



COMISIÓN EUROPEA

MEMO

Bruselas, 11 de septiembre de 2014

Nueva política de infraestructuras de transporte de la Unión Europea – Contexto

¿Qué es la política infraestructural de la UE?

El transporte es vital para la economía europea: sin buenas conexiones, Europa no logrará crecer ni prosperar. La nueva política infraestructural de la UE pondrá en marcha en sus 28 Estados miembros una sólida red europea de transportes que permitirá impulsar el crecimiento y la competitividad. La nueva red conectará el Este con el Oeste y sustituirá el incompleto mosaico actual de transportes por una red genuinamente europea.

La nueva política triplica hasta los 26 000 millones de euros los recursos que consagrará la UE al transporte durante el período 2014–2020, al tiempo que centra esa financiación en una nueva **red central** claramente definida. La nueva red constituirá el eje de los transportes en el mercado único europeo y, además de eliminar estrangulamientos y de modernizar las infraestructuras, racionalizará en toda la Unión las operaciones transfronterizas de transporte tanto para los viajeros como para las empresas. Su puesta en marcha se verá impulsada por el establecimiento de nueve grandes corredores de transporte que reunirán a Estados miembros e interesados y que permitirán concentrar unos recursos limitados para poder alcanzar resultados positivos.

La nueva red transeuropea de transportes (RTE-T) central se apoyará en una «red capilar» conectada a ella a nivel regional y nacional. El objetivo será lograr que de forma gradual, y, en todo caso, antes de que finalice 2050, la gran mayoría de los ciudadanos y de las empresas europeos quede ya a una distancia de no más de 30 minutos de esa red capilar.

En su conjunto, la nueva red de transportes posibilitará:

- unos desplazamientos más seguros y menos congestionados y
- unos viajes más rápidos y fáciles.

¿Por qué necesitamos una nueva política infraestructural para Europa?

- El transporte es fundamental para que la economía europea sea eficiente.
- Se prevé que antes de finales de 2050 el transporte de mercancías haya crecido un 80 % y el de pasajeros más de un 50 %.
- El crecimiento necesita comercio y el comercio necesita transporte. Aquellas zonas de Europa que no dispongan de buenas conexiones no lograrán prosperar.

En la práctica, hay cinco problemas principales que han de tratarse a nivel de la UE:

- Los enlaces que todavía faltan, particularmente en tramos transfronterizos, constituyen un grave obstáculo para la libre circulación de mercancías y viajeros dentro de los Estados miembros, entre ellos mismos y entre ellos y sus vecinos.

- Hay considerables disparidades de calidad y de disponibilidad de infraestructuras entre los Estados miembros y dentro de ellos mismos (estrangulamientos). Las conexiones Este-Oeste, en especial, exigen mejoras con la creación de nuevas infraestructuras de transporte y/o con el mantenimiento, rehabilitación o puesta en valor de infraestructuras ya existentes.
- Las infraestructuras que conectan los diferentes modos de transporte se encuentran fragmentadas. En lo que concierne a las conexiones multimodales, se observa que en Europa muchas de las terminales de carga, estaciones de pasajeros, puertos interiores y marítimos, aeropuertos y nodos urbanos no están a la altura de las necesidades. Dado que estos nodos carecen de la capacidad multimodal necesaria, no es posible explotar suficientemente el potencial del transporte multimodal ni su aptitud para eliminar estrangulamientos infraestructurales y abrir los enlaces que siguen faltando.
- Las inversiones en infraestructuras de transporte deben contribuir a que antes de que concluya 2050 se hayan reducido un 60 % las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por los transportes.
- Los Estados miembros siguen manteniendo —particularmente en materia de interoperabilidad— normas y requisitos de funcionamiento diferentes, y esto agrava de forma considerable las barreras y los estrangulamientos que sufren las infraestructuras de transporte.

Datos de la nueva política infraestructural de la UE

Nueva red central: algunas cifras

La red central permitirá:

- La conexión de 94 grandes puertos europeos con líneas férreas y carreteras;
- el enlace por ferrocarril de 38 aeropuertos clave con grandes ciudades;
- la conversión de 15 000 km de vías férreas en líneas de alta velocidad;
- la realización de 35 proyectos transfronterizos para reducir los estrangulamientos actuales.

Estas realizaciones constituirán la **savia económica** del mercado único, haciendo posible el libre flujo de mercancías y de personas por toda la UE.

Nueve corredores nuevos

Una importante innovación de las nuevas directrices RTE-T es la introducción de nueve corredores cuya construcción contribuirá al desarrollo de la red central. Cada corredor deberá incluir tres modos de transporte, tres Estados miembros y dos tramos transfronterizos.

Se crearán, además, unas «plataformas de corredor» para que se reúnan en ellas todos los interesados y todos los Estados miembros a los que corresponda. Cada plataforma constituirá una estructura de gobernanza que elaborará y aplicará para su corredor programas de trabajo que permitan impulsar en él las obras correspondientes a los distintos Estados miembros y a las diferentes fases de ejecución. Las plataformas de los principales corredores de la red central serán presididas por coordinadores europeos.

Corredores de la red central: breve descripción

- El **Corredor Báltico-Adriático** es uno de los ejes viarios y ferroviarios transeuropeos más importantes. Conecta el mar Báltico con el Adriático a través de zonas industrializadas del sur de Polonia (Alta Silesia), Viena, Bratislava, la región alpina oriental y el norte de Italia. En él se inscriben, además, importantes

proyectos ferroviarios, tales como el túnel de base de Semmering y la línea ferroviaria de Koralm en Austria o diversos tramos transfronterizos entre Polonia, Chequia y Eslovaquia.

- El **Corredor Mar del Norte-Báltico** une los puertos de la costa oriental del Mar Báltico con los puertos del Mar del Norte. El corredor conectará Finlandia con Estonia por ferry y establecerá modernos enlaces de transporte por carretera y ferrocarril entre los tres Estados bálticos, por un lado, y Polonia, Alemania, los Países Bajos y Bélgica, por el otro. El corredor incluirá también vías de navegación interior entre el río Oder y los puertos alemanes, holandeses y flamencos, como, por ejemplo, el Canal de Mittelland. Sin embargo, el proyecto más importante será el llamado Ferrocarril del Báltico, es decir, una nueva línea ferroviaria, con el ancho de vía europeo, entre Tallín, Riga, Kaunas y el nordeste de Polonia.
- El **Corredor del Mediterráneo** enlazará la Península Ibérica con la frontera húngaro-ucraniana. El corredor seguirá la costa mediterránea de España y Francia, atravesará los Alpes hacia el Este por el norte de Italia y dejará la costa Adriática de Eslovenia y Croacia en dirección a Hungría. Aparte del río Po y de algunos canales en el norte de Italia, el corredor consistirá principalmente en carreteras y líneas ferroviarias. Dos proyectos ferroviarios clave de este corredor serán los enlaces Lyon-Turín y el tramo Venecia- Liubliana.
- El **Corredor Este/Mediterráneo oriental** conecta las interfaces marítimas del Mar del Norte, del Báltico, del Negro y del Mediterráneo, optimizando el uso de los puertos por los que discurre, así como el de las autopistas del mar correspondientes. Incluyendo el río Elba como vía de navegación interior, el corredor mejorará las conexiones multimodales entre el norte de Alemania, la República Checa, la región panonia y el sudeste de Europa y se prolongará por el mar desde Grecia hasta Chipre.
- El **Corredor Escandinavo-Mediterráneo** es un eje Norte-Sur de capital importancia para la economía europea. Cruzando el Mar Báltico de Finlandia a Suecia y pasando por Alemania, los Alpes e Italia, el corredor enlaza los grandes centros urbanos y puertos de Escandinavia y del norte de Alemania, para continuar por los centros de alta producción industrializada del sur de Alemania, de Austria y del norte de Italia hasta los puertos italianos y La Valeta. Los proyectos más importantes de este corredor son el cruce de Fehmarnbelt y el túnel de base del Brennero, incluidas sus rutas de acceso. El corredor se prolonga por el mar desde el sur de Italia y Sicilia hasta Malta.
- El **Corredor Rin-Alpes** constituye una de las rutas de Europa más utilizadas para el transporte de mercancías. Conecta los puertos de Rotterdam y Amberes, en el Mar del Norte, con la cuenca del Mediterráneo en Génova, pasando por Suiza y algunos de los grandes centros económicos situados en las regiones del Rin-Ruhr y del Rin-Meno-Neckar, así como en la aglomeración de Milán, en el norte de Italia. Este corredor multimodal incluye el Rin como vía de navegación interior. Sus proyectos estrella son los túneles de base de Suiza (terminados ya parcialmente) y sus vías de acceso en Alemania e Italia.
- El **Corredor Atlántico** conecta la parte occidental de la Península Ibérica y los puertos de El Havre y Ruán con París y con Mannheim/Estrasburgo por medio de líneas ferroviarias de alta velocidad y líneas convencionales paralelas. En este corredor, que incluye también el Sena como vía de navegación interior, ocupa un lugar fundamental la dimensión marítima.
- El **Corredor Mar del Norte-Mediterráneo** se extiende desde Irlanda y el Norte del Reino Unido hasta el Mar Mediterráneo en el sur de Francia, pasando por los Países Bajos, Bélgica y Luxemburgo. Este corredor multimodal, que comprende varias vías de navegación interior en el Benelux y en Francia, tiene por objeto

ofrecer no sólo unos mejores servicios multimodales entre el Mar del Norte, las cuencas fluviales del Mosa, el Rin, el Escalda, el Sena, el Saona y el Ródano y los puertos de Fos-sur-Mer y de Marsella, sino también una mejor interconexión entre las Islas Británicas y la Europa continental.

- El **Corredor Rin-Danubio**, que tiene como espina dorsal las vías navegables del Meno y del Danubio, conecta las regiones centrales de Estrasburgo y Francfort, a través del sur de Alemania, con Viena, Bratislava, Budapest y el Mar Negro como punto final, con una importante rama entre Munich y Praga, Zilina, Kosice y la frontera ucraniana.

Los nueve corredores constituyen un importante avance en la planificación de las infraestructuras de transporte. La experiencia del pasado muestra las enormes dificultades que conlleva ejecutar de forma coordinada en varios Estados miembros proyectos de transporte transfronterizos o de otro tipo. Es más fácil, desde luego, crear sistemas y conexiones divergentes y nuevos estrangulamientos. Los proyectos, sin embargo, tienen que sincronizarse a través de las fronteras para incrementar los beneficios derivados de todas las inversiones. Los nuevos programas de corredor y las estructuras de gobernanza facilitarán extraordinariamente la puesta en marcha de la nueva red central.

Red capilar

La llamada «red capilar» se conectará a nivel regional y nacional con la red central. Aunque parte integrante de la política RTE-T, la red capilar será gestionada en gran medida por los propios Estados miembros, con una pequeña participación del Mecanismo «Conectar Europa» y, desde luego, con el apoyo de la política regional. Se aplica aquí, por lo tanto, el principio de subsidiariedad. El objetivo es lograr que de forma gradual, y, en todo caso, antes de finales de 2050, la gran mayoría de los ciudadanos y de las empresas europeos quede ya a una distancia de no más de 30 minutos de esa red capilar.

Los requisitos de las nuevas directrices RTE-T son mucho más exigentes que en el pasado, y esto incluye a la propia red capilar. Se trata de conseguir que con el tiempo —y con la mirada puesta en el año 2050— extensas partes de esa red respondan por igual a unos estándares eficaces y plenamente interoperables para la circulación de ferrocarriles, vehículos eléctricos, etc.

Financiación de la UE – ¿De cuánto dinero se dispone y cómo puede obtenerse?

El Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) aportará a las infraestructuras de transporte un importe de 26 000 millones de euros durante el próximo período financiero (2014–2020). Esto triplica la financiación actualmente disponible.

Entre el 80 % y el 85 % de esos recursos se utilizará para financiar:

- proyectos prioritarios localizados en los nueve corredores que compondrán la red central (aunque también se financiará un pequeño número de proyectos centrados en otros tramos de esa red que revisten un alto valor añadido europeo);
- proyectos transversales u «horizontales» —relacionados principalmente con las tecnologías de la información—, tales como SESAR (dimensión tecnológica del Sistema de Gestión del Cielo Único Europeo) o ERTMS (Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario en Europa). Estos sistemas, que deberán utilizarse en todos los grandes corredores de transporte, constituyen una prioridad particular. En efecto, otra innovación que introduce la nueva red central es la estricta obligación de «adherirse» que afecta a los sistemas de transporte, es decir, la exigencia de invertir para poder cumplir estándares de la UE ya existentes, como, por ejemplo, el sistema europeo de señalización ferroviaria ERTMS. También están cubiertas por

esta prioridad las llamadas «autopistas del mar», que son la dimensión marítima de la RTE-T.

La financiación restante podrá destinarse a proyectos ad hoc, incluyendo proyectos localizados en la red capilar.

Se calcula que el nivel de inversión que se precisará en la red central durante el período 2014–2020 ascienda a 250 000 millones de euros. La Comisión publicará periódicamente convocatorias de propuestas para asegurarse de que solo reciban financiación de la UE los mejores proyectos, aquellos que ofrezcan un más alto valor añadido europeo. El Mecanismo «Conectar Europa» triplica hasta los **26 000 millones de euros** la financiación que consagrará la UE al transporte durante el período 2014–2020, al tiempo que focaliza esa financiación en una nueva red central claramente delimitada.

En general, el Mecanismo centrará su apoyo en aquellas infraestructuras de la UE que sean prioritarias dentro de los sectores del transporte, la energía y la banda ancha digital, es decir, infraestructuras que sean clave para sustentar el mercado único. A tal fin contará para el período 2014–2020 con un fondo único de 33 242 millones de euros, de los cuales 26 250 millones se asignarán al transporte y, de ellos, 11 305 millones a inversiones en infraestructuras asociadas de transporte para los Estados miembros que puedan acogerse al Fondo de Cohesión.

¿Cómo se concederá la financiación que destina la UE a las infraestructuras de transporte?

Los solicitantes serán principalmente los Estados miembros. En el marco de la convocatoria actual, los solicitantes podrán presentar sus propuestas hasta el 26 de febrero de 2015.

El Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) es gestionado de forma centralizada por la Comisión Europea, que, además de establecer las prioridades políticas del Mecanismo, se encarga de la selección de los proyectos celebrando convocatorias de propuestas competitivas. La Comisión cuenta con la asistencia de la Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes (INEA) para todo lo que supone el seguimiento técnico y financiero de la ejecución de los proyectos. Pero son los Estados miembros los responsables de la ejecución propiamente dicha.

La financiación del MCE en el ámbito del transporte se concederá principalmente por medio de subvenciones. Con el fin de garantizar que los limitados recursos de la UE tengan el destino más útil posible, las subvenciones se reservarán a aquellos proyectos que sean difíciles de ejecutar debido a su carácter transfronterizo o al largo espacio de tiempo que requieran las inversiones para dar su rendimiento. Asimismo, se admitirá el uso de instrumentos financieros gestionados en colaboración con las entidades encargadas de la ejecución con objeto de ofrecer una alternativa a las subvenciones tradicionales y de colmar las lagunas financieras para inversiones estratégicas en todos los proyectos de interés común que se sitúen en el ámbito de la RTE-T.

Los proyectos se seleccionarán por medio de un procedimiento competitivo. La selección se basará en una evaluación en dos fases: una primera fase de selección externa a cargo de expertos independientes que basarán su evaluación en una serie de criterios normalizados para garantizar la transparencia y la igualdad de trato de todas las propuestas que sean admisibles; y una segunda fase de selección interna bajo la dirección de la Dirección General de Movilidad y Transporte (DG MOVE), que realizará un análisis cualitativo del valor global que tengan los proyectos para el desarrollo de la política de transportes de la UE.

Para más información sobre las prioridades de las convocatorias y el procedimiento de estas, véanse http://inea.ec.europa.eu/en/cef/cef_transport/apply_for_funding/cef_transport_call_for_proposals_2014.htm

¿Cómo funciona la cofinanciación? ¿Cuánto dinero proviene de los Estados miembros y cuánto de Europa?

Las infraestructuras de transporte exigen enormes inversiones, y la mayor parte de ellas debe correr a cargo de los Estados miembros. El papel de Europa en términos de inversión y de coordinación es apoyar la creación de una red de transportes verdaderamente europea y añadir valor a las realizaciones eliminando estrangulamientos e impulsando la construcción de aquellos enlaces y conexiones que sigan faltando para completar la red.

Los tipos de cofinanciación normales que aplicará la UE para los proyectos RTE-T de la red central serán los siguientes:

- hasta el 50 % para estudios;
- hasta el 20 % para obras (por ejemplo, obras de exploración para la construcción de túneles de gran dimensión);
- posibilidad de llegar a un 40 % para proyectos transfronterizos de conexión de líneas ferroviarias y de vías de navegación interior;
- hasta el 50 % para ayudar a los Estados miembros a financiar su transición a sistemas de transporte inteligentes tales como el ERTMS.

Los porcentajes máximos de financiación aplicables en la convocatoria actual se recogen en el cuadro que figura a continuación:

Cuadro: Porcentajes máximos de cofinanciación del MCE en el ámbito del transporte

Tipos de proyectos		Todos los Estados miembros	Estados miembros que pueden acogerse al Fondo de Cohesión
a) Estudios (todos los modos)		50%	85%
b) Obras de:			
Ferrocarril	Proyectos transfronterizos	40%	85%
	Eliminación de estrangulamientos	30%	85%
	Otros proyectos de interés común	20%	85%
Vías navegables interiores	Proyectos transfronterizos	40%	85%
	Eliminación de estrangulamientos	40%	85%
	Otros proyectos de interés común	20%	85%
Conexiones de transporte terrestre con puertos y aeropuertos (ferrocarril y carretera)		20%	85%
Desarrollo de puertos		20%	85%
Desarrollo de plataformas multimodales		20%	85%
Reducción del ruido de los trenes de mercancías mediante la adaptación del material rodante existente		20%	20%
Servicios de transporte de mercancías		20%	20%
Aparcamientos seguros en la red principal de carreteras		20%	20%
Autopistas del mar		30%	85%
Sistemas de gestión del tráfico	SESAR, RIS, VTMS (en tierra / a bordo)	50/20%	85%
	ERTMS	50%	85%
	STI para carreteras	20%	85%
Tramos de carretera transfronterizos		10%	85%
Nuevas tecnologías e innovación para todos los modos de transporte		20%	85%

El texto de la convocatoria no limita el importe máximo de financiación que pueda solicitarse por propuesta, pero se insta encarecidamente a los solicitantes a que presenten propuestas de acciones con un valor total de contribución de la UE a los costes subvencionables de no menos de 500 000 euros en el caso de los estudios y de 1 millón de euros en el de las obras. Siempre que sea posible, las acciones relacionadas entre sí deberán agruparse y presentarse en una sola propuesta. No obstante, en caso de que haya propuestas que se sitúen por debajo de esos umbrales, no se procederá a su exclusión automática, sino a un análisis de cada caso.

¿Qué relevancia tiene todo esto para las conexiones Este-Oeste?

En los últimos veinte años se han logrado numerosos avances en la mejora de las conexiones entre el Oeste y el Este de Europa. Estas conexiones, que antes no existían en absoluto o solo parcialmente o que se restringían a solo algunos modos de transporte, han quedado integradas actualmente en la nueva red RTE-T.

Todavía hoy, sin embargo, siguen observándose en la UE fuertes disparidades de calidad y de disponibilidad de infraestructuras entre los Estados miembros y dentro de ellos mismos (estrangulamientos). Las conexiones Este-Oeste, en especial, tienen que mejorarse con la creación de nuevas infraestructuras de transporte y/o con el mantenimiento, rehabilitación o modernización de infraestructuras ya existentes.

El centro de atención ha pasado ahora de la realización de proyectos individuales a la creación de una red central de corredores estratégicos que unan, de Norte a Sur y de Este a Oeste, todos los rincones de una vasta zona geográfica, de Portugal a Finlandia y de la costa de Escocia a las riberas del Mar Negro.

Las conexiones Este-Oeste constituyen una prioridad central para la nueva política de infraestructuras de la UE.

En términos de financiación, se ha asignado específicamente a los llamados países de la cohesión un importe de no menos de 11 300 millones de euros con el que se pretende dar un impulso adicional a la inversión en las principales conexiones Este-Oeste.

Para ejecutar la red central se establecerán nueve corredores, cada uno de los cuales deberá incluir tres modos de transporte, tres Estados miembros y dos tramos transfronterizos.

De esos nueve corredores, siete tienen una verdadera dimensión Este-Oeste. Se trata concretamente de los corredores Báltico-Adriático, Mar del Norte-Báltico, Mediterráneo, Este-Mediterráneo oriental, Atlántico, Mar del Norte-Mediterráneo y Rin-Danubio. En la práctica, puede verse ya desde ahora que los futuros corredores dotados de conexiones multimodales se extenderán de Este a Oeste y de las regiones geográficamente periféricas a las regiones del centro de la UE.

Para ilustrar la nueva situación, cabe citar unos pocos ejemplos:

- Antes no había ningún proyecto prioritario que conectara Polonia y Alemania. Ahora hay tres conexiones en la red central (Szczecin-Berlín, Varsovia-Berlín y Dresden-Wroclaw). La conexión Varsovia-Berlín forma parte también del corredor Mar del Norte-Báltico, que se sitúa entre Rotterdam y Tallín.
- Los puertos alemanes no estaban conectados por ningún proyecto prioritario a los países de Europa Central (Hungría, Chequia, Eslovaquia, Bulgaria y Rumanía). Esta conexión forma parte ahora del corredor Este/Mediterráneo oriental.
- Eslovaquia y Chequia no estaban conectadas de forma eficiente al sur de Alemania. Ahora, dos de los enlaces de la red central (Praga-Nuremberg-Francfort y Praga-Munich-Stuttgart) son parte integrante del corredor Rin-Danubio.
- El Danubio constituía un proyecto prioritario en sí mismo, pero se limitaba a las vías de navegación interior. Ahora, el corredor Rin-Danubio no solo cubrirá este último río, sino que además lo conectará mejor a las otras vías fluviales (Rin) y comprenderá también líneas ferroviarias y carreteras para conectar la Europa Central a Alemania y Francia.

¿Cómo se seleccionaron los proyectos de la red central?

El principio básico es que cada país pueda acceder a una potente red central de transporte europea que haga posible el libre flujo de personas y mercancías. Todos los países europeos quedarán conectados a esa red.

La lista de proyectos de la red central que se han definido como prioritarios para recibir fondos de la UE en el próximo período de financiación (2014-2020) se recoge aquí (ENLACE con el anexo del Reglamento sobre la interconexión de Europa – véase el anexo adjunto a este MEMO).

Los motivos por los que esos proyectos podrán acogerse a la financiación de la UE son los siguientes:

- cumplen los criterios establecidos en la metodología para determinar la presencia en la red central (más abajo se recoge información sobre esa metodología y esos criterios);
- ofrecen un alto valor añadido europeo y
- presentan la madurez necesaria para su ejecución entre 2014 y 2020.

Los Estados miembros deberán presentar a la Comisión propuestas detalladas, y será sobre esta base sobre la que se asignarán los recursos. Esto tendrá lugar desde comienzos de 2014. El nivel preciso de financiación de la Unión dependerá de los datos que faciliten las propuestas nacionales. Por lo general, en cada período presupuestario de siete años, la contribución que hará la UE para desarrollar una infraestructura de transporte importante se situará en torno al 20 % de los costes de inversión totales. La ayuda concedida para la elaboración de estudios individuales podrá llegar al 50 %, y la consagrada a estudios y obras de construcción de proyectos transfronterizos hasta el 40 %. El resto deberá ser aportado por los Estados miembros, por sus autoridades regionales y, posiblemente, por inversores privados. En el caso de los no menos de 11 300 millones de euros atribuidos específicamente a los Estados miembros que pueden acogerse al Fondo de Cohesión, la cofinanciación podrá alcanzar como máximo el 85 %.

¿Cuáles son los requisitos más estrictos que se aplican a la red central?

Los proyectos que reciban financiación dentro de la red central tendrán que cumplir una serie de rigurosos requisitos técnicos.

Es lógico que, tratándose precisamente de una red central, los requisitos técnicos que se le apliquen sean interoperables en toda la red. Esto implica, por ejemplo, la necesidad de introducir en todas partes el sistema ERTMS (Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario en Europa), que es el sistema de transporte inteligente (STI) básico para el control de los ferrocarriles. De igual forma, las normas de seguridad vial (con requisitos para túneles y carreteras) deben aplicarse en el conjunto de la red, y a ellas debe sumarse la tecnología de los STI. Asimismo, si en el futuro se establece una infraestructura adecuada para los vehículos eléctricos (por ejemplo, puntos de carga), lo lógico es que tal infraestructura responda a unas reglas comunes a fin de que esos vehículos puedan hacer uso de ella en toda la red.

¿Cómo llegaremos a los 250 000 millones de euros que se precisan para la red central?

Los 31 700 millones de euros que el Mecanismo «Conectar Europa» asigna al transporte dentro del marco financiero plurianual actuarán efectivamente como «capital de lanzamiento» para impulsar a los Estados miembros a invertir en aquellas conexiones y enlaces transfronterizos que, por su dificultad, no llegarían probablemente a construirse de no ser por esa inyección inicial de capital.

La financiación de la RTE-T tiene ciertamente un fortísimo efecto multiplicador. La experiencia de los últimos años muestra que cada millón de euros gastado a nivel europeo genera 5 millones procedentes de los gobiernos de los Estados miembros y 20 millones del sector privado.

A esos recursos añadidos se suma ahora, además, la posibilidad de atraer nuevos fondos del sector privado a través de instrumentos innovadores tales como los bonos de financiación de proyectos.

¿De qué forma cumple la nueva RTE-T los objetivos ecológicos?

La RTE-T constituye un instrumento esencial para que la política de transportes pueda cumplir el objetivo global de que antes de que finalice 2050 se hayan reducido un 60 % las emisiones procedentes del transporte (véase el Libro blanco publicado en 2011 con el título «Transporte 2050»). En su núcleo, la RTE-T es una red de transporte multimodal que facilita de forma sustancial a pasajeros y a mercancías el paso de las carreteras a los ferrocarriles y a otros modos de transporte. Antes de poder optar a los fondos de la UE, todos los proyectos RTE-T tienen que someterse a una rigurosa evaluación del impacto ambiental y han de cumplir la totalidad de los requisitos de planificación y sostenibilidad que establece la normativa medioambiental de la Unión.

Antecedentes de la política RTE-T

La política que orienta la red transeuropea responde a varios objetivos: establecer las infraestructuras de transporte y las interconexiones que sustenten el mercado único, garantizar la libre circulación de mercancías y personas y apoyar el crecimiento, el empleo y la competitividad de la Unión. En el pasado, los sistemas de transporte de Europa se desarrollaron en gran medida a lo largo de las líneas nacionales —no a través de grandes corredores—, y esto determinó la deficiencia o la inexistencia de interconexiones de transporte en las fronteras. Dado que esas deficientes interconexiones obstaculizan el crecimiento económico, desde la década de los 90 la política RTE-T ha centrado las ayudas de la UE en apoyar el desarrollo de proyectos infraestructurales de alto interés para Europa. Los éxitos alcanzados desde entonces son importantes y numerosos. Sin embargo, dado el difícil período financiero que atravesamos, es imprescindible focalizar el gasto dedicado por la UE al transporte a aquello que pueda ofrecer el máximo valor añadido, a saber, la creación de una sólida red central europea.

[IP/14/988](#)

[Coordinators CVs](#)

[Country fiches](#)