



2019/2192(INI)

22.6.2020

PROYECTO DE INFORME

sobre la revisión de las directrices relativas a la red transeuropea de transporte
(RTE-T)
(2019/2192(INI))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Jens Gieseke

ÍNDICE

	Página
PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO	3
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	7

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la revisión de las directrices relativas a la red transeuropea de transporte (RTE-T) (2019/2192(INI))

El Parlamento Europeo,

- Visto el 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 Transporte¹,
 - Vista su Resolución legislativa, de 17 de abril de 2019, sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el mecanismo «Conectar Europa» (MCE)²,
 - Vista su Resolución, de 25 de octubre de 2016, sobre la mejora de la conectividad y accesibilidad de las infraestructuras de transporte en la Europa central y oriental³,
 - Vista su Resolución, de 11 de diciembre de 2018, sobre movilidad militar⁴,
 - Vista su Resolución, de 15 de enero de 2020, sobre el Pacto Verde Europeo⁵,
 - Visto el Informe Especial n.º 10/2020 del Tribunal de Cuentas Europeo, de 16 de junio de 2020, titulado «Infraestructuras de transporte de la UE: Es necesario ejecutar de manera más rápida los megaproyectos para conseguir resultados en la red de transporte a su debido tiempo»⁶,
 - Visto el Informe Especial n.º 09/2018 del Tribunal de Cuentas Europeo, de 6 de diciembre de 2018, titulado «Hacia un sector de los transportes eficaz en la UE: desafíos que hay que afrontar»⁷,
 - Visto el artículo 54 de su Reglamento interno,
 - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A9-0000/2020),
- A. Considerando que las infraestructuras de transporte multimodal son fundamentales para el funcionamiento del mercado interior y para la conectividad y la competitividad de la UE, también como facilitadoras de la movilidad sostenible, inteligente y segura;
- B. Considerando que la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) garantiza la cohesión económica, social y territorial y la accesibilidad en toda la UE y sus regiones, y de este modo estimula el crecimiento económico y el empleo, promueve la digitalización, lucha

¹ DO L 348 de 20.12.2013, p. 1.

² Textos Aprobados, P8_TA(2019)0420.

³ [DOC 215 de 19.6.2018, p. 152.](#)

⁴ Textos Aprobados, P8_TA(2018)0498.

⁵ Textos Aprobados, P9_TA(2020)0005.

⁶ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_10/SR_Transport_Flagship_Infrastructures_ES.pdf

⁷ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR_TRANSPORT/LR_TRANSPORT_ES.pdf

contra el cambio climático y mejora la resiliencia;

- C. Considerando que los Estados miembros se han comprometido a completar la red básica de la RTE-T antes de 2030 y la red global antes de 2050;
- D. Considerando que la política de la RTE-T debería promover la implantación de soluciones de transporte innovadoras, soluciones de movilidad con bajas emisiones y combustibles alternativos en toda la UE;

Una RTE-T adaptada al futuro

1. Hace énfasis en el valor añadido de los corredores multimodales de la red básica que comprenden los principales flujos de pasajeros y de mercancías tanto entre los Estados miembros como dentro de estos; cree que es imprescindible que se finalicen puntualmente, dando prioridad a eliminar los cuellos de botella y a los enlaces pendientes, sobre todo en los tramos transfronterizos;
2. Considera importante desarrollar de forma adicional la RTE-T a fin de concentrarse en la interconexión entre la red básica y la global en las regiones rurales, periféricas y ultraperiféricas, así como en las islas; hace énfasis en que no deberían introducirse cambios sustanciales en los mapas; solicita a la Comisión que asuma todos los ajustes que se recogen en la revisión del mecanismo «Conectar Europa» (MCE)⁸;
3. Insta a la Comisión a que, dentro de la RTE-T, otorgue prioridad al pleno despliegue de combustibles alternativos para todos los modos de transporte, incluido el desarrollo de tecnologías relevantes, infraestructuras de carga y repostaje, normas de seguridad, protección e interoperabilidad, y el marco regulador para este tipo de combustibles;
4. Destaca la necesidad de seguir fomentando las conexiones de transporte en nodos urbanos, puertos, aeropuertos y plataformas multimodales con miras a garantizar un sistema de movilidad sin fisuras, eficiente, inteligente y sostenible para el transporte de pasajeros y la logística del transporte de mercancías, y de este modo promover un cambio modal eficiente;
5. Subraya que la innovación y la digitalización desempeñan un papel fundamental para hacer que el transporte sea más seguro y descarbonizarlo; destaca la necesidad de que la RTE-T impulse las aplicaciones digitales innovadoras en todos los modos, incluidos los sistemas de transporte inteligente, el Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (ERMTS), los sistemas de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, los servicios de información fluvial y los sistemas de gestión del tráfico aéreo (Investigación sobre la Gestión del Tráfico Aéreo en el contexto del Cielo Único);
6. Señala que las soluciones de movilidad inteligente y autónoma cada vez resultan más viables desde el punto de vista comercial y que es necesario acelerar la infraestructura digital y de transporte en la RTE-T al tiempo que se garantiza la interoperabilidad transfronteriza;

⁸ En concreto, los ajustes que se recogen en la parte III del anexo [de la Resolución legislativa sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el mecanismo «Conectar Europa» (MCE)].

7. Opina que las normas de infraestructuras para el conjunto de la red constituyen un catalizador para un verdadero espacio único europeo de transporte; considera importante mejorar la infraestructura existente habida cuenta del avance tecnológico, los incrementos de la capacidad y la necesidad de mejorar su resiliencia ante los impactos de crisis como las pandemias;

Financiación, administración y supervisión

8. Hace hincapié en que, para que la inversión en la infraestructura de la RTE-T sea suficiente, es fundamental que todos los fondos pertinentes de la UE (el MCE, InvestEU, los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos, Horizonte Europa, etc.) y la actividad de préstamo del Banco Europeo de Inversiones se adapten a las necesidades específicas del sector del transporte, y que los Estados miembros se comprometan a conceder una dotación financiera adecuada; pide a la Comisión que refuerce las sinergias entre los instrumentos pertinentes de la UE más allá del MCE (p. ej., el Fondo Europeo de Desarrollo Regional) y, además, optimice el uso de herramientas de financiación mixta a fin de atraer a inversores privados y multiplicar la dotación financiera pública;
9. Le preocupan en especial las demoras en los proyectos transfronterizos que dificultan que puedan establecerse puntualmente los corredores de la red básica sin fisuras; pide a los Estados miembros que cumplan sus obligaciones con respecto a sus partes respectivas de la red y garanticen unos procedimientos administrativos eficaces, y los insta a que mejoren la digitalización de los procesos administrativos;
10. Invita a la Comisión a que intensifique su supervisión de la ejecución de la RTE-T reforzando los instrumentos relevantes y la función de los coordinadores europeos en la administración de los corredores; solicita a la Comisión que aclare cómo deben interpretarse las normas y los requisitos a los efectos de la evaluación, la elaboración de informes y las evaluaciones de admisibilidad;

Modos de transporte

11. Señala la importancia de garantizar una infraestructura de carreteras de calidad en la RTE-T y demanda medidas para continuar mejorando la seguridad vial en consonancia con Vision Zero y mantener la seguridad operativa a lo largo del ciclo de vida de las infraestructuras vulnerables;
12. Destaca el potencial de los modos nuevos y activos de movilidad conectada en el transporte urbano y local tanto de personas como de mercancías; solicita a la Comisión y a los Estados miembros que trabajen en estrecha colaboración con las regiones y las ciudades a fin de mejorar las infraestructuras «de último tramo» y las conexiones intermodales por toda la RTE-T, y así permitan un uso más eficiente y sin fisuras de las infraestructuras y los servicios;
13. Reitera la importancia crucial del transporte ferroviario en la descarbonización del transporte; considera que la promoción de los cambios modales y el transporte ferroviario eficiente, en especial en contextos transfronterizos, debe ser prioritaria para la RTE-T, lo cual debe lograrse implantando por completo el Sistema de Gestión del

Tráfico Ferroviario Europeo (ERTMS), eliminando barreras en la red, garantizando la interconexión y la interoperabilidad y optimizando los corredores ferroviarios de mercancías en función de la demanda;

14. Destaca la importancia del transporte por vías de navegación interiores como modo sostenible, así como la necesidad de asegurar la capacidad, la calidad y la buena navegabilidad de las vías navegables, además de conexiones sin fisuras entre las redes viales y ferroviarias y los puertos de las redes tanto básica como global; insta a que se adopten medidas para facilitar la adopción de soluciones innovadoras y sostenibles en el sector;
15. Destaca el papel que desempeñan los enlaces marítimos de gran calidad en el comercio internacional e interno de la UE; considera que el pilar de las autopistas del mar es facilitar los enlaces de corta distancia basados en las necesidades y los servicios como complementos sostenibles del transporte terrestre, a fin de facilitar la cooperación de los puertos marítimos y su conexión con las zonas del interior, y promover el desarrollo y el despliegue de combustibles alternativos, con sujeción a una evaluación de impacto, así como soluciones de eficiencia energética para el transporte marítimo;
16. Subraya que el transporte aéreo es fundamental para conectar la UE con todo el mundo y también a nivel interno, incluidas sus regiones periféricas; considera que la RTE-T es una herramienta importante para acelerar la adopción de los combustibles alternativos en el sector al proporcionar la capacidad necesaria en los aeropuertos de la red básica y la red global;

Orientación estratégica

17. Destaca el valor estratégico de que la UE mantenga conexiones de transporte estrechas con terceros países dentro de la RTE-T y persiga una mayor integración de los Balcanes Occidentales; considera conveniente ampliar sus conexiones de transporte de la RTE-T a los países candidatos, los países del Mediterráneo Meridional y la Asociación Oriental, así como a Asia, con arreglo a las normas de la UE y el principio de reciprocidad; solicita a la Comisión que preste especial atención a las fronteras de Europa y dé seguimiento al efecto que tendrá la salida del Reino Unido de la UE en las regiones fronterizas;
18. Reconoce el papel de la RTE-T en la mejora de la movilidad militar en toda la UE; insiste en que las secciones de la red identificadas como adecuadas para la movilidad militar se desarrollen estrictamente con arreglo al principio de doble uso; insta a la Comisión Europea a que elabore planes para proteger la infraestructura estratégica y la RTE-T en su conjunto;
19. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión, así como a los Gobiernos y Parlamentos de los Estados miembros.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El objetivo principal de la política común de transportes de la UE es crear un espacio común de transporte en toda Europa. El principal instrumento político para lograr este objetivo es la política de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T). Esta aborda la ejecución y el desarrollo de una red de líneas ferroviarias, carreteras, vías navegables interiores, líneas de navegación marítimas, puertos, aeropuertos y terminales ferroviarias para toda Europa. Trata de identificar y solventar las carencias, eliminar los cuellos de botella y las barreras técnicas con el fin de reforzar la cohesión social, económica y territorial general de la UE.

Aunque se ha avanzado en los últimos años, es necesario hacer una revisión, ya que desde la última han tenido lugar transformaciones imprevistas que afectan al sector del transporte y resulta evidente que algunos corredores de la red básica sufrirán retrasos y corren el riesgo de no cumplir sus plazos de realización.

Es fundamental actualizar las infraestructuras europeas de transporte multimodal y prepararlas para el futuro, a fin de garantizar el funcionamiento del mercado interior de la UE y la competitividad de esta, además de respaldar la transición hacia una movilidad inteligente, sostenible, eficiente y segura.

Cabe recordar que no es necesario revolucionar la legislación existente. En concreto, únicamente deberían introducirse pequeñas modificaciones en el diseño de la red básica a fin de evitar que peligre su finalización puntual antes de 2030. Con miras a mejorar la coherencia del mecanismo «Conectar Europa» (MCE) y la RTE-T, en los nuevos mapas de la RTE-T deben reproducirse los ajustes que se enumeran en la parte III del anexo de la revisión del MCE¹. Estos ajustes son necesarios para poder comprender mejor y mejorar la transparencia de las rutas reales de los corredores, y garantizar que en la nueva RTE-T se tienen en cuenta y se abordan los enlaces (transfronterizos) pendientes y los cuellos de botella. La finalización puntual y la eliminación de los cuellos de botella y los enlaces pendientes son imperativos para el éxito de la política común de transportes. Simultáneamente, también es importante dar seguimiento a las infraestructuras ya construidas y evaluarlas con miras a garantizar su eficiencia y su capacidad. Es necesario asegurar que la red básica está lista a más tardar en 2030.

Con el propósito de garantizar la eficiencia de las redes RTE-T, es importante que los sistemas de movilidad para el transporte de pasajeros y la logística del transporte de mercancías puedan utilizarse de forma segura, fiable, eficiente y sin fisuras. Por ello deben promoverse las conexiones de transporte multimodales en los nodos urbanos, los puertos, los aeropuertos y las plataformas. Las infraestructuras «de último tramo» son fundamentales para que la RTE-T en su conjunto sea eficiente. Por consiguiente, es necesario que tanto la Comisión como los Estados miembros trabajen en estrecha colaboración con las regiones y las ciudades para mejorar este tipo de infraestructuras y así multipliquen el rango de usuarios de la red.

Es preciso que uno de los cambios fundamentales de la nueva RTE-T sea la integración de una infraestructura para los combustibles alternativos. Mediante la inclusión de la

¹ [P8_TA\(2019\)0420](#).

infraestructura para los combustibles alternativos para todos los modos de transporte es posible promover la plena implantación de este tipo de combustibles, que puede contribuir a resolver el actual dilema entre oferta y demanda. Es necesario que la RTE-T y la revisión anunciada de la directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos vayan de la mano.

El apoyo a la digitalización y la innovación de todos los modos de transporte deben ser la esencia de la próxima RTE-T. La transición digital permite hacer que el transporte sea más seguro, sostenible y eficiente. En los últimos años ya se ha avanzado con los sistemas de transporte inteligente (STI), el Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (ERTMS), los sistemas de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (VTMIS), los servicios de información fluvial (SIF) y el sistema europeo para la gestión del tráfico aéreo (SESAR). Para que la aplicación y la implantación de una solución digital sean efectivas, deben ser coherentes y estar adecuadamente coordinadas en toda la UE. La revisión de la RTE-T debería tener en cuenta asimismo la movilidad inteligente y autónoma. Es necesario que esta garantice que se construyen o amplían las infraestructuras necesarias y se asegura la interoperabilidad transfronteriza.

La crisis provocada por la COVID-19 ha puesto de manifiesto la importancia de una infraestructura que funcione y bien conectada para el transporte de mercancías y pasajeros. También ha demostrado el valor del transporte para el conjunto de la economía. Por ello es importante equipar la red de tal forma que mejore su resiliencia ante nuevos riesgos y crisis. Este aumento necesario de la resiliencia debe analizarse en el contexto de la autonomía estratégica global de la UE y las políticas europeas de seguridad.

El desplazamiento de las fuerzas militares tanto dentro de la UE como fuera de esta, identificado en el Plan de Acción sobre Movilidad Militar, constituye una nueva dimensión de la política de la RTE-T. En la actualidad estos desplazamientos se ven obstaculizados por barreras físicas, jurídicas y normativas como son las infraestructuras incompatibles o los complicados regímenes aduaneros. A fin de superar estos obstáculos, las redes adecuadas deben estar equipadas con arreglo al principio de doble uso civil y militar de las infraestructuras en las partes correspondientes de la RTE-T.

Es necesario que todos los modos de transporte se reflejen de forma equitativa en la nueva RTE-T. El principio de neutralidad tecnológica es importante para reducir las emisiones generales del sector del transporte, al tiempo que se garantiza la movilidad de los ciudadanos a precios asequibles. En lo referente a los modos de transporte y las fuentes de energía es necesario evitar un planteamiento basado en una solución única para todos.

Es preciso mantener la calidad de la infraestructura de carreteras y respaldar el cambio hacia una movilidad por carretera con bajas emisiones. Vision Zero debe servir de principio rector.

El transporte ferroviario desempeña un papel crucial en la descarbonización del transporte. Con frecuencia las prioridades nacionales han provocado el cambio del flujo de mercancías del transporte ferroviario al transporte por carretera. Es necesario reforzar las conexiones ferroviarias, en especial las transfronterizas y las conexiones entre centros económicos. Asimismo, debe prestarse especial atención a las conexiones por tren capaces de aliviar las rutas de transporte de mercancías y pasajeros de alta frecuencia. Es necesario optimizar los corredores ferroviarios y garantizar la interconectividad, la interoperabilidad y la planificación

de capacidad suficiente.

Hay que asegurarse de que se aumenta la capacidad, la calidad y la buena navegabilidad de las vías navegables interiores. Las vías navegables interiores dependen en gran medida de la profundidad de los ríos. Por consiguiente, es importante que la infraestructura de vías navegables interiores se adapte a los retos que plantea el cambio climático. Es preciso respaldar las soluciones transfronterizas, la digitalización y la innovación. Debe reconocerse el papel de los puertos interiores y es necesario garantizar que se incrementa la multimodalidad en los principales puertos de este tipo.

El transporte aéreo desempeña un papel importante en la conectividad dentro de la UE, en especial con las regiones periféricas e insulares. La revisión de la RTE-T puede convertirse en una herramienta importante para acelerar la adopción de los combustibles alternativos en el sector, con sujeción a una evaluación de impacto.

El Reglamento también debería fomentar las iniciativas destinadas a conectar la UE más allá de sus fronteras exteriores. Debería tratar de garantizar la máxima continuidad de la red entre la UE y sus países vecinos. En concreto, es necesario respaldar la integración de los Balcanes Occidentales. El desarrollo de una red de transporte con arreglo a los principios e la RTE-T puede contribuir a una mayor integración de los Balcanes Occidentales en el mercado interior de la Unión. Las partes interesadas de los países candidatos deberían participar en el proceso de revisión, por ejemplo, mediante la Comunidad del Transporte de los Seis Balcanes Occidentales (WB6). Asimismo es preciso que se preste especial atención a las nuevas fronteras creadas dentro de la Unión a consecuencia de la salida del Reino Unido de la UE. En concreto, es necesario tener en cuenta los efectos de su salida en las regiones del Atlántico y del mar del Norte.

Numerosos estudios han demostrado que la finalización de las redes básicas de la RTE-T se ve obstaculizada por las demoras en el proceso de planificación nacional. Por consiguiente, la Comisión debe mejorar su supervisión de la ejecución de la RTE-T. Es necesario reforzar los instrumentos ya disponibles con arreglo al marco jurídico vigente, así como la función y las competencias de los coordinadores europeos. Los Estados miembros deben tomarse en serio sus obligaciones con arreglo al Reglamento de la RTE-T y deben cumplirlas con arreglo a lo exigido. La racionalización de los procesos administrativos y judiciales, así como una mayor digitalización, constituyen una medida importante que deben adoptar los Estados miembros para acelerar el proceso de finalización de las infraestructuras de transporte.

A fin de lograr los objetivos de la RTE-T es fundamental contar con inversiones suficientes. Es preciso que todos los fondos relevantes de la UE (el MCE, InvestEU, los Fondos EIE, Horizonte Europa, etc.) y la actividad de préstamo del Banco Europeo de Inversiones tengan en cuenta las necesidades específicas del sector del transporte. Deben evitarse los recortes presupuestarios. El apoyo financiero para los proyectos de transporte también puede verse socavado 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. Por lo tanto, es importante simplificar los procedimientos de solicitud y ofrecer orientación a las regiones y países menos desarrollados para que modernicen sus instituciones. Además, es preciso reforzar las sinergias entre la RTE-T y otros instrumentos relevantes de la UE, más allá del MCE (p. ej., el

FEDER). Es necesario que los Estados miembros se comprometan plenamente a proporcionar una dotación financiera adecuada, en especial con relación a los proyectos transfronterizos.

La próxima revisión del Reglamento de la RTE-T puede encarrilar de nuevo la red europea de transporte, pero solo si la revisión se hace adecuadamente. Debe ser ambiciosa, actualizar la RTE-T y prepararla para el futuro. Completar la red transeuropea de transporte debe ser una de las grandes prioridades de la Unión.