

## Infraestructura de transporte de la UE

Hay nuevos retrasos y algunos aumentos de costes, pero se ha establecido un marco de gobernanza reforzada para el futuro (actualización del Informe Especial 10/2020 del Tribunal de Cuentas Europeo)



TRIBUNAL  
DE CUENTAS  
EUROPEO

# Índice

## Apartados

### 01-06 | Mensajes principales **01**

01-04 | ¿Por qué es importante este ámbito?

05-06 | Nuestras constataciones

### 07-33 | Más detalles sobre nuestras observaciones **02**

07-20 | **No se cumplirá el plazo de finalización de la red básica de la RTE-T para 2030, y hay nuevos aumentos significativos de los costes de dos IET**

09-12 | Nuevos aumentos significativos de los costes de dos IET

13-20 | El plazo de finalización de 2030 para la red básica no se cumplirá debido a nuevos retrasos

21-33 | **La gobernanza se ha reforzado recientemente, aunque rara vez se han utilizado disposiciones legales anteriores**

24 | La Comisión solo recurrió en una ocasión a disposiciones legales para reaccionar frente a los retrasos en la finalización de la red

25-30 | El Reglamento RTE-T de 2024 establece nuevas disposiciones jurídicas que permiten a la Comisión supervisar la ejecución de la red

31-33 | La mayoría de las recomendaciones de 2020 aceptadas por la Comisión se han aplicado

## Anexos

Anexo I – Sobre la auditoría

Anexo II – Principales cambios introducidos por el Reglamento RTE-T de 2024

Anexo III – Seguimiento de las recomendaciones del Tribunal que figuran en el Informe Especial 10/2020

**Siglas y acrónimos**

**Glosario**

**Respuestas de la Comisión**

**Cronología**

**Equipo auditor**

# Mensajes principales

## ¿Por qué es importante este ámbito?

- 01** La [Red Transeuropea de Transporte \(RTE-T\)](#) es la columna vertebral de la red europea de transporte por carretera, ferrocarril, vías navegables interiores, mar y aire. Los megaproyectos —grandes proyectos de transporte a menudo con una dimensión transfronteriza— son fundamentales para colmar las lagunas en la red, eliminar los cuellos de botella y facilitar la movilidad transfronteriza.
- 02** En 2020, publicamos un [informe especial](#)<sup>1</sup> en el que se evaluaba el papel de la Comisión en los megaproyectos de transporte a lo largo de la red RTE-T, atendiendo también a la cofinanciación de la UE. Los denominamos «infraestructuras emblemáticas de transporte» (IET). Por lo general, las IET se ejecutan a través de un conjunto de proyectos y acciones más pequeños, que reciben cofinanciación individual de la UE. Constatamos que las IET examinadas se enfrentaban a importantes retrasos, aumentos de costes, escasa coordinación entre los Estados miembros e insuficiencias en la supervisión de la Comisión. En consecuencia, consideramos que el plazo de 2030 para la finalización de la red básica de transporte de la UE (los nodos y enlaces más estratégicos que deben completarse con carácter prioritario) era muy poco realista.

---

<sup>1</sup> [Informe Especial 10/2020](#): «Infraestructuras de transporte de la UE: Es necesario ejecutar de manera más rápida los megaproyectos para conseguir resultados en la red de transporte a su debido tiempo».

- 03** Desde 2020, la pandemia de COVID-19 y la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania han afectado considerablemente a la UE. Las ocho IET se han enfrentado a los mismos retos, así como a la necesidad de adaptarse a la evolución del marco normativo. Además, algunas de las IET afrontaron retos técnicos inesperados, como limitaciones geológicas en la excavación de túneles, lo que contribuyó a generar costes y retrasos adicionales.
- 04** El objetivo del presente informe es proporcionar información actualizada sobre los principales datos y observaciones de nuestro [informe especial de 2020](#) para informar a las partes interesadas y al público sobre lo ocurrido desde entonces. También hemos examinado los avances realizados por la Comisión en la aplicación de sus recomendaciones. En el [anexo I](#) se presentan más detalles sobre los objetivos y la metodología de esta información actualizada.

## Nuestras constataciones

- 05** Concluimos que, desde la publicación de nuestro [informe especial de 2020](#), el coste combinado de las ocho IET sobre las que informamos ha seguido aumentando. Esto se debe principalmente al aumento significativo de los costes de dos IET, mientras que las otras seis contribuyeron en menor medida al aumento total (los costes aumentaron en dos IET y disminuyeron en cuatro). Observamos retrasos adicionales en la ejecución de cinco IET. Dado que las IET son enlaces de transporte fundamentales, esto significa que no se cumplirá el plazo de 2030 para la finalización de la red básica de la UE. El [Reglamento RTE-T](#) revisado, adoptado en 2024, introdujo nuevas disposiciones jurídicas relativas a la supervisión por parte de la Comisión de la ejecución de la red. Estas nuevas disposiciones tienen el potencial de abordar algunas de las cuestiones señaladas en nuestro informe anterior. Sin embargo, es demasiado pronto para evaluar cómo se utilizarán en la práctica y, en cualquier caso, los cambios serán en su mayor parte pertinentes para los proyectos iniciados después de las IET que auditamos.
- 06** Para subsanar las deficiencias detectadas en nuestro [informe especial de 2020](#), formulamos cuatro recomendaciones a la Comisión, que a su vez comprendían doce subrecomendaciones. De estas subrecomendaciones, la Comisión aplicó total o parcialmente las seis que había aceptado en su momento. No tomó ninguna medida en relación con las seis que no aceptó.

## Más detalles sobre nuestras observaciones

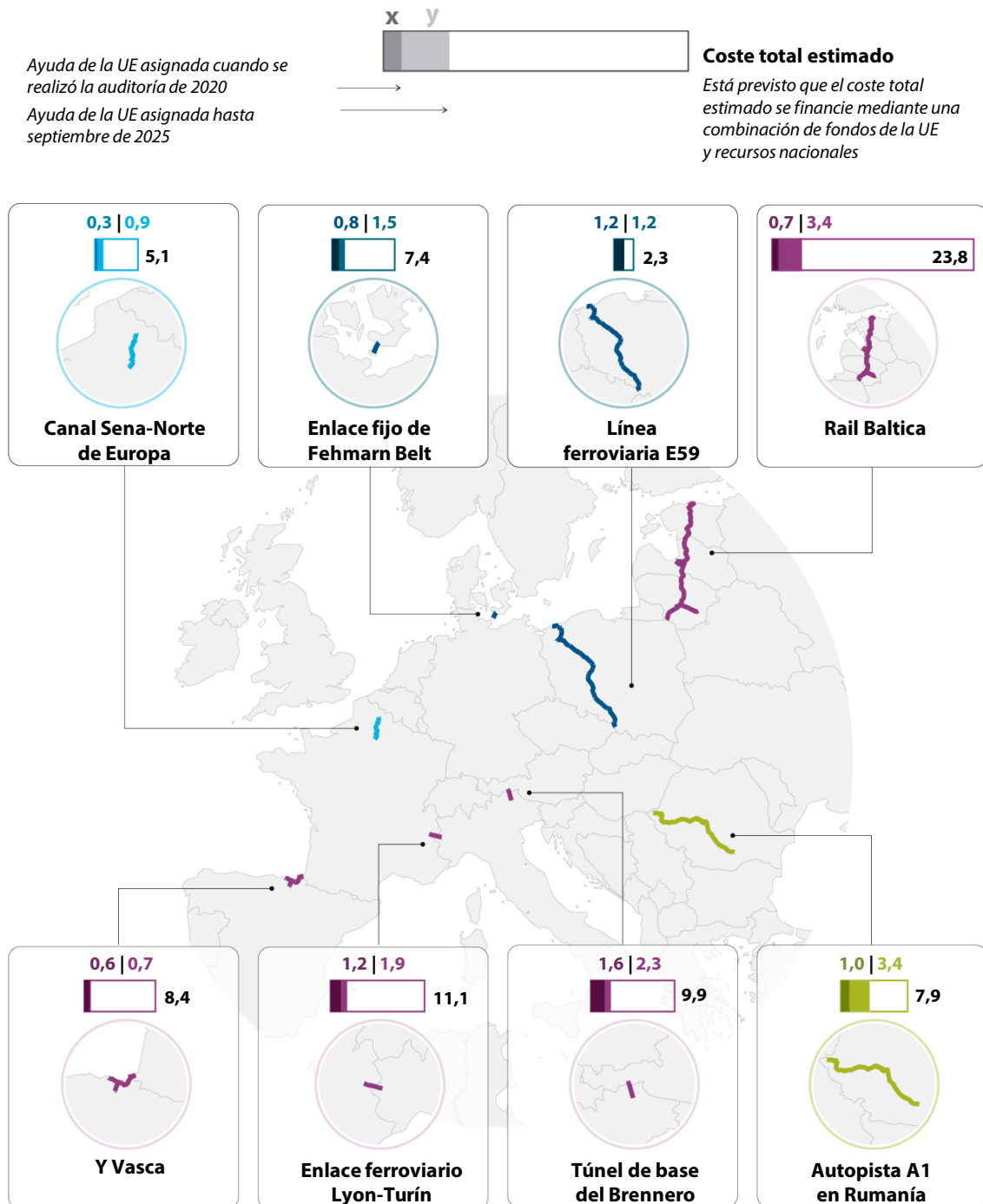
**No se cumplirá el plazo de finalización de la red básica de la RTE-T para 2030, y hay nuevos aumentos significativos de los costes de dos IET**

- 07** Actualizamos las cifras relativas a los costes totales estimados y los importes de cofinanciación de la UE<sup>2</sup> (*ilustración 1*) para las ocho IET examinadas en nuestro [informe especial de 2020](#).

---

<sup>2</sup> Informe Especial 10/2020, cuadro 1.

## Ilustración 1 | Coste total estimado y cofinanciación de la UE asignada a las ocho IET



*Nota:* Todos los importes figuran en miles de millones de euros. Los importes totales de los costes son las últimas estimaciones oficiales de costes disponibles. Estas estimaciones pueden basarse en diferentes años de referencia.

El color de las IET refleja los respectivos modos de transporte en cuestión: morado para el ferrocarril, azul claro para las vías navegables interiores, verde para el transporte por carretera y azul para más de un modo de transporte.

*Fuente:* Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de información facilitada por la Comisión, las autoridades nacionales y los promotores de proyectos.

- 08** La mayoría de las IET que auditamos habían recibido subvenciones adicionales (por un total de 7 900 millones de euros) con posterioridad a nuestro [informe especial de 2020](#). Este aumento de la cofinanciación de la UE no es una consecuencia automática del aumento del coste total de cada IET, ya que la cofinanciación de la UE no se asigna como un porcentaje fijo del coste total.

## Nuevos aumentos significativos de los costes de dos IET

- 09** Los megaproyectos experimentan a menudo cambios significativos en su alcance entre el momento de su diseño y concepción originales y el momento en que comienzan las obras de construcción o incluso durante su finalización. Esto, junto con la complejidad inesperada del proyecto y los acontecimientos imprevistos (apartado **03**), a menudo da lugar a un aumento de los costes en comparación con las estimaciones originales<sup>3</sup>. En nuestro [informe especial de 2020](#), indicamos un aumento general real (es decir, corregido por la inflación) de los costes de las ocho IET del 47 % con respecto a las estimaciones originales<sup>4</sup>.
- 10** Actualizamos el análisis de costes hasta noviembre de 2025 sobre la base de la información facilitada por los promotores de proyectos (véase el [cuadro 1](#)). A efectos de comparación con nuestro [informe especial de 2020](#), y para tener en cuenta la inflación a lo largo del calendario de ejecución, hemos reindexado todas las estimaciones de costes en valores de 2019 sin tener en cuenta el calendario de pagos real. Por lo tanto, las cifras presentadas en el [cuadro 1](#) no son directamente comparables con las cifras de costes presentadas en la [ilustración 1](#).

---

<sup>3</sup> Flyvbjerg, B., «What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview», *Project Management Journal*, 45, 2, abril/mayo de 2014, p. 9.

<sup>4</sup> [Informe Especial 10/2020](#), cuadro 3.

**Cuadro 1 | Visión general de la evolución de los costes de cada IET**  
(millones de euros)

Infraestructura emblemática de transporte	Informe Especial 10/2020		Situación en noviembre de 2025		
	Estimación original (en valores de 2019) (a) <sup>1</sup>	Última estimación (en valores de 2019) (b)	Estimación revisada (en valores de 2019) (c)	% de aumento respecto a la estimación del IE 10/2020 (c/b – 1)	% de aumento respecto a la estimación original (c/a – 1)
Rail Baltica <sup>2</sup>	4 648	7 000	18 189	+ 160 %	+ 291 %
Enlace ferroviario Lyon-Turín	5 203	9 630	11 828	+ 23 %	+ 127 %
Túnel de base del Brennero	5 972	8 492	8 373	- 1 %	+ 40 %
Enlace fijo de Fehmarn Belt <sup>3</sup>	5 016	7 711	7 630	- 1 %	+ 52 %
Y Vasca	4 675	6 500	6 888	+ 6 %	+ 47 %
Canal Sena-Norte de Europa	1 662	4 969	5 400	+ 9 %	+ 225 %
Autopista A1	7 244	7 324	6 410	- 12 %	- 11 %
Línea ferroviaria E59 <sup>4</sup>	2 113	2 160	1 737	- 20 %	- 18 %
<b>Total</b>	<b>36 533</b>	<b>53 786</b>	<b>66 455</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
			<b>Aumento total</b>	<b>+ 24 %</b>	<b>+ 82 %</b>

**Notas:**

Todas las cifras de costes se han reindexado en valores de 2019 utilizando el deflactor de precios correspondiente a cada año conforme a la [base de datos AMECO](#) de la Comisión.

- <sup>1</sup> Las estimación original es la más antigua que existe para cada IET, lo que puede corresponder a un ámbito o nivel de madurez diferente de su diseño. Por ejemplo, el enlace ferroviario Lyon-Turín se concibió inicialmente como un túnel de un solo tubo y posteriormente se diseñó como un túnel de dos tubos; asimismo, la estimación presentada para el Canal Sena-Norte de Europa se determinó antes de que se realizaran los estudios de viabilidad.
- <sup>2</sup> La estimación revisada se refiere a la finalización de toda la IET para 2030. Desde entonces, el proyecto se ha dividido en fases ([cuadro 1](#)).
- <sup>3</sup> El promotor del proyecto no revisó la estimación desde nuestro informe especial de 2020. La diferencia en el nuevo valor refleja únicamente la indexación.
- <sup>4</sup> Los costes no incluyen la sección Świnoujście-Szczecin, como en nuestro informe especial de 2020.

*Fuente:* Comisión, autoridades nacionales y promotores de proyectos.

- 
- 11** La última estimación de los costes totales de las ocho IET en su conjunto es ahora casi el doble de la prevista inicialmente. El aumento adicional de los costes para todas las IET en los últimos cinco años, corregido por la inflación, fue del 24 %. Este aumento se ha visto impulsado principalmente por incrementos significativos de los costes de dos IET: Rail Baltica (*recuadro 1*) y el enlace ferroviario Lyon-Turín.
- 12** En las otras seis IET, la variación global de las estimaciones de costes solo representa alrededor del 10 % del aumento adicional total. Por ejemplo, el Canal Sena-Norte de Europa, respecto al cual señalamos en 2020 el mayor aumento porcentual de los costes en comparación con la estimación original, ha experimentado ahora un nuevo aumento de los costes del 9 %. En dos casos, la autopista A1 y la línea ferroviaria E59, las últimas estimaciones de costes (teniendo en cuenta la inflación) son realmente inferiores a las originales.

## Recuadro 1

### Rail Baltica: los costes se han duplicado con creces desde 2020

En el momento de elaborar nuestro [informe especial de 2020](#), el coste oficial estimado de Rail Baltica ascendía a 5 800 millones de euros (en valores de 2017). En nuestro informe, señalamos que, sobre la base de la información entonces disponible, los costes podrían seguir aumentando y mostramos un coste total ajustado al riesgo de 7 000 millones de euros.

En 2024, el promotor del proyecto de Rail Baltica realizó un nuevo análisis y llegó a la conclusión de que el coste total estimado de la IET completa había aumentado a 23 800 millones de euros a precios de 2023. Las principales razones indicadas en el análisis fueron la falta de madurez y detalle de las estimaciones anteriores (lo que representaba alrededor de la mitad del aumento) y los cambios en el alcance y el diseño del proyecto. Un informe de auditoría conjunto<sup>5</sup> de las instituciones nacionales de auditoría de los tres países bálticos implicados confirmó en gran medida este análisis.

Procede señalar que el promotor destacó el riesgo de que la nueva estimación siguiera sin ser totalmente exacta, ya que solo había estudios de diseño maduros (en los que se basaba la estimación) para un tercio de la distancia total. Por lo que se refiere al calendario, los socios del proyecto decidieron dividir la IET en dos fases: una primera relativa a una única vía ferroviaria (con un coste total de 15 300 millones de euros) que había de completarse a más tardar en 2030, y otra más completa sin una definición temporal precisa. Debido a la prolongación del plazo de las obras, es probable que, tras la finalización de la segunda fase, el coste de la IET supere los 23 800 millones de euros.

---

<sup>5</sup> Oficina Nacional de Auditoría de Estonia, Oficina Estatal de Auditoría de Letonia y Oficina Nacional de Auditoría de Lituania: «[Review on the Rail Baltica project](#)», Revisión conjunta, Tallin, Riga, Vilna, 11 de junio de 2024.

## El plazo de finalización de 2030 para la red básica no se cumplirá debido a nuevos retrasos

- 13** Los megaproyectos se caracterizan a menudo por largos plazos de ejecución, y muchos sufren retrasos respecto a la planificación original<sup>6</sup>. También están expuestos a factores externos, como se describe en el apartado **03**. En nuestro [informe especial de 2020](#), señalamos un retraso medio de once años en las ocho IET examinadas<sup>7</sup>. Actualizamos este análisis hasta noviembre de 2025 y detectamos nuevos retrasos (véase el [cuadro 2](#)).

---

<sup>6</sup> Flyvbjerg, B., *op. cit.*, pp. 9 a 11.

<sup>7</sup> [Informe Especial 10/2020](#), apartado 53 e ilustración 5.

**Cuadro 2 | Retrasos que afectan a cada IET**

IET	Planes originales <sup>1</sup>		Informe Especial 10/2020	Situación en noviembre de 2025		
	Plazo de ejecución (años)	Año de apertura estimado	Año de apertura estimado	Año de apertura estimado revisado	Retraso en comparación con el Informe Especial 10/2020 (años)	Retraso respecto a los planes originales (años)
Enlace ferroviario Lyon-Turín	7	2015	2030	2033	3	18
Túnel de base del Brennero	9	2016	2028	2032	4	16
Enlace fijo de Fehmarn Belt	10	2018	2028	2029	1	11
Y Vasca	4	2010	2023	2030 <sup>2</sup>	7	20
Canal Sena-Norte de Europa	10	2010	2028	2032	4	22
<b>Media</b>					<b>4</b>	<b>17</b>
Rail Baltica	10	2026	2030	s.o. <sup>3</sup>	sí	> 4
Línea ferroviaria E59	<i>varía en función de los tramos</i>			s.o.	s.o.	s.o.
Autopista A1	<i>varía en función de los tramos</i>			2029	s.o.	s.o.

**Notas:**

Dado que los plazos de ejecución de las IET de la línea ferroviaria E59 y de la autopista A1 varían en función de los tramos, no calculamos las cifras de retrasos a nivel de las IET.

- <sup>1</sup> Los planes originales son los más antiguos que existen para cada IET, lo que puede corresponder a un ámbito o nivel de madurez diferente de su diseño. Por ejemplo, el año de inauguración estimado originalmente para el Canal Sena-Norte de Europa se determinó antes de que se realizaran los estudios de viabilidad.
- <sup>2</sup> Aunque la Comisión nos ha indicado que la fecha probable de finalización es 2030, la información proporcionada por los promotores del proyecto apunta a 2035 como fecha de finalización.
- <sup>3</sup> No se dispone de una fecha estimada para la inauguración de la IET completa. Se prevé la inauguración de la primera fase en 2030.

*Fuente:* Comisión, autoridades nacionales y promotores de proyectos.

- 14** Nuestro análisis muestra que las cinco IET con respecto a las cuales pudimos obtener la información necesaria experimentaron un retraso medio adicional de cuatro años con respecto a la situación existente en el momento de nuestro [informe especial de 2020](#). Esto eleva el retraso medio a diecisiete años para las cinco IET, en comparación con el calendario original previsto.
- 15** En el caso de Rail Baltica, el retraso comunicado anteriormente no hará sino aumentar, ya que el último plan, en noviembre de 2025, solo preveía que una primera fase del proyecto estuviera lista para 2030. Sin embargo, no hemos podido cuantificar este aumento, ya que no existe un calendario de ejecución para la segunda fase ([recuadro 1](#)). Del mismo modo, respecto a la línea ferroviaria E59, cuando realizábamos la presente actualización no se disponía de información acerca de cuándo se completará la IET en su totalidad.
- 16** Los retrasos en la ejecución pueden repercutir en el funcionamiento de las propias IET, así como en la red de transporte de la UE. Actualizamos nuestra evaluación de riesgos del estado probable de ejecución de la red<sup>8</sup> teniendo en cuenta las fechas estimadas de finalización de cada IET. Examinamos si es probable que las IET estén plenamente operativas en 2030 y si es probable que sus líneas de acceso y sus infraestructuras de conexión también se hayan modernizado en la misma fecha, a fin de garantizar la plena eficacia de la red. Por último, evaluamos si es probable que los requisitos de la RTE-T de 2013 para las líneas ferroviarias de mercancías se cumplan a lo largo de estos tramos de aquí a 2030 ([ilustración 2](#)).

---

<sup>8</sup> Informe Especial 10/2020, cuadro 2.

## Ilustración 2 | Estado probable de ejecución de las IET para 2030

Evaluación según la situación en noviembre de 2025

	IET plenamente operativa para 2030		IET y su infraestructura de enlace plenamente operativas para 2030		Requisitos de la RTE-T cumplidos para 2030, incluida la infraestructura de enlace	
	IE 2020	Actualización de 2025	IE 2020	Actualización de 2025	IE 2020	Actualización de 2025
Rail Baltica						
Enlace ferroviario Lyon-Turín			 <sup>1</sup>			
Túnel de base del Brennero					 <sup>2</sup>	
Enlace fijo de Fehmarn Belt			 <sup>3</sup>		 <sup>4</sup>	
Y Vasca		 <sup>5</sup>			 <sup>6</sup>	
Canal Sena-Norte de Europa					sin objeto	
Línea ferroviaria E59						
Autopista A1 en Rumanía					sin objeto	

<sup>1</sup> Estimamos una probabilidad baja para la sección de la infraestructura situada en Francia y una probabilidad media para la situada en Italia.

<sup>2</sup> Estimamos una probabilidad baja para la sección de la infraestructura situada en Italia, una probabilidad media para la situada en Alemania y una probabilidad elevada para la situada en Austria.

<sup>3</sup> Estimamos una probabilidad baja para la sección de la infraestructura situada en Alemania y una probabilidad elevada para la situada en Dinamarca. Mantenemos esta evaluación en la actualización.

<sup>4</sup> Estimamos una probabilidad baja para la sección de la infraestructura situada en Alemania y una probabilidad elevada para la situada en Dinamarca. Mantenemos esta evaluación en la actualización.

<sup>5</sup> Aunque la Comisión nos ha indicado que la fecha probable de finalización es 2030, la información proporcionada por los promotores del proyecto apunta a que no se completará hasta 2035.

<sup>6</sup> Estimamos una probabilidad media para la sección de la infraestructura situada en Francia y una probabilidad elevada para la situada en España.

**Nota:** Los requisitos de la RTE-T incluyen la electrificación, al menos 22,5 toneladas de carga por eje, una velocidad mínima de 100 km/h, al menos 740 m de longitud de trenes, un ancho de vía de 1 435 mm y el uso del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario.

**Fuente:** Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de información facilitada por la Comisión, las autoridades nacionales y los promotores de proyectos.

- 17** En la mayoría de las IET, la situación se deterioró aún más en comparación con el momento en que preparamos nuestro informe especial anterior. En tres de las IET (el túnel de base del Brennero, el enlace fijo Lyon-Turín y el canal Sena-Norte de Europa), ahora la estimación oficial de finalización es posterior a 2030, lo que significa que no se cumplirá el plazo de 2030 para la finalización de la red básica de la RTE-T de la UE. En 2020, se esperaba que Rail Baltica estuviera plenamente completada en 2030; ahora la IET no tiene un calendario de ejecución para su finalización completa (apartado 15). Por el contrario, para una IET, la autopista A1 en Rumanía, las perspectivas habían mejorado: ahora se espera que todos sus tramos se inauguren antes de 2030.
- 18** Considerando todas las IET y las respectivas infraestructuras de conexión en su conjunto, mantenemos nuestra conclusión general de 2020 en el sentido de que era poco probable que la mayoría de las IET auditadas estuvieran plenamente operativas en 2030. La mayoría de las IET también se enfrentan a retrasos adicionales en relación con el cumplimiento de los requisitos del Reglamento RTE-T de 2013 para el transporte de mercancías por ferrocarril, en vigor en el momento de nuestra anterior auditoría.
- 19** En nuestro [informe especial de 2020](#) también señalamos que los retrasos relacionados con la planificación y la ejecución podrían dar lugar a costes adicionales. Este era el caso del enlace fijo Fehmarn Belt, en el que el contrato firmado por las autoridades danesas con el promotor del proyecto permitía a este reclamar determinadas retribuciones contractuales (como los costes de funcionamiento de los consorcios o la modificación de los precios de los materiales) en caso de que el inicio de las obras tuviera que retrasarse debido a la falta de permisos. Puesto que se produjo ese retraso, se aplicó la cláusula a fin de evitar la necesidad de resolver los contratos y abrir un procedimiento de licitación para celebrar nuevos contratos. En aquel momento, el promotor nos informó de su intención de reclamar dichas retribuciones a efectos de la cofinanciación de la UE<sup>9</sup>.
- 20** Durante nuestra actualización, la Comisión nos indicó que el promotor del proyecto había presentado una solicitud de reembolso que incluía costes de este tipo y que había sido aceptada por la CINEA (la agencia ejecutiva de la Comisión encargada de gestionar la subvención de la UE). El importe total financiado hasta la fecha por el presupuesto de la UE en relación con los costes vinculados al retraso en el inicio de las obras era de 14,8 millones de euros.

---

<sup>9</sup> [Informe Especial 10/2020](#), apartado 44.

## La gobernanza se ha reforzado recientemente, aunque rara vez se han utilizado disposiciones legales anteriores

- 21** En nuestro [informe especial de 2020](#), destacamos los limitados instrumentos jurídicos de que disponía la Comisión para reaccionar ante los retrasos en la ejecución de la red básica de transporte de la UE. También señalamos que la Comisión aún no había utilizado los instrumentos disponibles, como el artículo 56 del [Reglamento RTE-T de 2013](#)<sup>10</sup>. Asimismo, ofrecimos a la Comisión una serie de recomendaciones destinadas a mejorar la gestión financiera de la cofinanciación de la UE destinada a megaproyectos.
- 22** En 2024 se revisó considerablemente el [Reglamento RTE-T](#). Se introdujo un nuevo conjunto de objetivos, plazos de finalización y disposiciones legales para que la Comisión supervisara la ejecución de la red (véase en el [anexo II](#) una visión general de los principales cambios con respecto a la versión anterior).
- 23** Al elaborar la presente actualización, comprobamos:
- o si la Comisión ha recurrido al procedimiento del artículo 56 desde 2020;
  - o si las disposiciones jurídicas nuevas o modificadas del [Reglamento RTE-T de 2024](#) tienen el potencial de abordar dos de las fuentes horizontales de retrasos destacadas en nuestro [informe especial de 2020](#), a saber: i) la compleja coordinación transfronteriza y ii) la concesión de autorizaciones en los Estados miembros;
  - o si la Comisión había aplicado nuestras recomendaciones de 2020.

---

<sup>10</sup> Informe Especial 10/2020, apartado 26.

## La Comisión solo recurrió en una ocasión a disposiciones legales para reaccionar frente a los retrasos en la finalización de la red

**24** De conformidad con el artículo 56 del [Reglamento RTE-T de 2013](#), la Comisión puede pedir a los Estados miembros que le comuniquen los motivos de los retrasos significativos en la finalización de las obras de la red básica y, a continuación, iniciar una consulta con vistas a resolver los problemas de que se trate. En nuestro [informe especial de 2020](#), observamos que la Comisión nunca había utilizado esta disposición legal<sup>11</sup>. Todas las IET seleccionadas respecto a las cuales recibimos estimaciones de plazos han sufrido nuevos retrasos en su ejecución (apartado [13](#) y [cuadro 2](#)); ahora es evidente que tres de ellas solo entrarán en funcionamiento después del plazo de 2030. Sin embargo, la Comisión nos informó de que no se había iniciado ningún procedimiento del artículo 56 respecto a ninguna de las IET a las que se refiere la presente actualización. En total, la Comisión solo ha utilizado una vez este procedimiento con posterioridad a nuestro [informe especial de 2020](#), para otro megaproyecto en Francia.

## El Reglamento RTE-T de 2024 establece nuevas disposiciones jurídicas que permiten a la Comisión supervisar la ejecución de la red

**25** El [Reglamento RTE-T de 2024](#) introdujo nuevos requisitos y disposiciones legales que permiten a la Comisión supervisar la finalización de la red de transporte por parte de los Estados miembros ([anexo II](#)). Consideramos que esto constituye (junto con una [Directiva conexas sobre la racionalización de las medidas de concesión de autorizaciones](#) adoptada en 2021) una posible mejora para afrontar las dos principales fuentes de retraso (apartado [23](#)) identificadas en nuestro [informe especial de 2020](#). Sin embargo, la eficacia de estas disposiciones dependerá en definitiva de que la Comisión las utilice activamente y los Estados miembros las cumplan. En cualquier caso, estas disposiciones son principalmente pertinentes para los proyectos en la fase de planificación y, por lo tanto, tendrán un impacto limitado en los de nuestra muestra.

---

<sup>11</sup> Informe Especial 10/2020, apartado 26.

- 26** El [Reglamento RTE-T de 2024](#) refuerza el marco de gobernanza para abordar cuestiones de coordinación transfronteriza. Es probable que la integración de los corredores de la red básica y los corredores ferroviarios de mercancías en los corredores europeos de transporte otorguen a las consideraciones operativas mayor relevancia en el proceso de planificación. También se ha reforzado el papel de los coordinadores europeos, que apoyan a la Comisión en la supervisión de la finalización de la red básica por parte de los Estados miembros, y ahora incluye una consulta formal en la asignación de cofinanciación de la UE a los proyectos de infraestructura a lo largo del corredor correspondiente.
- 27** El nuevo Reglamento amplió el ámbito de aplicación de los actos de ejecución de la Comisión. Se trata de actos jurídicos vinculantes dirigidos a los Estados miembros e incluyen disposiciones sobre los plazos y la gobernanza de proyectos específicos. Ya habíamos considerado en nuestro [informe especial de 2020](#) que los actos de ejecución eran una herramienta positiva para que la Comisión reforzara su supervisión de la finalización de la red básica<sup>12</sup>. En virtud del marco jurídico anterior, estos actos solo podían emitirse para proyectos con una dimensión transfronteriza. Sin embargo, ahora los actos de ejecución abarcan la totalidad de los corredores de transporte y pueden centrarse en tramos o proyectos a lo largo de la red básica en función de las necesidades.
- 28** Además, el [Reglamento RTE-T de 2024](#) impone a los Estados miembros la nueva obligación jurídica de adaptar sus planes nacionales de transporte a las prioridades de la UE. Los planes nacionales de transporte deben tener en cuenta los planes de trabajo de los coordinadores europeos y cualquier acto de ejecución adoptado. Los Estados miembros deben presentar estos planes a la Comisión, que emitirá un dictamen formal, aunque no vinculante.
- 29** Aunque el [Reglamento RTE-T de 2024](#) no contiene por sí mismo disposiciones que mejoren los procedimientos de concesión de autorizaciones, se basa en una [Directiva de la UE de 2021](#) sobre la racionalización de las medidas de concesión de autorizaciones. La Directiva exige a los Estados miembros que reduzcan la carga de los permisos para los proyectos a lo largo de tramos clave de la red básica de la UE, mediante la designación de un punto de contacto único para los promotores de proyectos, la simplificación de los procedimientos y el establecimiento de un plazo máximo para la adopción de una decisión (con excepciones limitadas). En el caso de los procedimientos transfronterizos de concesión de autorizaciones, los coordinadores europeos tienen derecho a recibir información sobre el procedimiento y a solicitar informes de situación si se producen retrasos.

---

<sup>12</sup> [Informe Especial 10/2020](#), apartados 75 y 78.

- 30** Sin embargo, el impacto de la Directiva depende en gran medida de una transposición adecuada y oportuna a la legislación nacional. Cuando realizábamos la presente actualización, la Comisión había incoado procedimientos de infracción contra cinco Estados miembros en relación con la transposición de la Directiva.

## La mayoría de las recomendaciones de 2020 aceptadas por la Comisión se han aplicado

- 31** En nuestro [informe especial de 2020](#) formulamos doce subrecomendaciones para reforzar la planificación, la gestión y la supervisión a largo plazo de las inversiones de las IET. La Comisión aceptó total o parcialmente seis de estas subrecomendaciones.
- 32** En el [capítulo 3 de nuestro Informe Anual relativo al ejercicio 2023](#), ya informamos sobre los avances y la puntualidad de las subrecomendaciones aceptadas por la Comisión. Constatamos que cuatro de ellas se habían aplicado a tiempo, ya fuera completa o sustancialmente. La aplicación de las otras dos se retrasó y, por lo tanto, solo se había completado parcialmente. No se produjeron avances ni actuaciones de la Comisión respecto a las seis subrecomendaciones restantes que no había aceptado.
- 33** Desde la publicación de nuestro Informe Anual relativo al ejercicio 2023, hemos observado algunos avances en la aplicación de una subrecomendación relativa al desarrollo de la herramienta de las decisiones de ejecución (4.a): la Comisión ha adoptado actos jurídicos nuevos o revisados pertinentes para las IET Canal Sena-Norte de Europa, Rail Baltica y Lyon-Turín ([anexo III](#)).

El presente informe ha sido aprobado por la Sala II, presidida por Annemie Turtelboom, Miembro del Tribunal de Cuentas Europeo, en Luxemburgo, en su reunión de 3 de diciembre de 2025.

*Por el Tribunal de Cuentas Europeo*



Tony Murphy  
*Presidente*

# Anexos

## Anexo I – Sobre la auditoría

- 01** En 2020 publicamos un [informe especial](#) en el que evaluábamos el papel de la Comisión a la hora de garantizar que los megaproyectos cofinanciados por la UE con una dimensión transfronteriza [que denominamos infraestructuras emblemáticas de transporte (IET)] estuvieran bien planificados y fueran eficientes. A efectos de la auditoría, seleccionamos en nuestra muestra ocho IET cruciales para alcanzar el objetivo de la UE de completar su red básica de transporte a más tardar en 2030.
- 02** En dicha auditoría concluimos que era poco probable que la red funcionara a plena capacidad en 2030, ya que no era probable que seis de las ocho IET, con sus correspondientes líneas de acceso e infraestructuras de conexión, funcionaran a plena capacidad en ese plazo, debido a una combinación de dificultades:
- o las prioridades nacionales y los procedimientos administrativos diferían ampliamente entre los Estados miembros, lo que ralentizaba los avances en los enlaces transfronterizos; la Comisión solo disponía de instrumentos jurídicos limitados para hacer cumplir los compromisos acordados y no los había utilizado plenamente;
  - o la calidad de la planificación debía mejorar, pues las previsiones de tráfico a menudo eran excesivamente optimistas o estaban mal coordinadas a través de las fronteras; los Estados miembros no utilizaron eficazmente los análisis de costes y beneficios como herramientas de toma de decisiones para proyectos enteros, lo que socavó la transparencia y la fiabilidad;

- o la ejecución fue ineficiente, con un tiempo medio de construcción para una IET de 15 años; también se caracterizó por grandes sobrecostos y grandes retrasos con respecto a los plazos originales;
- o la supervisión realizada por la Comisión de la finalización de los corredores de la red básica por los Estados miembros se mantuvo distante, centrándose en gran medida en las realizaciones y no en los resultados o la sostenibilidad a largo plazo; aunque la entonces reciente introducción de las decisiones de ejecución supuso un avance positivo, estos instrumentos siguieron siendo demasiado limitados en cuanto a su alcance y aplicabilidad para garantizar la finalización oportuna de la red.

**03** Para subsanar estas deficiencias, formulamos cuatro recomendaciones a la Comisión, que a su vez comprendían doce subrecomendaciones ([anexo III](#)).

**04** En 2021, publicamos un [análisis](#) en el que se comparaba el marco de la UE para la realización de megaproyectos con marcos similares de otros países. En este contexto, también comparamos el rebasamiento del presupuesto y del calendario de seis de las ocho IET con una población de varios cientos de proyectos de transporte ejecutados en todo el mundo. Llegamos a la conclusión de que la mayoría de los proyectos presentaban desviaciones menores entre los costes reales y sus presupuestos estimados que la media mundial. Sin embargo, la mayoría de los seis proyectos experimentaron, por término medio, retrasos más largos que proyectos comparables en todo el mundo.

**05** El presente informe ofrece información actualizada sobre la evolución de los principales elementos de nuestro [informe especial de 2020](#) desde su publicación hasta noviembre de 2025. Nos centramos principalmente en los cambios en el coste y los calendarios de las ocho IET, así como en el papel de la Comisión en la supervisión de las IET. Cuando lo consideramos procedente, también abordamos los avances en otros megaproyectos de la red básica de la RTE-T. El trabajo también abordó la manera en que la [revisión de 2024 del Reglamento RTE-T](#) podía mejorar los problemas señalados en el [informe especial de 2020](#).

**06** Por lo que se refiere a la ejecución de la red respecto de los requisitos de la RTE-T de mercancías por ferrocarril, cabe señalar que nuestra evaluación actualizada sigue basándose en los del [Reglamento RTE-T de 2013](#). Con posterioridad a la publicación de nuestro [informe especial de 2020](#), ha entrado en vigor un Reglamento RTE-T revisado (apartado [22](#)) que incluye requisitos técnicos actualizados para la red básica ([anexo II](#)). Para este informe de actualización, no evaluamos el impacto de estos nuevos requisitos, ya que no formaban parte del alcance de la auditoría original.

- 
- 07** La actualización se basa en el examen documental de la información facilitada por la Comisión, las autoridades nacionales y los promotores de proyectos responsables de las respectivas IET en España, Polonia y Rumanía. También analizamos la información públicamente disponible. No llevamos a cabo visitas sobre el terreno ni entrevistamos a las autoridades de los proyectos ni a las partes interesadas. Nuestra [metodología de auditoría](#) se ajusta a las normas internacionales de auditoría emitidas por la [Organización Internacional de Entidades Fiscalizadoras Superiores \(INTOSAI\)](#).
- 08** Volvimos a examinar el nivel de aplicación de todas las recomendaciones incluidas en nuestro informe especial de 2020 para determinar si se había producido algún cambio en las acciones y medidas adoptadas por la Comisión. En el caso de las recomendaciones que se habían aceptado, evaluamos los cambios con respecto al último seguimiento realizado en 2024 para el [Informe Anual relativo al ejercicio 2023](#).
- 09** Aplicamos la misma metodología empleada en la auditoría de 2020 para garantizar la comparabilidad de los resultados. Identificamos explícitamente los pocos casos en los que hubo que aplicar una metodología diferente.


















## Anexo II – Principales cambios introducidos por el Reglamento RTE-T de 2024




















Ámbito	Cambios con respecto al texto de 2013
<b>General:</b> Plazos para la finalización de la red	<p>Confirmación de los plazos de las redes básica y global (2030 y 2050, respectivamente).</p> <p>Determinación adicional de una red básica ampliada (que anteriormente formaba parte de la red global) que debería completarse para 2040.</p>
<b>General:</b> Determinación de los corredores prioritarios	<p>Creación de nueve corredores europeos de transporte (con tramos en las redes básica y global), que sustituyen a los corredores de la red básica existentes (con especial atención a los aspectos de infraestructura) y a los corredores ferroviarios de mercancías (con especial atención a las operaciones).</p>
<b>General:</b> Infraestructura para los combustibles alternativos	<p>Nuevo requisito de incluir instalaciones para combustibles alternativos entre las normas de infraestructura para puertos interiores y marítimos, aeropuertos, carreteras y nodos urbanos.</p>
<b>Transporte de mercancías por ferrocarril:</b> Normas mínimas para las unidades intermodales	<p>Se impone como nuevo requisito que puedan circular trenes de mercancías que transporten semirremolques normalizados hasta una altura de cuatro metros para 2040.</p>
<b>Transporte de mercancías por ferrocarril:</b> Requisitos de la infraestructura de transporte (22,5 t de carga por eje, 100 km/h de velocidad de línea para mercancías y posibilidad de circulación de trenes con una longitud de 740 m)	<p>Ampliación de los requisitos de infraestructura existentes para el transporte de mercancías por ferrocarril (22,5 t, 100 km/h y 740 m) a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— la red básica para 2030;</li> <li>— la red básica ampliada para 2040; y</li> <li>— el resto de la red global para 2050.</li> </ul>
<b>Transporte ferroviario de pasajeros:</b> Velocidad mínima de línea	<p>Nuevo requisito de una velocidad mínima para las líneas ferroviarias de pasajeros de 160 km/h para la red básica y la red básica ampliada a más tardar en 2040.</p>
<b>Ferrocarril:</b> Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario	<p>Nuevos requisitos que exigen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) implantar el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario en la red básica ampliada para 2040 y en la red global para 2050;</li> <li>b) desmantelar los sistemas existentes de clase B en la red básica para 2040, en la red básica ampliada para 2045 y en la red global para 2050.</li> </ol>










Ámbito	Cambios con respecto al texto de 2013
<b>Vías navegables interiores:</b> Buen estado de navegación	Nuevo requisito, aplicable a las vías navegables interiores de la red básica, de garantizar un «buen estado de navegación», es decir, una navegación eficiente, fiable y segura para los usuarios (lo que incluye requisitos mínimos de las vías navegables y los niveles de servicio), que se ha de definir con más detalle en los actos de ejecución de la Comisión.
<b>Transporte por carretera:</b> Zonas de descanso	Modificación del requisito de que existieran zonas de descanso cada 100 km en la red básica para 2030 y a lo largo de la red global para 2050, a fin de prever ahora zonas de descanso cada 60 km para 2040 a lo largo de la red básica y la red básica ampliada.
<b>Multimodalidad del transporte de mercancías:</b> Análisis de mercado sobre las terminales	Nuevo requisito de que los Estados miembros lleven a cabo un análisis prospectivo y de mercado sobre las terminales multimodales de transporte de mercancías situadas en su territorio. Sobre la base de ese análisis, los Estados miembros deben elaborar un plan de acción para el desarrollo de una red de terminales multimodales de mercancías.
<b>Ejecución y seguimiento:</b> Actos de Ejecución de la Comisión	Aumento de la competencia de la Comisión para adoptar actos de ejecución (que pasarán a ser obligatorios para cada plan de trabajo de los corredores y opcionales para los tramos de los corredores, independientemente de que sean transfronterizos o puramente nacionales).
<b>Ejecución y seguimiento:</b> Función de los coordinadores europeos	Refuerzo del papel de los coordinadores europeos, cuya función consiste en implicarse estrechamente en la gobernanza del transporte de mercancías por ferrocarril <sup>1</sup> (y supervisar el rendimiento de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril) y que tienen derecho a ser consultados por la Comisión para garantizar que los proyectos examinados para la financiación del Mecanismo «Conectar Europa» sean coherentes con las prioridades del plan de trabajo del corredor.
<b>Ejecución y seguimiento:</b> Ajuste de las estrategias nacionales a la RTE-T	Nuevo requisito de que los planes nacionales de transporte e inversión sean coherentes con las prioridades y los plazos establecidos en el Reglamento y en los planes de trabajo de los corredores. Refuerzo de la obligación de enviar los proyectos de planes a la Comisión lo antes posible tras el inicio de la consulta sobre el plan público y nueva posibilidad de que la Comisión emita un dictamen.
<b>Otros:</b> Riesgos para la seguridad o el orden público	Nuevo requisito de que los Estados miembros notifiquen a la Comisión cualquier medida adecuada adoptada para mitigar un riesgo potencial que afecte a las infraestructuras de la red RTE-T por motivos de seguridad o de orden público.

<sup>1</sup> Artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 913/2010.

## Anexo III – Seguimiento de las recomendaciones del Tribunal que figuran en el Informe Especial 10/2020

<p style="text-align: center;"><b>Recomendaciones a la Comisión</b></p> <p>Nivel de aceptación:  aceptada;  parcialmente aceptada;  no aceptada.</p> <p>Nivel de aplicación:  íntegramente;  en su mayor parte;  en algunos aspectos;  no aplicada.</p>	Aceptación	Estado de aplicación en abril de 2024	Cambio hasta noviembre de 2025
<b>1) Revisar y aplicar los instrumentos vigentes para poner en práctica la planificación a largo plazo</b>			
1a) incluir mejores instrumentos jurídicos aplicables, como la ampliación del perímetro de adopción de actos de ejecución, para abordar cualquier retraso significativo en el inicio o la finalización de los trabajos en la red básica de transporte;			-
1b) reevaluar la pertinencia de los requisitos técnicos de la red básica y la red global tomando en cuenta el tiempo restante y las lecciones aprendidas a partir de los problemas observados en relación con la ejecución de proyectos pasados y en curso;			-
1c) introducir disposiciones que refuercen la coherencia entre los planes nacionales de transporte y los compromisos de la RTE-T para garantizar el adecuado cumplimiento y ejecución del Reglamento de la RTE-T.			-
1d) realizar un seguimiento de su «propuesta de simplificación» prestando su apoyo a los Estados miembros en la planificación, licitación y establecimiento de ventanillas únicas para reducir la carga administrativa; con respecto a las IET transfronterizas, debería fomentar procedimientos comunes de licitación.			-
<b>2) Exigir un mejor análisis antes de decidir la concesión de cofinanciación de la UE a megaproyectos (similares a las IET)</b>			
2a) en régimen de gestión directa, exigir un análisis socioeconómico de costes y beneficios global sólido, exhaustivo y transparente para cada megaproyecto en conjunto (similar a las IET), además de los análisis específicos por tramos; estos análisis de costes y beneficios deberían tener un nivel estratégico superior a los de proyectos o tramos individuales en ejecución y abarcar también las infraestructuras auxiliares;			-

<p style="text-align: center;"><b>Recomendaciones a la Comisión</b></p> <p>Nivel de aceptación:  aceptada;  parcialmente aceptada;  no aceptada.</p> <p>Nivel de aplicación:  íntegramente;  en su mayor parte;  en algunos aspectos;  no aplicada.</p>	Aceptación	Estado de aplicación en abril de 2024	Cambio hasta noviembre de 2025
2b) con respecto al gasto en régimen de gestión compartida, defender ante las autoridades de gestión la adopción de los mismos requisitos antes de prestar apoyo de la UE a megaproyectos.			-
<b>3) Reforzar la gestión por la Comisión de la cofinanciación de la UE destinada acciones que formen parte de megaproyectos (similares a las IET)</b>			
3a) priorizar acciones pertenecientes a megaproyectos que sean enlaces pendientes y cuellos de botella que constituyan prioridades clave del plan de trabajo del corredor;			-
3b) orientar la selección de acciones que formen parte de megaproyectos para incrementar la eficiencia de la gestión y evitar la competencia artificial con otros proyectos; para garantizar una actuación coherente y sistemática, la Comisión debería fomentar, en cada megaproyecto, un acuerdo de subvención único para el período de financiación plurianual; dicho acuerdo debería incluir todas las acciones suficientemente maduras como para ser plenamente ejecutadas dentro de un período de financiación plurianual;			-
3c) resolver las insuficiencias identificadas en la ejecución por los Estados miembros de las IET e incrementar la eficacia de la cofinanciación de la UE; realizar un uso precoz y proactivo de todos los instrumentos disponibles para garantizar la finalización puntual de la red de transporte, y establecer centros de competencia específicos para evaluar la calidad de los documentos preparados por los promotores de proyectos y coordinar esfuerzos para dirigirlos y guiarlos.			-
<b>4) Basarse en la experiencia de las decisiones de ejecución y reforzar la función de los coordinadores europeos</b>			
4a) desarrollar más el nuevo instrumento de decisión de ejecución mediante la proposición de una decisión de ejecución para cada IET transfronteriza que vaya a cofinanciarse en el período 2021-2027; estas decisiones deberían aclarar las normas y las responsabilidades de todas las partes, incluida la Comisión; deberían incluir una declaración de los resultados previstos (por ejemplo, transición modal y objetivos de previsión del tráfico) y de los objetivos intermedios, y un compromiso de todos los Estados miembros de compartir <i>a posteriori</i> los resultados de las evaluaciones con la Comisión;			Ligera mejora (sin cambio de categoría)
4b) cuando el nuevo fundamento jurídico sugerido en la recomendación 1a) sea adoptado, proponer además una decisión de ejecución para cada IET con «impacto transfronterizo»;			-

<p style="text-align: center;"><b>Recomendaciones a la Comisión</b></p> <p>Nivel de aceptación:  aceptada;  parcialmente aceptada;  no aceptada.</p> <p>Nivel de aplicación:  íntegramente;  en su mayor parte;  en algunos aspectos;  no aplicada.</p>	Aceptación	Estado de aplicación en abril de 2024	Cambio hasta noviembre de 2025
<p>4c) proponer el refuerzo del papel de los coordinadores de la UE mejorando la aplicación de los planes de trabajo de los corredores, facilitando su presencia en reuniones clave de los consejos de gestión, y reforzando su función relativa a la comunicación de los objetivos de la política de la RTE-T.</p>			-

*Fuente:* Tribunal de Cuentas Europeo.

## Siglas y acrónimos

Sigla o acrónimo	Definición/Explicación
IET	Infraestructura emblemática de transporte
RTE-T	Red transeuropea de transporte

## Glosario

Término	Definición/Explicación
<b>Infraestructura emblemática de transporte</b>	<p>En el Informe Especial 10/2020 del Tribunal de Cuentas Europeo, toda infraestructura de transporte cofinanciada por la UE con un coste subvencionable asignado total superior a 1 000 millones de euros. Además, las IET presentaban las siguientes características: se les había de asignar o pagar un importe significativo de cofinanciación de la UE (sin umbral cuantitativo); debían ser pertinentes para la red de transporte de la UE (en particular para los enlaces transfronterizos), y se esperaba que consiguieran un impacto socioeconómico transformador.</p>
<b>Red transeuropea de transporte</b>	<p>Conjunto de proyectos de desarrollo de infraestructuras viarias, ferroviarias, aéreas y marítimas que aplican la política de la red transeuropea de transporte, incluida una red ferroviaria de alta velocidad, un sistema de navegación por satélite y sistemas inteligentes de gestión del transporte.</p>

## Respuestas de la Comisión

<https://www.eca.europa.eu/es/publications/sr-2026-02>

## Cronología

<https://www.eca.europa.eu/es/publications/sr-2026-02>

## Equipo auditor

En los informes especiales del Tribunal de Cuentas Europeo se exponen los resultados de las auditorías de las políticas y programas de la UE o de cuestiones de gestión a partir de ámbitos presupuestarios específicos. El Tribunal selecciona y concibe estas tareas de auditoría con el fin de que tengan la máxima repercusión teniendo en cuenta los riesgos relativos al rendimiento o a la conformidad, el nivel de ingresos y de gastos correspondiente, las futuras modificaciones y el interés político y público.

Esta auditoría de gestión fue realizada por la Sala II (Inversión para la cohesión, el crecimiento y la inclusión), presidida por Annemie Turtelboom, Miembro del Tribunal. La auditoría fue dirigida por Annemie Turtelboom, Miembro del Tribunal de Cuentas Europeo, con la asistencia de Eric Braucourt, jefe de Gabinete, y Guido Fara, agregado de Gabinete y jefe de tarea; Gediminas Mačys, gerente principal; Manja Ernst y Rafal Gorajski, auditores; y Zsofia Kelemen, becaria. Luc T'Joen, jefe de tarea del Informe Especial 10/2020 del Tribunal de Cuentas Europeo y funcionario jubilado, también hizo aportaciones. Richard Moore prestó apoyo lingüístico. Alexandra Damir-Binzaru prestó asistencia en el diseño gráfico.



*De izquierda a derecha:* Manja Ernst, Gediminas Macys, Guido Fara, Eric Braucourt, Annemie Turtelboom y Rafal Gorajski.

# Derechos de autor

© Unión Europea, 2026

La política de reutilización del Tribunal de Cuentas Europeo (el Tribunal) se establece en la [Decisión n.º 6-2019 del Tribunal de Cuentas Europeo](#) sobre la política de datos abiertos y de reutilización de documentos.

Salvo que se indique lo contrario (por ejemplo, en menciones de derechos de autor individuales), el contenido del Tribunal que es propiedad de la UE está autorizado conforme a la [licencia Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#), lo que significa que se permite la reutilización como norma general, siempre que se dé el crédito apropiado y se indique cualquier cambio. Cuando se reutilicen contenidos del Tribunal, no se deben distorsionar el significado o mensaje originales. El Tribunal no será responsable de las consecuencias de la reutilización.

Deberá obtenerse un permiso adicional si un contenido específico representa a particulares identificables, como, por ejemplo, en fotografías del personal del Tribunal, o incluye obras de terceros.

Dicho permiso, cuando se obtenga, cancelará y reemplazará el permiso general antes mencionado y establecerá claramente cualquier restricción de uso.

Para utilizar o reproducir contenido que no sea de la propiedad de la UE, es posible que el usuario necesite obtener la autorización directamente de los titulares de los derechos de autor.

Cualquier *software* o documento protegido por derechos de propiedad industrial, como patentes, marcas comerciales, diseños registrados, logotipos y nombres, están excluidos de la política de reutilización del Tribunal.

El conjunto de los sitios web institucionales de la Unión Europea pertenecientes al dominio «europa.eu» ofrece enlaces a sitios de terceros. Dado que el Tribunal no tiene control sobre dichos sitios, recomendamos leer atentamente sus políticas de privacidad y derechos de autor.

## Utilización del logotipo del Tribunal

El logotipo del Tribunal no debe utilizarse sin su consentimiento previo.

HTML	ISBN 978-92-849-6202-0	ISSN 1977-5687	doi:10.2865/2108735	QJ-01-25-061-ES-Q
PDF	ISBN 978-92-849-6203-7	ISSN 1977-5687	doi:10.2865/7656199	QJ-01-25-061-ES-N

## CÓMO CITAR EL DOCUMENTO

Tribunal de Cuentas Europeo, [Informe Especial 02/2026](#), «Infraestructura de transporte de la UE – Hay nuevos retrasos y algunos aumentos de costes, pero se ha establecido un marco de gobernanza reforzada para el futuro (actualización del Informe Especial 10/2020 del Tribunal de Cuentas Europeo)», Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2026.

Los megaproyectos son fundamentales para completar la Red Transeuropea de Transporte de la UE. En 2020, publicamos un informe especial en el que constatamos importantes retrasos, aumentos de costes, escasa coordinación entre los Estados miembros e insuficiencias en la supervisión de la Comisión. El presente informe ofrece una actualización, tomando en cuenta los avances desde entonces. Observamos un nuevo incremento del coste combinado de los megaproyectos, principalmente causado por dos de ellos, y retrasos adicionales que implican que no se cumplirá el plazo de 2030 para la finalización de la red básica de la UE. En 2024 se introdujeron nuevas disposiciones jurídicas que podrían mejorar la supervisión por la Comisión de la ejecución de la red, aunque la mayoría de los cambios afectarán a los proyectos iniciados después de los megaproyectos que auditamos.

*Informe Especial del Tribunal de Cuentas Europeo con arreglo al artículo 287, apartado 4, párrafo segundo, del TFUE.*



TRIBUNAL  
DE CUENTAS  
EUROPEO



Oficina de Publicaciones  
de la Unión Europea

TRIBUNAL DE CUENTAS EUROPEO  
12, rue Alcide De Gasperi  
L-1615 Luxemburgo  
LUXEMBURGO

Tel. +352 4398-1

Preguntas: [eca.europa.eu/es/contact](https://eca.europa.eu/es/contact)  
Sitio web: [eca.europa.eu](https://eca.europa.eu)  
Redes sociales: @EUauditors