



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/36192

16/07/2018

95122

AUTOR/A: CÍSCAR CASABÁN, Ciprià (GS); BLANQUER ALCARAZ, Patricia (GS); RAMOS ESTEBAN, César Joaquín (GS); RALLO LOMBARTE, Artemi Vicent (GS); PIQUER SANCHO, Alicia (GS); CAMPOS ARTESEROS, Herick Manuel (GS); QUINTANA MARTÍNEZ, Antonio (GS)

RESPUESTA:

El Reglamento (UE) 1315/2013 sobre las orientaciones de la Unión Europea para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (en adelante RTE-T), define la Red Transeuropea de Transporte y los requisitos que la misma debe cumplir. Esta Red tiene una estructura de doble capa, consistente en la red global con horizonte temporal de cumplimiento 2050, y la red básica que se establece como subconjunto de la red global con horizonte temporal de cumplimiento 2030, y que canaliza los principales tráficoes de la Unión Europea.

Sobre esta última se definen los “corredores multimodales de red básica”, con un objetivo de financiación prioritaria, cuyos itinerarios se establecen en el Reglamento (UE) 1316/2013, conocido como “Reglamento CEF”, que regula las condiciones de apoyo financiero comunitario a los proyectos de realización de la RTE-T en el periodo 2014-2020. Hay nueve corredores europeos y por España discurren dos: el atlántico y el mediterráneo.

Los conceptos de Corredor Atlántico-Mediterráneo y Cantábrico-Mediterráneo que se mencionan en la motivación de la pregunta, no existen a nivel de Red Transeuropea de Transporte.

El pasado 6 de junio, la Comisión presentó un borrador del nuevo Reglamento CEF para el periodo de financiación 2021-2027. Aunque el presupuesto del reglamento CEF propuesto es de 30.615 millones de euros, 11.285 de ellos son para uso exclusivo de países de cohesión entre los que no está España y otros 6.500 millones de euros están destinados a movilidad militar sin que se sepa en este momento con precisión como van a afectar a la RTE-T. Con ello, el crédito que queda para el desarrollo de la RTE-T que se otorga en las convocatorias generales a las que tiene acceso España asciende a 12.830 millones de euros. La financiación de los proyectos con fondos CEF no supera en ningún caso el 50% en los países NO de cohesión.



Este nuevo Reglamento, que también recoge una nueva propuesta de itinerarios para los corredores de la red básica, entrará en vigor en 2021 y debe ser aún debatido en el Consejo y Parlamento europeo para su aprobación definitiva.

La pregunta presentada hace referencia a la inclusión en los corredores de la RTE-T básica de dos conexiones: Madrid – Valencia y Valencia – Zaragoza. Al respecto hay que decir que:

- Ambas conexiones ya forman parte de la red básica de la RTE-T. Por ello deben estar desarrolladas antes de 2030.
- La conexión Madrid – Valencia tanto en ferrocarril como en carretera ya cumple con los parámetros establecidos en la reglamentación europea. Las inversiones en sistemas inteligentes de transporte o instalaciones de carga de combustibles alternativos, todo ello en carretera, que estarían pendientes tendrían su opción de financiación con los créditos destinados a estas prioridades de la red básica, a la que pertenece esta conexión.
- La conexión Valencia – Zaragoza, ya fue solicitada por el Ministerio de Fomento su inclusión en la ampliación del Corredor Atlántico, junto con su continuación desde Zaragoza hasta el País Vasco, donde enlazaría con el actual Corredor. Se posibilitaría así la conexión de la fachada Mediterránea Española con la fachada Atlántica Europea. La Comisión no ha incluido este tramo en su propuesta y aunque desde el Ministerio se le han pedido los motivos, no se ha recibido ninguna respuesta, más allá de recordar que la propuesta del nuevo Reglamento corresponde a la Comisión y no a los Estados miembros.

A diferencia de lo expuesto en los motivos de la pregunta, la Comisión Europea no aceptó la propuesta completa del Ministerio de Fomento de diciembre de 2017, tal y como se ha explicado en anteriores ocasiones y se reitera en este mismo documento. Esto no solo se ha producido con la conexión Valencia-Zaragoza sino con otras secciones del Corredor Atlántico también.

Finalizada la fase de elaboración de propuesta de nuevo Reglamento por parte de la Comisión con su anuncio y presentación del pasado 6 de junio, éste continúa su andadura en el Consejo y el Parlamento Europeo hasta su aprobación definitiva.

Es en esta fase que ahora se inicia, donde el Ministerio de Fomento, como ya se ha anunciado mediante nota de prensa de 22 de junio de 2018, demandará, a través de sus representantes en ambas instituciones europeas, Consejo y Parlamento, la inclusión de ambas conexiones en los corredores europeos.

Madrid, 27 de septiembre de 2018

