



Red Transnacional Atlántica

«Hacia una revisión de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) para el espacio atlántico» - Propuesta nº2

Octubre 2022

Los miembros de la Red Transnacional Atlántica (RTA) que reúne a representantes de la sociedad civil de las distintas organizaciones socio-profesionales – los CES de España, los CESER de Francia y el Fórum Océano de Portugal- tienen como objetivo favorecer el desarrollo de la cooperación y de acciones comunes en el espacio atlántico. La política europea de transportes es una política esencial para garantizar la cohesión territorial y socioeconómica, así como el desarrollo económico y la creación de empleo sostenible y de calidad.

Desde octubre de 2018, la RTA ha emprendido un trabajo sustantivo sobre los aspectos socioeconómicos y medioambientales de la red transeuropea de transporte (RTE-T) en la fachada atlántica europea y en la zona del Canal de la Mancha, marcando así su interés por un tema europeo relacionado con la coordinación de las políticas de los Estados miembros de la UE en el ámbito del transporte y de la planificación territorial coherente y equilibrada en la Unión Europea.

En abril 2021, la RTA contribuyó al proceso de revisión del RTE-T formulando 8 prioridades globales de la sociedad civil.

En diciembre 2021, la Comisión Europea publicó su propuesta de revisión del reglamento del RTE-T. Esta publicación abrió un período de negociación con el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, con vistas a adoptar un nuevo reglamento a más tardar a mediados del 2023.

Con esta nueva publicación, los miembros de la RTA proponen formular una opinión sobre el proyecto presentado por la Comisión Europea, comparándolo con las prioridades identificadas en abril 2021. Para cada una de las 8 prioridades, la RTA presentará los elementos de satisfacción, las provisiones que, en la opinión de la sociedad civil organizada, aún merecen mejoras, así como las omisiones por tratar.

La publicación se compone de dos documentos, un resumen de tres páginas en el que se exponen los puntos que la RTA desea destacar y un segundo documento de 20 páginas que muestra una lectura comparativa de la propuesta de la Comisión Europea y la primera propuesta del RTA en la que se destacan los puntos de satisfacción, los posibles avances y los aspectos que la propuesta de la Comisión europea no aborda.

Es así que nos hemos dado la oportunidad de cuestionar, teniendo como punto de partida las recomendaciones iniciales de la RTA:

- si el proyecto de revisión es relevante en respecto a los nuevos objetivos climáticos de la Unión Europea;

- si la propuesta de revisión de la Comisión Europea es relevante para los territorios de la fachada atlántica europea tomando en cuenta el impacto combinado de la pandemia de COVID-19 y de la guerra en Ucrania.

Opinión de la Red Transnacional Atlántica (RTA) reunida el 06 de octubre 2022

Los corredores Atlántico y Mar del Norte-Mediterráneo mejor conectados

Como resultado del Brexit, el lugar que ocupa Irlanda en el comercio europeo se ha transformado profundamente, reforzando la importancia del corredor atlántico y revelando la necesidad de consolidar la conexión entre los corredores Atlántico y Mar del Norte – Mediterráneo. Esta evolución ofrece la oportunidad de mejorar las relaciones entre los territorios del litoral atlántico y el centro de la Unión Europea, a condición de que estos dos corredores estén interconectados de manera más dinámica.

Una mejor relación norte-sur y este-oeste

Ya sea en el sur (Portugal y España) o en el norte (Irlanda y Francia) de Europa, en la revisión de la RTE - T destaca una mejor conexión entre los puertos que puede potencialmente, permitir una mayor densificación de los intercambios entre los puertos del litoral atlántico y los puertos del Mediterráneo y del Mar del Norte.

La RTA toma nota de la fuerte ambición en materia de transporte de mercancías por ferrocarril, pero deplora los retrasos en nuestros tres países en lo que concierne el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, su modernización y la creación de nuevas vías. ¿Tendrán la Unión Europea, los Estados y las Regiones la capacidad financiera para afrontar tales retos y tanta ambición?

Tanto en el caso del ferrocarril como en el del transporte por carretera, la revisión de la RTE-T no toma suficientemente en cuenta los problemas ocasionados por los cuellos de botella en los enlaces transfronterizos y las roturas de cargas por motivos reglamentarios como es el caso de los anchos de vía férrea.

En lo que respecta al mar, la RTA desearía que la revisión del reglamento potencie aún más las autopistas marítimas.

Una estructuración del corredor atlántico que podría retrasar los procesos de descentralización o autonomía regional

Antes de su revisión, el Corredor Atlántico era una simple columna vertebral. La RTA observa que el proyecto de revisión introduce una mejor propuesta de ramificación en todas las regiones del litoral atlántico. Sin embargo, la densidad de la misma es mucho menor comparada con la de los corredores del este de la Unión Europea.

Así, los desvíos alrededor de París y Madrid no están previstos, lo que refuerza las históricas infraestructuras en forma de estrella de ambas capitales nacionales y retrasa la concreción del aporte de las infraestructuras de transporte a los procesos de descentralización en Francia y de autonomía de las regiones para España.

Una gobernanza regional que es preciso reforzar

La RTA constata que existe poca cooperación entre regiones, incluso entre regiones vecinas, con algunas excepciones pues ciertos territorios de cooperación desarrollan proyectos conjuntos. Aun así, las dinámicas de cooperación no cubren todos los territorios del litoral atlántico.

La RTA considera que el corredor atlántico genera muy pocos vínculos interregionales para promover intercambios, proyectos y cooperación. Lo mismo ocurre con la Unión Europea.

La RTA recomienda que los territorios regionales se involucren aún más en la gobernanza para dar respuestas a las necesidades observadas y los proyectos desarrollados.

La RTA recuerda que los procesos de consulta en los territorios deberían incluir el diálogo con los órganos políticos, ya sean Estados y/o Regiones. De igual manera, debería fortalecerse la consulta con la sociedad civil, empezando por la sociedad civil organizada en torno a la RTE-T. En esto, los CESER y CES son instituciones suficientemente organizadas y legítimas para, a través de la RTA, participar en el fortalecimiento de dichas consultas. Esto atañe tanto a los proyectos en sí como a los estudios de impacto y la realización de debates públicos, cualquiera que sea la forma que tomen en cada Estado miembro.

Una interrogación importante en lo que concierne a las capacidades de financiación

La RTA se cuestiona sobre las capacidades de financiación del RTE-T, al considerar que las inversiones públicas serían demasiado bajas en relación con las importantes necesidades de inversión. La RTA mencionó en su documento del 2019, la financiación necesaria para el sector ferroviario. En vista de la propuesta de revisión, reiteramos nuestra reserva sobre la capacidad de desarrollar e incluso estabilizar las rutas de transporte de mercancías por ferrocarril.

Desafíos medioambientales que es necesario precisar

La RTA reconoce los esfuerzos realizados para integrar el combate a los efectos negativos del cambio climático en el proyecto de revisión. La descarbonización es uno de los principales objetivos y los miembros de la RTA constatan con agrado que la propuesta de revisión contempla que la electrificación de los puertos y el desarrollo de los ferrocarriles, por citar dos ejemplos, cumplan con este objetivo. Sin embargo, la RTA considera que el tema de la gestión de residuos y la economía circular deberían recibir mayor atención. Esto presupone detallar mejor los objetivos en estas áreas.

Les efectos de un contexto internacional que merece una atención especial

La guerra en Ucrania nos invita a prestar una atención particular a las consecuencias económicas y sociales de la misma y, por lo tanto, a la capacidad financiera necesaria para adquirir infraestructuras modernas que tengan en cuenta los desafíos climáticos. Es difícil, por el momento, elaborar hipótesis precisas, pero en todo caso, estas deberían comenzar a ser enunciadas e incluidas en los procesos de consulta con los territorios regionales.

Finalmente, e independientemente del conflicto ruso-ucraniano, las conexiones con otros continentes, ya sean portuarias, aeroportuarias e incluso ferroviarias, y las combinaciones entre ellas, deben ser mejor contempladas e incluidas en las estrategias de transporte.

En resumen

La RTA recomienda que en el nuevo reglamento se incorporen las siguientes mejoras:

- la definición de una estrategia de gobernanza para la implementación del reglamento revisado de la RTE-T;
- la definición de una estrategia de financiación y de los plazos vinculados a ella, con calendarios que necesitan ser precisados específicamente;
- la concentración de inversiones en todas las infraestructuras que limiten los efectos del cambio climático o incluso los anulen;
- la creación de una Agencia del Corredor Atlántico que reúna a todas las partes interesadas.

Contactos

Presidencia de la RTA: Mercedes Vaquera
Presidencia del grupo de trabajo de la RTA sobre la RTE-T: Rita Silva Varisco
Relatores: Enrique Cabero Moran y Jean-Luc Léger

La Red Transnacional Atlántica (RTA) es una plataforma de cooperación de la sociedad civil dentro del Espacio Atlántico constituida en el 2003. Esta red transnacional está compuesta por los Consejos Económicos y Sociales de las regiones del espacio atlántico, o por organismos regionales análogos para el caso de las regiones atlánticas que no cuentan con este tipo de instituciones (CESER de Bretagne, Pays de la Loire, Centre-Val de Loire, Nouvelle-Aquitaine, Normandie; CES del País Vasco, Galicia, Canarias, Andalucía, Extremadura, Castilla y León; Fórum Oceano) interesados por los desafíos de desarrollo específicos de la fachada atlántica europea.

Para mayor información: <http://rta-atn.org>