



**Contribución conjunta  
de la Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico-CCAA  
y el Grupo de Transportes de la Comisión Arco Atlántico-GTAA**

**Respuesta al proceso de consulta abierto por  
la DG de Energía y Transportes de la Comisión Europea  
con motivo de la publicación del Libro Verde  
de la RTE-T - Revisión de la política - COM(2009) 44 final**

**RECORDATORIO DE LOS ELEMENTOS DE CONTEXTO Y DE LAS ORIENTACIONES DE LA  
POLITICA DE LA RTE-T DESDE 2004**

---

La Comisión Europea, en presencia de Antonio Tajani, vicepresidente de la Comisión y comisario europeo de transportes lanzó en Octubre de 2008 un vasto proceso de revisión de la red transeuropea de transporte (RTE-T) que ha dado lugar a la presentación del Libro Verde de la RTE-T en Febrero de 2009.

Esta revisión debe permitir dar nuevas perspectivas políticas y económicas para responder a los desafíos del cambio climático, el crecimiento económico, la cohesión económica y social, además del refuerzo del papel internacional de Europa. Sobre la base de 15 años de experiencia de RTE-T y a la luz de estos nuevos desafíos, la Comisión fija objetivos y propone opciones para el futuro desarrollo de las RTE-T.

Hasta el próximo 30 de abril, la Comisión solicita la opinión a una amplia gama de agentes sobre estos planteamientos, antes de pronunciarse sobre las propuestas legislativas y otras medidas a tomar. La Comisión prevé, como una de las principales propuestas legislativas a partir del Libro Verde, una revisión de las orientaciones de la RTE-T.

Desde 2004, el Arco Atlántico se ha implicado en varios proyectos que deben contribuir a alcanzar dos objetivos principales: mejorar las conexiones viarias y ferroviarias Norte-Sur de la fachada atlántica, y participar en la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Entre los 30 proyectos prioritarios de la RTE-T, 5 conciernen a la parte continental y 2 específicamente a Gran Bretaña e Irlanda:

- Eje ferroviario de alta velocidad del Suroeste europeo (Paris-Bordeaux-Vitoria-Madrid-Lisboa)
- Eje multimodal Portugal/España- resto de Europa (fundamentalmente carretera, ya ejecutado)
- Eje ferroviario de mercancías Sines/Algeciras- Madrid-París (tercer corredor transpirenaico)
- Interoperabilidad de las líneas de alta velocidad de la península Ibérica
- Autopista del Mar del Oeste de Europa
- Eje ferroviario Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (Irlanda)
- Línea principal de la costa Oeste de Gran Bretaña

Conscientes de los desafíos de competitividad, atractividad y cohesión social, las ciudades y las regiones del Arco Atlántico deben estar plenamente conectadas a las grandes redes europeas de transporte de aquí al año 2030.

El espacio atlántico, además de por grandes diferencias de desarrollo respecto de las regiones capitales de cada estado, se caracteriza por una heterogeneidad relativamente importante, especialmente entre el norte y el sur, mientras que se apoya en una red de ciudades medianas y constituye la fachada marítima europea principal.

Desde este punto de vista, la Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico y el Grupo de Transportes de la Comisión Arco Atlántico de la Conferencia de Regiones Periféricas y Marítimas de Europa-CRPM se han asociado para dar respuesta a la Comisión con motivo de la publicación del Libro Verde de la RTE-T. De acuerdo con su papel en el crecimiento económico y en el fortalecimiento de la cohesión social y territorial, las ciudades y las regiones deben desempeñar una función esencial en la definición y el desarrollo de un nuevo esquema de las redes de transporte transeuropeas.

## INTRODUCCIÓN

---

1. Los agentes atlánticos celebran la publicación del Libro Verde sobre la revisión de las redes de transporte transeuropeas. Esta revisión es realmente importante al integrarse en un contexto donde **el acceso al transporte se ha convertido en una condición esencial para el desarrollo de las regiones.**
2. Si bien el Libro Verde propone orientaciones estratégicas y conceptuales, su revisión encuentra una resonancia particular en la actualidad:
  - **La crisis económica** que atraviesa Europa debe encontrar respuesta en el apoyo de la Unión Europea en torno a grandes políticas, de las que la política de redes de transporte es una.
  - Los ciudadanos europeos se preguntan sobre las prioridades y la razón de ser de la Unión Europea. Así que este es el momento propicio para **reafirmar la fuerza de los valores** (sociales, medioambientales y económicos) **del proyecto europeo y la implicación fundamental que la Unión Europea aspira a tener en este ámbito.**
3. **La ambición de esta contribución conjunta es aportar, desde el conjunto del espacio atlántico, un enfoque político sobre los grandes desafíos a los que la revisión de la RTE-T debe responder.** Esta posición está estrechamente vinculada a la contribución relativa al Libro Verde sobre la cohesión territorial y a los grandes principios defendidos por las ciudades y las regiones del Arco Atlántico. En este sentido, la revisión de la RTE-T debe ser una política de apoyo a la concretización de los grandes principios inherentes al concepto de cohesión territorial. Es decir:
  - **Solidaridad entre los diferentes niveles del territorio buscando una reducción de las diferencias de desarrollo** entre las regiones (tanto a nivel europeo como nacional) además de en el seno de las regiones (entre los territorios intrarregionales y en el seno de éstos) y de las ciudades en pro de un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio europeo.
  - **Igualdad de acceso para todo ciudadano europeo a los servicios** (infraestructuras de transporte, educación y cultura, salud, calidad medioambiental, energía, agua, etc.) **sin distinción de situación geográfica con la misma calidad.** Un territorio cohesionado está mallado por flujos de personas, bienes, servicios, información y conocimiento que permite una fuerte adaptabilidad a los cambios y a las eventuales crisis susceptibles de impactar en un territorio. En este contexto, el criterio de accesibilidad entendido en un sentido amplio (transporte, tecnologías de la información y de la comunicación, servicios de interés general) se hace primordial.

4. **La revisión de la RTE-T reviste una importancia estratégica para el Arco Atlántico y debe implicar una ambición política a escala Europea.** Los escenarios más optimistas que favorecen la cohesión frente a la competitividad demuestran que una mayoría de regiones de la costa atlántica permanecerán al margen de la parte económicamente más potente de la UE y cuyo centro de gravedad tiende a desplazarse hacia el Este del continente europeo. Existe pues, un riesgo evidente de marginalización para este Finisterre europeo. La conexión del Arco Atlántico es pues **un reto** que debe plantearse, defenderse y apoyarse a nivel de la Unión Europea ante el riesgo de profundizar sus divergencias sociales y económicas con el resto de Europa.

## **I. LA REVISIÓN DE LA RTE-T AL SERVICIO DEL RELANZAMIENTO DE UN PROYECTO EUROPEO MÁS AMBICIOSO**

---

Una movilidad de bienes y de personas respetuosa con los principios del desarrollo sostenible es un factor fundamental de crecimiento, de atractivo y de cohesión social y económica. En este sentido, la revisión de la RTE-T debe dar lugar a una política que permita el refuerzo de una organización a varios niveles.

1. La política de la red transeuropea de transporte ha intentado esencialmente:

- proporcionar la infraestructura necesaria para el buen funcionamiento del mercado interior y para lograr los objetivos de la estrategia de Lisboa,
- ayudar a garantizar la accesibilidad y reforzar la cohesión social y territorial,
- integrar la protección del medio ambiente con el fin de promover un desarrollo sostenible.

Desde 1996, se han invertido 400 millardos de euros. Esta inversión ha contribuido a realizar un gran número de proyectos de interés común, la interconexión nacional de las redes y a superar las barreras tecnológicas para cruzar algunas fronteras nacionales.

Según la Comisión Europea, la amplitud de los objetivos ha hecho difícil evaluar el valor añadido comunitario. La Comisión considera que no es solo el momento de preguntarse porqué los objetivos se han alcanzado sólo parcialmente, sino también el de saber si las líneas directrices para el desarrollo de la red transeuropea de transporte eran pertinentes.

► **Todo ello justifica la realización de una revisión fundamental de la RTE-T, más allá de un simple examen y, quizás, la actualización de las grandes líneas de los planes y proyectos prioritarios.**

2. **Los objetivos de la nueva RTE deberán adecuarse a los distintos Tratados y objetivos comunitarios.** En este sentido, las redes transeuropeas contribuyen a la realización de múltiples objetivos: los del mercado interior, una ambición social y económica de cohesión en beneficio de todos sus ciudadanos, un apoyo a los operadores económicos regionales y locales, en particular gracias a la acción comunitaria destinada a promover la interconexión y la interoperatividad de las redes nacionales y el acceso a estas redes.
3. El transporte es una cuestión preponderante dado el carácter periférico del espacio atlántico. Las infraestructuras portuarias y aeroportuaria, los servicios marítimos (Short Sea Shipping) y aéreos o la multimodalidad deben adaptarse a un tráfico en perpetua evolución. En particular, los agentes atlánticos se congratulan por el camino emprendido hacia la instauración de una política marítima integrada en la UE.

► **El espacio atlántico debe verse reforzado con la revisión de la RTE-T, a partir de la realización de proyectos estructurantes necesarios para el desarrollo del transporte y del espacio atlántico.**

4. La nueva RTE-T deberá apoyar el desarrollo del espacio Atlántico y, más ampliamente, de los espacios periféricos en su integración con el resto de Europa. Así pues, la futura red europea deberá permitir a las ciudades y regiones del Arco Atlántico conectarse a la red europea de transporte según cuatro grandes principios:
  - a. **Respetar el principio europeo de cohesión territorial** (desarrollo equilibrado y duradero del territorio) inscrito en el Tratado de Lisboa en curso de ratificación y que se impone al conjunto de las políticas comunitarias, entre ellas la política de transporte.
  - b. **Promover el principio de equidad infraestructural** y mejorar la conectividad de las regiones más periféricas muy dependientes del transporte por carretera (para los viajeros y para las mercancías). Los objetivos medioambientales y el desarrollo prioritario del transporte ferroviario y marítimo deben ser compatibles con el objetivo de evitar una mayor marginalidad de las regiones periféricas.
  - c. **Apoyar la especificidad del Arco Atlántico** (en particular, el papel de sus ciudades medias y las regiones en el desarrollo territorial) y la necesaria conexión de este espacio al resto de Europa con el fin de evitar un efecto de marginalización.
  - d. **Introducir el concepto de policentrismo en el espacio atlántico**, por ejemplo: en el mar de Irlanda, el canal de la Mancha, el mar Cantábrico y el área marítima de Galicia-Portugal, un conjunto apropiado de enlaces multimodales, interregionales e internacionales podría contribuir de manera significativa a su desarrollo económico y su competitividad regional.
5. Condición de aplicación del principio cardinal de libre circulación de personas y bienes, base del Tratado de Roma de 1957, la apertura de las grandes redes de transporte a escala europea tiene por consecuencia estimular el desarrollo, pero también constituir **nuevas fronteras** para el conjunto de los modos de transporte europeos. Entre éstos, el ferrocarril, construido sobre bases técnicas nacionales, difíciles de armonizar rápidamente y también impregnado de las culturas nacionales, es el modo que registra más obstáculos a la hora de integrar una dimensión europea y de aprovechar plenamente la nueva oportunidad que se le ofrece.
  - **El surgimiento de preocupaciones medioambientales y climáticas, sobre las que Europa decidió tomar el liderazgo mundial a través de su compromiso de respeto al Protocolo de Kioto, de la instauración de un Plan Clima ambicioso y de un mercado de intercambios de las cuotas de carbono, confiere al transporte ferroviario una nueva modernidad y un protagonismo estratégico de primer nivel.**
6. La nueva RTE-T y su política de puesta en marcha deberán ser una verdadera herramienta de competencia frente a la carretera, desarrollando una red alternativa para viajeros y mercancías. Los objetivos en cuanto a cambio climático deberán colocarse en el centro de la futura política de la RTE-T y reflejar un enfoque realmente europeo. Por medio de un proceso donde se integre lo económico y los objetivos medioambientales, el futuro de la RTE-T se orienta claramente hacia una oferta de transporte eficaz, servicios de comodidad para pasajeros y para mercancías, y el apoyo a la innovación especialmente en el acceso a la información.
  - **Una proposición concreta para el esquema futuro: reforzar la dinámica del actual proyecto RTE-T en el espacio atlántico proponiendo su conexión a las redes del centro de Europa (al corredor Duisburgo-Berlin-Varsovia hasta la frontera bielorusa, y al corredor que conecta Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest hasta la frontera ucraniana), y la extensión de la red europea de alta velocidad de Londres hasta South Wales e Irlanda.**
7. El crecimiento económico de Europa y la creación de empleo dependen de la competitividad de las regiones y las ciudades, es decir: de su capacidad de disponer de buenas conexiones de transporte con las otras partes del mundo. Debido a su capacidad para generar flujos comerciales y de viajeros, y también por su apoyo al desarrollo de grandes infraestructuras, **la política de la RTE-T participa en el crecimiento económico de Europa.**

► **Es preciso definir tres condiciones fundamentales en la intervención de la UE:**

1. La definición de una red de infraestructuras organizada en torno a una red central y de una red secundaria
2. El apoyo a la innovación tecnológica como elemento que favorece la aparición de nuevos servicios a la población, el desarrollo de sectores económicos y la interoperatividad de las redes.
3. El apoyo a la organización de una "cadena logística" a escala europea basándose más concretamente en el refuerzo de la comodalidad (marítimo-ferroviario).

## **II. UNA RTE-T QUE FAVOREZCA LA INTERMODALIDAD Y UNA OFERTA EUROPEA DE TRANSPORTE INTEGRADA**

---

1. Las ventajas de una red europea deben permitir captar y distribuir los flujos en los puntos origen y destino respectivamente. A tal efecto, la RTE- T debe facilitar, a partir de una red "prioritaria", la articulación con las redes regionales. A este respecto, el informe de actividad del coordinador europeo del eje ferroviario del Suroeste de Europa destaca que "el funcionamiento óptimo del mencionado eje debe apoyarse en una política de transporte coherente".

► **Los grandes corredores deben conectarse entre ellos -mediante plataformas logísticas- y a las redes secundarias o regionales para contribuir plenamente a la eficacia de la intervención de la UE.**

2. El mantenimiento de una red global europea es necesario con el fin de jerarquizar y permitir la articulación de las redes nacionales. Sin embargo, la definición de esta red global no debe limitarse solamente a los flujos existentes y a los criterios "económicos", también debe permitir la consideración de objetivos comunitarios y regionales en cuanto a ordenación del territorio y efectos multiplicadores.

► **En este sentido, las nuevas redes deberán tener en consideración tanto las necesidades específicas de los flujos de mercancías como de los flujos de viajeros.**

3. La definición de los proyectos de interés comunitario deberá evolucionar hacia una consideración de diversos criterios no exclusivamente macroeconómicos. La CVAA y el GTAA proponen que las ciudades, especialmente aquellas con puerto, con aeropuerto o con una estación de interés regional (captando flujos ferroviarios internacionales, nacionales y regionales), sean consideradas "nudos multimodales" y, como tales, se incluyan en los criterios de identificación y articulación de las redes. Eso implica una ampliación de los criterios de selección de los territorios objeto de las ayudas, que no deberán limitarse exclusivamente a las zonas de alta densidad.

► **La red urbana debería poder inscribirse como un "principio director" de la futura red.**

4. **Desarrollar la intermodalidad para las autopistas del mar y los puertos del Arco Atlántico organizando y desarrollando el cabotaje y las conexiones terrestres (y más concretamente el transporte ferroviario de mercancías).** El transporte ferroviario de mercancías asociado a la RTE-T ha comenzado a dar sus frutos, con un crecimiento esperado del 34% entre 2005 y 2020.
5. La revisión de la RTE-T deberá permitir la introducción verdaderos servicios y estructuras de comodalidad con el fin de aportar soluciones para superar problemas como la congestión o el aumento de las emisiones de dióxido de carbono. Su articulación con las autopistas del mar merece una mayor atención para favorecer los intercambios internos, pero también para aprovechar plenamente la costa atlántica como una "puerta de entrada" de Europa.

► En este sentido, dos principios deberán integrarse en las reflexiones y la definición del nuevo esquema de planificación de la RTE-T en su parte logística:

- a. **Consideración de los puntos de saturación sobre el eje Norte-Sur de la costa Atlántica, lo que plantea la cuestión del desarrollo y mejora de las comunicaciones de la costa atlántica hacia el Este** mediante una red complementaria de la red básica y de los corredores existentes.
- b. **Desarrollo de la capilaridad para los corredores de mercancías apoyando la aparición de polos logísticos intermedios** que permitan agrupar los flujos de las regiones o territorios para conectarlos con los grandes ejes ferroviarios.

### III. QUÉ MEDIOS Y QUÉ MÉTODO

---

1. **Se juzga necesario un espacio más amplio para las propuestas y para la concertación territorial en el proceso de elaboración del esquema europeo de la RTE-T.** Si bien el papel de los Estados miembros en la definición de los proyectos de interés común está claramente reconocido, conviene que la Unión Europea también reconozca el papel del Parlamento, de las ciudades y de las regiones en la próxima fase de propuesta y concertación territorial.

► **La CVAA y el GTAA consideran que la tercera opción de desarrollo propuesta (Red Global y Red Básica) es la más adecuada** para la articulación de una nueva política asociada al desarrollo de las redes de transporte transeuropeas, **siempre que esta opción garantice:**

- a. **la definición de criterios y objetivos (en el pilar conceptual de la Red Básica) homogéneos, equilibrados y claros para el proceso de identificación de proyectos en las regiones europeas,**
- b. **la integración en el futuro esquema europeo de un nuevo proyecto de interés comunitario enlazando la fachada atlántica con la Europa Central,**
- c. **la mejora de las comunicaciones a nivel regional**
- d. **y la participación de las ciudades y las regiones tanto en la planificación como en la realización de las redes.**

2. Además de los obstáculos de carácter político y técnico a la competitividad del sector ferroviario, -modo menos fiable y menos flexible que la carretera- la actual financiación de las inversiones ferroviarias se muestra insuficiente para lograr un nivel de competitividad comparable a la carretera. La dotación de créditos para la Red Transeuropea de Transportes fue de 8,3 millardos de euros en el período 2006-2013 frente a los 21 millardos solicitados.

► Por lo tanto, la Comisión debe promover una mejor coordinación entre los Estados miembros, pero, sobre todo, **la Comisión necesita que la Unión Europea redefina una posición de mayor impulso a la financiación de las redes de infraestructuras.** Esta posición implica un aumento previo de la dotación económica y una redefinición de las herramientas y los métodos de participación financiera en la Unión Europea.