



es



Unión Europea
Política regional

inforegio

| Nº 18 | Diciembre de 2005 | **panorama**



**Los transportes, eje motor
del desarrollo regional**

Sumario

Los transportes, *eje motor del desarrollo regional*

Infraestructuras de transporte: aunar crecimiento y cohesión en Europa

Indispensables al crecimiento económico regional, las infraestructuras de transporte solamente contribuyen a la cohesión social bajo determinadas condiciones.

Los transportes sostenibles, una prioridad de la política europea

El apoyo a los modos de transporte que respetan el medio ambiente es uno de los cuatro pilares de la estrategia comunitaria de desarrollo sostenible. A largo plazo, disociar el crecimiento de los transportes y el crecimiento económico es un objetivo clave de la política europea.

Testimonio: Países del Danubio

El FEDER en acción: Francia, Reino Unido, Grecia, Finlandia

Testimonio: Interreg IIIB Europa del noroeste

Reportaje: Algarve en la encrucijada

La modernización de los transportes coincide con una nueva etapa socioeconómica para el sur de Portugal.

Testimonio: Estonia, Lituania, Letonia, Polonia, Finlandia

Testimonio: España

El Fondo de Cohesión y el ISPA en acción

3



8



12



13

14



15



19



20



21

Fotos (páginas): Comisión Europea (1, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 21), ARGE Donauländer (12), SEEDA (14), CCDDR (15, 16, 18), AEIDL (11, 16, 17, 19), AGILE (13), Angus Transport Forum (13), Gefyra S.A. (13), URBAN II Helsinki (13), Puerto de Barcelona (20), ZSR (21), National Motorway Co. (21), EIB/BEI (21).

Portada: Contenedores en tránsito en el puerto de Belfast (Reino Unido).

Colaboraron también en la redacción de este número: Adam Abdulwahab, Maurizio Castelletti, Pierre Ergo, Véronique Faure, Manuel Gavira, Jean-Luc Janot, Mario Rodrigues, Maj Theander.

Editor responsable: Thierry Daman, CE, Dirección General de Política Regional

Esta revista ha sido impresa en inglés y en francés en papel reciclado.

El dossier temático está disponible en 19 lenguas de la Unión Europea en el sitio Internet:
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_es.htm

Los textos de la presente publicación carecen de valor jurídico.

Infraestructuras de transporte: aunar crecimiento y cohesión en Europa

Por Yves Crozet ⁽¹⁾

Indispensables al crecimiento económico regional, las infraestructuras de transporte solamente contribuyen a la cohesión social bajo determinadas condiciones.



Puente sobre la autopista Bilbao-Santander (España).

A partir de su fundación, a finales de la década de los cincuenta, la Comunidad Económica Europea se enfrentó a la cuestión de las desigualdades de nivel de vida entre sus Estados miembros. En esa época, las diferencias de PIB per cápita eran considerables entre Alemania e Italia, por ejemplo. Sin embargo, lo eran más todavía cuando se comparaban los PIB regionales per cápita: Baden-Würtemberg o Isla de Francia eran mucho más ricas que Puglia o Sicilia. Esta cuestión de crucial importancia se planteó de nuevo con motivo de cada ampliación de la Unión Europea. Entre los nuevos países que se incorporaron progresivamente a la Unión (Grecia, España, Portugal, Polonia...) se encontraban, y se encuentran aún, regiones cuyo PIB per cápita es más de quince veces inferior al de las regiones más ricas.

Habida cuenta que uno de los objetivos de la Unión Europea era la convergencia de los niveles de vida entre los países miembros, no era posible aceptar esta situación, o dejar que se regulara únicamente a través de los flujos migratorios de las zonas desfavorecidas hacia las zonas dinámicas. Dar a las regiones en dificultad la posibilidad de registrar un crecimiento económico significativo, y de ser posible más rápido que el de las demás regiones, se convirtió en una de las prioridades de la Unión Europea. En este sentido, se asignó a las infraestructuras de transporte un papel capital: conciliar crecimiento económico y cohesión social.

Aun cuando no sea inevitablemente una «misión imposible», no obstante, es importante destacar que el desarrollo de las infraestructuras no es una panacea. Indispensables para el crecimiento económico regional, las infraestructuras de transporte sólo contribuyen a la cohesión social bajo determinadas condiciones.

Crecimiento y convergencia: la doble misión de las infraestructuras de transporte

En las economías de mercado el crecimiento económico no sólo está cimentado en el progreso técnico y el aumento de productividad que se deriva. La división internacional del trabajo, tal como lo mostraron los grandes fundadores Adam Smith y David Ricardo desde los inicios de la economía política, también desempeña un papel capital. Aun en un mundo sin progreso técnico, la aproximación de zonas de producción dotadas de costes de producción diferentes es por sí mismo un factor de beneficio colectivo. Posteriormente, la intuición de estos pioneros se vio confirmada más tarde por los trabajos de los economistas contemporáneos hasta llegar al famoso teorema conocido como de «HOS» (Heckscher, Ohlin, Samuelson): la libre circulación de bienes y servicios sustituye de manera pertinente a la dotación desigual de factores de producción de los territorios. Aun cuando tendemos demasiado a olvidarlo, lo vemos todos los días. Cada vez que bebemos un café o un té, cada vez que utilizamos nuestro coche, consumimos productos (productos tropicales, petróleo) cuya producción casi no existe en Europa, pero que la división internacional del trabajo pone a nuestra disposición.

En esta perspectiva, las infraestructuras de transporte desempeñan un papel clave, habida cuenta que son las que hacen posible la circulación de las mercancías y la conexión de los territorios. Los coches alemanes, los muebles suecos o los teléfonos finlandeses se venden en toda Europa en su conjunto, al igual que las frutas y hortalizas españolas y las prendas de vestir italianas. Para los productores, el desarrollo de medios de transporte eficaces amplía las zonas de influencia, lo que permite producir a

⁽¹⁾ Profesor de ciencias económicas, Universidad Lyon 2, Director del LET (Laboratorio de Economía de los Transportes), UMR CNRS n° 5593 (<http://www.let.fr>).

gran escala y, en consecuencia, la reducción de los costes unitarios. Visto que esta baja es mucho más importante que el alza concomitante de los costes de transporte, el gran ganador del sistema es el consumidor final. Éste vive a partir de entonces en una economía diversificada en la que domina, entre países europeos, el intercambio de «pequeñas diferencias». El automovilista alemán también puede comprar coches españoles y el gastrónomo francés puede disfrutar los vinos italianos...

Por tanto, la primera misión de las infraestructuras de transporte es contribuir a la disminución subyacente de los costes y al crecimiento económico general que de ésta se deriva. Sin embargo, su papel no se queda aquí, también es necesario tener en cuenta las implicaciones concretas en los territorios. La experiencia pone de manifiesto que los centros de producción y consumo tienden, por razones de accesibilidad evidentes, a aproximarse a las infraestructuras más eficaces. El desarrollo de los ferrocarriles en el siglo XIX y el de las autopistas o aeropuertos en el siglo XX confirmó este diagnóstico: las infraestructuras de transporte ejercen un considerable efecto en el desarrollo y jerarquización de los territorios. Las regiones mejor equipadas salen mejor paradas que las zonas aisladas. Por esta razón, el inicio y la financiación de las infraestructuras de transporte son desde hace mucho tiempo una de las misiones clave de los Estados. Para consolidar la unidad nacional, los Estados se encargan o siguen de cerca la construcción de canales, ferrocarriles o autopistas con la finalidad de que todas estas redes irrigen lo mejor posible el territorio.

La Unión Europea se encontró ante la misma exigencia. Como señalaba desde 1977 el informe MacDougall ⁽²⁾, las regiones periféricas y poco desarrolladas debían poder disponer de infraestructuras de transporte modernas con el fin de conectarse a los mercados, tanto para su abastecimiento como para la comercialización de los bienes producidos localmente. Por tanto, la financiación de las infraestructuras de transporte se convirtió en una de las formas esenciales de la solidaridad intracomunitaria. Habida cuenta que la solidaridad interpersonal ha seguido siendo ampliamente competencia de los Estados miembros (seguros sociales, asistencia a los más desfavorecidos), la solidaridad interregional fue la dínamo utilizada por Europa para favorecer la cohesión social mediante la convergencia de los niveles de vida. Así, países como Grecia, España ⁽³⁾ o Portugal recibieron una cantidad masiva de fondos europeos (subvenciones y préstamos del



Aalborg (Dinamarca): los aeropuertos regionales estimulan el desarrollo económico.

BEI) para mejorar su red de carreteras y ferroviaria. Lo mismo sucede hoy, aunque en menor medida, con los diez nuevos Estados miembros, pero también para los países candidatos. La mejora y la interconexión de las redes de transporte representan la forma concreta de la solidaridad comunitaria. Dan prueba de ello los grandes «ejes» europeos o, más recientemente, el informe Van Miert ⁽⁴⁾, que propone a Europa cofinanciar más de veinte grandes proyectos de infraestructura, con una óptica esencialmente transfronteriza y, por ende, internacional.

La cohesión de cara a la polarización

Habida cuenta de los razonamientos anteriores, el papel clave económico y social de las infraestructuras de transporte pide que se reactiven los programas de grandes obras. Los proyectos del informe Van Miert merecen ponerse rápidamente en práctica y deben tomarse las decisiones presupuestarias y financieras que se derivan de éstos. ¿De dónde viene entonces el sentimiento de que Europa, y muchos Estados miembros, parecen vacilar antes de lanzarse a su realización? ¿Cuál es esta convicción íntima que nos susurra al oído que las infraestructuras de transporte no son una panacea? ¿Qué nos dice que los efectos esperados, crecimiento y cohesión, no se darán cita inevitablemente? ¿Qué nos dice que pueden darse efectos perversos, especialmente, medioambientales? Estas preguntas no deben acallarse, ni borrarlas con un revés de la mano. Antes al contrario, requieren un atento examen, ya que desembocan en la elucidación de las condiciones para el éxito de la doble misión que tienen las infraestructuras de transporte.

Detengámonos primeramente en las interrogaciones y dudas que asaltan a los órganos de financiación, públicos o privados, ante el anuncio de nuevas infraestructuras de transporte.

La primera duda es de orden técnico y económico: ¿Se confirmarán los tráfico anunciados por los diseñadores del proyecto? En el curso de los últimos años, numerosos ejemplos han mostrado que las previsiones habían hecho gala de un excesivo optimismo: Eurotunnel, la autopista M1 en Hungría, la vía fluvial Rin-Meno-Danubio... todas ellas inversiones cuyos efectos no estuvieron a la altura de las esperanzas. De ahí se deriva una desconfianza de los responsables de la toma de decisiones con respecto a los riesgos (costes reales de construcción, volumen de tráfico efectivo...) y un aplazamiento de la decisión final, como en el caso del nuevo enlace ferroviario entre Italia y Francia.



Nuevo depósito ferroviario en Drogheda (Irlanda).

⁽²⁾ Comisión Europea, *Report of the Study Group on the Role of Public Finance in European Integration* (MacDougall Report), Bruselas, 1977.

⁽³⁾ Las ayudas europeas recibidas por España en los años que siguieron a su adhesión representaron, durante más de una década, el 1% de su PIB.

⁽⁴⁾ Comisión Europea, *Proyectos prioritarios para la red transeuropea de transportes de cara a 2020. Informe del Grupo de Alto Nivel*, Bruselas, 2003. Véase: http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm

La segunda duda es medioambiental. ¿Al desarrollar las infraestructuras, en particular las aeroportuarias y las autopistas, no va a incitarse el desarrollo de una movilidad no sostenible? Cuando una autopista y una vía de ferrocarril ya cruzan territorios sensibles, los residentes se preocupan ante todo nuevo proyecto, aun cuando se trate de una simple ampliación.

La tercera duda es social y local. ¿Quién aprovecha realmente los efectos positivos de una nueva infraestructura de transporte? ¿Los «efectos estructurantes» esperados no van más bien a resultar desestructurantes? ¿La nueva autopista prevista en principio para comunicar una región periférica no va más bien a acelerar la salida de puestos de trabajo y de una parte de los habitantes hacia las zonas más desarrolladas? La esperada convergencia de los niveles de vida se hace entonces esencialmente a través de la movilidad de la mano de obra, alejándonos de una lógica de solidaridad.

Estas dudas son legítimas. A la hora en que la población de Europa entra en una fase de cuasi estabilidad, en el momento en que se imponen los principios del desarrollo sostenible, las infraestructuras de transporte ya no deben presentarse como una varita mágica capaz de solucionar todos los problemas. Debe quedar claro que algunos proyectos, aun cuando cuenten con todo el apoyo de grupos de presión creados para la circunstancia, deben abandonarse o retrasarse. Ante las generosas previsiones de circulación, la norma debe ser la duda. No obstante, tampoco debe concluirse que Europa ya no tiene que financiar nuevas infraestructuras de transporte. Siempre son necesarias, por razones económicas y sociales, pero deben ser estudiadas y programadas teniendo en cuenta determinadas condiciones.

Primeramente, se impone una distinción entre los países cuyo nivel de vida es aún muy inferior a la media europea y las zonas más desarrolladas. No habría que prohibir, en nombre de la protección del medio ambiente, a Polonia o Grecia dotarse con una red apropiada de autopistas. Sabemos que la movilidad de las personas y los bienes es un poderoso factor de crecimiento económico. Esta enseñanza no debe olvidarse. Si bien es necesario evitar la inversión excesiva y la subvención de infraestructuras de escasa circulación, no es necesario excluir las inversiones, tanto en los nuevos como en los antiguos Estados miembros. El desarrollo de las asociaciones público-privadas (AP) es actualmente un buen medio para separar el trigo de la paja en-



Plataforma intermodal ferrocarril-carretera en Prato (Italia).

tre los proyectos de infraestructura. Gracias a este método, es posible situar mejor los riesgos y distribuirlos de manera óptima entre los protagonistas. Las administraciones públicas deben ser especialmente claras en lo que respecta a los riesgos de tráfico: ¿están dispuestas o no a asumirlos?

Paso seguido, se impone una aclaración en el ámbito de los efectos sobre el crecimiento económico y la cohesión social. Más que prometer una mejora general, es más lógico mostrar cuáles serán los efectos de polarización resultantes de la creación de una nueva infraestructura. Los efectos positivos y negativos de los nuevos flujos de circulación no se distribuirán de manera homogénea en el espacio. Más que mencionar de manera general los «efectos estructurantes», es más recomendable recurrir a modelos de simulación de las interacciones entre transporte y localización para ver quién sale ganando y quién perdiendo. Este procedimiento puede conducir a regateos más o menos explícitos que, aun cuando no son la forma más excitante de la democracia, no obstante, constituyen un paso obligado.

Por tanto, la cuestión de las infraestructuras de transporte en el crecimiento económico y la cohesión social se plantea hoy en nuevos términos. Si los mecanismos elementales son los mismos (reducción de los costes de producción, extensión de las zonas de influencia y polarización) el carácter heterogéneo de sus implicaciones merece explicarse mejor.



Servicio de transporte mediante aerodeslizador en Kalmar (Suecia).

Invertir en los transportes es invertir en el desarrollo regional: un principio y una prioridad para el BEI

Con 43 200 millones de euros de préstamos al servicio de los objetivos de la UE en 2004, el Banco Europeo de Inversiones (BEI) es la primera institución financiera de la Unión Europea. El apoyo a las inversiones en los transportes es una de sus principales actividades.

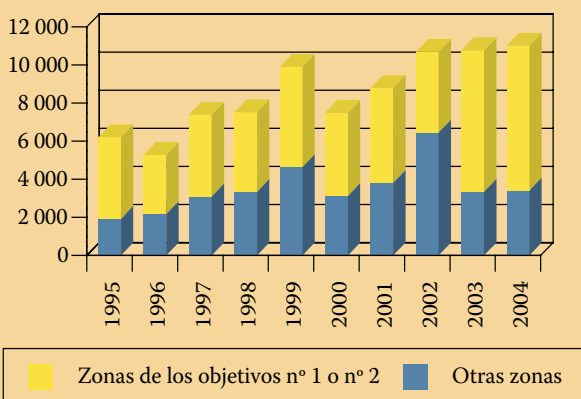
El Banco es así el primer organismo de préstamos de las redes transeuropeas de transporte, con más de 60 000 millones de euros invertidos desde 1993 en este ámbito. Estos proyectos, casi siempre de gran envergadura y complejidad, a menudo suscitan grandes debates sociales y retos medioambientales. Su aplicación representa importantes riesgos de retraso, de ahí la necesidad de preparar bien los proyectos y garantizar un buen seguimiento.

Durante los diez últimos años, el BEI financió proyectos en todos los sectores del transporte: por carretera (construcción de carreteras y autopistas, mejora de las redes de carreteras griegas, españolas y portuguesas en particular); por ferrocarril (modernización de las vías clásicas y construcción de nuevas líneas de alta velocidad en Francia, Bélgica, España, Italia, así como en los Países Bajos y en el Reino Unido); por mar (ampliación o modernización de infraestructuras portuarias, especialmente en los Países Bajos, Portugal, España, Grecia y Suecia); por aire (mejora de las instalaciones aeroportuarias, por ejemplo, en Italia, Grecia, Alemania e Irlanda). Asimismo, el BEI está muy presente en los nuevos Estados miembros para apoyar el desarrollo de las distintas infraestructuras de transporte previas al fortalecimiento de estas economías.

El Banco financia también proyectos de transporte urbanos. Durante los últimos cinco años, dedicó a este tipo de proyectos 10 700 millones de euros, el 92 % de los cuales se destinó a operaciones que emanaban de las autoridades públicas. Al favorecer la transferencia de los modos de transporte privados hacia los modos de transporte colectivos y pretender reducir la congestión, tales proyectos tienen por objeto no sólo mejorar la calidad del aire y reducir la contaminación sonora, sino también luchar contra el cambio climático aumentando la eficacia energética y limitando las emisiones de CO₂. En resumen, contribuyen a mejorar la calidad de vida.

Las grandes inversiones en favor de los transportes en las regiones de la UE contribuyen a la cohesión territorial y aumentan la competitividad de las regiones de la Unión ampliada. Al facilitar los desplazamientos de las personas y de los bienes entre los Estados miembros, las inversiones desempeñan en el

Transporte (1995-2004): distribución de los préstamos en la EU-25 por categoría de zonas (en millones de euros)



ámbito de los transportes un papel esencial para estimular el mercado interior y mejorar la cohesión en Europa. Una gran proporción de los préstamos del BEI destinados a los transportes se orienta a las regiones menos desarrolladas.

Una misión prioritaria del Banco es apoyar la cohesión social y económica de la UE al contribuir a la reducción de las disparidades regionales. La acción del BEI en favor del desarrollo regional, declarada desde la creación del Banco en 1958, se ha reafirmado constantemente y se ha fortalecido desde la ampliación de la Unión a 25 países en 2004.

El total de los préstamos concedidos por el BEI con fines de desarrollo regional superó 28 000 millones de euros en 2004, lo que representa un 70 % del conjunto de los préstamos del Banco en la EU-25. Las inversiones en el sector de los transportes representaron un 40 % de este apoyo al desarrollo regional. Más de la mitad de los préstamos al sector de los transportes en las regiones que se benefician de los Fondos Estructurales se han concedido a los ferrocarriles, incluidos especialmente numerosos proyectos de servicios ferroviarios urbanos y suburbanos (tranvías, metros, redes férreas de cercanías).

El apoyo del Banco a las políticas y objetivos comunitarios se basa en la financiación de proyectos de calidad. Para ser subvencionable por el BEI, todo proyecto debe demostrar que es a la vez sostenible en los planos económico y medioambiental y viable financiera y técnicamente. Una parte del proceso de selección de proyectos del Banco consiste en verificar estos distintos aspectos y en examinar el marco reglamentario, la planificación de las inversiones del sector así como la programación de su aplicación. El Banco desempeña una labor importante de asesoramiento para los promotores de proyecto durante esta fase de selección y es uno de los valores añadidos del BEI, en particular en las regiones más desfavorecidas de la Unión.

Cuando las instituciones comunitarias trabajan hombro con hombro

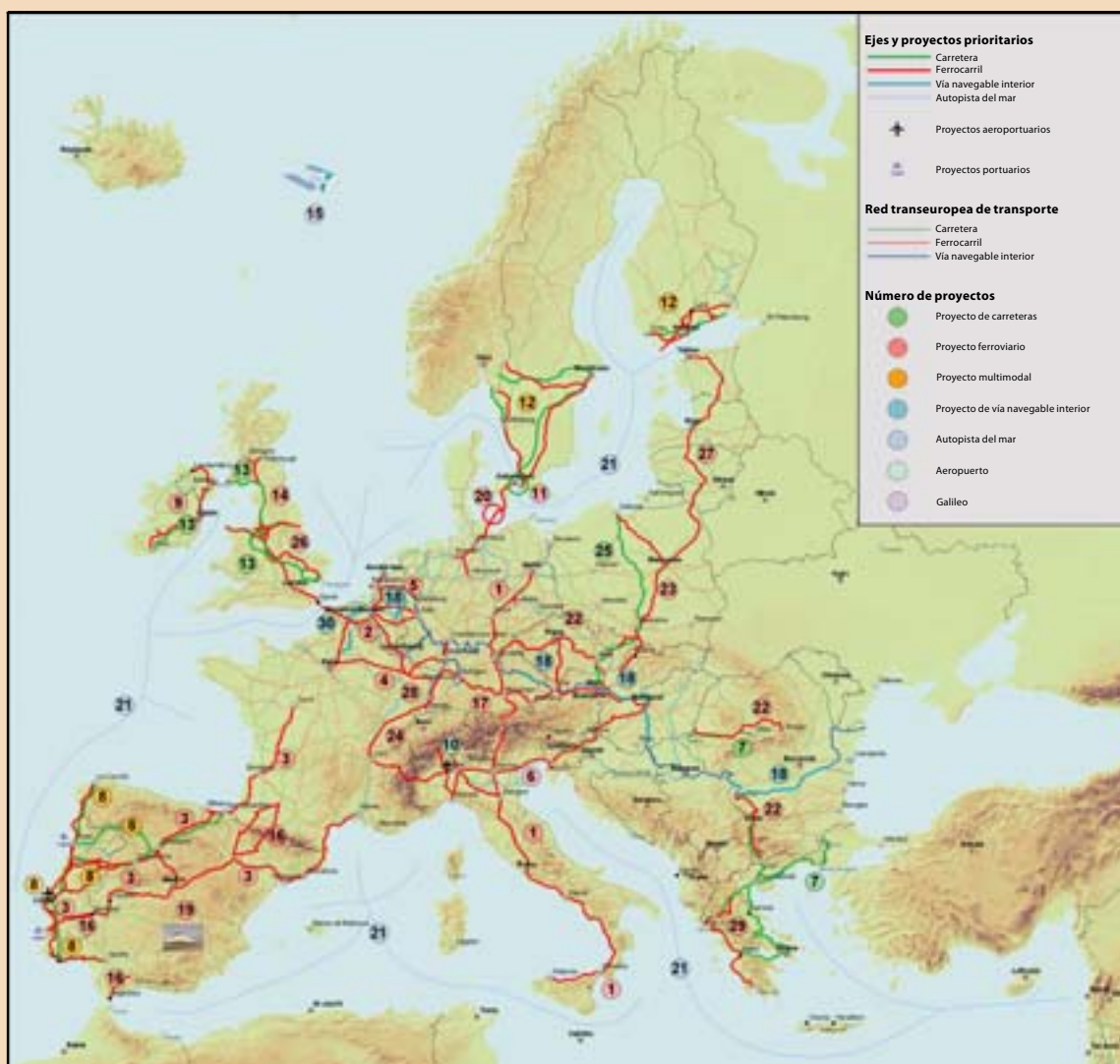
Con el paso del tiempo, los vínculos entre el BEI y la Comisión se han estrechado constantemente, en particular en el campo del desarrollo regional. En 2000, el Banco y la Comisión firmaron un acuerdo marco de cooperación para formalizar estos vínculos y ver de qué manera podían complementarse los préstamos del BEI y los recursos de la Comisión.

El BEI contribuye a la preparación y a la ejecución de los programas de desarrollo regional cuyo objetivo es optimizar la utilización de los recursos disponibles. A petición de la Comisión, el Banco valora algunos proyectos presentados para solicitar una ayuda europea. Así, en 2004, el Banco evaluó 33 solicitudes de financiación. Esta cooperación incluye también la cofinanciación de proyectos, un aspecto que adquiere cada vez mayor importancia en los nuevos Estados miembros que vieron aumentar considerablemente las posibilidades de ayudas europeas.

En este contexto, el Banco y la Comisión todavía acaban de reforzar su cooperación con la instauración de un nuevo dispositivo de asistencia («Jaspers»: Joint Assistance to Support Projects in the European Regions/Asistencia técnica conjunta a los proyectos en las regiones europeas) con el fin de acompañar a los Estados miembros en la selección y preparación de los grandes proyectos del FEDER o del Fondo de Cohesión. Esta asistencia es especialmente importante en los transportes, ámbito en el que los proyectos son a menudo complejos, de gran envergadura y requieren mucho tiempo para ultimarse.



Red transeuropea de transporte (RTE-T): ejes y proyectos prioritarios



Los ejes de los proyectos prioritarios

1. Eje ferroviario Berlín-Verona/Milán-Bolonia-Nápoles-Messina-Palermo
2. Eje ferroviario de alta velocidad París-Bruselas/Bruselas-Colonia-Amsterdam-Londres
3. Eje ferroviario de alta velocidad del suroeste de Europa
4. Eje ferroviario de alta velocidad Este
5. Línea de la Betuwe
6. Eje ferroviario Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubliana-Budapest-frontera ucraniana
7. Eje vial Igoumenitsa/Patras-Atenas-Sofía-Budapest
8. Eje multimodal Portugal/España-resto de Europa
9. Eje ferroviario Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (acabado en 2001)
10. Aeropuerto de Malpensa de Milán (acabado en 2001)
11. Enlace fijo del Øresund (acabado en 2000)
12. Eje ferroviario/vial del triángulo nórdico
13. Eje vial Reino Unido/Irlanda/Benelux
14. Línea principal de la costa occidental
15. Sistema mundial de navegación y localización por satélite Galileo
16. Eje ferroviario de transporte de mercancías Sines/Algeciras-Madrid-París
17. Eje ferroviario París-Estrasburgo-Stuttgart-Viena-Bratislava
18. Eje fluvial Rin/Mosa-Meno-Danubio
19. Interoperabilidad del ferrocarril de alta velocidad en la Península Ibérica
20. Eje ferroviario del Fehmarn Belt (entre Alemania y Dinamarca)
21. Autopistas del mar
 - Autopista del Mar Báltico (que enlaza los Estados miembros de la zona del Mar Báltico a los de Europa central y occidental, incluido el eje que pasa por el canal Mar del Norte/Mar Báltico (Canal de Kiel);

- Autopista del mar de Europa occidental (enlaza Portugal y España, mediante el arco atlántico, al Mar del Norte y al Mar de Irlanda);
- Autopista del mar de Europa sudoriental (enlaza el Mar Adriático al Mar Jónico y al Mediterráneo oriental con el fin de rodear a Chipre);
- Autopista del mar de Europa sudoccidental (Mediterráneo occidental), que enlaza España, Francia, Italia y Malta y que se enlaza con la autopista del mar de Europa sudoriental.
- 22. Eje ferroviario Atenas-Sofía-Budapest-Viena-Praga-Nuremberg/Dresde
- 23. Eje ferroviario Gdansk-Varsovia-Bрно/Bratislava-Viena
- 24. Eje ferroviario Lyon/Ginebra-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Amberes
- 25. Eje vial Gdansk-Bрно/Bratislava-Viena
- 26. Eje ferroviario/vial Irlanda/Reino Unido/Europa continental
- 27. «Rail Baltica»: eje ferroviario Varsovia-Kaunas-Riga-Tallin-Helsinki
- 28. «Eurocprail» en el eje ferroviario Bruselas/Bruselas-Luxemburgo-Estrasburgo
- 29. Eje ferroviario del corredor intermodal Mar Jónico/Mar Adriático
- 30. Enlace fluvial Sena-Escalda

(Ref.: Decisión 884/2004/CE de 29 de abril de 2004)



Los transportes sostenibles, una prioridad de la política europea

El apoyo a los modos de transporte que respetan el medio ambiente es uno de los cuatro pilares de la estrategia comunitaria de desarrollo sostenible. A largo plazo, disociar el crecimiento de los transportes y el crecimiento económico es un objetivo clave de la política europea.



Canal modernizado cerca de Coevorden (Países Bajos).

Para el buen funcionamiento de la sociedad y la economía es esencial una red eficaz de infraestructuras de transportes. Permite la libre circulación de bienes, de servicios y personas y favorece las comunicaciones inter e intrarregionales. Asimismo, garantiza la movilidad indispensable para el trabajo, los estudios, las actividades recreativas. Por tanto, desde hace mucho tiempo, invertir en los transportes es una prioridad de las políticas estructurales y de cohesión de la Unión Europea.

Sin embargo, los transportes ejercen también una fuerte influencia sobre la salud y el medio ambiente, especialmente en relación con el cambio climático, la contaminación atmosférica, el ruido, el uso del suelo y la perturbación de los hábitats naturales. El sector es un gran consumidor de combustibles fósiles y otros recursos energéticos no renovables. Además, los accidentes de circulación siguen siendo una causa de mortalidad importante. Más allá de las pérdidas económicas que entrañan, estos problemas plantean también la cuestión —esencial— de la sostenibilidad. Las tendencias del desarrollo de los transportes ponen de manifiesto que la inercia o «laissez faire» en las prácticas y las políticas de transporte es agua pasada.

El crecimiento de los transportes va a continuar. En lo relativo al transporte de las personas, el factor determinante es el grado de utilización del coche. Pese a que el nivel de motorización va a estabilizarse en la mayoría de los países de la Unión Europea, no

ocurrirá lo mismo antes de mucho tiempo en los nuevos Estados miembros. De ahora al 2010, la Unión ampliada verá su parque de vehículos aumentar considerablemente. Por lo que se refiere al transporte de las mercancías, el crecimiento y las características de las economías modernas (tales como el trabajo «justo a tiempo») aumentan el transporte de mercancías. Se espera que de ahora al 2010, la circulación de camiones aumente por sí sola alrededor de un 50 % en relación con su nivel de 1998.

Habida cuenta que los índices de crecimiento son más elevados para el transporte por carretera y el transporte aéreo, el desequilibrio en la distribución de los modos de transporte va a acentuarse, provocando un aumento del consumo de combustible, de la contaminación sonora y la proporción del suelo dedicado a las infraestructuras de transporte.

Este diagnóstico no es consustancial a la Unión Europea; también es válido para todas las economías desarrolladas. Aun cuando se aumentan las medidas adoptadas para atenuar los efectos negativos del aumento de los transportes, no es posible satisfacer a la vez la exigencia de sostenibilidad medioambiental y las necesidades cada vez mayores de los transportes sin un cambio de los hábitos y una reorientación de las políticas. De este modo, toda ayuda comunitaria en el marco de la política de cohesión deberá tener en cuenta el principio de sostenibilidad medioambiental.

El golpe de timón de Gotemburgo

Tras reafirmar la importancia del desarrollo sostenible, debidamente inscrito en los Tratados como objetivo fundamental de la Unión, el Consejo Europeo de Gotemburgo añadió, en mayo de 2001, la sostenibilidad medioambiental como nueva dimensión de la estrategia de Lisboa para la competitividad y el empleo. Asimismo, instó a una política de los transportes sostenible, que combata el aumento del tráfico vial y los niveles de congestión, el ruido y la contaminación, fomentando la utilización de modos de transporte respetuosos del medio ambiente así como la integración de los costes sociales y medioambientales en los precios. En este contexto, los transportes sostenibles se han convertido en uno de los cuatro pilares de la estrategia comunitaria de desarrollo sostenible. A largo plazo, disociar crecimiento de los transportes y crecimiento económico es un objetivo clave de la política europea de los transportes.

El desarrollo de un sistema de transportes sostenible requiere no sólo inversiones en nuevas infraestructuras sino también inversiones que hagan las infraestructuras existentes más eficaces y más respetuosas del medio ambiente. Por tanto, el transporte sostenible requiere la conjugación de numerosas políticas, incluida la adopción de instrumentos reglamentarios (como, por ejemplo, una mayor confrontación de los usuarios de los transportes con los precios «reales», que tienen en cuenta los efectos negativos externos, especialmente en lo que se refiere al efecto invernadero). Atañe particularmente a ámbitos estrechamente vinculados con la política regional (la gestión del desarrollo urbano, por ejemplo).

Así, una política regional orientada hacia la cohesión económica y social debería tener en cuenta la sostenibilidad medioambiental de las nuevas infraestructuras que han de financiarse, especialmente las que pueden poner en marcha una transferencia de modo de transporte; respaldar las operaciones encaminadas a mejorar las infraestructuras de transporte existentes, tales como los «sistemas de transporte inteligentes» ⁽¹⁾, la interoperabilidad y la intermodalidad; hacer hincapié en los transportes urbanos sostenibles; y desarrollar infraestructuras principalmente allí donde existen planes, medidas o condiciones para estimular el crecimiento económico.



En Hasselt (Bélgica), los transportes colectivos son gratuitos desde 1997.



El «Tren verde» de Cerdeña (Italia) permite aprovechar de nuevo una antigua vía férrea.

Al mismo tiempo, establecer un sistema de transporte medioambientalmente sostenible es un proceso largo. En su Libro Blanco sobre los transportes ⁽²⁾, la Comisión Europea se fijó un horizonte de treinta años. No obstante, las primeras medidas para lograr sus objetivos deberían aplicarse inmediatamente. De este modo, la Comisión hizo hincapié en la necesidad de tomar iniciativas políticas más voluntaristas para limitar los efectos negativos del crecimiento de los transportes. Propone, en particular, tres series de acciones: a) fomentar la transferencia del transporte por carretera hacia modos de transporte que tengan menos efectos dañinos sobre el medio ambiente; b) establecer infraestructuras que influyan en la disminución de la demanda de transporte y tiendan a establecer una situación en la que el precio pagado por el usuario refleje la totalidad de los costes sociales; y c) favorecer las acciones destinadas a mejorar el medio ambiente urbano y la ordenación del territorio.

Las acciones en favor de los transportes sostenibles durante el período 2000-2006

Las orientaciones adoptadas por la Comisión de acuerdo con las disposiciones generales de los Fondos Estructurales para el período 2000-2006 ⁽³⁾, recomiendan a los Estados miembros integrar los proyectos de transporte cofinanciados por la Unión Europea con estrategias coherentes, orientadas hacia sistemas de transporte sostenibles.

Así pues, una de las cuatro recomendaciones prioritarias de la Comisión en 1999 en relación con los transportes para el actual período de programación se refiere a la sostenibilidad. Consiste en pretender reducir los efectos dañinos de los transportes y, a la vez, favorecer la utilización de modos de transporte más sostenibles. Los programas de desarrollo regional, en especial, deberían respetar el compromiso de la Unión Europea de reducir las emisiones de gas de efecto invernadero, lo que exige esfuerzos particulares para los transportes viales y aéreos. No obstante, cumplir estos objetivos es responsabilidad exclusiva de los Estados miembros.

La revisión de estas orientaciones en 2003 integra los principios básicos de la estrategia de desarrollo sostenible adoptada por el Consejo Europeo de Gotemburgo. La Comisión, por su parte, propuso tener en cuenta en la medida de lo posible estas orien-

⁽¹⁾ La expresión «sistemas de transporte inteligentes» (STI) designa una amplia gama de técnicas aplicadas a los transportes para hacer que las redes resulten más seguras, más eficaces, más fiables y más ecológicas sin tener necesariamente que modificar materialmente la infraestructura existente.

⁽²⁾ «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad», COM(2001) 370.

⁽³⁾ Artículo 10, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 1260/1999 del Consejo.

taciones revisadas en la evaluación intermedia de los programas. No obstante, la aplicación de estas orientaciones revisadas y las acciones prioritarias propuestas requiere plazos que superen el vencimiento del período de programación actual si se quiere que tengan un efecto relativamente importante respecto a los objetivos de Gotemburgo.

Según los datos disponibles, se observa en los programas de las regiones del objetivo nº 1 que el sector vial sigue absorbiendo más de la mitad del importe de las inversiones previstas para las infraestructuras de transporte. En las regiones del objetivo nº 2, este sector sigue siendo el más importante también en términos financieros, pero en menor proporción (42 %). En cuanto a los modos de transporte considerados menos dañinos para el desarrollo sostenible, movilizan alrededor de un 40 % de los recursos programados del objetivo nº 1, en relación con un 57 % de los del objetivo nº 2.

Estas cifras ponen de manifiesto que en las regiones del objetivo nº 2, prevalecen las inversiones en sectores distintos a las carreteras o los aeropuertos. En las regiones del objetivo nº 1, por el contrario, estos dos sectores representan conjuntamente el 40 % del total, o sea, un resultado por debajo del equilibrio deseado.

En cuanto al desarrollo de los sistemas de transporte inteligentes que favorecen una gestión eficaz de los flujos de circulación, las inversiones programadas son de 114 millones de euros.

Queda de manifiesto que los problemas de accesibilidad, debidos a que la mayoría de las regiones del objetivo nº 1 están alejadas, así como la llegada de los nuevos Estados miembros son la causa de esta fuerte tendencia a invertir en el desarrollo de las redes de carreteras, directamente responsables de las emisiones de gas de efecto invernadero.

La adhesión de los diez nuevos países no fue un factor determinante para llegar a este panorama, pero contribuyó a la situación actual. Aun cuando antes se favoreció más al ferrocarril en relación con la carretera, al pasar a una economía de mercado la tendencia se invirtió paralelamente en estos países. El transporte de mercancías pasó rápidamente del ferrocarril a la carretera. El crecimiento del transporte privado, que exige mayores posibilidades de circulación con el fin de cubrir las nuevas necesidades suscitadas por la transformación de la situación económica, aumentó considerablemente la solicitud de transporte por carretera.



El tranvía de Wolverhampton (Reino Unido) forma parte de una operación de renovación urbana.

De manera general, los programas de infraestructuras del período actual reflejan una continuidad de la tendencia observada desde hace diez años en la distribución de los modos de transporte. Las inversiones en infraestructuras se concentraron principalmente en el sector de carreteras.

A pesar de este predominio de las inversiones en carreteras, indiscutiblemente necesarias para mejorar la accesibilidad de las regiones menos desarrolladas, los ejemplos de buenas prácticas que contienen los programas 2000-2006 en cuanto a transportes ecológicamente sostenibles son numerosos, en particular en el ámbito de los transportes públicos.

Este análisis es válido para la programación en su fase actual. Podrían producirse algunos ajustes a medida que la estrategia definida en Gotemburgo se transponga en los programas. Del mismo modo, en los países de la cohesión (*), la situación descrita más arriba seguramente sería diferente teniendo en cuenta las considerables inversiones realizadas en los sectores ferroviario y portuario gracias al apoyo financiero del Fondo de Cohesión.

Sin embargo, independientemente de los resultados obtenidos al final del presente período, los fondos europeos deben centrarse en los objetivos estratégicos de la política de la UE con el fin de favorecer la sostenibilidad como uno de los elementos inherentes al valor añadido comunitario. Este es el enfoque que debería guiarnos en la definición de las futuras orientaciones.

Perspectivas tras 2006

Las propuestas de reforma de la política de cohesión a partir de 2007, tanto en lo relativo a los reglamentos como a las orientaciones estratégicas, consideran que una condición previa al crecimiento y al empleo es garantizar el acceso de las empresas a infraestructuras de transporte adecuadas. Las infraestructuras modernas, que integran los criterios de sostenibilidad medioambiental, son un importante factor de atracción regional.

Para sacar el mayor partido de las inversiones de transporte, la ayuda de los Fondos Estructurales y del Fondo de Cohesión debería obedecer a una serie de principios.

En primer lugar, la cuestión sería utilizar criterios objetivos para determinar el nivel y la naturaleza de las inversiones en infraestructuras que deban preverse. Sus repercusiones potenciales deberían medirse, por ejemplo, en función del nivel de desarrollo, del tipo de actividades económicas, de la densidad de las infraestructuras o del grado de congestión de la región en cuestión. Del mismo modo, para determinar los efectos sociales, convendría efectuar un cálculo exacto de las implicaciones medioambientales del proyecto.

En segundo lugar, cabe respetar lo más posible el principio de sostenibilidad medioambiental, de conformidad con el contenido del Libro Blanco. Reducir el predominio del transporte por carretera en Europa al favorecer otros modos de transporte así como el transporte combinado debería ser una preocupación capital.

En tercer lugar, debería prestarse una atención especial a las regiones de la convergencia con el fin de modernizar su red ferroviaria, de acuerdo con secciones prioritarias cuidadosamente selecciona-

(*) Trece países: Grecia, España, Portugal y, desde mayo de 2004, la República Checa, Estonia, Chipre, Lituania, Letonia, Hungría, Malta, Polonia, Eslovaquia y Eslovenia.

das, de tal modo que garanticen su interoperabilidad en el marco del ERTMS («European Caril Traffic Direction System»/Sistema de gestión del tráfico ferroviario europeo).

En cuarto lugar, las inversiones en infraestructuras de transporte deberán acompañarse de una gestión adecuada de la circulación, con una atención especial para la seguridad, de acuerdo con las normas nacionales y comunitarias. Las estrategias nacionales y regionales deberán tener en cuenta la necesidad de alcanzar una distribución de los modos de transporte más equilibrada y más ecológica, que reconcilie necesidades económicas y necesidades medioambientales. Asimismo, estas estrategias deberían integrar los sistemas de transporte inteligentes y las plataformas multimodales, y adoptar en particular las tecnologías ERTMS y Sesame (sistema único europeo de gestión del tráfico aéreo).



Transbordo de madera en el puerto de Monfalcone (Italia).

Intermodalidad, interoperabilidad: dos claves para los transportes sostenibles

El Libro Blanco sobre la política europea de transportes trazó la vía para reequilibrar los modos de transporte y favorecer a los más respetuosos del medio ambiente.



La necesidad de movilidad en la Unión aumenta con mucha mayor rapidez que la capacidad de las infraestructuras. La consecuencia es una congestión del tráfico cada vez más importante en los grandes ejes viales y ferroviarios, en las ciudades y en el cielo, mientras que las conexiones con las regiones periféricas siguen siendo insuficientes. Segundo efecto perverso, si no se pone rápidamente en práctica ninguna medida de envergadura, el crecimiento previsto del tráfico se decantará esencialmente por la carretera, en detrimento de modos de transporte más respetuosos del medio ambiente tales como el ferrocarril, o el transporte marítimo de corta distancia.

¿Cómo responder eficazmente a la necesidad de movilidad limitando al mismo tiempo los inconvenientes vinculados al transporte? Ante este dilema, el Libro Blanco sobre la política europea de transportes (2001) trazó la vía de un reequilibrio, de cara al 2010, de los modos de transporte en favor de los que resultan más respetuosos del medio ambiente. Este objetivo representa la contribución más palpable que la Comisión puede aportar al desarrollo sostenible, al respeto del Protocolo de Kyoto y a la seguridad en el suministro energético de la Unión. Ello requiere una reducción significativa del consumo de energías fósiles, que a su vez se traducirá en una disminución de las emisiones de CO₂, cuyo 28 % se atribuye a los transportes.

Intermodalidad. En el desarrollo de alternativas competitivas al transporte por carretera, la «intermodalidad» desempeña un papel clave. Ya ha pasado la época en que se aplicaban soluciones aisladas. Es preciso adoptar medidas encaminadas a integrar mejor los modos de transporte que brinden capacidades

potenciales importantes en una cadena de movilidad administrada eficazmente, en donde todas las prestaciones resulten complementarias. Esta es una condición esencial para combatir la congestión y la contaminación y para establecer una mejor relación coste-beneficio en la utilización de los recursos energéticos. Estos objetivos implican particularmente la promoción del ferrocarril, el transporte marítimo de corta distancia y la navegación fluvial. Las razones de peso: en 1 km, 1 kg de petróleo permite desplazar 50 toneladas por camión, 90 toneladas por vagón de ferrocarril y 127 toneladas por vía navegable.

Interoperabilidad. El éxito de esta política de intermodalidad supone, en primer lugar, continuar los esfuerzos para garantizar la armonización técnica y la «interoperabilidad» de los sistemas. En este contexto, el programa comunitario «Marco Polo» se propone hacer de la intermodalidad, más que un simple lema, una realidad competitiva y económicamente viable. Las trece mejores acciones del primer ciclo del programa tienen por objeto transferir 13 600 millones de toneladas/km de mercancías que utilizan ejes viales sobrecargados a otros modos de transporte. La idea es, por ejemplo, garantizar el transporte de mercancías entre el puerto de Génova y el de Barcelona en trece horas gracias a la utilización de buques rápidos: este servicio permitiría a los transportistas viales evitar, a un coste competitivo, utilizar las autopistas que se encuentran entre las más congestionadas de Europa.

En julio de 2004, la Comisión Europea presentó un segundo paquete de medidas «Marco Polo» para el período 2007-2013. Dotado con un presupuesto de 740 millones de euros, «Marco Polo II» incluirá nuevas acciones, tales como las «autopistas del mar» y medidas de reducción del tráfico, además de cubrir de ahora en adelante los países vecinos de la UE. La Comisión considera que cada euro invertido generará al menos 6 euros de beneficios medioambientales y sociales.

La intermodalidad debe acompañarse de una evolución tecnológica destinada a aumentar las capacidades de las redes, facilitar la movilidad y a elevar el nivel de seguridad en todos los transportes. Estos avances son esenciales para garantizar la interoperabilidad técnica de los sistemas de transporte, en particular lo que se refiere a la telemática, a los peajes de las carreteras, la gestión del tráfico aéreo y las distintas redes ferroviarias. Al cabo de años de investigación, se pasó a la fase de despliegue. La oportunidad, para la Comisión, de poner en marcha tres de sus proyectos industriales más ambiciosos: el sistema de radionavegación por satélite «Galileo», el sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (ERTMS) y el proyecto industrial Sesame, que será el instrumento operativo de acompañamiento de la legislación relativa al cielo único europeo.

Países del Danubio

«Brindar al Danubio la posibilidad de desempeñar el papel que le corresponde en la integración europea»

Otto Schwetz, presidente del «corredor VII-Danubio», ARGE Donauländer, y presidente del grupo de trabajo «Transporte y navegación»



A raíz de las Conferencias paneuropeas sobre el transporte en Creta (1994) y luego en Helsinki (1997), se definieron diez «corredores multimodales de transporte» en Europa. El corredor VII corresponde a la vía del Danubio, el segundo río más largo de Europa (2 500 km) y una de las principales arterias de comunicación del continente. El río recibe las aguas de más de 300 afluentes e irriga una doceava parte del territorio europeo.

La importancia del Danubio no se debe únicamente al hecho de que se trata de una de las principales vías fluviales europeas, sino también a las funciones que ejercen sus puertos interiores, que no se limitan a las actividades de transporte. Además del puerto marítimo de Constanza, en la desembocadura del canal Danubio-Mar Negro, existen 44 puertos interiores a lo largo del Danubio. La conexión de este importante eje fluvial con los demás corredores ferrocarril-carretera es capital para garantizar la interconectividad y la intermodalidad del conjunto de la red, sobre todo teniendo en cuenta que la mayoría de los puertos del Danubio disponen de conexiones ferroviarias y de carreteras que los hacen atractivos para el transporte combinado.

Los métodos de transporte combinado han progresado enormemente hoy día y la vía del Danubio puede convertirse eficazmente en un eslabón de las distintas cadenas logísticas que van del Mar Negro al centro de Europa y al Atlántico, circulando por el eje Rin-Meno-Danubio, y viceversa.

No obstante, la navegación afronta varios obstáculos y «zonas tapón» que impiden al Danubio desplegar todo su potencial y desempeñar el papel que le corresponde. La optimización de los transportes sobre el Danubio requiere la aplicación de una serie de medidas: aumento de la profundidad y la anchura del río en determinados lugares; modernización de los puertos, de los astilleros y flotas; racionalización de las operaciones; armonización y simplificación de algunas disposiciones institucionales y reglamentarias.

Sin embargo, paralelamente a los problemas de navegación, se perfila otro reto importante: la degradación medioambiental del Danubio y del Mar Negro exige una intervención urgente. En la última década se lanzaron algunas

iniciativas nacionales e internacionales, pero las acciones emprendidas hasta ahora han resultado insuficientes para remediar la situación y solucionar los problemas sanitarios que de allí se derivan. Sólo un esfuerzo común urgente de rehabilitación medioambiental de gran envergadura a nivel regional puede poner remedio. Para conseguirlo, resulta indispensable una cooperación entre los transportistas fluviales y los servicios medioambientales. En su ausencia, la navegación fluvial ya no justificará su reputación de modo de transporte más respetuoso del medio ambiente.

Firmado en Rotterdam, el 6 de septiembre de 2001, entre los Ministros de Transportes de diez países europeos, el memorando de acuerdo para el desarrollo del corredor VII destaca la necesidad de reforzar los enlaces del Danubio con las redes transeuropeas de transporte (RTE-T) y el Mar Negro. El documento presenta toda una serie de medidas que es preciso emprender para lograr este objetivo. Paralelamente, las reuniones de los presidentes de corredor en Bruselas pusieron de relieve la necesidad de una mayor cooperación. De ahí la decisión de los corredores IV, VII y X de poner en marcha el proyecto de cooperación «Corredores del sureste».

Asimismo, la mejora del Danubio como eje fundamental de transporte en Europa fue el tema principal del DCP («Danube Co-operation Process»)/proceso de cooperación del Danubio) puesto en marcha por la reunión interministerial de Viena, el 27 de mayo de 2002, y que se continuó el 14 de julio de 2004, en Bucarest. Se convino que el Danubio, en su calidad de vía de transporte a la vez económica y ecológica, debía utilizarse a su plena capacidad para conseguir el desarrollo más armonioso posible de los países de la zona. Para ello, sería necesario, especialmente:

- > Mejorar la navegabilidad aplicando las decisiones de la Comisión del Danubio relativas a la profundidad del canal, de tal modo que se permita una circulación sin transbordos (concediendo prioridad a la supresión de los «cerrojos» existentes entre Straubing y Vilshofen y entre Viena y la frontera austroeslovaca).
- > Invertir en los puertos del Danubio con el fin de establecer plataformas multimodales de distribución del transporte de mercancías, con arreglo al acuerdo europeo sobre las grandes vías navegables de importancia internacional (AGN) adoptado en Ginebra, en 1996, en el marco de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE).
- > Establecer un servicio de información fluvial telemática. Este tipo de sistema aumentaría considerablemente la seguridad de los usuarios del río, ya se trate de transportistas o de deportistas náuticos.
- > Financiar proyectos que favorezcan la inserción de la navegación interior en el conjunto de la cadena de transporte por nudos intermodales.
- > Facilitar los procedimientos aduaneros con arreglo a las modalidades propuestas por la Comisión del Danubio.
- > Armonizar los marcos normativos del Danubio y el Rin.

Internet: www.argedonau.at



El puerto de Viena (Austria).

FRANCIA

Extensión del Puerto Este de la isla de La Reunión



Coste total: 72 740 000 EUR
Contribución de la UE: 29 096 000 EUR

«Situada en el Océano Índico, la isla de La Reunión es una región ultraperiférica. Su comercio exterior utiliza principalmente la vía marítima, la que asegura por sí sola un 99 % de los intercambios (3,5 millones de toneladas en 2003). Único puerto comercial de la isla, Puerto Este recibe más del 90 % de las escalas. El fuerte crecimiento demográfico que registra la isla ha dado lugar a un importante aumento del tráfico portuario que debería incrementarse anualmente entre 50 000 y 100 000 toneladas hasta 2015. Las instalaciones del puerto deben ir a la par de este crecimiento y adaptarse también a la evolución del tamaño de los buques. Los trabajos de extensión consisten en la ampliación del círculo de borneo, la ampliación del paso de entrada y la adaptación de un nuevo muelle. Gracias a estas inversiones, Puerto Este podrá acoger buques de 80 000 toneladas y mejorar su oferta de servicio disminuyendo el tiempo de espera. Por otra parte, deseando un desarrollo sostenible, los materiales extraídos se almacenarán y se reutilizarán, especialmente para el mantenimiento de las infraestructuras portuarias.»

Serge Joseph, director de la célula Europa, Isla de La Reunión
E-mail: serge.joseph@agile-reunion.org

GRECIA

Puente Harilaos Trikoupi



Coste total: 770 000 000 EUR
Contribución de la UE (FEDER): 308 000 000 EUR
Préstamo del BEI: 385 000 000 EUR

«Construido entre Rion y Antirion, al oeste del estrecho de Corinto, el puente Harilaos Trikoupi es un viaducto de autopista de 2,88 km, que une ahora el Peloponeso a Grecia continental con un enlace fijo. Inaugurado en agosto de 2004, la víspera de los Juegos Olímpicos de Atenas, el puente evita, a todo aquel que lo toma, un rodeo de casi 40 minutos. La obra, que registró el paso de 4,5 millones de vehículos durante su primer año de explotación, debe desempeñar un papel capital en el desarrollo local y regional, concretando así la visión de Harilaos Trikoupi, el Primer Ministro griego del siglo XIX que ya soñaba con este puente, de ahí su nombre.»

Yannis Freris, director de la comunicación, Gefyra SA
E-mail: ifreris@gefyra.gr
Internet: www.gefyra.gr

REINO UNIDO

Transporte rural a la demanda



Coste total: 408 800 EUR
Contribución de la UE: 201 743 EUR

«Aplicado en el condado de Angus, en Escocia, el proyecto "DARTS" (Demand Responsive Angus Rural Transport Scheme/programa de Angus de transporte rural a la demanda) tiene por objeto optimizar la utilización del transporte colectivo local prestando servicios integrados, orientados al cliente, flexibles y sostenibles. El dispositivo, que da servicio a un territorio de 1 270 km² (el 58 % de la superficie de Angus) y a una población de 9 742 habitantes (el 8,9 % de la población del condado), tiene como base una central de reserva que utiliza las tecnologías de comunicación más avanzadas. Se trata de poner a punto soluciones de transporte "ascendentes", adaptadas a las condiciones y necesidades específicas del medio rural. Asimismo, el proyecto permite evaluar desde un punto de vista técnico y organizativo la transferibilidad del concepto de transporte a la demanda en otros contextos.»

Brian Masson, jefe de proyecto, Angus Transport Forum
E-mail: brian.masson@btinternet.com

FINLANDIA

La «cesta de la compra»



Coste total: 52 647 EUR
Contribución de la UE: 31 102 EUR

«En 1999, la necesidad de dar mayor eficacia a los servicios prestados a las personas mayores llevó a poner en marcha el proyecto "Kauppakassi" (cesta de la compra) en el marco del programa URBAN del suburbio este de Helsinki. Las oficinas locales de los servicios sociales, la asociación "Hely-koti" para los servicios a las personas mayores así como dos comerciantes cooperaron estrechamente durante dos años para poner a punto un modelo innovador de suministro: los comerciantes tratan los pedidos por la mañana antes de abrir su tienda; el personal de Hely-koti viene a recoger las mercancías encargadas y las entrega a domicilio con una camioneta que funciona con electricidad. Una evaluación externa puso de manifiesto que todo el mundo sale ganando: la "cesta de la compra" disminuye los costes de los servicios a domicilio y facilita la vida de las amas de casa de mayor edad; los comerciantes se han hecho con una nueva clientela importante; los clientes están satisfechos; los desplazamientos se han reducido y el modo de transporte elegido, silencioso y no contaminante, conviene muy bien a las zonas residenciales. El servicio se ha ampliado a otros barrios.»

Eeva-Liisa Broman, jefa de proyecto, URBAN II Helsinki
E-mail: eeva-liisa.broman@hel.fi
Internet: www.urbanfinland.info

Interreg IIIB Europa del noroeste

«Las cooperaciones TAV, una contribución a la política europea de ordenación del territorio»



Gösta Weber, coordinador del proyecto Interreg IIIB «HST4i», South East England Development Agency (SEEDA)

La Agencia de desarrollo del sureste de Inglaterra (South East England Development Agency, SEEDA) coordina dos proyectos de cooperación transnacional en el ámbito de los transportes integrados y trenes de alta velocidad (TAV). Cofinanciados por el FEDER, cuentan con la participación de 32 socios de cinco países: Reino Unido, Francia, Bélgica, Países Bajos y Alemania.

El proyecto «HST4i» (High Speed Train Integration/integración de los trenes de alta velocidad) se refiere a la aplicación de importantes inversiones vinculadas a la red TAV. Con dieciocho socios en los cinco países ya citados y un presupuesto de 29 millones de euros, de los cuales catorce proceden del FEDER, es el proyecto de mayor envergadura del programa Interreg IIIB Europa del noroeste aprobado por la Comisión Europea.

Por su parte, estrechamente vinculado al HST4i, el proyecto «HSTconnect» tiene por objeto mejorar la conectividad entre las redes secundarias de transportes regionales y la red TAV principal. Auspiciado por catorce socios internacionales, HSTconnect está dotado con un presupuesto de 19 millones de euros, de los cuales 8 millones son comunitarios.

Dos ejemplos de inversiones TAV

Las inversiones financiadas por los dos proyectos TAV son muy distintas: van de operaciones que ascienden a varios miles de millones de euros vinculadas a los Juegos Olímpicos de 2012, a acciones más modestas tales como la mejora de los enlaces transfronterizos a la estación TAV de Lille Europa.

En Stratford (Londres), el distrito de Newham invierte en una vía peatonal entre la nueva estación internacional, la estación local y el centro histórico de la ciudad. Enlazará la nueva zona de actividades de Stratford al tejido urbano actual al mismo tiempo que integra los barrios residenciales circundantes. Las dos estaciones darán servicio al parque olímpico de 2012.

En Bélgica, el servicio intermunicipal Leiedal moderniza la red regional que da servicio a las localidades del valle del Lys con el fin de conectarlas a Lille Europa. Se ha prestado especial atención a la calidad de los nudos de

transportes así como a las estaciones de autobuses y ferroviarias en el plano medioambiental.

Ambos proyectos permiten experimentar y avalar inversiones destinadas a optimizar la contribución de las estaciones TAV a la cohesión interna, a la proyección externa y a la competitividad de Europa del noroeste. Favorecen la instauración de infraestructuras de transportes coherentes y complementarias que refuerzan el desarrollo policéntrico de esta parte del continente. La finalidad es garantizar que las nuevas estaciones sean bazas capitales para la revitalización de las zonas urbanas deterioradas, preservando al mismo tiempo un medio ambiente de calidad, en armonía con el barrio que las acoge. Uno de los objetivos clave es mejorar el acondicionamiento y la funcionalidad de las estaciones para los viajeros, al mismo tiempo que se tiene en cuenta la integración positiva de las infraestructuras en el tejido local. El planteamiento considera la estación y sus accesos como un cruce espacial, social y económico del medio urbano.

Las actividades transnacionales, una dimensión clave de los proyectos TAV

A fin de incrementar los conocimientos de los socios, pero también para llegar a un público más amplio, los dos proyectos HST4i y HSTconnect cuentan con un programa internacional de diversas actividades: estudios, visitas de proyectos, intercambios de buenas prácticas, o inclusive seminarios como, por ejemplo, el «HST Design Workshop» organizado en Utrecht el pasado 10 de noviembre sobre el tema de la adaptación del acondicionamiento de las estaciones TAV, de sus inmediaciones y accesos. El seminario desembocó en la redacción de una «HST Design Guide» (guía de diseño del TAV).

Otra actividad común a ambos proyectos consiste en un estudio del efecto («HST Impact Study»), encaminado a evaluar el «valor añadido», así como las repercusiones socioeconómicas y medioambientales de las inversiones realizadas en el marco de HST4i y HSTconnect.

Un enfoque estratégico

Los proyectos TAV crean condiciones favorables al desarrollo económico y al empleo en las estaciones y sus alrededores. Contribuyen a la búsqueda de sostenibilidad abordando las cuestiones de movilidad y competencia a nivel local y regional. Desde un punto de vista estratégico, los proyectos TAV revelan el efecto que puede ejercer el FEDER como incentivo para los proyectos de transportes de importancia local o regional. Confiere a éstos un valor añadido favoreciendo una mejor ordenación, una aplicación más rápida, la instauración de infraestructuras adicionales y la aparición de mayores competencias. Sitúan los proyectos de transportes regionales en un contexto europeo más amplio y demuestran cuán útiles pueden ser los socios regionales y locales en la aplicación de una política europea.

Internet: <http://www.hst4i.net>



Los transportes en la nueva etapa socioeconómica del sur de Portugal

Algarve en la encrucijada

A pesar del profundo desequilibrio que subsiste entre el interior y la costa, la región que hace cincuenta años era la más pobre de Portugal ocupa hoy día el tercer puesto del país en lo relativo a riqueza por habitante. Por ende, después de 2006, Algarve ya no deberá formar parte de las regiones del objetivo nº 1. La Unión Europea ha contribuido mucho a este salto hacia adelante, especialmente financiando masivamente la mejora de las infraestructuras de transportes, sean viales, ferroviarias, aéreas o marítimas. Sin embargo, al margen de este esfuerzo tan importante y tan visible para equiparse, surge cierta inquietud: siempre excéntrica y muy dependiente del turismo, Algarve va a tener que tomar las decisiones correctas para conservar su competitividad.



Intersección de autopistas: Algarve cuenta ahora con un enlace rápido con Lisboa y España.

Reina una noche oscura y sólo algunos faroles dejan entrever las siluetas blancas de las casas de Sanlúcar de Guadiana, exactamente en frente, en la orilla española. «¿Ve estas barcas motoras? Todas están amarradas durante la noche. A esta hora, sólo el médico de guardia puede arreglárselas para cruzar el río», comenta Carlos Cruz, encargado de relaciones públicas de la región Algarve. Estamos sobre la orilla portuguesa del Guadiana, en Alcoutim (700 habitantes), frente a Sanlúcar, en España. Apenas los separan doscientos metros de agua, pero jamás un puente ha unido a ambos pueblos. El enlace fijo más cercano que permite a un vehículo pasar a España se encuentra a unos 50 km al norte, en los alrededores de Paymogo, o a unos 50 km al sur, en el puente internacional del Guadiana, terminado en 1992. A pesar de la caída de las dos dictaduras ibéricas, las «hermanas enemigas», y la entrada de los dos países en la Unión Europea, el Guadiana forma aquí una frontera siempre difícil de cruzar. «¿Probablemente es el único lugar

habitado de Europa donde la distancia entre dos puentes —100 km— es la más grande!» La construcción de un puente entre Alcoutim y Sanlúcar está en estudio en el marco de Interreg, pero todavía no se ha fijado ningún calendario», lamenta Carlos Brito, diputado y concejal de larga data de Alcoutim así como responsable de la publicación mensual local *Jornal do Baixo Guadiana*. «Para recordar el interés de ambas orillas en disponer de un enlace terrestre, nuestra asociación transfronteriza Alcoutim-Sanlúcar organizó este verano una gran fiesta en la que se formó un “puente” juntando borde con borde las barcas de los dos pueblos.»

Este puente, cuyos costes de construcción se calculan en 15 millones de euros, no sería un lujo, sobre todo teniendo en cuenta la intensificación de los intercambios entre la población de ambos pueblos: los portugueses compran casas en el lado español y los españoles son cada vez más



Un crucero hace escala en Alcoutim.

numerosos en utilizar los servicios que ofrece el lado portugués. Desde un punto de vista macroeconómico, la pequeña población también quisiera convertirse en la salida de Andévalo, un territorio español próximo todavía más aislado, objeto de un importante plan de desarrollo auspiciado por el Gobierno de Andalucía. «También se reanudarían los numerosos intercambios comerciales, especialmente de ganado, que existían entre España y Portugal en este lugar durante los años treinta», recuerda Carlos Brito.

Velocidad y cruceros

A pesar de carecer de puente, Alcoutim está viviendo desde este año una verdadera revolución económica, una especie de modelo reducido de lo que ha experimentado Algarve en los últimos treinta años.

Preservado por el aislamiento, el carácter salvaje del Guadiana ahora es muy buscado: desde la primavera de 2005, dos compañías de cruceros, una portuguesa y otra belgofrancesa, hacen escala en Alcoutim. Procedentes de Portimão, en el caso de unos, y de Sevilla para otros, cada semana descienden varios centenares de visitantes a la localidad, una breva para el comercio local.

Además, y sobre todo, está la carretera: acabada en julio de 2005, la transformación hasta Alcoutim del IC («itinerario complementario») 27 en carretera nacional de excelente calidad, a la vez segura y rápida, pone Alcoutim a 25 minutos de Vila Real de Santo Antonio, «capital» del bajo Guadiana sobre la costa. Se necesita cuatro veces menos tiempo que antes. Comunicado desde el punto de vista de carreteras, Alcoutim se encuentra ahora situado a lo largo del importante eje norte-sur paralelo al Guadiana que conduce a Beja, en Alentejo. Con la modernización del IC27, se espera revitalizar todo el este del interior de Algarve, la Serra de Caldeirão.

«Es muy importante favorecer la accesibilidad, aun cuando es necesario que el territorio posea una dinámica económica interna, lo que afortunadamente se da aquí», señala Carlos Brito. Con la carretera y los cruceros, Alcoutim va a poder desarrollar y diversificar sus actividades turísticas, situarlas aún más en la gama alta, promoviendo el turismo de la caza, por ejemplo. La valorización de los productos locales también va a facilitarse: las pequeñas queserías locales, en particular, van a aumentar sus salidas, y el municipio de Alcoutim, que ahora puede prever de manera realista la posibilidad de atraer inversores, lanza la creación de una zona de actividades. Finalmente, gracias a la carretera, se observa ya una estabilización de la población, visto

que las recientes instalaciones de «urbanos» procedentes de Vila Real, e inclusive de Faro, han compensado el éxodo rural.

Por otra parte, la modernización del IC27 es un ejemplo de las sinergias que existen entre los tres programas activos en Algarve en lo que se refiere a transportes: el programa operativo nacional «Accesibilidad y transportes» (3 312 millones de euros, de los cuales 280 millones de euros se dedican a Algarve), el programa regional PROAlgarve (108 millones de euros para el área de transportes) e Interreg IIIA España-Portugal, para los proyectos con vocación transfronteriza. Así, para el IC27, el tramo Monte Francisco-Odeleite (17,5 millones de euros) se inscribe en el programa operativo «Accesibilidad y transportes», mientras que el tramo Odeleite-Alcoutim (14,4 millones de euros) es un proyecto Interreg IIIA. El FEDER interviene en ambos proyectos con aproximadamente el 50 % de los costes.

De manera más general, las ayudas europeas, el FEDER y el Fondo de Cohesión en particular, han permitido durante los últimos diez o quince años mejorar notablemente los grandes ejes de carreteras regionales e interregionales: así, el IC27 es la segunda vía norte-sur que une a Algarve al resto de Portugal. En líneas generales, la modernización de la red de carreteras regional se articula en torno a dos ejes perpendiculares: la terminación hasta Algarve de la autopista A2, que cruza Portugal de norte a sur, y la construcción, de este a oeste a lo largo de la franja costera muy urbanizada, de la «Via do Infante», una vía rápida de cuatro bandas de circulación que enlaza de ahora en adelante a Lagos con la frontera española.

Sobre rieles

El ferrocarril no se queda atrás: cofinanciada por el Fondo de Cohesión (más de 320 millones de euros de un total de casi 400 millones de euros), la «modernización del enlace con Algarve» se inscribe en el marco del proyecto prioritario nº 8, «enlace multimodal Portugal-España-Europa central», de las redes transeuropeas de transporte (RTE-T). Las obras, finalizadas en 2004, se efectuaron en cuatro fases, que correspondieron a cuatro tramos que suman 339 km. La operación se acompañó de reparación de las estaciones. La renovación de la base de las vías, la rectificación del trazado en algunos lugares, la construcción o la adaptación de obras (incluido el famoso puente del 25 de abril en Lisboa), la supresión de pasos a nivel, la electrificación de la línea, la modernización de la señalización y las telecomunicaciones ahora permiten efectuar el trayecto Faro-Lisboa en tres horas en lugar de las



La estación de Faro, terminal de una línea modernizada.



■ Mercado cubierto en Olao: la renovación de los puertos de pesca conlleva la restauración de edificios antiguos y la instalación de nuevas actividades.

cuatro horas y media de antes. Jorge Rodrigues, responsable regional de la señalización en REFER, la red férrea portuguesa, enumera las ventajas de esta profunda modernización: «Además del ahorro de tiempo, se observa una mayor seguridad, fiabilidad y puntualidad; nuestro margen de diferencia en relación con el horario anunciado ahora es de tres minutos en lugar de los quince a veinte de antes. La mejora de la comodidad también es muy notable, gracias a la puesta en servicio de nuevos coches más silenciosos. Sin mencionar la ventaja ecológica que representa la electrificación.» Resultado: un aumento de pasajeros que asciende casi al 30 %, «pero también un cambio de imagen del ferrocarril, más dinámica», añade Jorge. «Cada vez se ve más gente trabajando en el tren con un ordenador portátil.»

Segunda revolución turística

Campos Correia, Presidente de la Comisión de Coordinación del Desarrollo Regional (CCDR) de Algarve, resume la estrategia regional: «Nuestro objetivo consiste en hacer de Algarve una de las regiones más competitivas de Portugal y de Europa en un plazo de 10 a 15 años. La mejora de los transportes se inscribe perfectamente en nuestro plan de acción territorial: colgar Algarve a la "espinha dorsal portuguesa", lo que se consiguió con la finalización de la autopista A2 (hacia Setúbal, Lisboa, Oporto) y la modernización del ferrocarril Lisboa-Faro. Enlazar eficazmente nuestra región a España gracias a la Via do Infante y prever también, a largo plazo, un enlace ferroviario entre Algarve y Andalucía. Sin embargo, no dejar de desarrollar también los transportes locales, por ejemplo, ferrocarriles metropolitanos no subterráneos dentro de las conurbaciones regionales que forman Lagos-Portimão-Lagoa y Loulé-Faro-Olhão, donde cada una cuenta entre 100 000 y 200 000 habitantes.»

No obstante, al margen de este muy importante y visible esfuerzo para equiparse, y del orgullo por los avances reali-

zados, surge cierta inquietud. «Estamos en una encrucijada y vamos a tener que tomar las decisiones correctas», advierte Antonio Mendes, director del aeropuerto de Faro.

Construido en 1965 y beneficiándose en sucesivas ocasiones de ayudas europeas para su modernización y su extensión, este aeropuerto es el segundo de Portugal en número de pasajeros (4,7 millones en 2004). Como precisa su director: «Es un aeropuerto esencialmente "inbound", un punto de entrada para los turistas extranjeros y los residentes secundarios.» Con el auge inmobiliario que experimenta Algarve desde hace algunos años, estos últimos son hoy día tan numerosos como los turistas. Por tanto, la clientela del aeropuerto, tanto pasajeros como empresas, está en plena evolución: desde 1999, se observa también una disminución de los vuelos chárteres y un aumento de las compañías aéreas de bajo coste. Paralelamente, los usuarios tienden a desentenderse de los



■ Carnicería artesanal en Monchique: la mejora de la red de carreteras abre salidas más interesantes a los productos locales.

operadores turísticos y organizan personalmente su viaje al mejor precio. «*Más allá de este cambio que se observa casi en toda Europa, debemos hacer frente a una dificultad mucho más grave: nuestro turismo ha perdido una buena parte de su competitividad; somos demasiado onerosos para los pobres y no bastante sofisticados para los ricos*», no vacila en afirmar Antonio Mendes.

La reciente evolución comercial que experimenta el aeropuerto de Faro podría muy bien aplicarse a la región de Algarve en su conjunto. Efectivamente, aquí todo el mundo está de acuerdo en decir que el turismo es y seguirá siendo todavía por mucho tiempo el motor de la economía regional. A condición de evolucionar para recuperar competitividad y sostenibilidad. Y es preciso que lo haga pese a la fuerte competencia turística internacional, pese al litoral que muestra demasiado hormigón para el gusto actual, pese a los incendios que han desfigurado algunas zonas del territorio famosas por su belleza natural, tales como la Serra de Monchique.

Algarve está a la búsqueda de una «segunda revolución turística». «*Debemos subir de gama, diversificarnos con productos de alto valor añadido —como hicimos con el golf, que es un éxito— y hacer del “cluster” turismo y ocio un motor para otros sectores económicos basados en el conocimiento y la innovación*», aconseja el presidente del CCDR, Campos Correia. Asimismo, cita la navegación de recreo e inclusive el turismo deportivo de alto nivel que cuenta con un complejo de nivel mundial en Vila Real de Santo António.

Mantener el cabo

Como suele ocurrir con frecuencia en Portugal, la salvación podría venir del mar. El «Instituto Portuario e dos Transportes Marítimos» es el organismo público que administra los puertos y transportes marítimos así como las vías navegables interiores (en Algarve, esencialmente los ríos Arade y Guadiana) de todo el sur de Portugal. Afecta principalmente a dos sectores de actividad, la pesca y el turismo, cuya evolución exige una modernización, adaptación, o aun una reorientación de las zonas portuarias. Según el administrador delegado del Instituto, David Assoreira: «*Después de treinta años de relativo inmovilismo, se observa una deterioración general de las infraestructuras portuarias, sobre todo teniendo en cuenta que ahora es importante abrir nuestros puertos al público, hacer que puedan aprovecharlos residentes, turistas, niños, paseantes... De ahí la necesidad de arreglar a la vez los puertos y sus accesos.*»

Así, el puerto de Olhão, el primero de Algarve para la pesca, es objeto de una extensa operación de acondicionamiento de sus accesos (en espacios verdes, zonas de recreo, paseos...) y de recalificación de sus infraestructuras (dragados, sustitución del male-

cón por protecciones más efectivas, nuevos muelles, pontones, superficies de fondeo y otros equipamientos útiles para los pescadores y los deportistas náuticos, restauración del antiguo mercado cubierto...), por un importe de casi 6 millones de euros, cuya mitad es financiada por el FEDER. El puerto pesquero de Lagoa se beneficia también de una revitalización importante que hace hincapié en la reparación naval. Una actividad que, con el desarrollo de la navegación de recreo, podría adquirir cada vez más importancia en los próximos años. «*Los astilleros de Algarve tienen una ventaja comparativa importante*», explica David Assoreira. «*Combinan calidad y rapidez, y presentan la ventaja de poder funcionar todo el año al aire libre.*»

El puerto de Portimão, que desde hace varios años se beneficia de campañas de promoción en Norteamérica, especialmente en el Salón de Miami, ve aumentar vertiginosamente el mercado de los cruceros, ya que acogió 17 paquebotes en 2002, 28 en 2003, 36 en 2004, 54 en 2005... A guisa de ejemplo, solamente durante la jornada del 16 de agosto de 2005, ¡desembarcaron en la ciudad no menos de 5.000 pasajeros! En efecto, Portimão acumula varias ventajas: más bien pintoresco, el puerto está anidado en un panorama espléndido, muy apreciado por los deportistas náuticos; se asocia al mito de las grandes expediciones portuguesas que salían de Sagres, no lejos de allí; la escala de Portimão da acceso a dieciséis terrenos de golf y es posible gozar de unos días de estancia en un hotel de lujo antes de reanudar la travesía; por último, una gran compañía de cruceros estadounidense posee un importante complejo hotelero en las cercanías.

Sin embargo, el dragado del puerto y la construcción de un nuevo muelle (de 165 m, para poder acoger tres navíos al mismo tiempo), cofinanciados por la Unión Europea, son indispensables para permitir el abordaje de los grandes buques. En efecto, demasiado frecuentes, los desembarques en mar abierto no son siempre prácticos; por ejemplo, ya fue necesario desembarcar así a 160 personas en silla de ruedas del paquebote Legend of the Seas.

El instituto portuario también tiene depositadas muchas esperanzas en las dos principales vías navegables de Algarve: el Guadiana, naturalmente, y también el Arade, que es navegable hasta Silves. De este modo, la «recuperación de la memoria del río» va a permitir aumentar el interés turístico de esta antigua capital árabe de Algarve. No obstante, se requiere una promoción de las actividades náuticas entre los jóvenes y David Assoreira lamenta la falta de estructuras de formación en la región para el personal marítimo, con excepción de los pescadores. «*Revela una situación lamentable: Portugal debería y podría desarrollar aún más las actividades marítimas. Sería restablecer su tradición y contribuir a la vez a reforzar su futuro económico.*»

Así, en el momento en que prácticamente ha reabsorbido una de sus grandes desventajas —la insuficiencia y obsolescencia de sus infraestructuras de transporte—, Algarve debe afrontar nuevos retos, más complejos y más difíciles de comprender: la ampliación de la Unión, la globalización y el esfuerzo permanente de competitividad que se deriva. Lo que, sin embargo, no asusta al Presidente de la Comisión de Coordinación del Desarrollo Regional. «*Crecimiento y convergencia son una obra a largo plazo*», destaca Campos Correia. «*Es necesario ser perseverante, tener siempre presentes sus objetivos a largo plazo y autoevaluarse permanentemente. El desarrollo se hace de altas y bajas. Lo que importa, es proseguir su camino manteniendo el cabo que uno se ha fijado.*»



El puerto de Olao.

Internet: www.ccd-r-alg.pt

Estonia, Lituania, Letonia, Polonia, Finlandia

«De Varsovia a Helsinki: «Rail Baltica», un proyecto imaginativo, estratégico y sostenible»

Pavel Telicka, coordinador, red transeuropea de transporte



El pasado 20 de julio, el Vicepresidente de la Comisión Europea, Jacques Barrot, me designó como uno de los seis «coordinadores» de la red transeuropea de transporte (RTE-T). A través de estos nombramientos, debidamente aprobados por el Consejo y el Parlamento Europeo, la Comisión se propone dar un impulso político a algunos proyectos ferroviarios prioritarios. Para los coordinadores, el cometido consiste en facilitar la ejecución de estos proyectos, especialmente los que conllevan una dimensión transfronteriza.

Personalmente, se me ha encargado «Rail Baltica», un proyecto ferroviario imaginativo, estratégico y sostenible que atañe, junto a Finlandia, a los cuatro nuevos Estados miembros de la Unión Europea confinados por el Mar Báltico: Polonia, Lituania, Letonia y Estonia. Articulado en torno al eje norte-sur Helsinki-Tallin-Varsovia, «Rail Baltica» enlazará los países bálticos y Polonia directamente con el corazón de la Unión Europea, reforzando así el mercado único y favoreciendo la integración de los países que atraviesa. La reducida frontera de 70 km que separa Lituania y Polonia corresponde al único vínculo terrestre existente entre los países bálticos y el resto de la Unión. Por tanto, la construcción de enlaces de transporte eficaces y sostenibles que pasen por esta frontera reviste una importancia capital para los países en cuestión, pero también para el conjunto de la Unión Europea.

En una primera etapa, la Dirección General de Política Regional lleva a cabo un estudio de viabilidad que debe concluirse a finales del año 2006. La finalidad consiste en determinar la viabilidad económica potencial de este enlace ferroviario, pero también debe tener en cuenta numerosos otros elementos conexos. Empezando por el efecto medioambiental del proyecto sobre las zonas atravesadas por la línea ferroviaria. Tras nuestros primeros debates con los responsables políticos, estoy convencido de que las mejoras de la línea Tallin-Varsovia serán rentables, pero estamos a la espera de los resultados del estudio.

El eje ferroviario «Rail Baltica» atraerá a los inversores a lo largo de un corredor que ya cuenta con la comunicación por carretera «Via Baltica». En términos de ordenación del territorio, complementará la acción de Interrég en la región del Mar Báltico. Asimismo, permitirá conectar Polonia y los países bálticos al «triángulo nórdico» previsto por los países escandinavos, así como a Rusia, en particular la región densamente poblada de San Petersburgo.

Por el momento, los flujos de circulación siguen sobre todo un eje este-oeste debido a las grandes cantidades de productos rusos, esencialmente materias primas, destinados a la UE y que transitan por los puertos bálticos. Sin embargo, la importancia estratégica de la región también podría aumentar mucho si, para ganar tiempo, China expidiera, como está estudiando, sus productos por ferrocarril a través de Siberia hacia los

puertos bálticos en lugar de hacerlo por barco por el Canal de Suez. La conexión «Rail Baltica» podría representar entonces un eje norte-sur para este tránsito.

El proyecto constituirá también una alternativa sostenible a la carretera para el transporte de mercancías y, a largo plazo, de los viajeros que utilicen este itinerario. Varios gobiernos bálticos ya consideran la conexión «Rail Baltica» como un incentivo de desarrollo. Además, parece que ya se asiste a una competición entre las ciudades bálticas: todas quieren ser incluidas en el trazado de la futura línea. A mi juicio, es una buena señal.

El éxito del proyecto implica, no obstante, una gran convergencia de puntos de vista entre los cinco países participantes en lo que se refiere a su potencial. Se requiere una profunda determinación para hacer avanzar el expediente. Facilitar lo más posible esta visión común es, a mi juicio, uno de mis cometidos esenciales. Para ello, estaré activamente en contacto con todos los protagonistas interesados. Entre ellos se incluyen los clientes y usuarios potenciales, los interlocutores sociales, las autoridades regionales y locales, los fabricantes de material ferroviario y, naturalmente, las propias compañías de ferrocarril.

Por lo que se refiere a la financiación, los costes de «Rail Baltica», o mejor dicho del «proyecto prioritario RTE-T N° 27» según su denominación oficial, podrían correr a cargo —en algunos casos hasta en un 80 %— del Fondo de Cohesión. Todo depende del importe de las perspectivas financieras 2007-2013 ⁽¹⁾, pero personalidades influyentes, especialmente numerosos diputados europeos, están a favor de la financiación total de los proyectos de transporte prioritarios.

Empecé personalmente viajar de Helsinki a Varsovia, a veces con periodistas, para darme cuenta por mí mismo del estado actual de las infraestructuras y medir los retrasos y los cuellos de botella. Tengo la intención de desplegar una gran actividad para conseguir que se establezca lo más rápidamente posible este gran eje regional europeo.



La estación de Helsinki (Finlandia).

⁽¹⁾ Las perspectivas financieras 2007-2013 aún no se conocían en la fecha de redacción de este artículo (noviembre de 2005).

España

«Ampliar el puerto de Barcelona implicaba desviar el Llobregat... y respetar el medio ambiente»

Josep Oriol, director general, puerto de Barcelona



Iniciado en 2000 y terminado en 2004, el desvío del río Llobregat constituye un hito en la historia del transporte en Barcelona. Algunos audaces proyectos «puerto y zona franca» del primer tercio del siglo XX, que preveían la construcción de una gran infraestructura portuaria al sur de Montjuic, ya consideraban el Llobregat como el límite físico del futuro puerto. Luego, la guerra civil y el aislamiento internacional que siguió, retrasaron considerablemente el crecimiento de la economía española e, indirectamente, el del puerto de Barcelona. El «plan de estabilización» de 1959 señaló la reapertura hacia el exterior de la economía española. Barcelona recuperó entonces su papel de puerto interoceánico, poniendo de relieve la necesidad de ampliarse.

El desvío del río Llobregat era la condición *sine qua non* para la extensión del puerto. Se previó por primera vez en la década de los sesenta, y algunos proyectos, tales como el elaborado por la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona, propusieron intervenciones que implicaban un efecto ecológico muy importante, habida cuenta que se preveía desviar el río y su derrame en el mar 9 km al sur de su desembocadura de entonces.

En 1994, las instancias responsables pusieron en marcha el denominado «plan Delta». El desvío de 2 km y la canalización del Llobregat constituyen el hilo conductor de una serie de intervenciones que, además de la ampliación del puerto, incluyen también el desarrollo del aeropuerto, la construcción de nuevas carreteras y vías ferroviarias, la implantación de una estación de purificación y la creación de un extenso espacio natural protegido.

Gracias al desvío del río, el puerto de Barcelona finalmente pudo emprender su ampliación en diciembre de 2001. Dotado con un presupuesto de 1 000 millones de euros, de los cuales 277 millones fueron financiados por el Fondo de Cohesión, la extensión supone el redimensionamiento del puerto: la multiplicación por 2,3 de su superficie, lo que representa 1 265 hectáreas, y la construcción de 30 km de muelles.

Las obras en curso constituyen la base sobre la que el puerto podrá desarrollarse. Su crecimiento será a la vez cuantitativo (nuevos muelles, nuevas grúas, nuevos accesos) y cualitativo (nuevas líneas marítimas, enlaces europeos más numerosos, mejora del

servicio a la clientela). El número de contenedores deberá pasar de 2 a 6 millones, lo que representa un volumen anual de 90 millones de toneladas.

Esta vasta obra atañe también al acondicionamiento de los accesos que necesitará el puerto una vez ampliado. A este respecto, el espacio liberado por el antiguo lecho del río constituye un excelente corredor para los futuros enlaces terrestres: allí va a construirse una autopista de cuatro vías, exclusivamente reservada a los camiones, que se conectará directamente a la red de autopistas españolas y europeas. Asimismo, contará con cuatro nuevos ferrocarriles que saldrán de las nuevas estaciones de mercancías previstas sobre los nuevos muelles.

La ampliación del puerto de Barcelona se realiza con el mayor respeto hacia el medio ambiente. Se acompaña de medidas que reducen el efecto negativo que podrían producir las obras. Además de responder escrupulosamente a las legislaciones portuaria y medioambiental, el desarrollo del puerto conlleva una serie de disposiciones que van a mejorar el estado del delta del Llobregat en su conjunto. De este modo, en el antiguo lecho del río se ha salvaguardado una zona húmeda de 10 hectáreas con el fin de preservar la fauna existente. Una de las intervenciones en curso: la creación, gracias a millones de toneladas de arena, de una playa de 2 km de longitud, al sur de la nueva desembocadura del río, es otro ejemplo de la voluntad de las autoridades portuarias de realizar una infraestructura sostenible y respetuosa del medio ambiente.



Los nuevos muelles pueden recibir navíos de gran calado.

BULGARIA

Renovación del aeropuerto de Sofía



Coste total: 148 756 000 EUR

Contribución de la UE: 50 000 000 EUR

«El aeropuerto de Sofía constituye el principal punto de entrada de la clientela comercial y turística de Bulgaria. Sin embargo, sus equipamientos actuales no ofrecen un nivel de servicios suficiente para los pasajeros ni para los operadores turísticos. El proyecto ISPA incluye la construcción de una nueva terminal de pasajeros y de todas las comodidades correspondientes: vías de acceso, corredores reservados a los taxis, zonas de estacionamiento... Todo ello forma parte de una operación más amplia que implica la prolongación y la realineación de las pistas con el fin de poder acoger las naves de transporte masivo reduciendo al mismo tiempo la contaminación sonora para los habitantes de Sofía.»

Nelly Yordanova, Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la República de Bulgaria
E-mail: nyordanova@mtc.government.bg

HUNGRÍA

Prolongación del periférico de Budapest



Coste total: 334 893 000 EUR

Contribución de la UE: 284 659 050 EUR

«El Fondo de Cohesión cofinancia la construcción de un cinturón de autopista alrededor de la capital húngara. Terminar la construcción de los 26,5 km del tramo Este permitirá enlazar las autopistas M1, M3, M5 y M7 así como varias carreteras nacionales que desembocan en Budapest. El proyecto, al desatascar la capital y sus accesos, pondrá fin a una pesadilla diaria para los automovilistas. Además de hacer más fluido el tráfico de los vehículos en tránsito, especialmente los camiones, el nuevo periférico reducirá la contaminación en la ciudad favoreciendo al mismo tiempo la instalación de nuevas empresas en la región. La infraestructura integra las normas medioambientales y de seguridad más estrictas. El final de las obras está prevista para noviembre de 2007.»

Tompos Attila, coordinador UE, Sociedad Nacional de Autopistas
E-mail: tompos.attila@nart.hu

ESLOVAQUIA

Modernización del tramo ferroviario Bratislava Rača-Trnava



Coste total: 51 422 000 EUR

Contribución de la UE: 38 566 500 EUR

«El tramo ferroviario Bratislava Rača-Trnava forma parte del quinto corredor europeo que, en Eslovaquia, va de Bratislava a Čierna nad Tisou en la frontera ucraniana, pasando por Žilina y Košice. En Žilina, cruza el sexto corredor que conduce a Varsovia y, de allí, a Gdansk sobre el Báltico. La modernización de esta línea tiene por objeto garantizar en primer lugar un buen acceso a la red transeuropea de transporte y establecer enlaces ferroviarios de calidad entre los distintos países interesados. Financiado por el ISPA para las obras que deben realizarse entre marzo de 2002 y diciembre de 2005, el proyecto implica, especialmente, la construcción de un tablero de hormigón pretensado de 750 m de longitud, la supresión de los pasos a nivel y la renovación de todas las estaciones situadas entre Bratislava Rača y Trnava. Más segura y silenciosa, la línea renovada permitirá una circulación de los trenes a 160 km/h.»

Miroslav Matúšek, ferrocarriles de la República Eslovaca (ŽSR)
E-mail: Matusek.Miroslav@zsr.sk

ESPAÑA

Ampliación del puerto de Gijón



Coste total: 563 900 000 EUR

Contribución de la UE (Fondo de Cohesión): 247 500 000 EUR
Préstamo del BEI: 250 000 000 EUR

«La Unión contribuye enormemente a la modernización de las infraestructuras portuarias españolas. Socio de los Fondos Estructurales, el Banco Europeo de Inversiones (BEI) acompaña sus préstamos con la asistencia técnica, especialmente para la evaluación de las necesidades. Un ejemplo reciente de ello es la muy prometedora inversión realizada en Gijón. Financiada por el Fondo de Cohesión con el complemento de un préstamo del BEI, la ampliación del principal puerto de Asturias tiene por objeto aumentar las capacidades de tratamiento y almacenamiento de la carga marítima que transita por Gijón. El proyecto consiste principalmente en reforzar el rompeolas y aumentar las superficies de almacenamiento y fondeo, con el fin de que pueda acoger a los buques más grandes.»

Andrew Allen, Banco Europeo de Inversiones
E-mail: ALLEN@eib.org

2007-2013: Preparar la nueva generación de programas con el sitio Info regio

Los Estados miembros y las regiones empiezan a preparar el próximo período de programación 2007-2013. El sitio Info regio presenta gran cantidad de información y documentos importantes para todos los interesados. La idea consiste en facilitar los intercambios entre ellos e informar a la opinión pública sobre los progresos realizados. No dude en enviar sus preguntas y aportaciones a la Dirección General de Política Regional.

http://europa.eu.int/comm/regional_policy/funds/2007/index_es.htm

Contactos

Comisión Europea
Dirección General de Política Regional
Unidad 01 «Información y Comunicación»
Editor responsable: Thierry Daman
41, avenue de Tervuren
B-1040 Bruxelles
Fax (32-2) 296 60 03
E-mail: regio-info@cec.eu.int
Internet: http://europa.eu.int/comm/dgs/regional_policy/index_es.htm

Información sobre las ayudas regionales de la Unión Europea:
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_es.htm

ISSN 1608-3873

© Comunidades Europeas, 2005
Reproducción autorizada, con mención de la fuente.

Printed in Belgium.



Oficina de Publicaciones

Publications.eu.int