

# Investigación para la Comisión TRAN – Financiación de la UE para proyectos en el ámbito del transporte

## Objetivo

Este estudio ofrece amplia información sobre la situación actual de la financiación de la Unión Europea (UE) para proyectos en el ámbito del transporte, incluidos los principales logros/beneficios y cuestiones/problemas, con el objetivo de proponer recomendaciones para mejorar la eficacia de la financiación de la UE para el futuro marco financiero plurianual (MFP) 2021-2027.



## Instrumentos financieros de apoyo a los objetivos de la política de transporte

Los objetivos políticos de la financiación de la UE para proyectos en el ámbito del transporte son tres: i) lograr la convergencia socioeconómica entre los Estados miembros; ii) completar la red transeuropea de transporte (RTE-T); y iii) abordar retos específicos relacionados con el transporte, como la descarbonización, la digitalización, etc. Hacer frente a las carencias de transporte de los Estados miembros y sus regiones, especialmente los menos desarrollados, y promover una red de transporte intermodal a escala europea se consideran aspectos esenciales para impulsar el crecimiento y la competitividad dentro de la UE y garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior.

El presente documento es la síntesis del estudio sobre la financiación de la UE para proyectos en el ámbito del transporte. El estudio completo (en inglés) puede descargarse en: <http://bit.ly/2lHo8Mc>

Reducir las externalidades del transporte<sup>1</sup> es crucial para luchar contra el cambio climático y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. A este respecto, la UE concede gran importancia a lograr un

<sup>1</sup> Las externalidades del transporte o los costes externos del transporte hacen referencia a los costes relativos a los efectos negativos del transporte que no recaen sobre los usuarios del transporte —como la contaminación, los accidentes, la congestión, etc.— y que, por tanto, no se toman en consideración al tomar una decisión en el ámbito del transporte ([Korzhenevych y otros, 2014](#)).

sistema de transporte más sostenible y seguro mediante la descarbonización progresiva de todos los modos de transporte y el fomento de un mejor uso de las infraestructuras existentes a través de la digitalización. Por otra parte, dada la importancia de la seguridad y la defensa de la UE, la adaptación de la red de transporte para cumplir los requisitos militares se considera esencial para facilitar la movilidad militar dentro de la UE.

En general, existen tres distintos tipos de instrumentos de financiación de la UE disponibles para proyectos de transporte: subvenciones de la UE, préstamos del Banco Europeo de Inversiones (BEI) e instrumentos financieros innovadores. Algunos instrumentos de financiación de la UE —el Fondo de Cohesión y el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE)— se centran principalmente en el apoyo a los proyectos de la RTE-T, mientras que otros instrumentos —como el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE) y los préstamos del BEI— tienen una mayor capacidad para financiar otros proyectos no incluidos en la RTE-T, siempre que aporten un valor añadido de la UE.

La Comisión Europea está alentando cada vez más el uso de instrumentos financieros innovadores, en lugar de subvenciones. En el próximo MFP 2021-2027 se espera que aumenten tanto el volumen como el alcance de los instrumentos de financiación disponibles, mientras que algunos instrumentos tradicionales, como el Fondo de Cohesión, podrían ver mermados sus presupuestos. Con el fin de reducir las duplicidades y facilitar el acceso a la financiación de la UE, el próximo MFP 2021-2027 se propone fusionar todos los instrumentos financieros gestionados de forma centralizada en un nuevo fondo de inversión denominado InvestEU.

## Examen del rendimiento de los actuales mecanismos de financiación de la UE

Cabe destacar las siguientes conclusiones sobre el rendimiento actual de los instrumentos de financiación de la UE para proyectos en el ámbito del transporte:

- Los fondos de la UE no han resultado ser tan eficaces como se espera en la consecución de las prioridades de la política de transportes y, según el Tribunal de Cuentas Europeo (TCE), autoridad auditora de la Unión, requieren una mejor orientación.
- La actual asignación de fondos de la UE al transporte parece insuficiente. El MCE no es capaz de cubrir todas las solicitudes valiosas que recibe, mientras que los presupuestos de los instrumentos de la política de cohesión se han reducido pese a los desequilibrios regionales que aún persisten en la Unión.
- Aunque la asignación de financiación de algunos instrumentos, como los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos (Fondos EIE), está demasiado expuesta a la influencia de los Estados miembros en favor de prioridades nacionales y regionales, la asignación de instrumentos más sofisticados, como el FEIE y el MCE, no presenta un equilibrio entre las regiones.
- La evaluación de los proyectos y programas financiados por la UE no suele centrarse en los resultados y repercusiones. Por otra parte, las evaluaciones llevadas a cabo por la Comisión y el BEI son impugnadas a menudo por el TCE.
- Los Estados miembros consideran a menudo que los análisis de las evaluaciones de impacto constituyen un obstáculo que debe superarse, en lugar de una herramienta para seleccionar los mejores proyectos con arreglo a las prioridades de la UE.

- Los procedimientos administrativos siguen siendo un obstáculo para la ejecución efectiva de los proyectos. La situación es aún más crítica en los tramos transfronterizos, en los que la contratación es un problema importante.
- La capacidad de los Estados miembros sigue siendo fundamental para gestionar la financiación de la UE, especialmente en el marco del enfoque de gestión compartida.
- En lo que respecta a la coordinación entre los instrumentos de financiación, persiste cierto solapamiento, mientras que los ejemplos de combinación siguen siendo escasos.

## Retos y oportunidades para el futuro

Se han identificado los siguientes retos y oportunidades clave que probablemente afecten en el futuro a la financiación de la UE en el ámbito del transporte:

- La necesidad de mejorar la resiliencia de las infraestructuras ante los fenómenos climáticos, minimizar el impacto del transporte en el medio ambiente, digitalizar las infraestructuras y ofrecer instalaciones comunes de suministro de energías con bajas emisiones de carbono requerirá mayores recursos de financiación para los proyectos de transporte.
- Habida cuenta de la tendencia demográfica actual, habrá que prestar especial atención a los problemas existentes en grandes ciudades y lugares remotos que no dejan de perder población.
- Los recursos de la UE para proyectos de transporte pueden verse afectados por presiones políticas para reducir el presupuesto de la UE y otras prioridades presupuestarias que cobran importancia (como los aspectos sociales, la inmigración y la seguridad).
- La aplicación de controles más estrictos en las fronteras interiores de la UE por motivos de seguridad puede limitar la eficacia de las relaciones transfronterizas entre países de la UE.
- La financiación de la UE en el ámbito del transporte también puede verse socavada por la falta de coordinación entre instituciones, la incapacidad de demostrar el valor añadido de los proyectos financiados, las dificultades de las regiones menos desarrolladas para sacar provecho de mecanismos financieros complejos y la falta de voluntad por parte de los Estados miembros para promover los tramos transfronterizos.
- La UE sigue careciendo de un marco destinado a salvaguardar la competencia leal entre los modos de transporte a través de la internalización de los costes externos<sup>2</sup> y a la vez garantizar la integración efectiva de distintos medios de transporte, incluidas las nuevas formas de movilidad, como el uso compartido de vehículos, los vehículos de transporte con conductor, el uso compartido de patinetes eléctricos, etc.

## Recomendaciones

Sobre la base del análisis realizado, este estudio propone las recomendaciones que se resumen en el siguiente gráfico:

---

<sup>2</sup> La internalización de las externalidades del transporte consiste en hacer que esos costes formen parte del proceso decisorio de los usuarios del transporte, lo que puede lograrse de forma directa, mediante regulación, o indirecta, proporcionando incentivos adecuados para los usuarios (Korzhenevych y otros, 2014)

Gráfico 1: Recomendaciones del estudio

FINANCIACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumentar el importe de la financiación para las necesidades de transporte, especialmente el marco del Mecanismo «Conectar Europa» y el Fondo de Cohesión</li> <li>• Aumentar el importe asignado para adaptar las infraestructuras a las futuras necesidades de movilidad</li> <li>• Dar prioridad a las medidas de fomento de la integración y la interoperabilidad</li> <li>• Dar prioridad a áreas metropolitanas y regiones en declive</li> <li>• Permitir que los Fondos EIE financien el mantenimiento y la explotación de las infraestructuras</li> </ul>
ORGANIZACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Condicionar la financiación de la UE a los Estados miembros a que den prioridad a los tramos transfronterizos</li> <li>• Definir planteamientos más flexibles para combinar recursos de diferentes prioridades e instrumentos</li> <li>• Establecer un marco común de evaluación para todos los proyectos de transporte apoyados por la UE</li> <li>• Establecer directrices claras para instrumentos innovadores en InvestEU</li> <li>• Simplificar y homogeneizar los procedimientos administrativos</li> </ul>
GOBERNANZA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Establecer una supervisión independiente para el marco de evaluación común para los proyectos de transporte financiados por la UE</li> <li>• Crear una Agencia única de Transporte de la UE</li> <li>• Proveer orientación a las regiones y países menos desarrollados para que modernicen sus instituciones</li> <li>• Promover una mayor armonización de los enfoques en los ámbitos de la tarificación, la fiscalidad y las subvenciones</li> </ul>

## Información adicional

Esta síntesis está disponible en: alemán, español, francés, inglés e italiano. El estudio (en inglés) y las síntesis pueden descargarse en <http://bit.ly/2lHo8Mc>.

Para más información sobre la investigación del departamento temático para la Comisión TRAN: <https://research4committees.blog/tran/>.



**Exención de responsabilidad y derechos de autor.** Las opiniones que se expresan en este documento son exclusivamente responsabilidad de los autores y no reflejan necesariamente la posición oficial del Parlamento Europeo. Se autoriza la reproducción y traducción con fines no comerciales, a condición de que se indique la fuente, se informe previamente al Parlamento Europeo y se le transmita un ejemplar. © Unión Europea, 2019.

© Imagen de portada utilizada con permiso de Shutterstock.com

Responsables de investigación: Esteban COITO, Balazs MELLAR Asistente editorial: Adrienn BORKA

Contacto: [Poldep-cohesion@ep.europa.eu](mailto:Poldep-cohesion@ep.europa.eu)

Este documento está disponible en la siguiente dirección de Internet: <http://www.europarl.europa.eu/committees/es/supporting-analyses-search.html>