

Cadro 9. Nodos da Rede Básica e Rede Global en Galicia

Nodo	Aeroporto	Porto marítimo	Porto interior	T. ferroviaria
A Coruña	Global	Básica		
Ferrol		Global		
Monforte de Lemos				Global
San Cibrao		Global		
Santiago Compostela	Global			
Vigo	Global	Global		

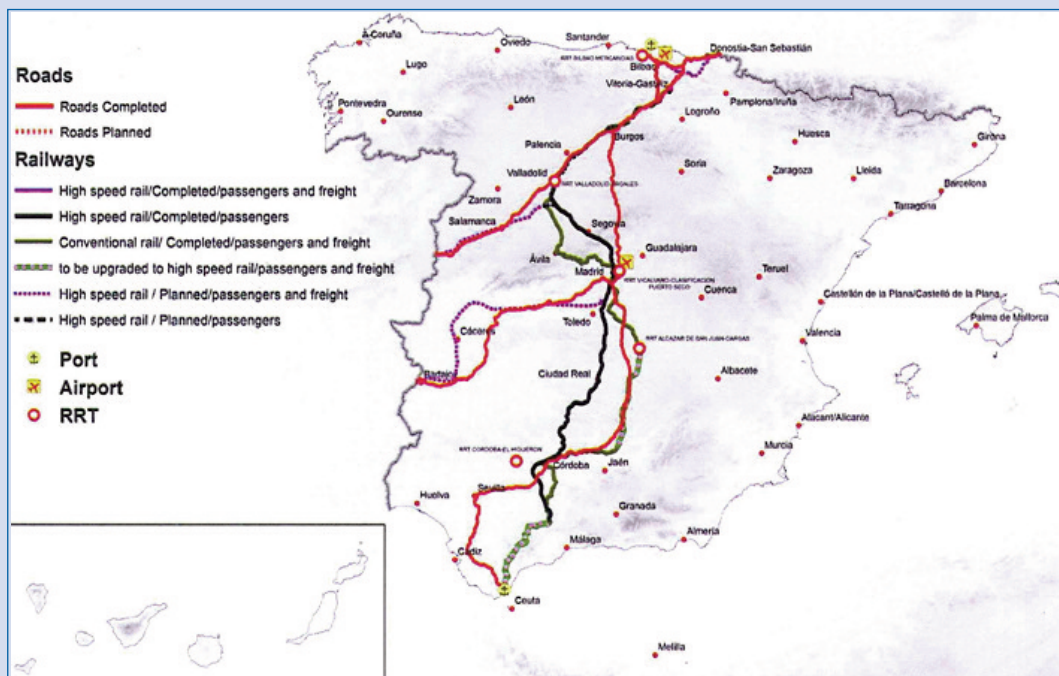
Fonte: Comisión Europea

Mapa 7. Rede básica e rede global



Fonte: Fonte: Comisión Europea

Mapa 8.- Rede transeuropea de transporte 2014. Corredor atlántico en España



Fonte: Ministerio de Fomento

marse medidas para desenvolve-la con prioridade dentro do marco da rede global.

A pesar de que as infraestruturas de transporte son un factor estratéxico para a cohesión socioeconómica das distintas rexións europeas e para a competitividade do seu tecido produtivo, Galicia, do mesmo xeito que outras comunidades autónomas, quedou en certa medida illada coa definición dos corredores da rede básica de transporte (**mapa 8**). É por iso que a proposta de ampliación dos corredores ferroviarios transeuropeos existentes para incluír no novo programa Conectar Europa (MCE2), debe contemplarse como un paso sen dúbida positivo, aínda que non

suficiente, para reducir a mencionada desconexión nas formulacións iniciais.

A curto prazo é necesario facer un seguimento continuo por parte do goberno central para ver como queda definitivamente esta proposta por parte do Parlamento Europeo e o Consello, e como quedan os instrumentos financeiros no novo marco financeiro plurianual 2021-2027. Ao mesmo tempo, é necesario avanzar cara unha maior eficiencia na xestión das instalacións e equipamentos xa existentes, favorecendo a interconexión dos distintos nodos de transporte.

No ámbito das obras de infraestruturas que están actualmente en marcha, dé-

bese esixir o cumprimento dos prazos previstos e ademais, nas mesmas condicións en relación a como se fan noutras áreas xeográficas, facilitando o acceso a mercados o máis rápido posible.

• A aposta portuaria e as autoestradas do mar

A integración dos portos da fachada atlántica no corredor da rede básica de ferrocarril é un elemento estratéxico clave. Ata o momento, como se aprecia no **mapa 4**, a política de transportes de mercadorías deu maior prioridade estratéxica ao corredor mediterráneo e central, en detrimento dos portos da fachada atlántica e cantábrica. Todos estes portos deberían ter a mesma consideración estratéxica por parte do Estado que a que teñen os portos do Mediterráneo, potenciando a súa actividade e outorgándolles unha maior promoción.

Tras a ampliación da canle de Panamá, os portos do Atlántico deberían aproveitar a súa posición xeoestratéxica ao estar próximos ás grandes rutas marítimas internacionais e tentar maximizar as vantaxes da súa localización para converterse nos portos de entrada das mercadorías cara a Europa. De aí a importancia de formar parte dos portos de interese xeral na rede básica de infraestruturas e a súa conexión ao corredor atlántico ferroviario. Dos trece portos españois que integran esta rede básica, tres están no norte de España: A Coruña, Xixón e Bilbao.

Unha das críticas ao sistema de elección destes portos é que se realizou, fundamentalmente, en base a criterios cuantitativos, obviando aspectos cualitativos tan

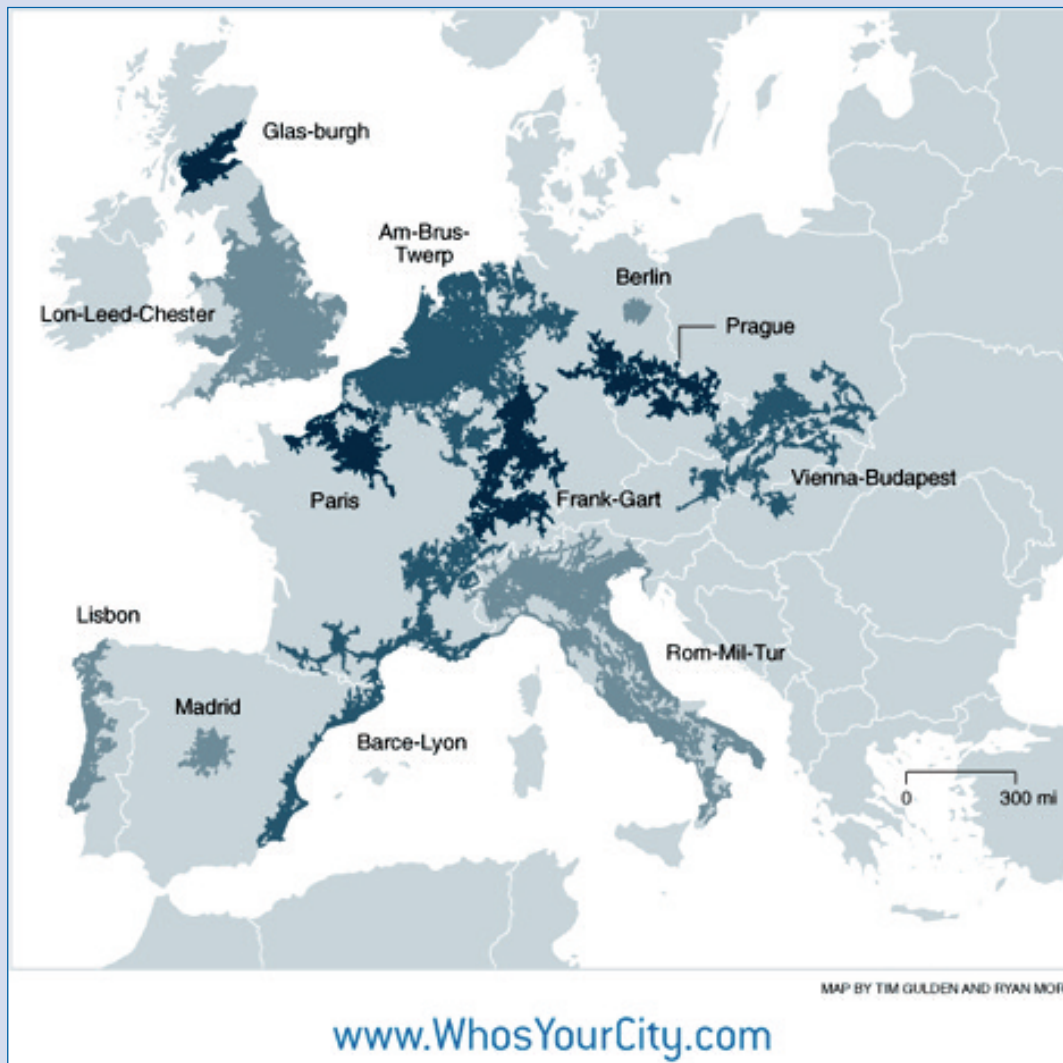
importantes como poden ser, entre outros, as condicións naturais e características técnicas dos portos, o valor económico das mercadorías movidas ou, como no caso do porto de Vigo, ser un porto de referencia mundial no sector pesqueiro e europeo no tráfico ro-ro. Neste sentido, habería que reformularse a consideración do porto de Vigo como porto integrante da rede básica.

Antes de facer referencia ás autoestradas do mar, cabe mencionar que xunto ao devandito ensanche das esclusas da canle de Panamá, as potenciais novas rutas marítimas polares polo ártico, non exentas de dificultades tanto técnicas como políticas, supoñerán un cambio moi importante nos tráficos marítimos. Para un futuro máis afastado, a posta en marcha destas rutas supoñería cambios en canto á posición xeoestratéxica de determinados portos, adquirindo os portos do norte de Europa maior peso.

En relación ás autoestradas do mar, incluídas como unha das prioridades dentro do programa MCE, hai que lembrar que o seu obxectivo é promover ligazóns marítimas verdes, viables, atractivas e eficientes, integradas na cadea de transporte. Galicia conta na actualidade cunha das dúas autoestradas do mar operativas en España, a que une Vigo con Saint Nazaire, operativa desde o ano 2015, con dúas frecuencias semanais.

O bo comportamento desta autoestrada fixo que a concesionaria da mesma realizase unha extensión tanto cara ao sur, conectándose coa terminal de Tánxer, como cara ao norte, cunha conexión co porto belga de Zeebrugge.

Mapa 9.- Asimetría do corredor mediterráneo e o potencial atlántico.



• Relación con Portugal

A consolidación da macrorrexión urbana debe considerarse fundamental xa que aumentaría a súa importancia relativa, e por tanto a súa capacidade de influencia, e porque nos equipararía a calquera outro espazo estratéxico europeo en peso económico e social. Neste sentido, o **mapa 9** móstranos a asimetría do corredor mediterráneo e o potencial atlántico.

Ademais, cabe mencionar que esta conexión Vigo-O Porto, así exposta, xa foi no seu día considerada a máis prioritaria, por alcanzar a maior puntuación nunha análise multicriterio, entre máis de trescentas infraestruturas analizadas para o conxunto de España no ano 2006 nun informe para a Unión Europea (na páxina 93 do informe TIS.PT (2006): *Transporte Sostenible en España. Informe Final*. En-

Cadro 10.- Proxectos de transporte prioritarios en España

Comunidade	Proxecto	Puntuación
1 Galicia	AV Galicia-Norte Portugal	360.000
2 Extremadura	AV Madrid-Cáceres-Badaxoz (Navalmoral da Mata-Cáceres)	360.000
3 Andalucía	Huelva-Ferrocarril de altas prestacións Huelva-Portugal	360.000
4 Castela e León	AV Salamanca-Portugal	340.000
5 Andalucía	Liña alta capacidade Córdoba - Málaga	320.000
6 Galicia	AV Orense - Santiago (Corredeor Norte/Noroeste)	320.000
7 Galicia	AV Eixo Atlántico Coruña-Vigo	320.000
8 Galicia	AV Ourense-Lugo	320.000
9 Galicia	AV Ourense-A Gudiña	320.000
10 Castela - A Mancha	AV Novo acceso a Toledo	320.000
11 Andalucía	Liña alta capacidade Almería - Limite Rexión de Murcia	320.000
12 Murcia	Remodelación da rede arterial da cidade de Murcia (conversión a altas prestacións) (CA)	300.000
13 Murcia	Remodelación da rede arterial da cidade de Cartagena (conversión a altas prestacións) (CA)	300.000
14 Castela e León	AV Leon-Asturias	300.000
15 Castela e León	AV Soria-Calataiud	300.000
16 Castela e León	AV Madrid-Valladolid	300.000
17 Castela e León	AV Valladolid-Soria-Zaragoza (CA)	300.000
18 Castela e León	AV Gijón-León-Zamora-Salamanca-Sevilla (CA)	300.000
19 Castela e León	AV Segovia-Valladolid (CA)	300.000
20 Andalucía	Granada-Ferrocarril de altas prestacións Granada-Sevilla	280.000
21 Andalucía	Huelva-Ferrocarril de altas prestacións Sevilla-Huelva	280.000
22 Andalucía	Jaén-Ferrocarril de altas prestacións	280.000
23 Andalucía	Sevilla-Ferrocarril altas prestacións Sevilla-Cádiz	280.000
24 Murcia	AV Almeria-Murcia	260.000
25 Murcia	Liña AV Madrid-Castela - A Mancha-Valencia-Murcia, acceso á CA de Murcia por Novelda (CA)	260.000
26 Murcia	Remodelación do ramal Almendritos-Aguilas (conversión a altas prestacións) (CA)	260.000
27 Murcia	Liña de altas prestacións Albacete-Murcia, acceso á CA Murcia por Cieza (CA)	260.000
28 Murcia	Liña de altas prestacións Murcia-Cartagena (CA)	260.000
29 Murcia	Remodelación do ramal a Escombreras (conversión a altas prestacións) (CA)	260.000
30 Murcia	Remodelación do ramal a Calasparra (conversión a altas prestacións) (CA)	260.000

Fonte: Informe TIS.PT (2006): *Transporte sustentable en España. Informe final.*

cargado pola D.G. de Política Rexional da Comisión Europea (xerocopiado, 201 pp.)

Aínda que é certo que a mellora das conexións ferroviarias entre Galicia e o norte de Portugal fortalecería os intercambios comerciais entre ambos os territorios e daría un novo impulso á Eurorrexión Galicia-Norte de Portugal, a extensión da rede básica do corredor atlántico ferroviario de mercadorías non está contemplada na proposta da Comisión Europea para o MCE2. A conexión ferroviaria entre Vigo e Porto segue formando parte da rede global).

No que ao ámbito portuario se refire, o regulamento 1315/2013 mostra que os tres portos máis importantes de Portugal (Leixoes, Lisboa e Sines) forman parte da rede básica, do mesmo xeito que o porto interior no caso do Porto, e a terminal ferroviaria no de Sines (Grandola). Ademais, na actualidade, Portugal está conectado co corredor atlántico ben a través do trazado Lisboa-Madrid ben a través do trazado Aveiro-Valladolid (mapa 6).

O Consello Económico e Social de Galicia, no seu Informe 1/17 ***“Por unha alianza estratéxica no sector industrial galego: 50 propostas”***, sinala entre os seus retos unha priorización de terminais loxísticas e de chan industrial no marco da Eurorrexión. Para iso, propón non só promover aquelas actuacións necesarias para a inclusión de Galicia no corredor atlántico ferroviario de mercadorías, senón tamén deseñar unha estratexia loxística na que a intermodalidade impulse un plan de modernización e especialización intelixente de infraestruturas portuarias, aeroportuarias e ferroviarias.

Ademais, sería positivo tanto establecer alianzas estratéxicas entre as distintas cidades e nodos de transporte da Eurorrexión. Neste sentido, habería que considerar tanto o ámbito portuario eurorrexional como a mellora das conexións ferroviarias con Porto, tendo así un novo acceso ao corredor atlántico.

• **Centros loxísticos. Plataformas loxísticas especializadas**

A inclusión de Galicia na rede básica do corredor atlántico de transporte ferroviario de mercadorías constitúe un elemento fundamental para a promoción da competitividade dos portos galegos. Tendo en conta a proximidade a Portugal, a mellora da conectividade dos portos e a interconexión cos *hinterland* serviría para apostar pola Plataforma Loxística Intermodal Salvaterra As Neves (PLISAN) como nodo loxístico ferroviario de concentración de carga da Eurorrexión.

Ademais, a inclusión do corredor A Coruña-Vigo-Ourense-León na rede básica facilitará o impulso dos portos secos de Monforte de Lemos e Ourense como núcleos loxísticos de operacións.

No mencionado informe sobre o sector industrial galego sinálase ademais a necesidade de salientar a creación de plataformas loxísticas aproveitando as infraestruturas de transporte existentes, aínda que priorizando con ritmos adecuados a intermodalidade de terminais que faga fluír as conexións entre portos e ferrocarril.

• **Estratexia Marítima**

Todos os factores mencionados anteriormente deberían formar parte dunha

Mapa 10. Centros loxísticos e conexións ferroviarias en Asturias, Castela León e Galicia.



Fonte: Plataforma Atlántico Noroeste

aposta decidida por unha estratexia marítima a nivel galego, tendo en conta que o mar é considerado como un factor diferenciador do desenvolvemento económico e social. Esta estratexia abarcaría todos os ámbitos e actividades que se realizan en torno ao mar, desde a pesca e acuicultura, turismo ou medio ambiente, ata enerxía, I+D ou transportes, entre outros.

No ámbito concreto dos transportes, entre outros factores debería centrarse no fomento do transporte marítimo e a coordinación e colaboración entre as distintas

autoridades portuarias ou a articulación con outros modos de transporte mellorando o valor a través das cadeas loxísticas. Desta maneira conseguiríase unha maior eficiencia no uso das instalacións e equipamentos, unha mellor promoción e captación de novos tráxicos portuarios, así como unha mellor integración nas redes internacionais.

Finalmente, cabe facer mención aquí da iniciativa *Blue Growth* do porto de Vigo, que pretende “converter ao Porto de Vigo nun modelo de referencia de Crecemento Azul a nivel europeo propiciando a súa

Mapa 11.- Obxectivos do Plan Blue Growth en Vigo.



Fonte: Autoridade Portuaria de Vigo

competitividade, eficiencia e sustentabilidade en todas as súas actividades, instalacións e servizos no horizonte 2020 e polo seu impulso decidido á Economía Azul da súa contorna, dentro das grandes estratexias da UE e de Galicia para o desenvolvemento económico”.

A modo de resumo, o **mapa 11** recolle os conceptos, tanto verticais como horizontais, da devandita estratexia.

SÍNTESE DAS PROPOSTAS





1.- Situación actual do corredor atlántico. Desconexión do norte de Portugal, Galicia, Asturias, Cantabria e noroeste de Castela e León.

2.- Proposta recollida na declaración institucional dos gobernos de Galicia, Asturias e Castilla e León (liña discontinua amarela).

3.- Proposta de ampliación aprobada pola Comisión Europea en xuño de 2018 para incorporarse no Mecanismo Conectar Europa para o período plurianual 2021-2027. Falta aprobación definitiva por parte do Consejo e do Parlamento Europeo (prazo máximo 1 ano).

A ampliación recollida no proxecto de resolución lexislativa do Parlamento Europeo en novembro de 2018 inclúe a Vigo na configuración

Lisboa-Aveiro-Leixoes/Oporto-Río Duero/**Vigo**

IV.- PROPOSTAS E CONCLUSIÓNS DO CONSELLO ECONÓMICO E SOCIAL

1.- Garantir a inserción de Galicia (e do noroeste peninsular) no corredor da rede básica “atlántico” ferroviario (*cor amarela no mapa da páxina seguinte*). A importancia desta inclusión –pendente de aprobación definitiva– transcende o meramente orzamentario xa que non só permitirá reducir o noso nivel de perifericidade, senón que tamén beneficiará a este territorio en termos dunha maior cohesión socioeconómica, unha mellora da competitividade do seu tecido produtivo, unha maior visibilidade ou nunha maior capacidade de atracción de empresas e novas actividades. Ademais, hai que ter en conta o impacto positivo para o conxunto da UE, favorecendo o cumprimento dos obxectivos da Estratexia 2020 e unha mellor integración e vertebración comunitaria.

2.- Incorporación da liña ferroviaria Vigo-Porto (*cor vermella*) **dentro do corredor da rede básica** como sección predeterminada transfronteiriza do mesmo xeito que Évora–Mérida ou Aveiro–Salamanca (na actualidade está considerada dentro da rede global). Tendo en conta que o actual corredor A Coruña–Vigo ferroviario xa po-

dería implementarse –para contedores e ro-ro de alto valor engadido– na actual liña de altas prestacións xa en servizo e, dado que a conexión ao corredor europeo xa está aprobada para Porto-Lisboa, o eixo ferroviario Vigo-Porto constitúe unha prioridade estratéxica atlántica e transfronteiriza.

Esta demanda vén xustificada por un dobre motivo:

a) Porque só así replicaríamos un eixo non radial peninsular simétrico ao mediterráneo (Barcelona-Cartaxena) no atlántico (A Coruña-Lisboa) **consolidando unha densa macrorrexión urbana transfronteiriza** interconectada e accesible, coa **cabotaxe europea das autoestradas do mar**, ao centro neurálxico da UE.

b) Porque con esa moi reducida conexión ferroviaria en altas prestacións para mercadorías (contedoras e ro-ro) entre Vigo-Porto todo o corredor atlántico A Coruña-Lisboa quedaría **conectado coas saídas terrestres transeuropeas a través dos Pirineos** xa aprobadas.



3.- A mencionada prioridade do itinerario ferroviario Vigo-Porto debería complementarse pola **liña ferroviaria de costa** entre A Coruña, Xixón e Bilbao (*cor azul*) co actual trazado do Corredor, creando así un bucle de conexión cos portos da cornixa atlántica, similar ao existente no Corredor Mediterráneo. Este percorrido debería estar integrada dentro das “seccións predeterminadas da rede global”.

4.- Para o **desenvolvemento dos portos exteriores de A Coruña e Ferrol**, é necesario impulsar a súa **conexión co corredor atlántico**, así como a mellora ou amplia-

ción da rede ferroviaria interior nos portos galegos de interese xeral.

5.- Impulsar a conexión ferroviaria coas terminais portuarias e principais plataformas intermodais, ao obxecto dunha maior eficiencia, tanto económica como medioambiental, entre os diferentes modos de transporte. Este **impulso da conexión ferro-portuaria** permitirá mellorar a competitividade do transporte marítimo e o incremento na calidade e fiabilidade do servizo loxístico.

6.- Consideración do porto de Vigo como

porto nodal (do mesmo xeito que o porto da Coruña na actualidade), formando parte da rede básica. A importancia do porto de Vigo como porto de referencia mundial no sector pesqueiro e europeo no tráfico ro-ro xustificaría esta demanda. A inserción de ambos os dous portos na rede básica facilitará a captación de tráfico de mercadorías e o posicionamento dos seus servizos ofrecendo un maior valor agregado.

7.- Apostar pola Plataforma Loxística Intermodal Salvaterra As Neves (PLISAN) como nodo loxístico ferroviario de concentración de carga da eurorrexión, dada a proximidade a Portugal, a mellora da conectividade dos portos e a interconexión coas súas *hinterland*. Ademais, a ampliación da rede básica facilitará o impulso do porto seco de Monforte de Lemos e de Ourense como núcleos loxísticos de operacións.

8.- O CES demanda que se lle outorgue a mesma importancia estratéxica e o mesmo respaldo institucional ao corredor atlántico que ao mediterráneo tanto en termos de execución das obras como de promoción.

A modo de **conclusión** pode resaltarse que:

- O debate sobre o estado das infraestruturas é un tema recorrente. Tradicionalmente o noroeste peninsular caracterizouse por un **déficit de infraestruturas**, o que se traduce en problemas de conectividade e accesibilidade aos principais mercados e áreas económicas máis dinámicas tanto de España como de Europa.

- Tendo en conta ademais que as infraestruturas son un factor estratéxico para avanzar na cohesión socioeconómica das rexións e na mellora da competitividade do seu tecido produtivo, pódese considerar como **inexplicable a falta de inserción de Galicia (e do noroeste peninsular) no corredor da rede básica “atlántico”,** o que aumenta o seu nivel de periféricidade.

- O Libro Branco de Transporte de 2011 divide a rede europea en dúas subredes: a **Rede Básica**, que une os nodos e ligazóns de importancia estratéxica a través de corredores multimodais, e que debe completarse en 2030, e a **Rede Global**, que deberá estar lista para 2050, e que debe permitir o acceso a todas as rexións cuns estándares mínimos comúns.

- A proposta da Comisión Europea de xuño de 2018, e a posterior aprobación en primeira lectura do proxecto de resolución legislativa 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 (novembro dese mesmo ano), é sen dúbida **un paso positivo para resolver esa carencia.** Con todo, a curto prazo, é necesario un **control e seguimento** para ver como resulta a aprobación definitiva da proposta da Comisión Europea e como se reflicte nos instrumentos financeiros do novo Marco Financeiro Plurianual 2021-2027.

- Débese **esixir o cumprimento dos prazos previstos** para a execución das obras de infraestruturas en marcha, facilitando un mellor e máis rápido acceso aos mercados.

- Ademais, hai que esixir que ao corredor

atlántico se lle outorgue **a mesma importancia estratéxica** que ao corredor mediterráneo, tanto en termos de execución das obras como de promoción, xa que este obtivo ata o momento un maior respaldo institucional.

- A inserción no corredor atlántico **non só beneficia ás rexións do noroeste de España, senón tamén ao conxunto de Europa** ao contribuír positivamente á política de transportes da UE e á Estratexia 2020, favorecendo unha mellor integración e vertebración de toda Europa.

- É necesario avanzar cara unha maior **eficiencia na xestión das instalacións e equipamentos existentes**, favorecendo a interconexión dos distintos nodos de transporte (portos, terminais ferroviarias, aeroportos, centros e plataformas loxísticas).

- Ante a ampliación da canle de Panamá, os portos da fachada atlántica teñen unha **posición xeoestratéxica privilexiada** para converterse en portos de entrada de mercadorías cara a Europa ao estar próximos ás grandes rutas marítimas. De aí a importancia da inserción dos portos de interese xeral no corredor atlántico, facilitando así un papel activo na captación de tráfico de mercadorías e no posicionamento dos seus servizos ofrecendo un maior valor agregado. Na actualidade, no noroeste de España tan só os portos da Coruña, Xixón e Bilbao forman parte da rede básica de infraestruturas, quedando o porto de Vigo como porto da rede global. A importancia do **porto de Vigo** como porto de referencia mundial no sector pesqueiro e europeo no tráfico ro-ro xustificaría que este sexa considerado como **parte integrante da rede básica**.

- É necesario mellorar as conexións ferroviarias co norte de Portugal, o que favorecería os intercambios comerciais e daría un novo impulso á Eurorrexión Galicia-Norte de Portugal. Ao mesmo tempo, aumentaría o seu peso e por tanto a súa capacidade de influencia. Neste sentido, a conexión ferroviaria Vigo-Porto constitúe unha **prioridade estratéxica atlántica e transfronteiriza**.

- Ademais da inclusión do novo trazado A Coruña-Vigo-Ourense-León, debe contemplarse a **saída sur de Galicia**, o que unido á mellora da liña Vigo-Porto, permitirá gañar masa crítica tanto en pasaxeiros como en mercadorías.

- Tendo en conta esta proximidade a Portugal, a mellora da conectividade dos portos e a interconexión coas súas *hinterland* serviría para apostar pola Plataforma Loxística Intermodal Salvaterra As Neves **(PLISAN) como nodo loxístico ferroviario de concentración de carga da eurorrección**.

- **Aposta decidida por unha Estratexia marítima**, tendo en conta que o mar é un factor diferenciador do desenvolvemento económico e social. Esta estratexia abarcaría todos os ámbitos e actividades que se realizan en torno ao mar, desde a pesca e acuicultura, turismo ou medio ambiente, ata enerxía, I+D ou transportes, entre outros. Neste marco cabe facer mención á iniciativa *Blue Growth* do porto de Vigo, que pretende convertelo nun modelo de referencia de Crecemento Azul a nivel europeo propiciando a súa competitividade, eficiencia e sustentabilidade en todas as actividades, instalacións e servizos.

Este conxunto de propostas aprobadas no seo do Consello Económico e Social de Galicia son o reflexo do sentir común dun conglomerado moi amplo e heteroxéneo de organizacións representativas do que é a sociedade galega. Con ese respaldo unánime, froito do diálogo e o consenso compartido por este organismo e outras entidades do armazón socioeconómico da nosa Comunidade, o documento que se elaborou ten un aval de primeiro nivel para ser considerado como a expresión real das necesidades mínimas de Galicia en relación co futuro inmediato e a medio prazo do sistema de transportes e a integración na rede europea.

Co espírito de apertura á sociedade e de máxima colaboración con todos os sectores co que abordamos os traballos do CES, o presente informe buscou contar coa opinión de todos os actores implicados que, dada a importancia e transversali-

dade da actividade de transporte e as súas implicacións a todos os niveis, somos na práctica todos os cidadáns.

Desde o CES, queremos agradecer expresamente a colaboración de todos os axentes participantes, o seu traballo, as súas achegas, as súas opinións. Ese esforzo é o valor engadido do presente documento.

O informe recolle, por tanto, a preocupación e as propostas do CES de Galicia para a súa integración na rede europea de transportes, un elemento básico para un desenvolvemento sustentable, tanto no económico como desde o punto de vista social, en que se implica toda a sociedade galega. Sumamos, así, a voz da sociedade civil organizada ás múltiples expresións da preocupación polo futuro da nosa conexión con Europa, unha inquietude compartida por outros territorios próximos cos que tamén imos colaborar.

