

CONFERENCE DES REGIONS PERIPHERIQUES MARITIMES D'EUROPE
CONFERENCE OF PERIPHERAL MARITIME REGIONS OF EUROPE

6, rue Saint-Martin, 35700 RENNES - FR
Tel. : + 33 (0)2 99 35 40 50 - Fax : + 33 (0)2 99 35 09 19
email : secretariat@crpm.org - web : www.crpm.org

FEBRERO DE 2015

POSICIÓN POLÍTICA DE LA CRPM

DICTAMEN DEL BURÓ POLÍTICO DE LA CRPM

(Aprobada por el Buró Político de la CRPM – 27 de febrero de 2015, Nantes-Pays de la Loire, Francia)

CAMPAÑA DE LA CRPM EN FAVOR DE LA ACCESIBILIDAD: PRIORIDADES Y CALENDARIO

En la [declaración final](#) de la Asamblea General de septiembre de 2014 en Umeå, la CRPM reiteraba la prioridad que concede a la mejora de la accesibilidad de sus Regiones miembros: « **Mejorar la accesibilidad de las regiones marítimas y potenciar su situación en los flujos del transporte mundial** ».

Para que este tema vuelva a ocupar « el centro de la agenda de transportes de la UE », la CRPM decidió lanzar una « campaña en favor de la accesibilidad », que se extiende a lo largo de 2015 y cuyo punto culminante sería un evento de gran importancia en el primer semestre.

Por medio de esta posición política, el Buro Político de la CRPM deberá debatir sobre esta agenda y sobre los mensajes que deban transmitirse a las Instituciones europeas y dar mandato a la Secretaría General para llevar a cabo el programa y la movilización.

En septiembre pasado, cuando se celebraba la Asamblea de Umeå, la Comisión Europea decidió publicar en 2015 una evaluación intermedia del Libro Blanco de Transportes publicado en 2011. La CRPM enmarcaba la campaña en favor de la accesibilidad dentro de este contexto y proyectaba elaborar propuestas destinadas a alimentar esta evaluación y el debate público que se produjera tras su publicación. La nueva Comisión Europea ha decidido reducir el número de comunicaciones que pensaba publicar en 2015 y, cuando está redactándose el presente proyecto de posición, no se sabe si finalmente se preparará esta evaluación intermedia. Pero ello no es óbice para que la CRPM prepare propuestas que serán de utilidad para la Comisión Europea cuando aplique las decisiones de 2013 sobre el MCE (Mecanismo Conectar Europa) y la RTE-T (Red Transeuropea de Transporte). El Parlamento Europeo y su Comisión TRAN (Transportes y Turismo) podrán además encontrar ahí argumentos en su necesario trabajo de velar por la aplicación del MCE y de la RTE-T.

1 - ¿POR QUÉ DEBERÍA SEGUIR SIENDO LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD UN OBJETIVO Y UN CRITERIO PRIORITARIO Y... EN QUÉ NO SIEMPRE ES ASÍ?

1.1 - Una base jurídica incuestionable

Los artículos 90 y 91 del Tratado estipulan que la política común de transportes ha de favorecer la cohesión territorial y el artículo 174 exige prestar especial atención a las regiones con desventajas graves y permanentes.

El artículo 4 de las orientaciones de la RTE-T precisa este objetivo sin ambigüedad:

Artículo 4

Objetivos de la red transeuropea de transporte

La red transeuropea de transporte reforzará la cohesión social, económica y territorial de la Unión y contribuirá a la creación de un espacio único europeo de transporte eficiente y sostenible, que aumente las ventajas para sus usuarios y respalde un crecimiento integrador. Demostrará un valor añadido europeo contribuyendo a los objetivos establecidos dentro de las cuatro categorías siguientes:

a) cohesión, a través de:

- i) la accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión, incluidas las regiones remotas, ultraperiféricas, insulares, periféricas y montañosas, así como las zonas escasamente pobladas;
- ii) a reducción de las diferencias de calidad de las infraestructuras entre los Estados miembros;
- iii) tanto para el tráfico de pasajeros como de mercancías, la interconexión entre, por un lado, las infraestructuras de transporte para el tráfico de larga distancia y, por otro, el tráfico regional y local;
- iv) unas infraestructuras de transporte que reflejen las situaciones específicas en las diferentes partes de la Unión y abarquen de forma equilibrada todas las regiones europeas;

1.2 - La accesibilidad y los resultados económicos guardan relación

Aunque en algunos territorios periféricos, ultraperiféricos e insulares se han dado éxitos pese a la lejanía, los representantes de las Regiones de la CRPM saben el precio que pagan sus empresas y ciudadanos para acceder a los mercados y a los centros de decisión (*la simple participación en Asambleas Generales o Burós Políticos de la CRPM no representa el mismo tiempo ni el mismo coste que si nuestra organización agrupara las Regiones centrales...*).

Aunque la correlación entre nivel de desarrollo y nivel de accesibilidad no es sistemática, y si ganar en accesibilidad no significa siempre ganar en desarrollo, la relación entre accesibilidad y desarrollo económico de las Regiones es incuestionable. Los trabajos de ESPON (European Spatial Planning Observatory Network) muestran que, salvo algunas excepciones, el conjunto de las Regiones con un PIB inferior al 75 % de la media de la UE dispone de un potencial de accesibilidad inferior a la media de la UE.

Sin una intervención importante de la UE, el potencial de conectividad de los territorios más aislados no se incrementaría, mientras que sí lo haría « por término medio » el del conjunto de Europa. La diferencia de conectividad podría aumentar aún un poco más entre los territorios y ocasionar finalmente la acentuación del descenso de atractividad de los más periféricos y aislados. También podrían acentuarse a largo plazo las migraciones demográficas resultantes del diferencial de atractividad entre los territorios.

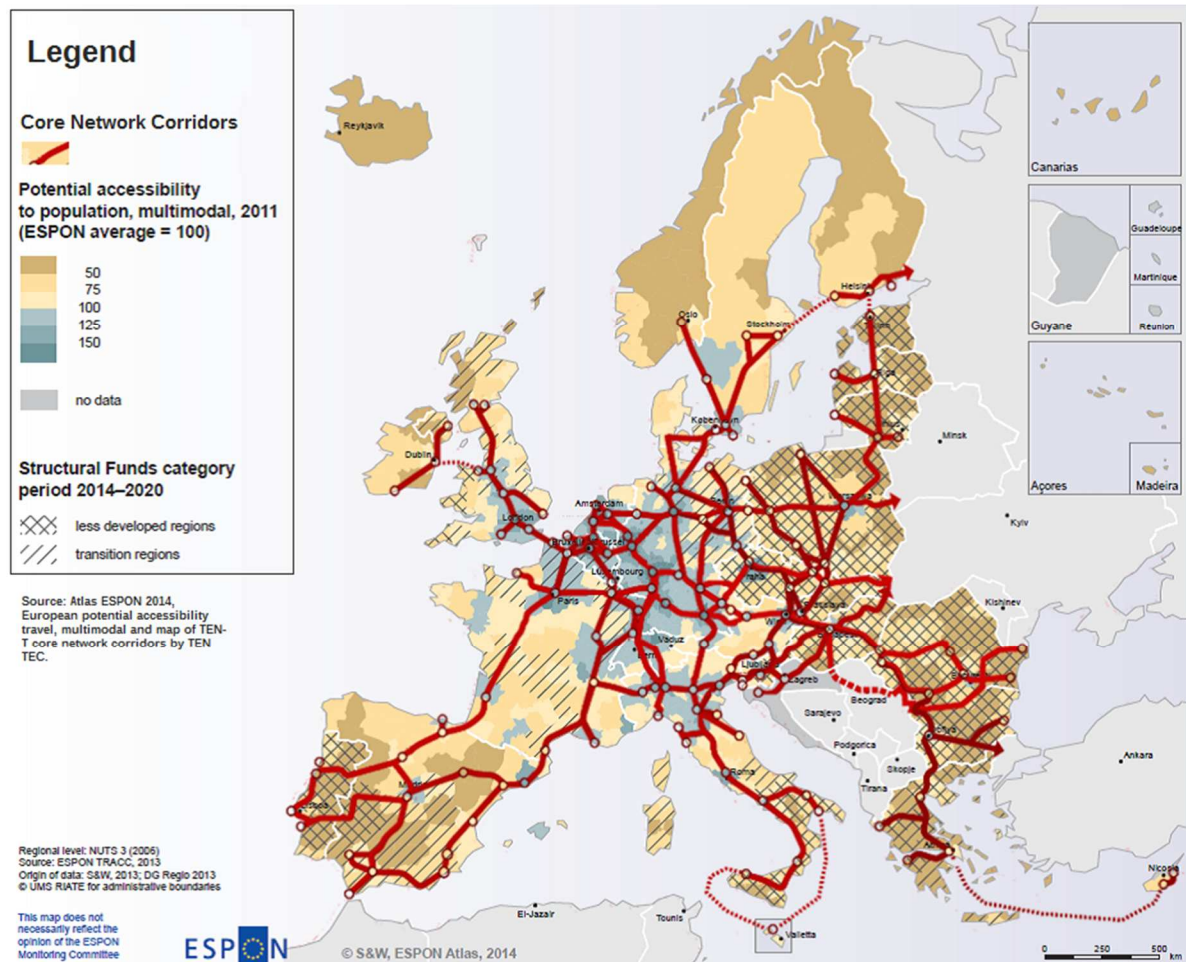
1.3 - Insuficiente atención a la accesibilidad en los mapas de la RTE-T y del MCE

1.3.1 - Corredores prioritarios y accesibilidad

El mapa que figura más abajo pone de relieve cómo los 9 corredores prioritarios del MCE (que concentrarán el grueso de los fondos del MCE) comunican –o no– las zonas menos accesibles del territorio europeo (la

« *red principal* » de la RTE-T¹ no figura en su totalidad en este mapa que se limita solo a los corredores, pero ello no modifica las siguientes observaciones).

Mapa: Red de corredores prioritarios y potencial de accesibilidad a la red multimodal en Europa



Fuente Draft Atlas ESPON 2014, European potential accessibility travel, multimodal, and map of the TEN-T Core network Corridors TEN TEC 2014.

1.3.2 – Una relación centro-periferias intensificada, un denso mallado en el centro, pero una escasez de conexiones de una periferia a otra

El mapa muestra el acento puesto en la conectividad de las periferias con el centro. Considerados individualmente, el trazado de cada uno de los corredores conecta una o dos partes periféricas de Europa con el centro. El mallado formado así por los corredores con el centro es denso y las interconexiones entre los corredores numerosas. Estas últimas se reducen conforme nos acercamos a las periferias. Esta red prioritaria que conecta el corazón económico y competitivo de Europa con las periferias parece, no obstante, minimizar las conexiones entre los polos económicos de las periferias.

Por otra parte, aunque las extremidades de algunos corredores penetren en territorios periféricos, esto no se plasmara forzosamente en una mayor accesibilidad, debido a la insuficiente calidad de las redes secundarias en estas Regiones. Las conexiones de los últimos kilómetros, y en especial las que conectan con los puertos, garantizan la eficacia de los corredores y una mejora potencial en accesibilidad para el conjunto del territorio europeo.

¹ <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/maps/eu.pdf>
<http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/main.jsp>

1.3.3 – Una conexión desigual de las fachadas marítimas con los corredores

Como señala la Organización Marítima Internacional, las perspectivas de intercambios comerciales por vía marítima a nivel mundial son cada vez mayores. Para Europa, la perspectiva de un acuerdo comercial trasatlántico es una de esas vías. La conexión de los puertos con la red prioritaria de transporte terrestre europeo es un elemento fundamental para integrarlos en esa dinámica de incremento. La desatención a ciertas fachadas marítimas -visible en el mapa- podría, por el contrario, tener un efecto concentrador de tal desarrollo hacia los principales puertos del Mar del Norte. Aunque éstos no estén saturados, sus accesos terrestres cada vez lo están más.

La creación de corredores multimodales permitirá a los puertos del territorio europeo incrementar el volumen de sus intercambios y aumentar, por un efecto difusor, el potencial de conectividad de sus regiones.

1.3.4 -Las « zonas grises » de la RTE-T

El análisis del mapa de los corredores, completada incluso con el de la red principal en su totalidad, pone de manifiesto que existen, una serie de « zonas grises ». Estas deberán contar con el desarrollo de la « red global » de la RTE-T para estar debidamente conectadas con las arterias constituidas por los corredores. Pero la finalización de la « red global » solo está prevista en torno a 2050 y sus perspectivas de financiación son escasas.

En un primer análisis, pueden considerarse « zonas grises » de la RTE-T la siguientes áreas (las comisiones geográficas de la CRPM pueden modificar y completar esta lista meramente indicativa):

- Escocia y la fachada del Atlántico norte de Irlanda
- Las penínsulas armoricana y del suroeste de Inglaterra
- El extremo suroeste de la península ibérica
- El centro de Francia
- Córcega
- En el sur del Báltico, falta de conexiones litorales a lo largo de las fachadas de Polonia y de los Países bálticos
- El Oeste de Suecia, que carece de red principal con dirección a Noruega. (Aunque Noruega no forma parte de la UE y no cuenta con la red principal ni con corredores prioritarios, debe ser considerada como punto de acceso hacia los puertos más septentrionales de la fachada atlántica de Europa y hacia el mar de Barents.)
- El norte y el este de Finlandia tampoco disponen de red principal; y sin embargo, son zonas de acceso al Mar de Barents y, especialmente, hacia los puertos rusos y, concretamente el de Mourmansk.
- Los Países de la península balcánica no pertenecientes a la UE no cuentan con la red principal, lo que priva a Grecia y Croacia de una conexión costera a lo largo del mar Adriático - Jónico.

1.4 – Integrar la accesibilidad en la ejecución del MCE y en su gobernanza

1.4.1 – En los Foros, las Regiones atentas a las « zonas grises » de los corredores

En una carta ([aneja](#)) enviada el pasado 9 de enero a la DG Move (Comisión Europea), la CRPM se congratulaba por la participación de las Regiones en la tercera y cuarta reunión de los foros de los corredores, celebrados en 2014. Solicitaba que la continuación de esta práctica en 2015 permitiera completar la representación regional mediante la participación de Regiones situadas al margen de los corredores, haciendo así posible un mejor tratamiento de las « zonas grises » y reforzar de hecho el componente marítimo de los corredores.

La CRPM se mostrará atenta al curso que se dé a estas peticiones y las Comisiones Geográficas estarán dispuestas a participar en el mismo.

1.4.2 – Las próximas convocatorias del MCE deberán tomar en cuenta la prioridad de la accesibilidad

El MCE movilizará 26.250 millones de € entre 2014 y 2020 para cofinanciar proyectos en la RTE-T. Los créditos se asignarán sobre la base de programas de trabajo anuales y plurianuales elaborados en 2014 por la Comisión, dando lugar a sucesivas convocatorias.

Las primeras convocatorias, lanzadas el 11 de septiembre de 2014 (http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding/calls_en.htm (plazo 26 de febrero de 2015), movilizan 11.900 millones de €, es decir, el 45 % de la dotación plurianual. Los fondos se concentrarán en los nueve corredores prioritarios.

Aunque un análisis pormenorizado de los textos y anexos de estas convocatorias permite pronunciarse forma más argumentada, es poco probable que la prioridad de los 9 corredores se plasme en una mayor atención a la prioridad de la cohesión, que si embargo figura en las orientaciones de la RTE-T (cf. artículo 4 mencionado más arriba).

La CRPM ha realizado un análisis detenido de uno de los componentes de la RTE-T: el artículo 32, relativo a los servicios de transporte de mercancías sostenible. Una de las seis prioridades decididas por los legisladores (Parlamento y Consejo) se refiere a:

“mejorar los enlaces con las partes más vulnerables y aisladas de la Unión, en particular, con las regiones ultraperiféricas, insulares, remotas y de montaña”

Sin embargo, este objetivo no queda recogido en forma alguna ni en el programa anual 2014 ni en el texto de la convocatoria que lo concreta. Este estipula efectivamente (anexo 5 de la convocatoria) que, para ser seleccionados, los proyectos deberán perseguir al menos dos de los objetivos siguientes:

- permitir una mejor integración entre los modos de transporte.
- conseguir un sistema de transporte más equilibrado entre los modos
- mejorar la eficacia de las cadenas de suministro
- mejorar la eficacia de las soluciones de transporte « unimodales »

La próxima convocatoria del MCE debería estar abierta de septiembre a diciembre de 2016. **Uno de los objetivos de la campaña de la CRPM en favor de la accesibilidad es lograr –con el apoyo del Parlamento Europeo– tomar realmente en cuenta la cohesión territorial a la cabeza de los criterios de selección de los proyectos de la convocatoria MCE 2016.**

1.4.3 – Autopistas del Mar (AdM) que presten también servicios a las islas y a las periferias

Esta reivindicación de la CRPM es tan antigua como la invención de las AdM por parte de la Comisión en 2001. Dio lugar a un seminario de trabajo con el coordinador europeo de las AdM en Madeira en 2009. Aunque las AdM hayan permitido avances significativos en algunos ámbitos (como la utilización del Gas Natural Licuado por los buques), queda por confirmar su contribución a la reducción de la perifericidad. Es preciso adaptar un concepto inicial basado en la masificación y en volúmenes importantes (noción de « autopista ») a situaciones en las que el tráfico es reducido (que corresponden a la situación económica y demográfica de las islas y periferias) y desequilibrado: estas Regiones importan más de lo que exportan.

El artículo 21 de las RTE-T consagrado a las AdM contempla que *“el coordinador europeo de las autopistas del mar presentará (marzo de 2016) un plan de ejecución de las autopistas del mar basado en experiencias y progresos relacionados con el transporte marítimo en la Unión, así como el tráfico previsto en dichas autopistas del mar”*

En este contexto, y tal como se señala en el punto 23 (agenda de la campaña en favor de la accesibilidad), la CRPM tiene previsto organizar con el coordinador (Brian Simpson), un seminario específico sobre los aspectos territoriales de las AdM el próximo mes de septiembre en las Baleares. De lo que se trata es de conseguir que el capítulo relativo a las AdM de la próxima candidatura MCE de 2016 se formule de tal manera que las AdM permitan apoyar de forma efectiva y permanente servicios marítimos necesarios para la conexión de las periferias entre sí y con el centro.

1.4.4 - Para una mejor consideración de las regiones en los procesos decisionales en el marco de la implementación del mecanismo de interconexión

Las Regiones no son únicamente puntos en los mapas en los cuales se aplican la política europea de transportes, de la RTE-T y de las autopistas del mar. Por lo tanto no deben apartarse de los procesos decisionales sobre la selección de los proyectos financiados.

En particular no se puede aceptar que proyectos presentados por Regiones como respuestas a convocatorias del mecanismo de interconexión lleguen a ser bloqueadas por sus respectivos Ministerios nacionales de transportes.

2. 2015 -2016: LA CRPM Y SUS COMISIONES GEOGRÁFICAS SE MOVILIZAN

2.1 – Mantener una colaboración basada en la confianza con la Comisión y movilizar al Parlamento

Como ha quedado demostrado en 2014, la Comisión Europea (DG Move) está abierta al dialogo con las Regiones y considera a la CRPM una interlocutora apreciada y representativa. Esta relación beneficiosa para ambas partes se mantendrá en 2015/2016. Se traducirá en un seguimiento de la participación de las Regiones en los foros de los corredores, en colaboración con los coordinadores y sus asesores, y en la participación de representantes de la Comisión en los actos que marquen este periodo.

También permitirá debatir sobre las modalidades de aplicación del MCE y, particularmente, sobre la redacción de las convocatorias de proyectos.

Se organizará un encuentro entre una delegación de la CRPM y la Comisaria Violeta Bulc, e igualmente con el Director General Aguiar Machado.

Aunque jurídicamente le corresponda esencialmente a la Comisión llevar a la práctica (“implementación”) los textos votados en codecisión en 2013, el Parlamento no puede desinteresarse de la aplicación de una política que utiliza presupuestos tan elevados y que tan directamente influye en la competitividad de los territorios. La CRPM reforzará, pues, sus relaciones con los Eurodiputados, elegidos o reelegidos en 2014 y, sobre todo, con los miembros de la Comisión Transportes y Turismo del PE. Desde el pasado 23 de enero, el Vicepresidente de esta Comisión ya ha intercambiado impresiones con el grupo de trabajo transportes de la CRPM.

2.2 – Una acción coordinada entre la CRPM y sus comisiones geográficas

Para las Comisiones geográficas las cuestiones de transporte tienen un alto grado de prioridad, y se ha establecido una auténtica sinergia entre sus grupos de trabajo y expertos y los trabajos de la Secretaría General de la CRPM, sinergia que se manifestará en el próximo periodo. La CRPM invita a las Comisiones a utilizar-si lo desean- el logotipo de la campaña en sus actividades « transportes ». También sería positivo que lo utilizaran las Regiones miembros de la CRPM.



2.3 – Agenda provisional de la campaña en favor de la accesibilidad (a completar con los actos previstos por las Comisiones geográficas)

23 de enero de 2015, Bruselas: Grupo de trabajo Intercomisiones transportes de la CRPM. En presencia del Vicepresidente de la Comisión TRAN del PE, presentaciones y debates con los representantes de la DG Move sobre los corredores, el artículo 32 de la RTE-T, las AdM, el plan Juncker ([Véase lista de informaciones y presentaciones](#))

16 de abril de 2015, Marsella, (Villa Méditerranée): acto sobre la accesibilidad organizado conjuntamente por la CRPM y la Región PACA. Tres sesiones:

- periferia y desventajas para la accesibilidad
- transporte marítimo: una opción sostenible que la UE ha de respaldar
- por una estructura portuaria europea al servicio de conexiones equilibradas con sus zonas de influencia

Finales de junio de 2015, Bruselas (pendiente de confirmación): Grupo de trabajo Intercomisiones transportes de la CRPM

25 septiembre 2015, Palma de Mallorca- Baleares (fecha por confirmar): Seminario sobre la adaptación de las AdM a las situaciones territoriales, organizado conjuntamente con el coordinador europeo

5-6 de noviembre de 2015, Florencia – Asamblea General de la CRPM: Balance intermedio de la campaña accesibilidad.



CRPM CPMR

Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe
Conference of Peripheral Maritime Regions of Europe

Mr Olivier ONIDI
Director
DG Mobility and Transport
200, rue de la Loi
1049 BRUSSELS
BELGIUM

Rennes, 9 January 2015

Ref.: EMA- CRPMCOU150003

Dear Mr Onidi,

I am writing to thank you for following up on our discussions last summer regarding regional participation in the CEF /TEN-T corridor Forums. The representatives of the Regions located along the corridors were indeed invited to take part in the third and fourth meetings of the forums and despite the tight timeframe had the chance to give their views on the third progress report and submit proposed adjustments to the coordinators and to DG Move.

To help the Regions express their views, in some corridors a group of Regions was set up to meet before the forum plenaries, which we feel is a good arrangement. However, simultaneous meetings on several corridors meant that Regions located on these particular corridors were not able to attend all of the meetings.

At this stage in the process, I kindly ask you to consider the following comments and proposals:

Forum Meetings in 2015

The Progress Report of the European Coordinators plans for the forums to meet three times in 2015 in Brussels or along the corridors and to be coupled possibly with conferences aimed at a wider audience. In this regard, I should like to inform you that the CPMR's Geographical Commissions are willing to co-organise at least one meeting of the forums that concern them. These meetings at an outside location could be an opportunity to involve Regions and stakeholders based further away from the corridors, and as such not invited to the 2014 meetings. This would meet the CPMR's expectation to see the "grey areas" of the TEN-T (those lying outside the core network and corridors) taken into account in the TEN-T programming.

On 23 January in Brussels we will be holding the next meeting of the CPMR Transport Working Group bringing together all geographical interests. The representative of DG Move could discuss a shared timetable with the Regions on this occasion.

cont/...

Siège : 6, rue Saint-Martin - 35700 Rennes - FRANCE - tél. +33 (0)2 99 35 40 50 - fax +33 (0)2 99 35 09 19
e-mail secretariat@crpm.org - Sites Web www.crpm.org ou www.cpmr.org
Antenne : 14, rond-point Schuman - 1040 Bruxelles - BELGIQUE - tél. +32 (0)2 612 17 00 - fax +32 (0)2 612 17 09



CRPM CPMR

Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe
Conference of Peripheral Maritime Regions of Europe

.../2

Although we do not have a comprehensive view of the subject, it appears that certain "regional corridor groups" could be dissolved in 2015. This would be true of the "North Sea-Med" corridor in particular. The argument put forward by the Commission is that the Regions could go through the Committee of the Regions to promote their proposals. Without wishing to question the role of the Committee of the Regions in promoting a regional perspective on transport policy, this body is not involved in the "territorial details" regarding implementation of the TEN-T. I therefore urge you to carefully consider how the Regions can be ensured adequate representation within the forums.

Next steps of the decision-making process

The draft work plans for the corridors were sent to Member-States before 22 December last, and an approval process has therefore begun. At the 23 January meeting, it would be useful if your representative could specify the timetable of this process to the Regions. Given their formal nature and the iterative and collaborative process by which they were drafted, we believe it would only be natural for the draft work plans to be sent to the Regions concerned for information. I should like to add that these Regions will be led to co-finance certain projects, which if need be justifies their rightful access to this information.

Finally, we would be interested to know the manner in which the corridor work plans will be revised in 2016 and 2018, and how these reviews will be coordinated with the reviews of the TEN-T as a whole.

Consideration of sea links in the corridors

At first glance, it appears that there has been some inconsistency in the way sea links have been taken into account in the forums, from one corridor to another. As you know, the CPMR in partnership with the coordinator of the Motorways of the Sea, Brian Simpson, will be organising a special seminar next autumn. It will focus on the "regional aspects" of the MoS and will address how maritime transport will contribute to the corridors.

I thank you in advance for your attention to our comments and suggestions, and remain,

Yours sincerely,

Eleni MARIANO
Secretary General of the CPMR

Siège : 6, rue Saint-Martin - 35700 Rennes - FRANCE - tél. +33 (0)2 99 35 40 50 - fax +33 (0)2 99 35 09 19
e-mail secretariat@crpm.org - Sites Web www.crpm.org ou www.cpmr.org
Antenne : 14, rond-point Schuman - 1040 Bruxelles - BELGIQUE - tél. +32 (0)2 612 17 00 - fax +32 (0)2 612 17 09