



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SECCION CORTES GENERALES

VII LEGISLATURA

Serie A:
ACTIVIDADES PARLAMENTARIAS

16 de enero de 2002

Núm. 237

Composición y organización de órganos mixtos y conjuntos

COMISIONES MIXTAS, SUBCOMISIONES Y PONENCIAS

042/000027 (CD) Debate en el seno de la Comisión Mixta para la Unión Europea sobre las propuestas incluidas en el Libro Blanco de la Comisión Europea sobre política europea de transporte [COM (2001) 370]. *Propuestas de resolución aprobadas.*
572/000003 (S)

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES. Sección Cortes Generales, de las Propuestas de Resolución aprobadas en la sesión de la Comisión Mixta para la Unión Europea de 18 de diciembre de 2001, en relación con el Libro Blanco de la Comisión Europea sobre política europea de transporte [COM (2001) 370]. (Núm. expte. 042/000027).

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de enero de 2002.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

La Comisión Mixta para la Unión Europea en su sesión celebrada el día 18 de diciembre de 2001 ha aprobado las siguientes propuestas de resolución en relación con el Libro Blanco de la Comisión Europea sobre política europea de transporte [COM (2001) 370] [Núms. expte. 042/000027 (CD) y 572/000003 (S)]:

Número 1

La Comisión Mixta para la Unión Europea insta al Gobierno a que en las instancias comunitarias y, en concreto, en el Consejo de Ministros de la Unión Euro-

pea, se siga defendiendo como proyecto prioritario el Trazado Atlántico del proyecto núm. 3 de los 14 difundidos en la cumbre de Essen de 1994, reclamando además de la financiación comunitaria que le pudiera corresponder, la colaboración y compromisos de ejecución necesaria respecto del Estado miembro concernido, además del Estado español, de forma que se evite el estrangulamiento de los pasos transpirenaicos que pudiera producirse en estos años.

Número 2

Dentro del Libro Blanco la Comisión Europea propone para la Península Ibérica dos grandes proyectos prioritarios: la construcción de una nueva travesía central ferroviaria a través de los Pirineos y la interoperabilidad ferroviaria de la red ibérica de alta velocidad. Sobre el segundo de los proyectos, la Comisión Mixta para la Unión Europea considera muy acertada su inclusión, dado que la diferencia de ancho de vía entre la red de la Península Ibérica y el resto de la red trans-europea, requerirá un esfuerzo inversor adicional para adaptar los planes españoles y portugueses a las normas estándar de Europa.

En materia ferroviaria simultáneamente a la nueva línea Figueras-Perpignan que debe ponerse en servicio en el 2005, es necesaria la revitalización con carácter

prioritario de los segmentos Vitoria-Dax y Zaragoza-Canfranc-Pau, complementados con la mejora de las líneas ferroviarias existentes en el lado francés y más en concreto Perpignan-Montpellier y Dax-Burdeos, tramos a los que nuestros vecinos han otorgado escasa atención.

Por el contrario en cuanto a la permeabilidad pirenaica, la Comisión Mixta para la Unión Europea considera que la gran travesía central pirenaica propuesta es una actuación a muy largo plazo, por lo que resulta más urgente priorizar actuaciones tales como accesos por carretera que completen los dos existentes en las fachadas marítimas, y más en concreto los que garanticen que el paso de Somport prácticamente terminado, tenga una continuidad de calidad a ambos lados de la frontera. También en el caso de las carreteras, nuevas conexiones a través de Roncesvalles, en la línea Pamplona-Roncesvalles-Orthez y el túnel de Vielha parecen de importancia fundamental para una conexión interregional.

Número 3

A tenor de lo dispuesto en el artículo 299.2 del Tratado de Amsterdam, relativo a las Regiones Ultraperiféricas, y por lo que respecta a la consideración que debe tener en el Libro Blanco, su aplicación en la Comunidad Autónoma de Canarias tendrá en cuenta y consignará:

1. La política europea de transportes de cara a 2010 prestará una atención singular al transporte aéreo y marítimo, intrarregional y de conexión entre Canarias con la Península y países de la Unión Europea en reconocimiento de su especificidad como región ultraperiférica, adaptando, en el caso del transporte aéreo, su circunstancia al control, garantías y perfeccionamiento de su crecimiento, en todas y cada una de las consideraciones específicas señaladas en el Libro Blanco, tales como: luchar contra la saturación del espacio aéreo, reevaluar las capacidades aeroportuarias y su utilización, reconciliar el crecimiento del transporte aéreo con el medio ambiente y preservar el nivel de seguridad.

2. La política de costes para el usuario tendrá en cuenta el diferencial que impone el carácter de región ultraperiférica para que, la tarificación del uso de las infraestructuras y servicio de transporte aéreo y marítimo, sea el que responda a los principios implícitos en el artículo 299.2 del Tratado de Amsterdam, atemperando a esta norma para evitar una penalización insolidaria por tarifas improcedentes.

Número 4

1. La Unión Europea es un territorio diverso y lo será todavía más con la ampliación a partir del próximo 2006. La aplicación de los principios generales debe hacerse con criterios homogéneos, pero no necesariamente uniformes, porque la problemática que plantean

los países ricos y densamente poblados del centro de Europa, no es la misma que la de los países periféricos, que en general presentan densidades de población más bajas, aunque los niveles de renta de los países nórdicos y los países del sur son muy diferentes.

En consecuencia se propone que las medidas que desarrollen los objetivos planteados en el Libro Blanco, como por ejemplo el reequilibrio modal, eliminación de cuellos de botella, el fomento del transporte marítimo de corta distancia o el programa del transporte aéreo, deben contemplar la territorialidad y explicitarse adaptadas a la realidad de cada país.

2. Los conocidos principios de la cohesión deben aplicarse a la política de transportes, tanto en materia de infraestructuras como de servicios. Así las ayudas comunitarias propias de los fondos estructurales y de los fondos de cohesión, se deberán mantener de acuerdo con la Agenda 2000, y seguir aplicándose a las infraestructuras de transporte. Se propone, además, que las acciones que se emprendan en relación con el reparto modal se realicen teniendo en cuenta otras consideraciones como pueden ser los índices de motorización y la distinta problemática de los viajeros y las mercancías.

3. La convergencia real es un objetivo irrenunciable para España que, desde su incorporación a la Unión Europea ha venido recortando la diferencia que separaba su renta per cápita de la media europea.

4. En este sentido, se propone que, para España el objetivo planteado por la Comisión en el Libro Blanco de disociar el crecimiento de la demanda de transportes del crecimiento económico, se logre sin que de ello se deriven riesgos para el crecimiento de la economía: es decir, que no serán aceptables políticas de transporte que tengan algún efecto restrictivo sobre la actividad económica. El caso más claro sería el turismo: no debe aceptarse ninguna medida sobre los elementos que inciden en el reparto modal, cuyo efecto perverso fuera cambiar el destino turístico, en lugar de cambiar el modo de transporte.

5. La incidencia en el reparto modal no puede venir impuesta por la limitación o restricción en el uso de algún modo de transporte, mediante la aplicación de medidas que empeoren la valoración que se hace por parte de los usuarios, sino por una decidida apuesta por la mejora de la calidad.

6. La ampliación de la Unión Europea es un objetivo político de una enorme trascendencia que España comparte plenamente con sus socios de la Unión Europea. Europa se desplazará hacia el este y los países más occidentales como España y Portugal serán todavía más periféricos de lo que ya son. Para que España y Portugal puedan participar plenamente en el mercado interior ampliado es imprescindible que las Redes Transeuropeas se completen antes del año 2006, ya que se prevé mayores dificultades financieras a partir de ese año, tal y como ya se puso de manifiesto durante el debate de la Agenda 2000.

7. Para España es un objetivo estratégico de primer orden la mejora de las comunicaciones transpirenaicas. En el corto plazo la prioridad es la permeabilización de la cadena montañosa realizando varios accesos por carretera, de los que está en construcción el paso de Somport, que completen los dos existentes en las fachadas marítimas. Simultáneamente deben mejorarse las líneas ferroviarias existentes, complementando la construcción de la nueva línea Figueres-Perpignan, que debe ponerse en servicio en el año 2005, con la Vitoria-Dax y la Zaragoza-Pau. El aprovechamiento de todas estas actuaciones requiere la adecuación de todos los itinerarios al norte de los Pirineos y, en el caso de los ferrocarriles, la solución de los cuellos de botella existentes. La propuesta de la Comisión de construir una nueva travesía central ferroviaria a través de los Pirineos debe entenderse como una actuación a muy largo plazo que, si bien conviene iniciar su análisis en el próximo futuro, no debe demorar en ningún caso ninguna de las actuaciones mencionadas sobre la red actual de carreteras y la red de ferrocarril convencional.

8. Desde el punto de vista de la financiación, la Unión Europea debe apostar decididamente por el fomento del sistema concesional en la provisión de infraestructuras, ofreciendo estabilidad y garantías jurídicas a la participación de capitales privados en la construcción y explotación de infraestructuras de transporte.

9. Para profundizar en todos los aspectos contemplados en el Libro Blanco sobre política de transportes y debatir las políticas que de él se derivan, se entiende conveniente la creación de una subcomisión sobre política de transportes de la Unión Europea en el seno de esta Cámara.

Número 5

La Comisión Mixta para la Unión Europea considera conveniente y oportuna la publicación del Libro Blanco del Transporte por parte de la Comisión y su tramitación en las instancias comunitarias, a la vez que manifiesta su deseo de que sobre sus contenidos se produzca un amplio y fluido debate en el que participen todos los sectores y las instituciones interesadas, manifestando su apoyo a las líneas directrices en él contenidas y de las que destaca:

— El objetivo de primar los aspectos de seguridad en el transporte, tanto para los servicios como para las infraestructuras.

— Protección del derecho de los usuarios, en general y para todos los modos del transporte, sobre todo para el transporte de viajeros y tratando de reforzar las garantías para los clientes del transporte.

— Mejora del funcionamiento del mercado de transportes, con la intención de eliminar aquellas tra-

bas que suponen una limitación a la libre circulación de viajeros y de mercancías.

— Deseo de búsqueda de un transporte sostenible, con el impulso de una serie de políticas de actuación para los diez años próximos, materializadas en unas sesenta iniciativas, de entre las que destacamos:

- Revitalización del ferrocarril.
- Mejora de la calidad del transporte por carretera.
- Promoción del transporte marítimo.
- Impulso variado a la intermodalidad.
- Desarrollo de la red transeuropea de transporte.
- Mejora de la seguridad vial.
- Desarrollo de un transporte urbano de alta calidad.

Número 6

La Comisión Mixta para la Unión Europea:

Considera válidos los principios generales en los que se sustenta el Libro Blanco, especialmente en lo que supone el objetivo del desarrollo sostenible, por lo que se entiende que constituye un importante instrumento con el que fijar las directrices y objetivos de la política comunitaria de transportes a medio y largo plazo.

Estima que dado que la Unión Europea se caracteriza por una variadísima morfología territorial, la aplicación de principios generales en lo que a políticas de transportes se refiere, deberá hacerse con criterios homogéneos, pero adaptados a la realidad global de cada uno de los países, resultando evidente que la problemática de determinados países del centro de Europa se diferencia de la de los mediterráneos, como España. En consecuencia, la aplicación de principios generales contenidos en el Libro Blanco deberá ser adaptada a la realidad sobre la que se actúe.

Plantea como objetivo irrenunciable para España, la aspiración de la convergencia real y por ello, el principio señalado en el Libro Blanco por la Comisión Europea de disociar el crecimiento de la demanda de transportes del crecimiento económico, ha de ser observado con la cautela que requiere la estructura económica española en la que sectores concretos y muy relevantes de nuestro tejido productivo se vincula a los medios de transporte y en consecuencia a sus políticas.

Y por tanto insta al Gobierno a tener presentes las consideraciones antedichas.

Número 7

La Comisión Mixta para la Unión Europea considera pertinente la adopción de las medidas necesarias para incorporar a las reformas que se lleven a cabo en el ámbito del transporte por ferrocarril, la perspectiva del consumidor y del lógico interés nacional, de modo que la apertura del sector ferroviario a la competencia de operadores comunitarios lleve aparejada, en los mis-

mos términos, la apertura para los operadores españoles de un mercado europeo del transporte por carretera.

Número 8

La Comisión Mixta para la Unión Europea insta al Gobierno a defender ante las instancias comunitarias la adopción de las medidas necesarias para que la creación de un marco tarifario para el sector del transporte, basado en criterios comunes, asegure su aplicación efectiva a todos los modos de transporte y establezca de forma detallada y consensuada los costes que deben incorporar las tarifas, así como criterios explícitos para su valoración.

Número 9

La Comisión Mixta para la Unión Europea insta al Gobierno a que adopte las medidas necesarias para que la política de reequilibrio entre modos de transporte tenga en cuenta las diferentes situaciones nacionales en cuanto a vertebración territorial y desarrollo de infraestructuras de transporte y, por tanto, la necesidad de mantener el transporte de media y corta distancia por carretera, especialmente el de mercancías, sector fuertemente atomizado y que proporciona empleo a una parte importante de la población activa.

Número 10

La Comisión Mixta para la Unión Europea insta al Gobierno a promover una mayor flexibilización y agilización administrativa en el transporte marítimo remitiendo a las Cortes Generales, el Proyecto de Ley del Marco Económico y Financiero de los puertos españoles e impulsando los trabajos de la Cominport, así como el desarrollo del transporte marítimo mediante una revisión de las regulaciones tarifarias y administrativas, entre otras actuaciones.

Número 11

La Comisión Mixta para la Unión Europea manifiesta su identificación con el contenido de la Decisión número 1346/2001/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de mayo de 2001, por la que se modifica la Decisión número 1692/96/CE en lo que se refiere a puertos marítimos, puertos interiores y terminales intermodales, así como al proyecto número 8 del anexo III que queda redactado según el texto siguiente:

Vía de enlace multimodal Portugal/España con el resto de Europa, mediante el acondicionamiento de enlaces ferroviarios, de carretera, marítimos y aéreos en los tres corredores ibéricos siguientes:

- Galicia (A Coruña)/Portugal (Lisboa).
- Irún/Portugal (Valladolid/Lisboa).
- Corredor del Sudoeste (Lisboa-Sevilla).

Número 12

La Comisión Mixta para la Unión Europea considera que para España y, más en general, para toda la Península Ibérica, el mejorar las comunicaciones terrestres transpirenaicas ha de constituir objetivo prioritario para potenciar el crecimiento de los intercambios comerciales de España y Portugal con el resto de los Estados miembros de la Unión Europea.

Por ello, dado que hasta el momento los tráficos principales por carretera entre España y Francia se producen a través de las fachadas litorales del Cantábrico y del Mediterráneo, parece conveniente impulsar las conexiones centrales.

En la actualidad, solamente dos de los enlaces por carretera tienen la consideración de enlaces trans-europeos en la red transeuropea de carreteras. Se les debería añadir los enlaces ferroviarios de Irún-Hendaya y Port Bou-Cerbere, donde subsiste el problema del diferente ancho de vía. Asimismo, a la construcción del túnel del Somport le debe seguir la puesta en ejecución del proyecto de la nueva línea ferroviaria de ancho internacional Zaragoza-Huesca-Canfranc. También se deberían añadir los pasos de carreteras de Puymorens, Val d'Aran y Roncesvalles con los adecuados niveles de equipamiento.

Mejorar las comunicaciones transpirenaicas ha de constituir para España un objetivo estratégico de primer orden. Por ello, hay que llevar a cabo actuaciones a corto plazo como la construcción del tramo ferroviario de la nueva línea Figueres-Perpignan, prolongar las vías férreas Barcelona-Puigcerdá hasta la Seu d'Urgell y Andorra y Lleida-La Pobla de Segur hasta la frontera francesa para concluir prioritariamente los proyectos ya acordados.

El Libro Blanco del Transporte considera conveniente añadir a los catorce proyectos recogidos en el anexo III de la Decisión Comunitaria 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea del transporte, una singular actuación consistente en el desarrollo de una nueva travesía central transpirenaica cuyo trazado deberán establecer los Estados afectados de España y Francia.

En este sentido la Comisión Mixta para la Unión Europea insta al Gobierno a acelerar las negociaciones bilaterales entre ambos países y a impulsar la tramitación legislativa europea de modo que la citada actuación transpirenaica quede incluida en el anexo III de la Decisión Comunitaria 1692/96/CE, referida.

La propuesta de la Comisión Mixta para la Unión Europea de construcción de esta nueva travesía central ferroviaria a través de los Pirineos será a medio plazo, sin que ello implique retraso alguno en lo que a las negociaciones bilaterales entre España y Francia se refiere.

Número 13

La Comisión Mixta para la Unión Europea insta al Gobierno a adoptar las medidas necesarias para que la futura política comunitaria de transportes, además de prever la ampliación de la Unión Europea hacia los países del este de Europa, dedique también especial atención a la comunicación de Europa con el norte de África a través de España, especialmente de cara a la creación de la zona de libre cambio euromediterránea, prevista para el año 2010.

Número 14

El Libro Blanco centra gran parte de su exposición en la próxima ampliación de la Unión Europea hacia los países del este de Europa con la complejidad que la misma incorpora a la ya de por sí compleja política de transportes. Sin embargo, no contempla el importante reto que representa para los transportistas españoles el hecho de que España viene a configurarse como la «proa» de la Unión Europea con el área geográfica del Magreb, representado por el Reino de Marruecos. Las especiales condiciones de ese país conducen a pensar en la conveniencia de algún tipo de reflexión dentro de los contenidos del Libro Blanco. Su contenido debería incorporar reflexiones y propuestas al respecto de cara al año 2010, en el que está prevista la creación de la zona de libre cambio euromediterránea.

Parece evidente que para permitir un fluido paso de personas y de mercancías en ambos sentidos, de España a Marruecos o viceversa, es necesario dotar las zonas fronterizas más próximas de ambos países, de las más modernas estaciones intermodales desde las que esencialmente las mercancías puedan ser distribuidas con rapidez. Por ello, y por estimar que en España el entorno del puerto de Algeciras, en el campo de Gibraltar, debe llegar a configurarse como una auténtica zona de actividades logísticas en la que la distribución de carga rodada o la de mercancías containerizadas encuentre los medios y las infraestructuras precisas para su posterior distribución.

Es por lo que se propone que:

«La Comisión Mixta para la Unión Europea insta al Gobierno español a que plantee ante las instituciones comunitarias la inclusión en el anexo III de la Decisión Comunitaria número 1692/96/CE, relativa a las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, un nuevo proyecto:

El de desarrollo global de las infraestructuras y de las zonas de actividades logísticas del campo de Gibraltar, en el entorno del puerto de Algeciras, punto de conexión del tráfico de mercancías entre Europa y el Magreb que incluyan también las vías de acceso y salida tanto en carreteras como en ferrocarril para que ten-

gan la capacidad y las condiciones necesarias acordes con estos objetivos.»

Número 15

La Decisión número 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, entre otros considerandos, dice que:

— El establecimiento y desarrollo de redes transeuropeas contribuyen a la consecución de importantes objetivos comunitarios, como el buen funcionamiento del mercado interior y el fortalecimiento de la cohesión económica y social.

— El establecimiento y desarrollo en todo el territorio de la Comunidad de redes transeuropeas en el sector de transportes tiene también como objetivos específicos garantizar la movilidad duradera de las personas y bienes en las mejores condiciones sociales, ambientales y de seguridad posibles e integrar todos los modos de transporte, teniendo en cuenta sus ventajas comparativas.

La situación especial de las Islas Canarias reconocida en el Tratado de la Unión Europea se singulariza en el apartado 2 del artículo 299, en el que se dice que: «Teniendo en cuenta la situación estructural, social y económica de los departamentos franceses de ultramar, las Azores, Madeira y las Islas Canarias, caracterizada por su gran lejanía, insularidad, reducida superficie, relieve y clima adversos y dependencia económica de un reducido número de productos, factores cuya persistencia y combinación perjudican gravemente a su desarrollo, el Consejo, por mayoría cualificada, a propuesta de la Comisión y previa consulta al Parlamento Europeo, adoptará medidas específicas orientadas, en particular, a fijar las condiciones para la aplicación del presente Tratado en dichas regiones, incluidas las políticas comunes».

En consecuencia:

«La Comisión Mixta para la Unión Europea insta al Gobierno para que defienda ante los órganos competentes de la Unión Europea la aplicación en las Islas Canarias de los criterios para la red transeuropea del transporte recogidos en la Decisión 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, y se incorporen en los correspondientes anexos de la misma aquellas infraestructuras necesarias para el transporte intermodal en el archipiélago canario y de éste con el resto del Estado español.»

Número 16

Mientras que la Unión Europea dispone en tierra de un espacio sin fronteras que permite circular libremente a las personas y a las mercancías, sin embargo, en el cielo europeo siguen existiendo graves problemas de

congestión debido a las barreras técnicas y operacionales existentes entre países. El centro de Europa constituye la zona del mundo de mayor congestión aérea. En Europa existen en la actualidad 49 centros de control con 38 sistemas diferentes y múltiples sistemas operativos.

El problema de la congestión aérea no se encuentra en el entramado de sistemas distintos porque gracias a la evolución tecnológica que se ha experimentado puede llegar a alcanzarse una gestión descentralizada del tráfico aéreo. Pero para ello deben darse dos requisitos fundamentales, primero, que exista una visión única en la gestión del cielo europeo para que todo el espacio aéreo sea accesible desde cualquier punto, y segundo, que se configure un órgano regulador común.

Por ello es por lo que:

«La Comisión Mixta para la Unión Europea, con el objeto de hacer frente a la creciente demanda de transporte aéreo, insta al Gobierno a impulsar en las instituciones comunitarias la elaboración de una reglamentación coherente y efectiva en el plano europeo que abarque desde la arquitectura del espacio aéreo hasta la gestión destinada a garantizar la seguridad y la eficiencia. Asimismo, al establecimiento de políticas sobre una base europea con el objeto de lograr una estructura del espacio aéreo común y armonizado para que la asignación y el uso actual y futuro del espacio aéreo se base en principios comunes y se gestione de acuerdo con normas acordadas.

Impulsar el proceso de planificación que asegure el mantenimiento y el desarrollo de un espacio aéreo paneuropeo integrado, procurando que los procesos de planificación nacionales tengan en cuenta cuestiones como los imperativos locales, las complejas necesidades de los aeropuertos y los requisitos de seguridad y de defensa. Todo ello desde la perspectiva de la creación de una arquitectura paneuropea del espacio aéreo basada en un proceso común de planificación y diseño de red, debajo de la cual habría una estructura nacional adaptada a las necesidades locales, pero compatible con la planificación y el diseño paneuropeos. Coadyuvar a la configuración de forma gradual de un modelo de gestión de cielo único europeo, en cooperación con EUROCONTROL que permita maximizar la capacidad de transporte aéreo por encima de las fronteras nacionales.

Los temas de seguridad aérea tienen tras el 11 de septiembre una importancia fundamental. La Comisión Mixta para la Unión Europea insta al Gobierno español a que trabaje en unión de sus socios para la rápida aprobación de las nuevas normas que están siendo presentadas por la Comisión o se presentarán en un futuro.

En relación a la participación de la Unión Europea en el seno de la Organización EUROCONTROL, se propone al Gobierno que vele para que dicha adhesión ayude a clarificar las relaciones entre ambos organismos y clarifique el papel, las funciones y las relaciones

de trabajo que dicha Organización debe llevar a cabo en la puesta en práctica del Cielo Único Europeo anteriormente mencionado.»

Número 17

La Comisión Mixta para la Unión Europea considera necesario que la adopción de medidas para la revisión y armonización fiscal sobre los combustibles propuesta por la Comisión Europea se realice en el marco de una revisión global de los aspectos fiscales de las empresas europeas, de modo que no perjudique a las empresas que soportan ya otras cargas fiscales no previstas en el Libro Blanco.

Número 18

La Comisión Mixta para la Unión Europea considera necesario que el Gobierno informe a esta Comisión del desarrollo del Libro Blanco de la Comisión Europea sobre política de transporte europeo, de las iniciativas comunitarias que se produzcan y de las medidas adoptadas para el cumplimiento de las resoluciones aprobadas.

Número 19

Un sistema de transporte eficaz constituye un requisito previo fundamental del desarrollo económico y un factor de peso en la competencia internacional, si bien dicho desarrollo económico debe ser equilibrado y sostenible, de acuerdo con los objetivos de la Unión, establecidos en el artículo 2 del Tratado de la Unión Europea. La movilidad individual con fines de trabajo, estudio y ocio se considera un elemento clave de la vida moderna. Sin embargo, los beneficios del transporte tienen un alto coste social y ambiental. Para el grupo de trabajo sobre el medio ambiente y el mercado interior de la Comisión, el transporte constituye el «impacto más importante sobre el medio ambiente del mercado interno». Las molestias causadas por el ruido, la contaminación atmosférica y el consumo de energía y otros recursos naturales que se derivan del transporte representan importantes impactos negativos en el medio ambiente.

Por todo ello,

«La Comisión Mixta para la Unión Europea insta al Gobierno a que, en el ámbito de la aplicación del Libro Blanco del transporte, se otorgue prioridad a:

1. La adopción de aquellas medidas que minimicen sus impactos negativos en el medio y, en particular, a la limitación del impacto acústico del tráfico rodado urbano y de las actividades aeroportuarias.
2. Garantizar la accesibilidad al territorio y a los diferentes recursos económicos, sociales y ambientales

en el contexto de una política de igualdad de oportunidades.

3. Garantizar la movilidad de personas y mercancías con el objetivo implícito de no contaminar, de manera que contribuyan a un desarrollo económico, equilibrado y sostenible.

4. Garantizar la accesibilidad al territorio y a los diferentes recursos económicos, sociales y ambientales en el contexto de una política de igualdad de oportunidades.

5. Promover la utilización de los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente.

6. Intensificar la incorporación del concepto de desarrollo sostenible a los procesos de planificación de las nuevas infraestructuras.»

Número 20

Una de las mayores preocupaciones manifestadas por la Comisión Europea ha sido el de la necesidad de paliar el desigual crecimiento de los distintos modos de transporte. No podemos dejar de tener en cuenta que el transporte por carretera en la última década ha pasado de una cuota de mercado del 50 por 100 al del 85 por 100 actual, en detrimento fundamental del ferrocarril.

Consciente de tal desequilibrio, la Comisión Europea pretende impulsar el programa MARCO POLO, sustituto de los anteriores programas PACT, y cuyo objetivo esencial es el de presentar alternativas viables al transporte por carretera, fomentando no sólo el transporte combinado, sino el cabotaje marítimo de corta distancia, la navegación interior y el transporte aéreo.

Cualesquiera que sean las conclusiones de ese programa, pasan necesariamente por el desarrollo de las infraestructuras nodales de intercambio modal para que el transporte puerta a puerta sea una realidad.

Por ello,

«La Comisión Mixta para la Unión Europea insta al Gobierno a que impulse en España la configuración de una red de plataformas logísticas adaptadas y orientadas hacia las nuevas tendencias de la distribución y de la moderna logística con la intención de que puedan integrarse en la configuración europea de la red trans-europea del transporte.

Promover el ejercicio de la intermodalidad utilizando instrumentos tales como las plataformas logísticas, la regulación del marco administrativo y el apoyo de acciones de tipo inversor tales como el futuro programa MARCO POLO.»

Número 21

La Comisión Europea impulsa en el Libro Blanco todo un amplio conjunto de iniciativas con el objeto de configurar una amplia política europea de transporte marítimo de corta distancia o *Short Sea Shipping* (SSS)

como una alternativa más ecológica, económica y con grandes expectativas de desarrollo sostenible a largo plazo.

Por ello es por lo que,

«La Comisión Mixta para la Unión Europea manifiesta el criterio de la necesidad de avanzar en la adopción de medidas que permitan ir configurando este modo de transporte marítimo de corta distancia y a la configuración de las autopistas marítimas a las que hacen referencia los comunicados de la Comisión Europea, como alternativas complementarias al transporte de mercancías por carretera entre centros productores y consumidores de los diferentes países comunitarios.

Asimismo, la Comisión Mixta para la Unión Europea comparte la valoración contenida en el Libro Blanco en el sentido de estimar que el transporte marítimo constituye uno de los modos más respetuosos con el medio ambiente, uno de los que menos consumo de energía precisa, de menos contaminación y de muy inferiores índices de externalidades no deseables. No en vano, la Comisión Europea ha identificado la promoción del transporte marítimo de corta distancia dentro de Europa como una prioridad para la Unión Europea y básica para hacer posible un crecimiento sostenible en la misma. En consecuencia, se requiere del Gobierno español que adopte las medidas adecuadas que permitan avanzar en este modo de transporte dadas las características ribereñas del Estado español.

En materia de liberalización de los servicios portuarios, expediente que se encuentra sobre la mesa del Consejo, se insta al Gobierno español a que trabaje en la línea de un mejor funcionamiento del mercado de los puertos europeos.

En materia de seguridad marítima, la Comisión Europea tras la presentación de los paquetes ERIKA I y ERIKA II, debería presentar cuanto antes las normas que completen este marco de la seguridad marítima y más en concreto las relativas a los barcos de pasajeros.»

Número 22

El contenido del Libro Blanco se inspira en los problemas de transporte que han venido caracterizando a los países centroeuropeos. Sin embargo, en España se dan unas circunstancias diferenciadas que se deberán tener en cuenta al ir implementando la aplicación de las políticas de transportes que inspiran el Libro Blanco.

Por ello,

«La Comisión Mixta para la Unión Europea estima:

Que resulta esencial que por parte del Gobierno español se tengan muy presentes las características de las infraestructuras del transporte y la de los servicios

del transporte de pasajeros y de mercancías entre las diferentes Comunidades Autónomas del Estado español al objeto de adaptar y modular la aplicación de las políticas globales a las circunstancias singulares de nuestros territorios y de nuestras ciudades dado que el transporte español ha dependido siempre de manera muy importante de la carretera como consecuencia de un conjunto de condicionantes que no han sido históricamente favorables para el ferrocarril como la baja densidad de población, la difícil orografía del territorio, la distribución de la población entre el centro y la periferia y la debilidad de los flujos de viajeros y mercancías.

Que las reformas legislativas que se produzcan han de tener en cuenta la perspectiva de las singularidades de las Comunidades Autónomas y las características históricas de las empresas transportistas españolas. En tal sentido, se considera que no supondría avance alguno el abrir el sector ferroviario español a la competencia de otros operadores no españoles mientras continúe cerrado el mercado europeo del transporte por carretera a los competitivos operadores privados españoles.

Que se ha de tener en cuenta que el sector de transporte por carretera español se encuentra fuertemente atomizado y proporciona empleo a un porcentaje importante de población activa.

Que la política de reequilibrio de los modos de transporte, si se aplica a todo tipo de transporte por carretera, en un intento de favorecer el desarrollo del ferrocarril, puede perjudicar seriamente el transporte por carretera de media y corta distancia.

Que es correcto plantear un desarrollo a medio y largo plazo del ferrocarril como única posible solución a la mayor parte de los problemas que expone el Libro Blanco. No obstante, el transporte de mercancías por ferrocarril constituye un óptimo medio de transporte para distancias medias y largas debido a los costes inherentes derivados de acercar la mercancía a los núcleos consumidores.

Que el hecho de impulsar políticas tendentes a la disminución del transporte de mercancías por carretera para potenciar el uso de otros modos de transporte alternativos puede constituir una política acertada en países centroeuropeos que cuentan ya con una suficiente red de ferrocarriles o de ríos navegables. Pero, sin

embargo, en regiones con un escaso desarrollo de las infraestructuras alternativas a la carretera y con un importante problema de alejamiento de los principales centros económicos, como ocurre en un importante número de Comunidades Autónomas españolas, el llevar a cabo este tipo de políticas sin mejorar las infraestructuras y los sistemas de gestión de modos como el ferrocarril lo único que produciría sería un mayor distanciamiento con respecto de los grandes centros productivos.

Que siempre deberá tenerse en cuenta que tanto el transporte de personas como el de mercancías se produce como acto voluntario, por decisión propia. En consecuencia, las características de la movilidad de las mercancías responde esencialmente a la presión de los ciudadanos sobre el coste de los productos, que lleva a los fabricantes a la búsqueda de mayores economías en la distribución con el objeto de facilitar la adquisición por parte de los usuarios. Todo ello ha cambiado los sistemas logísticos de aprovisionamiento y de distribución, lo que ha traído consigo la minimización de “stocks” y una mayor y más eficiente generación de actividad transportista.

Que tendrá que introducirse en los contenidos del Libro Blanco algunas directrices vinculadas al concepto de servicio logístico sin el cual no puede entenderse ni diseñarse ninguna política de transporte.

Que el objetivo del reequilibrio modal ha de alcanzarse mediante una mejora de los modos ferroviario y marítimo que pueda competir también de forma complementaria con la mejora del modo de transporte viario.»

Número 23

La Comisión Mixta para la Unión Europea insta al Gobierno a:

Solicitar a la Comisión Europea que, para garantizar la permeabilidad de los Pirineos mediante transporte público, se puedan inscribir —en la revisión de las orientaciones de la red transeuropea— como grandes proyectos (anexo III) varias travesías ferroviarias cuyos trazados se dejen a discreción de los países interesados.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

