



Proyecto de contribución conjunta de la CCAA y las Regiones del Arco Atlántico

Respuesta a la consulta de la Unión Europea sobre la revisión de la Red Transeuropea de Transporte

*Respuesta coordinada por la Comunidad de Aglomeración de Poitiers (Francia)
y la secretaria técnica de la CCAA*

REPASO DE LOS ELEMENTOS DE CONTEXTO Y DE LAS ORIENTACIONES DE LAPOLÍTICA DE LA RTE-T DESDE 2004

La Comisión Europea, en presencia de Antonio Tajani, Vicepresidente de la Comisión encargada del Transporte ha lanzado oficialmente los días 14 y 15 de octubre un vasto proceso de revisión de la red transeuropea de transporte (RTE-T) que dio lugar a la presentación de un Libro Verde 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 30 de abril, se ha solicitado la opinión de una variada gama de actores 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 RTE-T.

Desde 2004, el Arco Atlántico se ha implicado en varios proyectos que deben contribuir a alcanzar dos objetivos principales: mejorar las conexiones por carretera y ferroviarias Norte-Sur de la fachada atlántica y participar a la reducción de las emisiones de CO². Entre los 30 proyectos seleccionados, 5 conciernen a la parte continental y 2 específicamente las Islas Británicas e Irlanda:

- Eje ferroviario de alta velocidad del suroeste europeo que permita una conexión Norte-Sur
- Eje multimodal Portugal/España- resto de Europa (por carretera)
- Eje ferroviario de flete Sines/Algeciras-Madrid-París
- Interoperabilidad de las líneas de alta velocidad de la península Ibérica.
- Autopistas del Mar
- Eje ferroviario Cork-Dublin-Belfast-Stranraer
- Línea principal de la costa oeste en Gran Bretaña

Conscientes de los desafíos de competitividad, atraktividad, y cohesión social, el Arco Atlántico, y en particular sus ciudades, deben estar plenamente conectados 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.

Inscribiéndose en este punto de vista, la Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico se ha asociado a esta consulta en estrecha colaboración con las regiones. Considerando su papel en el crecimiento económico y en el surgimiento de una cohesión social y territorial, las ciudades deben desempeñar una función esencial en la definición y el desarrollo de un nuevo esquema de las redes de transporte transeuropeas.

INTRODUCCIÓN

1. Los actores atlánticos saludan 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 vuelto una condición esencial para el desarrollo de los territorios**.
2. Mientras que el Libro Verde propone orientaciones estratégicas y conceptuales, esta 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 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 a los servicios para todo ciudadano europeo sin distinción de situación geográfica** (infraestructuras de transporte, educación y cultura, salud, calidad medioambiental, energía, agua, etc.) con la misma calidad. Un territorio cohesivo se ve atravesado por un flujo de personas, bienes, servicios, información y conocimiento que permite una fuerte adaptabilidad a los cambios y a las eventuales crisis susceptibles de golpear 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 la escala Europea.** Los escenarios que favorecen la cohesión sobre la competitividad más optimistas demuestran que una mayoría de Regiones de la costa atlántica permanecerán al margen de la parte de la UE más potente económicamente 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 escala de la Unión Europea a riesgo de profundizar las divergencias sociales y económicas con el resto de Europa.

I. LA REVISIÓN DE LA RTE-T DEBE SER LA OCASIÓN DE DAR UN NUEVO IMPULSO A LA CONSTRUCCIÓN DEL PROYECTO EUROPEO

1. La política de la Red transeuropea de transporte (RTE-T) ha intentado esencialmente:

- proporcionar la infraestructura necesaria para el buen funcionamiento del mercado interior y para 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 el desarrollo sostenible.

Desde 1996, se han invertido 400 mil millones 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.

Para la Comisión Europea, la amplitud de los objetivos dificultó la medición del valor añadido comunitario. La Comisión considera pues que no es solamente el momento de preguntar porque los objetivos se han logrado sólo parcialmente, sino también de saber si estas 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 que simplemente de un examen y, quizás, la actualización de las grandes líneas de los planes y proyectos prioritarios.

2. Condición de aplicación del principio cardinal de libertad de circulación de las personas y bienes, base del Tratado de Roma de 1957, la apertura de las grandes redes de transportes 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, es el ferrocarril, construido sobre bases técnicas nacionales, difíciles de armonizar rápidamente, y también impregnado de las culturas nacionales, el que registra más frenos 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 sus compromisos de respeto del 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.

3. El transporte es también una cuestión preponderante respecto al carácter periférico del espacio Atlántico o a la seguridad marítima, sin olvidar las infraestructuras portuarias y la multimodalidad que deben adaptarse a un tráfico en perpetua evolución. Los actores atlánticos se congratulan por la instauración de una política marítima integrada de la UE.

► Esta debe ser reforzada por su articulación estrecha con la revisión de las RTE-T, permitiendo la realización de proyectos estructurales necesarios para el desarrollo del espacio atlántico.

II. UNA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE, AL SERVICIO DE LA CONSTRUCCIÓN EUROPEA

Siempre respetando los principios de desarrollo sostenible, la movilidad de los bienes y de las personas es un factor primordial de crecimiento, poder de atracción y 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. **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 y regionales y locales, en particular, a través de la acción comunitaria destinada a promover la interconexión y la interoperatividad de las redes nacionales, y el acceso a estas redes.

2. 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 del Arco Atlántico conectarse a la red europea de transporte respecto a dos 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 las cuales la política de transporte.
 - b. **Apoyar la especificidad del Arco Atlántico (donde destaca el papel de estas ciudades medias en el desarrollo territorial)** y la necesaria conexión de este espacio al resto de Europa con el fin de evitar un efecto de marginalización.
3. El crecimiento económico de Europa y la creación de empleo dependen de la competitividad de los territorios y por lo tanto de la capacidad para beneficiarse de buenas conexiones de transporte con las otras partes del mundo. Debido a su capacidad para generar flujos comerciales y de viajeros y también en el apoyo al desarrollo de grandes infraestructuras, **la política de la RTE-T participa en el crecimiento económico de Europa.**
 - ▶ **Es preciso definir tres condiciones básicas fundamentales en la intervención de la UE:**
 - a. La definición de una red de infraestructuras organizada en torno a una red central y secundaria
 - b. 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.
 - c. El apoyo
 - d. a la organización de una "cadena logística" a escala europea basándose más concretamente en el refuerzo de la COMODALIDAD (mar-ferrocarril).
4. **La nueva RTE-T y su política de puesta en marcha deberán ser una verdadera herramienta de competencia para la carretera, desarrollando una red europea de viajeros y carga.** 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 necesidades de transporte eficaz, de servicios de co-modalidad para los pasajeros y el apoyo a la innovación en particular en el acceso a la información.
 - ▶ **Una proposición concreta para el esquema futuro : Reforzar la dinámica de los proyectos RTE proponiendo el desarrollo de una conexión de estas infraestructuras a las redes del centro de Europa, especialmente sobre el eje ferroviario que conecta la costa Atlántica al eje Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest-frontera ucraniana.**

III. UNA RTE-T QUE FAVORECE LA INTERMODALIDAD Y UNA OFERTA EUROPEA DE TRANSPORTE INTEGRADO

1. Las ventajas de una red europea deben permitir generar la captación y el descenso de los flujos entre los puntos de partida y de llegada. A tal efecto, las RTE- T deben integrar y sostener en torno a una red "prioritaria", la articulación con otras redes. A este respecto, el informe de actividad del coordinador europeo del eje ferroviario suroeste destaca que "el funcionamiento óptimo del eje suroeste atlántico debe apoyarse una política de transporte coherente".
 - ▶ **Los grandes corredores deben conectarse entre ellos y a redes secundarias que contribuyan plenamente a la eficacia de la intervención de la UE.**
2. La afirmación de una red global europea es necesaria 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". Debe permitir la consideración de una ambición comunitaria en plazo respecto a adaptaciones del territorio y efectos palancas.

- ▶ **En este sentido, deberá establecerse una diferenciación entre las redes de carga y de viajeros.**
3. La definición de los proyectos de interés comunitario deberá evolucionar hacia una consideración de varios criterios que no sean exclusivamente macroeconómicos. La CVAA propone que las ciudades, en tanto que como "centros multimodales", estén integradas en los criterios de identificación y conexión de las redes. Eso implica una ampliación de los criterios de subvencionabilidad de los territorios que no se limite exclusivamente a las zonas a fuerte 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 grandes puertos del Atlántico** estructurando y desarrollando el cabotaje y **las salidas terrestres (y más concretamente la carga ferroviaria)**. La parte CARGA de la RTE-T ha comenzado a proporcionar respuestas en el ámbito del transporte de mercancías, donde el crecimiento esperado es del 34% entre 2005 y 2020.
 5. La revisión de la RTE-T deberá permitir la introducción verdaderos servicios y estructuras modales con el fin de aportar soluciones para superar problemas como la congestión, la subida de las emisiones de dióxido de carbono. Su articulación con las autopistas del mar merece una mayor atención para favorecer los intercambios internos y también 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 de un servicio de comunicación de la costa atlántica hacia el Este** a través de una red complementaria de la red básica y los corredores existentes.
 - b. **Desarrollo de la capilaridad de la red Carga apoyando la aparición de un polo logístico intermedio** que permita reagrupar los flujos en una parte de los territorios a atravesar, conectándolos a las grandes vías ferroviarias.

IV. QUÉ MEDIOS Y QUÉ MÉTODO

1. **Ofrecer un espacio más amplio a las propuestas y a la concertación territorial en la elaboración del esquema europeo.** Si el papel de los Estados miembros en la definición de los proyectos de interés común se reconoce claramente, conviene que la Unión Europea deje una parte de propuesta más importante al Parlamento así como a las ciudades y a las regiones.
2. Además de los frenos, de carácter político y técnico a la competitividad del sector ferroviario, juzgado menos fiable y menos flexible que la carretera, la financiación actual de las inversiones ferroviarias se revela insuficiente para alzarlo a un nivel de competitividad comparable a la carretera. *La dotación de créditos de las Redes Transeuropeas de Transportes fue de 8,3 mil millones de euros para el período 2006-2013 contra 21 mil millones solicitados.*
 - ▶ A tal efecto, el papel de la Comisión debe promover una mejor coordinación entre los Estados miembros pero sobre todo **requiere que la Unión Europea redefina una posición de mayor impulso en la financiación de infraestructuras red.** Esta posición implica previamente un aumento de la dotación financiera dedicada, una redefinición de los métodos de participación financiera de la Unión Europea y de sus herramientas financieras.