



## LAS REDES TRANSEUROPEAS: ORIENTACIONES

En el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) se mantienen las redes transeuropeas, mencionadas por vez primera en el Tratado de Maastricht, en los sectores del transporte, la energía y las telecomunicaciones, con el objetivo de conectar todas las regiones de la Unión Europea. Estas redes son instrumentos que deben contribuir al crecimiento del mercado interior y al empleo, así como al logro de objetivos relacionados con el medio ambiente y el desarrollo sostenible. A finales de 2013 se llevó a cabo una reforma fundamental de la red transeuropea de transporte.

### BASE JURÍDICA

Artículos 170 a 172 y 194, apartado 1, letra d), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) (el último con referencia específica a la energía).

Reglamento (UE) n.º 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.º 661/2010/UE.

### OBJETIVOS

El Tratado de Maastricht confirió a la Unión la tarea de contribuir al establecimiento y al desarrollo de redes transeuropeas (RTE) en los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía, a fin de contribuir al desarrollo del mercado interior, reforzar la cohesión económica y social, conectar las regiones insulares, sin litoral y periféricas con las regiones centrales de la Unión y acercar el territorio de la Unión a los países terceros vecinos.

### RESULTADOS

#### A. Orientaciones e ideas generales

En el Libro Blanco titulado «Crecimiento, competitividad y empleo» de 1993, la Comisión hizo hincapié en la gran importancia de las RTE para el mercado interior y, en particular, para la creación de empleo, tanto mediante la construcción de infraestructuras propiamente dicha como por el papel desempeñado posteriormente por estas en el desarrollo económico. Los Consejos Europeos de Corfú y Essen de 1994 aprobaron catorce proyectos prioritarios para los transportes y diez para el sector de la energía.



## **B. Acciones legislativas sectoriales**

### **1. Transporte**

#### **a. Orientaciones de 1996**

La Decisión n.º 1692/96/CE, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (RTE-T) estableció las líneas generales de actuación aplicables al conjunto de la red. Determinó las características de las redes específicas para los diferentes modos de transporte e indicó qué proyectos de interés común y proyectos prioritarios pueden optar a financiación, haciendo hincapié en los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente, especialmente los proyectos ferroviarios. La RTE-T cubre todo el territorio de la Unión y puede extenderse a la Asociación Europea de Libre Comercio y a los países socios de Europa sudoriental y del Mediterráneo. En un primer momento, se incorporaron catorce proyectos de interés común adoptados por el Consejo Europeo de Essen. La Decisión n.º 1346/2001/CE, de 22 de mayo de 2001, por la que se modifican las orientaciones de la RTE-T en lo que se refiere a puertos marítimos, puertos interiores y terminales intermodales completó un «plan de desarrollo de los transportes» a escala comunitaria para todos los modos de transporte.

#### **b. Revisión de 2004 de las orientaciones de la RTE-T**

Las ampliaciones de 2004 y 2007, así como retrasos importantes y problemas de financiación, especialmente en relación con los tramos transfronterizos, exigieron una revisión exhaustiva de las orientaciones de la RTE-T. Se aumentó el número de proyectos prioritarios hasta un total de treinta; todos ellos debían cumplir la legislación de la Unión en materia de medio ambiente. Se introdujo asimismo un nuevo concepto de «autopistas del mar» con vistas a aumentar la eficiencia de ciertas rutas marítimas e integrar el transporte marítimo de corta distancia en las líneas ferroviarias.

En 2005 se designaron «coordinadores europeos» para proyectos particularmente importantes, que debían actuar como mediadores en los contactos con las autoridades competentes nacionales, los operadores y los usuarios de los medios de transporte y los representantes de la sociedad civil. En octubre de 2006, se creó la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte, encargada de preparar y realizar un seguimiento en el plano técnico y financiero de las decisiones relativas a los proyectos gestionados por la Comisión.

#### **c. Revisión de 2013: red integrada, estructura de doble capa (básica y global) y corredores RTE-T**

La nueva política de infraestructura de transportes de la Unión tiene por objeto transformar el actual mosaico de carreteras, ferrocarriles, vías de navegación interior, aeropuertos, puertos interiores y marítimos y terminales ferroviarias/viales en una red integrada que abarque todos los Estados miembros. La ausencia de una infraestructura de transportes coherente de este tipo constituye un obstáculo grave para el buen funcionamiento del mercado interior. La creación de esta red requiere la preparación y ejecución de miles de proyectos destinados a eliminar cuellos de botella, construir enlaces pendientes y mejorar la interoperabilidad entre los distintos modos de transporte y entre las infraestructuras de transportes regionales y nacionales. Además,



entre las prioridades para el desarrollo de la infraestructura de la RTE-T se encuentra la aplicación de soluciones tecnológicas innovadoras, que han de desempeñar un papel esencial en la transformación del transporte a fin de hacerlo accesible a todos los ciudadanos y crear un sistema más seguro, sostenible, con bajas emisiones de carbono y eficiente desde el punto de vista energético.

La nueva política de infraestructura de transportes de la Unión establece, por primera vez, una estructura de doble capa para las rutas de transportes de la Unión, formada por una red global (que garantiza unas conexiones eficaces con todas las regiones de la Unión) y una red básica (compuesta por los elementos estratégicamente más importantes de la red global). La finalización de los proyectos de la red global está prevista para finales de 2050, mientras que los que forman parte de la red básica deberán cumplir los criterios de la RTE-T para finales de 2030.

Además, se han introducido nueve corredores multimodales principales, entendidos como un nuevo instrumento estratégico para facilitar la ejecución coordinada de los proyectos de la red básica. Estos corredores deben agrupar a las partes interesadas de los sectores público y privado con el fin de que pongan en común sus recursos y los empleen en el desarrollo de la red básica. Para garantizar una realización eficaz y eficiente de los corredores, cada uno de ellos cuenta con el apoyo de un coordinador europeo.

La política de la RTE-T se centra también en el desarrollo de las autopistas del mar, así como en la implantación del sistema europeo de gestión del transporte ferroviario (ERTMS). Así, se han designado dos coordinadores europeos adicionales para dirigir la ejecución armonizada de estos dos últimos proyectos. En 2015, ambos coordinadores europeos elaboraron un plan de trabajo cada uno, para una autopista del mar y para un corredor del ERTMS, respectivamente. Estos planes de trabajo deben actualizarse periódicamente para tener en cuenta los progresos realizados en la ejecución de los proyectos. Además, está previsto que en 2023 se lleve a cabo un examen exhaustivo de la realización de la red básica.

En 2014, la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte pasó a llamarse Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes (INEA). Se encomendó a la Agencia que prosiguiese con la implantación de la RTE-T y la ejecución de los programas Marco Polo 2007-2013 y que, además, se encargase de la gestión técnica y financiera del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) y de partes de Horizonte 2020, este último otro programa de la Unión que proporciona apoyo a la investigación en el ámbito del transporte inteligente, ecológico e integrado, entre otros sectores (para obtener más información sobre la financiación de las RTE, véase la ficha [3.5.2](#)).

**d. Preparación para la próxima revisión de la RTE-T (prevista para 2023)**

En septiembre de 2018, la Comisión inició las consultas públicas para examinar los progresos realizados hasta la fecha en la aplicación de la RTE-T desde la entrada en vigor de las orientaciones. La evaluación se está llevando a cabo en preparación de la revisión de la RTE-T en 2023 y tiene por objeto evaluar la eficacia de la política de la RTE-T en ámbitos clave como los combustibles alternativos, la digitalización y el transporte multimodal.



## **2. Energía**

### **a. Orientaciones de 1996**

En el Consejo de Essen de 1994 fueron declarados prioritarios varios proyectos en el ámbito de las redes energéticas. La Decisión n.º 1254/96/CE, de 5 de junio de 1996, estableció un conjunto de orientaciones sobre las redes transeuropeas en el sector de la energía (RTE-E), en virtud de las cuales la Comunidad debía poder determinar los proyectos de interés común y contribuir a crear un marco favorable para su realización, acompañado de objetivos sectoriales en el ámbito de la electricidad.

### **b. Orientaciones actuales**

La Decisión n.º 1364/2006/CE, de 6 de septiembre de 2006, introdujo nuevas orientaciones para la actualización de las RTE-E y derogó, en consecuencia, las antiguas orientaciones de 1996 y 2003. Los actuales objetivos son la diversificación de las fuentes de suministro, la mejora de la seguridad del suministro mediante el refuerzo de las relaciones con terceros países (países en vías de adhesión u otros países pertenecientes a las cuencas del Mediterráneo, el mar Negro y el mar Caspio y a las regiones de Oriente Medio y del Golfo Pérsico), la ampliación de las redes a los nuevos Estados miembros y el acceso a las RTE-E por parte de las regiones insulares, sin litoral y periféricas.

La UE ha indicado qué proyectos pueden recibir financiación de la Unión y los ha dividido en tres categorías, a saber: proyectos de interés común relativos a las redes de electricidad y de gas que presentan perspectivas de viabilidad económica; proyectos prioritarios, privilegiados en la atribución de los fondos de la Unión; y proyectos de interés europeo, igualmente prioritarios, pero que tienen un carácter transfronterizo o un impacto importante en la capacidad de transporte transfronterizo.

Entre las prioridades de acción en este ámbito, que deben ser compatibles con los objetivos de desarrollo sostenible, figuran las siguientes: a) el recurso a las energías renovables y una mejor conexión entre las instalaciones que las producen; b) la utilización de tecnologías más eficaces que limiten las pérdidas y los riesgos para el medio ambiente vinculados al transporte de energía; c) la puesta en marcha de redes de energía en las regiones insulares y ultraperiféricas favoreciendo la diversificación de las fuentes de energía; y d) la interoperabilidad de las redes de la Unión con las de los nuevos Estados miembros y los terceros países. El anexo I de la Decisión enumera 32 proyectos de interés europeo relativos a la electricidad y 10 relativos al gas, mientras que los anexos II y III prevén 164 proyectos para la electricidad y 122 para el gas.

En el marco financiero 2007-2013 se asignó un total de 155 millones EUR a las RTE-E. En 2007 se nombraron cuatro coordinadores europeos.

El nuevo título sobre la energía del TFUE (artículo 194, apartado 1, letra d)) ofrece una base jurídica sólida para la promoción de la interconexión de las redes energéticas.

## **3. Telecomunicaciones**

La Decisión n.º 2717/95/CE, de 9 de noviembre de 1995, estableció una serie de orientaciones para el desarrollo de la EURO-RDSI (Red Digital de Servicios Integrados) como red transeuropea. Definió los objetivos, las prioridades y los



proyectos de interés común para el desarrollo de una gama de servicios basados en la EURO-RDSI, con vistas a crear una futura red europea de comunicaciones de banda ancha.

La Decisión n.º 1336/97/CE, de 17 de junio de 1997, definió un conjunto de orientaciones para la red transeuropea de telecomunicaciones (RTE-Telecom). Estableció objetivos, prioridades y líneas generales de actuación. Entre las prioridades cabe destacar las aplicaciones que contribuyen a la cohesión económica y social, así como el desarrollo de las redes de base, en particular las apoyadas en satélites. Estas orientaciones fueron modificadas ligeramente por la Decisión n.º 1376/2002/CE, de 12 de julio de 2002.

Las orientaciones determinaron proyectos de interés común y fijaron los procedimientos y criterios de selección. El programa comunitario eTEN, instrumento clave del Plan de acción «eEuropa 2005: una sociedad de la información para todos», también se basó en el programa EURO-RDSI. Finalizado en 2006, tenía como objetivo apoyar el despliegue transeuropeo de servicios basados en las redes de telecomunicaciones. Las inversiones de la Unión se concentran actualmente en la modernización de las redes existentes.

## **PAPEL DEL PARLAMENTO EUROPEO**

El Parlamento ha apoyado con firmeza la política de redes transeuropeas, ha denunciado constantemente los retrasos en la ejecución de los proyectos prioritarios y ha solicitado una aplicación estricta de los calendarios. Asimismo, ha pedido a los Estados miembros que aumenten los recursos presupuestarios disponibles, especialmente en lo que se refiere a la red transeuropea de transporte. Ha conseguido que se diera prioridad a la promoción de los proyectos con un claro valor añadido europeo y efectos positivos a largo plazo sobre el medio ambiente y el empleo y que contribuyen a acabar con los puntos de congestión, especialmente en los ferrocarriles y el transporte combinado.

Con la adopción de su Resolución de 12 de julio de 2007 «Por una Europa en movimiento — movilidad sostenible para nuestro continente»<sup>[1]</sup>, el Parlamento realizó un balance de la situación y definió nuevos objetivos, en particular la necesidad de completar la totalidad de la red transeuropea para sacar el mejor partido de los diferentes modos de transporte («comodalidad») y redistribuir el equilibrio entre los medios de transporte («transferencia modal») con vistas a reducir su impacto medioambiental. Asimismo, fomenta el transporte ferroviario, en autobús y marítimo, cuya cuota de mercado es todavía reducida.

Por otra parte, en su Resolución, de 22 de abril de 2009, sobre el Libro Verde sobre el futuro de la política RTE-T<sup>[2]</sup>, el Parlamento reiteró la petición de que se concediera prioridad a los ferrocarriles (en particular para el transporte de mercancías), a los puertos, a las vías navegables sostenibles, marítimas e interiores, y a sus conexiones con el interior y a los nudos intermodales en enlaces de infraestructuras con los nuevos Estados miembros y terceros países. En este sentido, el Parlamento fomenta la

---

[1]DO C 175 E de 24.7.2008, p. 556.

[2]DO C 184 E de 8.7.2010, p. 35.



ampliación de la RTE-T a los países comprendidos en la política europea de vecindad y a los países socios del Mediterráneo.

En los últimos quince años, el Parlamento ha contribuido a la revisión de los textos legislativos que se han ido solapando en materia de RTE-T. En efecto, adoptó, junto con el Consejo y conforme al procedimiento legislativo ordinario, la Decisión n.º 661/2010/UE, de 7 de julio de 2010, por la que se codifican las orientaciones de la RTE-T. Con ella quedaron derogadas las Decisiones n.º 1692/96/CE, n.º 1346/2001/CE y n.º 884/2004/CE, y se introdujo un nuevo anexo que recogía mapas de los 27 Estados miembros y definía fechas de referencia para establecer la red en todos ellos.

El 19 de noviembre de 2013, el Parlamento aprobó las nuevas orientaciones de la RTE-T con miras a la consecución de objetivos precisos, aumentó la financiación de la Unión y definió un planteamiento claro para el establecimiento de las redes de transporte básica y global, con 2030 y 2050 como fechas objetivo respectivamente. El Parlamento insistió, entre otras cosas, en que la selección de proyectos debe basarse en el valor añadido europeo (resultante de opciones estratégicas o de intervenciones financieras que comporten una mejora significativa y mensurable de las conexiones y flujos de transporte). Señaló, además, la necesidad de definir un «análisis de rentabilidad socioeconómica», entendido como una evaluación previa cuantificada, efectuada sobre la base de una metodología armonizada, del valor de un proyecto o programa. Según el Parlamento, esta metodología debía tener en cuenta asimismo todos los beneficios y costes sociales, económicos y medioambientales, y servir como indicador de la contribución al bienestar.

Tras la entrada en vigor del Reglamento RTE-T (Reglamento n.º 1315/2013) a finales de 2013, el Parlamento continuó apoyando el desarrollo de la RTE-T. En su Resolución, de 9 de septiembre de 2015, sobre la aplicación del Libro Blanco de 2011 sobre el transporte: hacer balance y avanzar hacia una movilidad sostenible<sup>[3]</sup>, el Parlamento subrayaba la importancia del transporte para la economía y para la movilidad de los ciudadanos, haciendo hincapié en la necesidad de invertir en infraestructura. En opinión del Parlamento, la realización de la RTE-T es una condición indispensable para consolidar un sistema de transportes europeo sostenible y eficiente, que debe potenciarse mediante el Mecanismo «Conectar Europa» y el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas.

En 2018, la Comisión presentó una propuesta de Reglamento sobre la racionalización de las medidas para promover la finalización de la red transeuropea de transporte. El Parlamento aprobó su decisión en primera lectura en febrero de 2019 y actualmente está en curso el procedimiento legislativo ordinario ([2018/0138\(COD\)](#)).

Esteban Coito / Frédéric Gouardères  
04/2019

---

[3]DO C 316 de 22.9.2017, p. 155.

