



Hacia un transporte climáticamente neutral para todos en 2050, como muy tarde

Aprobada por la Asamblea General de la CRPM, 17-18 de octubre de 2019, Palermo (Sicilia, Italia)

UNA AMBICIÓN BIEN RECIBIDA

La Conferencia de las Regiones Periféricas y Marítimas ha pedido en repetidas ocasiones una profunda ambición por parte de la UE en términos de cambio climático.

Por lo tanto, la CRPM vislumbra una gran oportunidad en la primera declaración de la nueva Presidenta de la Comisión, Ursula von der Leyen, en su agenda para Europa. Europa debería de hecho asumir «el liderazgo global en los principales desafíos de nuestro tiempo».

El «New Deal» verde europeo, anunciado como la herramienta para convertir Europa en el primer continente climáticamente neutral, es extremadamente prometedor. El intento de transformar el gran desafío que constituye el cambio climático en un conjunto de oportunidades se hace eco del trabajo y el compromiso que las regiones marítimas europeas han puesto en sus esfuerzos durante los últimos años. Además, suscita nuevas preguntas y dudas sobre la forma en la que esta prometedor ambición se concretará en nuestras Regiones.

La decisión de situar al Comisario de Transportes bajo las directrices del Vicepresidente Ejecutivo del Green Deal europeo es también un signo positivo. Como también lo es el giro dado en la carta de misión del Comisario hacia algo más verde en relación con la de la Comisaria Bulc de hace cinco años, aunque persisten algunas carencias y preguntas. La respuesta que necesitamos no puede ser sectorial. Requiere una estrategia integral que aborde la política de transporte europea junto con las políticas climática, energética, digital, urbana, regional, de medio ambiente, de cohesión social, industrial y económica.

En este contexto, la CRPM ha decidido aprovechar la oportunidad de una nueva Comisión y un nuevo Parlamento para expresar sus opiniones sobre la ambición europea de un transporte climáticamente neutral para 2050 como muy tarde.

Por una estrategia europea integral para la neutralidad climática en 2050 como muy tarde

1. **La UE debe establecer una estrategia integral para la neutralidad climática que aborde de manera integrada las políticas de transporte, climática, energética, digital, urbana, regional, de medio ambiente, de cohesión, social, industrial y económica.** Dicha estrategia debe venir apoyada por un presupuesto ambicioso y un sólido conjunto de medidas reguladoras.
2. **La UE debe alcanzar la neutralidad climática en 2050 como muy tarde y emprender esfuerzos considerables lo antes posible.** Debe conseguir una reducción significativa de la huella de carbono del transporte antes de 2030, según los acuerdos internacionales.

Por una transición territorialmente justa hacia el transporte climáticamente neutral como muy tarde en 2050

3. **La UE y los Estados deberían garantizar que todos los territorios de Europa logren la neutralidad climática. El establecimiento de este objetivo necesario no debería dejar a ningún territorio al margen.** El camino hacia la neutralidad climática aumentará potencialmente los costes del transporte, al menos a corto plazo. Esto no debería conllevar una degradación de la conectividad entre los centros y las periferias, especialmente para aquellos territorios únicamente accesibles por mar o aire. Debe disponerse de servicios de transporte climáticamente neutrales que funcionen bien en todo tipo de territorios y accesibles para todos los ciudadanos y las empresas
4. El transporte climáticamente neutral exigirá grandes innovaciones. El actual desarrollo de la digitalización y automatización encierra igualmente un fuerte potencial para contribuir a esta ambición. Las regiones periféricas marítimas no deberían ser víctimas de su situación geográfica y ser dejadas al margen en el desarrollo de nuevas soluciones. Al contrario, debería **considerárselas laboratorios de innovación vivos para desarrollar y someter a prueba nuevas soluciones de transporte e innovador.** Estas regiones necesitan un mejor acceso a los conocimientos y un apoyo en términos de capacidad de desarrollo no solo para poder beneficiarse lo mejor posible de las tecnologías del futuro sino también para mitigar los riesgos que conllevan. Las regiones pueden igualmente jugar un papel relevante en la sensibilización y aceptación de la sociedad en este contexto. En el marco de este proceso de transición, deberá prestarse especial atención a las Regiones que solo sean accesibles por mar o por aire.
5. Los **objetivos en términos de reducción de las emisiones deberían ser comunes a todos los medios de transporte**, incluida la aviación, que no debería considerarse desde una perspectiva negativa, sino con una visión ambiciosa, en términos de aeropuertos y aviones verdes. La conectividad aérea es una cuestión de supervivencia para muchas regiones europeas y conseguir una Europa climáticamente neutral no debería lograrse dejando a algunas de ellas aparte.
6. La reglamentación que organice la transición debería **asegurar un cierto nivel de flexibilidad.** De hecho, las soluciones de movilidad sostenible difieren de un territorio a otro, en función del nivel de urbanización y de accesibilidad territorial, de la insularidad, de la conectividad con las principales redes o el modelo de planificación territorial, por ejemplo. Debería permitir diferentes fuentes y combinaciones de energía dependiendo de las características territoriales, contribuyendo, en cualquier caso, a lograr los objetivos en términos de neutralidad climática.
7. Es fundamental que **la continuidad y la interoperabilidad transfronterizas al menos se mantengan** a la hora de desarrollar medios e infraestructuras de transporte nuevos o innovadores. Y ello con el fin de evitar perder conexiones entre Estados miembros y asegurar la conectividad transfronteriza.

8. Desde la perspectiva de las infraestructuras de transporte, la neutralidad climática debería ser **el objetivo de toda la red**: desde los principales corredores de la TEN-T hasta las redes secundarias, incluyendo secciones de la red básica y de la red global. Dicha ambición exige una estrategia de inversión integral. Resulta pues imprescindible armonizar las especificaciones tecnológicas e incrementar la densidad de las estaciones de carga y de abastecimiento en carburante para los carburantes de sustitución, especialmente el hidrógeno.

Satisfacer las necesidades de inversión: un plan de inversión en transportes adecuado para lograr la neutralidad climática en 2050 como muy tarde

9. **El Instrumento de Interconexión para Europa debe contar con la financiación adecuada**, ya que se trata de la principal herramienta de inversión de la política de transportes europea. Esto resulta especialmente importante ya que la transición hacia la neutralidad climática exigirá enormes inversiones en infraestructuras de transporte.
10. **Los fondos estructurales deben seguir siendo una importante herramienta de inversión**, ya que permiten a las Regiones desarrollar soluciones adaptadas y complementan el IIE en el caso de las infraestructuras que no están en la red central TEN-T.
11. El Plan de Inversión Europea Sostenible y la estrategia de financiación verde son herramientas prometedoras. Deberían contribuir a la implementación del Green Deal y a cubrir las inversiones relativas al transporte.
 - a. De hecho, **los fondos públicos por sí solos no bastan para responder a los principales desafíos** que se nos plantean. Estos exigen la movilización masiva de fondos públicos y privados, combinando las herramientas disponibles, que incluyen ayudas e inversiones públicas y privadas.
 - b. El nuevo banco europeo para el clima que se cree en este sentido **debería fomentar las inversiones relativas al transporte**. Este nuevo banco de inversiones debería realizar esfuerzos coherentes para el desarrollo de plataformas de inversión regionales, a fin de maximizar la cobertura geográfica de los proyectos financiados, incluso dentro de la red integral.
12. **El Fondo de Transición Justa propuesto por la Presidenta von der Leyen en el marco del Green Deal europeo parece prometedor**. Debería estar abierto a proyectos relacionados con el transporte y no debería desarrollarse a costa de los fondos existentes que contribuyen al desarrollo de proyectos de transición al transporte climáticamente neutral, como el IIE y los fondos estructurales. La CRPM seguirá bien de cerca la propuesta concreta que presentará la Comisión Europea.
13. **Además, las normas sobre ayudas estatales deberían permitir una mayor flexibilidad en el sector del transporte**. Una mayor flexibilidad no solo respondería mejor a las necesidades de los territorios, sino que además garantizaría unos mayores niveles de sostenibilidad. Por lo tanto, se reforzaría el papel de ayuda estatal del IIE y los fondos estructurales como principal facilitador de una solución sostenible para todos los medios de transporte.

Apostar por lo azul: las Autopistas del Mar

14. **El reglamento de la TEN-T debería incluir una fuerte ambición para las Autopistas del Mar, como parte del Green Deal**. Debería contar con objetivos claros:
 - a. **Contribuir a descongestionar** los núcleos urbanos y las vías terrestres pasando al mar. Debería fomentar el transporte marítimo de corta distancia.
 - b. **Lograr un transporte marítimo climáticamente neutral en Europa en 2050 como muy tarde**. Este objetivo requiere que las Autopistas del Mar gocen de las mismas oportunidades de

financiación que los otros nueve corredores de la TEN-T, incluso en el marco de InvestEU. Desde una perspectiva a corto plazo, esto podría conllevar además una ampliación del ámbito de las zonas de control de emisiones de dióxido de azufre (SECA) a otras cuencas marítimas de Europa.

c. Mejorar la accesibilidad territorial de las regiones marítimas, proporcionando una alternativa limpia y eficiente a los medios aéreos y terrestres y ofrecer una conexión sólida para las islas, entre ellas y con el continente.

d. Recuperar la industria marítima europea como parte de una nueva estrategia industrial en el marco del Green Deal. La UE debería aprovechar la oportunidad para hacer que los sectores de los astilleros y las energías renovables marinas se conviertan en líderes mundiales en la construcción de buques verdes y el desarrollo de energías renovables.

15. Debería fomentarse el desarrollo de herramientas como los EcoBonus para facilitar el desarrollo de rutas marítimas sostenibles.

16. Debería ampliarse el ámbito de las Autopistas del Mar, abriéndolas a las conexiones entre puertos de la red global de la TEN-T. Además, los criterios para la inclusión de los puertos en la TEN-T deberían basarse en su importancia estratégica para la UE y sus territorios (véase la lista de criterios propuestos incluida en el Anexo I).

17. Las Autopistas del Mar y los puertos deberían integrarse mejor en la red global y debería reconocerse su naturaleza transfronteriza. La UE debe valorar los beneficios que los puertos prestan a la Unión. Los puertos son una herramienta para el desarrollo del transporte marítimo, sino también plataformas multimodales completamente integradas en la red Europea. Actúan como puentes con el continente, además de como núcleos para la transición energética y una herramienta fundamental para responder a los desafíos relacionados con el último kilómetro.

18. La CRPM subraya que la aplicación del reglamento de la TEN-T ha traído consigo grandes oportunidades para los puertos europeos. Por lo tanto, para mantener esta dinámica positiva, no debería restarse importancia a los puertos de la TEN-T en función de posibles variaciones del tráfico.

Del mar a la tierra: la Vía Ferroviaria

19. Desarrollar el transporte marítimo y ferroviario como solución para la neutralidad climática requiere importantes esfuerzos para **mejorar la interoperabilidad entre el tráfico marítimo y ferroviario, así como la conexión de los puertos con la red ferroviaria.** En el ámbito de los transportes terrestres de gran capacidad para viajeros y mercancías, el ferrocarril debe ser el pilar de la movilidad. En consecuencia, los mapas de los corredores de la TEN-T deberían corresponder a los corredores ferroviarios de mercancías y las zonas ferroviarias de movilidad transfronteriza deberían desarrollarse como herramienta esencial de mitigación del cambio climático y de competitividad para las regiones.

20. Por último, es de vital importancia que el conjunto de la red se implemente respetando el calendario previsto para 2030 para la red básica y 2050 para la red global. La red transeuropea debe adaptarse a un tráfico mixto que favorezca las soluciones más sostenibles, suprimiendo al mismo tiempo los puntos de estrangulamiento restantes, especialmente en los tramos transfronterizos. Para que la Unión Europea esté a la altura de sus ambiciones, no puede haber frontera ferroviaria, para garantizar el buen funcionamiento de la red de transporte europeo.

ANNEX: Suggested new criteria for ports eligibility

As expressed in its answer to the Public Consultation on TEN-T, the CPMR underlines that the criterion to establish the relevance of a port (or an airport) cannot be limited to its passenger or transshipment statistics. The strategic and territorial importance must be taken into account. In the comprehensive network, **the articles 20.2.c, 20.2.d and 24.2.a of the TEN-T Regulation ensure that territorial importance of transport infrastructures is must be maintained** in order to ensure that the comprehensive network. The CPMR invites the EC to consider also **better taking into account the strategic territorial importance of ports for the Core Network complementing the current quantitative approach by a more qualitative approach to transport infrastructures**. The criterion B3(P) of the Planning Methodology should provide clear definition to “façades or coastlines relevant at European scale”.

New measurable criteria could for instance be based on the following elements:

1. Taking into account the multiple activities of ports

Ports carry out diverse activities that have a strong European added value, beyond passengers and transshipment. The calculation model used to establish port's eligibility should therefore include other activities than passengers and transshipment only. For instance, the need for connexion to the hinterland for ports that also have fishing activities is currently not recognised under the TEN-T. Connexion to the European transport network is very important to ensure an uninterrupted cooling chain from the landing port to the commercialisation places.

2. Contribution to the development of marine renewable energies (including offshore wind):

The EU should value the role of ports in developing Marine Renewable Energies. A criteria based on the number of megawatts generated by MRE facilities that are supported by the port (maintenance, building) could be created.

3. Population in the urban area of the port by looking into smaller scale than the 88 nodes

Not all the important urban areas at Regional scale are included into the list of 88 urban node. Aiming to improve the connectivity of EU citizens outside these 88 nodes, the European Commission could consider creating a population criteria for the ports of the Comprehensive network. It could for instance, consider the eligibility of ports that are connected to urban areas over 200 000 inhabitants

4. Share of modal shift from/to rail in the port's activities

In order to encourage transition towards a maritime/rail transport model, the share of modal ship should be taken into account. It could result in creating a criteria establishing that at least 10% of the total transshipment shift from/to rail.

5. Role of port in terms of maritime safety

There should be a criteria established to ensure the integration of ports that provide services for repairing, assistance and rescue, refuge in heavy maritime traffic zones where similar services do not exist in a radius of at least 200 kilometres. Such criteria could use a various set of indicators such as, for instance, the number of ships to which a mandatory ship reporting system applies that are transiting in the port's area yearly; maritime surveillance functions; number of operation conducted for the European Maritime Safety Agency or number of intervention at sea is support to commercial ships.

6. Role of port in terms of defence and dual use between civilian and military to echo the new CEF priority on military mobility.

Dual use ports should be designated by the competent authority.



**CPMR
CRPM**

Contacto: Lucas Bosser, Director CRPM

Email: lucas.bosser@crpm.org

La Conferencia de Regiones Periféricas Marítimas (CRPM) reúne 160 Regiones de 25 Estados miembros de la Unión Europea y de fuera de ella.

La CRPM representa a más de 200 millones de ciudadanos y trabaja en pro de un desarrollo más equilibrado del territorio europeo

La CRPM es para las Regiones a la vez un laboratorio de ideas y un *lobby*. Su principal objetivo se centra en la cohesión social, económica y territorial, en las políticas marítimas y en la accesibilidad.

www.cpmr.org

CONTACTO:

6, rue Saint-Martin, 35700 Rennes
Tel: + 33 (0)2 99 35 40 50

Rond-Point Schuman 14, 1040 Brussels
Tel: +32 (0)2 612 17 00

Email: info@crpm.org; Website: cpmr.org

Ref.: CRPMPPP190003