

Bruselas, 19 de octubre de 2011

Conectar Europa: la nueva red principal de transportes de la UE

La Comisión ha adoptado hoy una propuesta dirigida a transformar el mosaico actual de carreteras, ferrocarriles, aeropuertos y canales en una red de transportes unificada (RTE-T). La nueva red principal eliminará cuellos de botella, modernizará la infraestructura y dinamizará las operaciones de transporte transfronterizo para los pasajeros y las empresas en toda la UE. Mejorará las conexiones entre diferentes modos de transporte y contribuirá al cumplimiento de los objetivos de la UE en materia de cambio climático.

Siim Kallas, Vicepresidente de la Comisión Europea responsable de Transportes, ha declarado: «El transporte es fundamental para una economía europea eficiente, pero faltan actualmente conexiones vitales. Los ferrocarriles europeos tienen que usar siete gálbos distintos y solo 20 de los 35 principales aeropuertos europeos están conectados directamente con la red ferroviaria. A falta de buenas conexiones, Europea no crecerá ni prosperará».

La nueva política sucede a un proceso de consultas que ha durado dos años y establece una red principal de transportes que deberá realizarse para 2030 a fin de servir de columna vertebral para el transporte en el mercado único. Las propuestas de financiación publicadas hoy (para el período comprendido entre 2014 y 2020) también se centran estrictamente en la financiación del transporte de la UE en esta red principal de transportes, cubriendo las conexiones transfronterizas que faltan, eliminando cuellos de botella y haciendo que la red sea más inteligente.

La nueva red principal RTE-T se apoyará en una red global de líneas nacionales y regionales unida a la red principal. La financiación correrá en gran parte a cargo de los Estados miembros, con algunas posibilidades de financiación regional y del transporte de la UE, incluidos nuevos instrumentos de financiación innovadores. El objetivo es garantizar que, de forma progresiva y para 2050, la inmensa mayoría de las empresas y los ciudadanos europeos no necesite más de treinta minutos de viaje para acceder a la red capilar.

En conjunto, la nueva red de transportes facilitará:

- viajes más seguros y menos congestionados
- trayectos más sencillos y rápidos

Los 31 700 millones de euros asignados al transporte al amparo del Mecanismo «Conectar Europa» del MFP (marco financiero plurianual) servirán efectivamente de capital inicial para estimular más inversiones de los Estados miembros a fin de completar las conexiones transfronterizas difíciles, que podrían no construirse de otro modo. Cada millón de euros gastado a nivel europeo generará cinco de los gobiernos de los Estados miembros y veinte del sector privado.

Se adjuntan en anexo los mapas con la RTE-T (red transeuropea de transporte) básica y los principales corredores que la componen para el período de financiación 2014-2020.

Contexto:

La nueva política establece una red de transporte más pequeña y mejor definida para Europa, con el objetivo de gastar en menos proyectos, allí donde se pueda conseguir un verdadero valor añadido europeo. Los Estados miembros también se someterán a requisitos más rigurosos en cuanto a las especificaciones comunes transfronterizas y a la obligación jurídica de completar realmente el proyecto.

La RTE-T consta de dos elementos: una red principal que se debe completar para 2030 y una red global conectada a esta, que deberá estar lista para 2050. La red global garantizará la plena cobertura de la UE y el acceso a todas las regiones. La red principal dará prioridad a las conexiones y nudos más importantes de la RTE-T, con vistas a que sean plenamente operativos hasta 2030. Ambos elementos incluyen todos los modos de transporte, es decir, el transporte por carretera, el ferrocarril, el transporte aéreo, las vías navegables interiores y el transporte marítimo, así como las plataformas intermodales.

Las directrices sobre la RTE-T fijan los requisitos comunes de la infraestructura de la RTE-T; los requisitos aplicables a la red principal serán más estrictos. Así se garantizarán unas operaciones de transporte más fluidas en toda la red. Esta política también fomenta la aplicación de sistemas de gestión del tráfico que permitan sacar la mayor ventaja posible de la infraestructura y aumentar la eficiencia a fin de reducir las emisiones de CO₂.

La creación de la red principal se facilitará mediante un planteamiento basado en corredores. Diez corredores sentarán las bases para un fomento coordinado de la infraestructura dentro de la red principal. Esos corredores, que abarcarán un mínimo de tres modos, tres Estados miembros y dos tramos transfronterizos, reunirán a los Estados miembros afectados, así como a las partes interesadas pertinentes, tales como, por ejemplo, los gestores y usuarios de la infraestructura. Coordinadores europeos presidirán las «plataformas de los corredores», que reunirán a todas las partes interesadas y constituirán un importante instrumento para garantizar la coordinación, la cooperación y la transparencia.

See http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm for core network maps, national maps, projects lists.

Hechos y cifras clave / Preguntas más frecuentes

- El transporte es fundamental para una economía europea eficiente.
- Se prevé que el transporte de mercancías se incremente en un 80 % para 2050 y el de pasajeros, en más del 50 %.
- El crecimiento necesita comercio y el comercio necesita transporte. Las zonas de Europa mal conectadas no van a prosperar.

La nueva red principal: cifras

La red principal incluirá:

- 83 grandes puertos europeos conectados por ferrocarril y carretera.
- 37 aeropuertos cruciales conectados por ferrocarril con las principales ciudades.
- 15 000 km de líneas ferroviarias adaptadas a la alta velocidad.
- 35 grandes proyectos transfronterizos para reducir los cuellos de botella.

Esto constituirá el **sistema circulatorio de la economía** del mercado único, que permitirá una libre circulación verdadera de mercancías y personas en toda la Unión.

La nueva red principal: financiación

Se calcula que el coste de ejecutar la primera fase de financiación de la red principal para el período comprendido entre 2014 y 2020 (véase la lista adjunta de proyectos) costará 250 000 millones. La red principal debe completarse para 2030.

El Mecanismo «Conectar Europa» aportará 31 700 millones de euros para infraestructura de transporte para el próximo período de financiación 2012-2020. El 80 % de ese dinero servirá para apoyar lo siguiente:

- **Proyectos de la red principal** prioritarios a lo largo de los diez corredores que la componen. También se financiará un número limitado de otros proyectos de tramos de alto valor añadido en la red principal.
- Financiación de **proyectos horizontales** (relacionados con las TI), tales como SESAR (la dimensión tecnológica del sistema de gestión del Cielo Único Europeo) o ERTMS, el Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario en Europa que debe usarse en los principales corredores de transporte. Se trata de una prioridad especial, ya que otra innovación de la red principal es que son más rigurosas las obligaciones de los sistemas de transporte de «adecuarse», esto es, de invertir en el cumplimiento de las principales normas de la UE vigentes, por ejemplo en sistemas de señalización ferroviaria comunes.

La financiación restante puede destinarse a proyectos *ad hoc*, incluidos proyectos de la red global.

¿Cómo saber qué proyectos de transporte recibirán financiación en mi país?

El principio básico es que cada país se beneficia del acceso a una fuerte red principal europea de transporte, que permite la libre circulación de personas y mercancías. Todos los países europeos estarán conectados a esta red.

La lista de proyectos definidos como prioritarios para recibir fondos de la UE en el próximo período de financiación (2014-2020) se fija en el anexo del Reglamento sobre la interconexión de Europa (véase el anexo adjunto a este MEMO [enlace]).

Estos proyectos se pueden acoger a la financiación de transportes de la UE para 2014-2020 por las razones siguientes:

- Cumplen los criterios establecidos en la metodología para formar parte de la red principal (véase más adelante más información sobre la metodología y los criterios)
- Tienen alto valor añadido para la UE.
- Están listos para su ejecución entre 2014 y 2020.

Incumbirá a los Estados miembros presentar propuestas detalladas a la Comisión y la financiación se concederá sobre esa base, a partir de comienzos de 2014. La cuantía exacta de la financiación de la UE también depende de los pormenores de las propuestas nacionales. En general, la contribución de la UE al fomento de una gran obra de infraestructura transportes girará normalmente en torno al 20 % de los costes de inversión para cada período presupuestario septenal. La ayuda a cada estudio puede ascender hasta el 50 % y, en el caso de los estudios y obras de proyectos transfronterizos, hasta el 40 %). El resto corresponderá a los Estados miembros, autoridades regionales o, posiblemente, inversores privados.

¿Qué pasa si no entramos en la red principal? ¿Qué es la red global? ¿Quién la financia y cómo funciona?

A escala regional y nacional, lo que denominamos red global se conectará a la red principal de transporte. La red global forma parte de la política de la RTE-T. La gestionarán en amplia medida los Estados miembros mismos, con alguna financiación al amparo de la política de transportes y, por supuesto, de la regional.

Se trata de la subsidiariedad llevada a la práctica. Nuestro objetivo es garantizar que, de forma progresiva y para 2050, la inmensa mayoría de las empresas y los ciudadanos europeos no necesiten más de treinta minutos de viaje para acceder a esta red capilar.

Las nuevas directrices sobre las RTE-E van mucho más lejos que antes desde el punto de vista de la especificación de los requisitos, inclusive sobre la red global, de manera que, con el tiempo (de cara a 2050), grandes tramos de la red global sean plenamente interoperables y se ajusten a normas eficientes, en el caso del ferrocarril, los automóviles eléctricos, etc.

¿Cuáles son los requisitos más rigurosos aplicables a la red principal?

Hay dos series importantes de requisitos aplicables a los proyectos que reciban financiación en la red principal: a) prescripciones técnicas que deben aplicarse y b) nuevos requisitos jurídicos de acabar los proyectos.

Requisitos técnicos:

Tiene sentido que, especialmente en la red principal, las prescripciones técnicas garanticen la interoperabilidad en toda la red. Por ejemplo, esto supone que se aplique en todas partes el ERTMS (Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario en Europa), esto es, los sistemas básicos de STI para controlar los trenes. Asimismo, las normas de seguridad vial en lo que respecta a las prescripciones de seguridad de los túneles y de seguridad de las carreteras se debe aplicar en toda la red y la tecnología de los STI (sistemas de transporte inteligentes) tiene que adecuarse. Asimismo, si se construyen puntos de carga en la futura infraestructura para los vehículos eléctricos, es lógico que se ajusten a unas normas comunes para que los automóviles puedan usarlos en toda la red.

Requisitos jurídicos:

Hay un nuevo requisito jurídico riguroso en las directrices de las RTE-T por el que los Estados miembros con proyectos que se acojan a financiación en la red principal tienen la obligación jurídica de acabar esos proyectos para 2030, la fecha de finalización de la red principal. No obstante, este requisito jurídico debe ser un incentivo claro para que los Estados miembros perseveren en la realización de los proyectos de transporte.

¿Cómo conseguir los 250 000 millones de euros necesarios para la red principal?

Los 31 700 millones de euros asignados al transporte al amparo del Mecanismo «Conectar Europa» del MFP (marco financiero plurianual) servirán efectivamente de capital inicial para estimular más inversiones del Estado miembro a fin de completar las conexiones transfronterizas difíciles, que podrían no construirse de otro modo.

La financiación de las RTE-T ejerce un efecto de apalancamiento muy fuerte. La experiencia de los últimos años indica que cada millón de euros gastado a nivel europeo generará cinco de las administraciones de los Estados miembros y veinte del sector privado.

A este dinero facilitado por el apalancamiento se añade ahora la posibilidad de atraer nuevos fondos del sector privado mediante instrumentos financieros innovadores como los bonos para la financiación de proyectos.

¿Cómo funciona esta cofinanciación? ¿Cuánto dinero procede de los Estados miembros y cuánto de Europa?

La infraestructura de transportes precisa inversiones enormes y la mayor parte incumbirá siempre a los Estados miembros. El papel de Europa en materia de inversiones y coordinación es añadir valor mediante la eliminación de cuellos de botella difíciles y la construcción de las conexiones que falten, además de apoyar la creación de una verdadera red de transportes europea.

Los porcentajes de cofinanciación normales de los proyectos de RTE-T en la red principal serán los siguientes:

- Hasta el 50 % de cofinanciación de la UE para estudios.
- Hasta el 20 % para obras (por ejemplo, obras exploratorias con vistas a un gran túnel).
- Existen posibilidades de aumentar la cofinanciación de proyectos transfronterizos de ferrocarril y vías navegables interiores (hasta el 40 %).
- En el caso de determinados proyectos de STI, como el ERTMS, se puede proporcionar una cofinanciación más alta, de hasta el 50 %, para asistir a los Estados miembros que estén realizando la transición al nuevo sistema.

¿Cómo se eligieron los proyectos de la red principal?

La prioridad era reorientar la financiación del transporte de la UE para crear una verdadera red europea, no para limitarse a solucionar los cuellos de botella de manera dispersa, sino para tener una red de verdad.

Para ello se formuló una nueva metodología sobre la base de amplias consultas con los Estados miembros y las partes interesadas. El objetivo era crear una red europea que conectase los principales centros sociales y económicos y puntos de acceso a terceros países (puertos, aeropuertos y conexiones por tierra), así como crear la infraestructura de mantenimiento necesaria para apoyar el mercado único, la competitividad y el desarrollo económico.

La metodología prevé varias etapas. En primer lugar, se seleccionan los nodos principales, que deben reunir determinados criterios estadísticos, por ejemplo, capitales y otros importantes centros socioeconómicos, principales puertos (de acuerdo con criterios territoriales y de volumen) y aeropuertos (también según criterios territoriales y de volumen) y puntos de acceso a terceros países. En segundo lugar, se acometerá el proceso de conectar esos nodos con los modos de transporte terrestre (líneas ferroviarias, vías navegables y carreteras, algunas de las cuales ya existen, mientras que otras son cuellos de botella y algunas faltan). En tercer lugar, se incorporará un análisis pormenorizado de los principales flujos de tráfico, tanto de pasajeros como de mercancías. Esto es fundamental para definir los tramos prioritarios de la red principal y saber cuáles son claramente prioritarios, donde la infraestructura debe modernizarse o construirse y han de eliminarse cuellos de botella.

Una red principal se ha definido sobre esta base, que conecta los nodos y líneas multimodales importantes estratégicamente y tiene en cuenta los principales flujos de tráfico.

Todos los proyectos de la red principal son prioritarios con vistas a la cofinanciación de la UE. No obstante, en el período financiero 2014-2020 se dará especial importancia a la financiación de proyectos transfronterizos con el mayor valor añadido europeo.

¿Qué son exactamente los corredores y por qué los necesitamos?

Las experiencias pasadas han demostrado que resulta muy difícil ejecutar proyectos de transporte transfronterizos y de otro tipo en Estados miembros distintos de manera coordinada. De hecho, es muy fácil crear sistemas y conexiones divergentes, generando más cuellos de botella.

Una innovación importante de las nuevas orientaciones para RTE-T es la introducción de los diez corredores que componen la red principal, cuyo objeto es contribuir a hacer realidad esta. Cada corredor debe incluir tres modos, tres Estados miembros y dos tramos transfronterizos.

Se crearán «plataformas de los corredores» para reunir a todas las partes interesadas y los Estados miembros. La plataforma del corredor es una estructura de gobernanza que formulará y aplicará planes de desarrollo de los corredores de manera que se pueda adecuar efectivamente el trabajo efectuado a lo largo del corredor, en distintos Estados miembros y en fases diversas de ejecución. Coordinadores europeos presidirán estas plataformas en el caso de los diez corredores esenciales de la red principal.

¿Cómo cumple la nueva RTE-T los objetivos ecológicos?

La RTE-T es una herramienta fundamental de la política de transportes al efecto de alcanzar el objetivo global de reducir en un 60 % las emisiones del transporte para 2050 (véase el Libro Blanco sobre los transportes de cara a 2050 publicado este año). Básicamente, la RTE-T es una red de transporte multimodal, que facilita una transferencia considerable de pasajeros y mercancías del transporte por carretera al ferrocarril y otros modos de transporte. Todos los proyectos de la RTE-T tienen que someterse a una evaluación de impacto ambiental rigurosa antes de poder acogerse a la financiación de la UE, para lo cual deben cumplir todos los requisitos de planificación y sostenibilidad fijados en el Derecho de la UE en materia de medio ambiente.

Antecedentes de la política de RTE-T La política de RTE-T, **redes transeuropeas**, tiene el objetivo de crear una infraestructura e interconexiones de transporte que apoyen el mercado único a fin de garantizar la libre circulación de personas y mercancías y fomentar el crecimiento, el empleo y la competitividad de la UE. En el pasado, los sistemas de transporte europeos se desarrollaron en gran parte en líneas nacionales, lo que se tradujo en unas interconexiones deficientes o ausentes en las fronteras o a lo largo de corredores esenciales. Unas interconexiones de transporte deficientes obstaculizan el crecimiento económico. Desde la década de 1980, la política de RTE-T destina fondos de la UE al apoyo de proyectos clave de infraestructura europea y existen muchos ejemplos de éxito (véase el enlace). Sin embargo, teniendo en cuenta la difícil coyuntura financiera, es necesario reorientar la financiación del transporte de la UE hacia donde tenga el máximo valor añadido a fin de crear una red principal europea fuerte.