



Red Transnacional Atlántica

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

Diciembre 2022

Las 8 prioridades globales de la RTA: elementos de satisfacción, puntos de mejora y omisiones a subsanar en el contexto de la revisión de la RTE-T

En general, los miembros de la RTA acogen positivamente la propuesta de revisión presentada por la Comisión Europea (CE) y destacan los siguientes aspectos:

- la pertinencia de haber definido un nuevo plazo de 2040 para la red central ampliada;
- el refuerzo de la interoperabilidad (sistema de tráfico europeo hasta 2040);
- el refuerzo de la coherencia entre los intereses y responsabilidades nacionales y los objetivos y proyectos de la RTE-T;
- el refuerzo de la coordinación entre los corredores de la red principal y los corredores ferroviarios;
- las propuestas para favorecer el recurso a los combustibles alternativos;
- el reconocimiento del papel de los puertos como nodos de cadenas logísticas y la necesidad de desarrollar plataformas multimodales;
- la importancia reconocida del Short Sea Shipping para la descarbonización del transporte.

Sin embargo, la RTA alerta sobre temas relativos a la implementación de los proyectos y la relación de la RTE-T con los territorios: ¿Cómo? ¿Cuándo? Y ¿Con qué financiación?

Horizontes 2030 y 2050

PROPUESTA Nº1:

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».

ELEMENTOS DE SATISFACCIÓN :

Sobre la articulación de la red básica y la red global

La RTA observa una mejor integración de los corredores ferroviarios de mercancías en la red básica. La propuesta de la Comisión establece medidas para alinear las normas y los requisitos entre los dos niveles de la red (global y central) en ámbitos como la infraestructura ferroviaria, los combustibles alternativos o los nodos urbanos.

Sobre la gobernanza de la RTE-T, el papel del coordinador y la participación de las autoridades regionales

La propuesta de revisión de la Comisión Europea reconoce la necesidad de que la RTE-T garantice que *"los intereses de las autoridades regionales y locales, así como los del público afectado por un proyecto de interés común, sean debidamente tomadas en consideración durante la fase de planificación y construcción de los proyectos"*.

La CE propone institucionalizar la presencia de coordinadores europeos en las entidades fronterizas y ampliar el ámbito de aplicación del mandato para reflejar las nuevas prioridades de la RTE-T. Las autoridades regionales pueden tomar parte en las discusiones a través de los grupos de trabajo ad hoc que es posible crear para abordar temas como la interoperabilidad, los servicios ferroviarios transfronterizos de viajeros, los nodos urbanos, la cooperación con terceros países y/u otros temas, según proceda. Las autoridades regionales y locales, los administradores de infraestructuras, los operadores de transporte, los usuarios del transporte y los representantes de la sociedad civil, pueden ser consultados por el Coordinador si éste así lo decide.

Sobre la coherencia de la RTE-T

El aumento del número de nodos urbanos debería permitir abordar el problema de la última milla, ya que uno de los requisitos para un nodo urbano es el "establecimiento de plataformas multimodales para el transporte de pasajeros para facilitar las conexiones de primera y última milla" (artículo 40).

DISPOSICIONES QUE REQUIEREN MEJORAS:

Sobre el calendario

Los miembros de RTA comparten el objetivo de completar gradualmente la red central y sus extensiones en el 2030 y la red global en el 2050. Los plazos para su desarrollo nunca deben ser posteriores a las de otros corredores europeos (como el relativo al Mediterráneo), con los que no compite. La armonización de los plazos en su plena aplicación generaría un efecto multiplicador en sus efectos positivos para el conjunto de la Unión Europea. La concordancia de los plazos es aún más importante si se considera la necesidad de redefinir el modelo de logística y transporte, en el marco de los principios rectores del Pacto Verde Europeo y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. En efecto, conciliar la recuperación económica con la transformación del modelo medioambiental requiere un aumento significativo del transporte de mercancías por ferrocarril en la Unión Europea,

tanto desde el punto de vista de la cantidad como del de la calidad y la eficiencia, especialmente en el ámbito territorial del corredor atlántico.

La propuesta de revisión de la CE incluye nuevas disposiciones para los retrasos, incluyendo el recurso a sanciones financieras. Sin embargo, la infraestructura ya incluida en el anterior Reglamento de la RTE-T, y la infraestructura entrante, o los plazos cambiantes (transición de la red global – fecha límite 2050 a la red básica – fecha límite 2030) tras la revisión, no son diferenciados. Los riesgos de retrasos son mayores, pero potencialmente más justificados, para los nuevos participantes.

En consecuencia, la RTA propone diferenciar en la forma en que se gestionarán los retrasos en la aplicación entre las infraestructuras ya incluidas en el anterior Reglamento de la RTE-T y los nuevos entrantes. Además, la RTA insiste en la necesidad de un diálogo real entre el Estado, las autoridades regionales y locales, las partes interesadas, el coordinador y la CE antes de cualquier multa por morosidad.

No obstante, la posibilidad de riesgos que puedan emerger de la evolución impredecible de aquí a 2050 parecen no tenerse suficientemente en cuenta, aun y cuando algunos de éstos ya pueden observarse: la crisis en Ucrania, la inflación (que puede variar en cada estado miembro), la crisis energética, para mencionar solo los tres elementos más importantes del momento.

Sobre la articulación de la red básica y la red global

La RTA resalta dos puntos:

- El corredor atlántico debería completarse con las conexiones de Extremadura (sumando su acceso a Castilla y León vía Salamanca) con Andalucía.
- Es necesario avanzar con el desarrollo de los proyectos relativos a las conexiones al 1er y último Km para asegurar la fluidez de los flujos.

Sobre la gobernanza de la RTE-T, el papel del coordinador y la participación de las autoridades regionales

En lo que respecta a la gobernanza en general, la RTA observa que cada coordinador europeo está asistido por una secretaría y un foro consultivo (el «Foro del Corredor» y el «Foro Consultivo para las Prioridades Horizontales»). El Reglamento permite, pero no garantiza, la participación de las autoridades regionales, ya que los Estados miembros son los que deciden cuál será su composición. Por lo tanto, la RTA desea que los niveles regional y local estén mejor representados en la gobernanza de la RTE-T. Por ejemplo, en relación con el artículo 52 (gobernanza de los corredores de transporte europeos), proponemos establecer que el coordinador del corredor *deberá* consultar el plan de trabajo y su desarrollo a las autoridades regionales y locales y a los demás representantes de la sociedad civil. El texto de la Comisión Europea dispone que "el coordinador del corredor *podrá* consultar a las autoridades regionales y locales...". El uso del verbo poder nos parece insuficiente.

La RTA desea que la gobernanza de los corredores sea reforzada, en particular el corredor atlántico, otorgando más poderes a los coordinadores de cada corredor y garantizando una mayor intervención en todas las etapas de su desarrollo.

Dado que el objetivo general de la política de transportes de contribuir a la cohesión territorial requiere una mayor articulación con las dimensiones regional, urbana y local, el papel de las regiones y ciudades en la aplicación de la RTE-T debe reforzarse en el marco de una nueva gobernanza. Las organizaciones e instituciones como la RTA, que reúne a los principales agentes económicos y sociales de las regiones, deben ser interlocutores en la evaluación y el seguimiento del funcionamiento del corredor atlántico.

La RTA promueve la creación de una agencia independiente para el seguimiento de los trabajos de los proyectos de la RTE-T. Esta agencia no solo debe centrarse en la gestión financiera de la cofinanciación

de la UE, sino también supervisar la ejecución oportuna de los proyectos de infraestructura aprobados y contribuir a mejorar la coherencia del Mecanismo «Conectar Europa» y de la RTE-T, en aras de garantizar la calidad de las infraestructuras, la eficiencia y capacidad de la red. Es decir, permitir el desarrollo de "una RTE-T apta para el futuro".

Para la RTA, es necesario reforzar la participación de las regiones y nodos urbanos en la gobernanza de la red. Los miembros de la RTA consideran que el rol del nivel regional podría enfatizarse considerando su proximidad con los territorios y su capacidad financiera necesaria.

Sobre la coherencia de la RTE-T

La RTA observa que, en general, el documento parece bastante ambicioso en sus objetivos, pero plantea dudas sobre la puesta en práctica de ciertas propuestas.

Algunas ciudades o infraestructuras de la RTE-T están más avanzadas que otras cuando se incorporan a la red en la consecución de los objetivos de cohesión económica, ambiental y territorial. Por ejemplo, algunos nodos urbanos ya cuentan con políticas similares a los planes de movilidad sostenible. La RTA se pregunta sobre el acceso a la financiación de estas ciudades/infraestructuras: ¿penalizará estar ya avanzado o, por el contrario, animará a ir más allá en los pasos dados?.

ASUNTOS NO CONTEMPLADOS QUE DEBEN TENERSE EN CUENTA:

Sobre la articulación de la red básica y la red global

La propuesta de la Comisión Europea reconoce que *"el objetivo de cohesión se alcanzará a través de la accesibilidad y la conectividad de todas las regiones de la Unión; la reducción de las diferencias de calidad de las infraestructuras entre los Estados miembros, la interconexión y coordinación eficientes entre las infraestructuras de transporte para el tráfico de larga distancia, pero también para el tráfico regional y local y los servicios de transporte en los nodos urbanos, y una cobertura equilibrada de todas las regiones europeas"*. Sin embargo, el objetivo no dice cómo la articulación de la red central y la red global promoverá la cohesión territorial interna de los diversos territorios europeos.

Por ejemplo, la propuesta de revisión no coadyuva a la transversalidad entre la fachada atlántica europea y el Mediterráneo: no integra el enlace ferroviario directo entre Poitiers – Limoges – Toulouse; y el eje Burdeos-Lyon está unido únicamente por vía aérea. Paralelamente, las decisiones actuales no dan respuesta al aislamiento de determinados territorios afectados por la carencia de conexiones en la propuesta de la Comisión Europea. La RTE-T debe permitir reducir el carácter periférico del litoral atlántico, lo que solamente será posible si la RTE-T permite asegurar la conectividad y la accesibilidad de los territorios periféricos de las diversas regiones.

El artículo 50 del reglamento del RTE-T estipula que el mismo busca a contribuir a la cohesión territorial a través de:

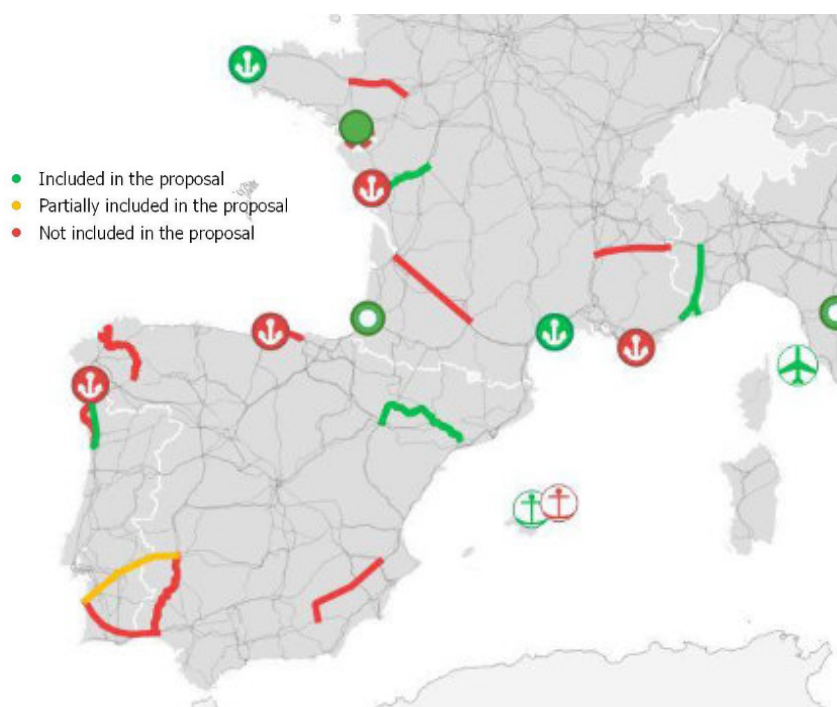
- la integración modal para reforzar los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente, particularmente el tren, las vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia;
- la interoperabilidad;
- el desarrollo coordinado de las infraestructuras, en particular los trazos transfronterizos para poner en marcha un sistema ferroviario de transporte de mercancías totalmente interoperable, así como un transporte ferroviario de pasajeros de larga distancia a alta velocidad en toda la Unión, que favorezca los desplazamientos entre el sur y el norte de Europa (o entre el norte y el sur de Europa), de la mejor forma posible.

- el apoyo al desarrollo y al despliegue coordinado e integrado de soluciones innovadoras en materia de digitalización de los transportes.

Sin embargo, en el capítulo dedicado a la puesta en marcha del RTE-T, ninguna medida es propuesta en lo que concierne a las regiones periféricas y otras regiones aisladas, insulares y montañosas; así como las regiones con escasa densidad demográfica.

El punto anterior coincide con la posición de la Comisión del Arco Atlántico, estimando que varias de sus demandas de conexión, esenciales para las regiones periféricas, no fueron incorporadas en la propuesta de la Comisión.

Propuestas de la Comisión del Arco Atlántico



La RTA también lamenta que la inclusión de la vía fluvial Burdeos-Toulouse no haga parte de la propuesta de la Comisión Europea. La inclusión de esta vía navegable, habría permitido potenciar más de 600 km de canales y tramos de ríos navegables entre el Atlántico y el Mediterráneo en favor del cambio modal al transporte fluvial. El transporte fluvial es hasta cuatro veces menos oneroso que el transporte vial, además de ser creador de empleos; "sobrio" desde el punto de vista energético y "virtuoso" en términos de emisiones de gases de efecto invernadero¹.

Sobre la gobernanza de la RTE-T, el papel del Coordinador y la participación de las autoridades regionales.

La RTA lamenta que su recomendación de crear una agencia independiente para supervisar el trabajo de la RTE-T no haya sido integrada en la propuesta de revisión. La RTA reitera su petición en este sentido.

Además, considera necesario tener en cuenta el proyecto de creación de una macrorregión atlántica que podría ser llamada a jugar un papel en la gobernanza del RTE-T.

En general, la RTA insiste en el fortalecimiento de los niveles regional y local en la gobernanza. Es una ausencia que debería corregirse.

¹ Fuente: sitio web de vías navegables de Francia. <https://www.vnf.fr/vnf/> (consultado en junio de 2022)

Más aún, la RTA se pronuncia favorablemente sobre el nivel regional, pues lo considera el alfa y omega de la gobernanza. El nivel local debe también estar integrado en el procedimiento de gobernanza.

En lo que concierne a la coherencia del RTE-T

Para alcanzar los objetivos de la RTE-T, los miembros de la RTA solicitan a los agentes públicos a todos los niveles que adopten instrumentos de financiación consecuentes y en el largo plazo.

Las conexiones en su dimensión internacional

PROPUESTA N° 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.

ELEMENTOS DE SATISFACCIÓN

Sobre la adaptación de las infraestructuras para conectar las regiones atlánticas con el resto de Europa.

La RTA constata que existe una verdadera voluntad política para conectar los territorios europeos entre sí.

También parece haber un deseo de apoyarse en los puertos de la fachada atlántica. Esto es importante para la región de **País del Loira** y su Gran Puerto Marítimo (GPM) Nantes – Saint-Nazaire. El CESER del País de la Loire subraya el interés de desarrollar del GPM de Nantes – Saint-Nazaire. También votó una contribución sobre este tema a finales de 2020².

La RTA observa con satisfacción la modificación de las rutas para incluir una serie de nuevas ciudades en el corredor atlántico (el puerto de Brest-Roscoff para la región de Bretaña), así como los enlaces marítimos Brest-Shannon Foynes, Brest-Cork y Brest-Dublín a la red básica y el enlace ferroviario Brest-Rennes-Nantes incluido en la red básica ampliada.

Del mismo modo, el vínculo entre Cherburgo y Le Havre e Irlanda es muy acertado y ya se observan sus efectos positivos.

En lo que concierne al Brexit

El documento de la CE incluye cambios importantes que permiten tener en cuenta el Brexit y la necesaria conexión de la fachada atlántica con Europa del este. Las sinergias con otros dos corredores (Mediterráneo y Mar del Norte-Mediterráneo) aparecen reforzadas.

RTA destaca la importancia de las conexiones con Irlanda y la aplicación estricta del Tratado del Brexit. La RTA también reitera la importancia de implementar las inversiones del Estado en la línea París-Orleans-Limoges-Toulouse (POLT). Que debería contar con financiación europea adicional para costear los equipamientos necesarios.

En lo que concierne a la coherencia entre los objetivos europeos del RTE-T y las prioridades estratégicas de las regiones de la fachada atlántica

La RTA acoge con satisfacción la inclusión de la línea de tren Bayona-Mouguerre y la línea Rochelle-Poitiers en la red básica. Así como la integración de la conexión Burdeos-Nantes en la red global.

En lo que se refiere a los mapas de la RTE-T, la RTA acoge con satisfacción los siguientes cambios que conciernen a la región Nueva Aquitania:

- La adición de dos nuevos nodos urbanos: Limoges y Poitiers, además de Burdeos;
- La adición del Centro Europeo de Mercancías Mouguerre a la lista de terminales ferroviarias y de carreteras de la red básica, además de Burdeos;
- La adición de líneas ferroviarias de mercancías: Burdeos-Niort y La Rochelle-Poitiers en la red básica ampliada y La Rochelle-Nantes en la red mundial;
- La adición de las líneas ferroviarias convencionales Nantes-La Rochelle y Niort-Burdeos para pasajeros, en la red global.

DISPOSICIONES QUE REQUIEREN MEJORAS:

Sobre la adaptación de las infraestructuras para conectar las regiones atlánticas con el resto de Europa.

La RTA insiste en las siguientes prioridades:

- La RTA invita a promover la conexión de las regiones del Arco Atlántico con los corredores europeos prioritarios contando con infraestructuras adecuadas para satisfacer las necesidades de interoperabilidad europea.
- Los miembros de nuestra red exigen un trato justo del corredor atlántico en comparación con otros corredores europeos, aplicando los compromisos asumidos y evitando nuevos retrasos.
- La RTA invita a los actores concernidos a concretar el enlace corredor Atlántico / Mar del Norte – Corredor Mediterráneo teniendo en cuenta las conexiones Le Havre / Rouen – Amiens – Chalon y Alemania.

Sobre el Brexit

Las consecuencias del Brexit en las regiones atlánticas tendrán repercusiones significativas en estos territorios. El documento no parece hacer suficiente hincapié en ese punto.

Sobre la coherencia entre los objetivos europeos de la RTE-T y las prioridades estratégicas de las regiones

A nivel internacional, nos parece necesario reforzar la importancia geoestratégica para Europa del corredor atlántico (conexiones con el continente americano y África) para garantizar condiciones de autonomía alimentaria, industrial, energética, etc., cuya importancia ha sido recalcada en el contexto geopolítico global que emerge a raíz de la guerra en Ucrania, incluido el papel fundamental de los puertos, las plataformas multimodales y las conexiones de los puertos con el ferrocarril.

En lo que respecta a los territorios, el Reglamento de la RTE-T debería tener mejor en cuenta los desafíos que se plantean a los territorios de la fachada atlántica en términos de aceptabilidad, atractividad, desarrollo económico y social, cohesión e igualdad de los territorios y responder a la pregunta: ¿qué impactos genera el RTE-T en el proyecto territorial?.

ASUNTOS NO CONTEMPLADOS QUE DEBEN TENERSE EN CUENTA

Sobre el conflicto en Ucrania

La RTA subraya la necesidad de que la revisión del reglamento del RTE-T incluya consideraciones con respecto a la guerra en Ucrania y sus consecuencias. En particular, la búsqueda de una mayor soberanía europea y nacional en los ámbitos de la agricultura, la alimentación y la industria.

Sobre la coherencia entre los objetivos europeos de la RTE-T y las prioridades estratégicas de las regiones

El documento tendrá que ser adaptado caso por caso para dar respuesta a los problemas específicos de cada territorio. A manera de ejemplo, el documento es muy ambicioso en materia de transporte ferroviario de mercancías, lo que para la RTA es positivo. Sin embargo, parece alejado de las realidades económicas y logísticas de algunos territorios, que probablemente encontrarían muchas dificultades para cumplir con los objetivos identificados.

Esta coherencia necesaria, requiere un papel más importante de las autoridades regionales en la gobernanza.

Accesibilidad, enlaces inexistentes y cuellos de botella

PROPUESTA Nº 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.

ELEMENTOS DE SATISFACCION

Sobre el contorno de las metrópolis nacionales

La RTA nota que la propuesta define como prioridad para la red básica el desarrollo de las conexiones faltantes y la eliminación de cuellos de botella, en particular en los tramos transfronterizos.

Sobre la modernización de las líneas ferroviarias y los servicios de autopistas ferroviarias entre Portugal, España y Francia y la aceleración de los enlaces transfronterizos.

En el sector ferroviario, la UE se ha fijado la ambición de duplicar el tráfico de alta velocidad para 2030 y triplicarlo para 2050. Sin embargo, la CE reconoce que entre 2001 y 2019, los servicios ferroviarios transfronterizos aumentaron solo un 1 %, los servicios nocturnos transfronterizos disminuyeron un 65 % y solo el 7 % del tráfico ferroviario de pasajeros es transfronterizo. En vista de ello y de los objetivos

fijados, la RTA saluda la propuesta de la Comisión Europea de establecer un plan de acción para fomentar los servicios ferroviarios de viajeros de larga distancia y transfronterizos.

Sobre la mejora de la conectividad y el equilibrio territorial ante los retos del aislamiento de los territorios de la fachada atlántica.

La RTA observa con satisfacción las disposiciones relativas al transporte ferroviario de mercancías que en la propuesta parecen mejor conectados con los "corredores de transporte europeos" incluyendo los antiguos corredores de la red básica, al mismo tiempo que se refuerzan los requisitos para el transporte ferroviario de mercancías.

Para la RTA, otro elemento de satisfacción es la estructuración de los enlaces transfronterizos entre los puertos de Irlanda, Bretaña y Normandía, a saber: la inclusión del puerto de Brest-Roscoff y los enlaces marítimos Brest-Shannon Foynes, Brest-Cork y Brest-Dublín en la red básica, así como el enlace ferroviario Brest-Rennes-Nantes incluido en la red básica ampliada con el puerto de Cherburgo.

DISPOSICIONES QUE REQUIEREN MEJORAS

Sobre el contorno de las metrópolis nacionales

El impacto de la RTE-T en el contorno de las metrópolis regionales y la descongestión de determinadas carreteras regionales podrían ser mejor abordados en el proyecto de revisión y la respectiva financiación podría ser precisada.

En relación con la modernización de las líneas ferroviarias y el desarrollo de los servicios de autopistas ferroviarias entre Portugal, España y Francia y la aceleración de los enlaces transfronterizos.

En general, la RTA estima que el documento debería tener más en cuenta las limitaciones técnicas que afectan la armonización de los sistemas ferroviarios de los diferentes estados miembros. Por otra parte, la "movilidad para todos y todas" debería estar en el centro de la revisión de la RTE-T.

En términos de objetivos la RTA destaca:

- La modernización de la red ferroviaria para eliminar las barreras técnicas que afectan la circulación de pasajeros y mercancías. Entre dichas barreras, cabe destacar: la longitud máxima básica del tráfico ferroviario en la red convencional (considerablemente inferior a la longitud mínima estándar de 750 metros impuesta por la Comisión Europea y adoptada por España para nuevos proyectos ferroviarios), la existencia de rampas superiores a 150/00 (rampa máxima adoptada en España para nuevas rutas); tramos no electrificados y pasos a nivel, que constituyen un obstáculo para el funcionamiento de las vías; la obsolescencia de los elementos de vía (balasto, traviesas y raíles) y problemas relacionados con la señalización o la necesidad de estabilizar la infraestructura ferroviaria (plataforma, puentes, túneles, etc.), con el fin de aumentar la fiabilidad de las líneas. De manera más general, la RTA expresa la necesidad de avanzar en las conexiones transfronterizas, entre Portugal y España por ejemplo, para garantizar la mejor integración de las redes, la conexión ferroviaria entre La Coruña, Oporto, Lisboa, la conexión entre Faro y Sevilla y la conexión con Extremadura y Castilla y León siguen pendientes.
- Finalizar los proyectos de infraestructura en el corredor prioritario de la RTE-T ya iniciado, centrándose en la eliminación de los cuellos de botella y la mejora de las conexiones transfronterizas. Los miembros de la RTA son conscientes de la prioridad de la finalización de las obras suspendidas. Aun así, el plazo del 2030 para la realización de los trabajos de la red central no debe significar el abandono o la suspensión de los trabajos en la red global (2050).

Esto iría en contra de objetivos tan importantes como la cohesión territorial o la necesidad de una mayor capilaridad. En este sentido, la mejora de la red y la inclusión de regiones aisladas de este corredor no solo mejora y facilita su accesibilidad y conectividad, sino que también contribuye a la visibilidad de un mayor número de regiones europeas, lo que se traduce en una mejora de la competitividad del tejido productivo al facilitar el acceso a los mercados.

- Mejorar las conexiones transfronterizas para cerrar las brechas entre las redes de los Estados de la Unión. Se necesita un impulso político decidido y coordinado, tanto de los gobiernos de Portugal, España y Francia como de las instituciones de la Unión Europea (UE) para resolver los importantes retrasos en la ejecución de las obras del corredor y garantizar la eficiencia en el transporte de mercancías (costes económicos, sociales y medioambientales). En este sentido, la UE debe exigir que los planes nacionales de infraestructuras garanticen las conexiones transfronterizas y comprometan los fondos necesarios para su consecución dentro de los plazos acordados. En el caso español, por ejemplo, el conocido como "Y vasco" tiene 13 años de retraso (último plazo oficial 2026) y, si sumamos el existente en Francia, la capacidad operativa total de la "Y vasca" se retrasaría al menos 32 años.
- Adoptar y gestionar planes nacionales de mantenimiento de las infraestructuras de la RTE-T (red obsoleta en algunos territorios), dado que este mantenimiento es un problema muy subestimado en varios países. Como se indica en el documento de información del CES europeo, "La revisión del reglamento relativo a la RTE-T y a los corredores ferroviarios de mercancías", debe aplicarse a escala europea un plan principal de seguimiento de la red.

ASUNTOS NO CONTEMPLADOS QUE DEBEN TENERSE EN CUENTA

Sobre el contorno de las metrópolis nacionales

La RTA insta a la Unión Europea a abordar este tema esencial. Las circunvalaciones de París y Madrid son tanto una necesidad, especialmente para el transporte de mercancías como una posibilidad. En efecto, desde los puertos franceses, portugueses y españoles, en muchos casos, no se trata de crear nuevas infraestructuras, sino de renovarlas y modernizarlas. Las únicas mercancías que deben ir a París, Madrid o Lisboa son las que deben ser entregadas a París, Madrid o Lisboa. Otras mercancías no tienen ninguna razón para transitar por estas capitales, especialmente si imponen roturas en las cargas.

En relación con la modernización de las líneas ferroviarias y el desarrollo de los servicios de autopistas ferroviarias entre Portugal, España y Francia y la aceleración de los enlaces transfronterizos.

La RTA considera que el Reglamento RTE-T debe tener en cuenta las repercusiones medioambientales de estos proyectos, entre las cuales cabe resaltar el impacto de la línea de alta velocidad sobre la biodiversidad, vinculado a la artificialización y la alteración de las continuidades ecológicas; así como a la huella de carbono, que debería equilibrar las emisiones inducidas por la construcción y el uso de la infraestructura con las emisiones evitadas por el cambio modal.

Sobre la mejora de la conectividad y el equilibrio territorial ante los retos del aislamiento de los territorios de la fachada atlántica.

Se prioriza la resolución de los cuellos de botella a nivel transfronterizo, la RTA recuerda que también existen a nivel interregional y subregional, que requieren ser solucionados igualmente.

Transiciones energéticas y digitales

PROPUESTA Nª4:

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

ELEMENTOS DE SATISFACCIÓN:

En cuanto a la consideración de los desarrollos tecnológicos y climáticos y la toma en consideración del impacto del transporte en el medio ambiente a través de un proyecto empresarial y social común.

La RTA acoge favorablemente la importancia dada en el proyecto de revisión a los efectos del cambio climático que se manifiesta en acciones dirigidas a fortalecer la resiliencia de la red, el uso de combustibles alternativos, la promoción de la multimodalidad y la electrificación. La transición ecológica también está muy presente, en particular, en el objetivo de lograr un transporte libre de carbono. El potencial de la tecnología digital en el transporte parece haber sido bien dirigido por el documento.

La RTA saluda la propuesta de la CE de favorecer la inclusión del transporte marítimo de corta distancia / cabotaje entre los transportes de baja emisión de carbono que es necesario desarrollar, puesto que se trata de un desafío de talla para contribuir a alcanzar los objetivos climáticos de la Unión Europea.

Sobre el desarrollo de vehículos con baja emisión de carbono

La revisión tiene como objetivo abordar la "falta de integración de los estándares de infraestructura de los combustibles alternativos de diez toneladas, que tienen impactos negativos en el clima y el medio ambiente".

Se garantiza la plena alineación con otras iniciativas políticas de combustibles alternativos:

- La propuesta prevé que todos los modos de transporte cumplan las nuevas obligaciones en cuanto a la disponibilidad de combustibles alternativos. Además, las ciudades tendrán que adoptar planes de movilidad urbana sostenible para finales de 2025.
- La propuesta garantiza la armonización con otras iniciativas políticas relacionadas con los sistemas de transporte inteligentes. El artículo 44 apoya la propuesta relativa al desarrollo y despliegue de tecnologías innovadoras.

- La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente tiene por objeto garantizar que al menos 30 millones de automóviles y 80 000 camiones de cero emisiones estén en servicio en las carreteras de la UE de aquí a 2030, y que casi todos los automóviles, furgonetas, autobuses y vehículos pesados nuevos sean de cero emisiones de aquí a 2050. Los viajes colectivos planificados de menos de 500 km deben ser neutros en carbono dentro de la Unión para 2030; para 2030, Europa debe contar con al menos 100 ciudades climáticamente neutras.

DISPOSICIONES QUE REQUIEREN MEJORAS:

En cuanto a la consideración de los desarrollos tecnológicos y climáticos y la toma en consideración del impacto del transporte en el medio ambiente a través de un proyecto empresarial y social común.

La RTA propone vincular los debates sobre el tema de la descarbonización con el de las transiciones necesarias, así como la evolución del contexto tras el inicio de la guerra en Ucrania. Debemos incluir una aceleración de la investigación científica sobre energías alternativas, pero esto no debe ser una excusa para no contribuir a los objetivos de la RTE-T y, en particular, aquellos relativos a la transición energética.

Sobre el desarrollo de vehículos de bajas emisiones

Hay grandes desafíos que es preciso tener en cuenta en lo que respecta a la descarbonización del transporte marítimo y aéreo. La propuesta de revisión prevé el desarrollo de tecnologías innovadoras de combustibles alternativos para los ferrocarriles, como el hidrógeno para los tramos exentos de la obligación de electrificación. Sin embargo, el documento no proporciona información sobre el apoyo a la investigación científica indispensable para dicho desarrollo.

ASUNTOS NO CONTEMPLADOS QUE DEBEN TENERSE EN CUENTA

Sobre el desarrollo de vehículos de bajas emisiones

La RTA considera que el punto planteado por la RTE-T sobre este tema es muy importante, pero si se toma en cuenta las conclusiones del último informe del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (GIEC), es necesario ir más allá y guardar en casa los residuos en lugar de transportarlos. Las cuestiones de transporte están vinculadas al consumo (lo más pertinente sería consumir de forma prioritaria lo que se produce localmente o lo más cerca posible). Sería interesante añadir un punto sobre el transporte marítimo a la lista elaborada por la RTA en esta propuesta, ya que el transporte marítimo de corta distancia está incluido por la Comisión Europea en el transporte de bajas emisiones que se va a desarrollar.

Reequilibrio modal y multimodal del transporte

PROPUESTA N°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.

ELEMENTOS DE SATISFACCIÓN:

Sobre el desarrollo de los enlaces ferroviarios y marítimos y la optimización de los enlaces entre ellos para descongestionar la red.

El proyecto de revisión de la Comisión Europea propone mejorar el funcionamiento, la gestión, la accesibilidad, la interoperabilidad, la multimodalidad y la eficiencia de la red, entre otras cosas, mediante el desarrollo de servicios de movilidad digital multimodal y el desarrollo de infraestructuras que permitan una multimodalidad sin discontinuidad, como las líneas ferroviarias de alta velocidad y los enlaces aeroportuarios con las ciudades por tren/tranvía (artículo 44).

La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente establece las etapas que es necesario seguir para lograr un sistema de transporte europeo hacia la consecución de los objetivos de movilidad sostenible, inteligente y resiliente. La misma estima que la cuota de mercado del tráfico ferroviario de mercancías aumentará un 50 % para 2030 y se duplicará para 2050; se espera que las vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia aumenten un 25% para 2030 y un 50% para 2050; se espera que el tráfico ferroviario de alta velocidad se duplique para 2030 y se triplique para 2050.

DISPOSICIONES QUE REQUIEREN MEJORAS:

Sobre el desarrollo de los enlaces ferroviarios y marítimos y la optimización de los enlaces entre ellos para descongestionar la red.

La RTA reconoce que existe una voluntad por avanzar en este aspecto, pero estima que persiste la incógnita sobre cómo se llevará a cabo concretamente en el terreno, y qué actores estarán implicados. Mientras no se identifiquen soluciones en términos de gobernanza, esta interrogante seguirá pendiente. Las preocupaciones sobre la creación de redes territoriales equitativas en relación con los objetivos del Pacto Verde se suman a los interrogantes planteados por los miembros de la RTA.

Sobre el desarrollo del cambio modal para favorecer modos de transporte que emitan menos gases de efecto invernadero y sean menos contaminantes.

La transferencia modal se logra apoyando el desarrollo de Autopistas Ferroviarias en el Atlántico.

RTA considera que debe tenerse en cuenta la especificidad de la Península Ibérica conectado su red ferroviaria con el resto del corredor atlántico y otros corredores europeos. Para garantizar un "transporte rentable, fluido, competitivo y sostenible", se requiere la eliminación de cuellos de botella entre España y Francia debidos a las interrupciones de carga, capacidad o calibre. El principal obstáculo entre los dos países es la diferencia de ancho de vía, lo que a su vez limita la eficiencia y la sostenibilidad del transporte en todo el eje atlántico.

Sobre la adopción de planes nacionales de mantenimiento de la infraestructura de la RTE-T

El artículo 48 (Mantenimiento y Ciclos de Vida del Proyecto), incluye la creación de planes de mantenimiento a largo plazo y la consideración de las necesidades y costos de mantenimiento a lo largo de la vida útil de la infraestructura en la fase de planificación, consecuentemente con la propuesta de la RTA. Sin embargo, la Unión Europea debe incitar de manera aún más resuelta a estados como Francia, que está significativamente atrasado en comparación con el resto de los Estados Miembros. Además de dicho incentivo, se agrega el tema de la gobernanza y dos preguntas relacionadas: ¿quién hace qué? ¿Y quién financia qué?

Papel estratégico del transporte ferroviario y marítimo

PROPUESTA Nº 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

ELEMENTOS DE SATISFACCIÓN:

En cuanto a la ejecución de proyectos de electrificación ferroviaria, las propuestas de nuevas rutas y la complementariedad entre el tráfico ferroviario y de vehículos pesados de mercancías de larga distancia, por un lado y la desaturación de nodos transfronterizos, por el otro.

La Comisión Europea propone revisar la Directiva de Sistemas Inteligentes de Transporte (STI) de 2010. De esta manera, la Comisión pretende apoyar el desarrollo de productos y servicios que faciliten la emergencia de un sistema de transporte más inteligente e interoperable en Europa. El objetivo es permitir mayor eficiencia en la gestión del tráfico y facilitar una combinación de modos de transporte más sostenibles. Además, estas medidas facilitarán el acceso a la información para los ciudadanos y ciudadanas, permitiéndoles planificar con mayor facilidad sus viajes a la hora de combinar diferentes modos de transporte.

El proyecto de revisión considera el papel estratégico y las consecuencias en términos de infraestructura y equipamiento. Además, se observa cierta flexibilidad lo que permite tomar mejor en cuenta los problemas específicos de cada territorio.

La RTA hace parte de su satisfacción con las nuevas rutas propuestas tales como el enlace ferroviario Brest-Rennes-Nantes en la red básica ampliada y los nuevos enlaces marítimos con Irlanda que incluyen los enlaces marítimos Brest-Shannon Foynes, Brest-Cork y Brest-Dublín en la red básica.

En lo que respecta a una mayor cooperación entre los puertos marítimos para mejorar las infraestructuras portuarias y el desarrollo de enlaces multimodales de bajas emisiones.

La RTA se felicita por el deseo de desarrollar y desarrollar los puertos y así como por los nuevos requisitos para los puertos, incluidos en el artículo 25, que deberían permitir avanzar hacia el objetivo de descarbonización de los usos portuarios.

« Se exige a los Estados miembros velar por que:

- las infraestructuras para combustibles alternativos sean desplegadas en los puertos marítimos de la red básica;
- los puertos marítimos de la red básica estén equipados con la infraestructura necesaria para mejorar el rendimiento medioambiental de los buques en los puertos, incluidas las instalaciones receptoras para la entrega de residuos;
- el VTMISS y la SafeSeaNet sean puestos en marcha;
- se implementen ventanillas únicas nacionales marítimas.

Además, a más tardar el 31 de diciembre de 2050 los Estados miembros velarán por que:

- los puertos marítimos de la red global estén conectados con la infraestructura ferroviaria y viaria y, cuando sea posible, con las vías navegables interiores, excepto cuando las limitaciones geográficas o físicas significativas impidan dicha conexión;
- todo puerto marítimo de la red básica que gestione el tráfico de mercancías ofrezca al menos una terminal multimodal de mercancías abierta a todos los operadores y usuarios de manera no discriminatoria y que aplique tarifas transparentes y no discriminatorias».

Sobre una definición más precisa de la estrategia europea para las autopistas marítimas.

La Unión Europea se asegura de que el BREXIT no interrumpa significativamente la red de transporte irlandesa, en particular la conectividad con Europa continental, para lo cual adoptó medidas especiales que permiten que, tras la adopción del Reglamento CEF II, Irlanda integre primera vez, dos corredores de la red básica de la RTE-T. Es así que, además de permanecer en el corredor Mar del Norte-Mediterráneo, Irlanda se ha integrado en el corredor atlántico, con los tres puertos principales de Dublín, Cork y Shannon-Foyne conectados a dos importantes puertos marítimos franceses (Le Havre y Nantes Saint-Nazaire).

La propuesta que permite a los puertos de la red global desarrollar proyectos CEF sin involucrar un puerto central es favorable para los puertos periféricos y ayudará a promover el cambio modal hacia el transporte marítimo de corta distancia.

El espacio marítimo europeo sustituye a las autopistas del mar. Cuenta con un coordinador específico. La RTA apoya esta medida.

DISPOSICIONES QUE REQUIEREN MEJORAS:

En cuanto a la ejecución de proyectos de electrificación ferroviaria, propuestas de nuevas rutas y la complementariedad entre el tráfico de trenes y vehículos pesados de mercancías de larga distancia y la desaturación de nodos transfronterizos.

Los aspectos del método y el proceso necesitan ser refinados para saber cómo lograr esto concretamente.

En lo que respecta a una mayor cooperación entre los puertos marítimos para mejorar las infraestructuras portuarias y el desarrollo de enlaces multimodales de bajas emisiones.

Los miembros de la RTA reconocen que el proyecto de revisión de la CE refleja una voluntad para avanzar en este aspecto, pero estima que aún es necesario aclarar la estrategia sobre este aspecto.

Sin embargo, la RTA sugiere aumentar la intermodalidad ferrocarril-puerto, promoviendo la intermodalidad entre el tráfico marítimo y ferroviario, lo que atraerá nuevas empresas y actividades y mayores inversiones. Deben fomentarse enérgicamente las conexiones ferroviarias con todas las instalaciones portuarias.

La RTA destaca, que debido al papel de los puertos en el uso adecuado del potencial de las autopistas del mar, es necesario garantizar enlaces inteligentes y sostenibles entre los modos de transporte marítimo y las conexiones con el *hinterland*, en particular facilitando las conexiones por carretera o ferrocarril.

Sobre la precisión de la estrategia europea para las autopistas marítimas.

RTA propone consolidar los servicios de las "autopistas del mar" que están actualmente en funcionamiento y promover nuevos usos. Aunque figuran entre las prioridades del programa ERM, es necesario reforzar el compromiso con los enlaces marítimos verdes, viables, atractivos y eficientes y su integración en la cadena de transporte. En este sentido, las acciones en el sector marítimo portuario deben dirigirse a mejorar la accesibilidad ferroviaria de los puertos y su red interna y a mejorar las infraestructuras portuarias (canales de acceso, mejoras de calidad, galerías de servicios, llenado de la explanada, etc.).

Función del transporte en caso de crisis importante en la Unión Europea

PROPUESTA N°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.

ELEMENTOS DE SATISFACCIÓN:

Sobre la reflexión sobre áreas prioritarias de interés estratégico en caso de una crisis importante con repercusiones en el sector del transporte.

La propuesta de la CE retira aprendizajes y moviliza la experiencia adquirida en la gestión de crisis durante la pandemia de COVID-19 para evitar interrupciones del tráfico y contingencias futuras: los Estados miembros deben, al planificar las infraestructuras, tener en cuenta la seguridad y la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático, los peligros naturales, las catástrofes de origen humano y otras perturbaciones que obstruyan el funcionamiento del sistema de transporte de la Unión. A tal fin, los corredores de transporte europeos también deben incluir importantes rutas de contorno que puedan tomarse en caso de congestión u otros problemas en las carreteras principales. Además, debido a su naturaleza multimodal, un modo puede reemplazar a otro en una emergencia.

DISPOSICIONES QUE REQUIEREN MEJORAS:

Sobre el BREXIT

La RTA pide que se preste más atención al Brexit en cualquier reflexión sobre áreas prioritarias de interés estratégico en caso de una crisis importante con repercusiones en el sector del transporte.

ASUNTOS NO CONTEMPLADOS QUE DEBEN TENERSE EN CUENTA

Sobre la reflexión sobre áreas prioritarias de interés estratégico en caso de una crisis importante con repercusiones en el sector del transporte.

La participación de la sociedad civil en este debate es esencial.

Sobre el impacto de la crisis sanitaria del COVID19 y otros riesgos

La RTA estima que es preciso tomar en cuenta la crisis ucraniana y sus consecuencias. Se trata de un elemento nuevo, que adviene después de los trabajos de revisión del reglamento de la RTE-T, pero esta crisis tendrá inevitablemente consecuencias en el transporte europeo que es preciso afrontar.

Financiación

PROPUESTA Nº8:

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.

ELEMENTOS DE SATISFACCIÓN:

Con respecto a la simplificación regulatoria para facilitar la ingeniería de proyectos.

Existe un cierto grado de flexibilidad ya que el proyecto de revisión del reglamento contempla posibles excepciones.

DISPOSICIONES QUE REQUIEREN MEJORAS:

Encontrar mecanismos de financiación con la participación de fondos privados, ya que el aumento de los costos de las obras públicas aunado a los compromisos financieros para contribuir a la reconstrucción de Ucrania causará presiones financieras significativas.

Con respecto a la simplificación regulatoria para facilitar la ingeniería de proyectos.

Habrà que especificar la forma en que se financiarán los proyectos: procedimientos de contratación, plazos de ejecución de pagos, controles.

Respecto a la importancia de los estudios de impacto ambiental y los equilibrios territoriales que permitan la participación de la sociedad civil.

La revisión refuerza la consideración del impacto ambiental con el principio de "no hacer daño significativo", pero no aborda el impacto social y las cuestiones de equilibrio territorial. La RTA propone sumar a la evaluación criterios para medir los impactos de carácter social y territorial, así como los impactos sobre la salud y la calidad de vida.

Los miembros de la RTA están atentos a la próxima publicación de directrices específicas sobre cómo aplicar y hacer cumplir el principio de «no perjudicar la política de cohesión» que deberá aplicarse a todas las políticas comunitarias que repercuten en el desarrollo territorial y local; incluyendo la política común de transportes. Este principio implica que orientación política debe obstaculizar el proceso de convergencia o contribuir a las disparidades regionales, como se pone de relieve en el octavo informe sobre la cohesión en la Unión Europea publicado en el 2022. Para la RTA, la sociedad civil puede jugar un papel muy importante en la aplicación concreta de este principio.

ASUNTOS NO CONTEMPLADOS QUE DEBEN TENERSE EN CUENTA

Con respecto a la simplificación regulatoria para facilitar la ingeniería de proyectos.

La simplificación es un reto importante para el éxito de los proyectos y para que se respete el calendario de ejecución, pero no se aborda en la revisión.

La evaluación parece ser la misma entre los proyectos realizados por las infraestructuras ya presentes en el anterior Reglamento RTE-T y los nuevos que entran con la revisión en curso. La RTA propone añadir un criterio de evaluación que priorice los proyectos de los nuevos participantes en la red básica.

Sobre la importancia de los estudios de impacto ambiental y de los equilibrios territoriales que permiten la participación de la sociedad civil

La aceptación por parte de la sociedad civil es crucial para el éxito de los proyectos, así como para garantizar la pertinencia de estos proyectos. Aun así, la consulta a la sociedad civil antes de los proyectos no se ve reforzada en el proyecto de revisión de la CE.

La RTA advierte de retrasos significativos en la implementación de proyectos que pueden resultar de una falta de aceptación por parte de la sociedad civil.

La RTA también advierte que el grado de aceptación y las apuestas, particularmente las ecológicas, son de diferente escala entre los nuevos proyectos de infraestructura (como por ejemplo, una nueva línea ferroviaria, una nueva estación) y los proyectos de mejora o renovación de la infraestructura existente.

La plena participación de las regiones no está garantizada por la revisión de la Comisión Europea. Además, el reto de la financiación va más allá del nivel regional: el mismo afectará a todos los niveles de la acción pública, así como también tendrá que debatirse en relación con los diversos sectores económicos involucrados.

CONCLUSION

Al comparar la propuesta de la Comisión Europea de diciembre del 2021 con las 8 propuestas prioritarias globales fijadas en abril de 2021 por la RTA, los miembros de la red transnacional atlántica destacan lo siguiente:

> Elementos de satisfacción

- ◆ El calendario de finalización de la red de transporte parece más realista, particularmente gracias a la introducción de una etapa suplementaria (la red central extensa que deberá ser finalizada en el 2040).
- ◆ EL documento propone igualmente varios ajustes indispensables para mejor tener cuenta del Brexit y la necesaria conexión de la fachada atlántica con el resto de Europa. Las sinergias parecen así reforzadas entre el corredor atlántico y dos otros corredores (Mediterráneo y mar del Norte).
- ◆ La toma en cuenta de los efectos del cambio climático se manifiesta en las acciones que buscan reforzar la resiliencia de la red, la utilización de carburantes alternativos, la promoción de la multimodalidad y la electrificación. Destaca también la integración de los corredores de transporte ferroviario de mercancías en la red central.
- ◆ La creación de nodos urbanos debería facilitar los esfuerzos llevados a cabo por las aglomeraciones para convertirse en hubs intermodales.

> Disposiciones que requieren mejoras

- ◆ En materia de gobernanza, subrayamos el rol reforzado de los coordinadores, que podrán emitir dictámenes sobre los proyectos presentados al MCE para sus corredores correspondientes. Además, sus programas de trabajo podrían adquirir carácter prescriptivo. Sin embargo, no se ha previsto ninguna disposición para reforzar el papel de las regiones. La creación de una agencia independiente de control y seguimiento de los trabajos no es sugerida.
- ◆ El proyecto de modificación del reglamento menciona una revisión de la Directiva del 2010 sobre los sistemas de transporte inteligentes (STI) pero no garantiza suficientemente la protección de datos informáticos.

> Asuntos no contemplados que deberían tenerse en cuenta

- ◆ Ninguna disposición aborda el tema de la aceptabilidad de los nuevos proyectos e infraestructuras.

- ◆ Observamos también la ausencia de precisión en lo que concierne a una estrategia de la UE para las autopistas marítimas.
- ◆ Finalmente, la propuesta de revisión incluye pocas evoluciones en lo que se refiere a las reglas para facilitar la ingeniería y la elegibilidad de los proyectos, así como el mantenimiento de la red.