



Red Transnacional Atlántica

“Hacia una revisión de la TEN-T para el espacio atlántico”

Abril 2021

La Red Transnacional Atlántica (RTA), reúne representantes de la sociedad civil de organizaciones socio-profesionales de España, Francia y Portugal – tales como los Consejos Económicos y Sociales españoles (CES) y los Consejos Económicos, Sociales y Medioambientales Regionales franceses (CESER). La RTA trabaja por el desarrollo de la cooperación y la realización de acciones comunes en el espacio atlántico. La política europea de transportes es una de las políticas fundamentales para garantizar la cohesión territorial y socioeconómica, al mismo tiempo que impulsa el desarrollo económico y la creación de empleo sostenible y de calidad.

Desde octubre de 2018, la RTA comenzó a trabajar sobre los aspectos socioeconómicos y ambientales de la Red transeuropea de transporte (TEN-T) en la fachada atlántica y el Canal de la Mancha, mostrando así su interés por un tema europeo ligado a la articulación entre las políticas estatales en materia de transporte y el ordenamiento coherente y equilibrado del territorio de la UE.

Los miembros de la RTA elaboraron este aporte con el fin de participar en el debate institucional sobre TEN-T que alimenta las propuestas legislativas previstas para 2021.

Contexto

En el contexto posterior a 2020, la evolución de las políticas de transporte europeas tendrá un impacto en la configuración de las futuras redes de transporte, pero también en los territorios que estas irrigan. Los integrantes de la RTA plantean esta contribución con el fin de reflexionar sobre las evoluciones en curso, en particular, con el objetivo de:

- ◆ **Formular las primeras propuestas de la RTA en respuesta a la presentación el 22 de junio de 2020 del proyecto de informe de propia iniciativa titulado “Revisión de las orientaciones para la red transeuropea de transporte (TEN-T)” por parte de la Comisión de “Transporte y Turismo” del Parlamento Europeo;**
- ◆ **Contribuir a la consulta de la Comisión Europea en el marco de la evaluación de impacto como parte del proceso de revisión de la TEN-T;**
- ◆ **Preparar el posicionamiento de la RTA de cara a la presentación por parte de la Comisión Europea de su propuesta legislativa sobre la revisión de la TEN-T, prevista para 2021.**

Esta aportación se inscribe paralelamente **en el marco de las políticas locales y territoriales reexaminadas a la luz de la cuestión climática**, en particular en relación con las orientaciones europeas del “Green Deal”. Los miembros de la RTA llaman la atención sobre la necesidad de relacionar las proposiciones desarrolladas a continuación con las futuras evoluciones en el campo de la transición energética.

En fin, esta contribución toma en cuenta los **ajustes necesarios que el BREXIT impone a las regiones de la fachada atlántica y el Canal de la Mancha**; y otras medidas europeas, nacionales o regionales tomadas en el contexto de la crisis sanitaria.

Los miembros de la RTA provienen de regiones clave en y alrededor del corredor atlántico, y comparten los siguientes desafíos:

- ◆ Mejorar la cohesión económica, social y territorial de sus regiones gracias al despliegue de proyectos aprobados en el marco de la TEN-T;
- ◆ Responder a los desafíos de una transición social, económica y ecológica apoyándose en elementos prospectivos - energía, innovación tecnológica, aceptación por parte de las poblaciones, etc. -.

El corredor atlántico es uno de los nueve corredores de transporte multimodal (ferrocarril, carretera, fluvial) previstos en la red transeuropea de transporte de la Unión Europea (TEN-T).

El corredor atlántico establece comunicaciones entre las regiones del suroeste y centro de Europa conectando los puertos de la Península Ibérica con la parte occidental y norte de Francia, y con el norte de Europa. La zona atlántica europea también está conectada con el corredor del Mar del Norte y con el corredor del Báltico, los que a su vez están articulados con otros corredores europeos, en particular con las conexiones este-oeste hacia el centro y el este del continente.

8 prioridades generales de la RTA

❖ Horizonte 2030 y 2050

La próxima revisión de la TEN-T debe **garantizar la interconexión entre las redes básica y global para garantizar la accesibilidad a todos los territorios, especialmente a las regiones periféricas y rurales de la UE, cuyo desarrollo económico y social depende de la calidad de la infraestructura de transporte**. La red básica, compuesta por nueve corredores multimodales, es un instrumento estratégico para facilitar la ejecución coordinada de los proyectos de la red global.

La RTA es consciente del carácter prioritario de la finalización de las obras pendientes comprometidas, si bien considera que el objetivo de tener ejecutadas las obras de la red básica en 2030 no debe suponer abandonar / suspender las obras de la red global (2050), ya que irá en contra de objetivos tan importantes como la cohesión territorial o la necesidad de una mayor capilaridad.

> PROPUESTA 1: Los miembros de la RTA comparten el objetivo **de finalizar la red global a más tardar en 2050 y la red básica y sus corredores para el 2030**. En términos de gobernanza, desean **una mayor cooperación entre los niveles de toma de decisiones, europeo, nacional, regional y local; así como una mayor participación de los organismos regionales y locales para mejorar la infraestructura hasta el último kilómetro**.

Para lo cual, sugieren iniciar lo más pronto posible, el debate sobre la articulación entre la red central y la red global y en particular sobre:

- ◆ **Las actuales y significativas demoras en la implementación** que impiden lograr los objetivos para 2030 y 2050;
- ◆ El compromiso **de la Unión Europea y de los Estados Miembros (financiero, político) para garantizar que la red global contribuya a todos los objetivos establecidos en la política europea de transportes** (económicos, pero también medioambientales, de cohesión social y territorial, etc.);
- ◆ La manera en que **las redes de transporte europeas pueden contribuir a una mejor articulación entre la cohesión territorial a nivel europeo, por una parte, y la cohesión interna, por otra** (intra

e interregionales, como en el caso de la fachada atlántica).

Para alcanzar estos objetivos, los miembros de la RTA invitan a **reforzar los modos de gobernanza, concretamente:**

- ◆ **El papel de las regiones en la gobernanza y la consecución de los objetivos de la TEN-T debería verse reconocido y reforzado** en la futura propuesta de la Comisión Europea. Su implementación debe ser objeto de un **estrecho diálogo entre las autoridades regionales, nacionales y europeas, según sus respectivas áreas de competencia;**
- ◆ **Las prerrogativas de los coordinadores de cada corredor deben verse reforzada** y éstos deben tener un mayor margen de intervención en cada una de las etapas de ejecución de los mismos;
- ◆ Debería **crearse una agencia independiente para controlar y monitorear el trabajo de los proyectos de la TEN-T**. Esta agencia debería centrarse no sólo en la gestión financiera de la cofinanciación de la UE, sino también ocuparse del control de la ejecución oportuna de los proyectos de infraestructura aprobados, asegurando una mejor coherencia entre el Mecanismo Conectar Europa y la TEN-T para asegurar la calidad de la infraestructura y la eficiencia y capacidad de la red. Es decir, para garantizar «una TEN-T adaptada al futuro».

❖ **La dimensión internacional de las rutas**

El mapa actual debería ser revisado para reforzar los ejes comerciales con Europa del Este, más allá del Rin y hacia Asia; así como para facilitar el acceso al corazón económico e industrial de la UE, que se extiende desde el Benelux hasta el norte de Italia, con el apoyo en particular en las vías navegables interiores.

Debe tenerse muy en cuenta la posición estratégica privilegiada de los puertos de la fachada atlántica, cantábrica y del Canal de la Mancha por su situación con respecto de las rutas marítimas comerciales del norte de Europa, que, en ambos sentidos, transitan por el corredor atlántico hacia o desde América, África y el Mediterráneo. Al mismo tiempo, la conexión de la parte suroeste de la UE es fundamental para el desarrollo del comercio con los países del sur del Mediterráneo.

El BREXIT generará cambios en el flujo de pasajeros y especialmente de mercancías, en particular en lo que respecta al enlace entre Irlanda y el continente europeo a través del Canal de la Mancha, en Francia y los puertos del norte de Europa. Dando por hecho estos cambios de flujo, es urgente establecer nuevas rutas para adaptarse a la nueva realidad de las conexiones marítimas y aeroportuarias; concibiendo al mismo tiempo la localización de *hubs* y plataformas de redistribución.

> PROPUESTA 2: Los miembros de la RTA consideran necesario adaptar las infraestructuras TEN-T para mejorar la conexión de las regiones atlánticas con el resto de Europa, en particular a través de un mejor enlace con la red global. El BREXIT viene a cambiar profundamente el escenario geopolítico y crea nuevas fronteras exteriores de la UE para las regiones de la fachada atlántica y el Canal de la Mancha, agravando su situación periférica con respecto al resto de la UE.

Las orientaciones futuras de la TEN-T deberían facilitar y fortalecer la integración de estas regiones en la red global, así como su conexión, a largo plazo, con la red básica y, en particular, con el corredor atlántico. **De igual importancia es la coherencia entre los objetivos de la TEN-T a nivel europeo y los objetivos y prioridades estratégicas regionales.**

El corredor atlántico podría desarrollarse como la columna vertebral de la Red Occidental en Europa. La RTA destaca la complementariedad del corredor atlántico y el corredor mediterráneo en el marco de las relaciones comerciales con el sur del Mediterráneo.

❖ Accesibilidad, eslabones inexistentes y cuellos de botella

Los mapas muestran una **red menos densa en el área atlántica, que dificulta la buena conectividad entre sus regiones y no permite corregir las realidades de aislamiento y enclave de algunos de sus territorios**. La integración efectiva de la red ferroviaria de Portugal, España y Francia con el resto del corredor atlántico que circula por Europa exige, para garantizar un “transporte rentable, fluido, competitivo y sostenible”, suprimir los cuellos de botella existentes entre estos países, bien sea por ruptura de carga, por capacidad o por gálibo. Así, el principal escollo que se produce entre España y Francia es el cambio de ancho de vía, lo que supone un hándicap para la eficiencia y sostenibilidad del transporte del conjunto del eje atlántico.

> **PROPUESTA 3: Los miembros de la RTA consideran importante completar el eje actual del corredor atlántico y perseguir la complementariedad de la intermodalidad carretera / ferrocarril / puerto** para facilitar los intercambios interregionales y transnacionales y los vínculos con el interior ("hinterland"). Igualmente, se considera urgente y prioritario:

- ◆ **Completar los desvíos alrededor de las metrópolis nacionales**, París, Madrid y Lisboa, y favorecer la fluidez de las rutas de transporte (atascos y nodos urbanos) de las metrópolis regionales. Con esto se eliminarían o reducirían las dificultades asociadas a la concentración en las capitales regionales y núcleos urbanos clave.
- ◆ **Mejorar los enlaces ferroviarios interregionales y el acceso a los hubs de alta velocidad ferroviaria (TGV)**. Estrechamente vinculado a lo mencionado en los puntos anteriores, se considera prioritario aportar soluciones a los problemas persistentes, entre los que destacan la necesidad de mayores inversiones dirigidas a modernizar la red ferroviaria y eliminar las barreras técnicas que entorpecen la circulación de viajeros y de mercancías. Entre otros cabe mencionar los relacionados con la longitud máxima básica de circulación de trenes en la red convencional, la homologación de equipos, la existencia de rampas superiores a 15 mm/m (rampa máxima adoptada en España para nuevos trazados); electrificación; obsolescencia de los elementos de la vía (balasto, traviesas y carriles), problemas vinculados a la señalización... para poder incrementar la fiabilidad de las líneas. **Desarrollar los servicios de autopistas ferroviarias entre Portugal, España y Francia** destacando su elevado potencial. Asimismo, agilizar las conexiones transfronterizas entre País Vasco y Francia, y entre Galicia, Castilla y León y Extremadura con Portugal.
- ◆ **Tener en cuenta los objetivos de mejora de conectividad y de reequilibrio territorial** (solventar problemas de aislamiento) **en la revisión del corredor atlántico de mercancías, que deberá recoger los trazados que unan los distintos ejes del mismo**. Entre otras cabe resaltar la necesidad de completar el corredor atlántico con las conexiones entre Andalucía, Extremadura y Castilla y León a través de la Ruta de la Plata. Es igualmente necesario completar el corredor atlántico con las conexiones de Normandía, Bretaña, País del Loira y Nueva Aquitania. Más al norte, las conexiones transfronterizas deben ser estructuradas entre los puertos de Irlanda y los del norte y noroeste de Francia, tanto para el flete como para el transporte de pasajeros.

❖ Las transiciones energética y digital

El cambio climático en su recurrencia y extensión afecta nuestros sistemas económicos y nuestras condiciones de vida. **Los miembros de la RTA validan la ecologización de la política europea de transportes** y comparten las orientaciones del “Green Deal”. Es primordial luchar contra el calentamiento global y apoyar las investigaciones fundamentales necesarias para lograrlo.

En el ámbito de las tecnologías digitales, **los miembros de la RTA valoran la importancia de cualquier tipo de innovación tecnológica y social que se genere en torno al corredor atlántico**, al tiempo que apoyan la digitalización de las empresas, especialmente pymes y empresas de mediana capitalización, para la

satisfacción de sus necesidades específicas¹. Es necesario resaltar que, si algo debe caracterizar a las transiciones energéticas y digital, es su carácter justo y equilibrado.

> **PROPUESTA 4: Los miembros de la RTA esperan que la propuesta legislativa sobre la revisión de la TEN-T refleje los avances tecnológicos y la evolución climática.** Por otro lado, deben tomarse en cuenta los efectos del transporte en el medio ambiente de manera amplia, sin limitarse al tema de las emisiones de gases de efecto invernadero. Así, más allá de los equipamientos e infraestructuras que deben movilizar ambiciosos proyectos de investigación e innovación, los miembros de la RTA insisten en la importancia de un proyecto empresarial y social común a las regiones de la fachada atlántica y del Canal de la Mancha que se vea reflejado en las orientaciones futuras de las redes global y básica. Este proyecto debe permitir una mejor aceptación por parte de la población, privilegiando la seguridad de las empresas y de los ciudadanos con un buen nivel de regulación de información, explotación y protección de datos digitales. En este contexto, la coordinación de las autoridades locales con actores públicos y privados es fundamental para dar un impulso decisivo a dichas transiciones.

Para **desarrollar los vehículos de bajas emisiones** es necesario:

- ◆ Apoyar la investigación para el mercado de combustibles alternativos (principalmente eléctrico, gas e hidrógeno);
- ◆ Desplegar las infraestructuras de recarga (carreteras / muelles / navegación interior) y las correspondientes infraestructuras de suministro (en particular en los puertos verdes);
- ◆ Preparar la conversión de los vehículos existentes para los diferentes tipos de transporte:
 - Terrestre: ecologización de autocares y camiones,
 - Ferroviario: vagones y automotores inteligentes, trenes a batería, a hidrógeno,
 - Aéreo: avión eléctrico y transformación de los usos en tierra en los aeropuertos;
- ◆ Desarrollar los modos de transporte colaborativos;
- ◆ Acordar una atención particular a las plataformas logísticas. Por ejemplo, el transporte de desperdicios aumenta en todas sus formas: plástico, papel, vehículos.

❖ Reequilibrio modal y multimodal del transporte

Es urgente **acelerar las interconexiones óptimas entre los diferentes modos de transporte e infraestructuras, impulsando la multimodalidad²**, tanto en la red básica como en la red global, para evitar la competencia entre naciones o regiones. Aumentar la apuesta por la intermodalidad ferroviaria permitirá captar un mayor tráfico, atraer nuevas empresas, nuevas actividades y mayores inversiones en las instalaciones portuarias. Se debe ampliar el transporte cotidiano para activar el acceso por carretera a ciudades medianas y áreas rurales.

> **PROPUESTA 5: Los miembros de la RTA estiman necesario desarrollar los enlaces ferroviarios y marítimos, optimizar las conexiones entre ellas para descongestionar la red,** lograr los objetivos climáticos y mejorar la calidad de vida de la ciudadanía europea.

A tal fin, conviene:

- ◆ Mejorar la transición hacia modos de transporte que emitan menos contaminantes y gases de efecto invernadero;
- ◆ Aportar el apoyo esencial de la UE a los esfuerzos para promover la descarbonización de usos.

Para ello es necesario adoptar y **ejecutar o gestionar planes nacionales de mantenimiento de las infraestructuras de la TEN-T** (obsoleta en algunos territorios), aspecto que se ha subestimado en varios países europeos. Es conveniente que se ejecute un plan de supervisión de la red principal a nivel europeo.

¹ Esto incluye el análisis de datos, el tratamiento en open data, el impacto de las informaciones sensibles de la inteligencia económica o de la inteligencia artificial.

² Ejes portuarios y aéreos, redes ferroviarias, de carretera y fluviales.

❖ Rol estratégico del transporte ferroviario y marítimo

Los enlaces ferroviarios y marítimos desempeñan un papel fundamental en el comercio internacional e intracomunitario de la Unión. **Es fundamental eliminar la saturación de los nodos ferroviarios transfronterizos, estableciendo prioridades entre el transporte de mercancías y de pasajeros que plantean diferentes tipos de desafíos.**

En cuanto a la promoción del transporte marítimo, **el papel de los puertos es importante en términos de multimodalidad** y debe fortalecerse. En efecto, los puertos están llamados a convertirse en los epicentros en los que se realiza la sinergia entre los sectores de energía, transporte y telecomunicaciones, como *hubs* dotados de buenas conexiones con el *back office*. Las Autopistas del Mar (ADM), incluidas como una de las prioridades dentro del programa MCE, son un pilar que facilita los enlaces y los servicios de corta distancia.

> PROPUESTA 6:

En lo que concierne a la red ferroviaria:

- ◆ Los miembros de la RTA consideran que es crucial **culminar los proyectos de electrificación de la vía férrea centro-atlántico, modernizar la red ferroviaria en su totalidad, proponer nuevos itinerarios, asegurar la complementariedad entre las vías férreas y el transporte pesado en las rutas de larga distancia, desarrollar servicios de autopistas ferroviarias y, finalmente, desaturar los cuellos de botella transfronterizos.** Todo lo anterior teniendo en cuenta las diferencias entre los desafíos del flete y los del transporte de pasajeros.
- ◆ Los miembros de la RTA ven con agrado la declaración del **año 2021 como "año europeo del ferrocarril"** para fomentar el tren, en particular para los viajes cotidianos.

En lo que concierne a los puertos:

- ◆ **Fomentar las iniciativas de cooperación, las actuaciones en el ámbito portuario** deberían dirigirse tanto a apoyar sus esfuerzos para **ofrecer conexiones multimodales y la descarbonización de los usos portuarios.**
- ◆ **En el contexto del BREXIT,** es importante concebir **nuevas rutas marítimas** (especialmente hacia Irlanda) y **adaptar las rutas existentes hacia el Reino Unido** al mismo tiempo que se facilitan las **conexiones con los territorios del interior.**
- ◆ Se deben consolidar **las sinergias entre los diversos actores y distribuir el esfuerzo entre los ámbitos público y privado (operadores).** Los miembros de la RTA toman nota con interés de la reciente revisión del plan de acción 2.0 de la Estrategia Marítima Atlántica, que prevé un pilar específico sobre los puertos atlánticos. Permanecerán atentos a las acciones desplegadas por las regiones y los Estados miembros con el fin de implementar los objetivos de este pilar del plan de acción.

Los miembros de la RTA invitan a la Unión Europea a precisar su estrategia relativa a las autopistas del mar (ADM), fijando horizontes de concretos de realización; así como a consolidar los servicios de las autopistas del mar en explotación y fomentar nuevos usos, reforzando la apuesta por las conexiones verdes, viables, atractivas y eficientes y su integración en la cadena de transporte. Vinculado a la potencialidad de estas ADM (y puertos en general), hay que destacar la necesidad de garantizar conexiones inteligentes y sostenibles entre los distintos modos de transporte.

❖ Rol del transporte ante la eventualidad de crisis en la Unión Europea

La pandemia de coronavirus ha puesto de manifiesto que, ante una situación de crisis mayor a nivel europeo, es fundamental **anticipar las necesarias medidas de adaptación para asegurar la continuidad del**

flujo de suministros básicos en el espacio europeo. Además, el tráfico de pasajeros en el contexto de la crisis sanitaria es esencial (trabajadores transfronterizos, personal sanitario, pacientes, viajeros profesionales, etc.).

> **PROPUESTA 7:** Los miembros de la RTA invitan a las instituciones europeas a **iniciar una reflexión sobre cuáles son las áreas de interés estratégico que deben ser priorizadas en caso de crisis mayor que afecte al sector del transporte a escala europea.**

Subrayan la importancia de tener en cuenta el impacto de la crisis de coronavirus en el sector de la aviación (líneas y aeropuertos) y su comportamiento. También debería agilizarse el desarrollo del transporte de mercancías por ferrocarril (en particular a través de instalaciones de terminales de sucursales, ITE).

En general, piden mejorar la percepción de los riesgos de diversa índole (sociales, ambientales, sanitarios, económicos, etc.) y la sensibilización y la información para transformar los hábitos y asegurar la satisfacción de necesidades vitales.

❖ La financiación

Contar con una financiación suficiente es fundamental para cumplir con todas estas prioridades. Los integrantes de la RTA manifiestan su preocupación ante los recortes al Mecanismo Conectar Europa (MCE) en el marco financiero plurianual 2021-2027. Piden una **mayor flexibilidad entre los programas de financiación de la UE para que los proyectos regionales no dependan exclusivamente de los fondos FEDER³**, que tienen como objetivo favorecer la cohesión social y territorial e insisten en asegurar un nivel suficiente de inversión en proyectos vinculados a la realización de la TEN-T en los territorios.

La sinergia entre estos instrumentos de la UE de gestión centralizada, como el MCE y los fondos de gestión compartida, como el FEDER, debe conseguirse al mismo tiempo que se **garantiza la plena participación de las regiones y respetando los objetivos de desarrollo territorial armonioso y equilibrado de la UE.**

> **PROPUESTA 8:** Los miembros de la RTA piden una **simplificación de las reglas para facilitar el diseño de los proyectos y la evaluación de su elegibilidad.** Destaca la importancia de realizar evaluaciones de impacto social, medioambiental y de reequilibrio territorial antes de su selección. En cuanto a la evaluación, la elaboración de los informes debe realizarse de forma coherente incluyendo a las regiones en los esquemas de gobernanza y teniendo más en cuenta las preocupaciones de la sociedad civil.

Contactos

Presidencia de la RTA: CESER Bretaña (FR), presidence.ceser@ceser.bretagne.bzh

Presidencia del grupo de trabajo de la RTA : CESER Nueva Aquitania (FR), camille.de-amorin-bonneau@ceser-nouvelle-aquitaine.fr

La Red Transnacional Atlántica (RTA) se estableció en 2003 como una plataforma de cooperación de la sociedad civil en el área atlántica. Actualmente, la red agrupa a organizaciones que representan la sociedad civil de Francia, España y Portugal (los CESER de Bretaña, País de la Loira, Centre-Val de Loire, Nueva Aquitania y Normandía; los CES del País Vasco, Galicia, Canarias, Andalucía, Extremadura y Castilla y León y el Forum Océano), interesadas en temas específicos del desarrollo del litoral atlántico europeo.

Para mayor información
<http://rta-atn.org>

³ Por ejemplo, el apoyo de los programas de la Unión Europea a la investigación en áreas tales como los transportes inteligentes, verdes e integrados.