

Bruselas, 14.12.2021
COM(2021) 820 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL
CONSEJO**

**sobre la ampliación de la red transeuropea de transporte (RTE-T) a los terceros países
vecinos**

I. Introducción: ámbito de la cooperación con terceros países

El objetivo de la política de la red transeuropea de transporte (RTE-T) es garantizar un transporte ininterrumpido, sostenible y eficaz en toda la Unión, reforzando al mismo tiempo la cohesión social, económica y territorial. Esta política se aplica desde 1996 y el actual marco jurídico de la RTE-T se establece en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013¹ («el Reglamento RTE-T»). El 14 de diciembre de 2021, la Comisión propuso una revisión del marco político actual², en particular, para reflejar las prioridades del Pacto Verde Europeo³, la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Comisión⁴ y la Estrategia de Conectividad de la Pasarela Mundial⁵.

La RTE-T representa el nivel más alto de planificación de infraestructuras de la Unión. La red básica de la RTE-T, cuya finalización está prevista para 2030, proporcionará conexiones multimodales de alta calidad de todas las capitales y principales arterias de transporte de la Unión, como piedra angular del espacio único europeo de transporte. Sin embargo, los flujos de transporte no se detienen en la frontera de la Unión. Con unas cadenas de valor y de suministro cada vez más interconectadas a escala mundial, la facilitación de una conectividad transfronteriza con terceros países ha ido adquiriendo importancia desde hace mucho tiempo para la Unión.

La política de la RTE-T ha sido un elemento central en la proyección de la política de transporte de la Unión a terceros países. Basándose en el Tratado de Lisboa, que articuló la importancia de dar prioridad a la cooperación transfronteriza con la vecindad europea (artículo 8 del TUE), el artículo 8 del Reglamento que establece el marco para la cooperación con terceros países se elaboró con especial énfasis en la cooperación con los países vecinos, que son el subconjunto de terceros países incluidos en el ámbito de aplicación de la política de ampliación, la política europea de vecindad, el Espacio Económico Europeo y la Asociación Europea de Libre Comercio.

De conformidad con el artículo 8, apartado 4, del Reglamento RTE-T, el anexo III incluye mapas indicativos de la RTE-T ampliada a países vecinos específicos. Desde la adopción del Reglamento RTE-T, la Unión ha ampliado la RTE-T indicativa a:

- El Espacio Económico Europeo y la Asociación Europea de Libre Comercio⁶.
- Los Balcanes Occidentales (Albania, Bosnia y Herzegovina, Kosovo*, la República de Macedonia del Norte, Montenegro y Serbia)⁷.

¹ 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, p. 1).

² Propuesta de la Comisión, de 14 de diciembre de 2021, de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 [COM(2021) 812].

³ COM(2019) 640 final.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ JOIN(2021) 30 final.

⁶ Reglamento Delegado (UE) 2016/758 de la Comisión, de 4 de febrero de 2016, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, adaptando su anexo III (DO L 126 de 14.5.2016, p. 3).

- Los países de la Asociación Oriental (AO) (Armenia, Azerbaiyán, Bielorrusia⁸, Georgia, Moldavia y Ucrania)⁹.
- Turquía: la red global de Turquía incorporada al Reglamento RTE-T.

Además, por lo que se refiere a la región mediterránea, todavía está en curso la identificación de una red global que definirá una red transmediterránea de transporte (RTM-T). El proceso se lleva a cabo con los socios del Mediterráneo meridional¹⁰.

La red indicativa permite a la Unión orientar mejor el compromiso de la UE, incluido el apoyo financiero. El Instrumento de Vecindad, Cooperación al Desarrollo y Cooperación Internacional (IVCDI) — Europa global y el Instrumento de Ayuda Preadhesión (IAP) III favorecen un entorno propicio para facilitar la inversión en infraestructuras sostenibles y permiten a la UE impulsar inversiones públicas y privadas a través de instituciones financieras internacionales para apoyar los objetivos de conectividad. Este apoyo se enmarca en los planes económicos y de inversión para los Balcanes Occidentales¹¹, la Asociación Oriental¹² y los países vecinos meridionales¹³. Además, el Mecanismo «Conectar Europa»¹⁴ (MCE II) también puede utilizarse para cofinanciar proyectos situados principalmente en las regiones transfronterizas de la Unión y en los países vecinos.

La presente Comunicación mantiene el foco de atención de la política de la RTE-T, que da prioridad a la cooperación con los países vecinos. En primer lugar, describe cómo abordar los retos comunes con los países de la ampliación y los países de la vecindad europea y cómo colaborará la Unión en el futuro con estos socios en el ámbito político de la RTE-T, en particular en lo que se refiere a un mayor desarrollo de la interoperabilidad de las redes de los países de la ampliación y otros países vecinos con la red de la Unión. En segundo lugar, establece las medidas destinadas a completar la RTE-T ampliada en estos países.

⁷ Reglamento Delegado (UE) 2016/758 de la Comisión, de 4 de febrero de 2016, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, adaptando su anexo III (DO L 126 de 14.5.2016, p. 3). * Esta referencia se entiende sin perjuicio del estatuto de Kosovo y está en consonancia con la Resolución 1244 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y con la Opinión de la Corte Internacional de Justicia sobre la declaración de independencia de Kosovo.

⁸ La participación ha sido suspendida actualmente por las autoridades bielorrusas.

⁹ Reglamento Delegado (UE) 2019/254 de la Comisión, de 9 de noviembre de 2018, relativo a la adaptación del anexo III del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (DO L 43 de 14.2.2019, p. 1).

¹⁰ Los países asociados de la vecindad meridional son Argelia, Egipto, Israel, Jordania, Líbano, Libia (estatuto de observador en la Unión por el Mediterráneo), Marruecos, Palestina, Siria (la cooperación con Siria está suspendida desde 2011) y Túnez. La denominación de Palestina no debe interpretarse como el reconocimiento de un Estado de Palestina y se utiliza sin perjuicio de la posición de cada Estado miembro al respecto.

¹¹ Comunicación «Un Plan Económico y de Inversión para los Balcanes Occidentales» [COM(2020) 641 final].

¹² Comunicación conjunta «Reforzar la resiliencia: una Asociación Oriental eficaz para todos», JOIN(2020) 7 final, y Documento de trabajo conjunto de los servicios de la Comisión *Recovery, resilience and reform: post 2020 Eastern Partnership priorities* [«Recuperación, resiliencia y reforma: las prioridades de la Asociación Oriental después de 2020», documento en inglés], SWD(2021) 186 final.

¹³ Comunicación conjunta «Asociación renovada con los países vecinos meridionales: Una nueva Agenda para el Mediterráneo», JOIN(2021) 2 final, y Documento de trabajo conjunto de los servicios de la Comisión *Renewed Partnership with the Southern Neighbourhood Economic and Investment Plan for the Southern Neighbours* [«Asociación renovada con los países vecinos meridionales: un Plan Económico y de Inversión para los países vecinos meridionales», documento en inglés], SWD(2021) 23 final.

¹⁴ Artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa» (DO L 348 de 20.12.2013, p. 129).

La Comunicación se basa en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente y está estrechamente vinculada a la Comunicación conjunta de la Pasarela Mundial. También contribuye al objetivo establecido en el Pacto Verde Europeo de desarrollar una red de transporte limpia, sostenible e inteligente que sitúe a la Unión y a los países vecinos europeos en una senda sostenible, al tiempo que logra la recuperación socioeconómica de la crisis de la COVID-19. La presente Comunicación se presenta junto con la propuesta de la Comisión de revisión del Reglamento RTE-T. La propuesta de la Comisión incluye un marco jurídico ligeramente modificado para la cooperación con terceros países. Suprime las disposiciones relativas a la financiación de proyectos del artículo 8 del Reglamento RTE-T para evitar duplicar la legislación sobre la ayuda financiera de la Unión. Introduce nuevas disposiciones que refuerzan los dos instrumentos de coordinación de la Comisión; los corredores de la red básica y los coordinadores europeos. En la propuesta de la Comisión, está previsto ampliar un corredor de la red básica a los Balcanes Occidentales.

II. Objetivos generales de la política de la RTE-T en los países vecinos

La ampliación de la política de la RTE-T más allá de las fronteras de la Unión se articula en torno a dos objetivos generales: i) garantizar la coherencia y la eficacia de una red interoperable y multimodal entre los Estados miembros y sus vecinos directos y países socios; ii) centrar el compromiso de la Unión (incluida la ayuda financiera) en esas regiones. Además, en la perspectiva más amplia de la política europea de vecindad y de la política de ampliación de la UE, la ampliación de la RTE-T es un vehículo para una integración más estrecha y, respectivamente, la preparación de los países candidatos y candidatos potenciales para una posible adhesión a la UE. Por último, la integración de las redes de transporte en los países de la ampliación y otros países vecinos con la RTE-T facilita el comercio y, por ende, la integración económica, lo que acelera la convergencia con la Unión.

El compromiso de la Unión se manifiesta tanto en el desarrollo de infraestructuras duras como en medidas blandas destinadas a mejorar la conectividad del transporte. Por lo que se refiere a las infraestructuras duras, la ampliación de la RTE-T a los países vecinos tiene por objeto identificar proyectos de infraestructura y consolidar una red coherente con los parámetros y objetivos de la RTE-T, contribuyendo así, entre otras cosas, a la descarbonización del transporte. Contar con una red acordada y estable en los países vecinos se traduce en conexiones más sólidas con mejores servicios de transporte para la ciudadanía y las empresas. En vista del firme compromiso político de la Unión con sus países vecinos, también le permite orientar mejor los fondos y la financiación de la UE y ofrecer la seguridad necesaria para desbloquear inversiones en proyectos de infraestructura. Además, una planificación estable y un desarrollo estratégico de las infraestructuras contribuirán a atraer el apoyo de las instituciones financieras internacionales. Por lo que respecta a la inversión en nuevas infraestructuras, debe prestarse especial atención al cumplimiento de las normas y requisitos más exigentes en la RTE-T, protegiendo al mismo tiempo los activos de una infraestructura de calidad a lo largo del tiempo mediante el mantenimiento periódico.

Las medidas blandas tienen por objeto el desarrollo de sistemas de transporte inteligentes (STI) para todos los modos de transporte, lo que contribuirá a abordar los problemas de seguridad y fomentará la sostenibilidad del transporte. También incluyen medidas para el intercambio de datos sobre el transporte multimodal basadas en las normas de la UE para favorecer unos flujos de carga eficientes. Asimismo, debe promoverse la infraestructura 5G. Además, la Unión apoya la reforma de la reglamentación y el refuerzo del diálogo a nivel

técnico, basándose en los instrumentos pertinentes de la Unión y aprovechando la participación activa de las agencias europeas en el ámbito del transporte. En los últimos años, la Unión y una serie de países socios han celebrado acuerdos de asociación destinados a aproximar la legislación de la Unión en materia de transporte y a adoptar los requisitos y normas de interoperabilidad de la RTE-T.

Entre las principales prioridades de la Unión figura también el objetivo de descarbonizar el transporte y limitar las repercusiones del cambio climático en la Unión y sus vecinos. La política de la RTE-T contribuirá a la consecución de los objetivos establecidos en el Pacto Verde Europeo. En vista de ello, todos los países de la ampliación y otros países vecinos deben perseguir el objetivo del Pacto Verde Europeo de lograr una reducción del 90 % de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte de aquí a 2050. Actuar con ambición y aunar fuerzas para llevar a cabo este programa proporcionará a la Unión y a sus vecinos la ventaja del pionero en la transición mundial hacia un sector del transporte sostenible y ecológico.

La participación de empresas que sean propiedad o estén bajo el control de una persona física o de una empresa de un país no perteneciente a la UE puede contribuir a la ejecución de la red RTE-T en la UE. Sin embargo, en circunstancias específicas, dicha participación en proyectos de interés común podría poner en peligro la seguridad y el orden público en la UE. Sin perjuicio y además del mecanismo de cooperación previsto en el Reglamento (UE) 2019/452¹⁵, es necesario un mayor conocimiento de dicha participación para permitir la intervención de las autoridades públicas si resulta probable que afecten a la seguridad o al orden público. La propuesta de la Comisión de revisión del Reglamento sobre la RTE-T establece, por tanto, que los Estados miembros deben notificar a la Comisión cualquier proyecto de interés común en su territorio con la participación de una persona física o una empresa de un país no perteneciente a la UE, con el fin de permitir la evaluación de sus repercusiones en la seguridad o el orden público en la UE. Los países vecinos deben establecer un mecanismo similar para los proyectos ejecutados en la red RTE-T indicativa.

III. Principales logros y perspectivas de la cooperación con países vecinos

El Espacio Económico Europeo y Suiza

El Espacio Económico Europeo (EEE) y la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) son parte de la política de la RTE-T en relación con los países vecinos. Durante décadas, los Estados del EEE y de la AELC han estado estrechamente vinculados al desarrollo del mercado de la Unión como socios comerciales plenamente integrados para la UE. Con una población de 13,6 millones de personas en los cuatro Estados de la AELC, Noruega, Islandia, Liechtenstein y Suiza constituyen el tercer mayor socio comercial de la Unión en materia de mercancías y el segundo mayor socio comercial en cuanto a servicios.

La RTE-T indicativa ampliada en esos Estados está bien desarrollada y al mismo nivel que la red de la Unión. Para todos los modos de transporte, la red de Estados del EEE / la AELC

¹⁵ Reglamento (UE) 2019/452 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, para el control de las inversiones extranjeras directas en la Unión (DO L 79I de 21.3.2019, p. 1).

está bien integrada con la RTE-T, incluso hasta el punto de que dos Estados del EEE / la AELC forman parte de un corredor de la red básica de la RTE-T. El corredor de la red básica Escandinavia-Mediterráneo incluye Noruega, mientras que el corredor de la red básica Rin-Alpes cruza Suiza. En consecuencia, los coordinadores europeos mantienen una estrecha relación con los países con vistas a completar la RTE-T básica indicativa de aquí a 2030.

El corredor Rin-Alpes es una de las rutas de mercancías más concurridas de Europa. Conecta los puertos del Mar del Norte de Bélgica y los Países Bajos con el puerto mediterráneo de Génova. El corredor atraviesa importantes centros económicos como Bruselas y Amberes en Bélgica, la región de Randstad en los Países Bajos, las regiones alemanas de Rin-Ruhr y Rin-Neckar, las regiones de Basilea y Zúrich en Suiza y las regiones de Milán y Génova en Italia. La alineación del corredor incluye importantes proyectos en Suiza, incluido el túnel ferroviario más largo del mundo, el túnel de base de San Gotardo. Situado debajo de los Alpes suizos, el túnel de base de San Gotardo, de 57 km, se inauguró el 1 de junio de 2016. Con los túneles de base de Lötschberg y Ceneri, aumentará la competitividad del ferrocarril, lo que beneficiará directamente a la ciudadanía y las empresas de la UE. Actualmente constituye un cuello de botella para la Unión, por lo que la UE debería intentar mejorar las vías de acceso al túnel de San Gotardo.

El corredor Escandinavia-Mediterráneo representa un eje norte-sur fundamental para la economía europea. Dentro de las fronteras de la Unión, el corredor se extiende desde Finlandia y Suecia en el norte hasta la isla de Malta en el sur, y abarca Dinamarca, el norte, el centro y el sur de Alemania, Austria, los núcleos industriales del norte de Italia y los puertos del sur de Italia. Con la adopción del Reglamento MCE II, el corredor se amplió a Narvik en Noruega. En consonancia con la Comunicación de la Comisión sobre un mayor compromiso de la Unión Europea en el Ártico¹⁶, el corredor se amplió para establecer una presencia en el norte destinada a facilitar el transporte de mercancías por tierra procedente del Ártico y la posible futura ruta del Mar del Norte.

Balcanes Occidentales

Los Balcanes Occidentales son desde hace mucho tiempo una región prioritaria para la Unión¹⁷. Como expuso la presidenta Von der Leyen en su discurso sobre el estado de la Unión de 14 de septiembre de 2021, «el futuro de toda la región está en la UE». Con una población de casi 18 millones de personas, la región es un importante mercado para la Unión, así como una zona de tránsito significativa para el transporte de mercancías europeas. En 2020, el comercio total entre la UE y los Balcanes Occidentales ascendió a 50 500 millones EUR. Los Balcanes Occidentales tienen un papel clave que desempeñar en las cadenas de valor mundiales que abastecen a la UE y este papel podría reforzarse aún más facilitando una mejor conectividad del transporte con la Unión y dentro de la región.

¹⁶ Comunicación conjunta al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Un compromiso más firme de la UE para un Ártico pacífico, sostenible y próspero» [JOIN(2021) 27 final].

¹⁷ Están abiertas las negociaciones de adhesión con Montenegro (2012) y Serbia (2014). La apertura de las negociaciones con Albania y la República de Macedonia del Norte, tras el acuerdo alcanzado por el Consejo en marzo de 2020, sigue pendiente.

Un logro importante ha sido la adopción del Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte (TCT) en 2017¹⁸. El TCT exige a los Balcanes Occidentales que transpongan el acervo de la UE en materia de transporte a la legislación nacional, lo que permitirá la integración de los Balcanes Occidentales en el mercado del transporte de la UE antes de su posible adhesión a la UE. Esto incluye los ámbitos de las normas técnicas, la interoperabilidad, la seguridad, la protección, la gestión del tráfico, la política social, la contratación pública y el medio ambiente, lo que apoyará a la región en su esfuerzo por colmar la brecha con respecto a los Estados miembros. La Comunidad del Transporte está elaborando un plan de trabajo progresivo para el desarrollo de las redes básica y global de la RTE-T indicativas, mientras que una Secretaría Permanente asiste a los socios de los Balcanes Occidentales en la transposición de la política de transportes de la Unión y en la ejecución de los proyectos de la RTE-T.

Los socios de los Balcanes Occidentales han realizado avances significativos en la ejecución de la red básica de la RTE-T indicativa. Sin embargo, el desarrollo de una serie de proyectos clave en la red básica indicativa aún va a la zaga. Aunque se han producido mejoras en la construcción de infraestructuras transfronterizas, como el puente de Svilaj entre Croacia y Bosnia y Herzegovina, que se abrió al tráfico en septiembre de 2021, es necesario avanzar sustancialmente para garantizar operaciones de transporte integradas entre la Unión y los Balcanes Occidentales. Esto afecta a todos los modos de transporte, siendo especialmente necesaria la modernización de la red ferroviaria.

Además, la cuota modal de transporte sostenible sigue siendo baja. Mientras que los socios de los Balcanes Occidentales realizan aproximadamente el 70 % de su comercio mundial con la Unión, solo el 5 % del volumen total de mercancías se transporta por ferrocarril y el 95 % restante se transporta por carretera. Por otra parte, el transporte de mercancías por ferrocarril se ha reducido un 40 % desde 2009, mientras que la cuota del transporte ferroviario de viajeros en el total del transporte de viajeros se mantiene en un solo dígito, con la excepción del transporte suburbano en algunas grandes ciudades. La red de vías navegables interiores de los Balcanes Occidentales sigue estando infrutilizada para el transporte de mercancías con origen y destino en la Unión. Los ríos Danubio y Sava atraviesan varios países de la región, que incluyen vías navegables interiores que podrían aprovecharse más para transferir el tráfico de la carretera a modos de transporte más sostenibles. En la zona del Adriático-Jónico, es necesario garantizar la coordinación entre los organismos nacionales y regionales activos en el desarrollo de la RTE-T.

En consecuencia, la conectividad del transporte dentro de la región y con la Unión se ve resentida, con consecuencias negativas para el desarrollo económico y el atractivo de la región para los inversores. El efecto de esta situación se observa a menudo en las fronteras con la Unión, donde la capacidad de la infraestructura no siempre se corresponde con los volúmenes de tráfico registrados, con importantes efectos dominó negativos no solo para el comercio entre la Unión y los Balcanes Occidentales, sino también para el comercio entre los Estados miembros que atraviesan la región en tránsito.

Ocho años después de la ampliación de la RTE-T a los Balcanes Occidentales y cuatro años después de la entrada en vigor del TCT, ha llegado el momento de acelerar el desarrollo de la RTE-T, por lo que es vital que la Unión y los socios de los Balcanes Occidentales lleven a

¹⁸DO L 278, 27.10.2017.

cabo una política de la RTE-T más coherente. Esto ayudaría a colmar la brecha de conectividad y a mejorar la calidad global del transporte.

Para perseguir los objetivos de la política de la RTE-T, los socios de los Balcanes Occidentales pueden beneficiarse de varias fuentes de financiación de la UE, como el Instrumento de Preadhesión a través del Marco de Inversión para los Balcanes Occidentales. Asimismo, en 2020, la Comisión adoptó un plan económico y de inversión global para los Balcanes Occidentales¹⁹, cuyos objetivos son impulsar la recuperación económica a largo plazo de la región, favorecer una transición ecológica y digital y fomentar la integración regional y la convergencia con la Unión Europea. El Plan identifica proyectos emblemáticos en todos los aspectos de la conectividad y establece un paquete de inversión que moviliza hasta 9 000 millones EUR en subvenciones en los próximos siete años, y movilizará hasta 20 000 millones EUR en inversiones a través del nuevo Mecanismo de Garantía para los Balcanes Occidentales. Todos los proyectos clave de transporte incluidos en el plan (por un importe de 1 100 millones EUR con un efecto multiplicador de hasta 4 000 millones EUR en inversiones) se sitúan en la RTE-T ampliada.

La UE también apoya estrategias macrorregionales en la región, como EUSAIR y EUSDR²⁰, con el fin de reforzar la coherencia de las inversiones en los Balcanes Occidentales. La coordinación entre Interreg, IAP III y otros instrumentos de financiación en el marco de las estrategias macrorregionales de la UE mejora el efecto de los proyectos ejecutados y multiplica el impacto de otros nuevos.

La Unión debe dar prioridad a los proyectos de la RTE-T de interés estratégico para la región y la Unión, con el objetivo de establecer una red básica indicativa completa, conforme y sostenible que conecte las capitales de la región entre sí y con la Unión. La Unión debe intentar acelerar la construcción de nuevas infraestructuras de transporte, construir los enlaces pendientes, en particular proyectos transfronterizos, y, cuando proceda, mejorar la infraestructura existente para adaptarla a las exigencias de la RTE-T. La tecnología digital, apoyada por el desarrollo de la infraestructura de telecomunicaciones y el intercambio de datos de transporte multimodal, debe desplegarse para permitir la interoperabilidad de las redes y favorecer unos flujos de carga más eficientes. El Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) debe sustituir a los sistemas heredados que crean tramos fragmentados en la red. El despliegue de soluciones de STI también debe ser una prioridad para la mejora de la seguridad vial.

También será una prioridad importante promover soluciones de transporte multimodal y acelerar el cambio modal hacia un transporte sostenible, reduciendo las emisiones de CO₂ del transporte. Deben desarrollarse soluciones ecológicas multimodales, como las estaciones de recarga eléctrica y los centros multimodales. También debe mejorarse el tráfico en las ciudades y sus alrededores, proporcionando alternativas sostenibles al tráfico por carretera y evitando cuellos de botella que también generen mayores emisiones de CO₂.

La política de la RTE-T también debería reflejar mejor la situación geográfica de los Balcanes Occidentales en Europa mediante un enfoque más integrador. Varios Estados miembros (Croacia, Hungría, Rumanía, Bulgaria y Grecia) comparten fronteras comunes y

¹⁹ Comunicación «Un Plan Económico y de Inversión para los Balcanes Occidentales» [COM(2020) 641 final].

²⁰ La Estrategia de la UE para la región del Adriático y del Jónico y la Estrategia de la UE para la cuenca del Danubio.

dependen en gran medida de la infraestructura de los Balcanes Occidentales para proporcionar conectividad con los demás Estados miembros. La creación propuesta de un corredor europeo de transporte que conecte la región con la Unión, tal como se establece en la propuesta de Reglamento revisado de la RTE-T, es un ejemplo tangible de lo que la Unión puede ofrecer a la región para mejorar la ejecución de los proyectos de la RTE-T.

La Asociación Oriental

La Asociación Oriental (AO) ha contribuido a acercar a la Unión y a sus socios orientales. Los vínculos económicos entre la Unión y la región son sólidos y la vecindad oriental es una importante zona de tránsito para el transporte de mercancías europeas al este. Durante la última década, el comercio entre la UE y la AO casi se ha duplicado, lo que ha convertido a la región en el décimo mayor socio comercial de la Unión. En el caso de Azerbaiyán, Georgia, Moldavia y Ucrania, la Unión es el mayor bloque comercial, mientras que, en el caso de Armenia y Bielorrusia, la Unión es el segundo socio comercial más importante. El comercio de la Unión con la AO ascendió a 82 800 millones EUR en 2020. El comercio entre la UE y Ucrania, en particular, representa casi el 50 % del comercio total entre los países de la AO y la Unión. Para favorecer este desarrollo, la mejora de la conectividad del transporte con la Unión y dentro de la región será importante para la Unión.

Tras la ampliación de la RTE-T indicativa a la región en 2018, un resultado significativo de la política de la RTE-T es el desarrollo del Plan de acción indicativo de inversiones en la RTE-T para la Asociación Oriental. Elaborado conjuntamente por el Banco Mundial y la Comisión, el Plan identifica inversiones prioritarias clave por un valor total de 12 800 millones EUR para todos los modos de transporte de la red básica ampliada. El plazo de finalización se ha fijado para 2030. El Plan tiene por objeto ayudar a los responsables de la toma de decisiones a priorizar las inversiones estratégicas en infraestructuras de transporte, con el objetivo de completar la red RTE-T indicativa. La elaboración de una reserva coordinada única de proyectos para la región será un elemento clave para el éxito de la aplicación de la política de la RTE-T. Lo mismo ocurrirá con el desarrollo de la red, incluidas las vías navegables interiores, que no se incluyeron con la ampliación en 2018.

Sobre la base de una política basada en normas, la inversión en soluciones sostenibles en la red básica de la RTE-T indicativa figura entre los objetivos políticos a largo plazo de la Política de la Asociación Oriental más allá de 2020, tal como se indica en la Comunicación conjunta «Política de la Asociación Oriental más allá de 2020: Reforzar la resiliencia: una Asociación Oriental eficaz para todos». Este programa posterior a 2020 se estructura en torno a dos pilares, la inversión y la gobernanza, y propone un plan económico y de inversión para fomentar la recuperación socioeconómica de los países socios «reconstruyendo a mejor» en pos de la transición ecológica y digital. El Plan incluirá importantes inversiones en transporte (hasta 4 500 millones EUR), incluidos los proyectos ubicados en la RTE-T ampliada.

El Plan económico y de inversión y el Plan de acción indicativo de inversiones en la RTE-T para la AO serán fundamentales para hacer frente a los numerosos retos que plantea la ejecución de una red interoperable con arreglo a los requisitos de la RTE-T. Las conexiones ferroviarias y por carretera entre la Unión y los socios de la AO siguen siendo insuficientes y están infradesarrolladas. Asimismo, faltan varios enlaces en los pasos fronterizos. La infraestructura de carreteras es deficiente, tanto en términos de calidad como de capacidad y seguridad. La infraestructura de la red ferroviaria y el material rodante están obsoletos en varios casos con respecto a las normas de calidad, capacidad y seguridad. Además, la

integración de la red ferroviaria de la AO con la de la Unión se enfrenta al reto de que la red de la AO está equipada con un ancho de vía de 1 520 mm, mientras que el ancho estándar de la Unión es de 1 435 mm. Esto aumenta la complejidad a la hora de ejecutar una red transfronteriza interoperable y requerirá el desarrollo de soluciones técnicas avanzadas.

Para hacer frente a estos retos, la AO debe seguir construyendo una reserva de proyectos de la RTE-T y madurar los proyectos con vistas a cumplir las condiciones para la financiación. La AO debe centrarse en proyectos situados en la red básica de la RTE-T indicativa y, en particular, en proyectos transfronterizos con la Unión.

La Unión debe intentar acelerar la construcción de nuevas infraestructuras de transporte, construir los enlaces pendientes, en particular, proyectos transfronterizos y conexiones multimodales que incluyan también el transporte marítimo, y, cuando proceda, mejorar la infraestructura existente y adaptarla a las exigencias de la RTE-T. La Unión debe apoyar el desarrollo de soluciones innovadoras de infraestructura para resolver el problema de las diferentes normas de ancho de vía. Deben implantarse soluciones digitales para permitir la interoperabilidad de las redes y la multimodalidad, aumentar la seguridad y la sostenibilidad y facilitar el comercio y el cruce de fronteras. El Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) debe sustituir a los sistemas heredados que crean tramos fragmentados en la red. El despliegue de soluciones de STI también debe ser una prioridad para la mejora de la seguridad vial. Las soluciones de transporte multimodal y un cambio modal acelerado hacia un transporte sostenible también deben ser una prioridad para reducir las emisiones de CO₂ del transporte. Para los proyectos de infraestructuras de carretera, la Unión debe promover el desarrollo de soluciones multimodales ecológicas (como las estaciones de recarga eléctrica y los centros multimodales). También será prioritario modernizar la red de vías navegables interiores. Por último, será importante garantizar que estos países mantengan la infraestructura, en particular en lo que se refiere a los proyectos clave desarrollados con fondos de la UE.

Mediterráneo meridional

La región del Mediterráneo meridional reviste una especial importancia política para la Unión. La región también es un socio comercial cercano. En 2020, el comercio total de mercancías entre la Unión y los países vecinos meridionales ascendió a 149 400 millones EUR. Existe potencial para un mayor desarrollo del comercio, que debería fomentarse mediante la mejora de conexiones de transporte sostenibles.

Sobre la base del mandato recibido por los ministros de la región euromediterránea en 2013, la Unión y los socios del Mediterráneo meridional se proponen establecer una red transmediterránea de transporte (RTM-T). La RTM-T se preparará como una red global. A fin de mejorar la conectividad del transporte entre la Unión y la región, será especialmente importante identificar los puertos marítimos en la RTM-T indicativa.

Tras la identificación de la RTM-T, los socios del Mediterráneo meridional deben desarrollar rápidamente un plan de ejecución de la RTM-T que identifique proyectos de alta prioridad, con vistas a producir una reserva de proyectos. Debe darse prioridad a los proyectos en los puertos, incluidas las conexiones multimodales de último kilómetro, con el fin de reforzar el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia.

La Comunicación conjunta de 2021 sobre una «Asociación renovada con los países vecinos meridionales» y el plan económico y de inversión para la región que la acompaña reconocen la conectividad del transporte como un componente clave para el desarrollo del Mediterráneo meridional. Dan prioridad al desarrollo de la red transmediterránea de transporte y a las reformas de la política de transportes definidas conjuntamente en el marco del Plan de acción regional de transporte (PART)²¹. La iniciativa WestMed²², que promueve el desarrollo sostenible de la economía azul en el Mediterráneo occidental, aborda el transporte marítimo.

En consonancia con la «Asociación renovada con los países vecinos meridionales» y el Plan económico y de inversión para la región, la Unión debe redoblar sus esfuerzos para adoptar los mapas indicativos de la futura red de transporte transmediterránea (RTM-T) y dar prioridad a los proyectos de esta red de especial importancia para la Unión. Además, debe apoyar la aplicación del PART, que establece los principios acordados para el desarrollo de un sistema de transporte multimodal, sostenible e integrado, incluida la búsqueda de la convergencia normativa. Este enfoque se ajusta al marco de cooperación de la Unión por el Mediterráneo (UpM) en materia de transporte sostenible y economía azul.

Turquía

La Unión y Turquía son socios comerciales importantes y Turquía es un país de tránsito clave para el comercio de la Unión con Oriente Próximo y Extremo Oriente. Por consiguiente, la Unión y Turquía comparten el interés en desarrollar y modernizar la infraestructura. Los avances en la ejecución de los proyectos son fundamentales para aprovechar plenamente el potencial de la RTE-T indicativa en Turquía. Para maximizar estos beneficios tanto para Turquía como para la Unión, la coordinación del desarrollo de infraestructuras es esencial, en particular, para el ferrocarril. Como proyecto clave en el marco del IAP, Turquía garantizará un valioso acceso a la RTE-T a través de Bulgaria con la finalización del ferrocarril Halkali-Kapikule, cofinanciado por el IAP con 275 millones EUR y por las instituciones financieras europeas (BEI y BERD). La adaptación de Turquía al acervo de la RTE-T sigue siendo de vital importancia²³. De forma similar a lo previsto para los Balcanes Occidentales y la región de la AO, es de vital importancia tener en cuenta el suministro de combustibles alternativos en la planificación de las infraestructuras de carreteras entre la Unión y Turquía. Por último, una mejor coordinación de la aplicación de la infraestructura fronteriza contribuiría a colmar las lagunas en materia de infraestructuras, mejorando los flujos de tráfico entre la Unión, Turquía y más allá.

Reino Unido

²¹ Plan de acción regional de transporte para el Mediterráneo (2014-2020).

²² El programa WestMED es el resultado del «Diálogo 5 + 5» en el que participan cinco Estados miembros de la UE (Francia, Italia, Portugal, España y Malta) y cinco países socios meridionales (Argelia, Libia, Mauritania, Marruecos y Túnez).

²³ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión *Turkey 2021 Report* [«Informe de 2021 sobre Turquía», documento en inglés] SWD(2021) 290 Final/2.

El Reino Unido era una parte integrante de la RTE-T hasta su retirada de la Unión al final del período transitorio, el 31 de diciembre de 2020. Hasta entonces, el Reino Unido formaba parte del corredor de la red básica del Mar del Norte-Mediterráneo, con conexiones de transporte perfectamente integradas con Europa continental e Irlanda. Tras la retirada del Reino Unido, dicho Estado ya no está sujeto al acervo de la RTE-T.

Reviste especial interés para la Unión salvaguardar la conectividad de Irlanda con la Unión continental. Por consiguiente, la Unión está actuando para garantizar que la retirada del Reino Unido no perturbe de forma significativa la red irlandesa de transporte, en particular la conectividad con Europa continental. Con la retirada del Reino Unido, la Unión inició medidas especiales destinadas a proteger los intereses de Irlanda y, por ende, de la Unión. Con la adopción del Reglamento MCE II, Irlanda se ubicó por primera vez en dos corredores de la red básica de la RTE-T. Además de permanecer en el corredor del Mar del Norte-Mediterráneo, Irlanda fue incluida en el corredor atlántico, con los tres puertos principales de Dublín, Cork y Shannon-Foynes conectados a dos puertos franceses, Le Havre y Nantes Saint-Nazaire.

El plan de trabajo para el corredor del Mar del Norte-Mediterráneo indica el compromiso continuo de la Unión con la protección de las conexiones de transporte de Irlanda con Europa continental. Los objetivos para el desarrollo del corredor incluyen el desarrollo de enlaces marítimos y la mejora de las conexiones interiores con los puertos marítimos. Se hace referencia específica a los planes para fomentar una serie de proyectos, como la conexión por carretera de Ringaskiddy a Cork y la cuenca de Alexandra en Dublín. El plan se compromete a garantizar la conectividad con la Europa continental por mar, reconocido como el cruce de fronteras más importante de Irlanda. Se considera que una mayor inversión en la capacidad portuaria de Irlanda es un posible medio para reducir la dependencia de Irlanda del puente terrestre del Reino Unido.

IV. Conclusión

La ampliación de la política de la RTE-T a los países vecinos ha sido de vital importancia para la Unión a la hora de desarrollar una red de transporte interoperable y multimodal. La política de la RTE-T ha sido un vehículo importante para la integración de los países de la ampliación, al proporcionar una mejor conectividad de transporte y actuar como facilitador del comercio, lo que acelera la convergencia con la Unión. La presente Comunicación, presentada junto con la propuesta de Reglamento revisado de la RTE-T, tiene por objeto seguir profundizando las relaciones exteriores de la Unión, teniendo en cuenta las prioridades del Pacto Verde Europeo y de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Comisión.

En el caso de los Balcanes Occidentales y de la Asociación Oriental, en particular, existe una gran necesidad de acelerar el desarrollo de la RTE-T indicativa para seguir mejorando la conectividad del transporte con la Unión. Con el fin de pasar de un mosaico a una red en estas regiones, debe reforzarse la coherencia en la ejecución de los proyectos y debe mantenerse la creación de reservas de proyectos sólidas a un ritmo más rápido, articulando

prioridades claras de los proyectos más cruciales y dando prioridad a los proyectos situados en la red básica indicativa.

Además, es urgente adaptar la infraestructura existente a la norma y garantizar el mantenimiento de los activos existentes. El ulterior desarrollo de la RTE-T indicativa debe aspirar a proporcionar una red de alto nivel de calidad. Además, debe tener como objetivo el desarrollo de una infraestructura resiliente para hacer frente a los retos del cambio climático.

En vista de ello, la Comisión se comprometerá a:

- Lograr una red básica indicativa conforme, que sea multimodal, sostenible y resiliente.
- Acelerar la construcción de nuevas infraestructuras de transporte, construir los enlaces pendientes y eliminar los cuellos de botella, en particular, a través de las fronteras, y modernizar las infraestructuras existentes para cumplir los requisitos de la RTE-T y garantizar la armonización con el Pacto Verde Europeo.
- Respaldar la promoción y el despliegue de la tecnología digital para permitir la interoperabilidad de las redes, en particular, el ERTMS, los STI y los sistemas multimodales de información sobre el transporte de mercancías y la infraestructura 5G. El despliegue de la tecnología digital debe garantizar un alto rendimiento en toda la red y alcanzar mayores niveles de automatización.
- Animar a los socios a que tengan debidamente en cuenta y apliquen el mantenimiento y el funcionamiento óptimos de los activos existentes y nuevos.
- Dar prioridad a los proyectos de la RTE-T de interés estratégico para los Balcanes Occidentales y las regiones de la Asociación Oriental y para la Unión, a fin de conectar mejor los países de la ampliación y otros países vecinos con la Unión.
- Evaluar la necesidad de revisar la red RTE-T indicativa existente en los países de la ampliación y otros países vecinos y, en caso necesario, iniciar el proceso para actualizarla.

Se invita al Parlamento Europeo y al Consejo a aprobar la presente Comunicación, que también se presentará al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones.