

Ampliación de la red de transporte transeuropeo hacia los países vecinos del Mediterráneo

Albert Compte

Director técnico

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

La Unión Europea es, de lejos, el principal socio para un gran número de países del sur y del este del Mediterráneo, tanto desde el punto de vista de los intercambios comerciales como del tráfico de pasajeros. El desarrollo de una red de infraestructuras de transporte mediterráneo constituye pues, un factor decisivo para reforzar el partenariado económico y financiero en la región y para implantar una zona euromediterránea de libre cambio. La importancia de esta red de infraestructuras de transporte, indiscutible sin duda para los países mediterráneos que no eran comunitarios cuando se inició el Proceso de Barcelona, ha tardado, sin embargo, en ser reconocida y asumida explícitamente por Europa y, en particular, por la Comisión Europea. Esta actitud explicaría, en parte, el hecho de haber tenido que esperar dos años para que la UE se planteara un debate serio acerca de la extensión de la red transeuropea de transporte hacia los países vecinos del Mediterráneo. Este artículo pretende analizar, de forma resumida, las iniciativas regionales dignas de mención que se emprendieron entre junio de 2003 y diciembre de 2004, relacionadas con el desarrollo de dicha red de transporte mediterráneo. El con-

junto de dichas iniciativas debería conducir a la puesta en marcha de un programa de actuaciones que en principio será aprobado por los ministros de Transporte de los países euromediterráneos antes de que finalice el año 2005.

Antes de pasar revista a las iniciativas más recientes, recordemos, a título indicativo, que hasta el 2003, las únicas discusiones realmente avanzadas eran las del Mediterráneo occidental, gracias a la implantación de la cooperación subregional entorno al CETMO y al papel impulsor desempeñado por el Grupo de Ministros de Transporte del Mediterráneo Occidental (GTMO). El trabajo de dicho grupo se vio reflejado en la conclusión del estudio INFRAMED,¹ elaborado en 1997, que sirvió para concretar los corredores prioritarios de la región y para identificar las necesidades en cuanto a infraestructuras de transporte de interés común, sobre todo, en los países del Magreb. Ese mismo año, la Comisión Europea encargó al Ministerio de Obras Públicas francés una propuesta, basándose en los resultados de INFRAMED y en otros trabajos patrocinados por la Comisión Europea en el marco del proceso de paz en Oriente Medio, para implantar una infraestructura multimodal prioritaria para los países socios mediterráneos,² propuesta que se presentaría durante la Tercera Conferencia Paneuropea de Transportes celebrada en Helsinki.

Del estudio INFRAMED, merece la pena subrayar los criterios utilizados para seleccionar las necesidades de infraestructu-

ras. Para ello se han clasificado los proyectos en varios grupos. El primer grupo se refiere a los proyectos cuyo objetivo principal es el de facilitar los intercambios euro-magrebíes y participar en el fortalecimiento de las relaciones entre las dos orillas del Mediterráneo. En el segundo grupo, se han reunido los proyectos que sirven de soporte para facilitar la integración magrebí (autopista y tren transmagrebí), incluso en el caso de que el tráfico internacional previsto sea bastante reducido en relación con el tráfico nacional. El tercer grupo está constituido por los proyectos de obras públicas, que forman parte del desarrollo económico y que pueden tener un impacto importante en los transportes de la región. En cualquier caso, la Comisión Europea situó la cuestión de las infraestructuras en el centro del debate del sector de transportes en el Mediterráneo, en el año 2003. El primer paso fue la publicación en junio de 2003 de una Comunicación sobre el desarrollo de la red euromediterránea de transporte.³ Esta comunicación trata de dar un contenido al concepto de red euromediterránea de transporte, mediante una definición más completa de los objetivos de dicha red, de sus características y de la estimación de las obligaciones inherentes a su desarrollo. Para materializar dicha red, la comunicación propone una primera etapa de planificación y de identificación de proyectos prioritarios, concertada con todos los países implicados. El principal interés de esta gestión es el

¹ INFRAMED. «Estudio de las necesidades en infraestructuras de transporte de los países del Mediterráneo occidental.» GTMO (1997).

² CORRIMED. Informe: «Priorities for transport in the Mediterranean. Ministerio francés de Obras Públicas, de la Vivienda, de Transporte y Turismo.» (1997).

³ Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre el desarrollo de la red euromediterránea de transporte. COM (203) 376 final.

de promover un acercamiento global y coherente de la red que, posteriormente, servirá para facilitar el movimiento de capital por parte de los proveedores de fondos privados y públicos en los proyectos identificados como prioritarios. Otras dos iniciativas, específicamente centradas en el ámbito de las infraestructuras, surgieron igualmente en el año 2003, con fondos comunitarios. Se trata del componente denominado «Infraestructuras» del Proyecto Euromediterráneo de Transportes y del proyecto DESTIN.

El contrato «Infraestructuras» del Proyecto Euromediterráneo de Transportes⁴ es el instrumento concebido por la Comisión Europea para apoyar, desde el punto de vista técnico, el proceso de reflexión y debate iniciado en el ámbito institucional en todo el Mediterráneo. Dicho contrato, financiado con los fondos MEDA, prevé también mejorar la capacidad de los países mediterráneos socios para preparar y poner en marcha proyectos y gestionar infraestructuras, así como la realización de un número limitado de estudios de viabilidad.

Sin embargo, DESTIN⁵ es un proyecto incluido en el quinto Programa Marco de búsqueda de extensión subregional. A pesar de que su objetivo sea la identificación de una red estratégica de transporte en el Mediterráneo occidental y las prioridades para su implantación en el Magreb, se hará especial hincapié sobre la creación de modelos de previsión y de valoración adaptados a la región. En la realización del proyecto interviene un consorcio compuesto por socios europeos y magrebis, en el seno del cual el CETMO actuará como coor-

dinador. Los Ministerios de Transporte de la región, por su parte, se encargarán del seguimiento del proyecto comprobando que los métodos empleados sean prácticos y duraderos y valorando los resultados obtenidos.

Además de las dos iniciativas anteriores hay que añadir la creación en 2004, por iniciativa de la Comisión Europea, de un Grupo de Alto Nivel sobre la ampliación de los principales ejes de transporte transeuropeo hacia los países vecinos. La creación de este grupo inscrito en la lógica de la nueva Política Europea de Vecindad dará origen a un nuevo instrumento financiero a partir del 2007 (el Instrumento de Vecindad y Partenariado), que reemplazará al MEDA así como a otros programas de asistencia relacionados con los países vecinos. El grupo, presidido por la ex vicepresidenta Loyola de Palacio, se reunió por primera vez en Bruselas en octubre 2004 y se prevé que finalice su misión en otoño del año 2005. La tarea del Grupo de Alto Nivel es la de realizar recomendaciones sobre la manera de ampliar los principales ejes de transporte transeuropeos para llegar a todos los países vecinos, no sólo los mediterráneos, e identificar los proyectos prioritarios de dichos ejes. El enfoque del grupo, con relación al Proyecto Euromediterráneo de Transportes, se hace principalmente, para el Mediterráneo, en dirección norte-sur y se concentra en un número muy limitado de grandes corredores que unen la UE con las regiones vecinas. Las conclusiones del grupo servirán para alcanzar un acuerdo con los países no comunitarios a la hora de decidir en qué proyectos deberán concentrarse las inversiones en infraestructura

durante los próximos años, considerando la restricción de los recursos disponibles.

El conjunto de iniciativas mencionadas, que se suman a otras ya existentes sobre la reforma del sector y la mejora de la eficacia de las operaciones de transporte, parecen prometedoras para los países terceros mediterráneos. Durante algún tiempo, los representantes de los países socios tuvieron que defender ante los funcionarios de la Comisión Europea la complementariedad entre el desarrollo de una red de infraestructuras y la implantación de una serie de medidas para facilitar el transporte, así como la prioridad del transporte internacional en el Mediterráneo. A partir del año 2003, ambas prioridades han sido por fin integradas en el programa de cooperación regional. No obstante, quedan algunas dudas por resolver en los próximos meses. Algunas se refieren a la estrategia: sería el caso de la articulación prevista entre la Política Europea de Vecindad y el Proceso de Barcelona; otras son de carácter más práctico: por ejemplo, cómo se integrarán los resultados y las conclusiones de las diferentes iniciativas en curso una vez que hayan finalizado. Pero, más allá de todo esto, subsiste una gran incógnita, a saber: la financiación del plan de acciones que se presentará en la próxima Conferencia euromediterránea de los ministros de Transporte. No hay ninguna duda de que la próxima etapa de la cooperación mediterránea en materia de transportes tendrá que encargarse de movilizar y combinar de la mejor forma posible las diferentes fuentes de financiación, ya sean privadas o públicas, sin olvidar los fondos disponibles de la UE.

⁴ www.euromedtransport.org.

⁵ DESTIN. «Defining and Evaluating a Strategic Transport Infrastructure Network in the Western Mediterranean». Proyecto del quinto Programa Marco comunitario RDT coordinado por el CETMO (www.destinweb.net/www.cetmo.org).