
SEMINARIO SOBRE EL TRANSPORTE INSULAR ISLAS BALEARES, 17 de octubre de 2016

CONCLUSIONES

ANTECEDENTES

El seminario se llevó a cabo en un momento clave para el proyecto europeo y en un punto de inflexión en lo que respecta al tema del transporte y la accesibilidad. Actualmente se está preparando la política de transporte europea del futuro en el seno de la Comisión Europea, que pondrá sus propuestas sobre la mesa en el verano de 2017. Sin embargo, el actual periodo de programación se prolongará hasta 2020, y debemos permanecer atentos ahora y en el futuro para que la puesta en marcha de los instrumentos actuales incorpore el imperativo de cohesión territorial que les ha sido impuesto, entre otros textos legales, por el Tratado de la Unión y por las directrices de la Red Transeuropea de Transporte.

El seminario estuvo consagrado al transporte marítimo y aéreo, y en él se exploraron, en particular, mecanismos de compensación de los costes extraordinarios que supone el transporte para las islas.

El encuentro fue organizado conjuntamente con el Gobierno de las Islas Baleares, y brindó a las Regiones miembros insulares de la CRPM la oportunidad de debatir sobre sus preocupaciones con la Comisión Europea (DG Move), así como con otras partes interesadas y profesionales.

Las islas se enfrentan, por un lado, a problemas y limitaciones relacionados con el transporte y la cohesión territorial, que suponen retos complejos de abordar, aunque, por otro lado, también hay ventajas y oportunidades. Existen diversos tipos de limitaciones geográficas, económicas y también demográficas, puesto que, en general, las islas son normalmente áreas rurales cuyos jóvenes emigran al continente, y con un tejido industrial modesto. Los flujos de mercancías son desiguales, con un claro predominio de las entradas por encima de las salidas. En lo que respecta al tráfico de pasajeros, se suma la cuestión de las fluctuaciones estacionales relativas al turismo.

Los territorios insulares son muy conscientes de estas necesidades y oportunidades, y tienen la capacidad de traducirlas en mensajes concretos que puedan proponerse para su aplicación en toda la Unión.

Dado que el nivel regional está más cerca de los ciudadanos, y al ser consciente de las necesidades sobre el terreno, le corresponde la función principal de tomar este tipo de iniciativas. Las autoridades regionales insulares han reconocido dicha responsabilidad y han establecido mecanismos de compensación efectiva de los costes extraordinarios que implica llegar a las islas desde el continente.

Las regiones insulares aplican actualmente una gama de dichos planes de compensación: ya se trate de los Contratos y Obligaciones de Servicio Público establecidos (CSP y OSP), o de tarifas con descuento o planas, con el fin de que el coste de llegar a las islas por mar sea igual al coste que implicaría, si existiese, una conexión por tierra («tarifa equivalente a carretera»).

Basándose en los datos, los gobiernos insulares pueden defender y justificar la necesidad de mecanismos de compensación adaptados a sus necesidades, tanto en lo que respecta al transporte entre las islas y el continente como al transporte interinsular. Los mecanismos deberían garantizar, por una parte, unas buenas condiciones de

accesibilidad a los archipiélagos de sus islas, a los residentes y al comercio, y por otro lado, un uso racional de los fondos públicos.

La implicación de las comunidades y operadores insulares es crucial a la hora de establecer las condiciones de tales servicios públicos. La evaluación del impacto indirecto y a largo plazo sobre las comunidades debería integrarse en las discusiones.

No cabe duda de que algunas de las experiencias presentadas son reproducibles, y desde este punto de vista, el seminario ha contribuido a la transferencia de conocimiento entre las regiones. La inspiración entre las islas y las posibilidades de intercambiar experiencias a través de este tipo de seminarios, así como a través de la Comisión de las Islas de la CRPM, es beneficiosa.

SOBRE LAS REGIONES INSULARES Y EL TRANSPORTE MARÍTIMO:

Brian Simpson, Coordinador europeo de las Autopistas del Mar, compartió su voluntad de «abrir aún más» la puerta a las islas en la versión final de su **Plan Detallado de Ejecución** de las Autopistas del Mar, que presentará en junio de 2017.

Las islas no se han incluido sino de forma marginal en las consideraciones y programación europeas sobre los nueve corredores del IIE, que reciben más del 90 % de los créditos, razón de más para que disfruten de un trato especial en lo que respecta a las Autopistas del Mar. En lo que concierne a las áreas metropolitanas, se trata antes que nada de «ecologizar» y descongestionar el transporte marítimo, aunque no pueden quedar excluidas las regiones insulares.

El seminario reiteró la postura que adoptó la Comisión de las Islas en su última Asamblea General, celebrada en Rodas en mayo de 2016, que defiende la adaptación de los términos y condiciones de las Autopistas del Mar a fin de integrar mejor los puertos pequeños y medianos en la red global TEN-T. Además, recordó la posición de las islas a favor de unos tipos de cofinanciación diferenciados y de ayudas para las nuevas rutas marítimas con países no pertenecientes a la UE, así como el papel de ejes intercontinentales de gas natural licuado (el combustible marino del futuro) que pueden representar en el proceso de ecologizar el transporte marítimo islas estratégicamente situadas.

Está claro que las dos primeras convocatorias de proyectos para el **Instrumento de Interconexión para Europa** (IIE) no han conseguido alcanzar un punto de inflexión en las islas, respecto de las ventajas que conllevaría dicha política. Confiamos en que los criterios de selección que aplique la Comisión para la evaluación de los **proyectos presentados a la convocatoria el 13 de octubre tengan una dimensión territorial y sean más «compatibles con las islas»**.

Y esperamos igualmente que las próximas convocatorias de proyectos que se lancen de aquí a 2020 incluyan claramente un componente específico **orientado a las regiones insulares y ultraperiféricas**.

A este respecto, la Comisión Europea ha lanzado una convocatoria de proyectos por valor de 110 millones de euros, destinados a apoyar **proyectos de transporte transfronterizos**, alentada vivamente a ello por la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo. La asignación de estos fondos podría destinarse igualmente a territorios insulares.

SOBRE LAS REGIONES INSULARES Y EL TRANSPORTE AÉREO:

La accesibilidad tiene una importancia crucial para el crecimiento de una economía local, y las islas dependen por lo general de la conectividad aérea para ser accesibles. A fin de que las islas no resulten injustamente desfavorecidas, la noción de conectividad utilizada en la legislación europea, y los índices correspondientes, deben tener en cuenta estos tres aspectos: **la frecuencia, la duración y el coste del viaje**.

Por otro lado, los costes adicionales derivados del transporte tanto de pasajeros como de mercancías tienen un impacto en la competitividad de las islas, y las regiones insulares han establecido diversos planes de compensación, como las tarifas con descuento para los residentes o para todos los pasajeros, y los Contratos y Obligaciones de Servicio Público (CSP y OSP). Un elemento que hay que tener en cuenta es que el apoyo a proyectos de mayor envergadura que contemplen rutas entre las islas y el continente puede resultar más barato que las OSP.

El transporte intrainsular presta especial atención a la cuestión de la insularidad múltiple. A este último respecto, el Gobierno de las **Islas Baleares** considera que una tarifa plana para todos los pasajeros puede garantizar un precio estable y justo, coherente con las tarifas continentales, y que mejore además la cohesión territorial e impulse el turismo interinsular.

Otras regiones insulares, como Córcega y Cerdeña, aplican sistemas similares para garantizar una mejora sustancial de la cohesión territorial, evitando así tratos diferenciados en el coste del transporte entre el continente y las regiones insulares, y especialmente en el desarrollo económico de las regiones.

La continuidad territorial entre las islas a través del transporte aéreo es otro concepto de gran importancia que puede abordarse en las cuestiones de la accesibilidad y la conectividad. Actualmente, Córcega y Cerdeña trabajan juntas con otras regiones de la Italia continental para explorar este terreno y desarrollar el concepto.

«**La vida de una economía insular depende de su conectividad aérea**», es una frase que ha podido escucharse en el debate que tiene actualmente lugar en el Reino Unido al hilo de la posible ampliación del aeropuerto de Heathrow con una sexta terminal. Aún así, las islas remotas, cuyas economías sufren debido a una baja conectividad y una mala accesibilidad en términos de tiempo y coste, necesitan ahora, aún más, que se escuche su voz.

LA COMISIÓN DE LAS ISLAS DE LA CRPM Y SUS MIEMBROS CONSIDERAN ESENCIAL:

- Que se incluya la accesibilidad como un pilar de las Autopistas del Mar.
- Que se incluya una dimensión territorial en los criterios de evaluación del Instrumento de Interconexión para Europa, de modo que las convocatorias futuras sean más compatibles con las islas.
- Que se tenga en cuenta en una futura revisión del Reglamento de Ayudas Estatales la necesidad de un mecanismo de compensación o corrección para superar la falta de economías de escala en el transporte.
- Que se recuerde que, con sus impuestos, los ciudadanos que viven en las islas financian las infraestructuras del continente. De igual modo, la cohesión territorial requeriría la creación de mecanismos financieros europeos y nacionales que sustenten la viabilidad del transporte marítimo y aéreo en las regiones insulares, siempre que sea necesario aumentar la conectividad de dichas regiones con el fin de salvar la brecha de accesibilidad entre las islas y el continente.
- Que el debate sobre los mecanismos de compensación tenga lugar de abajo arriba, y que se fundamente en una evaluación del impacto indirecto y a largo plazo para las comunidades.
- Que se evalúe la introducción de las Obligaciones de Servicio Público u otros mecanismos para asegurar la conectividad entre las islas, no solo entre una misma región o Estado, sino también entre las islas de distintos países. Esta es una línea de trabajo en la que debemos profundizar. Debería considerarse el uso de la financiación europea (por ejemplo, de los fondos estructurales) en las rutas de ferris a terceros países.
- Que se restablezcan las ayudas para nuevas rutas marítimas y aéreas con terceros países.
- Que se dinamice la reflexión de la Comisión Europea en torno a nuevas formas de apoyar el transporte marítimo hacia las islas, incluyendo planes basados en el Ecobono (que apoyen al cargador en lugar de al armador).

FUTUROS TRABAJOS

La Comisión de las Islas seguirá trabajando en este tipo de seminarios periódicos para discutir los progresos en relación con cuestiones de transporte a nivel europeo, y seguirá recabando información de sus miembros insulares que pueda enriquecer los debates con las instituciones europeas.

Un representante del Gobierno de las Islas Baleares presentará las conclusiones del seminario durante la próxima Asamblea General de la CRPM, que reunirá a sus 160 Regiones miembros en las Azores los días 3 y 4 de noviembre de 2016.

La Comisión de las Islas seguirá vigilando de cerca los avances a nivel europeo, en estrecha cooperación con las partes interesadas y expertos, de cara a su próxima Reunión General Anual, que se celebrará en Gozo (Malta) el 9 de marzo de 2017.