, p. 57. (Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Recuperación económica: situación actual e iniciativas concretas») y DO C 132 de 3.5.2011, p. 99 (Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un espacio ferroviario europeo único» y la «Comunicación de la Comisión sobre la creación de un espacio ferroviario europeo único»).

privado nacionales. Con vistas a dar a los responsables públicos la libertad de establecer CPP, el CESE se remite al Dictamen en que afirmó que la definición de CPP en los procedimientos Eurostat referidos al endeudamiento público debe revisarse ⁽²⁾.

1.8 El Comité recomienda que la revisión de las orientaciones de la RTE-T abarque, asimismo, los estrangulamientos y eslabones perdidos para fomentar el desarrollo equilibrado de la infraestructura de transportes en todo el territorio de la Unión, especialmente en su parte oriental, con vistas a alcanzar su cohesión económica y social. Por consiguiente, le CESE acoge con satisfacción el Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» en el que la Comisión presta la mayor atención a este asunto e infiere conclusiones con vistas a emprender acciones concretas durante los próximos años.

1.9 Deberá tenerse especialmente en cuenta la denominada política de vecindad, es decir, las conexiones hacia el norte, el este y el sur de la UE, centrándose fundamentalmente en la red en su conjunto, y no en proyectos de infraestructura específicos.

1.10 La Comisión sugiere que, sobre la base de la red RTE-T redefinida, se firmen «contratos de programa» entre la Unión Europea y cada uno de los Estados, definiendo sus compromisos recíprocos en materia de financiación y calendario de realización. El Comité considera que la sociedad civil ha de participar en el proceso de preparación de dichos «contratos de programa» para mejorar la eficiencia de la ulterior ejecución de los proyectos seleccionados.

1.11 El Comité opina que el desarrollo sostenible de la política de transportes de la UE puede reforzarse notablemente mediante las estructuras de diálogo social y de diálogo entre las partes interesadas sobre los corredores transeuropeos existentes o en fase de construcción. El CESE aboga por que se reactiven las estructuras de ese tipo.

1.12 El Comité recomienda a la Comisión que aclare qué entiende por «sostenibilidad». El Comité considera que la sostenibilidad abarca —además de una notable contribución al crecimiento económico— no sólo objetivos medioambientales, como la protección del clima, la contaminación acústica y atmosférica o la preservación de los recursos sino también determinados aspectos sociales del sector del transporte como los derechos de los empleados, las condiciones laborales y el acceso asequible al transporte público para todos los ciudadanos, incluidas las personas mayores y discapacitadas, en el ejercicio de su derecho a la movilidad, así como la igualdad de acceso a las infraestructuras físicas y a la información. También debe tener en cuenta la política de vecindad en relación con el desarrollo de la infraestructura de transporte.

1.13 El Comité considera que una estrategia basada en la innovación, los incentivos y la infraestructura (denominada «estrategia de las tres íes») es la manera más eficaz de lograr el desarrollo sostenible.

1.14 En el marco de un desarrollo sostenible de la política de transportes de la UE y de la planificación de la RTE-T, el Comité recomienda analizar las posibilidades de eliminar los obstáculos injustificados que impiden aprovechar plenamente la capacidad de determinados modos de transporte. Se ha de fomentar una mejor planificación de la movilidad para impulsar un comportamiento compatible con un desarrollo sostenible. El reto consiste en influir en la movilidad y en la intensidad del tráfico en el ámbito de nuestras economías.

1.15 El Comité suscribe plenamente el enfoque que presenta la Comisión en su Libro Blanco en cuanto al refuerzo de la coordinación europea. Para alcanzar los ambiciosos objetivos establecidos respecto del desarrollo de la RTE-T, dadas las severas restricciones financieras actuales, se requiere una política europea de infraestructuras mucho más integrada y coordinada adecuadamente que abarque desde la planificación estratégica hasta la implementación final de los proyectos específicos. Ha llegado el momento de producir resultados.

2. Introducción

2.1 En el marco de la futura Presidencia polaca del Consejo de la Unión Europea durante el segundo semestre de 2011, se ha pedido al CESE que elabore, entre otros, un dictamen exploratorio sobre el tema «El desarrollo sostenible de la política de transportes de la UE y la planificación de la RTE-T».

2.2 Habida cuenta de la trascendencia de este asunto, la necesidad de ejercer el derecho fundamental a la movilidad y dado que el sector del transporte genera el 10 % del PIB de la UE y proporciona más de 10 millones de empleos, mientras que el aumento constante de los desplazamientos ejerce una gran presión sobre el sistema de transportes que da lugar a congestión, accidentes y contaminación, el CESE acepta con el mayor convencimiento la solicitud de la futura Presidencia polaca.

2.3 La Comisión Europea está elaborando un nuevo Libro Blanco sobre transportes que recoge sus planes para la próxima década, mediante el que prevé un sistema de transportes distinto de aquí a 2020, dotado de un «espacio común europeo del transporte», mercados abiertos, una infraestructura más verde y tecnologías con bajas emisiones de carbono.

2.4 Un componente importante de este nuevo sistema de transporte es la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), razón por la cual se ha de prestar gran atención a la revisión de las orientaciones de la UE sobre la misma.

2.5 Además de la revisión de las orientaciones sobre la RTE-T, la Comisión propone desarrollar la denominada red básica, que superpondría redes básicas de transporte completas y coherentes e incluiría nudos y enlaces estratégicos.

⁽²⁾ DO C 51 de 17.2.2011, p.59. (Dictamen del Comité Económico y Social sobre la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones - «Movilizar las inversiones públicas y privadas con vistas a la recuperación y el cambio estructural a largo plazo: desarrollo de la colaboración público-privada» (CPP)).

2.6 La Comisión afirma que este eje principal del sistema de transporte integrado europeo ayudará a solventar graves dificultades relativas a la futura planificación de la RTE-T. Urge resolver estos problemas pues de aquí a 2020 está previsto que el tráfico entre Estados miembros se duplique.

2.7 El reto que afronta la UE consiste en establecer una política que, una vez aplicada, permita combinar los objetivos de crecimiento económico en forma de aumento del tráfico, cohesión, creación de empleo y desarrollo sostenible.

2.8 Para superar este desafío conviene analizar los motivos por los que determinados proyectos escogidos hasta ahora no alcanzaron el éxito esperado.

2.9 En términos generales, teniendo en cuenta el papel esencial de la RTE-T en cuanto al establecimiento de una política de transportes eficaz y de una red de infraestructura coherente en la Unión Europea, el Comité está de acuerdo con la Comisión en que los motivos siguientes son relevantes:

- la RTE-T existente consiste en un ensamblaje de secciones nacionales interconectadas de manera deficiente; secciones transfronterizas e importantes estrangulamientos equivalen a eslabones perdidos de la red de infraestructuras;
- la ausencia de redes interoperativas y coherentes que abarquen a todos los Estados miembros especialmente en el sector ferroviario y la aplicación de sistemas de transporte inteligentes a todos los modos de transporte;
- en los Estados miembros existe la tradición de imponer normas y reglas operativas basadas en prácticas establecidas y la legislación en vigor desde largo tiempo que socavan la eficacia de las enormes inversiones en infraestructura. El Comité sugiere que estas normas y reglas garanticen un nivel superior de seguridad y calidad;
- la falta de integración intermodal, como la ausencia de redes integradas físicamente y de puntos de transbordo intermodal eficaces, desemboca en una capacidad insuficiente para organizar operaciones intermodales de transporte;
- subsisten discrepancias entre varios Estados miembros en materia desarrollo de la infraestructura de transporte;
- la insuficiente accesibilidad en materia de transporte de determinadas regiones europeas.

2.10 Habida cuenta de las carencias en el pasado, las principales cuestiones que hay que afrontar para disponer de una RTE-T funcional, interoperativa e intermodal son claramente las siguientes: establecer una red de alta calidad en todos los Estados miembros prestando especial atención a las secciones transfronterizas, los estrangulamientos y los nudos, facilitando las operaciones comodales mediante la integración de todos los modos de transporte y un funcionamiento adecuado a través

de la armonización de las normas operativas, que deberían garantizar en los Estados miembros un nivel superior de seguridad y calidad.

2.11 Adoptando un enfoque que integre estas orientaciones se podría dotar a la política de transportes de objetivos más ambiciosos y ayudar a Europa a afrontar los retos en materia climática y de eficiencia de recursos.

3. Observaciones generales

3.1 El CESE acoge con satisfacción los trabajos en curso en la Comisión sobre una nueva política relativa a las redes transeuropeas de transporte que permita alcanzar la cohesión social y económica entre todas las regiones del territorio de la UE, incluidas las periféricas, lo cual sólo puede lograrse mediante una infraestructura de transportes eficiente que las conecte entre ellas.

3.2 Teniendo esto en cuenta, el Comité está convencido de que el desarrollo y el establecimiento progresivo de la Red Transeuropea de Transporte, como infraestructura básica para los flujos de mercancías y pasajeros en el mercado interior, sigue siendo un objetivo esencial de las políticas de la UE que aproximará las zonas del oeste y del este de la Unión, creando así el futuro espacio único europeo de transporte.

3.3 El último documento oficial publicado en relación con la ejecución del programa de la RTE-T es la Revisión intermedia de la cartera de proyectos del Programa Plurianual de la RTE-T 2007-2013, publicada en octubre de 2010. Analiza 92 proyectos que corresponden aproximadamente a dos tercios del presupuesto global RTE-T (5 300 millones de euros de un total de 8 000 millones). En cuanto a la ubicación de dichos proyectos, el Comité lamenta que solo unos pocos se localicen en la zona oriental de la Unión.

3.4 Ello se debe, entre otras razones, a la insuficiencia de recursos financieros en los nuevos Estados miembros, así como a los requisitos específicos que han de cumplir para acogerse al Fondo Social Europeo y al de Cohesión, distintos de los relativos a la financiación de la RTE-T. El Comité recomienda que se acometa un análisis del retraso en el desarrollo de la infraestructura en los nuevos Estados miembros así como del deficiente nivel de aplicación y ejecución de la financiación de la RTE-T.

3.5 El Comité insiste en que, si la UE aspira a crear en Europa un verdadero mercado único integrado del transporte, se requiere un cambio radical en cuanto a la estructura de la financiación y a la elección de los proyectos RTE-T. El reto consiste en influir en la movilidad y la intensidad del tráfico en el ámbito de nuestras economías.

3.6 El Comité es consciente de que, en el marco de la Estrategia 2020, el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte ha de orientarse hacia la instauración de un sistema de transportes sostenible basado en la innovación y ha de abordar los efectos del cambio climático, la sostenibilidad social y los retos medioambientales.

3.7 A este respecto, el Comité señala que ha emitido muchos dictámenes en los últimos años sobre estas cuestiones, entre los que destacan la «RTE-T: Revisión de la política»⁽³⁾; «Un futuro sostenible para los transportes – La política europea de transportes después de 2010»⁽⁴⁾; «La ecologización del transporte marítimo y fluvial»⁽⁵⁾; «El transporte por carretera en 2020»⁽⁶⁾; «La red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo»⁽⁷⁾; «Facilitar la aplicación transfronteriza de la normativa sobre seguridad vial»⁽⁸⁾; «Estrategia para la aplicación de la internalización de los costes externos»⁽⁹⁾; «El fomento del transporte por vías navegables “NAIADES”»⁽¹⁰⁾; «Política Europea de Transporte en el marco de la Estrategia de Lisboa post-2010 y de la Estrategia de Desarrollo Sostenible»⁽¹¹⁾.

3.8 En su Dictamen RTE-T: Revisión de la política, el Comité concluye que: «En lo que respecta al problema del aumento de las emisiones de CO₂ y de las deficiencias infraestructurales y organizativas del transporte de mercancías, el Comité comparte el enfoque de la Comisión de buscar soluciones comodales integradas para este transporte, con el fin de crear sinergias en beneficio del usuario».

3.9 En su Dictamen Política Europea de Transporte/Estrategia de Lisboa y Estrategia de Desarrollo Sostenible, el CESE afirma que, dada la dependencia del sector del transporte respecto de las energías fósiles, y que son limitadas, al mismo tiempo que mantiene la competitividad del sector en el marco de la Estrategia UE-2020, la futura política europea de transporte debe perseguir cuatro grandes metas:

- el fomento de modos de transporte con bajas emisiones de carbono;
- la eficiencia energética;
- la seguridad e independencia del abastecimiento, y
- la lucha contra la congestión del tráfico.

3.10 Es evidente que Europa está abocada a resolver un dilema: por una parte, aspira a crear un mercado único de transporte para los 27 Estados miembros, lo cual requiere invertir cantidades ingentes en infraestructura ya que ésta es la base de la solidaridad; por otra parte, ha de atenerse a determinadas limitaciones en forma de restricciones presupuestarias y a los objetivos de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes.

3.11 El CESE ya ha realizado sugerencias para dirimir este dilema que también tiene efectos directos y tangibles en los costes contemplados en los referidos dictámenes: elección de carburantes lo más ecológicos posible y energías renovables, que limitan considerablemente la emisión de CO₂; empleo de la comodidad, incluyendo el concepto de internalización de los costes externos de la totalidad de los modos de transporte y, por último, aunque no por ello menos importante, introducción

de otros instrumentos financieros como el empleo prudente y selectivo de la CPP para la financiación de la red RTE-T teniendo en cuenta los distintos niveles de experiencia de los Estados miembros en cuanto al empleo de las CPP y reconociendo la necesidad de acudir a los instrumentos de financiación de la UE (entre otros, los fondos Estructurales y de Cohesión, RTE, BEI) como parte integrante de la estrategia de financiación que combina los fondos de la UE con los procedentes del sector público y privado nacionales. Con vistas a dar a los responsables públicos la libertad de establecer CPP, el CESE se remite al Dictamen en que afirmó que la definición de CPP en los procedimientos Eurostat referidos al endeudamiento público debe revisarse⁽¹²⁾.

3.12 El CESE expresa su preocupación por la posibilidad de que los recortes financieros que afectan a los proyectos RTE-T en la esfera europea desemboquen en la insuficiencia de incentivos para que los Estados miembros participen en dichos proyectos. Por consiguiente, el CESE se remite a sus recomendaciones de que se exploren nuevas fuentes de financiación pública⁽¹³⁾.

3.13 En cuanto al CO₂, dado que el sector del transporte constituye un porcentaje significativo (24 %) de las emisiones globales de la UE, el Comité insiste en que se preste especial atención a la faceta urbana del transporte. Las ciudades albergan el 70 % de la población de la UE y son responsables del 25 % de las emisiones globales de CO₂ procedentes del transporte, porcentaje que no cesa de aumentar. Para que su transporte sea más sostenible, es evidente que las ciudades han de asumir su responsabilidad con el respaldo de los responsables regionales, nacionales e internacionales. Por otra parte, en la UE el transporte de mercancías a larga distancia se realiza en gran medida a través de los principales corredores comodales, razón por la cual debe considerarse prioritario fomentar la eficacia y sostenibilidad de éstos. Se ha de fomentar una mejor planificación de la movilidad para impulsar un comportamiento compatible con un desarrollo sostenible.

3.14 Pese a las dificultades de financiación que atraviesa la UE, a que, a menudo, la población local tarda en aceptar las nuevas infraestructuras, y al impacto medioambiental de semejantes inversiones, las infraestructuras nuevas son necesarias para completar la red existente y aliviar los estrangulamientos que presenta. En particular los nuevos Estados miembros siguen presentando muchos estrangulamientos y carencias.

3.15 El Comité está convencido de que, sin perjuicio de lo antedicho y para mejorar la comodidad, las iniciativas y los fondos se han de concentrar en los nudos del sistema de transporte, como son las plataformas de transbordo, pues se están

⁽³⁾ DO C 318 de 23.12.2009, p.101.

⁽⁴⁾ DO C 255 de 22.9.2010, p. 110.

⁽⁵⁾ DO C 277 de 17.11.2009, p. 20.

⁽⁶⁾ DO C 277 de 17.11.2009, p. 25.

⁽⁷⁾ DO C 27 de 3.2.2009, p. 41.

⁽⁸⁾ DO C 77 de 31.3.2009, p. 70.

⁽⁹⁾ DO C 317 de 23.12.2009, p. 80.

⁽¹⁰⁾ DO C 318 de 23.12.2006, p. 218.

⁽¹¹⁾ DO C 354 de 28.12.2010, p. 23.

⁽¹²⁾ DO C 51 de 17.2.2011, p.59. (Dictamen del Comité Económico y Social sobre la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones - «Movilizar las inversiones públicas y privadas con vistas a la recuperación y el cambio estructural a largo plazo: desarrollo de la colaboración público-privada» (CPP)).

⁽¹³⁾ DO C 48 de 15.2.2011, p. 57 (Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Recuperación económica: situación actual e iniciativas concretas» y DO C 132 de 3.5.2011, p. 99 (Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un espacio ferroviario europeo único» y la «Comunicación de la Comisión sobre la creación de un espacio ferroviario europeo único»).

convirtiendo progresivamente en estrangulamientos y, por consiguiente, requieren especial atención, así como los corredores que los enlazan. La tecnología y los sistemas de transporte inteligente pueden ser de gran ayuda, especialmente en las ciudades. Uno de los retos es desarrollarlos e integrarlos en distintos modos de transporte.

3.16 Por otra parte, la revisión de las orientaciones de la RTE-T también ha de contemplar la cuestión de los estrangulamientos y de los eslabones perdidos para fomentar el desarrollo equilibrado y sostenible de la infraestructura de transportes en todo el territorio de la Unión, especialmente en su parte oriental, que acusa una carencia de enlaces ferroviarios y por carretera de alto nivel, mientras que se siguen necesitando soluciones comodales para una cantidad importante de estrangulamientos relativos a los enlaces y nudos existentes.

3.17 Aunque el Comité respalda la idea de la Comisión de establecer una estrategia básica para la red que abarque los principales corredores transfronterizos, apoya también la propuesta de seguir asignando fondos de la UE para desarrollar en el futuro la red global, en particular en los Estados miembros que pueden acoger al Fondo de Cohesión, en condiciones similares a las que rigen según las perspectivas financieras actuales.

3.18 Todo ello coincide con la idea de que la cohesión social y económica no podrá lograrse si no se construyen todos los elementos que faltan hasta completar la red TEN-T y se mejoran de manera sostenible los tramos existentes y futuros de la red que son deficitarios.

3.19 En aras de la seguridad, el Comité hace especial hincapié en la mejora del diseño de la infraestructura, incluidos los túneles.

3.20 El CESE considera que ha de hacerse mayor hincapié en la transparencia en cuanto a la ejecución de los proyectos RTE-T, no solo durante las fases de consulta o selección, sino también mientras duren las labores de realización. Aunque reconoce que la principal responsabilidad al respecto incumbe a los gobiernos nacionales, el CESE anima a la Comisión a mostrarse más comunicativa en sus intercambios con los socios nacionales, imponiendo normas más estrictas en materia de transparencia durante la fase de ejecución de los proyectos mientras difunde periódicamente al público más información sobre la evolución física y financiera de los proyectos específicos.

4. Observaciones específicas

4.1 El Comité considera que el desarrollo sostenible de la política de transportes de la UE puede reforzarse notablemente mediante las estructuras de diálogo social y de diálogo entre las partes interesadas sobre los corredores RTE existentes o en fase de construcción. El CESE aboga por que se reactiven las estructuras de ese tipo.

4.2 En el marco de una nueva RTE-T, el Comité recomienda que se tenga en cuenta de manera explícita la denominada política de vecindad, las conexiones hacia el norte, este y sur de la Unión Europea, para lo cual la Comisión y los Estados miembros deberían centrarse fundamentalmente en la red en su conjunto, y no en proyectos de infraestructura individuales. De este modo se reforzará la solidaridad entre los Estados miembros.

4.3 En cuanto a la planificación futura de la RTE-T, en su Dictamen *RTE-T: Revisión de la política* ⁽¹⁴⁾ el CESE manifiesta su acuerdo con el enfoque adoptado por la Comisión, tal como se presenta en su Libro Verde, basado en el principio de que cada modo de transporte se utiliza en función de sus ventajas comparables en cadenas eficientes de transporte comodal y que, por tanto, desempeña un papel importante para ayudar a la UE a lograr sus objetivos en la lucha contra el cambio climático. El objetivo debe seguir siendo cambiar hacia la cadena de transporte que sea más respetuosa con el medio ambiente.

4.4 A este respecto, el Comité llama la atención sobre el concepto de «corredores verdes» que introdujo la Comisión en su Plan de acción para la logística del transporte de mercancías de 2007. Este concepto corresponde a la búsqueda de soluciones logísticas comodales sostenibles que den lugar a reducciones documentadas del impacto medioambiental y climático y garanticen un elevado nivel de seguridad, calidad y eficacia, mediante plataformas de demostración situadas a lo largo de corredores internacionales por los que circulen importantes flujos de mercancías. El Comité desea vincular este concepto con la red básica de corredores comodales de alto nivel de la RTE-T, que podría adaptarse bien a este desarrollo, gracias a una colaboración con socios públicos y privados.

4.5 La Comisión afirma que el sistema actual debe modificarse radicalmente, ya que los nuevos Estados miembros no pueden acogerse a la financiación de la UE de la misma manera que los «antiguos». Para establecer unas condiciones competitivas equitativas se han de desarrollar nuevos medios de financiación.

4.6 El Comité pone en duda la validez de los argumentos esgrimidos por la Comisión para justificar su elección de los proyectos que pueden financiarse. La Comisión alega que dichos proyectos le están ayudando a prepararse para las prioridades futuras en materia de transportes, en particular, haciendo el transporte más ecológico, conectando Europa Oriental y Occidental y brindando apoyo a las asociaciones publico-privadas. Al menos cabe interrogarse sobre la mejora de las conexiones entre la parte oriental y occidental de la UE, mientras que el Comité desea que se tengan en cuenta, asimismo, otras posibilidades de financiación distintas de las CPP.

4.7 La idea de la Comisión de nombrar coordinadores europeos para reforzar la cooperación internacional, al mismo tiempo que se centra en apoyar a largo plazo los proyectos cruciales en materia de infraestructura y en la implantación de una agencia ejecutiva, parece haber aumentado la transparencia y contribuido positivamente a desarrollar la red RTE-T. Pero, tanto el estudio realizado por los coordinadores europeos como el análisis plurianual de la cartera de proyectos confirman que los progresos logrados hasta ahora han quedado socavados por la falta de cooperación y coordinación entre los Estados miembros.

4.8 La Comisión sugiere que, sobre la base de la red RTE-T redefinida, se firmen «contratos de programa» entre la Unión Europea y cada uno de los Estados, definiendo sus compromisos

⁽¹⁴⁾ DO C 318 de 23.12.2009, p. 101.

recíprocos en materia de financiación y calendario de realización. Estos contratos de programa deberían cubrir no sólo las infraestructuras que formen parte de la RTE-T, sino también las infraestructuras secundarias que los Estados (o las regiones) se comprometerían a realizar para garantizar el buen funcionamiento de las redes principales, para prestar un mejor servicio a la población. El Comité considera que la sociedad civil ha de participar en el proceso de preparación de dichos «contratos de programa» para mejorar la eficiencia de la ulterior ejecución de los proyectos aprobados.

4.9 En su Revisión intermedia de la cartera de proyectos del Programa Plurianual de la RTE-T 2007-2013, la Comisión llega a la conclusión de que de los 92 proyectos que la componen, 21 son transfronterizos, siendo el ferroviario el modo de transporte que recaba mayor apoyo, seguido por las vías de navegación interior. Por otra parte, en su documento sobre la nueva política relativa a las redes transeuropeas de transporte, la Comisión concluye que desde una perspectiva general los proyectos de transporte vial y aéreo así como, en menor medida, los marítimos están arrojando buenos resultados en comparación con los de transporte ferroviario y de vías navegables interiores.

4.10 El Comité recomienda a la Comisión que clarifique qué entiende por sostenibilidad. Para poder evaluar si un proyecto cumple el requisito de «sostenibilidad» debe quedar clara la definición de dicho concepto, preferiblemente en términos cuantitativos.

4.11 Teniendo esto en cuenta, el Comité insiste en que la sostenibilidad abarca —además de una notable contribución al crecimiento económico— no sólo objetivos medioambientales referidos, por ejemplo, a la protección del clima, la contaminación acústica y atmosférica o la preservación de los recursos, sino también determinados aspectos sociales del sector del transporte como los derechos de los empleados, las condiciones laborales y el acceso asequible al transporte público en general, pero especialmente para las personas mayores y discapacitadas, teniendo en cuenta asimismo la accesibilidad por parte de éstas últimas a las infraestructuras físicas y a la información.

4.12 El Comité reitera que aboga por una estrategia basada en la innovación, los incentivos y la infraestructura (denominada la estrategia de las tres íes) como la manera más eficaz de lograr el desarrollo sostenible:

— innovación: para desarrollar e implementar medidas técnicas aún más en origen y prácticas operativas encaminadas a reducir el impacto medioambiental del transporte;

— incentivos: para fomentar la rápida introducción en todos los modos de transporte de las mejores tecnologías y prácticas disponibles;

— infraestructura: para garantizar un tráfico seguro y fluido así como el empleo eficiente de la infraestructura existente combinada con inversiones adecuadas en infraestructura nueva para eliminar los estrangulamientos y suplir los eslabones perdidos.

4.13 El CESE afirma que el enfoque integrado de la RTE-T es uno de los mecanismos para alcanzar el objetivo del desarrollo sostenible de la Unión Europea. El CESE está convencido de que la utilización del enfoque integrado de las redes transeuropeas podría acelerar la realización de las RTE planificadas y reducir los costes de construcción correspondientes en comparación con los gastos que habría que soportar si se hubiese adoptado un enfoque que no hubiese tenido en cuenta las repercusiones de las posibles sinergias entre los diferentes tipos de redes ⁽¹⁵⁾.

4.14 El Comité considera que, habida cuenta de las crisis económicas que afectan a Europa y del presupuesto limitado asignado a la RTE-T, la cooperación y coordinación entre los distintos instrumentos financieros disponibles para la RTE-T resulta necesaria así como la búsqueda de nuevos mecanismos de crédito y fuentes de financiación.

4.15 El Comité suscribe plenamente el enfoque que presenta la Comisión en su Libro Blanco en cuanto al refuerzo de la coordinación europea. Para alcanzar los ambiciosos objetivos establecidos respecto de la RTE-T, dadas las severas restricciones financieras actuales, se requiere una política sobre las infraestructuras de la UE mucho más integrada y coordinada adecuadamente a escala europea que abarque desde la planificación estratégica hasta la implementación final de los proyectos específicos.

4.16 El CESE considera que la publicación del Libro Blanco es especialmente oportuna y permitirá vehicular un mensaje político firme en el contexto de la futura revisión del presupuesto de la UE. La financiación venidera del desarrollo de la infraestructura de transportes de la UE ha de perseguir objetivos realistas con vistas a crear un espacio común europeo del transporte en el plazo más breve posible.

Bruselas, 15 de junio de 2011.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Staffan NILSSON

⁽¹⁵⁾ DO C 204 de 9.8.2008, p. 25 (Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la Comunicación de la Comisión: «Redes transeuropeas: hacia un enfoque integrado»).