

Análise FGE

Revisión da Rede Transeuropea de Transporte (RTE-T)

Tras tres anos de debates, as institucións europeas chegaron a un acordo sobre a revisión da Rede Transeuropea de Transporte, a rede multimodal que conecta 424 grandes cidades europeas. Este acordo representa o compromiso político de cada Estado para implantar as infraestruturas incluídas nos mapas do regulamento. Unha das principais novidades para Galicia é a inclusión do AVE Vigo-Porto para pasaxeiros como parte da rede principal ampliada, que deberá executarse en 2040, e como parte do Corredor Atlántico.

Data de publicación: 14 de febreiro de 2024

Contacto: bruselas@fundaciongaliciaeuropa.eu

Contido

1.	Introducción.....	3
2.	Impacto en Galicia	4
3.	Contexto	7
4.	Cronoloxía e actuacións.....	8
4.1	Consulta pública sobre a revisión da RTE-T 2020	8
4.2	Proposta da Comisión Europea	9
4.3	Negociacións no Parlamento Europeo	9
4.4	Negociacións no Consello	9
4.5	Negociacións no Parlamento Europeo	10
4.6	Negociacións en trílogo (Comisión - Consello -Parlamento)	11
4.7	Emendas relativas a Galicia	11

1. Introducción

O 18 de decembro de 2023 anunciouse un [acordo provisional](#) sobre a revisión da Rede Transeuropea de Transporte (TEN-T). A RTE-T é a rede europea de ferrocarrís, vías navegables interiores, rutas marítimas de curta distancia e estradas que conectan 424 grandes cidades europeas con portos, aeroportos e terminais ferroviarias. Este acordo supón un **compromiso político de cada Estado membro para executar as infraestruturas recollidas nos mapas que acompañan ao regulamento**. A Comisión Europea tratou, sen éxito, de que o regulamento tivese un carácter máis vinculante para poder emprender, eventualmente, procedementos de infracción contra os Estados que o incumprisen, algo que finalmente non foi posible.

Estes son os puntos esenciais do acordo:

- **Estrutura da RTE-T.** Mantense o enfoque de tres niveis da proposta da Comisión (unha rede principal a executar ata 2030, unha rede principal ampliada a executar antes de 2040 e unha rede global para 2050), así como os nove **corredores de transporte europeos** coas novas extensións a Ucraína e Moldavia. Estes corredores serviron desde 2014 para impulsar un conxunto multimodal de infraestruturas en nove grandes eixos europeos que conectan as concas marítimas e fluviais. Estes son: Atlántico (que en 2021 se estendeu a Galicia), Mar do Norte-Rin-Mediterráneo, Mar do Norte-Báltico, Escandinavia-Mediterráneo, Mar Báltico-Mar Adriático, Rin-Danubio, Mediterráneo, Balcáns Orientais-Mediterráneo Oriental e Mar Báltico-Mar Negro-Mar Exeo.
- **Tren.** Novos requisitos para as infraestruturas de transporte ferroviario referidos ao despregamento do Sistema Europeo de Xestión do Tráfico Ferroviario (ERTMS) na rede principal ampliada e na global, a migración ao ancho de vía estándar, o aumento do número de trens de mercadorías desde os 740 metros de lonxitude e a velocidade mínima de 160 km/h para trens de pasaxeiros. Tamén se inclúen os requisitos operativos para os corredores ferroviarios de mercadorías que ata agora eran obxecto dunha regulación aparte.
- **Estrada.** Todas as estradas da rede principal e da principal ampliada deberán contar cunha franxa divisoria non destinada ao tráfico entre os dous sentidos de circulación. Ademais, deberán contar con zonas seguras de estacionamento para o descanso cunha distancia máxima media de 150 km. No caso de Galicia sería a AP-9, a A-6 Betanzos-Baamonde e a N-634 Baamonde-Avilés.
- **Nodos urbanos.** Apróbase a proposta de establecer 424 nodos urbanos que deberán establecer, antes de 2027, un plan de mobilidade urbana sostible (PMUS) de mercadorías e pasaxeiros no longo prazo para toda a área urbana funcional. O obxectivo é favorecer a mobilidade sen emisións e mellorar tanto o transporte público e infraestruturas para camiñar e desprazarse en

bicicleta. Cando sexa economicamente viable, cada nodo urbano deberá contar polo menos cunha terminal de mercadorías antes de 2040. En Galicia, estes nodos serían A Coruña, Ferrol, Ourense, Santiago de Compostela e Vigo, xa que en 2019 as súas áreas urbanas superaban os 100 000 habitantes ([datos de Fomento](#)).

- **Aviación.** Con vistas a reducir o número de voos nacionais, apóstase firmemente por mellorar a conectividade coa rede ferroviaria dos aeroportos das principais cidades europeas. Así, os aeroportos de máis de 12 millóns de pasaxeiros deberán estar conectados antes de 2040 cos servizos ferroviarios de longa distancia e con alta velocidade, cando sexa posible.
- **Gobernanza.** Os coordinadores europeos seguirán guiando a execución dos nove corredores multimodais e das prioridades horizontais coa implicación dun gran número de actores interesados, como é o caso do Foro do Corredor Atlántico no que participa a Xunta de Galicia. Tamén se revisou o marco de seguimento e información polo que os Estados membros informan da execución da RTE-T. Non obstante, tendo en conta as grandes implicacións financeiras que esta esixe, os Estados conseguiron introducir unha "cláusula de salvagarda financeira" que lles permitirá xustificar a non execución. Por outra banda, os Estados comprométense a que os seus plans nacionais de transporte estean aliñados coa RTE-T e cos plans de traballo elaborados cos coordinadores europeos.

2. Impacto en Galicia

O acordo vén acompañado dos mapas que presentan, como novidades para Galicia, a **inclusión do AVE Vigo-Porto para pasaxeiros como parte da rede principal ampliada e do Corredor Atlántico**. É dicir, que España e Portugal comprométense a executar esta infraestrutura antes de 2040 e que o Foro do Corredor Atlántico vaia integrala no seu plan de traballo co obxectivo de seguir de preto a súa execución.

O resto de mapas mantéñense como ata agora, sobre todo porque a metodoloxía para determinar se un elemento pertence á rede global ou principal non foi obxecto de debate e apenas cambiou.

Elementos galegos na RTE-T revisada			
	Principal (2030)	Ampliada (2040)	Global (2050)
Aeroportos			A Coruña, Santiago e Vigo
Portos	A Coruña		Ferrol, Vilagarcía Vigo, Marín e San Cibrao
Estrada	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: pasaxeiros	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>
--	--	--	--

Nova construción.

Diferenzas entre transporte ferroviario de viaxeiros e mercadorías.

3. Contexto

A Rede Transeuropea de Transporte (RTE-T) está regulada polo Regulamento (UE) nº 1315/2013, que prevé unha estrutura de dobre capa: a básica ou principal, a completar en 2030, e a global ou secundaria, a completar en 2050.

Esta normativa prevé unha revisión en 2024, polo que, xa en 2020, a Comisión Europea realizou unha primeira consulta ás partes interesados, á que a **Xunta de Galicia contribuíu cunha serie de demandas**: incluír como parte da rede básica a liña ferroviaria entre Porto e Vigo, o porto de Vigo, a liña de ferrocarril entre Monforte de Lemos e A Coruña e a liña de ferrocarril entre A Coruña e Ferrol. Todas elas identificadas ata agora como parte da rede global.

En decembro de 2021, a Comisión Europea presentou a proposta de revisión co obxectivo de apoiar a transición cara a unha mobilidade máis limpa, máis ecolóxica e intelixente, en consonancia co Pacto Verde Europeo e a Estratexia de mobilidade sostible e intelixente. Esta revisión debería poñer ao sector do transporte en vías de reducir as súas emisións nun 90 %, transferindo máis pasaxeiros e mercadorías aos modos de transporte sostibles.

Como os mapas que acompañaban esta proposta eran froito do diálogo cos Estados membros, para Galicia presentaba as seguintes novidades:

- **Inclusión do tramo portugués da liña de alta velocidade Vigo-Porto nunha nova rede principal ampliada**, con data de execución de 2040.
- **A inclusión da liña de alta velocidade Vigo-Porto no Corredor Atlántico** (establécese un novo concepto de "Corredor europeo de transporte" que integra os nove corredores multimodais actuais cos once corredores ferroviarios de mercadorías).
- **A identificación de cinco nodos urbanos en Galicia**: A Coruña, Ferrol, Ourense, Santiago de Compostela e Vigo, para os que se propoñen unha serie de obrigas para os próximos anos. As áreas urbanas destas cidades cumprían co requisito de superar os 100 000 habitantes en 2019 ([datos de Fomento](#)).

Xunto coa proposta presentouse o **documento de traballo da Comisión Europea coa metodoloxía de planificación actualizada** ([SWD/2021/471](#)), que non pode ser obxecto de emendas. Nel reflíctense, primeiro, os criterios para identificar os elementos da rede global, para despois extraer os que forman parte da rede principal e posteriormente os da rede estendida. Por exemplo, os portos marítimos que corresponden á rede central son aqueles cun volume anual de transbordo de, polo menos, o 1 % do total da UE.

Unha vez presentada a proposta da Comisión, **as catro demandas da Xunta de Galicia foron propostas como emendas no Parlamento Europeo** tanto a través da CRPM como do grupo do PPE, ademais de sinalarse varios fallos nos mapas anexos á proposta.

En decembro de 2022, os Estados membros chegaron a un acordo no seo do Consello. En relación con Galicia, o Consello apoia a proposta da Comisión e corrixe os erros detectados nos mapas.

En abril de 2023, o Parlamento Europeo adoptou a súa posición na que se inclúen dez emendas coas demandas de Galicia.

As negociacións a tres bandas entre a Comisión, o Consello e o Parlamento Europeo comezaron baixo a Presidencia sueca, durante o primeiro semestre de 2023, e continuaron baixo a Presidencia española, cun total de seis celebradas.

4. Cronoloxía e actuacións

A Fundación Galicia Europa prestou apoio á Xunta de Galicia para participar no debate de revisión do RTE-T. A continuación, resumimos as accións levadas a cabo.

4.1 Consulta pública sobre a revisión da RTE-T 2020

A Xunta de Galicia contribuíu á consulta pública de 2020 con estas reivindicacións:

- Incluir como parte da rede básica a **liña ferroviaria entre Porto (Portugal) e Vigo (España)**, que actualmente está parcialmente identificada (no seu tramo portugués) como parte da rede global, **por tratarse dunha conexión internacional altamente estratéxica para ambos países.**
- Incluir como parte da rede básica o **porto de Vigo (España)**, que na actualidade está identificado como parte da rede global, por ser **un dos nodos polos que discorre unha liña ferroviaria da rede básica.**
- Incluir como parte da rede básica a **liña de ferrocarril entre Monforte de Lemos (España) e A Coruña (España)**, que actualmente está identificada como parte da rede global, por tratarse da **saída ferroviaria máis directa do porto de A Coruña -que xa pertence á rede básica- cara ao Corredor Atlántico.**
- Incluir como parte da rede básica a **liña de ferrocarril entre A Coruña (España) e Ferrol (España)**, que actualmente está identificada como parte da rede global, por tratarse da **conexión cun porto de alto valor estratéxico, como o de Ferrol, especialmente no eido militar.**

A FGE tamén incluíu estas demandas no posicionamento da Conferencia de Rexións Periféricas e Marítimas (CRPM), unha rede na que Galicia participa e que traballa por mellorar a conectividade destas rexións. Nos últimos anos, a CRPM organizou varias reunións coa Comisión Europea e o Parlamento Europeo para tratar este tema.

4.2 Proposta da Comisión Europea

En decembro de 2021, a Comisión Europea publicou a proposta de revisión da RTE-T como parte do paquete legislativo para unha mobilidade eficiente e ecolóxica. A proposta prestaba especial atención a unha nova estrutura de gobernanza da política da RTE-T e a multimodalidade, fixando obxectivos ambiciosos, en particular para o desenvolvemento da infraestrutura ferroviaria. En resposta ao impacto da guerra de agresión de Rusia contra Ucraína, a Comisión adoptou o 27 de xullo de 2022 unha proposta modificada que avoga pola unificación do ancho de vía ferroviario estándar europeo e por mellorar a conectividade de Ucraína e Moldavia coa UE.

Xunto á proposta, presentouse o **documento de traballo da Comisión Europea coa metodoloxía de planificación actualizada (SWD/2021/471)**, que non pode ser obxecto de emendas. Nel reflíctense, primeiro, os criterios para identificar os elementos da rede global, e despois extraer os que forman parte da rede principal e posteriormente os da rede estendida.

Por exemplo, os portos marítimos que corresponden á rede principal son aqueles cun volume anual de transbordo de, polo menos, o 1 % do total da UE, sempre que interpolando de xeito lineal entre volumes de graneis e non graneis cumpra coa fórmula: $vb/tb + vn/tn \geq 1$ (onde vb é o volume de graneis, tb o limiar de graneis, vn o volume de non graneis e tn o limiar de non graneis). Os portos marítimos que son veciños inmediatos e xuntos alcanzan o limiar de volume, aínda que individualmente non o farían, poden considerarse un clúster se teñen conexións comúns co interior, excepto na "última milla"; se cooperan estreitamente, por exemplo baixo unha xestión común; ou se se complementan nas súas funcións.

4.3 Negociacións no Parlamento Europeo

Unha vez presentada a proposta da Comisión, as catro demandas da Xunta de Galicia foron propostas como emendas no Parlamento Europeo tanto a través da CRPM como do grupo do PPE.

4.4 Negociacións no Consello

No Consello, os ministros de Transporte dos 27 chegaron a unha orientación xeral sobre a revisión o 5 de decembro de 2022. A Fundación Galicia Europa aclarou algunhas dúbidas coa Representación Permanente de España ante a UE (REPER) sobre o que implicaba esta posición do Consello respecto a Galicia.

En primeiro lugar, confirmou que os mapas da proposta da Comisión Europea contiñan varios erros, que agora corrixe a orientación xeral do Consello, tal e como se recolle no [mapa Ten-Tec](#), coa lenda que o acompaña. Segundo isto, as conexións ferroviarias de alta velocidade previstas polo Estado serían:

- Respecto aos **requisitos técnicos**, como a velocidade mínima, no consello fíxose "un exercicio de realismo" para acomodar os prazos e flexibilizalos. No regulamento descríbense, por modo de transporte, cada un destes requisitos, que deben aplicarse de modo uniforme na UE.
- En canto ao **ancho de vía**, o obxectivo é que haxa un ancho de vía uniforme en toda a rede, pero non é obrigatorio. Coa proposta da Comisión de xullo, dáselle un novo impulso a este obxectivo, se ben parece que "a España cóllea cos deberes feitos con respecto a outros países". Como moito, este novo regulamento obrigaría aos Estados membros a presentar nun prazo de dous anos que tramos da rede consideran que deben pasar ao ancho estándar e cales deben permanecer co ancho non estándar. Tamén, que toda nova construción se faga xa con este ancho. Os países bálticos, Finlandia ou Portugal tampouco contan con ancho estándar. Para a conversión ao ancho estándar, hai que ter en conta o uso da infraestrutura (nun tren de proximidade non tería sentido, por exemplo), o financiamento adicional necesario (a ministra referiuse a iso na súa intervención) e o danos ocasionados coas obras, xa que deixan sen servizo aos usuarios.

4.5 Negociacións no Parlamento Europeo

O 13 de abril, a Comisión de transporte (TRAN) aprobou o [informe do PE](#) sobre a revisión da RTE-T. Liderado por dous relatores (a conservadora alemá Barbara Thaler e o liberal francés Dominique Riquet), o informe propoñía inicialmente 200 emendas ao texto da Comisión. Como resultado das negociacións entre os grupos políticos, estas emendas quedaron en 60. Ademais, 48 emendas introducidas polos grupos políticos plantexan modificacións nos trazados recollidos nos anexos. Entre estas emendas, destacan as seguintes en relación con Galicia:

Ferroviario: propónse incluír os seguintes tramos na rede básica (2030):

- **AM 465: Santiago–Vigo–Ourense** (nova construción de transporte ferroviario de mercancías de alta velocidade que conecta estas tres cidades).
- **AM 466: Ferrol–A Coruña, así como Ferrol–Lugo–Monforte** (ambas, transporte ferroviario de mercancías de alta velocidade).
- **AM 474: Santiago-Ourense** (liña ferroviaria de pasaxeiros de alta velocidade), en liña coa posición do Consello.
- **AM 476: Vigo–Porto** (liña ferroviaria de pasaxeiros de alta velocidade). Posición do Consello: rede básica estendida.

Portos: propónse incluír á rede básica os portos de Vigo (AM 505), Ferrol (AM 502) e Marín (AM 503). E á rede global, o porto de Vilagarcía de Arousa (AM 500).

Estrada: Inclúese na rede básica o tramo **Madrid–Adanero–Tordesillas–Benavente–Ponferrada–Lugo–A Coruña** (AM 476).

A comisión TRAN decidiu comezar os trílogos inmediatamente, sen pasar polo pleno.

4.6 Negociacións en trílogo (Comisión - Consello - Parlamento)

As negociacións comezaron baixo a Presidencia sueca, durante o primeiro semestre de 2023, e continuaron baixo a Presidencia española, no segundo: 24/04, 26/06, 02/10, 14/11 e 18/12.

Tras o acordo provisional alcanzado na última reunión, os traballos continuarán no plano técnico na seguinte presidencia do Consello que ostenta Bélxica. Unha vez rematados, a Presidencia transmitirá o texto aos representantes dos Estados membros (COREPER) para a súa aprobación. O acto legislativo deberá someterse entón a unha meticulosa revisión xurídico-lingüística antes de ser adoptado formalmente polos colexisladores e entrar en vigor, algo que terá lugar en 2024 tal e como está previsto no regulamento modificado (1315/2013).

4.7 Emendas relativas a Galicia

A continuación resúmese a posición do PE e do Consello en relación ao trazado do RTE-TE en Galicia:

Proposta Comisión	Posición Consello	Posición PE
AVE Vigo-Porto: rede principal ampliada (2040)	Rede básica ampliada (2040) para pasaxeiros e rede global (2050) para mercancías (nova construción)	Rede básica (2030) para pasaxeiros (AM 474)
AVE Vigo-Porto en Corredor Atlántico	Ídem	Ídem
Nodos urbanos: A Coruña, Ferrol, Ourense, Santiago de Compostela e 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 nova construcción	Red básica (2030) para mercancías – AVE – nueva construcción (AM 465)
Santiago-Pontevedra: a proposta tiña erratas	Rede básica (2030) para pasaxeiros e mercancías	Rede básica (2030) para pasaxeiros e mercancías (AM 520)
Santiago–Ourense: a proposta tiña erratas	Rede básica (2030) para pasaxeiros e rede global (2050) para mercancías	Rede básica (2030) para pasaxeiros (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: rede global (2050)	Rede global (2050)	Rede básica (AM 476)
Portos de Vigo e Ferrol: rede global	Ídem	Rede Básica (AMs 502, 505 y 503)
Porto de Vilagarcía de Arousa: non incluído en la RTE-T	Global	Global (AM 500)
Porto de Marín: global	Global	Básica Rail road terminals: Básica (San Roque)