

Análisis FGE

Revisión de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T)

Tras tres años de debates, las instituciones europeas llegaron a un acuerdo sobre la revisión de la Red Transeuropea de Transporte, la red multimodal que conecta 424 grandes ciudades europeas. Este acuerdo representa el compromiso político de cada Estado para implantar las infraestructuras incluidas en los mapas del reglamento. Una de las principales novedades para Galicia es la inclusión del AVE Vigo-Porto para pasajeros cómo parte de la red principal ampliada, que deberá ejecutarse en 2040, y cómo parte del Corredor Atlántico.

Fecha de publicación: 14 de febrero de 2024

Contacto: bruselas@fundaciongaliciaeuropa.eu

Contenido

1.	Introducción.....	3
2.	Impacto en Galicia	4
3.	Contexto	7
4.	Cronología y actuaciones	8
4.1	Consulta pública sobre la revisión de la RTE-T 2020	8
4.2	Propuesta de la Comisión Europea	9
4.3	Negociaciones en el Parlamento Europeo.....	9
4.4	Negociaciones en el Consejo.....	9
4.5	Negociaciones en el Parlamento Europeo.....	10
4.6	Negociaciones en trío (Comisión - Consejo - Parlamento)	11
4.7	Enmiendas relativas a Galicia.....	11

1. Introducción

El 18 de diciembre de 2023 se anunció un [acuerdo provisional](#) sobre la revisión de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T). La RTE-T es la red europea de ferrocarril, vías navegables interiores, rutas marítimas de corta distancia y carreteras que conecta 424 grandes ciudades europeas con puertos, aeropuertos y terminales ferroviarias. Este acuerdo supone un **compromiso político de cada Estado miembro para ejecutar las infraestructuras recogidas en los mapas que acompañan al reglamento**. La Comisión Europea ha tratado, sin éxito, de que el reglamento tuviese un carácter más vinculante para poder emprender, eventualmente, procedimientos de infracción contra los Estados que no incumplieran, algo que finalmente no ha sido posible.

Estos son los puntos esenciales del acuerdo:

- **Estructura de la RTE-T.** El enfoque de tres niveles de la propuesta de la Comisión se mantiene (una red principal a ejecutar hasta 2030, una red principal ampliada a ejecutar antes de 2040 y una red global para 2050), así como los nueve **corredores de transporte europeos** con las nuevas extensiones a Ucrania y Moldavia. Estos corredores han servido desde 2014 para impulsar un conjunto multimodal de infraestructuras en nueve grandes ejes europeos que conectan las cuencas marítimas y fluviales. Estos son: Atlántico (que en 2021 se extendió hasta Galicia), Mar del Norte-Rin-Mediterráneo, Mar del Norte-Báltico, Escandinavia-Mediterráneo, Mar Báltico-Mar Adriático, Rin-Danubio, Mediterráneo, Balcanes orientales-Mediterráneo Oriental y Mar Báltico-Mar Negro-Mar Egeo.
- **Tren.** Nuevos requisitos para la infraestructura de transporte ferroviario referidos al despliegue del sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (ERTMS) en la red principal ampliada y en la global, la migración al ancho de vía estándar, el aumento del número de trenes de mercancías de 740 metros de longitud y la velocidad mínima de 160 km/h para los trenes de pasajeros. También se incluyen los requisitos operativos para los corredores ferroviarios de mercancías que hasta ahora eran objeto de un reglamento aparte.
- **Carretera.** Todas las carreteras de la red principal y principal ampliada deberán contar con una franja divisoria no destinada al tráfico entre los dos sentidos de circulación. Además, deberán contar con zonas de aparcamiento seguras para el descanso con una distancia máxima promedio de 150 km. En el caso de Galicia sería la AP-9, la A-6 Betanzos-Baamonde y la N-634 Baamonde-Avilés.
- **Nodos urbanos.** Se aprueba la propuesta de establecer 424 nodos urbanos que deberán, antes de 2027, establecer un plan de movilidad urbana sostenible (PMUS) de mercancías y pasajeros a largo plazo para toda el área urbana funcional. El objetivo es promover la movilidad sin emisiones y mejorar tanto el transporte público como la infraestructura para caminar y

desplazarse en bicicleta. Cuando sea económicamente viable, cada nodo urbano deberá contar con al menos una terminal de mercancías antes de 2040. En Galicia, estos nodos serían A Coruña, Ferrol, Ourense, Santiago de Compostela y Vigo, pues en 2019 sus áreas urbanas superaban los 100 000 habitantes ([datos de Fomento](#)).

- **Aviación.** Con vistas a reducir el número de vuelos nacionales, se apuesta firmemente por mejorar la conectividad con la red ferroviaria de los aeropuertos de las principales ciudades europeas. Así, los aeropuertos de más de 12 millones de pasajeros deberán estar conectados antes de 2040 con los servicios ferroviarios de larga distancia y con la alta velocidad, cuando sea posible.
- **Gobernanza.** Los coordinadores europeos continuarán guiando la ejecución de los nueve corredores multimodales y de las prioridades horizontales con la implicación de un gran número de actores interesados, como es el caso del Foro del Corredor Atlántico en el que participa la Xunta de Galicia. Se ha revisado también el marco de seguimiento e información por el que los Estados miembros informan de la ejecución de la RTE-T. No obstante, teniendo en cuenta las grandes implicaciones financieras que esta exige, los Estados han conseguido introducir una "cláusula de salvaguardia financiera" que les permitiría justificar la no ejecución. Por otro lado, los Estados se comprometen a que sus planes nacionales de transporte estén alineados con la RTE-T y con los planes de trabajo elaborados con los coordinadores europeos.

2. Impacto en Galicia

El acuerdo viene acompañado de los mapas que presentan, como novedades para Galicia, la **inclusión del AVE Vigo-Oporto para pasajeros como parte de la red principal ampliada y del Corredor Atlántico**. Es decir, que España y Portugal se comprometen a ejecutar esta infraestructura antes de 2040 y que el Foro del Corredor Atlántico va a integrarla en su plan de trabajo con el objetivo de hacer un estrecho seguimiento de su ejecución.

El resto de los mapas se mantiene como hasta ahora, principalmente porque la metodología para determinar si un elemento pertenece a la red global o principal no ha sido objeto de debate y apenas ha cambiado.

Elementos gallegos en la RTE-T revisada			
	Principal (2030)	Ampliada (2040)	Global (2050)
Aeropuertos			A Coruña, Santiago y Vigo
Puertos	A Coruña		Ferrol, Vilagarcía Vigo, Marín y San Cibrao
Carretera	A Coruña-Valença (A-P9, A-52, N-550) A Coruña-Avilés (A-6, N-634)		A Coruña- Ferrol (AP-9) Baamonde-Lugo-Castilla (A-6) Lavacolla-Palas de Rei Porriño- Ourense A-52 Ourense- Verín (A-53)
Ferrocarril: pasajeros	AVE Coruña-Vigo AVE Stgo-Ourense AVE Coruña-Ferrol Ourense-Monforte-León	AVE Vigo-Guillarei	AVE Coruña-Ferrol Betanzos-Lugo AVE Lugo-Monforte- AVE Monforte-Ourense Santiago-Ourense AVE Pontevedra-Ourense Redondela-Vigo Redondela-Guillarei Guillarei-Ourense Ourense-Ponferrada AVE Ourense- Monforte
Ferrocarril: mercancías	AVE Coruña-Pontevedra Redondela- Guillarei Guillarei-Ourense-Ponferrada		AVE Coruña-Ferrol Betanzos-Lugo AVE Lugo-Monforte AVE Monforte-Ourense AVE Santiago-Ourense

			<p>AVE Pontevedra-Ourense</p> <p>AVE Pontevedra-Vigo</p> <p>AVE Vigo-Guillarei</p> <p>Redondela-Vigo</p>
--	--	--	--

Nueva construcción.

Diferencias entre el transporte ferroviario de pasajeros y de mercancías.

3. Contexto

La Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) está regulada por el Reglamento (UE) n.º 1315/2013, que prevé una estructura de doble capa: la básica o principal, a completar en 2030, y la global o secundaria, a completar en 2050.

Este reglamento prevé una revisión en 2024, por lo que, ya en 2020, la Comisión Europea realizó una primera consulta a las partes interesadas a la que **la Xunta de Galicia contribuyó con una serie de demandas**: incluir como parte de la red básica la línea férrea entre Porto y Vigo, el puerto de Vigo, la línea férrea entre Monforte de Lemos y A Coruña y la línea férrea entre A Coruña y Ferrol. Todas ellas identificada hasta ahora como parte de la red global.

En diciembre de 2021, la Comisión Europea presentó la propuesta de revisión con el objetivo de apoyar la transición hacia una movilidad más limpia, ecológica e inteligente, en consonancia con el Pacto Verde Europeo y la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente. Esta revisión debería poner al sector del transporte en vías de reducir sus emisiones en un 90 %, transfiriendo más pasajeros y mercancías a los modos de transporte sostenibles.

Siendo los mapas que acompañaban esta propuesta fruto del diálogo con los Estados miembros, para Galicia presentaban las siguientes novedades:

- **Inclusión del tramo portugués de la línea de alta velocidad Vigo-Oporto en una nueva red principal ampliada**, con fecha de ejecución de 2040.
- **La inclusión de la línea de alta velocidad Vigo-Oporto en el Corredor Atlántico** (se establece un nuevo concepto de "Corredor europeo de transporte" que integra los nueve corredores multimodales actuales con los once corredores ferroviarios de mercancías).
- **La identificación de cinco nodos urbanos en Galicia**: A Coruña, Ferrol, Ourense, Santiago de Compostela y Vigo, para los que se proponen una serie de obligaciones para los próximos años. Las áreas urbanas de estas ciudades cumplirían con el requisito de superar en 2019 los 100 000 habitantes ([datos de Fomento](#)).

Junto a la propuesta, se presentó el **documento de trabajo de la Comisión Europea con la metodología de planificación actualizada** ([SWD/2021/471](#)), que no puede ser objeto de enmiendas. En él se reflejan, primero, los criterios para identificar los elementos de la red global, para después extraer los que forman parte de la red principal y posteriormente los de la red extendida. Por ejemplo, los puertos marítimos que corresponden a la red principal son aquellos con un volumen anual de transbordo de, al menos, el 1 % del total de la UE.

Una vez presentada la propuesta de la Comisión, **las cuatro demandas de la Xunta de Galicia fueron propuestas como enmiendas en el Parlamento Europeo** tanto a través de la CRPM como del grupo PPE, además de señalarse varios fallos en los mapas anexos a la propuesta.

En diciembre de 2022, los Estados miembros llegaron a un acuerdo en el seno del Consejo. En relación con Galicia, el Consejo apoya la propuesta de la Comisión y corrige los fallos detectados en los mapas.

En abril de 2023, el Parlamento Europeo adoptó su posición en la que se incluyen diez enmiendas con las demandas de Galicia.

Las negociaciones a tres bandas entre la Comisión, el Consejo y el Parlamento Europeo se iniciaron bajo la Presidencia sueca, durante el primer semestre de 2023, y continuaron durante la Presidencia española, habiéndose celebrado un total de seis.

4. Cronología y actuaciones

La Fundación Galicia Europa ha prestado apoyo a la Xunta de Galicia para participar en el debate de revisión de la RTE-T. A continuación, resumimos las actuaciones llevadas a cabo.

4.1 Consulta pública sobre la revisión de la RTE-T 2020

La Xunta de Galicia contribuyó a la consulta pública de 2020 con estas reivindicaciones:

- Incluir como parte de la red básica la **línea férrea entre Porto (Portugal) y Vigo (España)**, que actualmente está parcialmente identificada (en su tramo portugués) como parte de la red global, **por tratarse de una conexión internacional altamente estratégica para ambos países**.
- Incluir como parte de la red básica el **puerto de Vigo (España)**, que actualmente está identificado como parte de la red global, por ser **uno de los nodos por los que discurre una línea ferroviaria de la red básica**.
- Incluir como parte de la red básica la **línea férrea entre Monforte de Lemos (España) y A Coruña (España)**, que actualmente está identificada como parte de la red global, por tratarse de la **salida ferroviaria más directa del puerto de A Coruña -que ya pertenece a la red básica- hacia el Corredor Atlántico**.
- Incluir como parte de la red básica la **línea férrea entre A Coruña (España) y Ferrol (España)**, que actualmente está identificada como parte de la red global, por tratarse de la **conexión con un puerto de alto valor estratégico, como el de Ferrol, especialmente en el ámbito militar**.

La FGE también incluyó estas demandas en el posicionamiento de la Conferencia de Regiones Periféricas y Marítimas (CRPM), una red en la que Galicia participa y que trabaja por mejorar la conectividad de estas regiones. En estos años, la CRPM

ha organizado varias reuniones con la Comisión Europea y con el Parlamento Europeo para tratar este tema.

4.2 Propuesta de la Comisión Europea

En diciembre de 2021, la Comisión Europea publicó la propuesta de revisión de la RTE-T como parte del paquete legislativo para una movilidad eficiente y ecológica. La propuesta prestaba especial atención a una nueva estructura de gobernanza de la política de la RTE-T y a la multimodalidad, fijando objetivos ambiciosos, en particular para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria. En respuesta al impacto de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania, la Comisión adoptó el 27 de julio de 2022 una propuesta modificada que aboga por la unificación del ancho de vía ferroviario estándar europeo y por mejorar la conectividad de Ucrania y Moldavia con la UE.

Junto a la propuesta, se presentó el **documento de trabajo de la Comisión Europea con la metodología de planificación actualizada** ([SWD/2021/471](#)), que no puede ser objeto de enmiendas. En él se reflejan, primero, los criterios para identificar los elementos de la red global, para después extraer los que forman parte de la red principal y posteriormente los de la red extendida.

Por ejemplo, los puertos marítimos que corresponden a la red principal son aquellos con un volumen anual de transbordo de al menos el 1 % del total de la UE, siempre que interpolando linealmente entre volúmenes de graneles y no graneles cumpla con la fórmula: $vb/tb + vn/tn \geq 1$ (donde vb es el volumen de graneles, tb el umbral de graneles, vn el volumen de no graneles y tn el umbral de no graneles). Los puertos marítimos que son vecinos inmediatos y juntos alcanzan el umbral de volumen, aunque individualmente no lo harían, pueden considerarse un clúster si tienen conexiones comunes con el interior, excepto en la "última milla"; si cooperan estrechamente, por ejemplo, bajo una gestión común; o si se complementan en sus funciones.

4.3 Negociaciones en el Parlamento Europeo

Una vez presentada la propuesta de la Comisión, las cuatro demandas de la Xunta de Galicia fueron propuestas como enmiendas en el Parlamento Europeo tanto a través de la CRPM como del grupo PPE.

4.4 Negociaciones en el Consejo

En el Consejo, los ministros de Transporte de los 27 llegaron a una orientación general sobre la revisión el 5 de diciembre de 2022. La Fundación Galicia Europa aclaró algunas dudas con la Representación Permanente de España ante la UE (REPER) sobre lo que implicaba esta posición del Consejo respecto a Galicia.

Primero, confirmó que los mapas de la propuesta de la Comisión Europea contenían varios fallos, que ahora corrige la orientación general del Consejo, tal y como se recoge en el [mapa Ten-Tec](#), con la leyenda que lo acompaña. Conforme a esto, las conexiones férreas de alta velocidad previstas por el Estado serían:

- Respecto a los **requisitos técnicos**, como la velocidad mínima, en el Consejo se ha hecho “un ejercicio de realismo” para acomodar los plazos y flexibilizarlos. En el reglamento se describen, por modo de transporte, cada uno de estos requisitos, que deben aplicarse de modo uniforme en la UE.
- En cuanto al **ancho de vía**, el objetivo es que haya un ancho de vía uniforme en toda la red, pero no es obligatorio. Con la propuesta de la Comisión de julio, se da un nuevo impulso a este objetivo, si bien parece que “a España le pillan con los deberes hechos respecto a otros países”. Como mucho, este nuevo reglamento obligaría a los Estados miembros a presentar en el plazo de dos años qué tramos de la red consideran que deben pasar al ancho estándar y cuáles deben permanecer con el ancho no estándar. También, que toda nueva construcción se haga ya con este ancho. Los países bálticos, Finlandia o Portugal tampoco cuentan con ancho estándar. Para la conversión al ancho estándar, hay que tener en cuenta el uso de la infraestructura (en un tren de cercanías no tendría sentido, por ejemplo), la financiación adicional necesaria (la ministra se refirió a esto en su intervención) y los perjuicios causados con las obras, pues dejan sin servicio a los usuarios.

4.5 Negociaciones en el Parlamento Europeo

El 13 de abril la Comisión de transporte (TRAN) aprobó el [informe del PE](#) sobre la revisión de la RTE-T. Liderado por dos ponentes (la alemana conservadora Barbara Thaler y el francés liberal Dominique Riquet), el informe proponía inicialmente 200 enmiendas al texto de la Comisión. Como resultado de las negociaciones entre los grupos políticos, estas enmiendas quedaron en 60. A mayores, 48 enmiendas introducidas por los grupos políticos plantean modificaciones en los trazados recogidos en los anexos. Entre estas enmiendas, destacan las siguientes en relación con Galicia:

Ferrocarril: se propone incluir los siguientes tramos en la [red básica](#) (2030):

- **AM 465: Santiago–Vigo–Ourense** (nueva construcción de transporte ferroviario de mercancías de alta velocidad que conecta estas tres ciudades).
- **AM 466: Ferrol–A Coruña, así como Ferrol–Lugo–Monforte** (ambas, transporte ferroviario de mercancías de alta velocidad).
- **AM 474: Santiago-Ourense** (línea ferroviaria de [pasajeros](#) de alta velocidad), en línea con la posición del Consejo.

- **AM 476: Vigo–Porto** (línea ferroviaria de pasajeros de alta velocidad). Posición del Consejo: red básica extendida.

Puertos: se proponen añadir a la red básica los puertos de Vigo (AM 505), Ferrol (AM 502) y Marín (AM 503). Y a la red global, el puerto de Vilagarcía de Arousa (AM 500).

Carretera: se ha incluido en la red básica el tramo **Madrid–Adanero–Tordesillas–Benavente–Ponferrada–Lugo–A Coruña** (AM 476).

La comisión TRAN decidió empezar los trílogos inmediatamente, sin pasar por el pleno.

4.6 Negociaciones en trílogo (Comisión - Consejo - Parlamento)

Las negociaciones se iniciaron bajo la Presidencia sueca, durante el primer semestre de 2023, y continuaron bajo la Presidencia española, en el segundo: 24/04, 26/06, 02/10, 14/11 y 18/12.

Tras el acuerdo provisional alcanzado en la última reunión, los trabajos proseguirán en el plano técnico en la siguiente presidencia del Consejo ejercida por Bélgica. Una vez concluidos, la Presidencia transmitirá el texto a los representantes de los Estados miembros (COREPER) para su aprobación. A continuación, el acto legislativo deberá someterse a una meticulosa revisión jurídico-lingüística antes de ser adoptado formalmente por los colegisladores y entrar en vigor, algo que tendrá lugar en 2024 tal y como está previsto en el reglamento modificado (1315/2013).

4.7 Enmiendas relativas a Galicia

Se resume a continuación el posicionamiento del PE y del Consejo en relación con el trazado de la RTE-TE en Galicia:

Propuesta Comisión	Posición Consejo	Posición PE
AVE Vigo-Oporto: red principal ampliada (2040)	Red básica ampliada (2040) para pasajeros y red global (2050) para mercancías (nueva construcción)	Red básica (2030) para pasajeros (AM 474)

AVE Vigo-Oporto en Corredor Atlántico	Ídem	Ídem
Nodos urbanos: A Coruña, Ferrol, Ourense, Santiago de Compostela y Vigo	Ídem	Ídem
Santiago-Vigo-Ourense (mercancías)	Santiago-Pontevedra-Redondela: básica AVE Redondela-Vigo: básica/global? (confuso en Ten-Tec) AVE Pontevedra (Cerdedo)-Ourense: AVE global nueva construcción	Red básica (2030) para mercancías – AVE – nueva construcción (AM 465)
Santiago-Pontevedra: la propuesta tenía erratas	Red básica (2030) para pasajeros y mercancías	Red básica (2030) para pasajeros y mercancías (AM 520)
Santiago–Ourense: la propuesta tenía erratas	Red básica (2030) para pasajeros y red global (2050) para mercancías	Red básica (2030) para pasajeros (AM 474)
A Coruña–Betanzos-Ferrol: AVE global (Mercancías)	AVE global (2050)	AVE básica (AM 466)
Ferrol-Betanzos: AVE global (Mercancías) Betanzos-Lugo: convencional global (Mercancías) Lugo-Monforte: AVE global (Mercancías)	Ídem	Ferrol-Lugo-Monforte: AVE básica (AM 466)

Autopista A-6: red global (2050)	Red global (2050)	Red básica (AM 476)
Puertos de Vigo y Ferrol: red global	Ídem	Red Básica (AMs 502, 505 y 503)
Puerto de Vilagarcía de Arousa: no incluido en la RTE-T	Global	Global (AM 500)
Puerto de Marín: global	Global	Básica Rail road terminals: Básica (San Roque)