

Al fin por el buen camino: la difícil trayectoria del Partenariado Euromediterráneo en transportes

Saki Aciman

Director general

Centro de Estudios del Transporte
para el Mediterráneo Occidental
(CETMO), Barcelona

Cuando en 1995 se aprobó la Declaración de Barcelona, todos los implicados en un grado u otro nos congratulamos mucho. En nuestro caso la satisfacción fue doble porque se consiguió, además, la inclusión de un apartado específico dedicado al transporte. Aunque el contenido del mismo había variado respecto a la propuesta inicial y su redactado final era genérico y limitado, estábamos convencidos de que las posibilidades que se abrían para avanzar en la cooperación en el Mediterráneo en materia de transportes eran muy grandes.

Desde 1985, el Centro de Estudios del Transporte para el Mediterráneo Occidental (CETMO) ya había venido desarrollando un gran esfuerzo en este campo. Con la participación oficial de los ministerios de transporte de los países de la zona, el CETMO había desbrozado un importante ámbito de cooperación sectorial en el que las actividades multilaterales eran tradicionalmente reducidas.

La declaración de Barcelona animó a los países de la región a redoblar esfuerzos, y fruto de ello fue la creación del Grupo de Ministros de Transportes del Mediterráneo Occidental (GTMO), establecido a nivel subregional, en paralelo y como complemento al Partenariado Euromediterráneo en transportes. El establecimiento de este grupo, junto con la creación del fondo MEDA y la aparición en escena de la Comisión Europea como principal prota-

gonista, abrieron excepcionales perspectivas de cooperación multilateral en la región.

Sin embargo, pronto aparecieron algunos obstáculos imprevistos o insuficientemente evaluados.

Estos fueron, por un lado, las restricciones interpretativas de los diversos textos y reglamentos elaborados para soportar administrativamente el Partenariado y, por otro, la débil sensibilización de personas con poder de decisión y funcionarios europeos implicados en el desarrollo del día a día del Partenariado.

Pero también aparecieron limitaciones como la falta de afectación de fondos para determinadas actividades como, por ejemplo, los estudios de viabilidad sobre infraestructuras, o la tendencia demasiado habitual a imponer a países menos desarrollados recetas y soluciones técnico-económicas sólo válidas en países con cierto grado de desarrollo.

Esto provocó que la Comisión Europea frenara en seco las lógicas y lícitas ambiciones de los países del Magreb de recibir ayudas MEDA para el análisis de sus prioridades en infraestructuras y el estudio de la integración de sus redes de transporte con las transeuropeas, provocando en estos países perplejidad y decepción.

Fue necesario un primer e importante esfuerzo para convencer a los responsables en Bruselas de la bondad de los planteamientos y de las auténticas necesidades de los países del sur. En este proceso el trabajo «de lobby» del GTMO fue, con el CETMO a la cabeza y actuando de secretaría, de enorme importancia.

Los resultados tardaron en hacerse visibles, pero parecían satisfactorios. En

efecto, la celebración del primer Foro euromediterráneo del Transporte, organizado por la Comisión Europea en Malta, en 1999, permitió incluir en sus conclusiones las dos principales prioridades del Partenariado en este ámbito: la definición de una red de infraestructuras y la proposición de medidas para la facilitación del transporte.

Parecía que íbamos bien encaminados, pero entonces apareció un nuevo e imprevisto obstáculo. Fue al cabo de pocos meses, con el relevo en la Comisión, que produjo una remodelación total de los equipos. Nuevos funcionarios aparecieron en escena con nuevas visiones y desconociendo la realidad de la zona. Sus primeros planteamientos reduccionistas de los temas pretendieron eliminar del programa de trabajo, por sus posibles repercusiones financieras, toda actividad relacionada con las infraestructuras, con el consiguiente rechazo de los países implicados.

Fue necesario lanzarse a una nueva labor de sensibilización incluso mayor que en la etapa precedente. La constante actuación persuasiva y técnica del CETMO, junto con una mayor implicación de la comisaría de transportes, la vicepresidenta Loyola de Palacio, permitieron reconducir nuevamente la situación.

Así se consiguió, después de estos continuos esfuerzos y con ocasión del tercer foro, celebrado en Bruselas en el 2002, el lanzamiento de dos proyectos, por un total de 15 millones de euros, que desarrollarían equipos de consultores abordando las dos grandes cuestiones necesarias para el desarrollo de los transportes en la región: por una parte, la elaboración de un plan de acción y de una serie de iniciativas para preparar y modernizar el sector con vis-

tas a la zona de libre comercio, incluidas cuestiones como la liberalización del mercado de transportes, formación, nuevas tecnologías, logística avanzada, convergencia reglamentaria, etc. Y, por otra, la definición de las prioridades infraestructurales y su valoración.

Además, la publicación de la comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo «sobre el desarrollo de una red euromediterránea de transporte» ha permitido aclarar la política comunitaria al respecto y marcar el camino.

En esta comunicación destacan tres aspectos: la aceptación de la existencia de dos subregiones diferenciadas con la posibilidad de iniciativas y desarrollos temporales distintos para el Mediterráneo occidental y para el oriental; el reconocimiento de la aportación de las estructuras de cooperación ya existentes tales como el GTMO y el CETMO y, por último, la posibilidad de abordar la situación y las necesidades infraestructurales de los países del sur.

Para ser justos y completos, hay que añadir que la Comisión, a iniciativa del CETMO, incluyó en el 2001, dentro del 5.º programa marco de I+D, una

convocatoria de cooperación internacional en el ámbito del transporte mediterráneo. Y, a iniciativa de los países del Mediterráneo occidental, el CETMO presentó dos propuestas que fueron evaluadas positivamente y aceptadas.

Con la participación de las administraciones de transporte de la región y, por primera vez en un programa de I+D europeo, de expertos magrebies, el CETMO ha empezado a desarrollar estas dos actividades relevantes.

La primera es la red temática REG-MED de «acercamiento reglamentario para la facilitación del transporte internacional en el Mediterráneo»; y la segunda es el proyecto DESTIN sobre «red estratégica de infraestructuras de transporte en el Mediterráneo occidental».

Ambos proyectos, liderados por el CETMO como organismo público de cooperación técnica, permitirán introducir los aspectos más institucionales en el establecimiento de las necesidades de la región y completar los dos estudios lanzados dentro del marco del foro de transportes.

Así se ha llegado a finales del 2003 con una serie de actividades en marcha, que a pesar de los ocho años transcurridos desde Barcelona 95 y

del retraso que implican en el horizonte de la zona de libre comercio del 2010, constituyen un conjunto relevante de trabajos que ayudarán a definir las bases estratégicas del futuro desarrollo del transporte en el Mediterráneo.

Pero queda todavía una cuestión importante: todos los actores implicados en este proceso debemos asegurar la «durabilidad» y la «continuidad» de las conclusiones y de las propuestas de los trabajos. Todos, y especialmente la Comisión –como principal impulsora del Partenariado Euromediterráneo–, debemos velar para que éstas se traduzcan en realizaciones concretas beneficiosas para los países del sur. Pero también y, sobre todo, es necesario prever un seguimiento y un apoyo permanente que asegure un desarrollo continuo de los transportes de la región. Y es aquí donde el papel de un organismo con experiencia y con voluntad institucional de continuidad, como el CETMO, resulta imprescindible para la región.

Así, al fin, todos –países, Unión Europea y Comisión, instituciones y organizaciones implicadas– estaremos en el buen camino para recorrer juntos los próximos años, sin duda decisivos para nuestra región.

TRANSPORTE EUROMEDITERRÁNEO: PRINCIPALES INICIATIVAS

Comisión Europea, DG de Energía y Transportes, Trans-European Networks

El proyecto de las redes transeuropeas (TEN en el argot comunitario) surgió de manera paralela a la del mercado único como medio para facilitar el libre movimiento de bienes, personas y servicios.

http://europa.eu.int/comm/ten/index_en.html

Communication from the Commission to the Council and the European Parliament on the development of a Euro-Mediterranean transport network, COM (2003) 376 final, 24.06.2003

La Comisión busca, a través de este documento, concretar la red de transporte euromediterránea mediante la definición de los retos y características de la misma, y considerando las limitaciones que implica el desarrollo, incluyendo las cuestiones relacionadas con la seguridad y la financiación.

http://europa.eu.int/comm/ten/transport/external_dimension/doc/com_2003_376_en.pdf

Programa Marco Polo de la UE

Pretende ayudar a las empresas de trans-

portes y de logística a efectuar transportes de mercancías más respetuosos con el medio ambiente. Se basa en la transferencia del crecimiento del transporte internacional de mercancías por carretera hacia el ferrocarril, el transporte marítimo de corta distancia y las vías navegables interiores. El programa Marco Polo se puso en marcha en 2003 y tiene vigencia hasta 2010.

<http://europa.eu.int/scadplus/leg/es/lvb/l24159.htm>

Proyecto DESTIN

DESTIN (Defining and Evaluating a Strategic Transport Infrastructure in the Western Mediterranean) es un proyecto de investigación dependiente de la Comisión Europea. Entre sus objetivos principales destaca contribuir a la investigación en el ámbito de la interoperabilidad entre los países del Mediterráneo y entre éstos y los países europeos. Por otra parte, este proyecto, que se puso en marcha en 2002 y tiene vigencia hasta 2004, busca también colaborar en la definición de métodos y criterios operacionales a la hora de identificar y evaluar el

desarrollo de las redes de transporte mediterráneas.

www.destinweb.net

Centro de Estudios del Transporte para el Mediterráneo Occidental, CETMO

Organismo creado en 1985 siguiendo las recomendaciones de la Conferencia de ministros de Transportes de los países del Mediterráneo, celebrada en Salónica bajo los auspicios de Naciones Unidas. El CETMO tiene como objetivo fundamental la cooperación para mejorar las condiciones de transporte en los países de Europa del sur y del Magreb, mediante el estudio de las infraestructuras, los flujos, las estadísticas y la legislación, y el desarrollo de iniciativas para su facilitación.

www.cetmo.org

Proyecto REG-MED

Se trata de una red temática que, dentro del Quinto Programa Marco de la Comunidad Europea, busca establecer un análisis común del transporte internacional en el Mediterráneo, para así poder proponer medidas de mejora.

www.reg-med.net