



**Red Transeuropea de Transporte (TNT-T)**  
**Incidencia de su desarrollo en la**  
**competitividad del Puerto de Gijón**

Fernando Méndez-Navia



## **Fernando Méndez-Navia**

tiene 49 años. Desde 2001 es Socio-Director de Desarrollo de Estrategias Exteriores (Grupo DEX), consultora especializada en relaciones internacionales, políticas públicas y asuntos europeos de la que fue uno de sus fundadores en 1997. Es licenciado en Derecho por la Universidad de Oviedo (1988). A lo largo de su carrera profesional ha trabajado en varias instituciones públicas desempeñando funciones relacionadas con los asuntos europeos e internacionales: técnico en la Oficina de Asesoramiento sobre las Comunidades Europeas del Principado de Asturias (1991-1994), técnico de promoción exterior en el Instituto de Fomento Regional del Principado de Asturias (1994-1996), jefe del Departamento de Iniciativas Comunitarias del Ayuntamiento de Gijón (1996-1999) y técnico en el departamento de estudios y documentación de la Presidencia del Principado de Asturias (1999-2000). Ha sido profesor en diversos Másteres y cursos sobre innovación, relaciones internacionales y asuntos europeos.

Ninguna parte ni la totalidad de este documento puede ser reproducida, grabada o transmitida en forma alguna ni por cualquier procedimiento, ya sea electrónico, mecánico, reprográfico, magnético o cualquier otro, sin autorización previa y por escrito de la Fundación Alternativas.

© Fundación Alternativas y Autoridad Portuaria de Gijón  
© Fernando Méndez-Navia

ISBN: 978-84-15860-42-6  
Depósito Legal: M-5678-2015  
Maquetación: Estrella Torrico

Impreso en papel ecológico 

# Índice

<b>1. Introducción: objetivos y enfoque del estudio</b>	<b>4</b>
<b>2. El proceso de creación de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T)</b>	<b>6</b>
<b>3. La nueva configuración de la RTE-T</b>	<b>10</b>
3.1. La red global	
3.2. La red básica o principal	
<b>4. La RTE-T y el desarrollo equilibrado del espacio europeo</b>	<b>17</b>
<b>5. La dimensión marítima de la RTE-T: las Autopistas del Mar</b>	<b>25</b>
<b>6. La financiación de las RTE-T. El mecanismo “Conectar Europa”</b>	<b>38</b>
<b>7. El Principado de Asturias y el Puerto de Gijón en las RTE-T</b>	<b>54</b>
7.1.El Puerto de Gijón, nodo de la red básica de la RTE-T en el Principado de Asturias	
7.2. La RTE-T en el hinterland del Puerto de Gijón y sus implicaciones para los flujos logísticos	
<b>8.Conclusiones. Retos y oportunidades para el Puerto de Gijón en el marco de la Red Transeuropea de Transporte</b>	<b>68</b>
<b>9. Referencias</b>	<b>73</b>
<b>10. Anexos</b>	<b>75</b>
<b>10.1. Los corredores</b>	
<b>10.2. Los proyectos prioritarios</b>	

## 1 **Introducción: objetivos y enfoque del estudio**

Al realizar este estudio bajo el patrocinio de la Autoridad Portuaria de Gijón, la Fundación Alternativas ha analizado la situación actual de la Red Transeuropea de Transporte destacando aquellos aspectos que limitan el movimiento eficiente de mercancías en el marco de la Unión Europea y profundizando en aquellos elementos que inciden directamente en el Puerto de Gijón desde el punto de vista de infraestructuras, oferta de servicios y comercio exterior. El estudio aborda también los efectos que la nueva Red Transeuropea de Transporte producirá en la economía de la Unión Europea y su comercio así como las ventajas y oportunidades que este nuevo escenario provocará para el Puerto de Gijón y su zona de influencia.

Con mucha frecuencia se afirma que el avance de las políticas europeas es tan lento como inexorable. La dificultad en la toma de decisiones hace que en muchas ocasiones los asuntos se bloqueen y transcurran meses o incluso años hasta que se alcance el necesario acuerdo. Pero, al mismo tiempo, cuando se consigue concitar ese consenso, los acontecimientos se precipitan y el proceso de decisión resulta ya irrevocable. De ahí que con razón se insista en la importancia de participar de manera activa en el habitualmente largo proceso que conduce a la formación de la voluntad de las instituciones europeas, ya sea en la fase preparatoria de la iniciativa de la Comisión Europea, en la de negociación entre los Estados miembros en el seno del Consejo o en la discusión política en el marco del Parlamento Europeo.

En pocas cuestiones esa lentitud y esta irrevocabilidad parecen tan evidentes como en el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte.

Desde que el concepto de una red europea de transporte como instrumento indispensable para una efectiva consecución del mercado interior se abre paso a finales de los años 80 del siglo pasado han transcurrido casi 25 años y aún están plenamente vigentes y son más acuciantes aún las necesidades que la hicieron surgir.

Y al mismo tiempo, poco a poco, casi por la vía de los hechos, a través de estudios y documentos técnicos supuestamente asépticos, se ha consolidado un determinado diseño de la Red Transeuropea de Transporte alrededor de unos ejes, corredores y conexiones que implican decisiones que afectan a millones de ciudadanos y a miles de empresas, condicionando su accesibilidad al resto de la Unión Europea, y por tanto sus oportunidades de empleo y competitividad.

# 2

## El proceso de creación de la Red

### Transeuropea de Transporte (RTE-T)

Como tantas otras iniciativas, las redes transeuropeas surgen con el impulso dado a la integración europea a partir de mediados de los años 80, primero con la firma del Acta Única Europea, primera reforma en profundidad de los Tratados Constitutivos, y que cristaliza con la firma del tratado de Maastricht, la creación del Mercado Interior y la Unión Económica y Monetaria, que llevará, posteriormente, a la moneda única.

La idea de una red transeuropea de transportes, junto, a las de energía y telecomunicaciones, surge a mediados de los años 80 en el marco de la política de transportes<sup>1</sup> y se consolida con su incorporación al Tratado de la Unión Europea y con su desarrollo conceptual y estratégico en el Libro Blanco Crecimiento, Competitividad, Empleo<sup>2</sup>, el conocido como Libro Blanco de Delors<sup>3</sup>. El Tratado de Maastricht incluyó una base jurídica específica para las redes transeuropeas<sup>4</sup> y el Libro Blanco propuso una primera lista de 26 grandes proyectos, que el Consejo Europeo de Essen de 1994 refundió parcialmente, dejándolos en 14 proyectos prioritarios.

---

1 La primera mención a la red transeuropea se realiza el Consejo Europeo de Estrasburgo, de diciembre de 1989, en el que se señala la prioridad que debe concederse al “desarrollo y la interconexión de las redes transeuropeas”. Será el Consejo Europeo de Roma de diciembre de 1990, en el que se adoptan las orientaciones para la Conferencia Intergubernamental encargada de la redacción del Tratado de la Unión Europea, el que da un impulso definitivo. Según las conclusiones de la Presidencia, el Consejo Europeo tomó nota “de que existe un amplio reconocimiento de la necesidad de ampliar o volver a definir las competencias de la Comunidad en los sectores específicos”, y pide a la Conferencia que, entre otros aspectos, considere “proporcionar a la Comunidad grandes infraestructuras, con el fin de permitir también la realización de una **red transeuropea**”.

2 Crecimiento, competitividad, empleo - Retos y pistas para entrar en el siglo XXI - Libro Blanco COM(93) 700, diciembre de 1993

3 **Aprovechamos** esta referencia para rendir un homenaje a Jacques Delors, cuya presidencia de la Comisión Europea entre 1985 y 1995 proporcionó un impulso decisivo a la integración europea, superando la euro-esclerosis de los años 70. A la vista de la evolución posterior, ese periodo se revela como un paréntesis aún más brillante.

4 Artículo 129 B y siguientes, actualmente artículos 170 y siguientes del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

## Gráfico 1. Mapa de los proyectos prioritarios de Essen



Fuente: BEI, Informe anual 1995

Alrededor de los proyectos prioritarios, fue cristalizando también la idea de una red transeuropea de transportes que integrase a nivel comunitario las redes de transporte terrestre, marítimo y aéreo, determinando los proyectos de interés común cuya ejecución contribuya a su desarrollo, garantizando la coherencia, interconexión, interoperabilidad de la red y el acceso a la misma. En 1996, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron las primeras orientaciones que definen la política de RTE-T y la planificación de la infraestructura<sup>5</sup>, incluyendo los proyectos prioritarios. Estas orientaciones incluían dos capas de planificación: una capa de red global (planes generales para el ferrocarril, carretera, vías navegables, transporte combinado, aeropuertos y puertos de redes) y una segunda capa de los ejes prioritarios en los que algunas secciones están marcadas como 30 proyectos prioritarios - proyectos seleccionados es decir de interés común<sup>6</sup>.

5 Decisión n° 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, DO L 228 de 9.9.1996, p. 1.

6 TEN-T Policy Review – background papers. Commission Staff Working Document. SEC(2010) 613 final, 11.5.2010

Estas orientaciones fueron revisadas posteriormente en profundidad en 2004 para acomodarlas a la ampliación de la UE y a los consiguientes cambios previstos en los flujos de tráfico<sup>7</sup>, añadiendo al mismo tiempo nuevos proyectos a los 14 proyectos prioritarios a la lista, hasta un total de 30. En 2010, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron la Decisión nº 661/2010/UE, que es una refundición de las orientaciones de las RTE-T<sup>8</sup>. Estas orientaciones definían con mayor claridad los criterios de incorporación de las diferentes infraestructuras a la red, en función del volumen de los tráficos de personas y mercancías.

Casi al mismo tiempo que se adoptaba esta última Decisión, la Unión Europea inició ya un proceso de estudio y consultas para ordenar el desarrollo futuro de las RTE-T. Se llevaron a cabo dos consultas sucesivas en febrero de 2009<sup>9</sup> y septiembre de 2010<sup>10</sup>, se encargaron diversos estudios<sup>11</sup>, se creó un grupo de expertos<sup>12</sup> y se organizó una conferencia interinstitucional, celebrada en Zaragoza en junio de 2010. Como resultado de este proceso de consultas, de trabajos técnicos y de acuerdos políticos, se ha ido configurando una estructura de doble capa de las RTE-T, con una red global como capa básica y una red central, compuesta de las partes estratégicamente más importantes de la RTE-T<sup>13</sup>.

---

7 Decisión nº 884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifica la Decisión nº 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, DO L 201 de 7.6.2004.

8 Decisión nº 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (refundición), DO L 204 de 5.8.2010, p.1.

9 RTE-T: Revisión de la política Hacia una red transeuropea de transporte mejor integrada al servicio de la política común de transportes. Libro [Verde. COM](#)(2009) 44 final

10 Fecha de cierre de la consulta sobre la futura política de la red transeuropea de transporte, COM (2010) 212 final

11 Transport & Mobility Leuven. Trans-European transport network planning methodology, octubre 2010.

12 TEN-T Policy Review, Report of the Expert Groups, June 2010

13 Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de [Transporte. COM](#)(2011) 650 final, 19.10.2011

La idea de una doble red superpuesta fue lanzada inicialmente en el Libro Verde y se consolidó tras la segunda consulta, y fue aceptada por los Estados miembros como punto de partida de la revisión de las orientaciones. La «red global» de la RTE-T estaría integrada por una red relativamente densa de ferrocarriles, carreteras, vías navegables, puertos y aeropuertos que, en gran parte, deriva de las redes nacionales correspondientes, mientras que la «red central» (finalmente denominada “básica”, o “principal”<sup>14</sup>) compuesta por ejes y nodos de importancia vital para el flujo de transporte en el mercado interior y entre la UE, los países vecinos y otras partes del mundo. El concepto de red basada en la interconexión de nodos sustituye así a la estructura inicial de proyectos “aislados” que caracterizaba a la RTE-T que arranca de los proyectos de Essen, aunque, como veremos, la estructura de la red básica y su ejecución a través de corredores incorpora muchos de aquellos proyectos.

Tras un largo proceso de negociación en el seno del Consejo, con la Comisión y con el Parlamento Europeo, el 29 de mayo de 2013 la Comisión, el Consejo y el Parlamento alcanzaron un acuerdo final sobre las sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, que sirvió de base para completar el proceso legislativo.

El proceso legislativo para aprobar las nuevas orientaciones para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte culminó finalmente el pasado 11 de diciembre de 2013, con la aprobación del Reglamento (UE) n° 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n° 661/2010/UE<sup>15</sup>. El nuevo Reglamento establece las orientaciones para el desarrollo la red transeuropea de transporte con la estructura de doble capa, consistente en la red global y la red básica, que se establece sobre la red global, determina que proyectos deben considerarse de interés común, y establece las prioridades para el desarrollo de la red.

---

14 La versión española del Reglamento traduce “core network” como “red básica”, aunque en otros documentos se utiliza también la denominación “red principal”. 15 Publicado en el DOUE L 348 de 20.12.2013, p. 1.

# 3 La nueva configuración de la RTE-T

Tal como el propio Reglamento señala, la red transeuropea de transporte se compone en gran medida de las infraestructuras existentes, y se desarrollará mediante la creación de nuevas infraestructuras de transporte, la rehabilitación y la mejora de las infraestructuras ya existente, y mediante medidas que promuevan una utilización de la misma basada en el consumo eficiente de recursos. Efectivamente, la nueva planificación de la red transeuropea de transporte hace de la necesidad (las restricciones presupuestarias de los Estados miembros) virtud, “utilizando eficientemente los recursos”<sup>16</sup> y para ello dispone que la red se planifique, desarrolle y explote en gran medida en el desarrollo, la mejora y el mantenimiento de las infraestructuras de transporte existentes, la optimización de la integración y la interconexión de las infraestructuras, la implantación de nuevas tecnologías y aplicaciones telemáticas, la búsqueda de sinergias con otras redes, la evaluación y mitigación de los impactos medioambientales, las medidas de planificación y, en caso necesario, la ampliación de la capacidad de las infraestructuras en caso necesario.

La nueva política de infraestructuras de la UE pretende crear una verdadera red y deja de centrarse en proyectos aislados. Las directrices contienen mapas precisos de la red, diseñada según una metodología objetiva. La nueva política se centra en los aspectos primordiales: proyectos transfronterizos, interoperabilidad e intermodalidad entre los diferentes medios de transporte. Este es probablemente el cambio más importante en relación con la visión de los proyectos prioritarios de la que eran deudoras las anteriores orientaciones, que pretendían establecer “*un marco general de referencia destinado a incentivar las acciones de los Estados miembros y, en su caso, de la Unión, encaminadas a realizar proyectos de interés común que tengan por objeto garantizar la coherencia, interconexión e interoperabilidad de la red transeuropea de transporte, así como el acceso a ésta*”.

---

<sup>16</sup> Cfr. Artículo 5 del Reglamento.

El equilibrio territorial está presente en los mismos fundamentos del despliegue de la RTE-T. El primer objetivo de la RTE-T es garantizar una “movilidad sostenible de las personas y los bienes, en las mejores condiciones sociales y de seguridad posibles, participando en la realización de los objetivos comunitarios, particularmente en materia de medio ambiente y de competencia, y con el propósito de contribuir a reforzar la cohesión económica y social”. Además, la RTE-T debe cubrir todo el territorio de los Estados miembros, “facilitando el acceso en general, estableciendo enlaces entre las regiones insulares, enclavadas y periféricas y las regiones centrales, y conectando entre sí las grandes zonas urbanas y las regiones de la Comunidad sin puntos de estrangulamiento.”

Las orientaciones fijan los objetivos de la red transeuropea de transporte, que deberá contribuir a reforzar la cohesión social, económica y territorial de la Unión, a la creación de un espacio único europeo de transporte eficiente y sostenible, a aumentar las ventajas para los usuarios y a respaldar un crecimiento integrador. Cohesión, eficiencia, sostenibilidad y ventajas para los usuarios son los factores que caracterizan el valor añadido europeo de la red:

- Cohesión, garantizando la accesibilidad y conectividad al conjunto de la Unión y la interconexión de tráficos locales y de la larga distancia a través de infraestructuras de calidad.
- Eficiencia, eliminando cuellos de botella y construyendo los enlaces pendientes, asegurando la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales y entre modos de transporte, y fomentando de un transporte eficiente y de calidad y la utilización eficiente de las infraestructuras.
- Sostenibilidad, de modo que contribuya a la reducción de las emisiones.
- Ventajas para los usuarios, satisfaciendo sus necesidades de movilidad, especialmente las de los grupos con desventajas (personas mayores, discapacitados) y garantizando la calidad de las infraestructuras.

Lo que las orientaciones pretenden, en último término, es establecer los requisitos para promover el desarrollo de una red de alta calidad en toda la Unión de aquí a 2050. Por ello, una parte sustancial de las orientaciones se dirigen a fijar los requisitos uniformes que las infraestructuras de la RTE-T deben cumplir en toda la Unión, imponiendo a los Estados, con el apoyo en su caso de la Unión, la obligación de completarla dentro de los plazos previstos en el Reglamento. El acuerdo político alcanzado entre las instituciones marca como objetivo que en 2050 la inmensa mayoría de las empresas y los ciudadanos europeos no deberían necesitar más de treinta de minutos de viaje para acceder a las infraestructuras de la RTE-T.

Las nuevas orientaciones, como se ha señalado, establecen una estrategia de doble capa para el desarrollo de la RTE-T, que quedará integrada por una red global y una red básica. La red global debe ser una red de transporte de ámbito europeo que garantice la accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión, y que refuerce la cohesión social y económica entre ellas. Una parte de esa red global quedará designada como red básica, como columna vertebral del desarrollo de una red de transporte multimodal sostenible y como palanca para fomentar el desarrollo de la totalidad de la red global.

### **3.1. La red global**

La red global viene a ser, en esencia, el resultado de la actualización y ajuste de la RTE-T, como había quedado definida en las orientaciones de 2010, revisando los criterios para la inclusión de los diversos tipos de infraestructuras de transporte. En el caso de las líneas de transporte (ferrocarriles, vías navegables interiores, carreteras) se señalan los componentes de la red, los requisitos que deben cumplir estas infraestructuras y las prioridades para su desarrollo. En el caso de los puntos de acceso a la red (puertos, aeropuertos, terminales de mercancías y plataformas logísticas), las orientaciones fijan de los volúmenes de tráfico mínimos para que se incorpore a la red global, concretamente:

- En el caso de puertos, el 0,1% de los tráficos de pasajeros o mercancías del conjunto de la Unión (media de los tres últimos años), salvo que esté situado en una isla o en una región ultraperiférica.

- En el caso de aeropuertos, el 0,1% de los tráficos de pasajeros o el 0,2% de los tráficos de mercancías del conjunto de la Unión (media de los tres últimos años), salvo que esté situado a determinada distancia de otro aeropuerto de la red global.

- En el caso de las terminales de mercancías y las plataformas logísticas, un transbordo anual superior a 800 000 toneladas de carga general o de más del 0,1% del volumen total anual de mercancía gestionada en todos los puertos marítimos de la Unión, en el caso de graneles, o aquella que designe el Estado miembro en las regiones NUTS 2 que no tengan terminales de mercancías o plataformas logísticas que muevan ese volumen de mercancías.

El Reglamento prevé que la Comisión pueda adaptar la configuración la red global, incluyendo las plataformas logísticas, los terminales de mercancías, las terminales ferrocarril-carretera, los puertos interiores, los puertos marítimos y los aeropuertos, si se demuestra que la media de su volumen de tráfico durante los dos últimos años supera el umbral fijado, o excluyendo aquellos en los que la media de su volumen de tráfico de los seis últimos años sea inferior al umbral establecido.

## **3.2. La red básica**

La red básica estará compuesta de aquellas partes de la red global que tengan la máxima importancia estratégica para lograr los objetivos de la política de la red transeuropea de transporte, para el flujo de transporte en el mercado interior y entre la UE, los países vecinos y otras partes del mundo. La red básica expresa una perspectiva europea de la planificación centrada en introducir mejoras sistémicas en la eficiencia de recursos del sistema de transporte y una reducción global significativa de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte, así como para contribuir a la cohesión económica, social y territorial. En la red básica convergen distintos instrumentos, financieros y de gobernanza, con el fin de garantizar su realización efectiva.

La red básica se estructura a través de la conexión de los nodos establecidos como tales en el anexo de las orientaciones e incluyen:

- a) los nodos urbanos, incluidos sus puertos y aeropuertos;
- b) los puertos marítimos y los puertos interiores;
- c) los pasos fronterizos hacia los países vecinos;
- d) las terminales ferrocarril-carretera;
- e) los aeropuertos de mercancías y de pasajeros.

A diferencia de lo que ocurre con las infraestructuras de la red global, las orientaciones no fijan unos criterios cuantitativos para incluir un nodo en la red básica, aunque sí los requisitos que deben cumplir las infraestructuras que la componen, además de las que se establecen para las de la red global. ¿Cuáles han sido por tanto los criterios que han guiado la definición de la red básica? Esta es una pregunta clave, ya que la incorporación de un nodo o una infraestructura a la red básica implica la prioridad de su desarrollo y la posibilidad de recibir determinadas ayudas<sup>17</sup>.

La definición de la metodología para la planificación de la red transeuropea de transporte está contenida en el anexo II de un documento de trabajo de los servicios de la Comisión de principios de 2011<sup>18</sup>, que, de acuerdo con sus propias afirmaciones, se basa en los resultados de las consultas públicas reseñadas anteriormente, de las conclusiones de los grupos de expertos y de varios estudios específicos<sup>19</sup>. La metodología propuesta, que en gran medida ha terminado siendo la que ha condicionado la definición de la red, partía de la identificación de los “nodos primarios”, las ciudades, aglomeraciones urbanas, aeropuertos, puertos, etc., de mayor importancia estratégica para la UE, que determinarán la configuración general de la red básica. Los nodos primarios considerados inicialmente eran:

- Las capitales de los Estados miembros.

---

17 Artículo 46 del Reglamento

18 The New Trans-European Transport Network Policy. Planning and implementation issues. SEC(2011) 101 final.

19 Entre ellos, por su relevancia para los objetivos de este estudio, citaremos el estudio S. Newton, Y. Kawabata, H. Maurer, A. Pearman, J. van Meijeren, G. de Jong. Ports and their connections within the TEN-T

- Las Áreas Metropolitanas más dinámicas, incluidas dentro de la categoría MEGA en el Atlas ESPON 2006; se excluyen las MEGA “débiles”, de menos de medio millón de habitantes.
- Conurbaciones de más de 1 millón de habitantes.
- Aeropuertos que sirven a ciudades o conurbaciones que pueden ser consideradas como nodos primarios.
- Puntos de conexión de los principales ejes de transporte con los Estados vecinos de la Unión.

Además, se consideraban nodos primarios para el transporte de mercancías los puertos con un movimiento de mercancías superior al 1% del total de la UE (en graneles o en carga general), así como otros puertos marítimos o interiores que cumplan determinadas condiciones.

De acuerdo con esta planificación, las conexiones de la red básica conectarían multimodalmente entre si los nodos primarios cercanos. Las sucesivas conexiones entre nodos primarios próximos permitirían conectar los nodos más alejados, si bien podrían incorporarse conexiones entre núcleos más distantes que respondan a los flujos de transporte de larga distancia, siempre que cumplan con el criterio de multimodalidad. Las conexiones deberían ser lo más directas posibles, siguiendo los principales flujos de transporte de larga distancia, y los desvíos solo se justificarían por razones ambientales o económicas (integración de ciudades, plataformas logísticas o aglomeraciones industriales no muy alejadas). Los nodos secundarios serían puntos de cruce o de ramificación de las conexiones entre los nodos primarios.

Los enlaces deberían utilizar prioritariamente las infraestructuras existentes. En el caso de que en la actualidad no existiesen conexiones adecuadas entre dos nodos primarios (por ejemplo, que no cumpliesen los criterios de multimodalidad) pero esa conexión estuviese justificada por razones de funcionalidad geográfica, se incluiría como un “enlace pendiente”, siempre que fuese posible desarrollarla en el horizonte de planificación previsto (2030/2050) y fuese económicamente y medioambientalmente viable.

En el caso de los puertos considerados como nodos primarios, su conexión se efectuaría con su respectivo “hinterland” a través de carretera y ferrocarril, quedando incorporadas en los corredores multimodales (en particular para mercancías). El documento considera las Autopistas del Mar” como un componente básico de la dimensión marítima de la RTE-T (concepto que se mantiene en las orientaciones definitivamente aprobadas). Los corredores marítimos entre puertos de la UE serán componentes importantes de infraestructura, con sujeción a los correspondientes objetivos de la política de transporte (como la seguridad marítima).

Esta metodología fue recogida a su vez de manera sintética en la exposición de motivos de la propuesta de la Comisión<sup>20</sup>, pero, a diferencia de lo que ocurre con la red global, los criterios de definición de los nodos de la red básica no se recogen en el articulado del Reglamento, sino que se incorporan directamente en los mapas y en los listados que describen la red básica como anexos al Reglamento<sup>21</sup>, lo que sin duda resta transparencia a la determinación de la red, ya que es precisamente la consideración de un núcleo urbano o de una infraestructura de transporte como nodo primario la que determina consecuentemente la definición de los enlaces y conexiones. Veremos más adelante como se ha concretado esta metodología en el Principado de Asturias.

---

20 COM(2011)0650 final/3, apartado 2.4, página 7

21 Artículos 44 y 47 del Reglamento

# 4

## La RTE-T y el desarrollo equilibrado del espacio europeo

El objetivo de la UE es que la red básica esté completada antes del final de 2030. En 2023 se realizará una primera evaluación del progreso en la aplicación de la red básica, momento en el cual podrá proponerse la incorporación de otras partes en la red, especialmente los proyectos prioritarios definidos en el marco de las anteriores orientaciones. También se prevé la posibilidad de que, como consecuencia de la evaluación, se puedan reconsiderar los plazos de aplicación.

Por lo que respecta a la red global, el Reglamento dirige a los Estados miembros poco más que una exhortación: *“harán todo lo posible al objeto de completar la red global [...] a más tardar el 31 de diciembre de 2050”*. El despliegue de la red, en especial de la red global, que recae fundamentalmente en los Estados, pero también de la red básica en los plazos previstos, ha sido uno de los aspectos más debatidos a lo largo de la tramitación del Reglamento, pues los Estados eran reacios a asumir un compromiso con fuertes implicaciones presupuestarias.

Los compromisos presupuestarios y los plazos para la finalización de la red con arreglo a los estándares fijados en las orientaciones fueron los aspectos más controvertidos a lo largo de negociación y retrasaron su aprobación por el Consejo<sup>22</sup>, y fueron objeto de intensa negociación con la Comisión y el Parlamento. Así, la orientación general adoptada por el Consejo en su reunión de 22 de marzo de 2012 modificó la propuesta inicial de la Comisión para calmar las inquietudes de los Estados miembros respecto de algunas cuestiones, en particular en cuanto a los aspectos presupuestarios de la propuesta y la salvaguarda del derecho de los Estados miembros a decidir sobre proyectos que se ejecuten en su territorio<sup>23</sup>.

---

22 Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte – Orientación general. Doc 8047/12 del Consejo, de 22.03.2012.

23 Comunicado de prensa. Sesión nº 3156 del Consejo. Transporte, Telecomunicaciones y Energía, 22.03.2012

El texto final, junto a la flexibilización de los plazos para completar la red global, permite a los Estados miembros no ejecutar determinados proyectos de interés común si no se dispone de los recursos financieros necesarios o si los proyectos no están suficientemente maduros<sup>24</sup>. Además, una cláusula de revisión modificada estipula que la Comisión tendrá en cuenta la situación económica y presupuestaria de la UE y de cada Estado miembro a la hora de evaluar los avances realizados en la aplicación de las orientaciones hasta finales de 2023<sup>25</sup>.

Dentro de este marco de planificación indicativa, el Reglamento prevé la definición de corredores como principal instrumento para facilitar la realización coordinada de la red básica. Las orientaciones caracterizan los corredores de la red básica como ejes que abarcan los flujos de larga distancia más importantes de la red básica, destinados, en particular, a mejorar los enlaces transfronterizos en el interior de la Unión. Los corredores de la red básica deberán cruzar al menos dos fronteras y ser multimodales: comprenderán al menos tres modos de transporte, con inclusión, cuando proceda, de las Autopistas del Mar.

A pesar de las peticiones de algunos Estados miembros, entre ellos España, las orientaciones no incluyen la designación de los corredores, que se ha incluido como anexo en el Reglamento del Mecanismo “Conectar Europa” (MCE)<sup>26</sup>. Esto plantea cierto riesgo de incoherencia, ya que el MCE tiene un horizonte de vigencia limitado al periodo de programación 2014-2020. De hecho, el dictamen del Comité Económico y Social sobre las orientaciones recoge expresamente esa inquietud y llama la atención “sobre los problemas de previsibilidad y seguridad jurídica que pueden aparecer para los corredores y proyectos que no se hayan aplicado plenamente cuando la aplicabilidad de la propuesta del MCE termine en 2020”<sup>27</sup>.

---

24 Artículo 1.4 del Reglamento.

25 Artículo 54.2 del Reglamento.

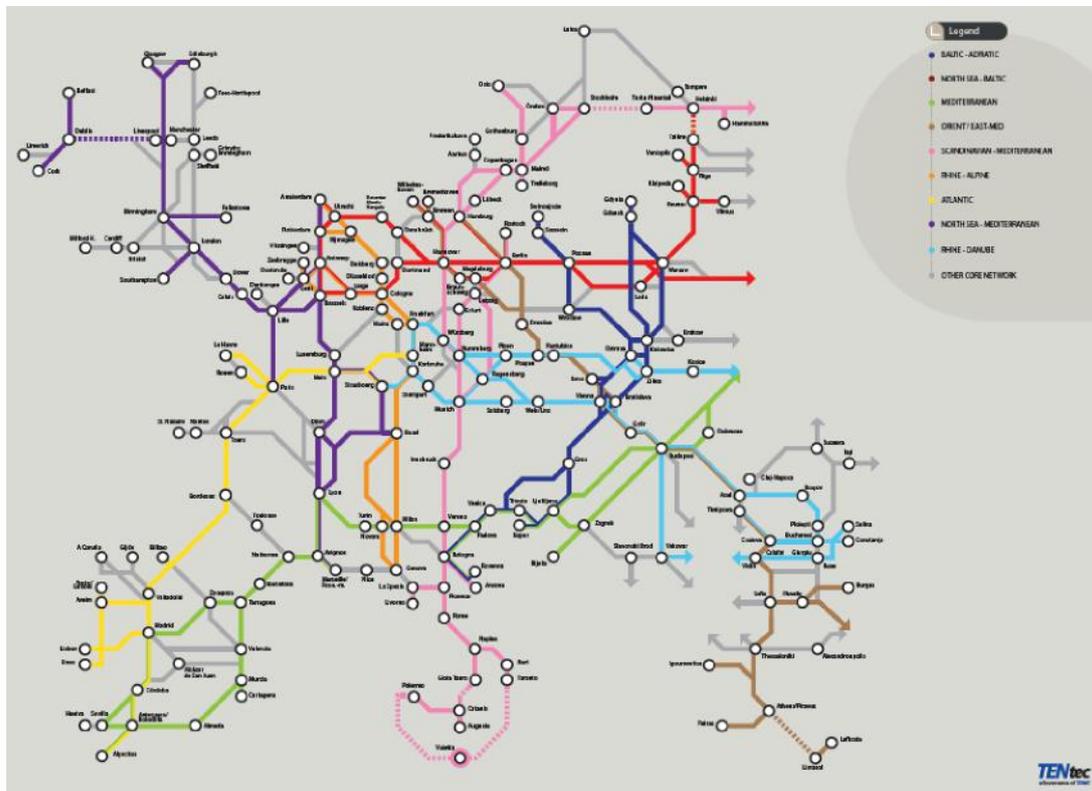
26 Reglamento (UE) n° 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n° 680/2007 y (CE) n° 67/2010.

27 TEN/471 – CESE 492/2012

Los corredores que finalmente han quedado definidos son:

- (1) Corredor Escandinavia – Mediterráneo. Eje norte-sur que cruza el Mar Báltico de Finlandia a Suecia y que pasa a través de Alemania, los Alpes e Italia, para llegar a los puertos italianos y Malta.
- (2) Corredor Mar del Norte – Báltico. Conecta los puertos de la costa oriental del Mar Báltico con los puertos del Mar del Norte. El corredor conectará Finlandia con Estonia en ferry e incluye comunicaciones por carretera y transporte ferroviario entre los tres Estados bálticos, por una parte, y Polonia, Alemania, los Países Bajos y Bélgica, por otro.
- (3) Corredor Mar del Norte – Mediterráneo. Se extiende desde Irlanda y el norte del Reino Unido a través de los Países Bajos, Bélgica y Luxemburgo para llegar al Mediterráneo en el sur de Francia.
- (4) Corredor Báltico – Adriático. Va desde el Báltico al Mar Adriático, a través del sur de Polonia (Alta Silesia), Viena y Bratislava, los Alpes orientales y el norte de Italia.
- (5) Corredor Oriente/Mediterráneo Oriental. Conecta los puertos del Mar del Norte, Mar Báltico, Mar Negro y el Mediterráneo, con el fin de optimizar el uso de los puertos y las Autopistas del Mar que parten de ellos. Se extiende a través del mar de Grecia a Chipre.
- (6) Corredor Rin – Alpino. Conecta los puertos de Rotterdam y Amberes con la cuenca mediterránea en Génova, a través de Suiza y de los principales centros económicos del Rin-Ruhr, del Rin-Main-Neckar, y del norte de Italia.
- (7) Corredor Atlántico. Une la parte occidental de la Península Ibérica y los puertos de Le Havre y Rouen, pasando a París y después a Mannheim/Estrasburgo.
- (8) Corredor Rin-Danubio. Tiene las vías fluviales del Main y el Danubio como eje vertebrador y conecta las zonas de Estrasburgo y Frankfurt con el sur de Alemania, Viena, Bratislava, Budapest y finalmente el Mar Negro, con una rama de Múnich a Praga, Kosice y la frontera con Ucrania.
- (9) Corredor Mediterráneo. Une la Península Ibérica con la frontera entre Hungría y Ucrania a lo largo de las costas mediterráneas de España y Francia, el norte de Italia, dejando la costa del Adriático en Eslovenia y Croacia hacia Hungría.

**Gráfico 2. Esquema de la red básica y de los corredores**



Fuente: TENtec

En cierta manera, la red básica y su desarrollo a través de corredores es heredera de los proyectos prioritarios de Essen y de los proyectos de interés común de las anteriores orientaciones. Las propias disposiciones transitorias señalan que “*las referencias a los «proyectos prioritarios» relacionados en el anexo III de la Decisión n° 661/2010/UE se entenderán como referencias a la red básica definida en el presente Reglamento*”. Tal como señala Comité Económico y Social, los corredores de la red básica parecen, de hecho, una tercera capa de la red con los proyectos prioritarios predefinidos para el período presupuestario 2014-2020<sup>28</sup>.

---

28 TEN/471 – CESE 492/2012

La definición de los corredores como instrumento de realización de la red básica tiene fundamentalmente dos implicaciones, la financiera, a través de la concentración sobre ellos de los recursos del mecanismo “Conectar Europa”, al que prestaremos una atención especial, y la de coordinación, gobernanza e impulso, a través de la figura de los coordinadores europeos, de los foros y de los planes de trabajo de cada corredor.

Con la definición de corredores y la designación de un coordinador europeo para cada uno de ellos, así como para el despliegue del ERTMS<sup>29</sup> y las Autopistas del Mar, la UE pretende apoyar a los Estados miembros, y al tiempo forzarlos, para que coordinen y sincronicen las inversiones dirigidas a completar los corredores, especialmente la integración modal, la interoperabilidad y el desarrollo coordinado de las infraestructuras en los tramos transfronterizos. El Reglamento encarga a los coordinadores europeos la tarea de elaborar el plan de trabajo y vigilar su ejecución, apoyar la realización coordinada del corredor con arreglo al plan de trabajo, consultar al foro del corredor, informar sobre las dificultades que se encuentren y ayudar a encontrar las soluciones adecuadas, elaborar un informe anual sobre los avances realizados, y recabar información sobre la demanda de servicios de transporte y las oportunidades para acceder a fondos o financiación para su desarrollo.

En el plazo de un año desde la entrada en vigor de las orientaciones, cada coordinador europeo deberá presentar un plan de trabajo que describa y analice exhaustivamente las características del corredor y las necesidades para su desarrollo, incluyendo la relación de proyectos de ampliación, renovación o reconversión de infraestructuras de transporte y las fuentes de financiación previstas. Los planes deberán ser aprobados por los Estados miembros interesados, previo a su remisión a las instituciones europeas. Por su parte, la ejecución de los planes de trabajo queda fundamentalmente en manos de los Estados miembros, con el apoyo de los coordinadores europeos.

---

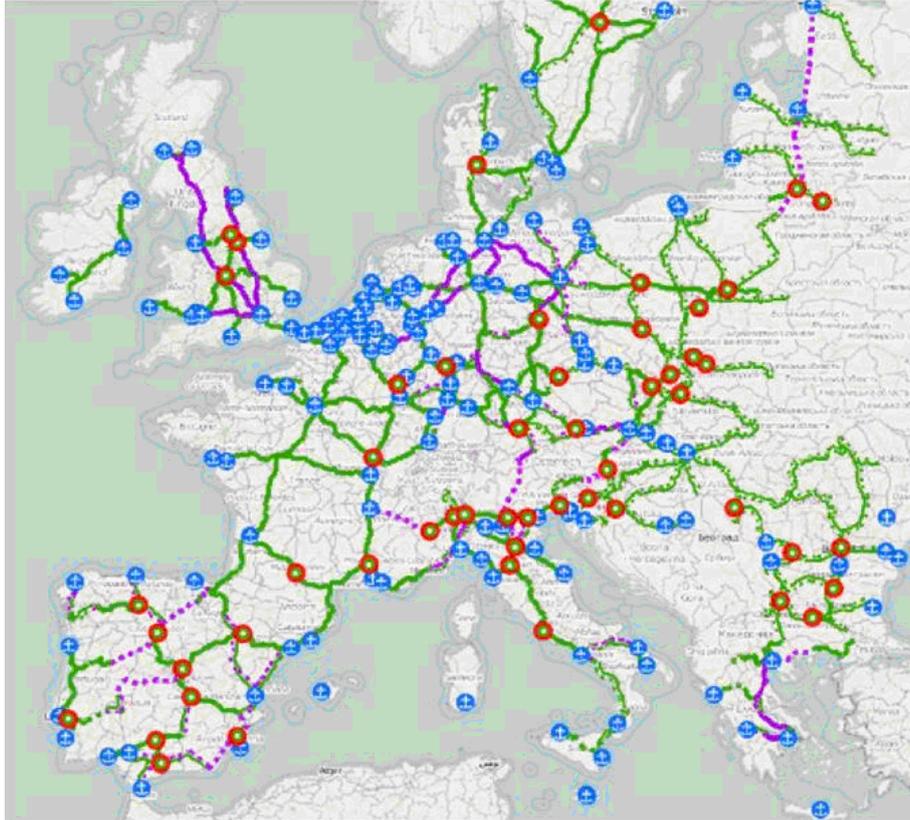
29 European Rail Traffic Management System

En la redacción de los planes de trabajo, los coordinadores deberán tener en cuenta los objetivos (cohesión, eficiencia, sostenibilidad, beneficios para los usuarios) y las prioridades (accesibilidad, integración e interoperabilidad, construcción de enlaces pendientes y eliminación de cuellos de botella, eficiencia y la sostenibilidad en el uso de las infraestructuras, calidad de las infraestructuras, implantar y desplegar las aplicaciones telemáticas) fijados en las orientaciones, y prestar una atención especial a los tramos transfronterizos, la mejora de los sistemas y servicios de transporte, especialmente multimodales, y a los ligados a la sostenibilidad y la protección del medio ambiente.

La redacción definitiva de las orientaciones limita en buena medida el papel de los coordinadores europeos y el de los llamados “foros del corredor” (la plataforma del corredor en la propuesta), así como las competencias de ejecución de la Comisión. En la propuesta de la Comisión, la responsabilidad de la preparación del plan de trabajo recaía en los Estados afectados, en colaboración con el coordinador europeo y la plataforma del corredor, era mucho más exhaustivo y prescriptivo respecto de la ejecución de los corredores, y debía ser sometido al dictamen de la Comisión. En la redacción definitiva, son los Estados los que aprueban el plan preparado por cada coordinador, las funciones de ejecución de la Comisión quedan limitadas a las dimensiones transfronteriza y horizontal de los planes de trabajo de corredores de la red básica y supeditadas a la aprobación de los Estados y el foro del corredor queda relegado a una función meramente consultiva.

El resultado del proceso de planificación de la RTE-T y de sus dos capas, y en especial de la configuración de los corredores como instrumento de realización de la capa básica, es una elevada densidad de la red en el centro de Europa, sobre todo al norte de los Alpes y con una ramificación bastante densa hacia el Este de Europa. Berlín se consolida como un nodo fundamental de comunicaciones en el centro de Europa, formando parte de tres corredores y punto de conexión entre los principales ejes oeste – este y norte – sur. Al oeste, la red es especialmente densa alrededor del eje Amsterdam – Rotterdam – Amberes – Bruselas. La inclusión de todas las vías navegables interiores y de un buen número de puertos interiores dentro de la red básica hace aún más densa la red en esa parte de Europa.

### Gráfico 3. Puertos y red de ferrocarriles (mercancías) de la red básica de la RTE-T



Fuente: TENtec: <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/main.jsp>

En cambio, la red es mucho menos densa en la periferia del continente y especialmente en el sur y el oeste. En Francia los corredores de la red básica discurren en dirección norte – sur para conectarse en París y Lyon, con una conexión transversal principal en el eje Le Havre – París – Estrasburgo y otras dos para conectar los puertos del Atlántico (Nantes y Burdeos) con los ejes norte sur. Los mapas de la red no incluyen, por ejemplo, la conexión entre Zaragoza y Toulouse a través de los Pirineos, proyecto que procede de las anteriores orientaciones y que se encuentra recogido en el anexo del Reglamento del Mecanismo Conectar Europa.

Desde este punto de vista, resulta discutible que el diseño de la red transeuropea de transporte contribuya efectivamente a los objetivos de reforzar la cohesión social, económica y territorial de la Unión, contribuir a la creación de un espacio único europeo de transporte eficiente y respaldar un crecimiento integrador.

Como en muchos otros asuntos, será prácticamente imposible contrastar esa contribución a la cohesión ya que la mejora de la competitividad de las empresas y el crecimiento de la actividad y el empleo no dependen de un único factor, pero lo que sí podrá comprobarse es que, probablemente, los costes y tiempos de transporte seguirán siendo mucho más elevados para las empresas situadas en zonas periféricas y alejadas de los nodos de la red básica que para las que están más próximas, y que la mejora de las infraestructuras y su mayor densidad contribuirán a incrementar las economías de aglomeración de las que disfrutaban los centros económicos más importantes, en línea, eso sí, con los otros objetivos de la RTE-T: la eficiencia, la sostenibilidad y los beneficios para los usuarios.

El reequilibrio hacia el oeste de la red de transporte para darle mayor densidad y por tanto mayores oportunidades para los usuarios tendría que venir en buena medida por un reforzamiento de la dimensión marítima de la red, principalmente a través de las Autopistas del Mar, que permitan mejorar las conexiones a lo largo de la fachada atlántica y el mar del Norte y desde allí hacia el interior, hacia los respectivos hinterland de los puertos y para conectar de manera más eficaz y más competitiva con los corredores de transporte. El refuerzo de la dimensión marítima de la RTE-T es probablemente la principal oportunidad que puede aprovechar el puerto de Gijón para posicionarse en el nuevo mapa del transporte europeo que dibujan las nuevas orientaciones de la RTE-T, en combinación con la mejora del acceso ferroviario a su hinterland inmediato.

# 5

## La dimensión marítima de la RTE-T: las Autopistas del Mar

Este reforzamiento de la dimensión marítima de la Red Transeuropea de Transporte y del transporte marítimo, especialmente del transporte marítimo de corta distancia, ha sido reclamado reiteradamente. Diversos estudios recalcan que existe un manifiesto desequilibrio competitivo entre los diferentes modos de transporte, derivado principalmente del diferente nivel de financiación pública. El transporte por carretera y por ferrocarril no internaliza una parte sustancial de los costes de las infraestructuras, ni los costes ambientales o de congestión. En cambio la financiación del transporte marítimo recae fundamentalmente sobre los usuarios, que tienen que hacer frente a tasas portuarias que cubran los costes de operación y, en buena medida, la amortización de las inversiones, así como el coste del transporte.<sup>30-31</sup>

A pesar de las desventajas competitivas con otros modos de transporte, que está dificultando principalmente el desarrollo de los servicios de transporte marítimo de corta distancia, las previsiones sobre la evolución de los tráficos de mercancías en Europa apuntan a una tendencia al alza del tráfico marítimo en relación con otros modos de transporte y a que se incremente la importancia del transporte marítimo de corta distancia, lo que a su vez conllevará la potenciación de la red de puertos, y de las conexiones entre puertos principales y secundarios: *“It is expected that Short Sea Shipping will continue to grow in Europe in line with overseas traffic. Therefore transhipments hubs and secondary ports in Europe may become more important in their regional hinterlands”*<sup>32</sup>.

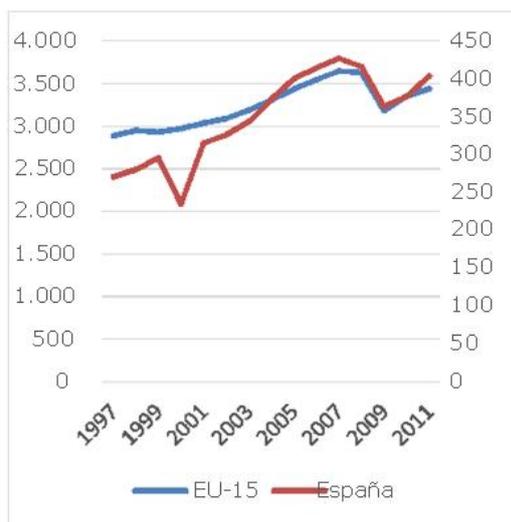
---

30 Baird, A. Motorways of the Sea: Economic Barriers, Weaknesses and Challenges. Napier University Transport Research Institute. Annex 2.2.4 to the Final Report of the SUTRANET project, 2007

31 Gese Aperte, X. Baird, AJ (2012): Motorways of the sea policy in Europe. Maritime Policy & Management. 40(1), 10-26.

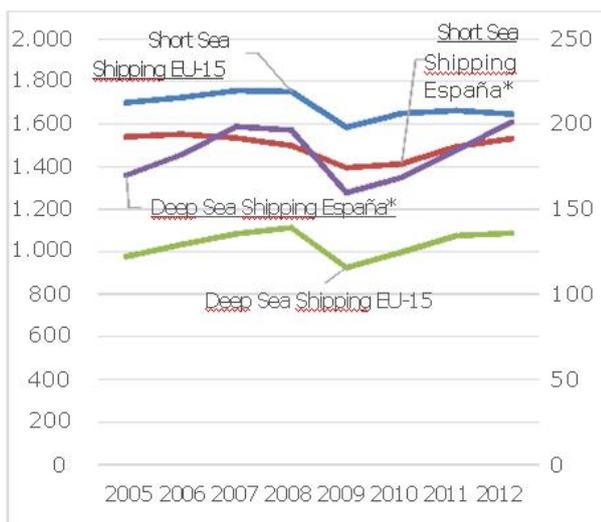
32 Petersen M.S., Enei R., Hansen C.O., Larrea E., Obisco O., Sessa C., Timms P.M., Uljed A. (2009): Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 year Horizon, Final report, Funded by DG TREN, Copenhagen, Denmark.

**Gráfico 4. Evolución del transporte marítimo de mercancías en Europa y en España (millones de t.)**



Fuente: Eurostat. Maritime transport - Goods (gross weight) - Annual data - All ports - by direction [mar\_go\_aa]

**Gráfico 5. Evolución del transporte marítimo de mercancías de corta y larga distancia en Europa y España. Millones de toneladas transportadas hacia/desde los principales puertos.**



Fuente: Eurostat. Short Sea Shipping - Country level - Gross weight of goods transported to/from main ports [mar\_sg\_am\_cw]. \*Valores en eje derecho

Al crecimiento del transporte marítimo pueden contribuir también, sobre todo si la economía europea se recupera, otros factores tecnológicos y del contexto económico global. La firma del Acuerdo Transatlántico entre la UE y los EEUU y la apertura del nuevo trazado del Canal de Panamá probablemente impulsarán el tráfico marítimo en el Atlántico. La tendencia a buques de mayor tamaño (el tamaño de los buques más grandes se ha doblado entre 2004 y 2011), sobre todo para el transporte intercontinental y para los graneles requerirá puertos con mayores calados y mayores superficies de maniobra. La preocupación por el impacto ambiental del transporte impulsará la utilización de barcos más eficientes y con menor impacto ambiental, y requerirá que los puertos cuenten con las infraestructuras adecuadas para su aprovisionamiento<sup>33</sup>.

33 UNCTAD (2013) Recent developments and trends in international maritime transport affecting trade of developing countries. Geneva.

En el Libro Blanco “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible” el transporte marítimo es considerado principalmente como el modo principal de transporte intercontinental de mercancías, si bien mantiene la apuesta por el ferrocarril y el transporte fluvial como alternativa al transporte por carretera. En todo caso, el Libro Blanco reconoce la necesidad de evitar parte del tráfico que atraviesa Europa aprovechando los puertos como centros logísticos y mejorando sus conexiones con el interior.

Para potenciar el transporte marítimo de corta distancia propone la creación de un “cinturón azul» en los mares que bañan las costas europeas para simplificar los trámites de los buques que viajan de un puerto de la UE a otro, asegurar la interoperabilidad de los sistemas de gestión de los puertos para reducir los costes administrativos (iniciativa e-Maritime) y garantizar el acceso a los puertos en condiciones de mercado. Dentro de este “cinturón azul”, el transporte marítimo dentro de la Unión debería poder llevarse a cabo con los mínimos trámites administrativos posibles, creando «carriles azules» (es decir, procedimientos rápidos) en los puertos para las mercancías originarias de la Unión a fin de garantizar su rápido tránsito. Las orientaciones para la RTE-T se hacen eco de las recomendaciones del Libro Blanco y hacen hincapié en la importancia de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación para incrementar la competitividad y eficiencia del transporte, en especial del transporte marítimo.

Las nuevas orientaciones de la RTE-T regulan las infraestructuras de transporte marítimo incluyendo entre ellas a las Autopistas del Mar, que quedan incorporadas como un elemento más de las infraestructuras de transporte marítimo. Las orientaciones atribuyen a las Autopistas del Mar el papel de “representantes de la dimensión marítima de la red transeuropea de transporte”, y resaltan su potencial contribución a la realización de un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras. Las orientaciones de la RTE-T y el reglamento del MCE sitúan a las Autopistas del Mar como parte de la red básica y como conexión entre la red básica y la red global. Así pues, parece que, tras unos comienzos un tanto dubitativos, el concepto de las Autopistas del Mar se ha consolidado definitivamente.

Así lo reconoce el último informe del coordinador europeo para las Autopistas del Mar, el portugués Luís Valente de Oliveira:

*“In 2013, the perspectives for MoS have changed enormously. Not only has the sector accepted the concept, approach and the priorities set out in the Coordinator’s previous reports but has massively responded and 13 new TEN-T projects, representing more than 169 M€, are now about to start.”.*

Las cantidades dedicadas a la prioridad Autopistas del Mar durante el periodo 2007-2013 han sido relativamente modestas, en comparación con los fondos dedicados a otros proyectos prioritarios y se han concentrado fundamentalmente en el norte de Europa<sup>34</sup>, en las conexiones dentro de la autopista del Mar Báltico. Con los proyectos seleccionados en 2013, el programa TEN-T 2007-2013 terminará financiando 46 proyectos relacionados con las Autopistas del Mar, a los que se habrían concedido ayudas por importe de 414,6 millones de euros, aunque el desembolso final seguramente será inferior. La tasa de financiación media de los 31 proyectos aprobados hasta 2012 fue del 22,8%.

**Tabla 1. Proyectos de Autopistas del Mar financiados  
entre 2007-2012 por el Programa TEN-T**

	<b>Estados miembros participantes</b>	<b>Tipo de proyecto</b>	<b>Ayuda TEN-T (mill. de €)</b>
The Baltic Sea Hub and Spokes Project	DK, EE, SE	Mixto	24,8
Motorway of the Sea Rostock-Gedser	DE, DK	Mixto	24,5
Green Bridge on Nordic Corridor	DE, SE	Mixto	19,8
Baltic Link Gdynia-Karlskrona	PL, SE	Obras	17,1
Adriatic Motorways of the Sea (ADRIAMOS)	EL, IT	Mixto	12,2
MonaLisa	DK, FI, SE	Estudios	11,2
MoS – High Quality Rail and Intermodal Nordic Corridor Konigslinie	DE, SE	Mixto	10,2
LNG infrastructure of filling stations and deployment in ships	BE, DK	Estudios	9,6
MIELE	CY, DE, ES, IT, PT	Estudios	8,0
IBUK-Intermodal Corridor	ES, UK	Mixto	7,3
Motorways of the Sea Esbjerg - Zeebrugge	BE, DK	Obras	5,3
MoS projects in the Baltic Sea Area Klaipėda – Karlshamn link	LT, SE	Mixto	5,2
Monitoring and Operation Services for MoS (MOS4MOS)	EL, ES, IT, SI	Estudios	2,8
MoS 24 – ICT based Co-modality Promotion Center for integrating PP24 into Mediterranean MoS	BE, FR, IT, MT	Estudios	2,5
LNG in Baltic Sea Ports	DK, EE, FI, LV, SE	Estudios	2,4
COSTA	EL, ES, IT, PT	Estudios	1,5
ITS Adriatic multi-port gateway	IT, SI	Estudios	1,4
TrainMoS	DE, EL, ES, IT, PT, SE, UK	Estudios	1,3

PILOT SCRUBBER – New Generation Lightweight Pilot Scrubber Solution installed on a Ro-Ro Ship operating on the Motorway of the Baltic Sea	FI, NL, SE	Estudios	6,8
WiderMoS	IT, DE, ES, PT	Estudios	3,0
Sustainable Traffic Machines – On the way to greener shipping	DK, DE	Estudios	6,5
TWIN-PORT	EE, FI	Mixto	11,3
Business to Motorways of the Sea	UK, EL, ES, IT, SL, DE	Estudios	5,7
Kvarken Multimodal Link – Midway Alignment of the Bothnian Corridor	SE, FI	Mixto	6,1
Winter Navigation Motorways of the Sea, WINMOS	EE, FI, SE	Mixto	29,7
MONALISA 2.0	SE, DE, EL, ES, UK, DK, MT, FI, IT	Estudios	12,2
Methanol: The marine fuel of the future	SE, DE, FI	Estudios	11,3
ANNA – Advanced National Networks for Administrations	NL, UK, BE, BG, SE, EL, ES, PT, LV, FR, IT, SL, RO, CY	Estudios	18,5
SEAGAS	ES, FR	Estudios	1,0
LNG Rotterdam Gothenburg	NL, SE	Obras	34,3
LNG Bunkering Infrastructure Solution and Pilot actions for Ships operating on the Motorway of the Baltic Sea	SE, FR, NL, UK	Mixto	23,1
<b>TOTAL</b>			<b>336,5</b>

Fuente: Comisión Europea. INEA. <http://www.mos-helpdesk.eu>

De acuerdo con el informe del coordinador europeo, el programa Autopistas del Mar ha sido un factor clave en el desarrollo del transporte marítimo: “Al apoyar aspectos como la seguridad, la protección del medio ambiente, la formación, la gestión de la información y la eficiencia y la competitividad, [...] las AdM han adoptado el enfoque metodológico adecuado y han contribuido decisivamente a la nueva RTE-T aportando la complementariedad requerida para el desarrollo de corredores, al salvar los espacios de ruptura entre corredores”<sup>35</sup>.

---

34 Los proyectos en los que participa España son fundamentalmente proyectos de estudios, intercambio de experiencias y ensayos de sistemas y tecnologías, salvo el proyecto IBUK – Intermodal Corridor en el que participan los puertos de Bilbao y Tilburg, en el Reino Unido. La financiación comunitaria se está dedicando al despliegue de la infraestructura ferroviaria para una nueva terminal logística en Pancorbo (acceso al hinterland) y a sistemas de gestión telemática del corredor.

35 Valente de Oliveira, L. Annual Report 2012-2013 for Priority Project 21 Motorways of the Sea. Brussels, September 2013.

Las nuevas orientaciones definen las Autopistas del Mar en un sentido amplio, como *“rutas marítimas de corta distancia, puertos, infraestructura y equipos marítimos asociados e instalaciones, así como formalidades administrativas simplificadas que permitan el transporte marítimo de corta distancia o los servicios marítimo-fluviales que operen entre al menos dos puertos, incluidas las conexiones con las zonas de interior”*. Las Autopistas del Mar comprenderán el conjunto de infraestructuras y servicios que faciliten el transporte marítimo de corta distancia entre al menos dos puertos, incluidas las conexiones con las zonas de interior, y en concreto:

- enlaces marítimos entre los puertos marítimos de la red global o entre un puerto de la red global y un puerto de un tercer país, cuando dichos enlaces sean de importancia estratégica para la Unión;
- instalaciones portuarias, terminales de mercancías, plataformas logísticas y plataformas multimodales de mercancías situadas fuera de la zona del puerto pero asociadas con las operaciones portuarias, tecnologías de la información y la comunicación (TIC) tales como los sistemas electrónicos de gestión logística, y procedimientos de seguridad y protección, administrativos y aduaneros en al menos un Estado miembro;
- infraestructura de acceso terrestre y marítimo directo;

Las Autopistas del Mar están llamadas a constituir una red transeuropea que pueda concentrar flujos de mercancías en servicios de transporte marítimo viables, regulares y fiables integrados en cadenas logísticas y que cubran todo tipo de operaciones de transporte marítimo de mercancías.

Las Autopistas del Mar pueden comprender enlaces entre dos o más puertos de la red básica y sus conexiones con las zonas del interior dentro de la red básica, o entre un puerto de la red básica y varios puertos de la red global, con un especial hincapié en las conexiones con las zonas de interior de los puertos de las redes básica y global. A diferencia de lo que ocurre con la red terrestre o la navegación fluvial, ni los mapas de la

red básica ni la configuración de los corredores incluidos en los Reglamentos (en el de las orientaciones y en el del Mecanismo Conectar Europa) recogen los puntos de conexión de las Autopistas del Mar, que queda supeditado a lo que acuerden los Estados miembros, ya que para que un proyecto relacionado con las Autopistas del Mar en la RTE-T pueda ser considerado de interés común, deberá ser propuesto por al menos dos Estados miembros.

Las orientaciones prevén que el coordinador europeo de las Autopistas del Mar<sup>36</sup> presente, en este caso en el plazo de dos años (marzo de 2015), un plan de ejecución de las Autopistas del Mar basado en experiencias y progresos relacionados con el transporte marítimo en la Unión, así como el tráfico previsto en dichas Autopistas del Mar. Mientras se presenta este plan, el apoyo a las Autopistas del Mar está incluido entre las prioridades de los programas para la asistencia financiera en el marco del Mecanismo Conectar Europa, publicados por la Comisión en marzo de 2014. En el caso de las Autopistas del Mar el Programa Plurianual se preveía inicialmente un presupuesto de 250 millones de euros (y otros 100 adicionales para los países beneficiarios del Fondo de Cohesión) para la realización de estudios, acciones piloto o medidas de implementación en relación con las siguientes prioridades:

- Infraestructuras en puertos (accesos a tierra y mar, conexiones con el hinterland, desarrollo de servicios en puertos, terminales de mercancías, plataformas logísticas e infraestructuras similares).
- Promoción de “beneficios más amplios” del desarrollo de las AdM a través de proyectos no vinculados con zonas geográficas o puertos concretos que contribuyan a la mejora del transporte marítimo en Europa.
- Desarrollo de servicios de transporte marítimo abiertos, integrados en cadenas logísticas puerta a puerta y que concentren flujos de carga en conexiones de Short Sea Shipping viables, regulares, frecuentes, de alta calidad y seguros.

---

<sup>36</sup> Luis Valente de Oliveira ha sido sustituido por el británico Brian Simpson a partir del 1 de julio de 2014.  
IP/14/248 12/03/2014

- Elementos facilitadores que promuevan una mejor integración del transporte marítimo y una mayor interoperabilidad: acceso a los puertos e infraestructura básica, conexiones con otros modos de transporte (incluyendo puertos secos), aplicaciones telemáticas.
- Proyectos, proyectos piloto y estudios para abordar los retos medioambientales a los que se enfrenta el sector marítimo (combustibles alternativos, gestión de residuos, mejoras ambientales de los barcos...)

Para el nuevo periodo, de acuerdo con las directrices establecidas en el programa de trabajo plurianual, se seguirán financiando estudios y obras, así como estudios que incluyan proyectos piloto:

- Estudios que contribuyan al desarrollo del concepto de las Autopistas del Mar a nivel regional o europeo y, preferentemente, estudios en estado avanzado de maduración para el diseño de infraestructuras, preparación de aplicaciones TIC, medidas de seguridad. Los estudios de viabilidad y de mercado están excluidos. La convocatoria alude expresamente a la posibilidad de financiar grandes proyectos de TIC con valor añadido europeo, en particular los sistemas de información y gestión de tráfico, las ventanillas únicas o los sistemas VTMISS.
- Estudios con componentes de proyectos piloto, para probar o desplegar nuevas soluciones tecnológicas en condiciones operativas reales, o para contribuir a la adopción de nuevas soluciones que aún no están suficientemente difundidas en el mercado.
- Obras, que pueden consistir en actuaciones que produzcan beneficios generales a nivel regional o europeo, o medidas concretas dirigidas a la mejora de un enlace marítimo existente o el establecimiento de uno nuevo (entre dos puertos de la red básica o entre puertos de la red básica y de la principal), con la posibilidad de su extensión intermodal.

Como puede observarse, la convocatoria del MCE, en lo que respecta a los proyectos relacionados con las Autopistas del Mar, tiene un fuerte componente de transnacionalidad: cualquier proyecto tiene que ser presentado por instituciones u operadores de al menos dos Estados miembros diferentes.

Las Autopistas del Mar también han recibido apoyo del programa Marco Polo II<sup>37</sup>, cuyo objetivo general era la mejora del transporte intermodal y la reducción del impacto ambiental del transporte, a través de diversas medidas, y transferir una parte del transporte de las mercancías de la carretera a las vías marítimas de corta distancia o a una combinación de transporte marítimo de corta distancia con otros modos de transporte en la que el trayecto por carretera sea lo más corto posible. El programa Marco Polo desaparece a partir de 2014 y el apoyo de la UE a la puesta en marcha de Autopistas del Mar se instrumentará exclusivamente a través del Mecanismo Conectar Europa. El artículo 32 de las orientaciones prevé que los Estados puedan apoyar proyectos de interés común que proporcionen servicios eficientes de transporte de mercancías que utilicen la infraestructura de la red global y contribuyan también a reducir las emisiones de dióxido de carbono y otros efectos negativos para el medio ambiente.

El programa anual del MCE recoge la posibilidad de apoyar este tipo de proyectos y la primera convocatoria el Mecanismo prevé un presupuesto de 25 millones de euros para estimular y desplegar servicios innovadores, eficientes y sostenibles de transporte de mercancías, entre los que se incluye el cambio modal. A diferencia de etapas anteriores, los objetivos medioambientales y de cambio modal no son los únicos que se pretenden alcanzar.

---

37 En el programa Marco Polo II, las «acciones de Autopistas del Mar» podían optar, en determinadas condiciones, a financiación comunitaria con una intensidad máxima del 35 % del coste total de creación y prestación del servicio de transporte, con una duración máxima de 60 meses. Dentro de este programa se han concedido ayudas a las líneas que unen los puertos de Gijón y Nantes-San Nazaire y los de Bilbao y Zeebrugge.

Además de proyectos de traslado de cargas a modos de transporte más sostenible, por ejemplo a través de pagos a los operadores que trasladen esas cargas (eco-bonus), la convocatoria prevé financiar proyectos de mejora de los servicios multimodales, de optimización de la gestión de cadenas logísticas, de colaboración ente operadores logísticos para mejorar la eficiencia, de reducción de tráficos mediante mejoras en la cadena logística, de mejora de las flotas y de las operaciones logísticas para la reducción de emisiones, es decir, todo un conjunto de medidas para hacer más eficientes y sostenibles los servicios de transporte.

Los programas de trabajo y la reciente convocatoria del MCE ofrecen también otras posibilidades para acceder a financiación para desarrollar proyectos de mejora del transporte marítimo. En estas otras prioridades se observa también la importancia de estar incluido dentro de la red básica, ya que el MCE reserva un mayor volumen de recursos a los proyectos relacionados con la red básica, a los que no pueden acceder los puertos de la red global:

- Acciones para establecer plataformas multimodales en puertos, que en el caso de los proyectos en puertos de la red básica tienen su encaje en la prioridad específica “Conexiones hacia y desarrollo de plataformas logísticas multimodales” dentro del objetivo 3 del programa de trabajo plurianual, dotado con 55 millones de euros<sup>38</sup>.
- Las propuestas para el desarrollo y despliegue de servicios electrónicos para el transporte marítimo que faciliten el acceso a la información tienen su propia prioridad en el programa plurianual, dentro del objetivo del MCE de promover la innovación para garantizar unos sistemas de transporte sostenibles y eficientes a largo plazo, para el que se asignan 160 millones de euros en esta primera convocatoria.

---

<sup>38</sup> Los proyectos en puertos de la red global estarían incluidos en el programa de trabajo anual, con una dotación de 10 millones de euros.

- Los proyectos para optimizar y racionalizar los procesos administrativos en puertos, incluyendo sistemas para la gestión de las comunidades portuarias, salvo que estén estrictamente conectadas con la mejora de los enlaces de las AdM deben plantearse en el marco de la prioridad “Sistemas de aplicaciones telemáticas diferentes de las incluidas en el programa de trabajo plurianual”, dentro de la convocatoria del programa anual de trabajo, con un presupuesto de 55 millones de euros.

# 6

## **La financiación de las RTE-T. El mecanismo “Conectar Europa”**

La historia de la red transeuropea de transporte es en buena medida también la historia de su financiación. El nacimiento de la red, a partir de los llamados proyectos de Essen<sup>39</sup>, está vinculado a la priorización de la financiación nacional y europea (principalmente los Fondos Estructurales y el Fondo de Cohesión) hacia dichos proyectos. La preocupación por la financiación de la RTE-T y de los proyectos estratégicos está presente ya en el propio Libro Blanco de Delors, que cuantificaba en 220.000 millones de ecus las necesidades financieras para las redes transeuropeas de transporte hasta 1999 y ya apuntaba que la Comunidad sería capaz de movilizar aproximadamente 90.000 millones, incluidas las contribuciones de los Estados miembros y, ya anticipaba que “dada la actual situación económica de los Estados miembros, no es pensable que el resto pueda financiarse por la vía presupuestaria”. Como se puede ver, no muy diferente a la situación actual. Las cifras de inversión necesarias para completar la red se han ido revisando sucesivamente, y la última estimación del coste realizada por la Comisión sitúa las necesidades de inversión en la totalidad de la red RTE-T para el período 2014-2020 en el entorno de los 500.000 millones de euros, la mitad de ellos para completar la red básica de la RTE-T<sup>40</sup>.

¿Cuáles han sido hasta ahora y cuáles van a ser durante el periodo 2014-2020 los instrumentos disponibles para la financiación de la RTE-T?

---

39 Comisión Europea. “Las infraestructuras de transporte: un problema de financiación” Libro blanco Crecimiento, competitividad, empleo Retos y pistas para entrar en el siglo XXI, apartado 3.4. 1993

40 cfr. Preámbulo del Reglamento (UE) nº 1316/2013, por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», par. (15).

Según las cifras disponibles, la inversión en la red básica de transporte desde 1996 habría ascendido a más de 700.000 millones de euros, de los que aproximadamente 250.000 millones se habrían dirigido a los proyectos prioritarios. La aportación de la Unión a la financiación de la red habría alcanzado aproximadamente 100.000 millones en subvenciones y alrededor de 120.000 millones en préstamos y garantías, de los que algo menos de la mitad se han dedicado a los proyectos prioritarios. La mayor parte de esta financiación, y también de la que se dedicará en el periodo 2014-2020, procede de los Fondos Estructurales y del Fondo de Cohesión, a lo que se añade la financiación específica del programa TEN-T y, a partir de 2014, del nuevo Mecanismo Conectar Europa.

**Tabla 2. Financiación para la RTE-T**

<b>Red Transeuropea de Transporte</b>		<b>1996-1999</b>	<b>2000-2006</b>	<b>2007-2013</b>
Coste (miles de millones €)	Red Básica RTE-T	106	302	390
	- Nuevos Estados Miembros (EU 12)	5	27	72
	- Antiguos Estados Miembros (EU 15)	101	275	318
Contribución de la UE (miles de millones €)	Programa RTE-T	2,23	4,43	8,01
	Fondo Cohesión + FEDER	15,74	25,10	44,20
	Préstamos y garantías BEI	26,50	41,40	53,00
Contribución total de la UE (miles de millones €)	Subvenciones	18,6 (17%)	29,53 (9,8%)	52,20 (13,4%)
	Subvenciones y préstamos	44,56 (41%)	70,93 (22,5%)	105,00 (27%)
	Otros recursos (nacionales)	63,40 (59%)	231,10 (76,5%)	285,00 (73%)

<b>Proyectos prioritarios</b>		<b>1993/96 - 1999</b>	<b>2000 - 2006</b>	<b>2007 - 2013</b>
Coste (miles de millones €)	Proyectos prioritarios RTE-T 30	32,65	93,7	154
	- Nuevos Estados Miembros (EU 12)			16
	- Antiguos Estados Miembros (EU 15)			138
Contribución de la UE (miles de millones de €)	Programa RTE-T	1,35	2,80	5,4
	Fondo Cohesión	3,83	7,0	12,3
	FEDER	1,46	4,81	4,7
	Préstamos y garantías BEI	9,78	16,1	25
Contribución total de la UE (miles de millones €)	Subvenciones	6,64	14,61	22,4
		(20,3%)	(15,6%)	(14,5%)
	Subvenciones y préstamos	16,42	30,71	47,4
		(50,3%)	(32,8%)	(30,8%)
Otros recursos (nacionales)		16,23	63	106,6
		(49,7%)	(67,2%)	(69,2%)

Fuente: <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-funding-and-financing/doc/fundingfigs.pdf>, accedido en enero de 2014.

Desde el primer momento, antes incluso de la aprobación de las primeras orientaciones, la Unión estableció un régimen específico para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas<sup>41</sup>, que dirigía la ayuda comunitaria a los proyectos de interés común, “*determinados con arreglo a las orientaciones a que hace referencia el apartado 1 del artículo 129 C del Tratado*”, hoy artículo 171 del TFUE, que constituyen “*un marco general de referencia destinado a incentivar las acciones de los Estados miembros y, en su caso, de la Comunidad, encaminadas a realizar proyectos de interés común*”. En las recientemente aprobadas el artículo 7 regula detalladamente los proyectos de interés común, que serán los que puedan “*optar a ayuda financiera de la Unión en el marco de los instrumentos disponibles para la red transeuropea de transporte*”.

Este régimen de ayudas, que se concreta en el conocido como programa TEN-T, se ha ido prorrogando y ampliando en los sucesivos periodos de programación<sup>42</sup>, hasta su derogación por el Reglamento que viene a regular el Mecanismo “Conectar Europa” que es el instrumento que para este próximo periodo de programación concentra la financiación comunitaria específicamente dirigida al desarrollo de las redes transeuropeas.

Hay que advertir en todo caso que la contribución financiera comunitaria a las redes transeuropeas no solo se canaliza a través del programa TEN-T, sino también a través de otros instrumentos, principalmente del FEDER y del Fondo de Cohesión, en las regiones elegibles, y también pueden beneficiarse de los préstamos y garantías del Banco Europeo de Inversiones (BEI) y de las garantías del Fondo Europeo de Inversiones\*.

---

41 Reglamento (CE) n° 2236/95 del Consejo, de 18 de septiembre de 1995, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las **redes transeuropeas**.

42 Reglamento (CE) n° 1655/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de julio de 1999, que modifica el Reglamento (CE) n° 2236/95 por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas; Reglamento (CE) n° 680/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte y energía; Reglamento (CE) n° 67/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas.

\* Debido a la fecha de redacción del estudio no se ha podido tener en cuenta el conocido como Plan Juncker.

Otros instrumentos, como el Programa Marco de Investigación (ahora Horizonte 2020) o el programa Marco Polo también han apoyado proyectos directa o indirectamente vinculados a la red transeuropea de transporte.

Aunque ha ido evolucionado a lo largo del tiempo, el programa TEN-T ha venido apoyando, fundamentalmente:

- a) Estudios relacionados con los proyectos, incluidos estudios preparatorios, estudios de viabilidad y de evaluación y otras medidas de apoyo técnico, hasta el 50 % del coste total del estudio, aunque en casos podría superar ese límite;
- b) bonificaciones de intereses sobre los préstamos concedidos por el Banco Europeo de Inversiones u otras entidades financieras públicas o privadas.
- c) contribución a las primas de garantías de créditos del Fondo Europeo de Inversiones o de otras entidades financieras;
- d) subvenciones directas a las inversiones, hasta el 10% del coste total de la inversión, salvo en el caso de los proyectos prioritarios, para los que puede alcanzar el 20%.
- e) participación en capital de riesgo para fondos de inversión o mecanismos financieros comparables destinados prioritariamente a facilitar capital de riesgo para proyectos de redes transeuropeas, inicialmente hasta el 1% de los recursos presupuestarios;
- f) una combinación, cuando proceda, de las ayudas comunitarias contempladas en las letras a) a e), con el fin de obtener un efecto de estímulo máximo a partir de los recursos presupuestarios movilizados, que deberán utilizarse de la forma más rentable posible.

Con la puesta en marcha del Mecanismo «Conectar Europa» («MCE»), éste será el instrumento específico para canalizar la financiación comunitaria específica para las redes transeuropeas, sin perjuicio de la continuidad el apoyo de los fondos estructurales. Como en el Programa TEN-T, el MCE apoyará los proyectos de interés común según lo previsto en las orientaciones para la RTE-T, fundamentalmente para<sup>43</sup>:

- eliminar los cuellos de botella, mejorar la interoperabilidad del transporte, realizar conexiones donde no existan y, en particular, mejorar los tramos transfronterizos.
- garantizar unos sistemas de transporte sostenibles y eficientes a largo plazo, con objeto de prepararse para los futuros flujos de transporte previstos, así como de hacer posible la descarbonización de todos los modos de transporte mediante la transición a tecnologías hipocarbónicas innovadoras y eficientes en el uso de la energía, al tiempo que se optimiza la seguridad.
- optimizar la integración y la interconexión de los modos de transporte y reforzar la interoperabilidad de los servicios de transporte, garantizando al mismo tiempo la accesibilidad de las infraestructuras de transporte.

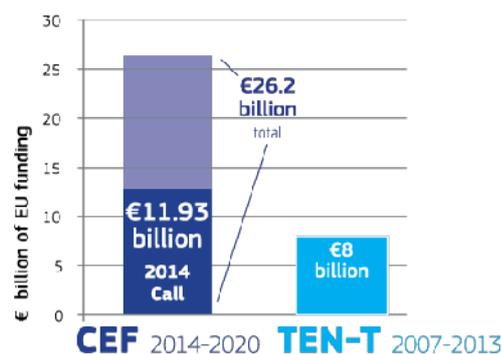
Más precisamente, las actuaciones relacionadas con proyectos de interés común que pueden acceder a la financiación del MCE, en sus diferentes modalidades, podrán ser:

- a) acciones que ejecuten la red básica, incluido el despliegue de nuevas tecnologías e innovación y proyectos y prioridades horizontales, como los sistemas de aplicaciones telemáticas para tráfico viario, ferroviario, por vías navegables interiores y marítimo (STI, ERTMS, SIF y VTMS), o los puertos marítimos, Autopistas del Mar y aeropuertos de la red básica;
- b) acciones que ejecuten la red global, cuando dichas acciones contribuyan a superar enlaces inexistentes, a facilitar los flujos de tráfico transfronterizo o a suprimir los cuellos de botella, cuando dichas acciones contribuyan también al desarrollo de la red básica o interconecten corredores de la red básica, o cuando dichas acciones contribuyan a la implantación del ERTMS en las principales rutas de los corredores ferroviarios de mercancías europeos;

- c) estudios de proyectos de interés común en terceros países;
- d) estudios de proyectos transfronterizos prioritarios previstos en las orientaciones anteriormente vigentes<sup>44</sup> (aunque no hayan quedado incluidos en la red básica);
- e) acciones de apoyo a proyectos de interés común en terceros países;
- f) acciones de implantación de infraestructura de transporte en nodos de la red básica, incluidos los nodos urbanos;
- g) acciones de apoyo a los sistemas de aplicaciones telemáticas<sup>45</sup>;
- h) acciones de apoyo a los servicios de transporte de mercancías;
- i) acciones para reducir el ruido de los trenes de mercancías;
- j) actuaciones de apoyo a programas;
- k) acciones que ejecuten unas infraestructuras seguras y protegidas;
- l) acciones de apoyo a las Autopistas del Mar

La dotación financiera para la aplicación del MCE para el período 2014-2020 será de 33.200 millones de euros, de los que 26.250 millones se dedicarán a la red de transporte. Casi la mitad de estos recursos (11.305 millones) procede en último término del Fondo de Cohesión y solo podrá dedicarse a proyectos en los Estados miembros elegibles para ese Fondo.

El grueso de la financiación del MCE (80%, y hasta un máximo del 85%) se dedicará a los proyectos de la red básica, para “eliminar los cuellos de botella, mejorar la interoperabilidad del transporte, construir los enlaces pendiente s y, en particular, acondi-



cionar los tramos transfronterizos”, fundamentalmente a los proyectos prioritarios para completar los 9 corredores definidos para la realización de la RTE-T, así como un número limitado de tramos identificados en el anexo, entre los que se encuentra el tramo Gijón – Palencia, si bien este, al no estar directamente incluido en los corredores, tiene un nivel de prioridad inferior.

Entre los indicadores que medirán la consecución de estos objetivos se encuentra el número de plataformas logísticas multimodales que incluyan puertos terrestres y marítimos y aeropuertos, conectados a la red ferroviaria, y el número de conexiones mejoradas o nuevas entre puertos a través de las Autopistas del Mar.

La financiación del MCE se distribuirá mediante convocatorias de propuestas basadas en los programas de trabajo adoptados por la Comisión.

Estos programas de trabajo son de dos tipos:

- plurianuales en el sector del transporte para proyectos de interés común enumerados en la parte I del anexo I del Reglamento (prioridades horizontales, corredores de la red básica y otros tramos de la red básica). A la ejecución de estos programas plurianuales se dedicará entre el 80% y el 85 % de los recursos presupuestarios previstos para la RTE-T<sup>46</sup>.
- anuales, en relación con proyectos de interés común no incluidos en los programas de trabajo plurianuales<sup>47</sup>.

El reglamento prevé que se prioricen los proyectos más maduros, en los que la financiación europea sirva para atraer inversión pública y privada y a superar obstáculos financieros, como la falta de financiación del mercado.

---

44 Anexo III de la Decisión nº 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo;

45 Entre ellas, para el transporte marítimo: los servicios de información y gestión del tráfico marítimo (VTMIS) y servicios marítimos electrónicos, incluidos servicios de ventanilla única tales como la ventanilla única marítima, los sistemas comunitarios de puertos y los sistemas de información aduanera pertinentes (artículo 31 del Reglamento (UE) nº 1315/2013

46 El primer programa plurianual fue aprobado por la Decisión de implementación de la Comisión C(2014) 1921 final de 26.3.2014, por el que se establece un Programa de Trabajo Plurianual 2014 para la asistencia financiera en el ámbito del Mecanismo Conectar Europa (MCE) – Sector Transporte para el periodo 2014-2020.

47 El primer programa anual fue aprobado por la Decisión de implementación de la Comisión C(2014) 1919 final de 26.3.2014, por el que se establece un Programa de Trabajo Anual 2014 para la asistencia financiera en el ámbito del Mecanismo Conectar Europa (MCE) – Sector Transporte.

También se valorará el impacto económico, social, climático y medioambiental, y sobre la accesibilidad y la dimensión transfronteriza. Los porcentajes de ayuda máxima para cada proyecto dependen del tipo de proyecto y del tipo de ayuda y se modulará sobre la base de un análisis de la relación coste-beneficio de cada proyecto, la disponibilidad de recursos presupuestarios y la necesidad de maximizar el efecto multiplicador de la financiación de la UE. Estos porcentajes de ayuda no serán de aplicación en el caso de los fondos transferidos por el Fondo de Cohesión en aquellos países elegibles, en los que en muchos proyectos de obras la ayuda europea podrá alcanzar hasta el 85%:

## **Ayuda Tipos de proyectos**

50%	Estudios. Componentes terrestres del ERTMS, de SESAR, de los SIF y del VTMS; componentes de a bordo del ERTMS.
40%	Acciones relativas a tramos transfronterizos y acciones de refuerzo de la interoperabilidad del transporte ferroviario; acciones dirigidas a suprimir los cuellos de botella y tramos transfronterizos en vías navegables interiores.
30%	Inversiones para resolver cuellos de botella en redes de ferrocarril y de carretera. Acciones de apoyo al desarrollo de las Autopistas del Mar.
20%	Otras inversiones <ul style="list-style-type: none"> <li>- Acciones para redes de ferrocarril y de carretera en el caso de los Estados miembros sin redes ferroviarias en su territorio o en caso de un Estado miembro, o de una parte de un Estado miembro, con una red aislada y sin transporte de mercancías por ferrocarril de larga distancia.</li> <li>- Acciones para el transporte terrestre, los accesos y el desarrollo de plataformas logísticas multimodales, incluidos los enlaces de la red de carreteras con puertos marítimos e interiores y aeropuertos, así como el desarrollo de puertos.</li> </ul>

- Acciones destinadas a reducir el ruido de los trenes de mercancías incluso mediante la modernización del material rodante existente.
  - Componentes terrestres de los STI para el sector de carreteras; componentes de a bordo de SESAR, del SIF, del VTMISS y del STI para el sector de carreteras.
  - Otros sistemas de aplicaciones telemáticas, los servicios de transporte de mercancías y las áreas de estacionamiento protegidas en la red básica de carreteras.
- 

La gestión del MCE ha sido encargada a una nueva Agencia, la Agencia Ejecutiva para la Innovación y las Redes (Innovation and Networks Executive Agency - INEA), sucesora de la Agencia Ejecutiva para la RTE-T (TEN-T EA), encargada precisamente de la gestión del programa TEN-T. La INEA asegurará la culminación de los programas de periodos anteriores (TEN-T y Marco Polo 2007-2013) y la gestión del MCE.

La primera convocatoria del MCE (publicada el 11 de septiembre de 2014, con plazo de presentación de propuestas hasta el 26 de febrero de 2015) confirma la prioridad otorgada a los proyectos enmarcados dentro de los corredores multimodales de la red básica.

La mayor parte de los 11.930 millones de euros, el 46% del total previsto para el MCE, que se van a comprometer en esta primera convocatoria se dedicarán a la ejecución del programa de trabajo plurianual. De ellos, 6.000 millones se dedicarán a la eliminación de los cuellos de botella, la construcción de los enlaces necesarios, la mejora de la interoperabilidad ferroviaria y, en particular, a la mejora de los tramos transfronterizos. Adicionalmente, 4.000 millones de destinarán a los proyectos que se ejecuten en los Estados elegibles para el Fondo de Cohesión. Resumen de la distribución de recursos del MCE para la convocatoria 2014 en los Estados no elegibles para el Fondo de Cohesión.

	<b>Programa de trabajo plurianual</b>	<b>M€</b>	<b>Programa de trabajo anual</b>	<b>M€</b>
<b>Objetivo 1. Eliminación de cuellos de botella, mejorar la interoperabilidad del transporte; realizar conexiones donde no existan y mejora de los tramos transfronterizos.</b>	Corredores de la red básica.	5.500	Red básica.	475
	Otros tramos de la red básica.	250	Red global	250
	Interoperabilidad ferroviaria.	50	Conexión con países vecinos.	40
	ERTMS	200		
<b>Objetivo 2. Garantizar unos sistemas de transporte sostenibles, eficientes y seguros</b>	Innovación.	160	Innovación	20
	Transporte seguro y fiable.	90	Servicios de transporte de mercancías.	25
			Reducción del ruido.	20
<b>Objetivo 3. Integración e interconexión de los modos de transporte y refuerzo de la interoperabilidad de los servicios de transporte garantizando la accesibilidad de las infraestructuras de transporte.</b>	SESAR (Cielo Único Europeo).	300	Aplicaciones telemáticas.	55
	RIS (Servicios de Información Fluvial).	25		
	ITS (Servicios de Transporte Inteligente).	70	Accesibilidad.	10
	Autopistas del Mar.	250		
	Nodos urbanos de la red básica.	50	Nodos urbanos de la red básica.	25
	Plataformas logísticas multimodales.	55	Plataformas logísticas multimodales.	10
<b>Total</b>		<b>7.000</b>		<b>930</b>

Fuente: <http://rea.ec.europa.eu>

Los corredores de la red básica se llevan por tanto el grueso de los fondos de esta primera convocatoria, ya que a ellos se destinarán 5.500 millones de euros. Para las otras secciones de la red básica no incluidos en los corredores se destinarán 250 millones de euros (en este apartado se incluirían los proyectos relativos a la conexión Gijón-Palencia y A Coruña-Vigo-Palencia, en tanto que cuello de botella no incluido en ninguno de los corredores de la red básica). Los otros 250 millones se reparten entre el despliegue del ERTMS y los proyectos de interoperabilidad ferroviaria.

Dentro de este objetivo, podrían financiarse proyectos para mejorar la accesibilidad desde los puertos al hinterland, principalmente a través de enlaces ferroviarios o de carreteras si no hubiese alternativas, proyectos para mejorar la seguridad del tráfico marítimo o la mejora de las operaciones portuarias y, en especial, infraestructuras y equipos para la gestión de residuos y la prevención de contaminación y para la utilización de energías alternativas en el transporte marítimo, como las instalaciones de suministro de GNL o de energía eléctrica.

Sin embargo, hay un volumen importante de recursos disponibles para los otros objetivos y sub-objetivos de los programas de trabajo del MCE. Así, otros 1.000 millones de euros se destinarán al resto de objetivos de financiación del programa plurianual del MCE, entre los que se encuentran la innovación en el transporte, la mejora de la seguridad, la integración e interconexión multimodal, la interoperabilidad de servicios de transporte y la accesibilidad de las infraestructuras de transporte. Para la ejecución del programa de trabajo anual se dedican 930 millones de euros, que se destinarán a financiar proyectos de desarrollo de infraestructuras o de las políticas de transporte a corto plazo, menos maduros, de menor alcance y más genéricos.

Dentro de la segunda prioridad de inversión, con el objetivo de garantizar unos sistemas de transporte sostenibles y eficientes a largo plazo, el MCE apoyará el despliegue de nuevas tecnologías e innovación en todos los modos de transporte, con énfasis en la descarbonización, la seguridad y las tecnologías innovadoras de fomento de la sostenibilidad, explotación, gestión, accesibilidad, multimodalidad y eficiencia de la red.

Dentro de este objetivo se incluye también el apoyo a la mejora de la eficiencia y sostenibilidad de los servicios de transporte de mercancías, entre los que se encontrarían los proyectos para la transferencia de cargas desde la carretera a otros modos de transporte más eficientes y más respetuosos con el medio ambiente.

Finalmente, dentro del tercer objetivo de financiación, dirigido a optimizar la integración e interconexión de los modos de transporte y el refuerzo de la interoperabilidad de los servicios de transporte garantizando la accesibilidad de las infraestructuras de transporte, se financiarían proyectos para el desarrollo e implementación de sistemas inteligentes de transporte, los proyectos relacionados con las Autopistas del Mar o el desarrollo de plataformas logísticas multimodales. La previsión es que 250 millones se destinen a proyectos relacionados con las Autopistas del Mar, algo menos de lo dedicado a esta prioridad durante el periodo 2007-2013.

Las ayudas del MCE se van a destinar fundamentalmente a la asistencia técnica, a la realización de estudios y proyectos y a la mejora tecnológica y solo ocasionalmente a complementar otras fuentes de financiación. En el caso de las inversiones el porcentaje de financiación ofrecida por el MCE (20% salvo en supuestos muy concretos) es por regla general inferior al que puede ofrecer el FEDER o el Fondo de Cohesión, por lo que la mayor parte de los proyectos de obras se seguirán financiando prioritariamente a través de estos últimos. Además, aunque el presupuesto del MCE supera ampliamente el de periodos anteriores, supone aproximadamente un 10% del total de fondos de la Cohesión económica, social y territorial para el periodo 2014-2020.

En todo caso, la inelegibilidad para el Fondo de Cohesión y la disminución de las aportaciones de los fondos estructurales y su concentración en prioridades diferentes de las infraestructuras (innovación y sostenibilidad) para la mayor parte de las Comunidades Autónomas españolas aconsejan prestar atención a las oportunidades de financiación que ofrece el MCE, especialmente por su potencial en la preparación de proyectos de inversión de cara a la atracción de fuentes de financiación alternativa a la inversión pública.

La atracción de fondos privados para la financiación de infraestructuras es una prioridad para la Unión Europea, como medio para superar las restricciones a las que están sometidos los presupuestos públicos. Efectivamente, uno de los objetivos del MCE es incrementar la utilización de instrumentos financieros para apoyar el despliegue de la RTE-T, aumentando hasta el 10% del total de la dotación financiera el porcentaje de fondos que se pueden dedicar a estos instrumentos, es decir, un máximo de 3.320 millones de euros. Además, para dinamizar la utilización de los instrumentos financieros y promover la atracción de fondos privados hacia la financiación de las infraestructuras de la RTE-T, la convocatoria del MCE prioriza las acciones que permitan generar un flujo de proyectos estructurados utilizando colaboraciones público-privadas (PPP) y otros modelos de “project finance”, tanto para utilizar los instrumentos financieros del MCE como para acceder a otras fuentes de financiación, en particular a través del Banco Europeo de Inversiones.

El Reglamento MCE prevé la creación de instrumentos financieros de capital y de deuda (garantías y préstamos) con el objetivo potenciar el efecto multiplicador del gasto de la Unión atrayendo recursos complementarios procedentes de inversores privados. El anexo I del Reglamento regula las condiciones y procedimientos para la creación y operación de estos instrumentos, que constarán de:

- a) un instrumento para créditos y garantías facilitados por instrumentos de reparto de riesgo, en particular mecanismos de mejora crediticia y obligaciones para la financiación de proyectos («Instrumento de Deuda»), y
- b) un instrumento para el capital («Instrumento de Capital»)

Estos instrumentos aún no han sido desarrollados y están pendientes de una evaluación previa que debe realizar la Comisión, de acuerdo con lo que establece el Reglamento Financiero<sup>48</sup>.

En el diseño de estos instrumentos se pretende aprovechar la experiencia de la cooperación con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), a través, por ejemplo del Instrumento de Garantía de Préstamos para los proyectos de la Red Transeuropea de Transporte (LGTT) y, en particular, de la nueva Iniciativa Europa 2020 de bonos para la financiación de proyectos, cuya función es atraer y garantizar recursos de inversión para proyectos de infraestructura de interés estratégico europeo. De hecho, el propio Reglamento prevé la posibilidad de los nuevos instrumentos absorban a los instrumentos creados en el periodo anterior.

La Iniciativa Europa 2020 de Obligaciones para la Financiación de Proyectos (Project Bond Initiative) es un instrumento de riesgo compartido creado por la Comisión Europea (CE) y el Banco Europeo de Inversiones (BEI) para facilitar la emisión de obligaciones que resulten atractivas a los inversores en deuda del mercado de capitales, de modo que las sociedades emisoras puedan financiar proyectos en los sectores de las redes transeuropeas. La fase piloto de esta iniciativa se inició en noviembre de 2012 y llegará hasta el fin de 2014, previéndose su pleno despliegue en el marco del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE).<sup>49</sup>

El BEI ha venido siendo un instrumento clave para la financiación de los proyectos de las RTE mediante una variedad de instrumentos financieros, y su política de financiación de proyectos relacionados con el transporte está dirigida prioritariamente a la financiación de proyectos de la RTE-T, siempre que ofrezcan un marco adecuado de retornos económicos y sean financieramente sostenibles. La financiación de proyectos de infraestructura y equipamientos encuadrados dentro de la RTE-T es una prioridad dentro de las directrices del Banco<sup>50</sup>. El BEI ofrece principalmente dos tipos de financiación para proyectos de RTE:

---

48 Reglamento 966/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de octubre de 2012 sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión

49 Comisión Europea (2013). Informe provisional sobre la fase piloto de la Iniciativa Europa 2020 de obligaciones para la financiación de [proyectos](#). COM(2013) 929 final. Bruselas, 19.12.2013

50 BEI, EIB Transport Lending Policy, 2011

- préstamos individuales para programas o proyectos de coste superior a 25 millones de euros, encuadrados dentro de grandes proyectos de infraestructura como las RTE<sup>51</sup>;
- diversos fondos de capital para infraestructuras en los que el BEI participa con la finalidad de inyectar capital propio en proyectos PPP de RTE.

Otros instrumentos de los que dispone el BEI para la financiación de infraestructuras son la Facilidad de Financiación Estructurada (SFF) y la Facilidad de Garantía de Préstamos para Proyectos de RTE de Transporte (LGTT). La SFF primera permite al BEI financiar proyectos que se consideren prioritarios (como por ejemplo los de las RTE) con un perfil de riesgo superior al que normalmente acepta el Banco, a través de diferentes mecanismos de deuda (préstamos y garantías). La LGTT, creada en el marco del programa de RTE-T para el periodo 2006-2013 aspira a promover una mayor participación del sector privado en la financiación de este tipo de infraestructuras<sup>52</sup>. Con diferentes instrumentos, el BEI está colaborando con la Comisión en la mejora de los instrumentos que puedan impulsar una mayor participación de agentes privados en la financiación de la RTE-T, aportando garantías y financiación subordinada que mejore las condiciones de riesgo de estos proyectos<sup>53</sup>.

En los últimos años el BEI ha apoyado financieramente diversos proyectos de autoridades portuarias de toda Europa. En España la ampliación de los puertos de Bilbao y Tarragona ha contado con la financiación del BEI (60 millones de euros cada uno). En otros países destacan los proyectos de Rotterdam (800 M€ en varias operaciones), Liverpool (185 M€), Amberes (160 M€), Genova (100 M€), Southampton (82 M€) Leixoes (70 M€) o El Pireo (50 M€).

---

51 Un caso que se presenta como ejemplo de la participación del BEI en la financiación de proyectos de las RTE es el préstamo de 77,6 millones de EUR para señalización y telecomunicaciones del AVE Albacete-Alicante. <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2012/2012-071-77-6-millones-de-eur-para-senalizacion-y-telecomunicaciones-del-ave-albacete-alicante.htm>

52 BEI, Financiaciones del BEI para las Redes Transeuropeas, 2009

53 Comisión Europea – BEI (2009) Issues Paper on facilitating additional TEN-T investment. October 2009

# 7 **El Principado de Asturias y el Puerto de Gijón en las RTE-T**

## 7.1. **El Puerto de Gijón, nodo de la red básica de la RTE-T en el Principado de Asturias**

La revisión de las orientaciones de la RTE-T ha modificado la consideración de las infraestructuras de transporte del Principado de Asturias en el marco de la Red. Tras la entrada en vigor de las nuevas orientaciones para la RTE-T el Puerto de El Musel ha quedado como único nodo de la red básica de la RTE-T en el Principado de Asturias. Esto constituye un hecho de enorme importancia ya que permite conectar a Asturias con los ejes prioritarios de desarrollo de la red, contribuye a reducir su aislamiento y ofrece posibilidades de incrementar sus conexiones exteriores. La inclusión del Puerto de Gijón en la red básica de la RTE-T es, evidentemente, una buena noticia, una excelente noticia, en la medida en que asegura que sus conexiones terrestres y marítimas tendrán una consideración prioritaria en la asignación de fondos comunitarios, ya sea a través del nuevo Mecanismo Conectar Europa o de la posibilidad de aplicar los recursos de los Fondos Estructurales.

**Tabla 3. Las infraestructuras de transporte del Principado de Asturias en la RTE-T**

<b>Infraestructuras</b>	<b>Situación anterior (hasta 21/12/2013)</b>	<b>Situación actual</b>
<b>Carreteras</b>	Las vías de alta capacidad que atraviesan la Comunidad (A-8, A-64 y A-66) están incluidas en la red de carreteras de la RTE-T.	De las vías de alta capacidad que atraviesan la Comunidad, la A-8 está incluida en la red básica y la A-64 y la A-66 están incluidas en la red global de la RTE-T.
<b>Ferrocarriles</b>	La conexión ferroviaria de alta velocidad con la meseta y su continuación hasta conectar con el corredor sub-cantábrico en León está recogida como planeada de acuerdo con la Directiva 96/48/EC <sup>54</sup>	El tramo Palencia- Gijón forma parte de la red básica de transporte de mercancías, y de la red global de transporte de pasajeros.
<b>Puertos</b>	Los puertos de interés general de la Comunidad Autónoma están incluidos en la categoría A.	El puerto de Gijón está incluido como nodo de la red básica. El puerto de Avilés está incluido en la red global.
<b>Aeropuertos</b>	El aeropuerto de Asturias está incluido en la quinta categoría en la que se clasifican los aeropuertos de la UE, los aeropuertos regionales.	El aeropuerto de Asturias está incluido en la red global.
<b>Red de transporte combinado</b>	El Noroeste de España no está incluido en esta red.	El Noroeste de España no está incluido en los corredores europeos, pero las conexiones con el corredor atlántico se consideran cuellos de botella de atención prioritaria.

Las nuevas orientaciones otorgan una mayor prioridad a la culminación de la red básica, a través, principalmente, de los corredores, como instrumento de coordinación transnacional y de sincronización de proyectos, pero también, como señala la exposición de motivos, para impulsar el resto de infraestructuras de la red básica *“de forma que se eliminen los cuellos de botella, se incrementen las conexiones transfronterizas y se mejore la eficiencia y la sostenibilidad”*. La posición periférica de Asturias (un hecho geográfico indiscutible), lejos de los principales de las áreas de mayor densidad de población de la Península Ibérica y de la UE y consecuentemente de los ejes de crecimiento y de transporte de larga distancia de la Unión Europea, queda en evidencia con su alejamiento de los principales corredores que constituyen la malla principal de la Red Transeuropea de Transportes, de modo que solamente la presencia del Puerto de Gijón la vincula con la red básica.

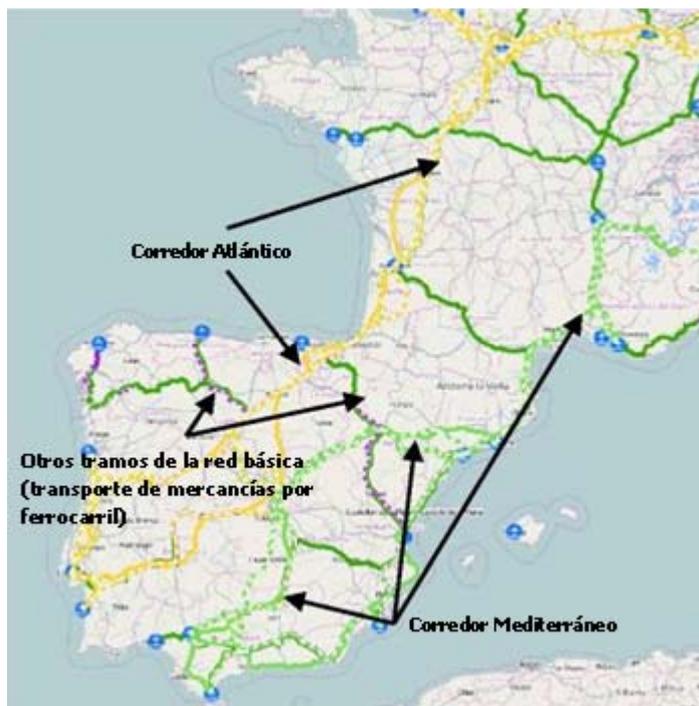
El corredor atlántico, que debería conectar el oeste y el norte de la Península Ibérica con los ejes transeuropeos, la corta en diagonal desde la costa portuguesa hasta la frontera franco-española en Irún con dos ramificaciones desde Valladolid, una hacia Madrid (donde se conecta con el corredor mediterráneo), Lisboa y Sines y otra hacia Oporto y Leixoes. Como consecuencia, de no ser por la presencia del puerto de Gijón, y el de A Coruña, el extremo noroccidental de la Península Ibérica (principalmente Galicia y Asturias) hubiese quedado totalmente alejado de la red básica. Si el puerto de El Musel no hubiera sido considerado como nodo de la red básica, supondría la imposibilidad de acceder a financiación europea para completar el enlace multimodal con el resto de la red básica, que quedaría relegado como proyecto menos prioritario, ya que no reuniría los requisitos de valor añadido europeo exigidos por las orientaciones.

---

54 Directiva 96/48/CE del Consejo de 23 de julio de 1996 relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, derogada por la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (Texto refundido).

La incorporación del Puerto de Gijón a la red básica es por tanto un hecho cuya importancia no debe minusvalorarse, sobre todo porque, como se ha señalado anteriormente, el proceso de definición de las infraestructuras de la red básica ha sido complejo. Así por ejemplo, el de Gijón no estaba considerado entre los potenciales puertos de la red básica en el estudio realizado para la Comisión Europea durante el proceso de revisión de las orientaciones para la RTE-T<sup>55</sup>. En ese estudio se contemplaban 57 puertos en toda la UE, y cuatro en España, Algeciras, Bilbao, Valencia y Barcelona, si bien ya se señalaba la existencia de un gap en el noroeste de España, y se sugería la posibilidad de incorporar los puertos de Gijón, Vigo o La Coruña.

### Gráfico 6. Los corredores europeos en la Península Ibérica



Fuente: TENtec:  
<http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/main.jsp>

En este sentido, las nuevas orientaciones suponen una mejora respecto de la situación anterior, ya que de acuerdo con los mapas incluidos como anexo en la Decisión 661/2010/UE, vigente hasta diciembre de 2013, el Principado de Asturias, y todo el Noroeste de la Península por encima del eje Irún-Valladolid, quedaba fuera de la red de transporte combinado, con la excepción de la conexión de Vigo al eje atlántico portugués.

55 Newton, S. Kawabata, Y. Maurer, H. Pearman, A. van Meijeren, J. de Jong, G. Ports and their connections within the TEN-T. Final report for project TREN/R1/350-2008 lot 2 European Commission, Directorate-General Mobility and Transport, 2010

En las nuevas orientaciones, con la inclusión del Puerto de Gijón como nodo de la red básica de la RTE-T en el Principado de Asturias sus conexiones terrestres quedan también incluidas entre los proyectos prioritarios a los que se podrá destinar la financiación del Mecanismo Conectar Europa, así como, con carácter prioritario, otras posibles ayudas comunitarias con objeto de que estén completadas, como máximo, en el horizonte de 2030.

Efectivamente, la lista preliminar de proyectos de la red básica en el sector del transporte incluida en la parte I del anexo 1 del Reglamento del Mecanismo Conectar Europa recoge entre el listado de “otros tramos de la red básica” (frente a los incluidos dentro de los corredores) los tramos A Coruña – Vigo – Palencia y Gijón – Palencia, y los califica como cuello de botella<sup>56</sup> en el marco del transporte ferroviario y de las Autopistas del Mar y señala que las obras se encuentran “en curso (incluidos puertos y plataformas)”. Como se ha señalado anteriormente las inversiones que se realicen en los accesos y el desarrollo de plataformas logísticas multimodales, los enlaces de la red de carreteras con el puerto, los proyectos para el desarrollo del puerto, y, por supuesto, los relacionados con las Autopistas del Mar podrán acceder a las ayudas del MCE.

## **7.2. La RTE-T en el hinterland del Puerto de Gijón y sus implicaciones para los flujos logísticos.**

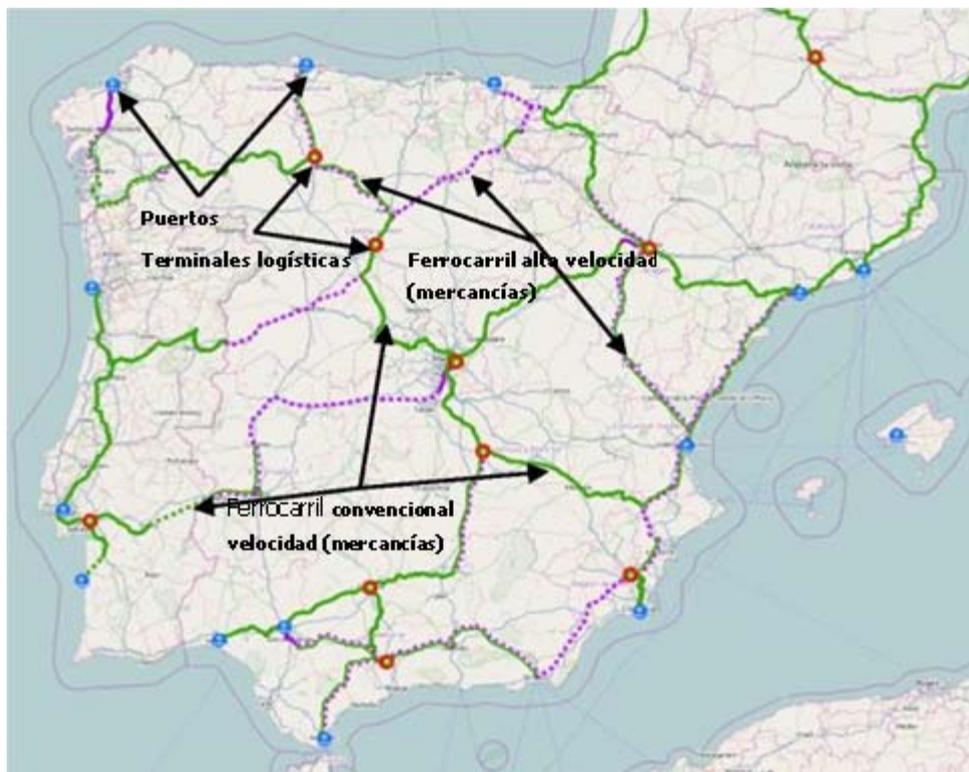
La capa básica de la RTE-T en la Península, en lo que se refiere al transporte de mercancías intermodal se apoya en una trama compuesta por ferrocarriles convencionales y de alta velocidad que conectan los principales nodos urbanos y las terminales multimodales.

---

<sup>56</sup> El Reglamento define «cuello de botella» como barrera física, técnica o funcional que provoca una ruptura del sistema que afecta a la continuidad de los flujos transfronterizos o de larga distancia y que se puede vencer mediante la creación de una infraestructura nueva o mediante una mejora sustancial de las infraestructuras existentes capaz de aportar mejoras significativas que resuelvan las limitaciones de los cuellos de botella.

La estructura de la red presenta tres grandes ejes sudoeste - noreste (Centro de Portugal – Frontera de Irún por Valladolid, Lisboa – Madrid – Zaragoza – Barcelona – Francia, y el eje Mediterráneo, bien a lo largo de la costa o conectando Sevilla con Madrid), que forman parte de los dos corredores de la red básica, el Corredor Atlántico y el Corredor Mediterráneo. Por otro lado, dos ejes Norte/Noroeste – Este, uno de ellos enlazando el País Vasco con el Mediterráneo por el eje del Ebro, y otro desde el Noroeste, atraviesan toda la Península hacia los diferentes puertos del Mediterráneo sur.

### Gráfico 7. Infraestructuras de transporte de mercancías incluidas en la capa básica de la RTE-T en la Península Ibérica



Fuente: TENtec: <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/main.jsp>

Los cruces de estos ejes actúan, en muchos casos a través de las terminales multimodales, como conexiones para permitir múltiples combinaciones. Un factor que puede tener relevancia a medio plazo es la disponibilidad de ferrocarriles de alta velocidad de uso mixto, para mercancías y pasajeros que permitan maximizar la utilización de las infraestructuras de la alta velocidad.

En el norte de España solamente los puertos de Gijón y Bilbao tendrán conexión de mercancías de alta velocidad desde las terminales multimodales más próximas. El Puerto de Gijón tiene además la ventaja de la proximidad de las terminales de Valladolid y Venta de Baños, en la red global, y León, que pueden captar tráfico de una amplia zona cuya salida marítima natural se sitúa en el norte de la Península. Para estos cargadores la ventaja que puede suponer la puesta en funcionamiento de la Variante de Pajares puede ser relevante.

Un estudio sobre el paso de trenes de mercancías por la línea de alta velocidad en Pajares realizado por el Grupo de estudios e investigación de economía y explotación del transporte de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles señala que la línea de alta velocidad a Asturias resolverá los problemas de los trenes de mercancías derivados del kilometraje y de las fuertes pendientes del trazado convencional. Algunas de las conclusiones más relevantes de este estudio ponen de manifiesto el potencial de la Variante de Pajares para el tráfico de mercancías y por tanto, si se coordina adecuadamente, del Puerto de El Musel para la entrada y salida de mercancías hacia la Meseta:

- Incremento de las velocidades y reducción de los tiempos de viaje entre La Pola de Lena y La Robla, que pasaría de aproximadamente dos horas a menos de 50 minutos, en el caso de que la Variante estuviera en pleno funcionamiento (con doble vía).
- Incremento de la capacidad de transporte de mercancías. El estudio estima que se podrían intercalar entre tres y cuatro trenes de mercancías entre cada tren de pasajeros si hubiese un tren de pasajeros cada hora, lo que como el propio estudio señala sería un uso “extraordinario” de la línea. En estas condiciones la capacidad sería de 58 trenes día frente al promedio actual que está en torno a 20, siempre que la organización logística lo permitiese.
- Menores costes de explotación, derivados de la mayor carga admisible para la misma máquina (por la mejora del trazado) del menor tiempo de viaje, de la mayor capacidad mayor fiabilidad, disponibilidad y amplitud de horario. La estimación del estudio es que se conseguiría una reducción por encima del 30%, incluyendo el incremento previsible del pago por uso de la infraestructura.

- Efectos medioambientales. El estudio resalta que las ventajas medioambientales superan incluso a las económicas, por la reducción del consumo de energía y de las emisiones de gases de efecto invernadero, con un ahorro estimado anual de 3,3 millones de kv/h y una reducción de las emisiones de 1,36 millones de kilos de CO2.

La importancia de este trazado ha sido resaltada también en el último informe anual sobre la ejecución de los proyectos prioritarios de la RTE-T en la Península Ibérica<sup>57</sup>.

La mejora del acceso ferroviario al puerto de Gijón puede colocarlo por tanto en disposición de incrementar los tráficos de entrada y de salida. Existen algunos estudios, realizados durante las fases preparatorias de las Autopistas del Mar que señalaron ya las posibilidades de captar tráficos de mercancías que atraviesan los Pirineos en ambas direcciones para trasladarlos al transporte marítimo de corta distancia. La actualización y el análisis de los datos de esos tráficos desbordan los límites de este trabajo pero es obligatorio hacer referencia a las principales conclusiones del proyecto WEST-MOS<sup>58</sup>:

El potencial de carga que podría ser transferido a la Autopista del Mar del Atlántico/Mar del Norte podría alcanzar 9,2 millones de toneladas. Aunque esta estimación probablemente necesitaría ser corregida en términos temporales en la medida en que está basada en un incremento de los tráficos que no se ha producido como consecuencia de la crisis económica, seguramente revela un potencial aún no explotado.

---

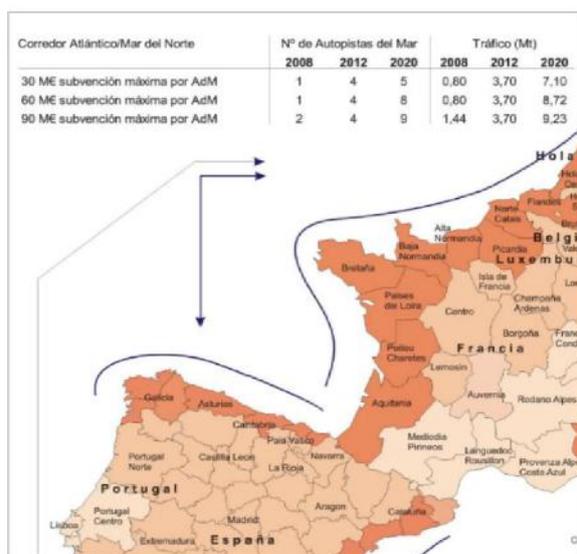
57 Secchi, C. Informe Anual del coordinador. Informe anual de actividad 2012-2013. Proyecto prioritario nº 3: Eje ferroviario de alta velocidad del sudoeste de Europa. Proyecto prioritario nº 19: Interoperabilidad del ferrocarril de alta velocidad en la Península Ibérica. Bruselas, Octubre 2013.

58 WEST – MOS INTEGRATED PLAN. Disponible en la web “Preparing for Motorways of the Sea” <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorwayssea/preparingen.htm>. Consultado el 25/3/2014.

- Se estima que en el Atlántico/Mar del Norte habría potencial para 9 rutas de Autopista del Mar en el horizonte de 2020, aunque también advierte que el número de rutas y el crecimiento de los tráficos que las harían viables dependería de las ayudas que se pudieran dedicar a la oferta y a la demanda para poner en servicio las rutas y romper la inercia de los transportistas. En este punto habría que traer a colación también las barreras regulatorias a las que se enfrenta el desarrollo de estas rutas, por la desventaja competitiva frente a otros modos de transporte: administrativas, de internalización de costes, etc.

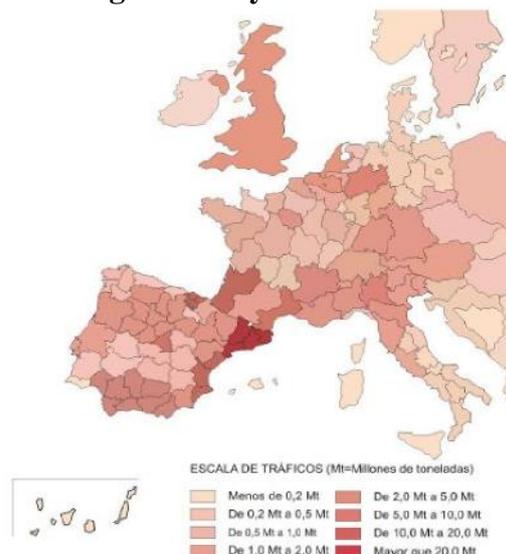
- El informe concluye que los efectos generados por las Autopistas del Mar justificarían ayudas públicas de entre 30 y 60 millones de euros para el desarrollo de las rutas, con una adecuada programación de acuerdo a la maduración de la demanda que pueda ser atraída a esas autopistas. La situación generada con la finalización de las ayudas directas a la explotación de la línea Gijón – Saint Nazaire pueden obligar a poner en cuestión el modelo elegido, frente a otros sistemas de apoyo como el Eco-bonus italiano.

**Gráfico 8. Estimación de la evolución del tráfico en las Autopistas del Mar del Atlántico**



Fuente: WEST – MOS ÍNTEGRATED PLAN.

**Gráfico 9. Peso relativo de las diferentes regiones en función del volumen de tráfico de mercancías por carretera generado y recibido**

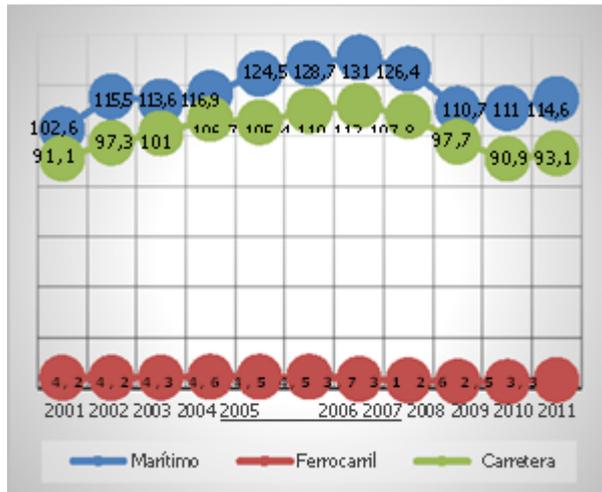


Fuente: WEST – MOS ÍNTEGRATED PLAN.

Efectivamente, las previsiones de tráficos han quedado lejos de haberse cumplido, principalmente como consecuencia de la disminución de los tráficos como consecuencia de la crisis económica. Según los datos del Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos el flujo total de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica alcanzó su máximo en 2007 y su mínimo en 2009. Entre 2001 a 2007 el tráfico aumentó de media un 3,7% por año, mientras que disminuyó un 6,5% de media por año de 2007 a 2009. Sin embargo el Observatorio constata una tendencia a la recuperación de los tráficos a partir de 2010, y una tendencia de más largo plazo de incremento de tráfico marítimo, que gana peso en los tráficos de mercancías desde y hacia la Península Ibérica.

Sin embargo, la evolución más reciente de los tráficos parece apuntar que sigue existiendo potencial para el traslado de carga desde la carretera a otros medios de transporte en el entorno del Puerto de Gijón. Casi la mitad de los 93,1 millones de toneladas transportados por carretera a través de los Pirineos en 2011 lo hicieron a través de la A-8 o de otras carreteras próximas. Del total transportado por carretera 44,1 millones de toneladas tuvieron como destino final otros países distintos de Francia, mayoritariamente los 15 Estados miembros de la UE antes de 2004, localizados mayoritariamente en la fachada atlántica y del Mar del Norte. Los mapas de distribución territorial de los intercambios (Gráfico 9) muestran el peso de la fachada mediterránea y del arco alpino, pero también ponen de manifiesto la importancia de los intercambios con el Reino Unido y el Norte de Europa, así como del cuadrante noroeste de la Península Ibérica.

**Gráfico 10. Evolución de los flujos de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica (millones de t)**



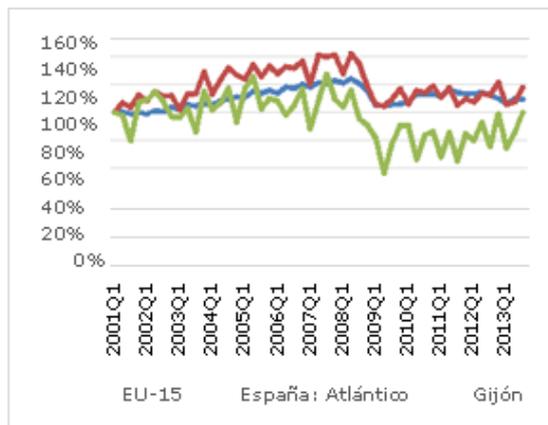
Fuente: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos 2011

El volumen de tráfico rodado por el paso occidental de los Pirineos (aproximadamente 9.000 camiones día) y el hecho de que, tal como destaca el estudio del proyecto WEST-MOS, el tráfico marítimo de corta distancia en el Atlántico no esté tan consolidado como en el Mediterráneo occidental ofrece oportunidades para ampliar los tráficos por vía marítima.

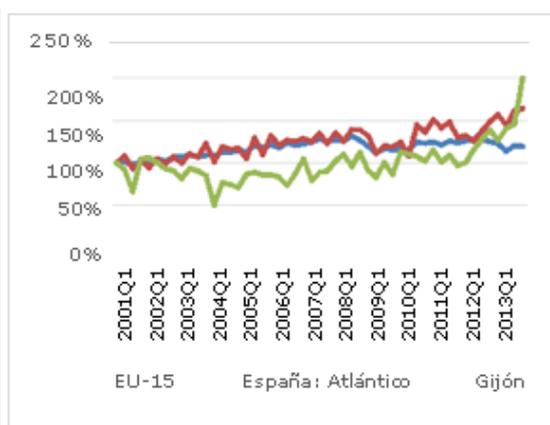
La consolidación de los servicios de transporte marítimo de corta distancia es una de las principales razones que explican que Italia sea el principal destino de los intercambios por vía marítima, superando los 18 millones de toneladas en 2011, a pesar de no ser el principal destino de las exportaciones españolas.

El análisis de las tendencias de los tráficos marítimos en la última década muestra el fuerte impacto de la crisis a partir del primer trimestre de 2008 y la tendencia a la recuperación desde mediados de 2009. En la evolución comparada destaca en buen comportamiento de los tráficos de salida desde el Puerto de Gijón, que se han recuperado de manera notable desde finales de 2011, coincidiendo en buena medida con la puesta en marcha y consolidación de la Autopista del Mar entre Gijón y Saint-Nazaire. La interrupción de esta conexión es sin duda una mala noticia, pero ello no significa automáticamente que la AdM sea inviable. Los estudios más recientes realizados en el marco de la elaboración del Plan Estratégico del Puerto mantienen la estimación de que existe un potencial para el establecimiento de rutas de corto recorrido en el Arco Atlántico, que se cifra en torno a 15,7 millones de toneladas, siempre que se fomente la demanda a través de la acción comercial de los operadores logísticos navieras y los puertos y se ajuste la oferta en términos de coste, tiempos, eficiencia y calidad.

**Gráfico 11. Evolución comparativa de los tráficos marítimos de los principales puertos de la UE-15, de los puertos españoles del Atlántico y del Puerto de Gijón. Total tráficos de entrada y de salida (2001=100)**



**Gráfico 12. Evolución comparativa de los tráficos marítimos de los principales puertos de la UE-15, de los puertos españoles del Atlántico y del Puerto de Gijón. Tráficos de salida (2001=100)**



Fuente: Elaboración propia a partir de Eurostat. Maritime transport - Goods (gross weight) - Quarterly data - Main ports - by direction and type of traffic (national and international) [mar\_go\_qm]

Por tanto, con las precauciones obligatorias derivadas de las incertidumbres sobre la evolución de la economía, las perspectivas apuntan a la recuperación de los tráficos, con lo que es previsible que se incremente la demanda de transporte marítimo, apoyada por las estrategias y prioridades políticas de la Unión Europea, que promueven la transferencia de cargas desde la carretera a otros modos de transporte menos contaminantes, principalmente al transporte ferroviario y marítimo. Los últimos datos sobre transporte marítimo confirman la tendencia al crecimiento del tráfico y al aumento del tamaño medio de los barcos, lo que seguirá exigiendo una continua adaptación de las infraestructuras portuarias.

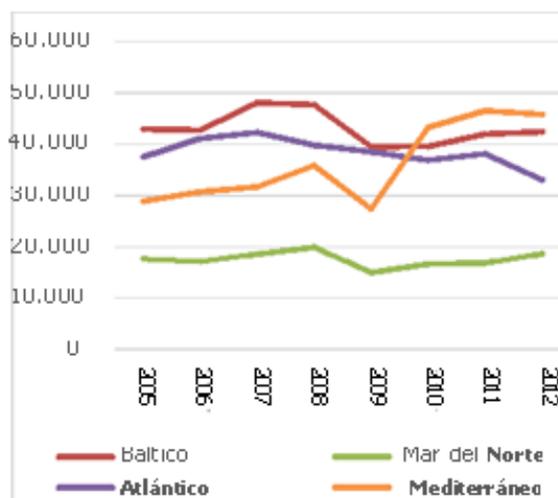
El Observatorio del transporte intermodal terrestre y marítimo del Ministerio de Fomento también hace hincapié en el potencial del transporte combinado y del transporte marítimo como parte de la cadena de servicios de transporte puerta a puerta, y señala las conexiones entre los puertos de Gijón, Santander y Bilbao con el sur de Inglaterra y centro Europa como líneas con un potencial para el desarrollo de servicios de transporte marítimo de corta distancia (Short Sea Shipping), en el contexto de las políticas europeas para promover el transporte marítimo. Aunque los datos que maneja el estudio son anteriores a la crisis económica, se destaca el progresivo aumento de los tráficos de contenedores y de ro-ro en el SSS en Europa. El observatorio señala que en 2011 había 34 líneas en la fachada atlántica y 46 en la mediterránea, operadas por un total de 57 navieras, que conectan con 53 puertos de manera directa y con 38 de forma indirecta, con un notable crecimiento a lo largo de los últimos años. El crecimiento de los tráficos marítimos ro-ro en la cuenca mediterránea muestra el potencial de este modo de transporte, si bien estos tráficos también se han resentido como consecuencia de la crisis<sup>59</sup>.

El Observatorio contiene un análisis sobre las posibilidades de dirigir determinados tráficos hacia el transporte marítimo de corta distancia, considerando cuatro líneas posibles entre el puerto de Gijón y cuatro puertos del Atlántico y del Mar del Norte (Saint Nazaire, Le Havre, Amberes y Rotterdam) y entre Bilbao y dos puertos (Southampton y Hamburgo). El análisis concluye que las líneas desde Gijón a esos puertos podrían ser viables incluso en

un escenario pesimista de crecimiento de los tráficos, según las hipótesis aplicadas en ese estudio. El estudio también analiza la competitividad del transporte marítimo de corta distancia frente al transporte por carretera, en términos de costes y de plazo de entrega y concluye que el transporte combinado carretera – marítimo – carretera presenta ventajas importantes frente a la carretera en los supuestos de:

- Acarreos totales cortos-medios (entre 60-600 km.)
- Distancias de tramos marítimo mayores de 800 millas, obteniendo mayores beneficios de costes en proporción a la distancia entre puertos.
- Distancias terrestres entre origen-destino mayores de 1.500 km, con porcentajes máximos para tramos mayores de 3.000 km<sup>60</sup>.

**Gráfico 13. Mercancías transportadas ro-ro hacia/desde los principales puertos, cuencas seleccionadas y total (miles de toneladas)**



Fuente: Eurostat. Short Sea Shipping - EU level - [mar\_sg\_am\_ewx].

59 Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia. Observatorio estadístico del transporte marítimo de corta distancia en España 2009 – 2013.

60 Para un detalle de las hipótesis y de las conclusiones, véase Ministerio de Fomento. Observatorio del transporte intermodal terrestre y marítimo. Documento Final. Junio de 2011.

El Observatorio pone de manifiesto algunas de las principales barreras que dificultan el desarrollo de la intermodalidad marítimo-carretera. La inclusión del Puerto de Gijón en la red básica ofrece oportunidades relacionadas con la mejora de las infraestructuras y los servicios, con la incorporación de sistemas informáticos, telemáticos y de gestión que faciliten las tareas portuarias, o la propia posibilidad de establecer Autopistas del Mar, que a la postre suponen alianzas con otros puertos para un objetivo común, la captación de tráfico. Entre los aspectos que necesitarían ser objeto de atención estarían:

- Incremento de las frecuencias y destinos de líneas regulares.
- Incardinación del transporte marítimo en cadenas logísticas en las que la carretera (como primera y última milla) sigue siendo la referencia para los clientes.
- Reducción de los costes de fricción, especialmente por demoras.
- Acción comercial en destino para potenciar el transporte no acompañado, que reduce notablemente los costes.
- Mejora de infraestructuras logísticas en los puertos.
- Mejora de los sistemas de gestión y reducción y simplificación de trámites administrativos, que penalizan la intermodalidad y en particular el transporte marítimo.

La mayor parte de estas medidas podrían incluirse, en todo o en parte, en proyectos que se acogieran a las convocatorias del Mecanismo Conectar Europa, ya sea para la realización de obras, de estudios o para la puesta en marcha de proyectos relacionados con las Autopistas del Mar.



## **Conclusiones. Retos y oportunidades para el Puerto de Gijón en el marco de la Red Transeuropea de Transporte**

La aprobación de las nuevas orientaciones y la inclusión del Puerto de Gijón y de sus conexiones marítimas y terrestres dentro de la red básica de la RTE-T plantea un escenario de oportunidades pero también de retos que es necesario afrontar desde el conocimiento y la toma de conciencia de la situación actual del entorno económico y social del hinterland del Puerto, y del contexto europeo y global, tanto en lo que se refiere a la coyuntura económica y su posible evolución, como, sobre todo, en relación con las decisiones sobre la realización de las RTE-T en los diferentes planos que se han descrito anteriormente, de planificación y financiación de las inversiones.

Conseguir la plena integración del Puerto de Gijón en los corredores intermodales de la Unión Europea y afianzar su posición como puerto de entrada y salida de mercancías para los operadores de una buena parte de la Península Ibérica son objetivos clave que tendrán que ser desarrollados en el marco del nuevo Plan Estratégico 2013-2025 que se encuentra en elaboración. La integración efectiva en la Red Transeuropea de Transporte pasa fundamentalmente por el refuerzo de las conexiones marítimas hacia y desde el exterior y por la mejora de las infraestructuras y servicios que lo conectan con su hinterland y que le pueden permitir ampliar su área de influencia, y por la mejora de los servicios para hacer más eficaces y competitivas las operaciones portuarias.

La puesta en servicio de la Variante ferroviaria de Pajares y de la conexión de Alta Velocidad hasta Venta de Baños son elementos clave para mejorar la accesibilidad del Puerto de Gijón, y así se ha reconocido al incluirlos en la parte I del anexo 1 del Reglamento del MCE entre el listado de “otros tramos de la red básica”, con la consideración de cuello de botella en el marco del transporte ferroviario y de las Autopistas del Mar, lo que debería garantizar que se le otorgase la adecuada prioridad por parte de las autoridades competentes. La mejora de los enlaces ferroviarios, de

los accesos al Puerto y la terminación de la ZALIA, que permitirá disponer de amplia zona logística bien conectada con el Puerto, completan y complementan el esfuerzo realizado con la ampliación del Puerto.

Sin embargo, la mejora de las infraestructuras es una condición necesaria pero no suficiente. Las infraestructuras por si solas no generan tráfico. La actividad comercial del Puerto y de sus operadores y su capacidad de establecer alianzas con otros puertos y con operadores son claves para atraer cargas de entrada o de transbordo y para proporcionar a los cargadores locales una mejor oferta de salida. Obviamente, el posicionamiento comercial del Puerto está condicionado por sus propias características (infraestructuras, características físicas, de localización, tarifas, entre otras) y por las de su entorno, en especial la actividad económica en su hinterland, que es una zona económicamente poco dinámica y que no genera grandes tráfico portuarios. De acuerdo con diversos estudios citados en este documento, parece que existe potencial no explotado para transferir al transporte marítimo de cargas de entrada hacia y salida desde el hinterland del Puerto de Gijón, potencial que probablemente se incremente en el momento en que la economía europea se recupere, aún más teniendo en cuenta las orientaciones de la Unión Europea hacia la reducción de las emisiones y a promover una economía baja en carbono, lo que implica seguir trasladando cargas desde la carretera hacia otros modos de transporte medioambientalmente más respetuosos.

Hay que tener en cuenta que la consideración del Puerto de Gijón como nodo de la red básica es consecuencia sobre todo del reconocimiento de su importancia como uno de los principales puertos graneleros de la fachada atlántica, ya que el volumen de otros tráfico es reducido en comparación con otros puertos de la Red Transeuropea.

La incorporación del Puerto de Gijón viene dada sobre todo por su liderazgo en el

tráfico de graneles sólidos, carga en la que es el puerto líder en España, pero el resto de tráficos es poco significativo, especialmente en el tráfico de contenedores.

El principal reto, por tanto, para el Puerto de Gijón es mantener e incrementar el volumen de tráficos tanto de entrada como de salida, fortaleciendo su posición de liderazgo en el tráfico de graneles e incrementando en lo posible los tráficos de carga general y contenerizada. Las previsiones internacionales y de la Comisión Europea apuntan al crecimiento del transporte marítimo en los próximos años y algunos factores como la apertura del nuevo trazado del Canal de Panamá y la firma del Acuerdo Transatlántico entre la Unión Europea y los Estados Unidos, pueden acelerar ese crecimiento. De acuerdo con los análisis realizados en el marco de la elaboración del nuevo Plan Estratégico, el Puerto de Gijón podría estar bien posicionado para captar tráficos graneleros procedentes de las principales zonas productoras de materias primas con destino a la Unión Europea. Para incrementar otro tipo de cargas, la localización del Puerto en el centro de la cornisa cantábrica podría permitir, con la mejora de las conexiones ferroviarias, ampliar su capacidad de captar tráficos de entrada y salida en una zona geográfica más amplia del noroeste de España, con origen o destino en los puertos de la fachada atlántica europea y el Mar del Norte. El establecimiento de enlaces marítimos estables con otros puertos europeos, es decir de Autopistas del Mar, es una estrategia clave.

Las orientaciones para la Red Transeuropea de Transporte refuerzan la dimensión marítima de la red y resaltan el papel de los puertos como puntos de entrada y salida de esa red y de las conexiones entre los puertos y de estos con sus respectivos hinterlands, las Autopistas del Mar. Las orientaciones recalcan la importancia de la colaboración entre los puertos (y de las autoridades de los Estados miembros) como base para establecer y desarrollar las Autopistas del Mar, que no debe limitarse al establecimiento de un enlace marítimo sino que deben alcanzar a elementos de infraestructura y superestructura, especialmente para hacer más sostenible el transporte, y a los elementos organizativos, tecnológicos y comerciales que incrementen la eficiencia del transporte marítimo y la accesibilidad de las zonas interiores conectadas con los puertos.

El MCE, al exigir la cooperación entre operadores de diferentes países, ofrece un buen marco para establecer relaciones de colaboración con otros puertos y al mismo tiempo atraer recursos para realizar estudios e implementar mejoras en infraestructuras y sistemas que favorezcan la operativa logística. El Puerto de Gijón necesita reforzar sus alianzas con otros puertos y con operadores logísticos que puedan estar interesados en aprovechar las ventajas que el puerto puede ofrecer, sin olvidar el entorno sumamente competitivo del transporte marítimo y la necesidad de corregir las debilidades y mejorar su posicionamiento competitivo. Como puede observarse en las prioridades de los programas de trabajo y en el listado de proyectos financiados hasta el momento en el marco de las Autopistas del Mar, se pretende claramente promover la colaboración entre puertos y entre estos y otros agentes logísticos para mejorar las operaciones portuarias y conseguir que el tramo marítimo y portuario se integre plenamente en la cadena logística. De esta manera se busca dar cumplimiento al objetivo de que las AdM contribuyan verdaderamente a la realización de un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras.

Por tanto, sería recomendable que en el marco de la convocatoria del MCE el Puerto intentase promover proyectos para desarrollar e implementar sistemas inteligentes y aplicaciones de transporte, o incorporarse a consorcios que los estén desarrollando, sobre todo teniendo en cuenta que se prevé la posibilidad de financiar proyectos que produzcan “beneficios más amplios” en el marco de las Autopistas del Mar, no conectados directamente con un enlace marítimo entre dos puertos. El Puerto de Gijón podría incluso aprovechar la oportunidad de ser puerto de la red básica para explorar enlaces con puertos de la red global, si bien la exigencia de justificación

de la viabilidad de esos enlaces y la necesidad de contar con la autorización de los Estados limita la capacidad de actuación de la Autoridad Portuaria.

Junto al refuerzo de las conexiones marítimas, la otra prioridad sería ampliar el hinterland y el flujo de cargas. El Puerto de Gijón ha venido siendo muy activo en el establecimiento de alianzas con los principales operadores logísticos de su entorno, firmando convenios de colaboración con las plataformas logísticas de Castilla y León agrupadas en CYLOG. La mejora de las infraestructuras conllevará automáticamente la ampliación de ese hinterland potencial, pero también el de otros puertos de la cornisa, con el consiguiente incremento de la competencia. Los proyectos del MCE para el transporte marítimo, especialmente dentro del objetivo de las Autopistas del Mar, tienen una fuerte proyección hacia las zonas interiores y por tanto ofrecen la posibilidad de fortalecer la cooperación con los operadores, con el objetivo común de mejorar la eficiencia y competitividad del transporte marítimo. En este ámbito, y aunque no están directamente relacionadas con la financiación de la RTE-T, los programas operativos de cooperación territorial europea pueden ofrecer oportunidades para establecer colaboraciones estratégicas para la mejora de la accesibilidad a los mercados exteriores a través de plataformas de cooperación empresarial. Desgraciadamente los borradores de los programas operativos de cooperación territorial en las zonas en las que el Puerto de Gijón sería elegible (Espacio Atlántico y Europa Sudoccidental – SUDOE) han descartado el eje de accesibilidad como prioritario, debido a la baja demanda de proyectos en el pasado periodo. Por tanto, los proyectos tendrán que orientarse hacia la innovación y hacia la mejora de la competitividad y la internacionalización de las empresas, especialmente de las pequeñas y medianas.

# 9 Referencias

Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia. Observatorio estadístico del transporte marítimo de corta distancia en España 2009 – 2013.

Baird, A. Motorways of the Sea: Economic Barriers, Weaknesses and Challenges. Napier University Transport Research Institute. Annex 2.2.4 to the Final Report of the SUTRANET project, 2007.

BEI, EIB Transport Lending Policy, 2011.

BEI, Financiaciones del BEI para las Redes Transeuropeas, 2009.

Comisión Europea (2013). Informe provisional sobre la fase piloto de la Iniciativa Europa 2020 de obligaciones para la financiación de [proyectos. COM\(2013\) 929 final](#). Bruselas, 19.12.2013.

Comisión Europea. Commission Staff Working Document Accompanying the White Paper - Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. SEC(2011) 391 final. Brussels, 28.3.2011.

Comisión Europea. TEN-T Policy Review – background papers. Commission Staff Working Document. SEC(2010) 613 final, 11.5.2010.

De Ceuster, G. Voge, T. Chen, M. de Kievit, M. Laird, J. Koh, A. Sessa, C. Enei, R. Mascellaro, R. Trans-European transport network planning methodology. Final report for contract TREN/R1/350-2008 lot2 European Commission, DG MOVE, 2010.

Fernández Nogueroles, S. La implantación de la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias y su repercusión territorial (2004-2012). *Ería*, 90 (2013), pp. 55-74.

García Álvarez, A. Rallo Guinot, V. (2011) La línea de alta velocidad a Asturias resolverá los problemas de los trenes de mercancías. Investigación FFE: Memoria de artículos, publicaciones y conferencias 2009-2010. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Versión actualizada del artículo publicado en la revista “Vía Libre” en el nº 541 de mayo de 2010.

Gese Aperte, X. Baird, AJ (2012): Motorways of the sea policy in Europe. *Maritime Policy & Management*. 40(1), 10-26.

Ministerio de Fomento. Observatorio del transporte intermodal terrestre y marítimo. Documento Final. Junio de 2011.

Newton, S. Kawabata, Y. Maurer, H. Pearman, A. van Meijeren, J. de Jong, G.. Ports and their connections within the TEN-T. Final report for project TREN/R1/350-2008 lot 2 European Commission, Directorate-General Mobility and Transport, 2010.

Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos. Suplemento al documento nº 6. Principales cifras actualizadas para los años 2010 y 2011. Noviembre 2013.

Petersen M.S., Enei R., Hansen C.O., Larrea E., Obisco O., Sessa C., Timms P.M., Uljed A. (2009): Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 year Horizon, Final report, Funded by DG TREN, Copenhagen, Denmark.

Sánchez Pavón, B. Un problema clave para el desarrollo regional: ¿Cómo financiar la red transeuropea de transporte? *Revista de Desarrollo Rural y Cooperativismo Agrario* (20062007), 10, 326-342.

Secchi, C. Informe Anual del coordinador. Informe anual de actividad 2012-2013. Proyecto prioritario nº 3: Eje ferroviario de alta velocidad del sudoeste de Europa. Proyecto prioritario nº 19: Interoperabilidad del ferrocarril de alta velocidad en la Península Ibérica. Bruselas, Octubre 2013.

Valente de Oliveira, L. Annual Activity Report 2012-2013 for Priority Project 21. Motorways of the Sea. Brussels, September 2013.

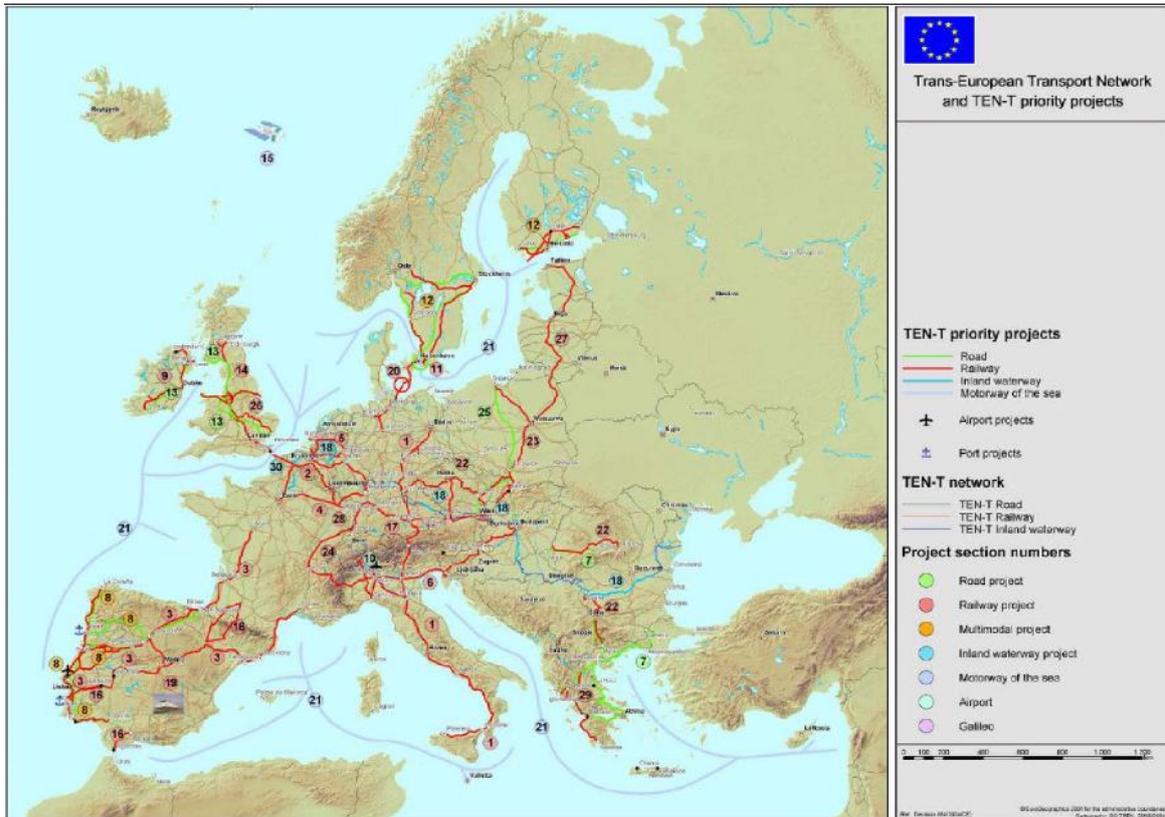
Zaragoza Ramírez, A. Sastre González, J. Manzanares Preciado, F. Las redes transeuropeas de transporte. Una visión crítica y constructiva de su efecto en España *Revista de Obras Públicas* nº 3.529. Año 159 Febrero 2012.

# 10 Anexos

## 10.1. Los corredores



## 10.2. Los proyectos prioritarios



Fuente: TENtec: <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/main.jsp>