



16.9.2019

COMUNICACIÓN A LOS MIEMBROS

Asunto: Petición n.º 0216/2019 presentada por F.C.R., de nacionalidad española, sobre la mala comunicación de la provincia de Almería por ferrocarril

1. Resumen de la petición

El peticionario se queja de la mala comunicación ferroviaria de la provincia de Almería con el resto de Andalucía y con Madrid. Se queja de la dejadez de la administración central y autonómica pero también se queja ante las instituciones europeas por la lentitud de las obras del corredor mediterráneo. Pide un corredor de mercancías y de personas intermodal, fiable, competitivo, que ahorre costes y permita atraer a empresas, inversiones y operaciones logísticas. Dice que este itinerario es estratégico para Andalucía occidental y para conectar la península ibérica con Europa. Pide que auditen los fondos de la Unión gastados en infraestructuras de manera irracional y se dé prioridad a la Red Básica Transeuropea de Transportes (TEN-T).

2. Admisibilidad

Admitida a trámite el 14 de junio de 2019. Se pidió a la Comisión que facilitara información (artículo 227, apartado 6, del Reglamento interno).

3. Respuesta de la Comisión, recibida el 16 de septiembre de 2019

Observaciones de la Comisión

La Comisión comprende y está de acuerdo con muchas de las preocupaciones del peticionario, incluida la importancia del transporte de mercancías por ferrocarril, la necesidad de un transporte de mercancías eficaz para productos perecederos, la importancia de las plataformas logísticas, la importancia de la accesibilidad de las zonas urbanas, los problemas medioambientales, etc. De hecho, todo ello se encuentra en el centro de la política de transportes de la Unión, incluida la política de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T),

de la que forma parte el corredor mediterráneo mencionado por el peticionario.

De conformidad con el artículo 38, apartado 3, del Reglamento (UE) n.º 1315/2013¹, España debe adoptar las medidas apropiadas para que la Red básica transeuropea de transporte (TEN-T) se desarrolle en su territorio a más tardar para finales de diciembre de 2030. Con arreglo al artículo 9, apartado 2, de dicho Reglamento, España hará todos los esfuerzos posibles con el objetivo de completar la red global en su territorio a más tardar para finales de diciembre de 2050. La línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Antequera ya está completada, la línea de alta velocidad Antequera-Granada se utiliza desde el 25 de junio de 2019 y las líneas de alta velocidad Granada-Almería y Antequera-Sevilla deberían completarse a finales de 2030. Además, la línea Murcia-Almería también está en construcción y está previsto que reciba financiación de la Unión. Estas nuevas líneas son tanto para viajeros como para mercancías, mientras que las líneas convencionales pueden seguir utilizándose en función de las necesidades, especialmente para transporte regional y de mercancías.

Por lo que se refiere a la financiación de la Unión, los fondos del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) se gestionan según los principios de subsidiariedad y de gestión compartida. Esto quiere decir que el Estado miembro es responsable de la selección de los proyectos de inversión que reciben fondos del FEDER de acuerdo con los programas operativos acordados entre España y la Comisión. Las instituciones nacionales y de la Unión realizan auditorías periódicamente sobre la legalidad, la regularidad y el rendimiento. En relación con el Mecanismo «Conectar Europa», los fondos se conceden a promotores de proyectos cuyas solicitudes hayan recibido una evaluación positiva y hayan sido seleccionadas. La Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes efectúa un seguimiento cuidadoso de la ejecución de estos proyectos. También se llevan a cabo auditorías con regularidad.

Conclusión

En este momento, la información del Gobierno español al coordinador europeo para el corredor mediterráneo y a la Comisión es que todas las líneas de alta velocidad citadas más arriba estarán realizadas a tiempo. No existen indicios que pudieran llevar a la conclusión de que los tramos ferroviarios mencionados por el peticionario no vayan a cumplir el Reglamento (UE) n.º 1315/2013. Existen mecanismos de auditoría eficaces en relación con la utilización de los fondos de la Unión.

¹ Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).