



Contribución de las Regiones Ultraperiféricas a la consulta pública lanzada por la Comunicación de la Comisión:

**Un futuro sostenible para los transportes:
hacia un sistema integrado, tecnológico y de fácil uso**

(COM (2009) 279 final, de 17 de junio de 2009)

Documento de Síntesis

Introducción

Las regiones ultraperiféricas (RUP) están formadas por un grupo de seis islas y archipiélagos repartidos en el Océano Índico, el Caribe y la Macaronesia, y por un enclave territorial en la selva amazónica. Las RUP comparten:

- una gran lejanía respecto del continente europeo, acrecentada por la insularidad o el aislamiento territorial (en el caso de Guayana). Al encontrarse aisladas en sus espacios geográficos y totalmente alejadas de los grandes flujos de intercambios comerciales, las regiones ultraperiféricas se enfrentan a la imposibilidad de beneficiarse de las ventajas del mercado de la Unión Europea;
- una integración en el seno de un espacio constituido, bien por una zona geográfica próxima a países terceros de la UE cuyo nivel de desarrollo es inferior al de las RUP, bien por un espacio totalmente aislado;
- la reducida dimensión del mercado local y, por tanto, la dependencia económica de un reducido número de productos;
- condiciones geográficas (relieve accidentado, densidad de la selva) y climáticas particulares (sobre todo vulnerabilidad frente a riesgos naturales) que constituyen un freno para el desarrollo de estos territorios.



	Azores PT	Madeira PT	Canarias ES	Guadalupe FR	Guayana FR	Martinica FR	Reunión FR
Localización	Océano Atlántico	Océano Atlántico	Océano Atlántico	Mar Caribe	América del Sur	Mar Caribe	Océano indico
Distancia (en Km. respecto de la capital del Estado de pertenencia)	1500	1000	2000	6800	7500	6850	9400
Distancia (en Km. respecto del 1º continente del entorno regional)	1450 (África Oriental – Marruecos)	650 (África Oriental – Marruecos)	250 (África Oriental – Marruecos)	620 (América del Sur- Venezuela)	--	450 (América del Sur- Venezuela)	1700 (África Oriental – Mozambique)
Superficie (en km²)	2.333	795	7.447	1.710	84.000	1.080	2.510
Población (habitantes x 1000)	242,6	245,5	1.975,2	438	209,7	398,9	786,2

Fuente: Eurostat 2006

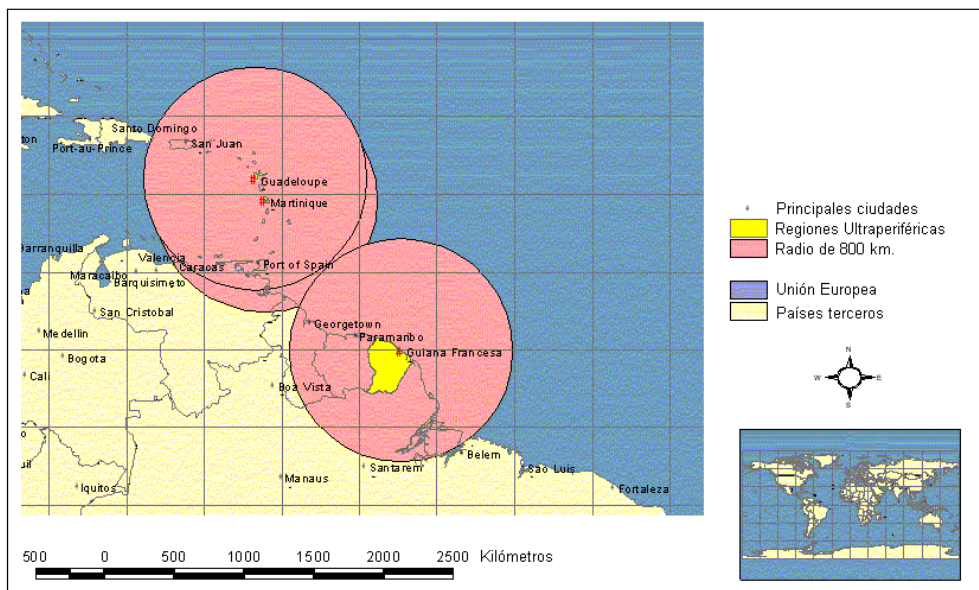
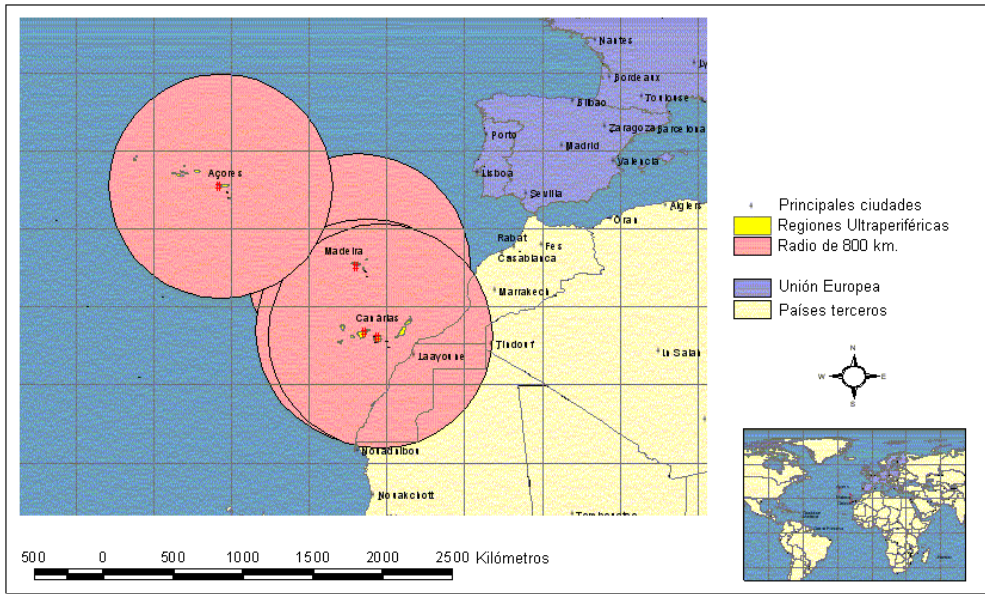
La problemática de la accesibilidad en las RUP adquiere varias formas, principalmente:

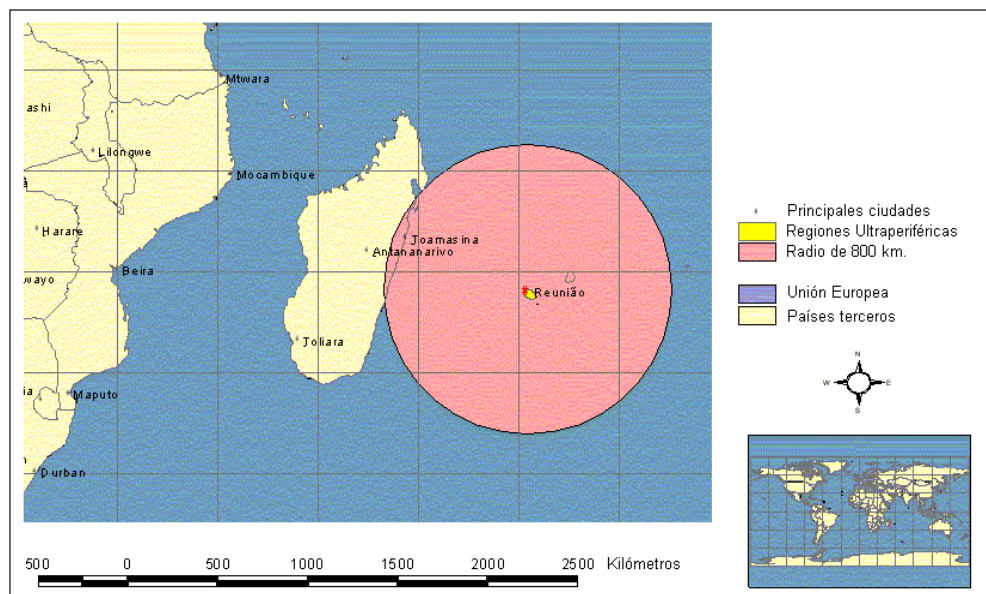
- La accesibilidad física, con respecto a la distancia geográfica, las infraestructuras de conexión y las más que limitadas posibilidades en términos de ordenación territorial;
- La accesibilidad económica en relación al vínculo entre la problemática de la conexión, la dispersión o la concentración de la actividad económica y las funciones de producción.

Las limitaciones resultantes de la falta de accesibilidad en estas regiones constituyen fuertes trabas al principio de libre circulación de personas, bienes y servicios. Son un obstáculo, sobre todo, para el desplazamiento de la mano de obra ocasionando igualmente, costes adicionales en el transporte de bienes con el continente europeo.

Otro factor que diferencia a las RUP de otras regiones europeas, es su aislamiento, no sólo por comparación con el continente europeo, sino también con su propio entorno geográfico. Este aislamiento es ante todo espacial y acarrea una serie de consecuencias en la cohesión económica, social y territorial. El aislamiento se constata igualmente, respecto a las principales corrientes de intercambios mundiales, fundamentalmente comerciales. En términos de mercados pertinentes de proximidad en un radio de 800km, las economías de las RUP cuentan únicamente, con una zona deshabitada (caso de Azores y, en menor medida, de Madeira) o con una zona de mercado extremadamente reducida, tanto por el tamaño de la población concernida, como por el nivel del PIB de los Estados vecinos (países en vías de desarrollo o países menos avanzados).

Regiones Europeas Ultraperiféricas





La importancia de los transportes para las RUP

La presente contribución tiene por objetivo proponer una adaptación de las orientaciones estratégicas definidas por la Comisión europea a la situación específica de las RUP, en aras de encuadrar mejor sus problemas de accesibilidad en una lógica de cohesión territorial.

El transporte es importante para el conjunto de la UE y constituye un elemento esencial de la economía europea (representa alrededor del 7% del PIB y del 5% del empleo), pero el peso de este sector en las regiones ultraperiféricas es aún mayor, supera el 8% del PIB y el 6% del empleo. Sin embargo, su importancia en la economía de estas regiones es aún más considerable que la plasmada en las estadísticas oficiales.

Una estrategia comunitaria completa en materia de transporte (financiación y tarificación de infraestructura, proyectos prioritarios de las redes transeuropeas, política de competencia, etc.) exige tomar en consideración los factores de la ultraperiferia: alejamiento, insularidad, nivel de accesibilidad, dotación de infraestructuras, etc.

La mayor parte de las relaciones comerciales de las RUP tradicionalmente se han venido efectuando con los Estados miembros a los que pertenecen pero, en la actualidad, la integración en sus entornos geográficos regionales y la cooperación con los países terceros vecinos son una condición necesaria para su desarrollo económico. Esta realidad es poco reconocida por la política de cohesión actualmente en vigor.



En el ámbito del transporte, la integración de la ultraperiferia requiere la adopción de instrumentos específicos y de adaptaciones legislativas siempre que sea necesario, que tengan en cuenta los factores que muestran la situación particular de estas regiones (lejanía, insularidad, accesibilidad, infraestructuras, etc.) y la necesidad de garantizar los objetivos tendentes a **paliar la discontinuidad territorial** (accesibilidad al mercado interior europeo) y a la **inserción en su entorno geográfico** (dimensión exterior de la UE).

El próximo Libro Blanco de transporte en el horizonte 2020

El Libro Blanco del Transporte adoptado en 2001¹ establecía la política europea de transporte para un periodo de 10 años. La Comisión Europea está preparando la revisión de dicha política de cara a la elaboración de un nuevo Libro Blanco del Transporte para el próximo decenio.

En este contexto, la Comisión ha encargado un estudio adoptando diversos escenarios sobre el futuro a largo plazo (20-40 años) del transporte en la UE que se han utilizado para comenzar una serie de reflexiones sobre los nuevos desafíos que se plantean en un entorno de baja emisión de carbono y en un mundo cada vez más integrado económicamente.

Una síntesis de esas reflexiones se recoge en la Comunicación de la Comisión *“El futuro sostenible para los transportes: hacia un sistema integrado, tecnológico y de fácil uso”*² mediante la cual se lanza esta consulta pública.

La comunicación señala el hecho de que *el objetivo de la Política Europea de Transporte es establecer un sistema de transporte sostenible que satisfaga las necesidades económicas, sociales y medioambientales de la sociedad y que contribuya a conseguir una sociedad no excluyente y una Europa plenamente integrada y competitiva (...)* Por lo tanto, *la accesibilidad de las regiones periféricas debe seguir siendo una importante prioridad de la política de transporte.*

Sin embargo, la situación específica de las RUP nunca ha sido suficientemente tomada en consideración por la Política Común de Transporte (PCT).

El Consejo europeo celebrado en Sevilla los días 21 y 22 de junio de 2002, ya invitaba a la Comisión a profundizar en este tema para la puesta en marcha del artículo 299.2 del Tratado y a presentar

¹ COM (2001) 370

² COM (2009) 279.



propuestas apropiadas a fin de tener en cuenta sus necesidades particulares con respecto a las diferentes políticas comunes, fundamentalmente la de transporte.

En el transcurso de la revisión del Libro Blanco de mayo de 2006³ se incluyó por primera vez una mención a las RUP invitando a las instituciones europeas a adoptar medidas específicas y a **adaptar las medidas generales en el marco de la política de transporte.**

Destaca fundamentalmente que “(...) *las regiones insulares y ultraperiféricas tendrán que aprovechar el potencial de los aeropuertos regionales y de las conexiones marítimas. Las regiones ultraperiféricas sufren un gran déficit de accesibilidad, **no sólo en relación con el mercado interior continental, sino también en algunas zonas de su propio territorio. Se podrían emplear instrumentos de la política de transporte y ayudas estatales** para aliviar la incidencia de la lejanía en su posición competitiva y **para mejorar las conexiones con el resto de la UE y con terceros países vecinos**”.*

Esta política, lógicamente, debe abordar los problemas de congestión en la Europa central, el desequilibrio entre los modos o la accesibilidad de las regiones periféricas, pero también debe atender a los problemas específicos de los transportes en las RUP. La experiencia demuestra que hay un gran número de casos en los que se ha evidenciado una cierta dificultad a la hora de integrar la ultraperiferia en la política de transporte.

Elementos de respuesta de las regiones ultraperiféricas a las preguntas planteadas en el marco del debate sobre la política de transporte

1. Infraestructura

Las redes transeuropeas de transporte

Las RUP han presentado recientemente una contribución al Libro Verde sobre las Redes transeuropeas de transporte, cuyas principales conclusiones⁴ se exponen a continuación:

La situación de las RUP respecto a la planificación de las RTE-T, es la siguiente:

³ COM (2006) 314

⁴ Contribución de las RUP al Libro verde sobre las Redes Transeuropeas de Transporte (RTE-T) COM(2009) 44 final, de 4 de febrero de 2009



- Las RUP están excluidas de la **red de carreteras**, a excepción de las conexiones puertos/aeropuertos de Gran Canaria y Tenerife (Canarias).
- Las RUP están excluidas de la **red de autopistas del mar**, a excepción de Azores, Canarias y Madeira en lo que respecta a la ampliación de los ejes principales de las RTE-T a los países terceros vecinos (pero con muchas dificultades de aplicación).
- Las RUP están incluidas en la **red de aeropuertos y puertos marítimos** en función de las diferentes clasificaciones establecidas en las Orientaciones.
- Las RUP están excluidas de los **proyectos prioritarios**, incluso cuando numerosos grandes proyectos de infraestructuras se han llevado a cabo *in situ* (y siguen llevándose a cabo) para evitar su aislamiento (ejemplos: construcción de aeropuertos; concretamente, el proyecto prioritario 21 Autopistas del mar, define tres rutas marítimas que no incluyen a ninguna de las RUP. Los proyectos de interconexión entre las RUP y el continente europeo no son considerados como prioritarios).

Con respecto a la **planificación de la red**, las nuevas orientaciones deberían incluir las conexiones puertos/aeropuertos en todas las RUP (y para todas las islas, en el caso de los archipiélagos). Asimismo, deberían integrar a los puertos marítimos y a los aeropuertos de las RUP en la red prioritaria.

Con relación a la **extensión de la red a los países terceros**, las nuevas orientaciones deberían incluir de manera efectiva a los países terceros vecinos de las RUP en la red prioritaria de las autopistas del mar y prestar especial atención a las conexiones de las RUP.

En 2007 la Comisión aprobó una Comunicación sobre la ampliación de los ejes principales de las RTE-T a los países vecinos en el marco de la política de vecindad. Estas orientaciones identifican cinco ejes transnacionales que incluyen los corredores paneuropeos (conexiones UE-países terceros).

Cuando la Comisión europea enfatizó la necesidad de ampliar estas redes transeuropeas de transporte hacia los países vecinos, las RUP quedaron excluidas, incluso en lo que respecta a las autopistas del mar (siendo el objetivo que la legislación, las normas y las especificidades técnicas de los principales socios comerciales de la UE fueran compatibles y contribuyeran así a la realización de la agenda de Lisboa).



La única excepción es que Azores, Canarias y Madeira fueron incluidas en el eje “autopistas del mar” pero con incoherencias respecto al conjunto de los dispositivos (exclusión de la red de las autopistas del mar definida en las orientaciones comunitarias, definición de acciones elegibles en el Programa Marco Polo II que hacen referencia a las Orientaciones Comunitarias y al concepto de transporte marítimo de corta distancia, excluyendo también a las RUP, al igual que las directrices sobre las ayudas de Estado) que suponen dificultades de articulación casi insuperables.

Sin embargo, la Comisión europea enuncia en su Libro Verde sobre las RTE que *“el concepto de autopistas del mar (...), merece una atención mucho mayor en el desarrollo futuro de la RTE-T. Fomenta un transporte de mercancías más limpio y comodal, además de conectar a la UE con el resto del mundo”*.

Es en este contexto, preocupadas por la integración regional, en el que las RUP demandan el establecimiento de infraestructuras compatibles e interconectadas y la aproximación de los entornos reglamentarios en las zonas geográficas que les afectan.

En conclusión, aunque las RTE-T se hayan concebido para integrar mejor a las regiones centrales y periféricas de la UE, reforzando las conexiones de gran capacidad para preservar la competitividad de la economía europea, las RUP continúan estando aisladas y alejadas en sus mercados locales.

Los corredores integrados en la red de las RTE-T deben incluir aquellos que conducen, en el Océano Índico, a la Isla de Reunión y, en el Océano Atlántico, a las regiones de Guadalupe, Martinica y Guayana.

La Comisión debería incluir en sus reflexiones los flujos de transporte existentes en las cuencas marítimas de las regiones ultraperiféricas.

El problema de la definición de navegación marítima de corta distancia

La definición de transporte marítimo de corta distancia utilizada por la Comisión⁵ no tiene en cuenta a las regiones ultraperiféricas porque la definición utilizada sólo incluye *“el transporte por mar ... entre puertos situados geográficamente en Europa o entre dichos puertos y puertos situados en países no europeos ribereños de los mares cerrados que*

⁵ COM (1999) 317 final, de 29 de junio



rodean Europa”, es decir, puertos marítimos de países no comunitarios situados a orillas del Mar Báltico, del Mar Negro y del Mediterráneo, de manera que queda excluido, por ejemplo, el transporte marítimo entre las Islas Canarias, Azores y Madeira y los países del África noroccidental o entre los DOM y los países de su entorno geográfico en el Caribe o en el Océano Índico.

Esta definición ha impedido la participación de las RUP tanto en el programa Marco Polo I como en el programa Marco Polo II. De cara a los próximos años de aplicación de este programa se propone:

- Incluir en el concepto de *Short Sea Shipping* la navegación entre las regiones ultraperiféricas y los países de su entorno geográfico.
- Integrar los puertos de las RUP y los de los terceros países de su entorno geográfico en la cadena logística de las autopistas del mar
- Autorizar las ayudas públicas para fomentar su desarrollo.
- Autorizar como acciones de fomento del transporte intermodal las desarrolladas en el ámbito de un sólo Estado miembro, siempre que impliquen al menos a una de estas regiones.

Tarificación de la infraestructura de transporte

*“La Comisión considera habitualmente que la financiación pública de una infraestructura abierta a todos los usuarios actuales y potenciales no constituye una ayuda según lo establecido en el apartado 1 del artículo 87 del Tratado. Sin embargo, este enfoque debe tener en cuenta la reciente evolución del mercado del transporte, especialmente caracterizada por la tendencia ininterrumpida al incremento en el número de operadores privados. Por tanto, no se excluye que la financiación pública de una infraestructura de transporte pueda ofrecer una ventaja competitiva directa o indirecta a una o más empresas y constituya una ayuda a las mismas. **Cuando se trate de una infraestructura situada en una región ultraperiférica, la Comisión tendrá especialmente en cuenta en su valoración la compatibilidad de la medida con respecto a las normas en materia de ayudas estatales y el impacto positivo de esta infraestructura en el desarrollo de la región**”⁶.*

⁶ COM (2000) 147 final



La aplicación del principio de tarificación de las infraestructuras basada exclusivamente en los costes sociales marginales (el usuario paga los costes, tanto internos, como externos, generados en el punto de uso) no es igualitario si el usuario no tiene la posibilidad de modificar sus hábitos en materia de transporte eligiendo el transporte más eficaz.

Una estrategia de tarificación en las regiones ultraperiféricas basada exclusivamente en ese criterio sería injusta porque el usuario no puede elegir la infraestructura más eficaz o la menos cara, sino que tiene que usar la única disponible.

Esta idea no es sólo aplicable a los viajeros sino también a las empresas que no pueden escoger ni el modo, ni la ruta, ni siquiera la logística que cause menos daños a las infraestructuras o al medio ambiente puesto que deben enfrentarse a los costes reales de distribución de su producción o de importación de las materia primas o de los equipos.

2. Directrices de ayudas de Estado en el sector del transporte para las regiones ultraperiféricas

*“Las desventajas estructurales permanentes de las regiones ultraperiféricas requieren un enfoque coherente y global de las ayudas al transporte, tanto del destinado a estas regiones, como del que procede de ellas y el que se efectúa dentro de las mismas, en el sector aéreo, marítimo y terrestre. **La Comisión examina a este respecto, la posibilidad de un marco sectorial específico a las regiones ultraperiféricas**”⁷.*

Este compromiso nunca ha sido objeto de una decisión específica de la Comisión para las regiones ultraperiféricas. La actual revisión de la política de transporte debería ser una buena oportunidad para examinar de nuevo la posibilidad de poner en marcha un marco sectorial que sea propicio para las RUP.

A continuación se recogen algunos de los aspectos sobre ayudas estatales:

Directrices de ayudas de Estado con finalidad regional

Por lo que se refiere a las ayudas al funcionamiento en el sector del transporte, resulta necesario mantener el instrumento jurídico en el

⁷ (COM (2000) 147 final, pág. 43-44)



marco de las ayudas de Estado que han dado lugar a la adopción de regímenes específicos de ayudas al transporte de mercancías.

Directrices sobre ayudas de Estado en el transporte aéreo

Las directrices sobre ayudas de Estado al funcionamiento de aeropuertos y al lanzamiento de nuevas líneas aéreas contienen disposiciones específicas en favor de las RUP, especialmente en lo que respecta al **lanzamiento de nuevas líneas aéreas con terceros países vecinos**.

Dichas excepciones deben ampliarse estableciendo para las RUP, que la financiación pública de los aeropuertos de estas regiones no tenga la consideración de ayuda de Estado, con independencia de la categoría asignada a los aeropuertos en función del volumen anual de tráfico de pasajeros. Dado el aislamiento que caracteriza a estas regiones, los aeropuertos no se encuentran en situación competitiva con otros aeropuertos comunitarios. Además, tampoco existe competencia con otros modos de transporte, fundamentalmente el ferroviario y el transporte por carretera, que no son una alternativa.

Respecto al lanzamiento de nuevas líneas aéreas, se debería crear la posibilidad de exceptuar aeropuertos del continente europeo o entre las propias RUP (p.ej. Canarias – Madeira y Azores, RUP del Caribe) dada la escasa dimensión de las compañías aéreas regionales y las dificultades para alcanzar umbrales mínimos de rentabilidad, mediante la inclusión de una excepción a favor de las líneas aéreas con origen en los aeropuertos de toda categoría de las RUP.

La Comisión debería favorecer igualmente la conclusión de acuerdos de liberalización del tráfico aéreo con los países terceros vecinos de las RUP.

Los problemas de las directrices de las ayudas de Estado al transporte marítimo

Las directrices de ayudas de Estado al transporte marítimo autorizan, bajo algunas condiciones, ayudas al lanzamiento de nuevas líneas marítimas de corta distancia, por un período de tres años con una intensidad máxima del 30% para las ayudas al funcionamiento y del 10% para las inversiones.

En lo que respecta al Programa Marco Polo, las acciones de las autopistas del mar pueden obtener una financiación comunitaria de hasta el 35% de los costes de puesta en marcha de servicios de transporte. Teniendo en cuenta que la financiación concedida por la



Comisión no alcanza normalmente ese límite, puede ser completada con ayudas públicas nacionales que sean compatibles con las Directrices de ayudas de Estado al Transporte Marítimo. Para salvaguardar las diferencias de intensidad de las ayudas admitidas en ambos casos, una reciente Comunicación de la Comisión ha modificado la intensidad máxima admitida en las directrices para los proyectos de autopistas del mar financiados por el Programa Marco Polo.

En todo caso, persisten algunas incoherencias. Las RUP están excluidas del ámbito de aplicación de las directrices puesto que la noción de transporte marítimo de corta distancia sólo se aplica al tráfico de mercancías y de pasajeros “entre puertos situados en Europa”, lo que excluye las conexiones entre estos puertos y los puertos de los países terceros próximos, elegibles, sin embargo, en el programa Marco Polo.

Con todas estas restricciones (falta de acceso a la red transeuropea de autopistas del mar, exclusión del concepto de transporte marítimo de corta distancia, exclusión de la posibilidad de financiación que ofrece el programa Marco Polo, exclusión de la posibilidad de otorgare ayudas públicas al lanzamiento de nuevas líneas con países terceros próximos) las RUP no podrán alcanzar el objetivo de inserción en su entorno geográfico próximo.

En consecuencia, dada la imposibilidad de autorizar **ayudas al lanzamiento de nuevas líneas marítimas con terceros países vecinos**, la Comisión ha reconocido recientemente la posibilidad de utilizar las **obligaciones de servicio público** internacionales. Sin embargo, esta posibilidad se enfrenta a numerosas dificultades de índole práctica, lo que recomienda en todo caso una adaptación de las directrices coherente con el objetivo de asegurar la conectividad de las RUP con los países terceros vecinos.

Flexibilización de las obligaciones de servicio público

La lejanía y la falta de accesibilidad han determinado que las conexiones con estas regiones hayan sido tradicionalmente consideradas como servicios de interés general por sus respectivos Estados.

La liberalización de los sectores del transporte marítimo y aéreo, y la creación del mercado interior, han generado la necesidad de adaptar estas medidas compensatorias tradicionales a la normativa comunitaria sobre transporte y competencia. Hay que destacar dentro de este contexto la importancia capital para las RUP de la normativa sobre las obligaciones de servicio público y su compensación.



Hasta el momento, la mayor parte de los intercambios de las RUP se han canalizado hacia los Estados de pertenencia pero en el futuro, una condición indispensable para su despegue económico, es la de lograr su integración en el su entorno geográfico regional y su apertura hacia los países o territorios vecinos.

El establecimiento de relaciones comerciales y de cooperación con las regiones y los países de su entorno geográfico exige la presencia de infraestructuras y de servicios de transporte que funcionen de forma estable.

La aplicabilidad de las obligaciones de servicio público (OSP) debería aplicarse, no sólo a los servicios de cabotaje, sino también a **las conexiones intracomunitarias (incluso entre RUP de diferentes Estados miembros) y a las conexiones internacionales con los países del entorno geográfico.**

Habría que examinar igualmente, tanto respecto al transporte marítimo como al aéreo, la posibilidad de que, bajo determinadas condiciones, los plazos de las concesiones o contratos de servicio público pudieran ampliarse prudencialmente para proporcionar a las empresas la posibilidad de recuperar la inversión realizada.

3. Financiación

En cuanto a los mecanismos de financiación de los instrumentos antes mencionados, en lo que concierne a las RTE-T, se revela necesario un reconocimiento explícito de la prioridad política que se debe otorgar a los proyectos de las RUP, debiendo incluirse en la red prioritaria en las nuevas orientaciones comunitarias.

Por otra parte, a pesar que se han realizado avances en la filosofía de adaptación a la especial situación de las RUP, resulta necesario adaptar el **programa Marco Polo** a la realidad de estas regiones⁸.

En el ámbito de la política de cohesión y, más concretamente, del **FEDER** que permite la compensación de sobrecostes derivados fundamentalmente de la lejanía de las regiones ultraperiféricas, resulta necesario mantener la cofinanciación de los **sobrecostes derivados del transporte de mercancías** mediante compensaciones financieras vinculadas a las obligaciones de servicio público y/o ayudas al transporte.

⁸ Véase Contribución de las regiones Ultraperiféricas al Libro Verde sobre las redes Transeuropeas de Transporte (RTE-T) COM (2009) 44 final, de 4 de febrero de 2009



4. El transporte y el cambio climático

El impacto de la integración de las actividades de transporte aéreo en el sistema comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en las RUP

La voluntad política de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en la Unión ha llevado a imponer mayores cargas sobre el transporte aéreo en aras de fomentar otros medios de transporte menos contaminantes, tales como el transporte ferroviario.

Las RUP poseen una serie de características particulares que no han sido consideradas durante la elaboración del proyecto de directiva, a saber:

- La distancia mínima de 3.000 Km. y máxima de 9.500 Km. de Bruselas, que resulta de la multiplicación por un número de 3 a 10 veces la distancia media de los vuelos continentales europeos, una distancia muy elevada de su capital nacional.
- El problema del aislamiento de la población residente, tanto respecto de su propio país, como del territorio continental europeo, o de otros territorios e islas dentro de las propias RUP, se vería agravado, ya que éstas no tienen otras alternativas existentes en el continente europeo, tales como el transporte ferroviario (tren de alta velocidad) o el transporte por carretera.
- La fuerte incidencia del turismo en la mayoría de estas regiones: este sector se vería gravemente afectado por el aumento de los precios del transporte aéreo.
- Los efectos negativos en las importaciones y exportaciones efectuadas mediante transporte aéreo y el aumento de los precios locales inherentes, a pesar de que, considerando el factor distancia, este medio de transporte continúa siendo la única forma de transportar productos perecederos.
- En la mayoría de los casos, las RUP constituyen las fronteras exteriores de la Unión europea y están rodeadas de países terceros competidores, lo que agravará con la aplicación de esta directiva.

La directiva puede entrañar una caída de la llegada de turistas a estas regiones (algunos estudios externos la estiman entre un 7% y un 12%). Pero principalmente, la directiva puede marginar y aislar aún más al ciudadano de una región ultraperiférica que ya sufre un déficit de accesibilidad y una desigualdad de acceso al continente europeo. A falta de un estudio en profundidad y detallado acerca de las repercusiones directas e indirectas, incluido el tráfico de carga, esto podría conllevar una reducción del 2% al 4% del PIB de estas regiones.



Las RUP solicitan que se estudie una alternativa a la aplicabilidad de la directiva en estas regiones. A tal efecto, solicitan una derogación de la misma respecto a los desplazamientos de residentes hacia el continente y que se prevean medidas alternativas para la lucha contra las emisiones de gases de efecto invernadero que no perjudiquen a la continuidad territorial.

Con respecto al encarecimiento del tráfico de turistas, convendría que la Comisión se comprometiera a examinar la mejor manera de aplicar los dispositivos en las RUP, estableciendo una afectación de los ingresos a medidas compensatorias para mejorar su competitividad.

El impacto de la integración de actividades de transporte marítimo en el sistema comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en las RUP

Aunque la Comisión todavía no haya planteado la inclusión de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión, esta posibilidad se ha evocado en la Comunicación⁹ sobre los objetivos estratégicos y las recomendaciones para la política de transporte marítima de la UE hasta el año 2018, al hacer referencia al examen de los instrumentos económicos para fijar el precio justo del transporte.

En su Comunicación¹⁰ sobre la estrategia para la implantación de la internalización de costes externos, la Comisión considera que:

*En el transporte marítimo, las emisiones de CO2 han aumentado en los últimos años debido al crecimiento del sector. En las conclusiones del Consejo Europeo de marzo de 2007 se proponía adoptar medidas sobre las emisiones ocasionadas por las actividades del transporte marítimo internacional. La Comisión tiene previsto incluir el sector marítimo en el acuerdo sobre la prevención del cambio climático a partir de 2012, y es su deseo que en 2009 la Organización Marítima Internacional (OMI) prepare medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. A falta de progresos suficientes en la OMI, la Comisión propondrá, no obstante, la adopción de medidas a escala europea; entre las distintas opciones, ha contemplado **la inclusión del sector marítimo en el régimen europeo de comercio de derechos de emisión.***

⁹ COM (2009) 8 final

¹⁰ COM (2008) 435 final



En el caso de que esta opción cristalice, las RUP solicitan que se incluyan medidas específicas que palien o atenúen el impacto en el coste del transporte, a fin de evitar un doble impacto negativo sobre su accesibilidad, totalmente contrario a la estrategia de desarrollo preconizada por la UE a favor de las RUP en materia de reducción del déficit de accesibilidad, y una nueva distorsión de la competencia de cara a los puertos vecinos de los países terceros.

Para ello, las RUP solicitan su exclusión del futuro acto legislativo en lo relativo a los desplazamientos de los residentes entre las islas de los archipiélagos y con el continente, y que se prevean medidas alternativas de lucha contra las emisiones de gases de efecto invernadero que no perjudiquen a la continuidad territorial.

En conclusión, se constata un claro desfase entre el artículo 299.2 del TCE que hace hincapié en la gran lejanía de las regiones ultraperiféricas con respecto al continente europeo, las recomendaciones de la Comisión Europea repetidas veces expresadas sobre la necesidad de reducir el déficit de accesibilidad de estas regiones y, por último, la inadecuación de los instrumentos de intervención de la política de transporte que exige actualmente la adopción de medidas que sean operativas y que tengan en cuenta la realidad de las regiones ultraperiféricas.

La presente contribución de las regiones ultraperiféricas demuestra la importancia que le conceden al tema de la accesibilidad de sus territorios.

Por tanto, demandan una mayor coherencia de las medidas adoptadas. Éstas deberán basarse en análisis de impacto exhaustivos¹¹ que integren sistemáticamente la cuestión de la transposición de las propuestas de la Comisión a las regiones ultraperiféricas, lo que no sucede en la actualidad.

Santa Cruz de Tenerife, a 29 de septiembre de 2009

AZORES

CANARIAS

GUADALUPE

GUAYANA

MADEIRA

MARTINICA

LA REUNIÓN

¹¹ De conformidad con las disposiciones recogidas por la Comisión el 5/6/2002 en aras de mejorar la calidad y la coherencia del proceso de elaboración de las políticas – COM (2002) 276 final.