

GALICIA NA REDE BÁSICA TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE DE MERCADORÍAS. **RETOS ESTRATÉXICOS DE FUTURO.**

Colección Informes 1/19



GALICIA NA REDE BÁSICA TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE DE MERCADORÍAS. **RETOS ESTRATÉXICOS DE FUTURO.**

Colección Informes 1/19



GALICIA NA REDE BÁSICA TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE DE MERCADORÍAS. **RETOS ESTRATÉXICOS DE FUTURO.**

Colección Informes 1/19

GALICIA NA REDE BÁSICA TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE DE MERCADORÍAS. RETOS ESTRATÉXICOS DE FUTURO.

©Consello Económico e Social de Galicia

Informe 1/19, aprobado polo Pleno o 11 de febreiro de 2019

Este documento pode consultarse tamén no sitio web do Consello:

www.ces-galicia.org

ÍNDICE

PRÓLOGO

INTRODUCCIÓN

I.- CONTEXTO EUROPEO

II.- ESPAÑA NO CONTEXTO EUROPEO

**III.- GALICIA NO CORREDOR ATLÁNTICO.
RETOS ESTRATÉXICOS DE FUTURO**

**IV.- PROPOSTAS E CONCLUSIÓNS DO
CONSELLO ECONÓMICO E SOCIAL**

PRÓLOGO

A inserción de Galicia na Rede Europea de Transporte de mercadorías, e máis concretamente no corredor atlántico, é unha inquietude recorrente non só entre os axentes socioeconómicos presentes no Consello Económico e Social de Galicia, senón tamén pola sociedade en xeral. Esta preocupación pola mellora da conectividade e accesibilidade dun territorio, así como pola sustentabilidade e a eficiencia do transporte, é unha preocupación compartida tanto polos CES da fachada atlántica agrupados na Rede Transnacional Atlántica (RTA) como por outros CES de España.

Así, en outubro de 2018, no marco da reunión da RTA celebrada en París decidimos que era necesario reforzar a posición das rexións atlánticas en relación co chamado corredor atlántico.

Ao mesmo tempo, no marco das relacións institucionais con outros CES autonómicos en España, en novembro dese mesmo ano os CES de Andalucía, Castela e León, Extremadura e Galicia, en base ao denominador común que supón compartir fronteira con Portugal, asinamos un con-

venio de colaboración entre cuxos obxectivos figura “dar impulso necesario para a coordinación de actividades conxuntas no marco do corredor atlántico, un dos nove Corredores Prioritarios Europeos, que unen en diagonal a Península Ibérica con Francia e Alemania, dando continuidade ás redes de transporte” europeas.

Á marxe do interese xeral que para a RTA e os CES da raia ten mellorar ou alcanzar a inserción no devandito corredor, o CES-Galicia, ante o elevado nivel de preocupación que mostran diversas asociacións, organizacións empresariais, sindicatos, etc, decide elaborar un documento que recolla as propostas consensuadas dos axentes socioeconómicos representados no CES. Este documento está aberto a todos aqueles organismos, institucións ou sectores coas mesmas inquietudes neste tema e as súas conclusións serán trasladadas aos responsables políticos e sociais europeos, nacionais e autonómicos.

INTRODUCCIÓN

O transporte pódese considerar como un dos principais factores que contribúen a unha sociedade máis próspera, sendo fundamental para impulsar o crecemento económico intelixente, sustentable e incluso, a creación de emprego, as relacións comerciais así como para mellorar a calidade de vida das persoas. No ámbito da Unión Europea (UE) un sistema de transporte eficiente debe ser considerado unha pedra angular no impulso do proceso de integración, para o que non só é necesario mellorar e completar a rede transeuropea de transportes senón tamén actualizala e ampliála coas conexións que faltan así como reducir as barreiras de acceso aos mercados.

O esquema de infraestruturas de transporte foi concibido tradicionalmente desde unha óptica interna de país, prevalecendo as consideracións estatais sobre as europeas, o que incide negativamente no proceso de integración europeo. Esta fragmentación levou á UE a intervir desde a fase inicial de planificación favorecendo unha óptica comunitaria do sistema de transportes europeo. Neste sentido, calquera análise rexional de mellora dos sis-

temas de transporte debe realizarse dentro deste marco europeo.

As redes transeuropeas nos sectores de transporte, enerxía e telecomunicacións, mencionadas por primeira vez no tratado de Maastricht (1992), son instrumentos que deben contribuír ao crecemento do mercado interior e ao emprego, así como ao logro de obxectivos relacionados co medio ambiente e o desenvolvemento sustentable. En relación ao tráfico de mercadorías, cabe mencionar que máis do 80% do transporte entre a península Ibérica e a Unión Europea realízase por estrada, que non só é o medio de transporte cun maior impacto ambiental, senón que ademais está a provocar unha conxestión da infraestrutura terrestre.

As grandes dificultades financeiras e a heteroxeneidade de infraestruturas dos Estados Membros (EEMM) atrasaron o desenvolvemento das infraestruturas de transporte. Co obxectivo de superar estas dificultades financeiras, acelerar o investimento nestas redes de infraestruturas e intervir como un factor multiplicador de fondos tanto públicos como privados,

creouse en 2013 o instrumento financeiro “Mecanismo Conectar Europa” (MCE), que está a ser revisado para o próximo período 2021-2027. En relación ao actual período de programación plurianual (2014-2020), o Consello Económico e Social Europeo recolle que a finais do ano 2017 o MCE asignara 21,3 billóns de euros, estimándose que por cada billón de euros investido crearanse 20.000 postos de traballo.

De fronte ao futuro máis inmediato (horizonte post 2020), é necesario prestar atención e realizar un seguimento de, polo menos, tres aspectos que poden incidir na configuración da nova rede de transporte transeuropea. En primeiro lugar, trátase de analizar como quedan finalmente definidos tanto o Marco Financeiro Plurianual como o novo regulamento do Mecanismo Conectar Europa (MCE2). O segundo elemento de preocupación vén determinado polos resultados do proceso de negociación do Brexit que parece atoparse na súa última e decisiva fase. Por último, hai que ter presente as novas tendencias na política de transporte, que poderían incidir na actual configuración da rede de transporte transeuropea.

A aprobación en primeira lectura do proxecto de resolución lexislativa sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se establece o Mecanismo Conectar Europa e derróganse os regulamentos 1316/2013 e 283/2014, “establece os obxectivos do Programa, o orzamento para o período 2021-2027, as formas de financiamento da Unión e as formas para a concesión do devandito financiamento” (artigo 1). Ademais, no seu considerando 8 ter, men-

ciona que ante as circunstancias excepcionais que presenta a retirada do Reino Unido da UE, é necesario prever a conectividade entre Irlanda e a Europa continental mediante a modificación do trazado e da composición dos corredores da RTE-T.

O presente documento estrutúrase en catro grandes apartados. O primeiro contén unha breve síntese dos principais fitos na planificación e posterior desenvolvemento da rede transeuropea de transportes no contexto europeo. O segundo apartado céntrase en analizar como afectaron a España as medidas aprobadas na Unión Europea, facendo especial mención aos corredores transeuropeos. O terceiro apartado non só destaca a inexplicable ausencia de Galicia (e do noroeste peninsular no seu conxunto) nos grandes corredores transeuropeos senón que, ademais, expón aqueles retos estratéxicos aos que se debe facer fronte para garantir a plena inserción da Comunidade Autónoma nos diferentes corredores de transporte europeo. Por último, o informe recolle as propostas e conclusións do Consello Económico e Social.

I.- CONTEXTO EUROPEO

A intervención da Unión Europea na definición e planificación das redes de transporte cunha óptica comunitaria ten unha primeira plasmación no **Tratado de Maastricht de 1992**. Co obxectivo xeral de contribuír á cohesión económica e social, a Comisión Europea propónse crear e desenvolver infraestruturas de transporte, telecomunicacións e enerxía. No ámbito concreto deste documento, os obxectivos que pretende son, entre outros, os de construír as conexións necesarias para facilitar o transporte, optimizar as infraestruturas existentes, eliminar os estrangulamentos ou contribuír ao desenvolvemento sustentable e ao reequilibrio modal.

Esta nova visión política do transporte no espazo europeo ten unha primeira plasmación na aprobación definitiva, no **Consello Europeo de Essen de 1994**, dos 14 proxectos prioritarios cofinanciados pola UE (**cadro 1**, na páxina seguinte). A selección destes proxectos realízase entre os 47 contemplados no Informe Christophersen baixo o criterio de ser os de maior garantía financeira e por ter o maior respaldo dos Estados Membros (EEMM) afectados.

Os fortes atrasos na execución dos proxectos, derivados non só da insuficiencia orzamentaria e a debilidade de establecer un marco de axudas comunitarias adecuado para estas infraestruturas de transporte, senón tamén da óptica interna dos EEMM á hora de implementar os seus proxectos ou as súas políticas de transporte, son postos de manifesto no **Libro Branco de Transporte de 2001** denominado "A política europea de transporte cara ao 2010: a hora da verdade". Tal era o atraso existente que case dez anos despois do Consello Europeo de Essen tan só estaban terminados tres dos catorce proxectos seleccionados: liña de mercadorías de ferrocarril en Irlanda, aeroporto de Malpensa e a ligazón fixa de Oresund (**cadro 1**).

Ante a futura ampliación da UE cara aos países do Leste, a Comisión Europea creou un grupo de traballo presidido polo belga Van Miert para revisar o mencionado Libro Branco (**Informe Van Miert**). O seu obxectivo principal era definir un número preciso e limitado de proxectos de infraestruturas de transporte, que se caracterizasen por ter o máximo apoio dos

Cadro 1. Proxectos prioritarios definidos na Cumbre de Essen 1994. Estado de execución dos proxectos en 2003

Proxecto	Estado execución según Informe Van Miert
Liña de ferrocarril Cork-Dublín-Belfast-Stranraer.	Finalizado
Aeroporto de Malpensa.	Finalizado
Enlace fixo ferrocarril/estrada entre Dinamarca e Suecia (enlace fixo de Oresund).	Finalizado
Liña de Betuwe.	Proxecto rematado por completo para 2010
TAV París-Bruselas-Colonia-Amsterdam – Londres.	Proxecto rematado por completo para 2010
Autoestradas gregas.	Proxecto rematado por completo para 2010
Enlace vial Reino Unido-Irlanda-Belux.	Proxecto rematado por completo para 2010
Liña principal da costa occidental.	Proxecto rematado por completo para 2010
Berlín-Verona.	Amplas seccións finalizadas antes 2010
TAV Sur	Amplas seccións finalizadas antes 2010
TAV Este	Amplas seccións finalizadas antes 2010
Lion-Turín-Trieste	Amplas seccións finalizadas antes 2010
Enlace multimodal Portugal/España/resto de Europa	Amplas seccións finalizadas antes 2010
Triángulo nórdico	Amplas seccións finalizadas antes 2010
<i>Fonte:</i> Comisión Europea	

governos dos EEMM e contar coa máxima solvencia financeira. Para iso define catro listas de preferencias a modo de axenda maximalista con distintas prioridades de ritmo de execución (**cadro 2**).

A partir do Informe Van Miert, o Parlamento Europeo e o Consello establecen

un novo marco director de infraestruturas (**Decisión 1692/ 2004/CE**) ampliando tanto o número de proxectos prioritarios (30 proxectos) como o horizonte temporal a 2020. Ao mesmo tempo, establecen que as infraestruturas de transporte comprenderán redes de estradas, vías férreas e vías navegables, as autoestradas do mar,

Cadro 2. Informe Van Miert. Lista de preferencias

Lista	Proxectos considerados
Lista 0	Proxectos considerados como prioritarios en Essen que se finalizarán en 2010
Lista 1	Novas prioridades claramente definidas, cun alto valor engadido europeo, que contan con apoio político e financeiro dos gobernos e que están en condicións de iniciarse antes de 2010.
Lista 2	Proxectos cun valor engadido europeo especialmente alto e que son dignos de atención aínda que sexa a máis longo prazo. Son proxectos que non estaban en condicións de iniciarse antes de 2010 ou que non tiñan un claro apoio interestatal.
Lista 3	Proxectos importantes para a cohesión territorial. Pretenden mellorar a accesibilidade e interconexión entre redes, e aqueles que facilitan conexións transfronteirizas.

Fonte: Comisión Europea

os portos de navegación marítima e interior, os aeroportos e outros puntos de interconexión entre redes modais.

Entre as medidas recollidas nesta Decisión cabe destacar, entre outros aspectos, o desenvolvemento das autoestradas do mar, que se configuran como unha prioridade ao nivel da do fomento da rede viaria (ferrocarril e estradas), e cuxa posta en marcha debe servir para mellorar a accesibilidade das rexións periféricas. Na actualidade mantéñense os catro corredores identificados, como son o do mar Báltico, o de Europa Occidental, Europa Sudoccidental e Europa Suroriental. Ademais, débese resaltar a creación da figura de “coordinador europeo”, cuxa misión se referirá normalmente a un proxecto único, así como un mecanismo de

coordinación comunitario (“Comité para o seguimento de orientacións e o intercambio de información”).

O Libro Branco de Transportes do ano 2011, denominado “Folla de ruta cara a un espazo único europeo de transporte: por unha política de transportes competitiva e sustentable”, supón unha nova concepción na estratexia do desenvolvemento da rede de transporte europea ao considerar dúas redes en lugar dunha única rede, e priorizar as actuacións nunha delas.

Por unha banda, a rede básica ou principal (“*core network*”), constitúe unha malla conexa que une os nodos e ligazóns de maior importancia estratéxica a través de Corredores multimodais, e que se debe

Cadro 3. Marco europeo da política de transporte. Principais fitos

Ano	Acordo / Norma	Consideracións principais
1992	Tratado de Maastrich	A Comunidade debe contribuir á creación e ao desenvolvemento de redes de infraestruturas de transporte, telecomunicacións e enerxía.
	Grupo Christophersen	Definición de 47 proxectos .
1994	Consejo Europeo de Corfú	Selección definitiva de 11 proxectos de transporte prioritarios dos anteriores 47.
	Consejo Europeo de Essen	Ampliación a 14 proxectos de transporte prioritarios dos anteriores 47.
1996	Decisión 1692/96/CE "Orientacións Comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de transporte"	Aparece o concepto de Red Transeuropea de Transportes (RTE-T) Obxectivo principal: favorecer a interconexión e interoperatividade das redes nacionais.
2001	Libro Blanco de Transporte. "La política europea de transporte cara al 2010: la hora de la verdad"	Revisión das orientacións de RTE en dúas etapas. 1ª, revisar as prioridades definidas en Essen sobre eliminación de cuellos de botella; 2ª, centrada en autopistas del mar, capacidades portuarias e pasillos paneuropeos nos países candidatos. Fai especial énfase en mellorar e ampliar os enlaces transfronterizos.
2003-2004	Revisión: Informe Van Miert	Obxectivo: definir un número preciso e limitado de proxectos de infraestruturas de transporte, co máximo apoio dos gobernos e coa máxima solvencia financeira. Define catro listas de preferencias a modo de axenda maximalista, con distintas prioridades de ritmo de execución.
2004	Decisión 884/2004/CE (pola que se modifica a anterior Decisión 1692/96/CE)	Define os 30 proxectos prioritarios a partir do Informe Van Miert, establecendo un novo esquema director, cuxo horizonte temporal de realización é 2020.



Fonte: Elaboración propia

Ano	Acordo / Norma	Consideracións principais
		Desenvolve conceptos como a configuración de grandes corredores comunitarios; o desenvolvemento das autopistas do mar; introdución do concepto de "proxecto de interese europeo"; e a creación dun mecanismo de coordinación comunitario.
2010	Reglamento 93/2010 do Parlamento Europeo e do Consejo sobre unha rede ferroviaria europea para un transporte de mercadorías competitivo.	Dispón as normas para a creación e organización de corredores ferroviarios internacionais de transporte de mercadorías. Asimismo, establece normas para a selección, organización, xestión e planificación indicativa dos investimentos en relación con estes corredores.
2011	Libro Blanco de Transporte. "Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible"	Divide a rede en dúas subredes: rede básica ou principal ("<i>core network</i>") que se debe completar para 2030 e unha rede global ("<i>comprehensive network</i>"), que deberá estar lista para 2050. A rede básica constitúe unha malla conexas que une os nodos e enlaces de importancia estratéxica a través de Corredores multimodais. A red global serve como garante do principio de cohesión territorial e social e permite o acceso a todas as rexións cuns estándares mínimos comúns.
2013	Reglamento 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red Transeuropea de Transporte.	Establece as orientacións da UE para o desenvolvemento da RTE-T, determina proxectos de interese común e establece prioridades para o desenvolvemento da red transeuropea. Avaliación da rede básica en 2023, sete anos antes da data prevista para completarse. É nese momento cando se podería considerar a inclusión doutras partes na red básica.



Ano	Acordo / Norma	Consideracións principais
2013	Reglamento 1316/2013 por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa»	Criación do Mecanismo Conectar Europa (MCE), como instrumento de financiamento de infraestructuras para 2014-2020. Apoia proxectos de interese común destinados ao desenvolvemento da RTE-T, ademais doutras redes transeuropeas, dando tamén apoio á construción de infraestructuras e servizos novos así como á mellora dos xa existentes.
Xuño 2018	Comisión Europea. Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa»	A Comisión Europea propón incluír no novo programa Conectar Europa a ampliación dos nove corredores ferroviarios internacionais.
Nov. 2018	Parlamento Europeo. Informe sobre Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa»	Deroga os regulamentos 1316/2013 y (UE) 283/2014 (1) Establece os obxectivos do Programa MCE, o presuposto para o período 2021-2027, as formas de financiamento da Unión Europea e as normas para a concesión do dito financiamento. Indica que será aplicable a partir do 1 de xaneiro de 2021. Entre as modificacións propostas cabe destacar (i) a posibilidade de crear un organismo común (portelo único) para a xestión de proxectos transfronteirizos; (ii) adaptación ao dobre uso civil e militar; ou (iii) reforzar os aspectos relativos á programación, seguimento, avaliación e control.
Dec. 2018	Consejo de Ministros de Transporte, Telecomunicaciones y Energía. Propuesta de Rgto. do Parlamento Europeo e do Consejo polo que se establece o Mecanismo «Conectar Europa»	Mantén os corredores definidos na proposta da Comisión. É dicir, non inclúe a ampliación realizada polo Parlamento Europeo.

...

completar para 2030, estando esta rede subvencionada con cargo aos orzamentos do Programa Marco Plurianual 2014-2020. Por outro, unha rede global ("*comprehensive network*"), que deberá estar lista para 2050, cuxo obxectivo é o de garantir o acceso de todas as rexións á rede básica e contribuír así á cohesión entre as distintas rexións da UE.

Neste novo modelo, a planificación e o desenvolvemento das novas redes transeuropeas será supervisada pola Comisión Europea, dado que calquera proxecto de interese común da rede global relativa a un Estado Membro require a súa aprobación. Neste sentido, faise fincapé na condicionalidad e a coordinación da implicación financeira da Unión Europea.

Posteriormente, a Unión Europea desenvolveu o concepto de corredores da rede principal, que constitúen o instrumento para facilitar a realización coordinada da rede básica. O **Regulamento 1315/2013** do Parlamento Europeo e do Consello reflicte que os corredores da rede básica abarcarán os fluxos de longa distancia máis importantes e estarán destinados, en particular, a mellorar as ligazóns transfronteirizas dentro da UE. Así mesmo, na súa definición de corredores establece que estes serán multimodais, cruzarán polo menos dúas fronteiras e, no posible, comprenderán polo menos tres modos de transporte, con inclusión, cando cumpra, das autoestradas do mar (artigo 43).

A Unión Europea delimita a rede básica transeuropea de transporte respecto de nove corredores: Adriático-Báltico; Mar do Norte-Báltico; Mediterráneo; Oriente/mediterráneo oriental; Escan-di-

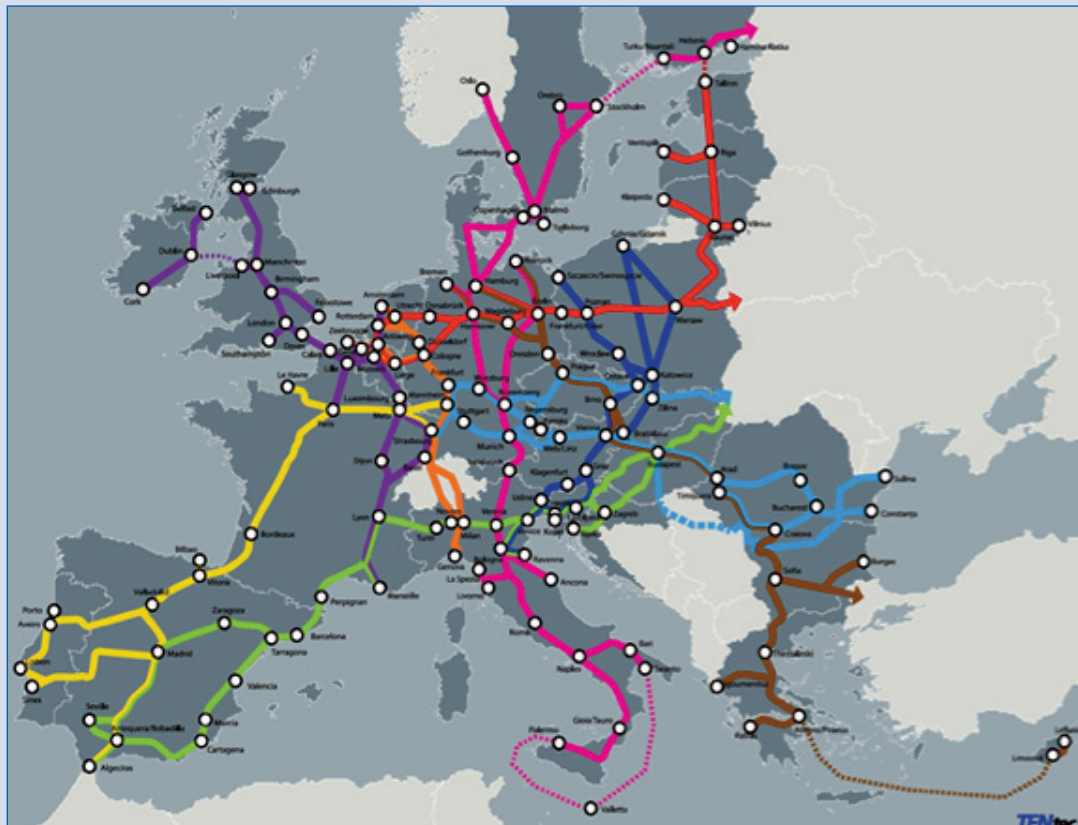
navia-Mediterráneo; Rin-Alpino; Atlántico; Mar do Norte-Mediterráneo; e Rin-Danubio. No caso concreto do corredor atlántico, obxecto de análise neste informe, o **mapa 1** reflicte que rexións atlánticas como o norte de Portugal, Galicia, Asturias, Cantabria, noroeste de Castela e León, ou a Bretaña francesa están á marxe (desconectadas) de devandito corredor transeuropeo de mercadorías.

Ademais, no propio anexo do **Regulamento 1316/2013** presenta "outros tramos da rede básica", que no caso de España inclúe a cinco dos cincuenta e tres tramos considerados (**cadro 5**). Con todo, de facto estes tramos están nun segundo nivel tendo en conta que a maior parte dos fondos destínanse aos nove corredores da rede básica mencionados anteriormente.

O devandito Regulamento 1316/2013, establece no seu artigo 27 que como moi tarde o 31 de decembro de 2017, a Comisión Europea, en cooperación cos EEMM e os beneficiarios interesados, preparará un informe de avaliación, destinado ao Parlamento Europeo e ao Consello, sobre a consecución de obxectivos, a eficiencia na utilización dos recursos e o valor engadido europeo do MCE, con miras a adoptar unha decisión sobre a renovación, modificación ou suspensión das medidas.

No considerando 16 e nos artigos 38 e 54 do mencionado Regulamento 1315/2013, indícase que a Comisión avaliará, como moi tarde o 31 de decembro de 2023, o grao de implantación da rede básica. Esta avaliación debe realizarse, "previa consulta dos EEMM, segundo proceda e coa axuda dos coordinadores europeos". En concreto, a Comisión debe avaliar o cum-

Mapa 1. Rede básica de corredores de transporte transeuropea definidos no Regulamento 1316/2013



Fonte: Comisión Europea

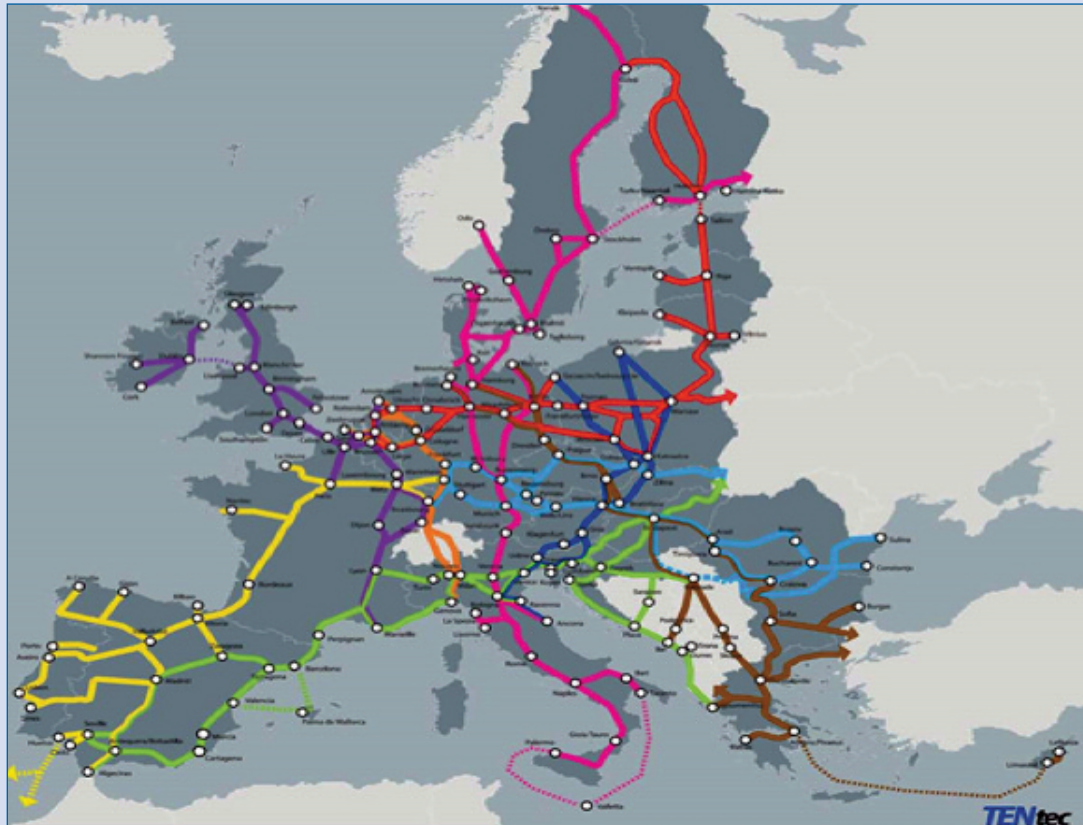
primento do Regulamento, avances rexistrados na súa aplicación, os cambios en fluxos de transporte tanto de pasaxeiros como de mercadorías, evolución de investimentos e a necesidade de realizar modificacións no presente Regulamento. Ademais, a Comisión, en cooperación cos Estados membros, avaliará se deben incluírse novos tramos na rede básica e, se procede, a Comisión poderá presentar unha proposta de modificación deste Regulamento onde tamén poderá especificar a data para a finalización da rede global.

Recentemente, en xuño de 2018, a Comi-

sión Europea aproba, despois de escoitar as críticas de certas CC.AA. e outras rexións europeas, unha **proposta de ampliación dos corredores** ferroviarios transeuropeos existentes para incluír no novo programa Conectar Europa (MCE2) (**mapa 2**).

Posteriormente, en novembro dese mesmo ano, o Parlamento Europeo presenta emendas á devandita proposta ampliando a configuración dos nove corredores da rede básica. Ao mesmo tempo establece os obxectivos do Programa MCE2, o orzamento para o período 2021-2027, as formas de financiamento da

Mapa 2. Ampliación da Rede básica de corredores de transporte transeuropea aprobada pola Comisión Europea en xuño de 2018



Fonte: Comisión Europea

Unión Europea e as normas para a concesión do devandito financiamento.

É importante destacar que a importancia desta ampliación da rede básica de corredores transcende o feito meramente orzamentario. Ademais de maiores posibilidades de acceso a financiamento comunitario e máis oportunidades de cofinanciamento de infraestruturas, esta modificación significa unha aposta por unha maior competitividade, eficiencia económica e cohesión territorial. Por unha banda, mellórase e facilítase a conectividade e visibilidade dun maior número de rexións europeas, o que

redunda nunha mellora da competitividade do tecido produtivo ao facilitar o seu acceso aos mercados. Doutra banda, significa aumentar a aposta pola intermodalidade ferroviaria, o que permitiría estender os *hinterland*, atraer novas empresas e novas actividades e investimentos como nodos lóxicos. Desde un punto de vista máis social, a inserción de novas rexións neste corredor ten que servir de panca de cambio das condicións de vida das persoas residentes nas mesmas.

Con todo, a aprobación final da mencionada proposta deberá ser ratificada polo

Cuadro 4. Corredor da rede básica “Atlántico”

Configuración

Xixón-León-Valladolid
A Coruña-Vigo-Ourense-León
Zaragoza-Pamplona/Logroño-Bilbao

Burdeos-Toulouse

Tenerife/Gran Canaria-Huelva/Sanlúcar de Barrameda-Sevilla-Córdoba
Alxeciras-Bobadilla-Madrid

Isla de Madeira/Sines-Ermidas/Lisboa-Madrid-Valladolid
Lisboa-Aveiro-Leixoes/Oporto-Río Duero/**Vigo**
Aveiro-Valladolid-Vitoria Gasteiz-Vergara-Bilbao/Burdeos-
La Rochelle-Tours-París-Le Havre/Metz-Mannheim/Estrasburgo

Shannon Foynes-Dublín-Rosselare-Waterford-Cork-Brest-Roscoff-Cherburgo-Caen-Le Havre-Ruán-París

Dublín/Cork-Brest-Roscoff-Saint Nazaire-Nantes-Tours-Dijon

Seccións predeterminadas	Transfronteirizo	Évora-Mérida Vitoria Gasteiz-San Sebastián- Bayona-Burdeos Aveiro-Salamanca	Ferrocarril
		Río Duero (vía navegable del Duero)	Vía navegable interior
	Enlace pendiente	París (enlace Orly-Versalles y Orly-aeroporto Ch. de Gaulle)	Multimodal

(1) En negrita, recóllese o texto novo ou modificado coas emendas á proposta feita en xuño pola Comisión.

Fonte: Parlamento Europeo. Proxecto de resolución lexislativa do Parlamento Europeo sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se establece o Mecanismo Conectar Europa e se derogan os regulamentos 1316/2013 e 283/2014.

Parlamento Europeo e o Consello, no prazo dun ano desde a proposta da Comisión Europea, e debe estar incluída no novo Marco Financeiro Plurianual 2021-2027.

• **Financiamento da Rede Transeuropea de Transporte (RTE- T)**

Como se mencionou anteriormente, un dos problemas máis importantes para o desenvolvemento da RTE-T foi a insuficiencia de fondos dispoñibles en relación ás necesidades de investimento, que para o período 2014-2020 estimábanse en 500.000 millóns de euros, dos cales serían necesarios investir na rede básica 250.000 millóns. Ademais desta insuficiencia de fondos, a propia Unión Europea sinala que a experiencia co marco financeiro 2007-2013 demostra que os EEMM enfrontáronse a dificultades significativas para elaborar e executar proxectos transfronteirizos de infraestruturas de transporte complexos de alto valor engadido europeo, así como para asegurar o uso eficiente dos fondos.

Para o período 2014-2020, a UE creou o Mecanismo Conectar Europa (*Connecting Europe Facility*) mediante o **Regulamento 1316/2013** do Parlamento Europeo e do Consello. O seu obxectivo é acelerar o investimento nas redes de infraestruturas eficientes de transporte transeuropeas e funcionar como un factor multiplicador de fondos tanto públicos como privados. Para iso indica que os instrumentos financeiros deben rexerse con criterios de simplificación e redución de cargas administrativas, pero tamén deben responder dun modo flexible ás necesidades de financiamento observadas.

A dotación financeira para o período 2014-2020 ascende a 33.242,3 millóns de euros, dos que 26.250,6 destínanse ao sector de transporte (11.305,5 transferidos do Fondo de Cohesión).

Os obxectivos xerais do MCE son os de contribuír tanto ao crecemento intelixente, sustentable e integrador mediante o desenvolvemento de redes transeuropeas modernas e de altas prestacións que teñan en conta os futuros fluxos de transporte previstos como aos obxectivos a medio e longo prazo da UE respecto á descarbonización, así como garantir ao mesmo tempo unha maior solidariedade entre os EEMM.

No ámbito específico do transporte, as axudas irán destinadas a:

- Eliminar os estrangulamentos, mellorar a inter-operatividade do transporte, realizar conexións onde non existan e, en particular, mellorar os tramos transfronteirizos.
- Garantir uns sistemas de transporte sustentables e eficientes a longo prazo.
- Optimizar a integración e a interconexión dos modos de transporte e reforzar a interoperabilidade dos servizos de transporte, garantindo ao mesmo tempo a accesibilidade das infraestruturas de transportes.

Para a definición dun novo programa Conectar Europa (MCE2), en xuño de 2018 a Comisión Europea aproba unha **proposta de ampliación dos corredores ferroviarios** transeuropeos existentes para incluír o devandito programa (MCE2) (**mapa 2**). Posteriormente, en novembro dese mesmo ano, o Parlamento Europeo presenta emendas á devandita proposta e

aproba en primeira lectura o proxecto de resolución lexislativa sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se establece o Mecanismo Conectar Europa e derróganse os regulamentos 1316/2013 e 283/2014.

Entre outros aspectos, establécense os obxectivos do Programa MCE2, o orzamento para o período 2021-2027, as formas de financiamento da Unión Europea e as normas para a concesión do devandita financiamento. Indica que será aplicable a partir do 1 de xaneiro de 2021.

Entre as modificacións propostas cómpre destacar:

- i) a posibilidade de crear un organismo común (portal único) para a xestión de proxectos transfronteirizos;
- (ii) a adaptación ao dobre uso civil e militar; ou
- (iii) o reforzamento dos aspectos relativos á programación, seguimento, avaliación e control.

No ámbito estritamente financeiro, no seu considerando 16, insiste novamente nas cuantiosas necesidades de investimento para avanzar cara á realización tanto da rede básica da RTE-T de aquí a 2030 (estimadas en 350.000 millóns de euros no período 2021-2027) e da rede global da RTE-T de aquí a 2050, así como os investimentos urbanos e en materia de descarbonización e dixitalización (estimadas en 700.000 millóns nese mesmo período). É por iso polo que indica que procede manter un orzamento adecuado para o sector do transporte, acorde co previsto ao principio do período de programación 2014-2020, e utilizar os distintos programas e instrumentos de financiamento da Unión Europea coa maior

eficacia posible, maximizando así o valor engadido dos investimentos apoiados pola UE.

No seu artigo 4 establece que a dotación financeira para a execución do Programa durante o período 2021-2027 ascenderá a 43.850,8 millóns de euros (prezos constantes), dos que 33.513,5 millóns destínanse ao sector do transporte, 7.675,2 millóns ao da enerxía, e os restantes 2.662,0 millóns ao sector dixital. Ademais, a parte II do anexo recolle que o 75% dos recursos orzamentarios destinados a “accións relativas ás redes eficientes, interconectadas, interoperables e multimodais” debe destinarse a accións dos corredores da rede básica, o 10% a accións da rede básica fóra dos corredores desta rede e o 15% a accións da rede global.

Xunto a este Programa MCE2, do mesmo xeito que en período de programación plurianual anterior, no sector de transporte o MCE debe cooperar estreitamente con outras fontes ou operacións de financiamento. Neste sentido, sinálase a “pertinencia e o valor engadido da utilización” do financiamento mixto, que contribúe a atraer investimento privado e potencia o público, en consonancia cos obxectivos do programa InvestEU.

Ademais, deben existir sinerxías entre este MCE2 e o programa Horizonte Europa (na actualidade Horizonte 2020) que garantan o intercambio de información e a cooperación estreita na instalación e o despregamento a gran escala de tecnoloxías e solucións innovadoras nos ámbitos das infraestruturas de transporte, de enerxía e dixitais. Con todo, no novo programa Horizonte Europa non existe un apartado específico destinado a subven-

cionar accións de transporte, senón que quedan diluídas dentro do Piar 2: Desafíos globais e competitividade industrial dentro do que se define como Clúster de “Clima, enerxía e mobilidade”.

II.– ESPAÑA NO CONTEXTO EUROPEO

Como se mencionou na introdución, calquera análise que un país ou rexión europea faga sobre a situación actual do seu sistema de transporte e os retos de futuro ten que facerse encadrado no contexto comunitario.

Desde un primeiro momento, o Informe do Grupo Christophersen incluía entre os seus proxectos prioritarios o tren de Alta Velocidade Sur (Madrid-Barcelona-Perpiñán e Madrid-Vitoria-Dax) e a Autoestrada Lisboa-Valladolid, proxectos que foron mantidos e aprobados en Consello Europeo de Essen de 1994.

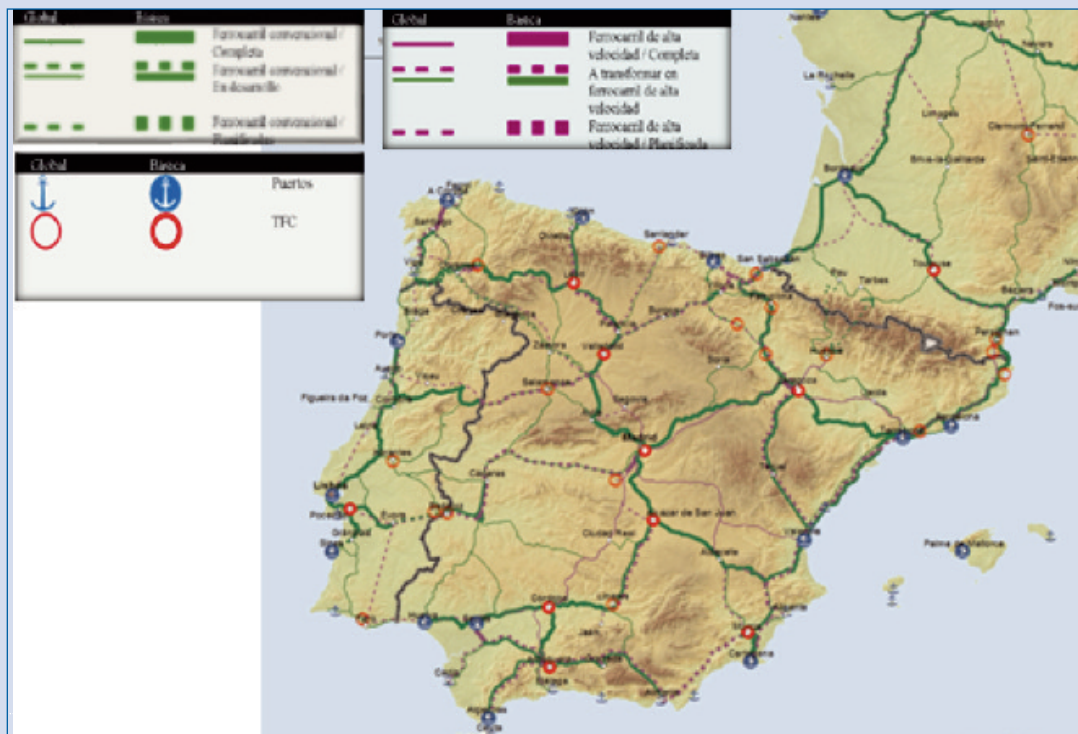
Posteriormente, o informe Van Miert presentado en 2004 recoñecía os importantes atrasos no proxecto do tren de alta velocidade Sur (lista 0) indicando que este debería estar terminado no ano 2010. Ademais na lista 1, inclúe tres proxectos que afectan a España e que deberían estar en funcionamento en 2020: autoestradas do mar, interoperabilidade da rede de ferrocarril de alta velocidade da Península Ibérica e a Ligazón multimodal Portugal/España co resto de Europa. A maiores, na lista 2 inclúe o novo ferrocarril de alta

capacidade a través dos Pirineos, e na lista 3, dentro das conexións transfronteirizas, a permeabilidade por estrada dos Pireneos.

Tras a nova concepción da rede europea de transportes en 2011, que pasa a considerar unha rede en dobre capa, España conta con 7 nodos urbanos, dos que tan só Bilbao está na fachada atlántica peninsular ou cornixa cantábrica, estando composta a rede básica por 10 aeroportos (Bilbao ente eles), 13 portos marítimos (A Coruña, Bilbao e Xixón no norte e noroeste de España), un porto interior e 10 terminais ferroviarias (entre elas Bilbao e León).

No que ás autoestradas do mar se refire, os portos españois deberían xogar, pola súa situación xeográfica, un papel relevante no desenvolvemento e consolidación das mesmas. Ata o momento puxéronse en funcionamento catro autoestradas do mar: a que unía Bilbao con Zeebrugge, posta en marcha en 2007 e cancelada en decembro de 2014; entre os portos de Xixón e Saint Nazaire, en 2010 e suspendida posteriormente en se-

Mapa 3.- Rede básica e global da rede transeuropea de transporte. Liñas férreas, portos e terminais de ferrocarril.



Fonte: Comisión Europea

tembro de 2014; entre Bilbao/Santander e Portsmouth, activa desde 2010, e a que une o porto de Vigo con Saint Nazaire, desde 2015.

• Os corredores multimodais

No que aos corredores da rede básica de transporte multimodal, por España transcorren dous dos nove corredores definidos: o atlántico e o mediterráneo. O primeiro, que forma parte do eixo Lisboa-Estrasburgo, tería o seguintes catro itinerarios: Alxeciras – Bobadilla - Madrid; Sines/Lisboa – Madrid - Valladolid; Lisboa – Aveiro - Leixoes/O Porto; e Aveiro – Va-

lladolid – Vitoria – Bergara – Bilbao /Bordeus – París – Le Havre/ Metz – Mannheim/Estrasburgo.

Por outra banda, o corredor mediterráneo uniría Alxeciras e Sevilla coa fronteira francesa en Figueras e que continúa ata Hungría pasando por Francia, Italia, Eslovenia e Croacia.

Como se desprende do **mapa 4**, ademais das dúas Comunidades insulares, “quedan á marxe dos corredores europeos” (M. Fomento, 2017) outras cinco Comunidades Autónomas, Asturias, Cantabria, Galicia, A Ríoxa e Navarra. No caso concreto do noroeste peninsular, Galicia, As-

Mapa 4. Corredores atlántico e mediterráneo na península Ibérica



Fonte: Fonte: Comisión Europea, Regulamento 1316/2013

turias e Cantabria representan o 8,3% do PIB español, o 9,2% da poboación e o 9,0% da superficie total.

Xunto a estes dous corredores, o punto 3 do anexo do Regulamento 1316/2013 recolle especificamente outros tramos da rede básica, que no caso español son os cinco que se recollen no **cadro 5**. Desta maneira, o conxunto de España estaría configurado por unha malla de cinco corredores multimodais conectados entre si e que nalgún tramo está compartido.

Estes cinco corredores multimodais son o mediterráneo, central, atlántico, cantábrico-mediterráneo e atlántico-mediterráneo.

• Ampliación dos corredores europeos

No marco da preparación dun novo regulamento sobre o Mecanismo Conectar Europa para o próximo marco financeiro plurianual 2021-2027, en outubro de 2017 Asturias, Castela e León e Galicia presen-

Cadro 5. Outros tramos da rede básica en España

Tramo e sección		Estado execución	
A Coruña-Vigo-Palencia-Xixón-Palencia	Pescozo de botella	Ferrocarril, autoestradas do mar	Obras en curso (incluídos portos e plataformas multimodais)
A Coruña-Madrid (servizo de alta velocidade de pasaxeiros)	Pescozo de botella	Ferrocarril	Obras en curso
Bilbao-Pamplona-Zaragoza-Sagunto	Outros rede básica	Ferrocarril	Obras en curso
Huelva-Sevilla	Outros r.b.	Ferrocarril	Obras en curso
Barcelona-Valencia-Livorno	Outros rede básica	Autopistas do mar	Acondicionamento

Fonte: Comisión Europea, Regulamento 1316/2013

taron unha declaración institucional de apoio e impulso á modificación do corredor atlántico de mercadorías co obxectivo de que o norte e noroeste peninsular quedase conectado co actual corredor da rede básica. Estas tres CC.AA comparten a importancia estratéxica do Corredor Atlántico para, entre outros aspectos, contribuír á política de transporte da UE e á Estratexia 2020, loitar contra o cambio climático, proporcionar unha maior competitividade e promover a interoperatividade e continuidade das redes de transporte, e a intermodalidade e cooperación dos diferentes modos de transporte.

Consideran que a proposta que defenden na súa Declaración faise en complementariedade e coas debidas conexións co resto de corredores e eixos, favorecendo

unha mellor integración e vertebración de toda Europa. O **mapa 5** e o **cadro 6** recollen a proposta de Corredor Atlántico presentada conxuntamente polas mencionadas tres CC.AA.

Posteriormente, en decembro de 2017, o Goberno de España presentou unha proposta de actualización do MCE onde se propoñía incorporar aos corredores as seccións ferroviarias predeterminadas, xunto cos seus itinerarios viarios, así como as conexións marítimas coas Illas Canarias e Illas Baleares e a vía navegable do Guadalquivir. Esta ampliación realizouse en base aos criterios e obxectivos a alcanzar recollidos no **cadro 7**.

Baixo estas premisas, a proposta de España para os corredores da rede básica

Mapa 5. Ampliación do Corredor Atlántico proposta por Asturias, Castela e León e Galicia.



Fonte: Xunta de Galicia

Cadro 6. Declaración institucional de apoio e impulso á modificación do corredor atlántico de mercadorías.

Primeiro.- Defenden que o Corredor Atlántico incorpore e priorice a conexión ferroviaria do seu actual trazado cos portos de Vigo, A Coruña, Xixón e Avilés, -a través de Palencia e León-, e cuxo itinerario preferente poida complementarse pola liña de costa entre A Coruña, Avilés e Xixón co actual trazado do Corredor, creando un bucle de conexión cos portos da cornisa atlántica, similar ao existente no Corredor Mediterráneo.

Segundo.- Apoian expresamente a realización das oportunas modificacións propostas nesta declaración conxunta, e da conexión ferroviaria coas terminais portuarias e principais plataformas intermodais, ao obxecto de facer posible unha repartición máis eficiente –económica e medioambientalmente-, entre os diferentes modos de transporte, propiciando unha maior integración do mercado único e reequilibrando as posibilidades de atracción industrial.

Terceiro.- Consideran que o Goberno de España debe levar a cabo as actuacións necesarias para que a redefinición das infraestruturas propostas para a Rede básica sexa culminada favorablemente a fin de conectar o Norte e Noroeste de España co Corredor Atlántico.

Fonte: Xunta de Galicia

Cadro 7. Criterios de actualización e obxectivos a alcanzar.

Criterios

- Identificar proxectos que teñen a vocación de recibir fondos do MCE
- Realizar na medida do posible só cambios limitados na aliñación do corredor
- Establecer cambios que non vaian máis aló da definición da rede básica actual

Obxectivos

- Reforzar a dimensión marítima do corredor atlántico, que conta con portos relevantes como A Coruña e Xixón no noroeste peninsular
- Dotar ao levante español dunha conexión directa coa vertente atlántica de Europa
- Conexión directa do porto de Huelva cos corredores europeos
- Dar maior visibilidade e conexión co centro de gravidade europeo a Canarias e Baleares

Fonte: Ministerio de Fomento (2017)

recollía a conexión Valencia-Palma de Mallorca-Barcelona no corredor mediterráneo, e os itinerarios Venta de Baños-León-Xixón/Ourense-Vigo-A Coruña; Olmedo-Ourense-Santiago-A Coruña; Valencia-Teruel-Zaragoza-Pamplona/Logroño-Bilbao/A Coruña; Huelva-Sevilla-Córdoba; e Tenerife/Gran Canaria-Sevilla/Huelva. De maneira máis detallada o **cadro 8** recolle as seccións predeterminadas incluídas nos proxectos.

En xuño de 2018, a Comisión Europea aprobou unha proposta de revisión do MCE que para España incluírán as conexións aos portos da rede básica que actualmente non a teñen (Xixón, A Coruña, Huelva, As Palmas, Tenerife e Palma de Mallorca), comprendendo tamén o corredor Cantábrico-Mediterráneo ente Zara-

goza e País Vasco, así como a vía fluvial do Guadalquivir (**mapa 6**). Adicionalmente, o corredor cantábrico viario completo, desde Bilbao ata Portugal, será financiable para mobilidade autónoma e conectada.

En concreto, inclúense os seguintes itinerarios:

- A Coruña-Vigo-Ourense-León;
- Xixón-León-Venta de Baños;
- Huelva-Sevilla;
- Zaragoza-Pamplona/Logroño-conexión corredor;
- Vía fluvial do Guadalquivir;
- Conexións marítimas dos corredores con Canarias e Baleares.

En termos orzamentarios, a importancia desta modificación queda patente no

Cadro 8. Proposta española de ampliación dos corredores da rede básica. Seccións predeterminadas incluídos os proxectos. (1)

Corredor atlántico

Sección	Proxecto	
Ferrocarril de alta velocidade Sines/Lisboa-Madrid.	Ferrocarril, Portos	Estudos e obras en curso, mellora da interconexión modal dos portos de Sines/Lisboa e terminais multimodais
Ligazón ferroviaria Aveiro-Salamanca-Medina del Campo	Ferrocarril	Tramo transfronteirizo: obras en curso
<i>A Coruña-Vigo-León. Xixón-León-Venta de Baños</i>	<i>Ferrocarril, Autoestradas do mar</i>	<i>Estudos e obras (incluídos portos e plataformas multimodais e os seus accesos).</i>
<i>Huelva-Sevilla-Córdoba</i>	<i>Ferrocarril</i>	<i>Mellora da liña, conexións e terminais multimodais</i>
<i>Bilbao-Pamplona-Zaragoza-Sagunto</i>	<i>Ferrocarril</i>	<i>Estudos e obras. Inclúe as actuacións en contorna de Bilbao</i>
Ligazón ferroviaria Bergara-San Sebastián-Bayona	Ferrocarril	Finalización prevista en España para 2023
<i>Burgos-Vitoria</i>	<i>Ferrocarril</i>	<i>Estudo e obras</i>
<i>Alxeciras, Huelva, Bilbao, Xixón, A Coruña</i>	<i>Portos</i>	<i>Estudo e obras sobre a capacidade do porto, as autoestradas do mar, os accesos e as terminais multimodais</i>
<i>As Palmas, Santa Cruz de Tenerife</i>	<i>Portos</i>	<i>Estudo e obras sobre a capacidade do porto</i>
<i>Vía navegable do Guadalquivir (acceso marítimo porto de Sevilla)</i>	<i>Portos, vía navegable</i>	<i>Mellora de capacidade, RIS.</i>

(1) En *negrita e cursiva* as novas propostas/ampliacións incorporadas

Fonte: Ministerio de Fomento (2017)



**Cadro 8. Proposta española de ampliación dos corredores da rede básica.
Seccións predeterminadas incluídos os proxectos. (1)**

Corredor mediterráneo

Sección	Proxecto	
Alxeciras-Madrid	Ferrocarril	Estudos e <i>obras para mellora da liña</i>
Sevilla- Antequera-Se- lecta-Almería-Cartaxena- Murcia-Alacante-Valen- cia	Ferrocarril	Estudos e obras
Madrid-Zaragoza-Barce- lona	Ferrocarril	Acondicionamento das liñas existen- tes
Valencia-Tarragona-Bar- celona	Ferrocarril	<i>Estudos e obras</i>
<i>Alxeciras, Sevilla, Carta- xena, Valencia, Tarra- gona, Barcelona, Palma de Mallorca</i>	<i>Portos</i>	<i>Estudos e obras sobre a capacidade do porto, as autoestradas do mar, os accesos e as terminais multimodais.</i>
Barcelona e Madrid	<i>Aeroporto</i>	<i>Accesos ferroviarios ao aeroporto</i>
Barcelona- Perpiñán	Ferrocarril	Acondicionamento da liña existente
Perpiñán- Montpellier	Ferrocarril	Variante Nimes- Montpellier opera- tiva 2017, Montpellier- Perpiñán 2020
<i>Madrid, Barcelona</i>	<i>Terminais</i>	<i>Melloras e accesos</i>

(1) En **negrita e cursiva** as novas propostas/ampliacións incorporadas

Fonte: Ministerio de Fomento (2017)

••

Mapa 6. Corredores atlántico e mediterráneo na península Ibérica. Proposta de ampliación da Comisión Europea.



Fonte: Comisión Europea

feito de que os fondos do MCE dirixíronse no seu maior parte aos corredores da rede básica.

Segundo os datos do Ministerio de Fomento, o 85% dos fondos asignados a España fórono a actuacións nestes dous corredores, ben en infraestruturas propiamente ditas ou ben en instalacións sobre as mesmas (ERTMS, ITS ou o desprega-

mento de infraestrutura de subministración de combustibles alternativos).

III.– GALICIA NO CORREDOR ATLÁNTICO. RETOS ESTRATÉXICOS DE FUTURO

O noroeste peninsular caracterizouse tradicionalmente por un elevado déficit de infraestruturas ferroviarias para mercadorías. Tal e como se recolle nos puntos anteriores, esta área xeográfica queda excluída da Rede Básica Transeuropea de ferrocarril e por tanto, os seus portos e plataformas loxísticas intermodais presentan elevados problemas de accesibilidade e conectividade cos principais mercados europeos.

A pesar de ser un territorio situado non só na periferia da Unión Europea, senón tamén na periferia de España, con problemas de accesibilidade e conectividade, as CC.AA. do noroeste destacan por ser unha área xeográfica moi dinámica e activa economicamente, cun elevado número de accións emprendedoras que xorden ao redor do mar. Aínda que é certo que a análise dos sistemas de transporte é un tema recorrente en Galicia, e non exento de polémica, no escenario actual de actualización do Mecanismo Conectar Europa e a aprobación dun novo marco europeo de programación plurianual 2021-2027, é necesario actuar de maneira rápida e consensuada para paliar a men-

cionada situación de desconexión (falta de inserción no corredor atlántico) e reducir o nivel de perifericidad.

Tomando como referencia o marco comunitario de planificación estratéxica en dobre capa aprobado no ano 2011, no concercente a mercadorías a rede principal tan só integraba en Galicia ao porto da Coruña e a liña ferroviaria convencional León-Monforte-A Coruña a través de Lugo, en tanto que na rede global formaban parte os portos de Vigo e Ferrol-San Cibrao, a plataforma loxística de Monforte de Lemos e o resto das liñas de ferrocarril de vía ancha na Comunidade Autónoma. Ante a ausencia do porto de Vigo e a zona sur de Galicia na rede básica, no ano 2013 acórdase ampliar a rede básica ferroviaria de mercadorías, desviándose en Monforte a liña ferroviaria cara a Ourense, e segue cara a Vigo e posteriormente diríxese cara á Coruña.

Tal e como se recolle no xa mencionado Regulamento 1315/2013, tan só o porto da Coruña está incluída dentro da rede básica ou principal, que como se dixo anteriormente, é aquela na que deben to-