



Bruselas, 19.6.2017
COM(2017) 327 final

**INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL
COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES**

Informe de situación sobre la ejecución de la red RTE-T en 2014 y 2015

Informe de situación sobre la ejecución de la red RTE-T en 2014 y 2015

(Texto pertinente a efectos del EEE)

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Principales resultados

Según el sistema de información TENtec, el grado actual de ejecución de las infraestructuras de transporte de la RTE-T en lo relativo al cumplimiento de los requisitos del Reglamento sobre la RTE-T alcanza, en la mitad de los indicadores disponibles en este momento, entre el 75 % y el 100 % mientras que para la otra mitad está todavía por debajo del 75 %.

En el caso de la red de la infraestructura ferroviaria, el nivel de cumplimiento alcanzado en lo relativo a electrificación, ancho de vía y velocidad de línea es elevado mientras que el sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (ERTMS), la carga por eje y la longitud del tren, distan de alcanzar la conformidad. En cuanto a las carreteras, el nivel cumplimiento de los criterios para vías rápidas o autopistas se encuentra todavía por debajo del 75 %. Las vías navegables interiores cumplen casi por completo los requisitos de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT) para la clase IV y en gran medida también para la aplicación de los servicios de información fluvial (SIF), mientras que el cumplimiento de los criterios de calado admisible se encuentra todavía por debajo del 75 %. El 100 % de los puertos marítimos están conectados al ferrocarril, pero la conexión de los puertos a las vías navegables interiores de la clase CEMT IV dista de ser conforme. Finalmente, el nivel de cumplimiento en lo relativo a la conexión de los aeropuertos con el ferrocarril se encuentra por debajo del 75 %.

Paralelamente al grado de ejecución técnica de la RTE-T, el presente informe analiza el esfuerzo de inversión económica realizado en la RTE-T. A lo largo de 2014 y 2015, la inversión total efectuada por las instituciones de la UE a partir de sus fuentes de financiación (es decir RTE-T/MCE, FEDER/FC y préstamos del BEI) en infraestructuras de la red básica y global de la RTE-T alcanzó los 30 670 millones EUR en los 28 Estados miembros.

En cuanto al reparto modal, el mayor volumen de inversión en lo que respecta a las ayudas de la UE en su conjunto (RTE-T/MCE y FEDER+FC equivalentes a 16 980 millones EUR) correspondió al ferrocarril, que absorbió hasta un 51,5 % del total del gasto de la UE en la RTE-T en 2014 y 2015. El porcentaje de inversión en infraestructuras viarias alcanzó el 30,6 % del gasto total, seguido del 9,2 % para puertos y autopistas marítimas, el 5,5 % para aeropuertos (incluido el proyecto SESAR), el 2,1 % para infraestructuras multimodales y el 1,1 % para vías navegables interiores.

1.2. Contexto político

El transporte es una de las piedras angulares del proceso de integración europea y permite la conectividad, la convergencia y la cohesión en toda la Unión. Una red de transporte inteligente, sostenible y totalmente interconectada es una condición esencial para la realización y el buen funcionamiento del mercado único europeo y para unir Europa con el resto de los mercados del mundo. Por tanto, contribuye a la agenda europea para el crecimiento económico, el empleo y la competitividad.

- Las inversiones en infraestructuras son de importancia vital para el crecimiento del PIB. Según el Fondo Monetario Internacional (FMI), el aumento en un 1 % del gasto en infraestructuras aumenta el nivel de la producción en un 0,4 % en el mismo año y en un 1,5 % cuatro años después¹. Si los Estados planifican y ejecutan bien sus infraestructuras, el resultado es incluso mejor: 2,6 puntos porcentuales al cabo de cuatro años.
- Carencias de la inversión en transporte: aunque se calcula que las infraestructuras de transporte requieren alrededor de 1,3 billones EUR anuales a escala mundial² y unos 130 000 millones EUR anuales a escala de la UE, los niveles medios de inversión en la UE están, desde el comienzo de la crisis³ muy por debajo de los 100 000 millones EUR.
- El Libro Blanco de 2011 calculaba que serían necesarias inversiones de 1,5 *billones* EUR en el transporte europeo para el periodo 2010-2030, con el fin de hacer frente al aumento esperado de la demanda. La Comisión calcula que las necesidades de inversión, únicamente para la finalización de los corredores de la red básica en el periodo 2014-2030, ascienden a más de 700 000 millones EUR,⁴ destinados a unos 2 500 proyectos de infraestructuras de transporte, tanto dentro del territorio de los Estados miembros como más allá de las fronteras de varios Estados miembros (proyectos transfronterizos)⁵. Para 2020, será necesario invertir hasta 500 000 millones EUR en toda la red RTE-T, de los cuales se calcula que 250 000 millones EUR irán destinados a la infraestructura de la red básica de la RTE-T.
- Las infraestructuras de transporte hacen posible servicios de valor añadido que, en conjunto, generan más empleo y más actividad económica. Si el transporte se detiene, toda la economía se detiene. En la reunión de ministros de transporte del G7, celebrada recientemente en Japón, se envió un mensaje claro: con el actual déficit de inversión no seremos capaces de satisfacer las elevadas necesidades de movilidad en los próximos treinta años⁶.
- El transporte es un catalizador de la competitividad y el liderazgo mundial de la UE. La limitación de la inversión se refleja en una tendencia decreciente de la competitividad de las infraestructuras de transporte de la UE, según las últimas clasificaciones del informe sobre la competitividad mundial del Foro Económico Mundial.

A finales de 2013, se alcanzó un hito importante en la política europea de transporte. A propuesta de la Comisión Europea, el Consejo y el Parlamento Europeo acordaron un nuevo

¹ FMI, *Perspectivas de la Economía Mundial*, octubre de 2014.

² Libro Blanco sobre el Transporte (2011). Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible. COM(2011) 144 final

³ ITF (2015), *ITF Transport Outlook 2015*, publicado por la OCDE, París.

⁴ La Comisión está recopilando datos sobre las necesidades de inversión indicadas por los Estados miembros, las administraciones locales y regionales y los administradores de infraestructuras en el marco de los planes de trabajo de los corredores de la red básica.

⁵ Estudios sobre corredores de la red básica 2016. https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en

⁶ Declaración de los ministros de transporte del G7, Nagano, septiembre de 2016.

marco para el desarrollo de la columna vertebral de la infraestructura de transporte de la UE, al establecer las orientaciones para la creación de la red transeuropea de transporte (Reglamento (UE) n.º 1315/2013, en lo sucesivo, el Reglamento RTE-T⁷). Asimismo, se vinculó el acceso a la ayuda de la UE a cargo del Fondo de Cohesión (FC) y del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para las inversiones en la RTE-T a la existencia de planes de transporte integrales a escala regional y nacional.

Con ello, en los últimos años se ha reforzado de manera considerable el plan para una nueva red de infraestructuras de transporte que incorpora todos los modos de transporte –ferrocarril, vías navegables interiores, carreteras, puertos, aeropuertos y otros sistemas de transporte– así como los equipos para combustibles alternativos innovadores y soluciones de transporte inteligente.

Las orientaciones de la RTE-T ponen especial énfasis en los principales puntos de entrada a Europa desde el resto del mundo en el caso del transporte marítimo y aéreo, con el fin de garantizar que el flujo comercial europeo no se vea limitado (en cuanto a capacidad, tecnología o procedimientos administrativos).

La política de la RTE-T establece una **red global** y otra **básica** para fomentar una mayor accesibilidad de todas las regiones a los mercados europeos y mundiales, por una parte, y para centrarse en las infraestructuras de importancia estratégica, por otra. Tanto la red global como la básica se centran en la integración modal, la interoperabilidad y el desarrollo coordinado de las infraestructuras, en particular en las secciones transfronterizas, para crear los enlaces que faltan y eliminar los estrangulamientos. Asimismo, la política de la RTE-T allana el camino al futuro sistema de transporte, especialmente mediante instalaciones que impulsan soluciones de bajas emisiones, conceptos de servicios de nueva generación y otros ámbitos de innovación tecnológica.

El Reglamento RTE-T establece plazos claros para la finalización de la red básica (para 2030) y de la red global (para 2050).

En el periodo 2014-2020 se dispone de una importante ayuda financiera de la UE en particular para proyectos de inversión en las regiones y Estados miembros menos desarrollados de la Unión y para proyectos de inversión de interés común y valor añadido europeo.

- El Mecanismo «Conectar Europa» (MCE), con un presupuesto de 24 050 millones EUR, incluidos 11 300 millones EUR de disponibilidad limitada para los Estados miembros que pueden optar a ayudas del Fondo de Cohesión, se ha creado para respaldar proyectos en la red básica de la RTE-T o relacionados con prioridades horizontales, como la implantación del ERTMS.
- Además, se han previsto unos 70 000 millones EUR de cofinanciación de la UE a cargo del Fondo de Cohesión (FC) y del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER). Esto incluye 34 000 millones EUR para infraestructuras de la RTE-T y

⁷ 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 (DO L 348 de 20.12.2013).

36 000 millones EUR para proyectos de inversión en transporte que tengan relación con los proyectos de la RTE-T o que los complementen.

- La iniciativa Horizonte 2020 tiene asignados 6 300 millones EUR para la financiación de proyectos de investigación e innovación en los sectores del transporte.
- Finalmente, la ayuda del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE) y los préstamos clásicos del BEI están disponibles para subsanar el déficit de inversión en transporte. La ayuda del FEIE puede combinarse con las subvenciones de la UE procedentes del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE), de Horizonte 2020 y de los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos (Fondos EIE).

Con el fin de informar a los ciudadanos y a los responsables políticos europeos sobre la eficacia de la política de la RTE-T, **deben medirse y notificarse los resultados** intermedios, con el fin de garantizar que la RTE-T se completa según los plazos acordados. A tal fin, el artículo 49, apartado 3, del Reglamento RTE-T exige que la Comisión publique cada dos años un informe de situación sobre la ejecución de la red transeuropea de transporte y lo presente al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones.

El presente informe de situación es el primero de una serie de informes bienales presentados por la Comisión a las mencionadas instituciones de la UE, tal y como prevé el Reglamento (UE) n.º 1315/2013. El presente informe es el punto de partida de un proceso de información periódico y exhaustivo al más alto nivel sobre la situación técnica y financiera de las redes transeuropeas de transporte básica y global. Dicho proceso de información ofrecerá transparencia, promoverá la coordinación entre todas las partes implicadas, contribuirá a planificar y dar prioridad a las inversiones y facilitará la movilización de los recursos necesarios, tanto financieros como técnicos, para completar la RTE-T⁸.

2. ALCANCE Y METODOLOGÍA

El artículo 49, apartado 3, del Reglamento RTE-T define el alcance de la obligación de la Comisión de presentar informes. La Comisión debe analizar el desarrollo de la red transeuropea de transporte sobre la base de la información relativa al progreso de la ejecución de proyectos transmitida por los Estados miembros, en particular a través del sistema interactivo de información geográfica y técnica de la red transeuropea de transporte (TENtec). Además, la Comisión debe proporcionar información sobre el uso de las distintas formas de ayuda financiera para todos los modos de transporte así como otros elementos de la red básica y global en cada Estado miembro. El informe debe también esbozar la coordinación por parte de la Comisión de todas las formas de ayuda financiera, con el fin de respaldar una aplicación coherente del Reglamento RTE-T acorde con sus objetivos y prioridades.

El presente informe ofrece una estimación de la cofinanciación a cargo del presupuesto de la UE para inversiones realizadas en las infraestructuras de la red RTE-T y la correspondiente realización de la red durante el periodo 2014-2015⁹. La evolución en el uso de asistencia

⁸ Con respecto a la financiación a cargo del MCE, el Parlamento Europeo y los Estados miembros reciben información continua sobre los progresos en la ejecución, en particular, en el contexto de las convocatorias de propuestas del MCE.

⁹ El informe abarca los proyectos en marcha o finalizados en 2014 y 2015, con independencia de su fecha de inicio.

financiera en el periodo de referencia se mide con relación a las fuentes de financiación enumeradas en el Reglamento RTE-T y en el Reglamento relativo al MCE¹⁰ así como a otras fuentes de financiación disponibles para la red transeuropea, a saber, el presupuesto disponible en virtud del Programa RTE-T para el periodo 2007-2013, los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos y la ayuda proporcionada por el Banco Europeo de Inversiones¹¹.

En cuanto a los presupuestos nacionales de los Estados miembros, los informes individuales facilitados por éstos para los años de referencia 2014 y 2015 desgraciadamente carecían de la calidad suficiente en lo que a comparabilidad de los resultados y precisión de los datos se refiere. Por este motivo, el presente informe no incluye todavía la inversión de los presupuestos nacionales en la RTE-T. No obstante, este informe ha identificado los problemas en materia de notificación con respecto a los presupuestos nacionales. Sobre esta base, se han extraído conclusiones para la futura labor de información (véase el capítulo 5 sobre la estrategia de información).

Se ha definido un alcance y criterios claros para los proyectos notificados con el fin de centrar la información únicamente en las inversiones que hayan contribuido eficazmente a la realización de la red de la RTE-T. Por tanto, el alcance de este informe de situación abarca exclusivamente las obras o los proyectos mixtos (obras y estudios)¹², que han conducido al desarrollo de nuevas infraestructuras o a la modernización o rehabilitación de las ya existentes. Dados los criterios anteriormente mencionados, no se tendrá en cuenta la ayuda financiera en el marco de Horizonte 2020, en el que por lo general los fondos están disponibles únicamente para actividades de investigación, y solo se mencionará de forma agregada en el capítulo 4.2.

El informe se funda, por un lado, en el estudio encargado por la Comisión y realizado por expertos externos¹³ para facilitar la elaboración de un primer informe de situación sobre el desarrollo y ejecución de la red transeuropea. Dado que el trabajo en la elaboración de la base de datos del sistema TENtec y los estudios sobre los corredores de la red básica estaba todavía en curso en el momento de redactar este informe, dicho estudio resultó necesario para abordar las lagunas de información pendientes y cuestiones relativas a la calidad de los datos. Por otro lado, los datos ya disponibles en el sistema de información TENtec¹⁴ se han utilizado en la medida de lo posible para el análisis de la ejecución técnica de la RTE-T. Dichos datos del TENtec se basan fundamentalmente en dos estudios de recopilación de datos en curso (Lote 1, sobre ferrocarriles, carreteras y aeropuertos y Lote 2 sobre puertos y vías navegables

¹⁰ Las formas de ayuda financiera de las que debe informarse, además de las estipuladas en las orientaciones de la RTE-T (MCE) se definen en el artículo 49, apartado 1, e incluyen el Fondo de Cohesión, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, Horizonte 2020 y préstamos e instrumentos financieros facilitados por el Banco Europeo de Inversiones.

¹¹ Ha sido necesario incluir el presupuesto del Programa RTE-T en el cálculo ya que una serie de proyectos que contaban con ayuda financiera concedida en el periodo de financiación 2007-2013, estaban todavía en curso en los años 2014 y 2015.

¹² Por tanto, los estudios no se incluyen en el alcance del presente informe ya que no inciden directamente en el progreso de la realización de la red RTE-T.

¹³ Estudio artículo 49, apartado 3: Revisión de las fuentes existentes de información y datos y apoyo a la preparación del informe de situación sobre la ejecución de la red RTE-T, Panteia, presentado en 2016.

¹⁴ El sistema de información TENtec de la Comisión Europea almacena datos técnicos, geográficos y financieros para el análisis, gestión y adopción de decisiones políticas en relación a la RTE-T y el programa de financiación subyacente (MCE).

interiores). No obstante, cabe señalar que se espera que los Estados miembros validen los datos recogidos y codificados en la base de datos del TENtec a través de esos dos estudios, antes del fin de 2017.

El presente estudio identifica las fuentes de datos financieros y técnicos necesarias para evaluar el nivel de ejecución de la red RTE-T antes del fin de 2015. Con respecto a los aspectos financieros, los datos recogidos proceden de la Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes (INEA), de la Dirección General de Política Regional y Urbana (DG REGIO) y del Banco Europeo de Inversiones (BEI).

El análisis de la aplicación de los parámetros técnicos de la RTE-T se llevó a cabo mediante la comparación de la información y datos almacenados en el sistema de información TENtec con un conjunto de indicadores clave de rendimiento definidos sobre la base de los requisitos de las infraestructuras de transporte previstos en el Reglamento RTE-T. Esto ha permitido la evaluación del actual nivel de ejecución de la RTE-T en cuanto al cumplimiento de las normas RTE-T por tipo de red y modo de transporte.

Finalmente, con el fin de evaluar el estado de realización de la red RTE-T antes del fin de 2015, el nivel de inversión comunicada por modo de transporte se comparó con el actual nivel de ejecución técnica, tal y como muestran los indicadores clave de rendimiento seleccionados para valorar la red de infraestructuras de transporte.

Este primer informe debe considerarse como un trabajo en curso y un punto de partida para la formulación de un sistema de información de la RTE-T sólido, fiable y transparente para el futuro, con una mejor medición del impacto de las inversiones financiadas.

Los resultados presentados en el informe deben considerarse indicativos ya que la cartografía y definición del progreso de la ejecución de la RTE-T constituyen un reto permanente para los organismos reguladores nacionales y para la Comisión. En la actualidad no existen un proceso ni un sistema de información comunes que permitan a la Comisión obtener conjuntos de datos completos y armonizados sobre los proyectos de la RTE-T de fuentes diversas a escala nacional y de la UE.

El uso de diferentes metodologías, métodos de cálculo, regímenes de pago y formatos de datos por parte de los organismos de la UE y de los Estados miembros entraña el riesgo de omisión o doble contabilización de los proyectos notificados y limita seriamente la comparabilidad de los datos. Las diferencias en los sistemas de información (p.ej. gestión directa frente a gestión compartida de fondos) dan lugar a considerables lagunas en la información y debilitan aun más la solidez de los datos presentados¹⁵. Por último, el sistema de información TENtec, a pesar de ser la fuente más adecuada de datos técnicos y geográficos sobre la RTE-T, está en la actualidad en proceso de aumentar la entrada de datos y la calidad de estos. Estos factores pueden afectar de manera negativa a la fiabilidad del proceso de análisis de datos de este primer informe.

En este contexto, es importante estudiar posibles mejoras en la aplicación del artículo 49, apartado 1, del Reglamento RTE-T, que estipula que los Estados miembros deben

¹⁵ Con respecto al Fondo Europeo de Desarrollo Regional y al Fondo de Cohesión, en el momento de la elaboración del presente informe, no se disponía de información precisa sobre la parte de los gastos relacionada con la RTE-T en el periodo de referencia a escala de la UE y por ello, hubo que hacer una estimación.

proporcionar a la Comisión de manera regular, completa y transparente, información sobre los avances registrados en la ejecución de los proyectos, que incluya datos anuales sobre todos los proyectos que reciben financiación de la UE¹⁶.

3. SITUACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LA RTE-T; PROGRESO TÉCNICO

El Reglamento RTE-T establece las redes global y básica mediante una metodología que se fundamenta en criterios objetivos y umbrales cuantitativos, utilizada por la Comisión Europea, el Parlamento Europeo y el Consejo en el procedimiento legislativo¹⁷. Las redes global y básica se asocian con requisitos técnicos y objetivos prioritarios definidos.

El progreso alcanzado con respecto a la realización de la RTE-T debe ser objeto de una evaluación comparativa con respecto a estas normas técnicas con la ayuda de indicadores clave de rendimiento. La actualización periódica de la definición de la red RTE-T y el control de los umbrales cuantitativos que deben cumplirse también forma parte integrante del proceso de información.

3.1. Indicadores clave de rendimiento en el sistema de información TENtec

A lo largo del periodo correspondiente a 2014-2016, los estudios sobre los corredores de la red básica identificaron un conjunto de indicadores clave de rendimiento acordes con estos requisitos técnicos y comunes a los nueve corredores de la red básica. Los valores objetivo para cada indicador se han definido sobre la base de los requisitos establecidos en el Reglamento RTE-T, con especial referencia al artículo 39. El objetivo principal de los indicadores clave de rendimiento es medir la evolución en el tiempo de los corredores de la RTE-T y supervisar su nivel de cumplimiento con respecto a los niveles de calidad de las infraestructuras establecidos en el Reglamento RTE-T. El cuadro que aparece en el anexo I presenta la lista de indicadores clave de rendimiento y el método de cálculo utilizados para medir el progreso técnico alcanzado en la red RTE-T. Incluye, además, los distintos valores de 2015 que se conocían en el momento de redactar el presente informe,

Hasta la fecha, el sistema TENtec vincula la información geográfica y los datos de los parámetros técnicos de la infraestructura de la RTE-T y permite, de manera sencilla, al usuario recopilar información y crear los informes y mapas oportunos que abarquen las redes básica y global de la RTE-T¹⁸. Estas bases de datos incorporan los datos recogidos de los Estados miembros y proporcionan a la Comisión los medios para identificar cuestiones fundamentales, «estrangulamientos» en el transporte y asuntos relacionados con la interoperabilidad transfronteriza.

No obstante, en el momento de redactar el presente informe, una parte importante de los datos de diferentes secciones y modos falta todavía en el sistema TENtec, se ve afectada por cuestiones de calidad de los datos (p.ej. incoherencias) o todavía está pendiente de validación

¹⁶ En este contexto, es importante recordar que el Fondo Europeo de Desarrollo Regional y el fondo de Cohesión se aplican mediante la gestión conjunta de la Comisión y los Estados miembros.

¹⁷ Metodología de planificación para la red transeuropea de transporte (RTE-T), documento de trabajo de los servicios de la Comisión, COM(2013) 940 final

¹⁸ En este momento hay ocho categorías de datos disponibles en el sistema TENtec: aeropuertos; puentes; esclusas de embalses; vías navegables interiores; puertos; ferrocarril; carretera; y terminales ferrocarril-carretera. En la actualidad hay más de 300 parámetros técnicos disponibles para todas estas categorías.

por los Estados miembros, después de que los datos fueran codificados tras la realización de estudios externos. Además, la calidad de la información varía de manera significativa entre parámetros. Por ejemplo, el índice de introducción de datos únicamente está al 100 % en el caso de un indicador de carreteras y un indicador de aeropuertos. Con respecto al ferrocarril, el índice de introducción de datos es relativamente alto en el caso de algunos parámetros básicos (p. ej. electrificación, ancho de vía, carga por eje), pero sigue siendo bajo para otros (p. ej. implantación del ERTMS). En efecto, en lo relativo a la implantación del ERTMS, los datos del TENtec están disponibles únicamente para secciones de corredores de la red básica. Para las vías interiores navegables, los parámetros para los que actualmente se dispone de datos, solo permiten calcular algunos indicadores (p. ej. en este momento no se dispone de datos para indicadores clave de rendimiento como la altura permitida bajo puentes). Finalmente, la disponibilidad y calidad de la información relativa a puertos y terminales de mercancías sigue siendo relativamente escasa en estos momentos, por ello, los resultados notificados deben considerarse únicamente indicativos.

Con el fin de mejorar la calidad e índice de introducción de los datos en el sistema TENtec, en 2015 y 2016, se iniciaron estudios específicos sobre la recogida de datos que ofrecerán resultados en 2017 y 2018. Asimismo, los estudios sobre las autopistas marítimas y la implantación del ERTMS cuentan con elementos de recogida de datos que conjuntamente conducen a una cobertura integral de todos los modos de transporte.

Una vez que TENtec cuente con un índice superior de introducción de datos, el cálculo del conjunto completo de indicadores clave de rendimiento permitirá medir los avances en la ejecución técnica de la RTE-T de manera exhaustiva y fiable.

El presente informe de situación presenta únicamente la parte de los indicadores clave de rendimiento que ha podido calcularse sobre la base de los datos disponibles actualmente en el TENtec. Además, hay que señalar que se han tenido en cuenta las series completas de datos codificados actualmente por los distintos estudios del TENtec, con independencia de si los datos han sido ya validados por los Estados miembros o no. Esto significa que los datos que faltan en el caso de algunas secciones y componentes de las infraestructuras o los datos no validados pueden afectar a la solidez del resultado de los datos finales.

3.2. Ejecución técnica de la red RTE-T por indicador clave de rendimiento

Sobre la base del sistema de información TENtec, el grado actual de implantación de las infraestructuras de transporte de la RTE-T en lo relativo al cumplimiento de los requisitos del Reglamento RTE-T se encuentra entre el 75 % y el 100 % para la mitad de los indicadores disponibles actualmente, mientras que para la otra mitad está todavía por debajo del 75 %.

Ferrocarril

Con respecto al ferrocarril, los datos actualmente disponibles indican que el ancho de vía estándar de 1 435 mm está presente en el 77 % de la red ferroviaria básica y en el 76 % de la red ferroviaria global. En cuanto a la electrificación, alrededor del 81 % de la red RTE-T (81,3 % para la red básica, 80,6 % para la red global) cumple los requisitos de la RTE-T. A finales de 2015, el ERTMS únicamente funcionaba en el 9,5 % de las secciones de los corredores de la red básica (la información sobre las otras secciones aun no está disponible) lo que sugiere claramente la necesidad de una mayor inversión. En línea con el Plan de Despliegue Europeo del ERTMS adoptado recientemente, parece que, como media, se ha logrado un mayor avance en la red básica que en la red global, lo que puede considerarse una buena señal de la eficaz priorización de las inversiones. Efectivamente, el nuevo Plan de Despliegue Europeo establece objetivos hasta 2023, según los cuales estará equipado entre el 30 y el 40 % de los corredores de la red básica. En 2023 se volverá a actualizar el Plan de Despliegue Europeo del ERTMS y se establecerán las fechas precisas de implantación para las partes restantes de los corredores entre 2024 y 2030.

Carreteras

En el caso de las carreteras, el principal indicador calculado es el número total de kilómetros que se ajustan a los tipos de carreteras, autopistas o autovías. Los resultados muestran que, en la actualidad, el 74,5 % de la red básica cumple la norma, mientras que únicamente el 58,1 % de las carreteras de la red global se ajustan a este requisito. Actualmente no hay información en el TENtec sobre la disposición de combustibles limpios ya que la disponibilidad de datos es limitada y falta un enfoque común de los Estados miembros y los proveedores. No obstante, en el contexto de la Directiva 2014/94/UE sobre combustibles alternativos, la Comisión está analizando en este momento los marcos políticos nacionales para el desarrollo del mercado de combustibles alternativos y su infraestructura. Además, la Comisión financió un estudio sobre el despliegue de infraestructuras de energía limpia para el transporte, cuyos resultados se han presentado recientemente. Se espera que se ofrezca información más detallada en el segundo informe de situación.

Puertos y vías navegables interiores

En lo relativo a las vías navegables interiores, la red básica cumple en un 95 % con los requisitos de la clase CEMT IV, el 79,6 % es conforme con la aplicación de los servicios de información fluvial (SIF) y el 68 % lo es en lo que se refiere al calado admisible de 2,5 m.

En cuanto a los puertos marítimos, el indicador de conexión al ferrocarril muestra plena conformidad con los requisitos de la RTE-T. No obstante, este indicador se ajustará con el fin de que incluya también la necesidad de mejoras destinadas a aumentar la capacidad del transporte de mercancías. El nivel de conexión a las vías navegables interiores clase CEMT IV es del 46 % para la red básica y del 9 % para la red global. No obstante, los datos relativos a las vías navegables interiores y puertos deben tratarse con cautela, ya que la información que figura en la base de datos del TENtec aún no ha sido validada por los Estados miembros o

no está disponible. En este último caso, las cifras relativas a estos indicadores clave de rendimiento se han basado en los resultados del estudio sobre el artículo 49, apartado 3.

Aeropuertos

En lo que a aeropuertos se refiere, el Reglamento (UE) n.º 1315/2013, establece que únicamente los aeropuertos de la red básica indicados con (*) en el anexo 2 del Reglamento (es decir, 38) están sujetos a la obligación que estipula artículo 41, apartado 3, a saber, estar conectados con las infraestructuras de transporte por ferrocarril y carretera de la red transeuropea de transporte para 2050 (salvo que haya limitaciones físicas que impidan dicha conexión) e integrarse en la red de ferrocarril de alta velocidad siempre que sea posible, teniendo en cuenta el tráfico potencial. En 2015, 23 aeropuertos de los 38 de la red básica (60,5 %) sujetos a dicha obligación estaban conectados a la red ferroviaria. Esta información se basa en datos muy fiables, con un índice de introducción de datos del 100 % alcanzado para este indicador.

3.3. Actualización técnica de la definición de la red RTE-T

La Comisión Europea garantiza una estrecha vigilancia de los parámetros técnicos de los componentes de la infraestructura de la red RTE-T. En efecto, el artículo 49, apartado 4, del Reglamento RTE-T contempla la posibilidad de adoptar actos delegados con el fin de adaptar los anexos I y II para tener en cuenta las posibles modificaciones derivadas de los umbrales cuantitativos que establecen los componentes de la infraestructura de la red global.

La Comisión inició el proceso de actualización en la reunión del comité sobre la RTE-T, celebrado el 30 de septiembre de 2015 y consultó a expertos de las autoridades competentes de los Estados miembros, en presencia de expertos del Parlamento Europeo, en reuniones celebradas el 9 de diciembre de 2015 y el 16 de marzo y el 28 de septiembre de 2016. Ello llevó a la adopción de un acto delegado, el 7 de diciembre de 2016, que se espera que entre en vigor transcurridos los dos meses del periodo de control del Parlamento Europeo y el Consejo.

Las adaptaciones de la lista y los mapas a los efectos de dicho acto delegado se basaron en umbrales cuantitativos establecidos en los artículos 14, 20, 24 y 27 del Reglamento RTE-T. Estas utilizaron las últimas estadísticas pertinentes de Eurostat disponibles y la información facilitada por Estados miembros y otras fuentes pertinentes en relación a los avances realizados para finalizar la red. Este ejercicio condujo a la presentación de 250 solicitudes de cambio, de las que 235 se aprobaron e integraron en consonancia con las disposiciones del artículo 49, apartado 4 del Reglamento.

Las adaptaciones derivaron en la inclusión, con arreglo al artículo 49, apartado 4, letra a), de nodos tales como puertos interiores, puertos marítimos, terminales ferrocarril-carretera, plataformas logísticas y aeropuertos. Además, dieron lugar a ajustes en la red ferroviaria, viaria y de vías navegables interiores basados en la información facilitada por los Estados miembros interesados, con el fin de reflejar los avances en la realización de la red, de conformidad con el artículo 49, apartado 4, letra c). No obstante, las adaptaciones no incluyeron las exclusiones contempladas en el artículo 49, apartado 4, letra b), dado que dicha evaluación únicamente habría sido pertinente si se hubiese realizado seis años después de la adopción del Reglamento. En efecto, la aplicación de los umbrales de exclusión habría

mostrado algunos casos en los que determinados componentes de la infraestructura habrían estado por debajo, tanto del umbral aplicado inicialmente como del nuevo umbral de exclusión. Por tanto, en este punto, no se tuvieron en cuenta estos elementos para el ejercicio de actualización.

4. SITUACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LA RTE-T: AVANCES EN LAS INVERSIONES APOYADAS POR LA COFINANCIACIÓN DE LA UE

4.1. Uso de la ayuda financiera en 2014 y 2015

A lo largo de 2014 y 2015, la inversión total realizada por las instituciones de la UE a cargo de sus fuentes de financiación (es decir RTE-T/MCE, FEDER/FC y préstamos del BEI) en las infraestructuras de la red básica y de la red global de la RTE-T alcanzó los **30 670 millones EUR** en los 28 Estados miembros. Esta cantidad total de inversiones de la UE incluye únicamente las inversiones relacionadas con obras y proyectos mixtos de obras y estudios. Además, unos 1 100 millones EUR de ayuda financiera de la UE se asignaron en virtud de acuerdos de subvención a proyectos de estudios en 2014 y 2015. Entre ellos, unos 931,5 millones EUR se concedieron con arreglo al MCE-Transporte; y 160,1 millones EUR en virtud del Programa RTE-T. Asimismo, en 2014 y 2015, se asignaron 512,9 millones EUR a proyectos de investigación en el ámbito del transporte, en virtud de Horizonte 2020.

MCE

En cuanto a los gastos derivados del anterior Programa RTE-T y el actual Mecanismo «Conectar Europa», las subvenciones ascienden a un 7 % del total de las inversiones de la UE en las infraestructuras de la RTE-T. Aunque los gastos del MCE/RTE-T ascienden solo a 2 100 millones EUR en el periodo de referencia¹⁹, es importante señalar que están previstos unos 12 700 millones EUR para 263 proyectos seleccionados en la primera convocatoria de propuestas del MEC de 2014 y 6 600 millones EUR más para 189 proyectos seleccionados correspondientes a la segunda convocatoria de propuestas del MCE en 2015 (y jurídicamente comprometidos en 2016). Asimismo, la Comisión ha respaldado (a través del presupuesto del MCE) las medidas de apoyo al programa centradas en la preparación de proyectos, creación de capacidad en las administraciones nacionales y apoyo a la creación de corredores de la red básica. Por tanto, puede preverse que la parte correspondiente al MCE en el gasto total de la UE en la red RTE-T aumentará de manera significativa en los próximos años con más proyectos en su fase de ejecución.

Fondos EIE

Casi la mitad de la ayuda de la UE en 2014-2015 para ejecución procede del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y del Fondo de Cohesión (FC), que juntos han aportado alrededor del 48 % (es decir, 14 800 millones EUR) de todas las inversiones en la RTE-T respaldadas por la UE. El porcentaje notificado del FC no tiene en cuenta la parte de asignación del Fondo de Cohesión transferida en apoyo de proyectos de transporte en la red básica con arreglo al MCE²⁰.

Cabe señalar que la cuota presupuestaria de los mencionados Fondos Estructurales y de Inversión (Fondos EIE) es una aproximación, ya que los datos exactos sobre el gasto real en

¹⁹ Durante el periodo de referencia el presupuesto del MCE/TEN-T contribuyó con 2 100 millones EUR a un total de 298 proyectos.

²⁰ Con el fin de ayudar a la conclusión de los proyectos con alto valor añadido europeo en el sector de los transportes, en particular los proyectos transfronterizos, parte de la dotación del Fondo de Cohesión (11 305 500 000 EUR) se transfirió para financiar proyectos en la red básica de transporte o proyectos de transporte relacionados con prioridades horizontales en los Estados miembros que podían optar a la financiación del Fondo de Cohesión a través del MCE.

relación a la RTE-T en 2015 no estaban disponibles a escala de la UE en el momento de redactar el presente informe.

Junto a los gastos reales, debe señalarse que los compromisos de los Fondos EIE con respecto a proyectos relacionados con la RTE-T realizados con arreglo al periodo de programación de 2014-2020 se estimaron en unos 8 000 millones EUR para 2014 y 2015.

BEI y FEIE

El volumen notificado de préstamos del BEI firmados en 2014 y 2015, alcanzó los 13 700 millones EUR que respaldaron 69 operaciones de transporte en la red RTE-T en el periodo de referencia.

El Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE) se puso en marcha en noviembre de 2014. El periodo 2014-2015 se dedicó fundamentalmente a la creación de los nuevos instrumentos y de las diversas iniciativas y medidas previstas en virtud de los tres pilares del Plan de Inversiones para Europa.

Recursos nacionales movilizados

Cabe señalar que la cofinanciación por parte de la UE de proyectos de infraestructuras de transporte entre el 20 y el 85 % requiere la existencia de fondos adicionales, con frecuencia aportados por la financiación nacional de los Estados miembros. Por tanto, con el fin de beneficiarse de los fondos de la UE, los Estados miembros asignan recursos presupuestarios nacionales considerables a proyectos que respaldan las prioridades de la Unión. En 2014 y 2015, los 2 100 millones EUR invertidos con cargo al presupuesto del MCE/TEN-T fueron cofinanciados con más de 6 000 millones EUR de inversiones procedentes de otras fuentes, principalmente de los presupuestos nacionales de los Estados miembros.

4.2. Reforzar el marco estratégico para inversiones en transporte

A finales de 2013, se acordó un nuevo plan para el desarrollo de la columna vertebral del sistema de transporte de la UE cuando el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron las orientaciones revisadas para la red RTE-T. Se adoptó el compromiso de desarrollar la infraestructura de transporte, que tardará décadas en ejecutarse sobre el terreno, requerirá un inversión estimada de 1,5 billones EUR en inversiones y contará con la participación de un gran número de partes interesadas, privadas y públicas. Una empresa de esta magnitud, complejidad y coste requiere una base sólida para la toma de decisiones políticas y de inversión.

En 2014 y 2015 se realizó un considerable esfuerzo para fortalecer el marco estratégico para proyectos de transporte más allá de las disposiciones del Reglamento RTE-T y aumentar así la seguridad en la planificación para los inversores.

Basándose en la propuesta realizada por los coordinadores europeos, los Estados miembros acordaron planes de trabajo detallados para los nueve corredores de la red básica de RTE-T. En diciembre de 2016 se adoptó un Plan de Despliegue Europeo del ERTMS y el coordinador europeo presentó un plan detallado de aplicación para las autopistas marítimas²¹.

²¹ <http://ec.europa.eu/transport/node/4876>

Una parte considerable del presupuesto del MCE ha sido reservado para proyectos de infraestructuras de transporte en la RTE-T, proporcionando, en particular, ayuda financiera a la red básica y a los proyectos y actividades horizontales indicados en la parte I del anexo I del Reglamento sobre el MCE. Para aunar esfuerzos al respecto, se da prioridad a los proyectos de interés común definidos en el Reglamento RTE-T.

De manera similar, se presta apoyo del Fondo de Cohesión y del FEDER a la RTE-T y a otras infraestructuras de transporte que se consideren una prioridad para el desarrollo de la RTE-T o del Estado miembro o la región en cuestión.

En 2014 y 2015 se realizó un esfuerzo considerable para finalizar la programación para el periodo 2014-2020: el Fondo de Cohesión y el FEDER continuarán proporcionando apoyo tangible al desarrollo de la red RTE-T (alrededor de 34 000 millones EUR) en los próximos años, en particular en las regiones y Estados miembros menos desarrollados en los que aún se requiere un gran esfuerzo para terminar los enlaces pendientes y eliminar los estrangulamientos en las redes de transporte. Asimismo, los Fondos EIE respaldarán los proyectos de infraestructuras de transporte nacionales, regionales y locales que no se encuentren en la red RTE-T, así como la adquisición de material rodante.

Se trata de algo crucial para construir un sistema de transporte puerta a puerta sin interrupciones que satisfaga las necesidades del transporte de larga distancia y transfronterizo, así como la movilidad local. En todos los Estados miembros, la política de cohesión respaldará la transición hacia un sistema de transporte multimodal, inteligente y más sostenible.

Además, tal y como exige las condiciones *ex ante* para recibir ayuda financiera del FC y del FEDER en virtud del objetivo temático 7 (transporte sostenible), se han desarrollado planes de transporte nacionales y regionales en veinte Estados miembros, que incluyen una cartera de proyectos maduros y medidas para reforzar la capacidad de las administraciones y los beneficiarios.

La elaboración de estos planes integrales de transporte han supuesto un importante paso adelante: detallan cómo se impulsará el desarrollo de la RTE-T en veinte Estados miembros y numerosas regiones de la Unión (en las que FC/FEDER ofrece cofinanciación). Además, proporcionan una base para el desarrollo equilibrado y complementario de infraestructuras que no estén dentro de la RTE-T a escala nacional, regional y local. Es un paso importante para garantizar que el desarrollo de la RTE-T no se lleva a cabo en solitario sino como parte de un esfuerzo global por establecer un sistema puerta a puerta homogéneo que posibilite tanto el transporte de larga distancia y transfronterizo como la movilidad local.

En este contexto, es también significativo que la Comisión presentara en 2013 un nuevo concepto para el desarrollo de planes de movilidad urbana sostenible. En el periodo de programación de 2014-2020, muchas zonas urbanas de la UE se beneficiarán de la ayuda del Fondo de Cohesión y del FEDER para elaborar y ejecutar dichos planes. Se han programado unos 12 500 millones EUR en apoyo de las infraestructuras y la promoción de un transporte urbano limpio, así como alrededor de 3 500 millones EUR para sistemas de transporte inteligente y movilidad «blanda». Estas inversiones contribuirán a mejorar el rendimiento de los nodos urbanos, reducir la congestión y eliminar los estrangulamientos en la RTE-T, así como a mejorar la conectividad del «último kilómetro».

4.3. Movilizar capital privado para la ejecución de la RTE-T

A pesar de la elevada contribución de la UE a las infraestructuras de transporte en la red RTE-T, el principal reto de financiación sigue correspondiendo a los Estados miembros. El desarrollo de fuentes de financiación sostenibles y suficientes (tanto públicas como privadas) es de vital importancia para superar el déficit de los fondos actualmente disponibles.

La ayuda del Fondo de Cohesión, del FEDER y del MCE, aunque tangible (alrededor de 60 000 millones EUR en inversiones en la RTE-T en 2014-2020) es relativamente modesta en comparación con las necesidades de inversión señaladas para la red básica y la red global. Por tanto, garantizar que los fondos de la EU tienen el máximo impacto, requiere un uso coordinado y específico tanto de las subvenciones como de los instrumentos financieros allí donde puedan catalizar la inversión privada.

Dadas las condiciones *ex ante* para el transporte, existen unas condiciones marco eficaces para las inversiones de los Fondos EIE en el sector del transporte (planes integrales nacionales o regionales y capacidad administrativa suficiente). Esto apoya la planificación de las inversiones en transporte, tanto públicas como privadas. Una línea realista y sólida para los proyectos respaldados por el FC/FEDER desarrollados en el contexto de este ejercicio proporciona la base para la coordinación, sinergias y complementariedades con el MCE y el FEIE.

La financiación privada con frecuencia se desarrolla a partir de sistemas de asociación público-privada (APP). Los fondos de la UE (como el MCE) pueden utilizarse para mejorar los perfiles de riesgo y fortalecer los acuerdos contractuales de las APP, aumentando así su capacidad de comercialización. Esto permite a los promotores de proyectos de infraestructuras subvencionables, atraer financiación privada adicional de inversores institucionales como compañías de seguros o fondos de pensiones. Los Fondos EIE pueden utilizarse para respaldar proyectos estratégicos de infraestructura que aúnen otros recursos financieros, ya sea en forma de cofinanciación nacional pública y privada, financiación ofrecida por el BEI o, más recientemente, financiación proporcionada con la capacidad de absorción de riesgos del FEIE²².

Con el fin de mejorar, cuando sea posible, el efecto palanca de los recursos de la UE (CF, FEDER, MCE) en otras fuentes de financiación, la Comisión utiliza soluciones de financiación innovadoras, que pueden convertirse en muchos tipos distintos de instrumentos de apoyo, por ejemplo, mediante instrumentos de reparto de riesgos desplegados conjuntamente con el Banco Europeo de Inversiones. Dichos instrumentos pueden movilizar un volumen de inversión de entre seis (inversión de capital) a quince veces (instrumentos de reparto de riesgos como bonos para proyectos) superior al componente de subvención. Las innovadoras soluciones de financiación propuestas por la Comisión se han desarrollado a partir de la experiencia con instrumentos anteriores, en particular, el Fondo Marguerite y el instrumento de garantía de préstamos para la RTE-T (LGTT).

El ejemplo más destacado de dicho instrumento es la fase piloto de la Iniciativa de Obligaciones para la Financiación de Proyectos, que se ha llevado en virtud del Mecanismo «Conectar Europa» a tres sectores: transporte, energía y TIC. El mecanismo atrae financiación adicional permitiendo al promotor del proyecto o al posible beneficiario, obtener financiación

²² No obstante, la financiación del BEI con el apoyo del FEIE no puede considerarse cofinanciación nacional.

de la deuda en los mercados de capital (en forma de bonos) para financiar proyectos de infraestructuras paneuropeas con alto valor añadido europeo.

En 2014 y 2015, este apoyo de la Iniciativa de Obligaciones para la Financiación de Proyectos se aprobó para la ampliación de la autopista A7 en Alemania²³; la construcción de un nuevo enlace en la autopista A11, en Bélgica²⁴; y la ampliación del puerto de Calais, en Francia. Este último es también el primer ejemplo del uso combinado de instrumentos financieros innovadores (Iniciativa de Obligaciones para la Financiación de Proyectos) y subvenciones del MCE²⁵.

El Instrumento de Deuda del MCE con el Banco Europeo de Inversiones, que está en funcionamiento desde julio de 2015, tiene como fin apoyar proyectos de interés común en los que el instrumento puede facilitar el acceso a recursos de entidades de crédito, inversores institucionales o financiación preferente del Banco Europeo de Inversiones.

La Comisión toma nuevas medidas para garantizar que las sinergias entre los fondos de la UE y la ayuda del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE) se aprovechen debidamente para para movilizar financiación privada para inversiones estratégicas en transporte dentro de la UE. La Comisión ya ha publicado orientaciones prácticas²⁶ sobre cómo combinar y utilizar de manera complementaria los Fondos EIE y el FEIE y continúa simplificando aún más el marco general para desarrollar esta diversificación de fuentes de financiación. El 2015, se firmaron cuatro proyectos de transporte con cargo al FEIE y se aprobaron otros tres, que dispusieron, en total, de más de 1 500 millones EUR en préstamos de la UE²⁷.

Un ejemplo de la combinación de recursos de subvenciones en virtud del MCE con recursos habilitados por el FEIE es el proyecto sobre «Infraestructura de accesibilidad a puertos» en España. La garantía del FEIE permitió al BEI y al ICO apoyar con préstamos un conjunto de proyectos de accesibilidad a puertos en España, con el fin de conectar trece puertos preidentificados de la red transeuropea de transporte durante 2015-2020. La inversión total (relacionada con la parte del proyecto que corresponde al FEIE) asciende a 425 millones EUR. Estos préstamos de BEI y el ICO se complementaron con cofinanciación del MCE a algunos de estos proyectos²⁸.

La Comisión desarrolla un mecanismo de combinación innovador, es decir, combina subvenciones del Mecanismo «Conectar Europa» con instrumentos disponibles en virtud del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas y financiación privada. El 8 de febrero de 2017, la Comisión publicó un programa de trabajo y una convocatoria de propuestas con el fin de combinar 1 000 millones EUR en subvenciones del MCE con financiación del FEIE u otras fuentes de capital privado.

²³ <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2014/2014-182-a7-extension-first-financing-operation-in-germany-with-eu-project-bonds.htm>

²⁴ <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2014/2014-066-eib-backs-a11-belgian-motorway-link.htm>

²⁵ La Iniciativa de Obligaciones se utilizó para reducir el coste de la deuda y, por tanto, reducir la necesidad de ayuda pública, mientras que las subvenciones del MCE se utilizaron para cubrir los costes subvencionables restantes para actividades de alto valor añadido europeo.

²⁶ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/thefunds/fin_inst/pdf/efsi_esif_compl_en.pdf

²⁷ <http://www.eib.org/efsi/efsi-projects/?c=&se=5>

²⁸ <http://www.eib.org/projects/pipelines/pipeline/20150115>

5. DEFINICIÓN DE LA ESTRATEGIA DE INFORMACIÓN

Este primer informe de situación debería proponer también un mecanismo de control y notificación que permita a la Comisión cumplir sus obligaciones de información definidas en el artículo 49, apartado 3, del Reglamento RTE-T. Esto significa, en particular, reforzar la estrategia utilizada para la presentación de información por parte de los Estados miembros en virtud del artículo 49, apartados 1 y 2, de las orientaciones sobre la RTE-T. Para establecer mecanismos sólidos y coherentes de supervisión e información, la estrategia tendrá en cuenta todas las fuentes de información y los datos disponibles y será acorde con la aplicación del Reglamento RTE-T en línea con sus objetivos y prioridades.

Las limitaciones identificadas en el presente informe indican que se debe mejorar la calidad de la información y las metodologías aplicadas para recoger y procesar datos a escala de la UE. Con el fin de garantizar la necesaria armonización de los datos, en el futuro la Comisión utilizará una plantilla precumplimentada para la recogida de datos sobre las fuentes de financiación de la UE, como parte de su estrategia de notificación. Esto debería posibilitar la creación de una base de datos común y armonizada que reúna toda la información pertinente sobre los proyectos de la RTE-T con financiación de la UE, proporcionada por las autoridades pertinentes de Estados miembros. En este contexto, cabe señalar que EUROSTAT no recopila datos sobre gastos en infraestructuras de transportes, y más concretamente sobre la RTE-T, ya que no está previsto en la correspondiente base jurídica.

Asimismo, el mecanismo de información debería permitir que la Comisión indicara de qué manera las distintas aportaciones (p. ej. fondos de la UE, financiación del BEI, fondos apalancados privados) permiten la realización de proyectos (p. ej. infraestructuras construidas, sistemas de transporte inteligente implantados, etc.) y debería contribuir, en último término a medir los resultados (p. ej. eficiencia del transporte, capacidad de transporte de pasajeros o mercancías, seguridad, decarbonización) y las repercusiones previstas (p. ej. crecimiento, empleos). Este análisis se desarrollaría a partir de la evaluación realizada en el contexto de los planes de trabajo de los corredores de la red básica.

Otro obstáculo clave para el desarrollo de la red RTE-T es la falta de una fuente común de información fiable sobre la actual situación de la red, su evolución y los proyectos e inversiones en curso. Este requisito debería abordarse mediante el sistema de información TENtec. El TENtec ya establece un sistema de información armonizado para infraestructuras de transporte sustentado en una sólida base jurídica²⁹.

Dado que la realización de la RTE-T se desarrolla a través de la ejecución de la red básica y la red global, es necesario garantizar la accesibilidad y exhaustividad de la información mediante la oportuna codificación de los datos en el TENtec. En el presente informe se ha identificado una necesidad general de mejora que se centra especialmente en el aumento del índice de introducción de datos del sistema. Es necesario aumentar el contenido de información y reforzarlo en cuanto a su exactitud, exhaustividad y coherencia, en colaboración con los Estados miembros y dentro de las instituciones y organismos de la UE pertinentes.

²⁹ El Reglamento RTE-T, Reglamento (UE) n.º 315/2013 establece en su artículo 49 requisitos para que los Estados miembros transmitan datos anuales al sistema TENtec y para que la Comisión garantice que pueda accederse a él fácilmente.

Los estudios iniciados por la Comisión tienen como fin garantizar que en el sistema TENtec se dispone de un conjunto de datos de gran calidad y cobertura suficiente sobre la situación de la infraestructura de la RTE-T. El ejercicio en curso de recogida de datos del TENtec tiene actualmente como fin la evaluación y verificación de los datos existentes en TENtec en lo relativo a calidad y consistencia de estos. Los estudios siguen también una plan predefinido de recogida de datos para identificar todas las fuentes pertinentes por país y parámetro técnico. Los datos se recogen por sección geográfica de la red y nodo y proporcionan un alto grado de detalle. La primera fase del proceso de recogida de datos está llegando a su fin y permitirá a los Estados miembros validar los datos recién codificados. Los estudios se completarán antes del fin de 2017 con el resultado de la actualización los datos del TENtec correspondientes a 2014 y 2015. En el próximo informe de situación, se volverán a calcular los indicadores de parámetros técnicos, ya que se espera que los datos sean de mejor calidad.

A largo plazo, es crucial que los Estados miembros completen anualmente la información sobre la infraestructura de la RTE-T. Los estudios del sistema TENtec proporcionarán a la Comisión la documentación de las fuentes de datos y metodología aplicada para la identificación de cada parámetro, lo que permitirá una sencilla actualización de la base de datos. Ello debería facilitar en el futuro la codificación de datos de la información requerida por parte de los Estados miembros. Además, el actual proceso de notificación muestra que debe automatizarse la carga de datos.

Mientras los datos técnicos del sistema TENtec sean incompletos, se considerará que las secciones y componentes de las infraestructuras que no hayan sido actualizados en el sistema no cumplen los requisitos de la RTE-T. Esto eliminaría los casos en los que el indicador señala total conformidad con las normas de la RTE-T como resultado de un bajo índice de introducción de datos para un componente concreto de la infraestructura.

La definición de un calendario claro para la entrega de futuros informes de situación podría también favorecer la presentación de informes bienales sobre el progreso de la ejecución de la RTE-T. La recogida, tratamiento y análisis de los datos financieros y técnicos del periodo de ejecución de dos años de la RTE-T requiere un tiempo y unos recursos considerables. Una gran parte de la información financiera está disponible al final del segundo o tercer año tras la asignación de los fondos. De manera similar, la presentación de información sobre datos técnicos relativos a infraestructuras de nueva construcción o modernizadas con frecuencia se retrasa y puede incluir información incompleta o errónea. Por ello, con el fin de ofrecer un análisis sólido, comparativo y agregado (comparación con periodos de notificación anteriores) del progreso bienal en la ejecución de la RTE-T, la Comisión pretende aplicar una norma «n+2», con el fin de poder publicar los informes de situación dos años después del final de cada periodo de notificación.

Finalmente, la evaluación de los datos del sistema TENtec existentes, ha permitido a la Comisión elaborar algunas ideas iniciales sobre cómo mejorar y seguir desarrollando la metodología de análisis de los datos del TENtec. En el contexto de los estudios en curso sobre los corredores de la red básica, la Comisión está analizando actualmente el impacto de las infraestructuras de la RTE-T en el medio ambiente y en el cambio climático así como en el crecimiento y el empleo. Asimismo, se realizará un estudio sobre el impacto general en el crecimiento y el empleo que podría traer consigo la realización de la red básica de la RTE-T. Dicho análisis conducirá a la definición de nuevos indicadores clave de rendimiento para los proyectos que podrían añadirse a los requisitos técnicos existentes en los futuros informes de situación. Este punto deberá estudiarse más a fondo en el próximo informe de situación, en el

que el índice de introducción y la calidad de los datos del sistema TENtec, habrán mejorado considerablemente.

6. CONCLUSIÓN

Como elemento final del informe de situación de la RTE-T, el artículo 49, apartado 3, del Reglamento RTE-T requiere que la Comisión analice el desarrollo de la red transeuropea de transporte. En consecuencia, este capítulo final compara el nivel de inversión en ejecución de proyectos, tal y como se indica en el capítulo 4, con el grado de ejecución técnica descrito en el capítulo 3, para presentar una valoración del progreso total realizado en la red RTE-T a lo largo de los años 2014 y 2015. El análisis ofrece conclusiones para las redes básica y global evaluando la realización de la red y extrayendo conclusiones sobre los niveles de inversión y el resultado alcanzado en términos de conformidad de las infraestructuras.

Si las subvenciones de la UE destinadas a la realización de la red RTE-T se desglosan por distribución modal, el mayor volumen de inversión corresponde al ferrocarril, que en 2014 y 2015 absorbió hasta el 51,5 % del gasto total. El porcentaje de inversión en infraestructuras viarias alcanzó el 30,6 % del gasto total, seguido del 9,2 % para puertos y autopistas marítimas, el 5,5 % para aeropuertos (incluido el proyecto SESAR), el 2,1 % para infraestructuras multimodales y el 1,1 % para vías navegables interiores.

El nivel de inversión más elevado notificado para el ferrocarril (51,5 % de la inversión total) está en línea con los niveles mas bajos de conformidad para la mitad de los indicadores del ferrocarril (menos del 75 % para el ERTMS, carga por eje y longitud del tren) así como con el objetivo general de la política de la RTE-T de respaldar modos de transporte hipocarbónicos y sostenibles. Esto queda aún más patente si se tiene en cuenta la ayuda concedida en virtud de la RTE-T y del Mecanismo «Conectar Europa», en el marco de los cuales, la ayuda total a proyectos ferroviarios en 2014-2015 fue más del doble de la financiación concedida al resto de modos de transporte juntos (70 % del total de gastos RTE-T/MCE).

En cuanto a las carreteras, los indicadores técnicos de cumplimiento solo alcanzan el 75 % en la red básica y el 58 % en la red global. Con respecto a esto, el nivel de inversión es relativamente alto, ascendiendo al 30,6 % del gasto total. Como media, las inversiones más elevadas en infraestructuras viarias se realizaron en los Estados miembros que reciben ayuda del Fondo de Cohesión, como demuestra la relativamente elevada contribución financiera concedida en virtud del FEDER y del Fondo de Cohesión. Por el contrario, la parte de gastos RTE-T/MCE dedicada a la infraestructura viaria solo alcanzó el 3 % en 2014 y 2015.

En lo que respecta a las vías navegables interiores, el nivel de inversión fue muy bajo y alcanzó únicamente un 1,1 % de las inversiones totales realizadas en la RTE-T (aunque está previsto que la cifra aumente dados los compromisos suscritos por el MCE en 2014 y 2015). En cuanto a la implantación de los servicios de información fluvial (SIF), la conformidad alcanzada es del 79 % y para la clase CEMT IV del 95 %, el calado admisible aún esta relativamente lejos de alcanzar la conformidad (68 %), lo que sugiere la necesidad de una mayor inversión en infraestructuras de vías navegables interiores en el futuro. En este contexto, debe considerarse aumentar la financiación de la UE.

En el caso de los puertos marítimos, la conexión al ferrocarril, tanto para la red básica como para la red global es totalmente conforme, según los datos del TENtec. No obstante, en muchos casos hay todavía problemas de capacidad en tramos ferroviarios que conducen hasta los puertos. El porcentaje del nivel de inversión del 9,2 % no ha resuelto el problema de las

conexiones a las vías navegables interiores de la clase CEMT IV en las que el índice de conformidad es del 46 % para la red básica y únicamente del 9 % para la red global.

En lo que respecta a los aeropuertos, el nivel de inversión sigue siendo relativamente bajo (5,5 %) a pesar de que el índice de cumplimiento con respecto a las conexiones ferroviarias, tanto en la red básica (35,5 %) como en la global (12,2 %), es muy bajo.

En general, cabe suponer que, en la mayor parte de los casos, todavía se requieren mejoras significativas y serán necesarias importantes inversiones para alcanzar los objetivos del Reglamento RTE-T.

Teniendo esto en cuenta, el presente informe muestra una imagen bastante positiva de los progresos alcanzados en las redes básica y global de la RTE-T. En efecto, grandes porciones de la RTE-T muestran ya un elevado nivel de conformidad con los requisitos del Reglamento RTE-T. El nivel de gasto en distintos componentes de la infraestructura de la RTE-T procedente de fuentes de la UE, en general, se ajusta a las necesidades de inversión y refleja los objetivos de la política de transporte de la RTE-T como la mejora de la accesibilidad, integración modal, interoperabilidad, sostenibilidad, reducción de las emisiones, protección del medio ambiente y promoción de soluciones de movilidad innovadoras. En futuros informes, el nivel de inversión de los Estados miembros debe analizarse en detalle con el fin de completar la imagen esbozada anteriormente en lo relativo a las prioridades de inversión y necesidades financieras relacionadas con la conformidad técnica de la red.

En suma, los dos primeros años de aplicación del nuevo enfoque político muestran que se ha conseguido poner en práctica una amplia gama de instrumentos para la realización de la RTE-T. Ahora debe supervisarse con detenimiento y de manera constante el progreso alcanzado en la ejecución de proyectos con dicho propósito, para garantizar que la red básica, incluidos sus corredores, esté finalizada para 2030 y la red global para 2050.

Anexo 1 - Indicadores clave de rendimiento y método de cálculo utilizados para medir la ejecución técnica de la red RTE-T

<i>Modo</i>	<i>Indicador</i>	<i>Pasajero (P) Mercancía (M)</i>	<i>Unidad</i>	<i>Cálculo</i>	<i>Objetivo (en 2030 para la red básica) (en 2050 para la red global)</i>	<i>Valores en 2015</i>	<i>Índice de introducción de datos</i>	<i>Observaciones</i>
Ferrocarril	Electrificación	P/M	%	<i>Kms de red ferroviaria electrificados expresados como porcentaje de kms de red ferroviaria pertinente.</i>	100 %	81,3 % (básica) 80,6 % (global)	95,9 % (básica) 96,2 % (global)	Basado en datos del sistema TENtec codificados mediante estudio del TENtec (Lote 1) prevalidados por ERA pero no validados aun por los Estados miembros
	Ancho de vía 1 435 mm	P/M	%	<i>Ancho de vía estándar (1 435 mm) expresado como porcentaje (%) de kms de red ferroviaria pertinente.</i>	100 %	77 % (básica) 75,8 % (global)	98,2 % (básica) 98,7 % (global)	Basado en datos del sistema TENtec codificados mediante estudio del TENtec (Lote 1) prevalidados por ERA pero no validados aun por los Estados miembros
	Implantación del ERTMS	P/M	%	<i>Longitud de funcionamiento permanente del ERTMS y del sistema global de comunicaciones móviles para ferrocarriles (GSM-R) en la red ferroviaria, expresado como porcentaje de kms de red ferroviaria pertinente.</i>	100 %	9,5 % de las secciones de los corredores de la red básica	96,5 % (corredores de la red básica)	Basado en datos del sistema TENtec codificados mediante el equipo de gestión del despliegue del ERTMS, prevalidados por ERA pero no validados aun por los Estados miembros. Los datos se limitan a secciones de corredores de la red básica. Recopilación de más datos en curso mediante estudio del ERTMS

	Velocidad en la línea (≥ 100 km/h)	F	%	<i>Longitud de la línea de mercancías y combinada que permite una velocidad de circulación mayor o igual a 100 km/h, expresado como porcentaje de kms de la red ferroviaria pertinente sin restricción de carga.</i>	100 %	86,8 % (básica) 86,6 % (global)	89,4 % (básica) 86,9 % (global)	Basado en datos del sistema TENtec codificados mediante estudio del TENtec (Lote 1) prevalidados por ERA pero no validados aun por los Estados miembros
	Carga por eje ($\geq 22,5$ t)	M	%	<i>Longitud de la línea de mercancías y combinada con una carga por eje permitida mayor o igual a 22,5 toneladas, expresada como porcentaje de kms de red ferroviaria pertinente.</i>	100 %	66,8 % (básica) 66,6 % (global)	97,5% (básica) 97,5% (global)	Basado en datos del sistema TENtec codificados mediante estudio del TENtec (Lote 1) prevalidados por ERA pero no validados aun por los Estados miembros
	Longitud del tren (≥ 740 m)	M	%	<i>Longitud de la línea de mercancías y combinada con una longitud de tren permitida mayor o igual a 740 m, expresada como porcentaje de kms de la red ferroviaria pertinente.</i>	100 %	46,5 % (básica) 46,6 % (global)	79,9 % (básica) 76,2 % (global)	Basado en datos del sistema TENtec codificados mediante estudio del TENtec (Lote 1) prevalidados por ERA pero no validados aun por los Estados miembros
Carretera	Vía rápida/autopista	P/M	%	<i>Kms de red viaria clasificados como autopista o vía rápida, expresados como porcentaje (%) de kms</i>	100 %	74,5 % (básica) 58,1 % (global)	100 % (básica) 100 % (global)	Basado en datos del sistemaTENtec codificados mediante estudio del TENtec (Lote 1)

				<i>de sección de carretera.</i>				prevalidados por ERA pero no validados aun por los Estados miembros
	Disponibilidad de combustibles limpios	P/M		<i>Número de estaciones de servicio que ofrecen conexión a la red eléctrica, hidrógeno, biocombustibles líquidos, GNL/GNC, biometano o GLP en secciones de la carretera o a 10 kms de sus empalmes (unidades en números absolutos, no %)</i>	n. p.	n. p.	n. p.	La disponibilidad actual de datos es limitada. Los Estados miembros deben presentar sus planes anuales para el despliegue de infraestructuras de combustibles limpios. Este ejercicio está en curso.
Vías navegables interiores	Requisitos CEMT para las vías navegables de clase IV	M	%	<i>Longitud de las vías navegables interiores clasificadas al menos como clase CEMT IV, expresada como porcentaje (%) de kms de vías navegables.</i>	100 %	95,4 %	n. p.	Basado en datos del sistema TENtec recopilados mediante estudio del TENtec (Lote 2) objeto de prevalidación pero no validados aun por los Estados miembros
	Calado admisible (mínimo 2,5 m)	M	%	<i>Kms de red de vías navegables interiores que permiten un calado de 2,5 m, expresados como porcentaje (%) de kms de sección de vía navegable.</i>	100 %	68%	n. p.	Datos basados en estudio del artículo 49, apartado 3, de 2016; Recopilación de datos más precisa en curso mediante estudio del TENtec (Lote 2)

	Altura admisible bajo puentes (mínimo 5,25 m)	M	%	<i>Kms de red de vías navegables interiores que permiten un galibo vertical de al menos 5,25 m bajo puentes, expresados como porcentaje (%) de kms de sección de vía navegable.</i>	100 %	n. p.	n. p.	Recopilación de datos en curso mediante estudio del TENtec (Lote 2)
	Implantación de SIF (% de km en los que se cumplen los requisitos mínimos establecidos por la Directiva sobre SIF)	M	%	<i>Kms de red de vías navegables interiores en las que se cumplen los requisitos técnicos mínimos de la directiva sobre SIF, expresados como porcentaje (%) de kms de sección de vías navegables interiores.</i>	100 %	79,6%	n. p.	Basado en datos del sistema TENtec recopilados mediante estudio del TENtec (Lote 2) sujetos a prevalidación pero no validados aun por los Estados miembros
Puertos	Conexión al ferrocarril	M	%	<i>Número de puertos con conexión al ferrocarril expresado como porcentaje (%) del número de puertos pertinentes de la red básica y global.</i>	100 %	100 % para puertos marítimos	n. p.	Datos basados en estudio del artículo 49, apartado 3, de 2016; Recopilación de datos más precisa en curso mediante estudio de autopistas marítimas

Conexión a vías navegables interiores clase CEMT IV	M	%	<i>Número de puertos con conexión en el interior a vías navegables interiores de al menos clase CEMT IV, expresado como porcentaje (%) del número de puertos pertinentes de la red básica y global.</i>	100 %	46 % (básica) 9 % (global)	n. p.	Datos basados en estudio del artículo 49, apartado 3, de 2016; Recopilación de datos más precisa en curso mediante estudio de autopistas marítimas
Disponibilidad de combustibles limpios	M	%	<i>Número de puertos que ofrecen GPL, GNL, biocombustibles líquidos o combustibles sintéticos (al menos uno de ellos), expresado como porcentajes (%) del número total de puertos de la red básica y global.</i>	n. p.	n. p.	n. p.	Recopilación de datos en curso mediante estudio del TENtec (Lote 2)
Disponibilidad de al menos una terminal de carga abierta a todos los operadores de forma no discriminatoria y aplicación de tarifas transparentes.	F	%	<i>Número de puertos con al menos una terminal de libre acceso, expresado como porcentaje (%) del número total de puertos de la red básica y global.</i>	n. p.	n. p.	n. p.	No hay datos disponibles en la actualidad. Los datos serán objeto de una futura campaña de recogida de datos.

	Instalaciones para los residuos generados por barcos (solo para puertos marítimos)	P/M	%	Número de puertos marítimos que ofrecen instalaciones receptoras para aceptar categorías obligatorias (MARPOL13, anexos I, IV y V) de residuos generados por barcos, expresado como porcentaje (%) del número total de puertos de la red básica y global.	n. p.	n. p.	n. p.	Recopilación de datos en curso mediante estudio del TENtec (Lote 2)
Aeropuertos	Conexión al ferrocarril	P/M	%	Número de aeropuertos con conexión al ferrocarril expresado como porcentaje (%) del número de aeropuertos pertinentes de la red básica y global.	100 % (es decir, los 38 aeropuertos de la red básica)	23 de los 38 aeropuertos de la red básica que se incluyen en este criterio de cumplimiento (60,5 %) (Con fines informativos: 35,5 % de todos los aeropuertos de la red básica y 12,2 % de todos los aeropuertos de la red global)	100 % (básica) 100 % (global)	Basado en datos del sistema TENtec codificados mediante estudio del TENtec (Lote 1) no validados aun por los Estados miembros
	Disponibilidad de al menos una terminal abierta a todos los operadores de forma no discriminatoria y aplicación de	P/M	%	Número de aeropuertos que ofrecen biocombustibles o combustibles sintéticos, como porcentaje (%) del número total de aeropuertos de la red	n. p.	n. p.	n. p.	No hay datos disponibles en la actualidad. Los datos serán objeto de una futura campaña de recogida de datos.

	tarifas transparentes, pertinentes y justas.			básica y global.				
	Disponibilidad de combustibles limpios	P/M	%	Número de aeropuertos con al menos una terminal de libre acceso, expresado como porcentaje (%) del número total de aeropuertos de la red básica y global.	n. p.	n. p.	n. p.	No hay datos disponibles en la actualidad. Los datos serán objeto de una futura campaña de recogida de datos.
Terminal ferrocarril-carretera (TFC)	Capacidad para transbordo intermodal (separado en unidades)	M	%	Número de terminales ferrocarril-carretera con capacidad de manejar unidades intermodales, expresado como porcentaje (%) del número total de terminales ferrocarril-carretera de la red básica y global.	n. p.	n. p.	n. p.	No hay datos disponibles en la actualidad. Los datos serán objeto de una futura campaña de recogida de datos.
	Accesibilidad de la terminal para trenes de 740 m	M	%	Número de terminales ferrocarril-carretera con capacidad para gestionar trenes de 740 m (sin desacoplamiento), expresado como porcentaje (%) del	n. p.	n. p.	n. p.	No hay datos disponibles en la actualidad. Los datos serán objeto de una futura campaña de recogida de datos.

			<i>número total de terminales ferrocarril-carretera de la red básica y global.</i>				
Accesibilidad de la terminal para trenes electrificados	M	%	<i>Número de terminales ferrocarril-carretera con capacidad para gestionar trenes electrificados, expresado como porcentaje (%) del número total de terminales ferrocarril-carretera de la red básica y global.</i>	n. p.	n. p.	n. p.	No hay datos disponibles en la actualidad. Los datos serán objeto de una futura campaña de recogida de datos.
Disponibilidad de al menos una terminal de carga abierta a todos los operadores de forma no discriminatoria y aplicación de tarifas transparentes.	M	%	<i>Número de terminales ferrocarril-carretera con al menos una terminal de libre acceso, expresado como porcentaje (%) del número total de terminales ferrocarril-carretera de la red básica y global.</i>				No hay datos disponibles en la actualidad. Los datos serán objeto de una futura campaña de recogida de datos.

Cuadro 1 – gasto de la UE en la RTE-T por fuente de financiación y por modo de transporte en 2014-2015, en millones EUR

Modo de transporte	RTE-T/MCE	Gastos FEDER+FC	Total
Aire	167,4	764,4	931,8
Vías navegables interiores	115,9	72,8	188,7
Multimodal	72,8	284,1	356,9
Marítimo	202,8	1 352,2	1 555,0
Ferrocarril	1 506,0	7 244,7	8 750,7
Carretera	75,5	5 121,4	5 196,9
Total	2 140,4	14 839,6	16 980,00

Cuadro 2 – Total de gastos y compromisos en la RTE-T por la financiación RTE-T/MCE (2014-2015)

EM	Gasto/financiación ¹ RTE-T/MCE	Compromisos legales ² MCE
AT	112 027 519,51 EUR	697 274 954,59 EUR
BE	88 085 709,40 EUR	386 862 982,77 EUR
BG	8 500,00 EUR	140 422 446,31 EUR
CY	368 532,87 EUR	4 336 455,50 EUR
CZ	12 262 375,63 EUR	254 446 954,59 EUR
DE	426 535 582,47 EUR	1 721 544 112,62 EUR
DK	99 229 178,19 EUR	635 659 951,00 EUR
EE	2 671 586,00 EUR	189 711 553,40 EUR
EL	123 134 381,62 EUR	474 031 499,81 EUR
ES	344 978 468,26 EUR	820 887 241,21 EUR
FI	70 715 369,04 EUR	67 814 357,90 EUR
FR	311 926 281,40 EUR	1 765 036 319,72 EUR
HR	1 235 228,27 EUR	43 863 508,40 EUR
HU	4 429 232,31 EUR	270 460 015,70 EUR
IE	9 438 294,65 EUR	58 014 678,96 EUR
IT	209 908 600,09 EUR	1 218 439 960,01 EUR
LT	22 498 300,67 EUR	175 075 057,01 EUR
LU	8 343 133,27 EUR	71 505 392,50 EUR
LV	3 258 467,49 EUR	252 335 764,20 EUR
MT	606 607,66 EUR	38 854 793,70 EUR
NL	55 335 308,50 EUR	157 303 009,76 EUR
PL	14 330 082,76 EUR	1 943 289 051,14 EUR
PT	5 929 072,92 EUR	151 238 125,46 EUR
RO	638 311,19 EUR	708 169 133,80 EUR
SE	97 125 195,54 EUR	82 055 838,05 EUR
SI	19 426 804,80 EUR	47 042 258,50 EUR
SK	492 371,11 EUR	51 669 290,65 EUR
UK	95 478 632,90 EUR	203 630 057,00 EUR
Otros	0,00 EUR	63 547 883,46 EUR
Total	2 140 417 128,53 EUR	12 694 522 647,71 EUR

1 Parte del gasto de la RTE-T para obras y proyectos mixtos de obras y estudios. Gastos basados en los costes declarados en informes de situación de la acción y solicitudes de pago final. Parte del gasto del MCE / financiación basada en los costes declarados / solicitudes de pago, cuando proceda, o en la financiación que se espera que absorba el proyecto sobre la base de la información más reciente disponible (teniendo en cuenta los desgloses del presupuesto en acuerdos de subvención).

2 Financiación de la UE asignada actualmente a través del último acuerdo de subvención (para acciones en curso) o financiación final para acciones concluidas / cerradas. Esta variable tiene en cuenta la reducción de la financiación por medio de enmiendas.

Cuadro 3 – Total de gastos y compromisos en la RTE-T por el FEDER /Fondo de Cohesión en 2014-2015

EM	Gastos FEDER + FC (2014-2015) periodo 2007-2013¹	Cantidad estimada de compromisos FEDER + FC (2014-2015) periodo 2014-2020²
AT	2 934 472,00 EUR	0,00 EUR
BE	46 136,00 EUR	0,00 EUR
BG	568 041 108,00 EUR	283 168 179,00 EUR
CY	8 616 572,00 EUR	10 867 022,00 EUR
CZ	875 526 552,00 EUR	638 315 795,00 EUR
DE	368 407 819,00 EUR	550 138,00 EUR
EE	129 279 226,00 EUR	100 579 525,00 EUR
ES	582 659 100,00 EUR	388 654 854,00 EUR
FI	3 403 446,00 EUR	0,00 EUR
FR	95 387 637,00 EUR	11 952 785,00 EUR
GR	1 088 333 130,00 EUR	349 050 764,00 EUR
HR	80 655 785,00 EUR	213 936 269,00 EUR
HU	990 951 073,00 EUR	381 435 124,00 EUR
IT	591 732 086,00 EUR	338 966 553,00 EUR
LT	456 818 713,00 EUR	173 677 344,00 EUR
LV	261 879 728,00 EUR	221 134 278,00 EUR
MT	1 309 272,00 EUR	18 565 514,00 EUR
NL	250 000,00 EUR	0,00 EUR
PL	4 924 498 892,00 EUR	3 258 444 121,00 EUR
PT	174 551 330,00 EUR	138 470 240,00 EUR
RO	2 250 442 506,00 EUR	923 420 160,00 EUR
SE	2 102 460,00 EUR	8 221 453,00 EUR
SI	480 243 393,00 EUR	56 681 911,00 EUR
SK	616 618 969,00 EUR	512 834 678,00 EUR
Cooperación territorial/Transfronterizos*	161 326 899,00 EUR	15 360 141,00 EUR
UK	123 611 227,00 EUR	40 004 023,00 EUR
Total	14 839 627 531,00 EUR	8 084 290 869,00 EUR

*Cooperación territorial/transfronterizos se refiere a programas ejecutados en virtud del objetivo de cooperación territorial europeo, que no hayan tenido acceso al Fondo de Cohesión y hayan cubierto regiones de distintos Estados miembros.

1 Los cálculos proporcionados en estas tablas se basan en datos recogidos en el marco de la evaluación *ex-post* de los programas de políticas de cohesión para 2007-2013, centrándose en el paquete de trabajo 13 del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y el Fondo de Cohesión (FC) y la versión más reciente de los programas adoptada en octubre de 2016.

2 Se basa en datos de programas adoptados, extraídos en octubre de 2016 e incluye únicamente recursos del FEDER y del Fondo de Cohesión, no la contribución nacional.

Cuadro 4 – préstamos del BEI firmados en 2014-2015 para proyectos de la RTE-T

EM	Préstamos del BEI firmados¹
AT	990 000 000,00 EUR
BE	340 000 000,00 EUR
BG	180 000 000,00 EUR
CY	4 000 000,00 EUR
CZ	0,00 EUR
DE	407 000 000,00 EUR
DK	0,00 EUR
EE	0,00 EUR
EL	325 000 000,00 EUR
ES	2 439 000 000,00 EUR
FI	102 000 000,00 EUR
FR	973 000 000,00 EUR
HR	47 000 000,00 EUR
HU	296 000 000,00 EUR
IE	319 000 000,00 EUR
IT	1 819 000 000,00 EUR
LT	62 000 000,00 EUR
LV	0,00 EUR
NL	402 000 000,00 EUR
PL	3 761 000 000,00 EUR
SE	132 000 000,00 EUR
SI	181 000 000,00 EUR
SK	322 000 000,00 EUR
UK	591 000 000,00 EUR
Total	13 692 000 000,00 EUR

1 Préstamos del BEI/operaciones en la RTE-T firmados en 2014 y 2015.