

PARLAMENTO EUROPEO

1999



2004

Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo

PROVISIONAL

29 de junio de 2001

PROYECTO DE OPINIÓN

de la Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo

para la Comisión de Presupuestos

sobre el proyecto de presupuesto general de las Comunidades Europeas para el ejercicio 2002

(COM(2001) 285 – C5-0000/2001 – 20000/2324(BUD))

Ponente de opinión: Josu Ortuondo Larrea

PROCEDIMIENTO

En la reunión del 20 de junio de 2001, la Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo designó ponente de opinión a Josu Ortuondo Larrea.

En la reunión del .../En las reuniones de los días ..., la comisión examinó el proyecto de opinión.

En esta última reunión/En la última de estas reuniones, la comisión aprobó las enmiendas por ... votos a favor, ... voto(s) en contra y ... abstención(es)/por unanimidad.

Estuvieron presentes en la votación los diputados: ... (presidente(a)/presidente(a) en funciones), ... (vicepresidente(a)), ... (ponente de opinión), ..., ... (suplente de ...), ... (suplente de ..., de conformidad con el apartado 2 del artículo 153 del Reglamento), ... y

BREVE JUSTIFICACIÓN

Introducción

Los apartados que figuran a continuación deberían servir de explicación a la postura adoptada por el ponente en las enmiendas 7000-7004, presentadas en un documento aparte, así como a las enmiendas que él mismo presentará tras el Consejo de Presupuestos que se celebrará el 22 de julio de 2001.

Anteproyecto de presupuesto de la Comisión para el ejercicio 2002 y primera lectura del Consejo

El 8 de mayo de 2001, la Comisión adoptó las propuestas presupuestarias para el ejercicio 2002 (anteproyecto de presupuesto –APP). El presupuesto propuesto representa 100 300 millones de euros en créditos de compromiso y 97 700 millones de euros en créditos de pago, respetando así las perspectivas financieras adoptadas en Berlín para el período 2000-2006. El presente proyecto de opinión se basa de momento en el anteproyecto de presupuesto de la Comisión, ya que el Consejo no celebrará su primera lectura hasta el 20 de julio de 2001. Un segundo documento presentado por el ponente contendrá sus enmiendas al APP 2002, que serán adaptadas por él mismo en función de los resultados de la primera lectura del Consejo.

Acciones estructurales

Las medidas estructurales cubren los Fondos Estructurales (FEDER, FSE, FEOGA-Sección Orientación e IFOP), así como el Fondo de Cohesión. Los compromisos correspondientes a todas estas líneas se presupuestan con arreglo a las perspectivas financieras 2000-2006, aprobadas en Berlín en 1999. Gracias a la decisión que permite reutilizar en el ejercicio 2002 los 870 millones en créditos no utilizados en el ejercicio 2000, el aumento de los créditos de compromiso asciende a un 2,8%, es decir 33 638 millones de euros en cifras absolutas. Sin esta nueva consignación en el presupuesto, el aumento, que es únicamente del 1,5%, refleja la estabilización de la intensidad de la ayuda y la desaparición progresiva de las regiones no elegibles, tal y como se prevé en las perspectivas financieras. El aumento propuesto del 4% de los créditos de pago en el caso de los Fondos Estructurales refleja una ejecución total del período de programación actual y garantiza la financiación de los retrasos del período precedente.

El FEDER es la principal fuente de financiación del Objetivo 1 (junto con el FEOGA-Sección Orientación y el FSE), del Objetivo 2 (junto con el FSE) y de las iniciativas comunitarias INTERREG y URBAN (en exclusividad). La parte correspondiente al FEDER en las ayudas destinadas a los Fondos Estructurales es en 2002 de un 57,7%.

Por lo que se refiere a los Fondos Estructurales, el ponente va a centrar toda su atención en asegurarse de que los créditos de pago sean suficientes, con objeto de que el inicio y la realización de los programas no se vean obstaculizados por una falta de créditos. Teniendo en cuenta que el Consejo ha tendido siempre a reducir los créditos de pago propuestos por la Comisión, el ponente se declara desde este momento dispuesto a restablecer los pagos en caso de necesidad.

Los créditos de compromiso para el Fondo de Cohesión ascienden a 2 789 millones de euros, lo que significa un aumento del 2,7% de conformidad con las perspectivas financieras. La aplicación de este Fondo ha registrado una cierta ralentización en los últimos años, lo que explica la prórroga de 413 millones de euros en compromisos y 300 millones en pagos de 2000 a 2001. La consecuencia de esta ralentización es una propuesta de reducción de los créditos de pago destinados al Fondo de Cohesión de un 9% en 2002.

El ponente respalda en principio la propuesta de la Comisión, aunque le preocupa el bajo porcentaje de asignación de estos créditos y, sobre todo, de los créditos de pago. El ponente se reserva la posibilidad de incrementar los créditos de pago posteriormente, en función de cómo evolucione la aplicación del Fondo en 2001.

Iniciativas comunitarias y medidas de innovación

La aplicación de los programas se ha llevado a cabo con mucho retraso al no haber adoptado la Comisión las orientaciones indicativas de las iniciativas comunitarias hasta finales de la primavera de 2000. En efecto, en el ejercicio 2000 no se produjo ninguna ejecución de los créditos, mientras que en el ejercicio de 2001 el porcentaje de ejecución no superó el 5% en el primer semestre del año. La mayoría de los programas INTERREG y URBAN tienen que ser todavía adoptados por la Comisión.

El ponente considera que, pese al retraso acumulado en los trabajos de programación del ejercicio 2000, la aplicación de los programas INTERREG y URBAN depende en gran medida de la adopción de los programas en 2001 y puede, pese a todo, ser eficaz. A falta de esta condición, y a la vista del estado actual, el ponente no puede más que tomar nota de las asignaciones provisionales propuestas por la Comisión, y se declara a favor de proseguir con el objetivo encaminado a ampliar las condiciones financieras, materiales y técnicas fijadas por el presupuesto para permitir el desarrollo de estas iniciativas.

Por fin se han lanzado las acciones de innovación. El 31 de enero de 2001, la Comisión adoptó las líneas directrices para estas acciones, y las regiones han podido presentar los primeros programas hasta finales de mayo de 2001.

El ponente reitera la necesidad de garantizar que los créditos que se han perdido con el mantenimiento de la iniciativa URBAN, la transferencia nº 40/2000 y la represupuestación, estén disponibles, a más tardar, durante el período de programación.

Transportes

Las cuatro quintas partes de los créditos destinados a las políticas internas, como por ejemplo los transportes, se asignan en la actualidad en función de programas plurianuales que se adoptan con arreglo al procedimiento de codecisión. En el caso de los transportes –debido a la importancia de la línea relativa a las RTE– el margen de maniobra está limitado en materia de compromisos de gasto a no más del 5%.

La línea presupuestaria relativa a las RTE (B5-700), que en términos financieros es, con

mucho, la línea más importante del sector de los transportes, registra un aumento del 1,54% en los créditos de compromiso y del 0,35% en los créditos de pago. El aumento propuesto para los gastos administrativos es del 41%. El Reglamento (CE) n° 2236/95, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1655/99, ha creado un nuevo marco financiero de 4 600 millones de euros para la aplicación del reglamento financiero RTE para el período 2000-2006, de los cuales 4,2 millones deberían destinarse a la red de transportes. Tras una reducción de los créditos entre 2000 y 2001 (de 584 millones de euros a 575 millones), los créditos para el ejercicio 2002 registran de nuevo un alza para adecuarse al perfil de referencia. El reparto de los créditos en 2002 cambiará considerablemente en función de la incidencia financiera de la Comisión. Las ayudas previstas para el programa GALILEO registran un aumento del 70%, a saber 170 millones de euros, y la financiación de los grupos coherentes de proyectos en el Programa Plurianual Indicativo (PPI) registra un aumento del 45%, a saber 143 millones de euros, mientras que los demás proyectos de interés común aparte del Programa Plurianual Indicativo lo compensan con una reducción de 100 millones de euros. Los 14 proyectos prioritarios (de los cuales 11 todavía no han finalizado) mantienen una dotación de aproximadamente 230 millones de euros.

El ponente está, en términos generales, satisfecho con el importante esfuerzo financiero realizado en el ámbito de la red europea de transportes. No obstante, pide que las ayudas se concentren en aquellos proyectos cuyos efectos positivos y a largo plazo en el medio ambiente y el empleo estén demostrados y que contribuyan a suprimir los obstáculos en las redes transeuropeas de transportes, en particular en el ámbito del transporte combinado. La prioridad concedida al programa GALILEO en 2002, con aproximadamente un 30% de los créditos, no está, en opinión del ponente, totalmente justificada. El ponente está a favor del proyecto GALILEO, pero no considera oportuno reservarle una tercera parte de los compromisos destinados a las RTE por tres razones:

- se trata del primer año y el proyecto se encontrará, por consiguiente, todavía en sus fases iniciales de estudio y evaluación;*
- el problema de la congestión y del aumento del volumen de transporte exige que los esfuerzos se concentren en las medidas más urgentes de carácter infraestructural y logístico;*
- siguen existiendo incertidumbres sobre la concepción y la aplicación del programa. El ponente lamenta que no se consulte al Parlamento en el procedimiento de selección del reparto financiero entre las acciones específicas dentro de la dotación RTE, procedimiento que el Parlamento aceptó incluso con ocasión de la adopción del Reglamento (CE) n° 1655/1999. Esto es todavía más lamentable si se tiene en cuenta que la programación, por medio del Programa Plurianual Indicativo (PPI), afecta a varios años.*

De conformidad con las propuestas de la Comisión, el título B2-7 sobre las medidas relativas a los transportes debería aumentar un 15,1%, hasta alcanzar 29 millones de euros. Esta cifra incluye los importes destinados a las dos nuevas agencias en el ámbito de la aviación y del transporte marítimo y consignados en la reserva, cuyos procedimientos legislativos están en curso. Si se excluyen estos importes consignados en la reserva, los créditos de compromiso consignados en este título registran una reducción del 0,8%. Teniendo en cuenta que el **programa de acción en favor del transporte combinado de mercancías (PACT – línea B2-706)** expirará a finales de 2001, las sumas asignadas se han repartido entre las **medidas en favor de la seguridad de los transportes (B2-702)** y la **movilidad sostenible (B2-704)**.

Durante este año¹ debería estar disponible una evaluación del programa de acción PACT, "acompañada, en caso necesario, de las propuestas necesarias para adaptar la orientación de las acciones previstas por el presente Reglamento". La redistribución de los créditos se traduce en un aumento del 48% de los créditos disponibles para las medidas relativas a la seguridad de los transportes y del 36% de los créditos disponibles en el caso de la política de movilidad sostenible.

El ponente propone que se haga más hincapié en una política de movilidad sostenible, teniendo en cuenta que estamos a las puertas de la revisión de la política común de transportes (Libro Blanco) y que la Presidencia belga ha hecho de los transportes y del medio ambiente uno de sus ámbitos de acción prioritarios. Para ello, propone que se destinen 20 millones de euros a los créditos de compromiso de la línea B2-704, es decir un aumento de 10,015 millones de euros con relación a la propuesta de la Comisión. Ello debería servir:

- por una parte, para preparar mejor el lanzamiento de un nuevo programa PACT, compensando al mismo tiempo la reducción de los créditos asignados a las medidas en materia de transportes (sin tener en cuenta las dos agencias que todavía no son operativas). En este sentido, el ponente pide a la Comisión que presente lo antes posible una evaluación del programa PACT, así como una propuesta con vistas a un nuevo programa de acción;
- por otra parte, para reactivar algunas acciones importantes en el contexto político actual, puesto que ya está prevista una ayuda financiera a través de esta línea, como por ejemplo los análisis destinados a identificar los mejores proyectos de interés común de las RTE, la adecuación de las RTE a las redes de otros países europeos y los proyectos piloto en favor de una movilidad sostenible.

Turismo

En los últimos años los créditos de pago de la línea **B5-325 (medidas comunitarias en favor del turismo)** se han destinado a cubrir las obligaciones que se derivaban para la Comisión de los gastos comprometidos en los años precedentes. Teniendo en cuenta que el Consejo no ha adoptado el programa plurianual sobre el turismo, cabe suponer que la línea presupuestaria destinada al turismo va a desaparecer.

El ponente considera lamentable que la Unión Europea no disponga ya de un programa de acción en materia de turismo. El informe 2001 de la Agencia Europea de Medio Ambiente demuestra que el aumento incontrolado del turismo tendrá graves consecuencias en los recursos naturales y culturales. El turismo debería convertirse pronto en el sector de servicios más importante de la Unión. También se necesitaría un programa de acción destinado a estudiar el impacto del crecimiento del sector y a promover prácticas más sostenibles desde el punto de vista ecológico y social. El ponente propone, por lo tanto, una nueva línea presupuestaria B5-325N dotada con 5 millones de euros en créditos de compromiso.

Instrumento estructural de preadhesión (ISPA)

¹ La Comisión ha realizado una evaluación externa en 2000, sin embargo este documento no ha sido nunca objeto de una transmisión o comunicación al Parlamento.

Se ha llegado a un acuerdo sobre los compromisos correspondientes a este título presupuestario en el marco de las perspectivas financieras. El aumento de los créditos de pago en un 167,42% indica que el nuevo instrumento estructural está entrando en el ciclo en el que los pagos alcanzan su nivel normal de utilización. El instrumento ha registrado hasta la fecha una aplicación rápida y eficaz y ha contribuido a la financiación de infraestructuras de transporte y medidas medioambientales.

Por lo que se refiere al instrumento estructural de preadhesión, el ponente está de acuerdo con el importe de los créditos propuesto por la Comisión. Se ha de mantener el nivel de los pagos propuestos, por lo que el ponente se reserva el derecho a presentar una enmienda - en caso de necesidad- tras el Consejo de Presupuestos que se celebrará el 20 de julio de 2001.

CONCLUSIONES

La Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo pide a la Comisión de Presupuestos, competente para el fondo, que incorpore los siguientes elementos en la propuesta de resolución que apruebe:

1. Pide a la Comisión que, en lo que se refiere a las acciones de innovación, presente un plan para el restablecimiento de los créditos perdidos para estos proyectos piloto con ocasión del mantenimiento de la iniciativa URBAN, de la transferencia nº 40/2000 y de la nueva consignación en el presupuesto; insiste en que, tras este plan, se movilice el instrumento de flexibilidad para el restablecimiento de los créditos, con arreglo a lo previsto en una declaración de los órganos de la Unión en las perspectivas financieras 2000-2006.