ES 2020

09

Informe Especial

Red básica de carreteras de la UE: se han reducido los tiempos de desplazamiento, pero todavía no es plenamente funcional

CURIA RATIONUM
TRIBUNAL
DE CUENTAS
EUROPEO

Índice

	Apartados
Resumen	I-XII
Introducción	01-08
El transporte por carretera en la UE	01
Política transeuropea de transportes	02-05
Financiación de la UE para la red de carreteras	06-08
Alcance y enfoque de la auditoría	09-12
Observaciones	13-66
El desarrollo de la red básica de carreteras de la RTE-T con apoyo financiero de la UE y las medidas de la Comisión avanza y, por tanto, se logran resultados para las personas que se desplazan por la red	13-30
La red de carreteras de la RTE-T avanza, pero los Estados miembros de Europa central y oriental presentan retrasos	14-18
Desde 2007, la financiación de la UE ha contribuido enormemente al desarrollo de la RTE-T	19-24
La Comisión ha desempeñado un papel importante a nivel estratégico	25-27
Reducción de los tiempos de desplazamiento y más kilómetros en autopistas	28-30
Sin embargo, algunos factores clave impiden la plena funcionalidad de la red básica de carreteras de la RTE-T	31-66
La mayor parte de los Fondos EIE para 2014-2020 se asignó fuera de la red básica de carreteras de la RTE-T	32-35
Trabas a la movilidad sin fisuras en la red básica de carreteras	36-43
Las deficiencias en el marco de supervisión de la Comisión cuestionan su capacidad de tomar medidas correctoras	44-55
El mantenimiento de los Estados miembros es insuficiente, lo que pone en riesgo el estado de la red básica de carreteras a medio y largo plazo	56-66
Conclusiones y recomendaciones	67-73

Anexos

Anexo I – Asignaciones finales del FEDER y del Fondo de Cohesión a proyectos de carreteras, 2007-2013 (millones de euros)

Anexo II – Asignaciones finales del FEDER y del Fondo de Cohesión a proyectos de carreteras, 2014-2020 (millones de euros)

Anexo III – Asignaciones de los Fondos EIE a redes de carreteras para el período 2014-2020

Abreviaciones y glosario

Respuestas de la Comisión

Equipo auditor

Cronología

Resumen

I El transporte sostenible y eficiente es importante para unir a regiones y países, y conectar a su vez los mercados y las personas, lo que contribuye a la actividad económica, el desarrollo y el crecimiento. Para ello, las carreteras desempeñan un papel importante, puesto que por ellas circula la mayor parte del transporte de la UE, tanto de pasajeros como de mercancías.

II Con el fin de impulsar el desarrollo del transporte de la UE, en 2013 se aprobó un Reglamento sobre la red transeuropea de transporte (RTE-T) que introdujo los conceptos de redes «global» y «básica» de la RTE-T. El objetivo de la red global, que debe completarse antes de 2050, es garantizar la accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la UE. La red básica, que debe completarse antes de 2030, está compuesta de aquellas partes de la red global que tienen la mayor importancia estratégica para lograr los objetivos de desarrollo de la RTE-T.

III Para ayudar a los Estados miembros a desarrollar su parte de la RTE-T, en el período 2007-2020, la UE asignó aproximadamente 78 000 millones de euros para carreteras, de los cuales alrededor de 40 000 millones de euros correspondían a carreteras de la RTE-T. La mayor parte de esta financiación procede del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y del Fondo de Cohesión, pero también hay importes de menor cuantía disponibles del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE).

IV En esta auditoría, el Tribunal evaluó los avances respecto de la finalización de una red básica de carreteras de la RTE-T plenamente funcional y el papel de la Comisión en la consecución de este objetivo.

V El Tribunal decidió realizar esta auditoría puesto que se trata de una cuestión pertinente por varios motivos: la mayor parte del tráfico interior circula por la red de carreteras; la red básica de la RTE-T debería completarse en 2030; la Comisión ha iniciado la revisión del Reglamento de la RTE-T y la UE ha invertido muchos fondos en carreteras.

VI El desarrollo de la red básica de carreteras de la RTE-T está avanzando, pero la mayoría de los Estados miembros de Europa central y oriental siguen presentando retrasos. Desde 2007, la financiación de la UE ha contribuido a estos progresos y, como consecuencia, en el período de programación 2007-2013, se construyeron alrededor de 2 400 km de nuevas carreteras de la RTE-T y se prevé que se construyan otros 2 000 km adicionales en el período de programación 2014-2020. Gracias a ello, se han

logrado resultados positivos para quienes viajan en la red, como una reducción de los tiempos de desplazamiento y un aumento de kilómetros conducidos en autopistas.

VII La Comisión ha desempeñado un papel importante a nivel estratégico: sobre la base de su propuesta, se introdujeron la red global y la red básica con nueve de sus corredores. Además, en el actual período de programación, la financiación del MCE se centró en la red básica con sus tramos transfronterizos. En relación con los Fondos EIE (FEDER y Fondo de Cohesión), la Comisión ha intervenido en los Estados miembros exigiendo que se cumplieran determinadas condiciones antes de conceder fondos de la UE y negociando acuerdos de asociación y programas operativos para que los Estados miembros den prioridad a la red RTE-T.

VIII Sin embargo, esta medida no siempre se tradujo en la aplicación de un mismo grado de prioridad si se orientaba la inversión específicamente a la red básica. De los Fondos EIE disponibles para 2014-2020, los Estados miembros solo destinaron el 34 % a la red básica de carreteras de la RTE-T, aunque, en la mayoría de los beneficiarios principales, el grado de ejecución de la red básica de carreteras era bajo cuando se negociaron sus asignaciones.

IX El Tribunal constató que se impedía una movilidad sin fisuras por la red básica de carreteras de la RTE-T porque algunos tramos transfronterizos no estaban completos y no existía un enfoque suficientemente coordinado para garantizar zonas de estacionamiento protegidas e infraestructuras de combustibles alternativos limpios.

X Asimismo, observó que las deficiencias en la supervisión de la Comisión frenan su capacidad para tomar medidas correctoras oportunas en caso necesario. La supervisión de la Comisión no siempre abarca toda la red básica y carece de objetivos intermedios que le permitirían evaluar los avances con exactitud y realizar previsiones fiables sobre su probable finalización en 2030. Además, los datos no son oportunos; su fiabilidad está afectada por la falta de un enfoque uniforme y no hay indicadores de resultados.

XI Si el mantenimiento de los Estados miembros es insuficiente, se pone en riesgo el estado de la red básica de carreteras a medio y largo plazo. Los presupuestos nacionales de mantenimiento están disminuyendo de forma constante en vez de evolucionar en consonancia con la extensión cada vez mayor de la infraestructura y el envejecimiento de los enlaces clave. Aunque esto puede afectar a la plena funcionalidad de la red básica de aquí a 2030, la Comisión no tiene herramientas para verificar si los Estados miembros disponen de un sistema sólido que garantice el correcto mantenimiento de sus redes.

XII Partiendo de estas conclusiones, el Tribunal recomienda a la Comisión:

- Priorizar la inversión en la red básica garantizando que los Estados miembros disponen de una planificación adecuada, especificando los plazos y la disponibilidad presupuestaria para finalizar toda la red básica de la RTE-T de aquí a 2030, y prestando especial atención a los tramos transfronterizos;

- Aumentar los mecanismos de seguimiento para poder supervisar los avances en el desarrollo de la red básica de la RTE-T y tomar medidas correctoras mediante la introducción de objetivos intermedios, un enfoque sistemático y uniforme y un sistema que permita la supervisión de los resultados.

- Reforzar su planteamiento respecto del mantenimiento tomando las medidas apropiadas para mejorar la planificación del mantenimiento a largo plazo por parte de los Estados miembros.

Introducción

El transporte por carretera en la UE

01 El transporte sostenible y eficiente es importante para unir a regiones y países, y conectar a su vez los mercados y las personas, lo que contribuye a la actividad económica, el desarrollo y el crecimiento. La cohesión y la competitividad también necesitan conexiones sin fisuras entre todos los Estados miembros de la UE, para lo cual las carreteras desempeñan un importante papel, puesto que por ellas circula la mayor parte del transporte de la UE: según Eurostat, el 76,7 % en toneladas-kilómetro de todo el transporte interior de mercancías de la UE en 2017. Su importancia es aún mayor en el tráfico de pasajeros: los turismos representaban el 83,3 % de pasajeros-kilómetro del transporte interior de pasajeros en la UE en 2017, mientras que los autocares, autobuses y trolebuses suponen un 8,8 % adicional[1].

Política transeuropea de transportes

02 Con el fin de impulsar el desarrollo de las infraestructuras de transporte de la UE, el Parlamento y el Consejo publicaron en 1996 una serie de orientaciones para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (RTE-T)[2]. El objetivo de las orientaciones era facilitar la integración del transporte ferroviario, aéreo, marítimo, por carretera y por vías navegables interiores a una RTE-T que contribuiría al buen funcionamiento del mercado interior y a reforzar la cohesión económica y social garantizando la movilidad sostenible de personas y mercancías. Para lograr estos objetivos, en las orientaciones se identificaron proyectos de interés común.

03 En 2013, los legisladores aprobaron un Reglamento de la RTE-T[3], que introdujo los conceptos de red «global» y red «básica» de la RTE-T que deben desarrollar los Estados miembros y la transición de un enfoque basado en proyectos de prioridad individual al de una red multimodal de toda la UE con enlaces marítimos, aéreos,

---

[1] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php.

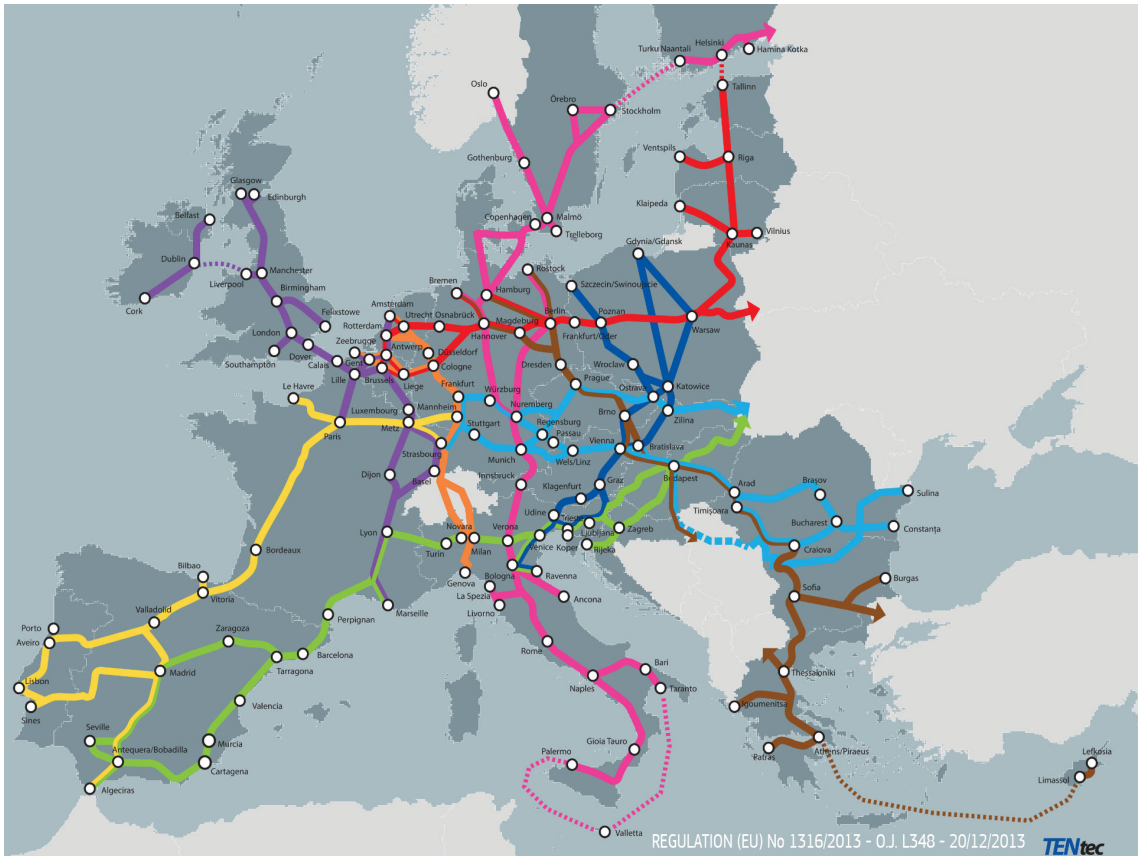
[2] Decisión n.º 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (DO L 228 de 9.9.1996, p. 1).

[3] 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 (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

ferroviarios, por carretera y por vías navegables interiores. El objetivo de la red global, que debe completarse antes de 2050, es garantizar la accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la UE. La red básica, que debe completarse antes de 2030, está compuesta de aquellas partes de la red global que tienen la mayor importancia estratégica para lograr los objetivos de desarrollo de la RTE-T. Las carreteras de la red básica deben ser una autopista o una vía rápida para que se consideren completas. El Reglamento de la RTE-T establece también dos requisitos técnicos adicionales: disponibilidad de zonas de estacionamiento seguras y protegidas, e infraestructuras de combustibles alternativos limpios para sustituir a las fuentes fósiles de petróleo. La extensión total de la red global es de 136 700 km aproximadamente, de los cuales 49 700 km corresponden a la red básica.

04 Para garantizar el desarrollo coordinado de la red básica, independientemente de las fronteras nacionales, existen nueve corredores multimodales principales que cubren las rutas de tráfico más importantes de la UE. En cuanto a las carreteras, estos corredores principales (algunos se solapan) representan aproximadamente dos tercios de la red básica de carreteras (aproximadamente 34 000 km) (véase la ***ilustración 1***).

Ilustración 1 – Corredores de la red básica de la RTE-T



Atlántico, Báltico-Adriático, Mediterráneo, Mar del Norte-Báltico, Mar del Norte-Mediterráneo, Oriente-Mediterráneo Oriental, Rin-Alpino, Rin-Danubio, Escandinavo-Mediterráneo

Fuente: Comisión Europea.

05 Al final de 2019, la Comisión Europea adoptó el Pacto Verde Europeo[4], un programa para lograr cero emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050. Para contribuir a esta neutralidad en carbono, el Pacto Verde Europeo propone que el 75 % del transporte interior de mercancías que ahora se realiza por carretera pase al ferrocarril y las vías navegables interiores. Además del impulso previsto al transporte multimodal, la Comisión considerará de nuevo la cuestión de cómo lograr una tarificación vial efectiva e intensificar la producción y utilización de combustibles alternativos y sostenibles para transporte.

Financiación de la UE para la red de carreteras

06 Para que los Estados miembros puedan desarrollar su parte de la RTE-T, la UE proporciona financiación a través de varios instrumentos. Las subvenciones de la UE para carreteras en el período 2007-2020 ascienden aproximadamente a 78 000 millones de euros y se emplean para financiar carreteras de nueva construcción y carreteras reconstruidas o mejoradas. La mayor parte procede del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y del Fondo de Cohesión, aunque cada fondo tiene un enfoque distinto: mientras que el Fondo de Cohesión se dirige exclusivamente a la RTE-T, tanto a la básica como a la global, el FEDER no concede prioridad a las inversiones en la RTE-T. El Mecanismo «Conectar Europa» (anteriormente el programa de la RTE-T) también ofrece importes más reducidos para financiar la red básica en su mayor parte (véase el ***cuadro 1***). El presupuesto destinado a carreteras se ha reducido entre los dos períodos de programación por la transición hacia modos de transporte más sostenibles. En el momento de realizarse la auditoría, aún no se habían aprobado las asignaciones presupuestarias para el marco financiero plurianual 2021-2027.

[4] COM(2019) 640 final de 11 de diciembre de 2019.

Cuadro 1 – Financiación de la UE destinada a proyectos de carreteras, 2007-2020 (millones de euros)

Instrumento	2007-2013	2014-2020	Total
FEDER y Fondo de Cohesión	46 544	29 282	75 826
RTE-T	524	S.O.	524
MCE	S.O.	2 060	2 060
Total	47 068	31 342	**78 410**

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de la Comisión y de la Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes.

07 Los instrumentos de financiación de la UE son objeto de distintos procedimientos de gestión:

a) El FEDER y el Fondo de Cohesión son gestionados en régimen de gestión compartida. La Comisión (Dirección General de Política Regional y Urbana) negocia, aprueba y supervisa la ejecución de los acuerdos de asociación y programas operativos (PO) propuestos por los Estados miembros, incluida la evaluación de condiciones que deben cumplir los Estados miembros para recibir financiación de la UE (condicionalidad *ex ante*). En los ámbitos nacional o regional, la gestión de los PO corre a cargo de una autoridad de gestión, que también se encarga de la selección de proyectos, de la supervisión y de la presentación de informes sobre la ejecución de estos. En el caso de los grandes proyectos (aquellos cuyo coste total subvencionable supera los 75 millones de euros), la Comisión aprueba en cada caso la contribución de la UE.

b) El MCE (al igual que, anteriormente, el programa RTE-T) es ejecutado por la Comisión principalmente en régimen de gestión directa. La Comisión publica convocatorias de propuestas para recibir cofinanciación de la UE y las evalúa con ayuda de la Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes (INEA), bajo la supervisión de la Dirección General de Movilidad y Transportes.

08 En paralelo a las subvenciones, la UE apoya el desarrollo de la red de carreteras a través de instrumentos financieros como préstamos y garantías para atraer inversión privada en infraestructuras de transporte, como por ejemplo, el Instrumento de Deuda del MCE y el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas. Asimismo, el Banco Europeo de Inversiones concede préstamos para proyectos de transporte por carretera.

Alcance y enfoque de la auditoría

09 En la presente auditoría, el Tribunal evaluó los avances hacia la consecución del objetivo de la UE de completar una red básica de carreteras de la RTE-T plenamente operativa, y el papel de la Comisión, para lo cual examinó si:

1) la UE ayudó a completar la red básica de carreteras de la RTE-T y a lograr resultados para quienes se desplazan por la red;

2) la red RTE-T funcionaba como estaba previsto y la Comisión supervisaba de forma adecuada los avances hacia la finalización de la red y la contribución de los Estados miembros al mantenimiento de las carreteras.

10 El Tribunal analizó el papel y las responsabilidades de la Comisión con respecto al apoyo proporcionado para la finalización de la red básica de carreteras antes de 2030. Asimismo evaluó las actuaciones de la Comisión a nivel estratégico, el reparto de la financiación de la UE y la supervisión realizada por esta institución sobre la ejecución de la red básica. También celebró entrevistas con la Comisión Europea (la Dirección General de Movilidad y Transportes, la Dirección General de Política Regional y Urbana, la INEA, los coordinadores europeos y Eurostat). Se analizó el uso agregado del FEDER y del Fondo de Cohesión en los períodos de programación 2007-2013 y 2014-2020, así como las asignaciones del MCE, es decir, el Tribunal no auditó proyectos individuales.

11 Para corroborar las constataciones en la Comisión, el Tribunal visitó cuatro Estados miembros (Bulgaria, Chequia, España y Polonia) que en conjunto representan alrededor del 62 % de la financiación total del FEDER, el Fondo de Cohesión y el MCE asignada a proyectos de carreteras para los períodos 2007-2013 y 2014-2020 y por los que pasan seis de los nueve corredores principales de la red básica (Báltico-Adriático, Mar del Norte-Báltico, Mediterráneo, Oriente-Mediterráneo Oriental, Atlántico y Rin-Danubio), cuya finalización está prevista para 2030. Se celebraron entrevistas con autoridades de los Estados miembros (ministerios competentes en la inversión de transporte e infraestructuras, autoridades de gestión y administradores de infraestructuras viarias) y otras partes interesadas (distintas asociaciones europeas y nacionales).

12 El Tribunal decidió realizar esta auditoría ya que resulta pertinente por distintos motivos. La red de carreteras concentra el mayor porcentaje de tráfico interior. La red básica de la RTE-T debería estar finalizada en 2030 y la Comisión ha iniciado la revisión del Reglamento RTE-T prevista para 2021 como plazo máximo. Además, la UE ha

invertido cuantiosos fondos en carreteras: 78 000 millones de euros desde 2007, y las negociaciones están en curso para el período de programación 2021-2027. En los últimos años, el Tribunal ha examinado numerosos aspectos de la RTE-T con especial atención a otros modos de transporte[5].

[5] Informe Especial 19/2018 «Red ferroviaria europea de alta velocidad: no una realidad, sino un sistema fragmentado e ineficaz»; Informe Especial 13/2017 «Un Sistema único de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo: ¿se hará alguna vez realidad la decisión política?»; Informe Especial 23/2016 «El transporte marítimo en la UE se mueve en aguas turbulentas — mucha inversión ineficaz e insostenible», e Informe Especial 8/2016 «Transporte de mercancías por ferrocarril en la UE: todavía no avanza por la buena vía».

Observaciones

El desarrollo de la red básica de carreteras de la RTE-T con apoyo financiero de la UE y las medidas de la Comisión avanza y, por tanto, se logran resultados para las personas que se desplazan por la red

13 El Tribunal revisó los avances en el desarrollo de la red básica de la RTE-T en los Estados miembros y examinó si la financiación de la UE y la participación de la Comisión a nivel estratégico contribuyeron a estos avances. Por último, se recogió información sobre los resultados logrados hasta la fecha en cuanto a los kilómetros conducidos por autopistas y a la reducción de los tiempos de desplazamiento en distintos tramos de la red básica.

La red de carreteras de la RTE-T avanza, pero los Estados miembros de Europa central y oriental presentan retrasos

14 Según Eurostat, el número total de kilómetros de autopistas (incluida la RTE-T) en la UE entre 2007 y 2017 aumentó aproximadamente 3 100 km. El desarrollo de la red de carreteras está bastante avanzado en los nueve corredores de la red básica, con una tasa de finalización que oscila entre el 70 % y casi el 100 % (véase el ***cuadro 2***).

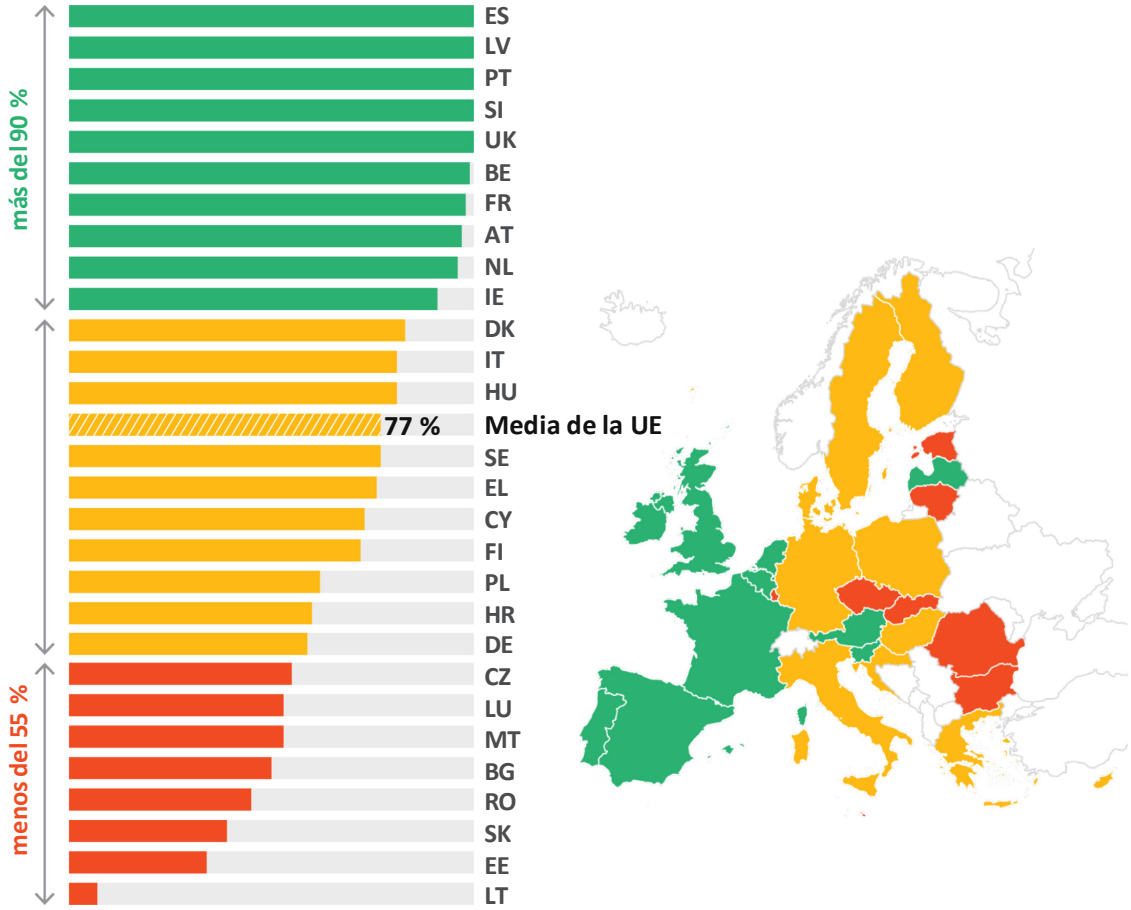
Cuadro 2 – Estado de finalización de los nueves corredores de la red básica

Corredor	Extensión total (en km)	Estado de finalización
Báltico-Adriático	3 600	84,0 %
Mar del Norte-Báltico	4 092	70,0 %
Mediterráneo	5 500	98,0 %
Oriente-Mediterráneo Oriental	5 400	88,2 %
Atlántico	4 535	99,8 %
Rin-Danubio	4 488	78,0 %
Rin-Alpino	1 721	Se ajusta a las normas en gran medida
Escandinavo-Mediterráneo	6 300	99,0 %
Mar del Norte-Mediterráneo	4 538	Conforme, excepto algunas conexiones de último kilómetro

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de los últimos planes de trabajo de los corredores.

15 A pesar de ciertas limitaciones de los datos agregados por la Comisión para toda la red básica (véase el apartado ***48***), estos muestran diferencias significativas entre los Estados miembros, en particular entre los Estados miembros de Europa occidental y de Europa central y oriental. Las tasas de finalización por Estado miembro individual en 2016 (últimos datos agregados) oscilan entre el 7 % (Lituania) o el 34 % (Estonia), y alrededor del 100 % (por ejemplo, España y Reino Unido), mientras que la de la red básica en la UE es del 77 % (véase la ***ilustración 2***). El Tribunal obtuvo cifras más recientes de los Estados miembros visitados: en el momento de realizarse la auditoría, la tasa de finalización en Bulgaria era del 46 %; en Chequia, de aproximadamente el 78 %, y en Polonia, de alrededor del 75 %.

Ilustración 2 – Finalización de la red básica de carreteras de la RTE-T por Estado miembro en 2016



Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de la Comisión (Reglamento Delegado (UE) 2017/849 de la Comisión, DO L 128I de 19.5.2017, p. 1).

16 Esta brecha entre el nivel de desarrollo de la red básica en los Estados miembros occidentales y los centrales u orientales se confirmó en el séptimo informe sobre la cohesión económica, social y territorial de la Comisión de 2017, en el cual se indicaba que muchas regiones de Estados miembros centrales y orientales no están aún conectadas mediante una red viaria eficiente y solamente podrán disfrutar de un mayor acceso a los mercados tras la construcción de la RTE-T[6].

[6] Comisión Europea, «Mi región, mi Europa, nuestro futuro. Séptimo informe sobre la cohesión económica, social y territorial», 2017, pp. 40 y 43.

17 Esta diferencia también se subrayó en un estudio de 2016 del Parlamento Europeo[7] en el que se comparaban las carreteras de la RTE-T que conectaban 13 pares de ciudades en la EU-15[8] y en regiones centrales y orientales de la UE. Los cuatro pares de la EU-15 eran Barcelona – Sevilla, París – Fráncfort, Colonia – París, y Múnich – Verona; y los nueve pares de los Estados miembros centrales y orientales eran Zagreb – Bratislava, Varsovia – Praga, Zagreb – Lublin, Bratislava – Sofía, Budapest – Sofía, Budapest – Bucarest, Sofía – Constanza, Varsovia– Riga, y Vilna – Lublin. El estudio concluyó que había una diferencia sustancial de las velocidades en carretera entre ellos, y que Chequia, Eslovaquia y partes de Polonia estaban mucho más cerca de las medias de la EU-15 que los Estados bálticos, Rumanía y Bulgaria. La velocidad media en los cuatro pares de la EU-15 era de 100 km/h, pero en los nueve pares de la UE central u oriental era de 80 km/h. Esto podría deberse al hecho de que las carreteras que conectan cada par de ciudades en la EU-15 casi siempre (98 %) eran autopistas, mientras que, en los Estados miembros de ingreso más reciente, el porcentaje era significativamente inferior (53 %).

18 Se detectó otro factor a partir de una encuesta de 2018 del Foro Económico Mundial sobre la calidad percibida de las infraestructuras viarias, en la que se utilizó una escala del 1 (extremadamente baja) al 7 (extremadamente alta). Mientras que en las diez primeras posiciones figuraban nueve Estados miembros de la EU-15, con puntuaciones que oscilaban entre 5,34 en Luxemburgo y 6,80 en los Países Bajos, las ocho más bajas correspondían a países de la UE central u oriental, con puntuaciones que oscilaban entre 2,96 en Rumanía y 4,14 en Polonia[9].

Desde 2007, la financiación de la UE ha contribuido enormemente al desarrollo de la RTE-T

19 Como se menciona en el apartado ***14***, el número total de kilómetros de autopistas (incluida la RTE-T) en la UE aumentó aproximadamente 3 100 km entre 2007 y 2017, para lo que la UE contribuyó con una financiación considerable. Durante los períodos de programación 2007-2013 y 2014-2020, el importe total de las subvenciones de la UE para proyectos viales, tanto dentro como fuera de la RTE-T, ha

---

[7] Parlamento Europeo, «Research for TRAN committee: Connectivity and Accessibility of Transport Infrastructure in Central and Eastern European EU Member States», In-depth Analysis, 2016.

[8] Estados miembros de la UE antes de la adhesión de 2004.

[9] https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/quality-roads_en

ascendido aproximadamente a 78 000 millones de euros. La mayor parte de este apoyo procedía del FEDER y del Fondo de Cohesión para proyectos relacionados con carreteras de nueva construcción, carreteras reconstruidas o carreteras mejoradas (véase el ***cuadro 1***). En los ***anexos I*** y ***II*** se resumen las asignaciones de los Fondos EIE para inversiones en carreteras por Estado miembro y tipo de proyecto en los períodos de programación 2007-2013 y 2014-2020. Durante el período actual, 21 Estados miembros han asignado financiación del FEDER y/o Fondo de Cohesión a proyectos viales. Solo Polonia concentra casi el 50 % de estas asignaciones.

20 De los 78 000 millones de euros destinados a carreteras, 39 100 millones de euros de los Fondos EIE se han asignado específicamente a la RTE-T desde 2007:

a) durante el período 2007-2013, se emplearon 21 300 millones de euros para financiar la construcción de 2 400 km de carreteras nuevas de la RTE-T, en su mayor parte autopistas, principalmente en la EU-12, donde prácticamente todas las autopistas nuevas se construyeron con apoyo de la UE en este período. Así se observó especialmente en Polonia y Rumanía, que construyeron 1 056 km (un incremento del 124 % de la extensión total de autopistas) y 314 km (un incremento del 129 %) respectivamente, con una cofinanciación de la UE del 85 %[10]. Además de las carreteras de la RTE-T de nueva construcción, el FEDER y el Fondo de Cohesión también respaldaron la reconstrucción de 28 600 km de carreteras, pero en ese momento no se distinguía entre las que pertenecían o no a la RTE-T;

b) durante el período 2014-2020, se asignaron 17 800 millones de euros a alrededor de 2 000 km de carreteras de la RTE-T de nueva construcción y a 770 km de carreteras de la RTE-T reconstruidas (incluidas las autopistas). El Fondo de Cohesión es la principal fuente de financiación de los Fondos EIE empleados para financiar las carreteras de la RTE-T (véase el ***cuadro 3***).

[10] «*Ex post* evaluation of Cohesion Policy programmes 2007-2013, focusing on the European Regional Development Fund (ERDF) and the Cohesion Fund (CF), WP1: Synthesis report», agosto de 2016.

Cuadro 3 – Carreteras de nueva construcción o carreteras reconstruidas de la RTE-T que recibirán apoyo de los Fondos EIE, 2014-2020 (en km)

	FEDER	Fondo de Cohesión	Total
Nueva construcción	327	1 681	2 007
Reconstrucción	127	643	770

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de la Comisión[11].

21 Sin embargo, en el momento de efectuarse la auditoría, la tasa de finalización de los proyectos de carreteras de la RTE-T cofinanciados con los Fondos EIE en el período de programación 2014-2020 todavía era reducida. En el caso de las carreteras de nueva construcción de la RTE-T, de los 2 007 km planificados, hasta la fecha se han completado 390 km; y en el de las carreteras reconstruidas, se han completado 387 km de 770 km[12].

22 En los tres Estados miembros visitados por el Tribunal en los que la red básica no se ha finalizado todavía (Bulgaria, Chequia y Polonia), la financiación de los Fondos EIE ha contribuido a avanzar en el período de programación 2014-2020 (véase el ***recuadro 1***).

[11] Plataforma de datos de libre acceso sobre los Fondos EIE: https://cohesiondata.ec.europa.eu/themes/7.

[12] Plataforma de datos de libre acceso sobre los Fondos EIE: https://cohesiondata.ec.europa.eu/themes/7.

Recuadro 1

Contribución de los Fondos EIE al desarrollo de la red básica de carreteras en Bulgaria, Chequia y Polonia

En Polonia, se han aprobado 30 proyectos de la red básica de la RTE-T, cada uno de ellos cofinanciado en un 85 % por la UE, para recibir apoyo del FEDER o del Fondo de Cohesión. Una vez completados, estos proyectos sumarán 947 km de carreteras de nueva construcción y alrededor de 50 km de carreteras reconstruidas (en comparación con la red básica total de 3 750 km).

En Bulgaria, los proyectos de carreteras de la red básica llevados a cabo con un 85 % de cofinanciación de la UE deberían sumar 67 km de carreteras de nueva construcción en la parte con más dificultades técnicas de la autopista que une Sofía con Grecia (en comparación con la red básica global de 1 512 km). Asimismo, en este país se logró un avance importante en el período de programación 2007-2013, puesto que se construyeron 264 km de carreteras de la red básica.

En Chequia, actualmente existen 13 proyectos de carreteras que afectan a la red básica y que reciben el 85 % de cofinanciación de la UE. Dos de ellos consisten en nuevos tramos de autopista (con una extensión total de 21,5 km) y otros once son proyectos de reconstrucción de 61,7 km de carreteras (a diferencia de la red básica global de 1 022 km).

23 Además de los Fondos EIE, el instrumento del MCE, que está abierto a todos los Estados miembros y es gestionado directamente por la Comisión, ha contribuido también al desarrollo de la red básica de la RTE-T. Las subvenciones para proyectos viales ascienden aproximadamente al 10 % de la dotación del MCE destinada al transporte, es decir, aproximadamente a 2 100 millones de euros. Del importe total, alrededor de 864 millones de euros se asignan a inversiones en infraestructuras viarias específicas, 599 millones de euros a infraestructuras de combustibles alternativos y aproximadamente 31 millones de euros a zonas de estacionamiento seguras y protegidas. El resto se invierte principalmente en sistemas de transporte inteligente y otras aplicaciones telemáticas.

24 De los 864 millones de euros asignados a inversiones de infraestructuras viarias, alrededor del 97 % se destina a la red básica y casi el 80 % (aproximadamente 662 millones de euros) se centra en tramos de carreteras que atraviesan una frontera o que conducen a ella. El Tribunal halló ejemplos de este ámbito de interés en los cuatro Estados miembros visitados, donde el MCE cofinancia cinco de estos proyectos (véase el ***recuadro 2***).

Recuadro 2

Ejemplos de proyectos de carreteras del MCE centrados en tramos transfronterizos en los Estados miembros visitados

En Bulgaria, el MCE cofinancia la modernización de la ruta estratégica I-8 desde Kalotina a la circunvalación de Sofía, que forma parte de la red básica, y cubre la mejora de 14,5 km de carretera a lo largo del tramo transfronterizo que conduce a Serbia. El coste total subvencionable asciende a 83 millones de euros, incluida una contribución máxima de la UE de 20,6 millones de euros.

En España, el MCE cofinancia la construcción de un enlace viario transfronterizo a lo largo del corredor atlántico entre Fuentes de Oñoro y Vilar Formoso (Portugal), y se estima que en total costará aproximadamente 28,1 millones de euros. El apoyo de la UE se ha fijado en un 10 %, o un total de aproximadamente 2,8 millones de euros.

La Comisión ha desempeñado un papel importante a nivel estratégico

25 El Reglamento de la RTE-T basado en la propuesta de la Comisión y aprobado en 2013 por la UE, supuso un desarrollo estratégico clave en la promoción de la accesibilidad y la conectividad de todas las regiones de la UE, en particular mediante la introducción de los conceptos de redes básica y global con distintos plazos de ejecución. Gracias a este enfoque, se ha priorizado la finalización de las rutas de tráfico más importantes como la red básica (incluidos nueve corredores principales), que debe completarse de aquí a 2030.

26 Para facilitar la ejecución coordinada de los corredores, nueve coordinadores europeos (cada uno de los cuales supervisa la ejecución en un corredor) nombrados por la Comisión publicaron planes de trabajo para los corredores[13] y supervisaron su ejecución. Estos planes de trabajo se actualizaban periódicamente y se acompañaban con una lista indicativa de proyectos previstos en la que se señalaba el coste estimado, la fecha prevista de finalización y el modo de transporte. Aunque no eran jurídicamente vinculantes, los planes de trabajo fueron acordados por todos los Estados miembros del corredor pertinente.

27 Además del marco establecido por el Reglamento de la RTE-T, la Comisión participa a nivel estratégico en los Estados miembros que se benefician de los Fondos

[13] Artículo 47 del Reglamento de la RTE-T.

EIE (21 de los 28 Estados miembros) (véase el apartado ***07***). En los cuatro Estados miembros visitados por el Tribunal, en el proceso de negociación y aprobación de acuerdos de asociación y programas operativos para el período de programación 2014-2020, la Comisión realizó comentarios importantes orientados a que los Estados miembros dieran prioridad a la RTE-T en su planificación. Por ejemplo:

a) En Bulgaria, la Comisión señaló que el análisis del proyecto de acuerdo de asociación no demostraba una concentración y priorización suficiente de las inversiones en transporte de la UE para el siguiente período de programación y que el acuerdo de asociación debía indicar también que la inversión prioritaria clave era la finalización de la autopista entre Sofía y la frontera griega en la red básica. Por tanto, la finalización de esta autopista se estableció como una prioridad clave tanto en el acuerdo de asociación aprobado en octubre de 2015 como en el PO de transporte pertinente de 2014-2020.

b) En Polonia, al negociar el acuerdo de asociación con las autoridades nacionales, la Comisión señaló que el proyecto de acuerdo de asociación permitía todo tipo de carreteras de conectividad secundaria sin ningún tipo de prioridades establecidas, como la conectividad en las zonas rurales, lo que no se ajusta a la postura de la Comisión. Por tanto, la Comisión concluyó que, normalmente, las carreteras locales solo pueden recibir financiación del FEDER si garantizan una conectividad directa con la RTE-T o si conectan directamente con la red básica y global.

c) La Comisión solicitó a Chequia que reforzara la conexión con la estrategia nacional de transporte y el acuerdo de asociación haciendo referencia explícita a la finalización de los corredores de la red básica.

Reducción de los tiempos de desplazamiento y más kilómetros en autopistas

28 Los datos obtenidos durante la auditoría en la Comisión y en los cuatro Estados miembros visitados mostraron que se habían producido algunas mejoras generales en los tiempos de desplazamiento entre 2012 y 2019. El Tribunal analizó cuatro rutas: Madrid–Varsovia, Tallin–Viena, Bucarest–París y Burgas–Berlín. Estas carreteras atraviesan los cuatro Estados miembros visitados y abarcan tramos importantes de la red básica en los ejes norte-sur y este-oeste (véase la ***ilustración 3***).

Ilustración 3 – Cuatro carreteras analizadas (2019)

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Bucarest - París
Burgas - Berlín
Madrid - Varsovia
Tallin - Viena
Resto de corredores

0 250 500 750 1 000 km

Fuente: Eurostat.

29 El Tribunal observó un incremento del número de kilómetros conducidos por autopistas, lo cual supone un ahorro de tiempo y contribuye a mejorar la seguridad y calidad de los desplazamientos. Los mayores aumentos se produjeron en la ruta Tallin–Viena, donde el número de kilómetros de autopistas aumentó un 190 %, pasando

de 200 km en 2012 a 580 km en 2019, con un ahorro de tiempo del 8 % (véase el *cuadro 4*).

Cuadro 4 – Aumento de kilómetros de autopistas y reducción de los tiempos de desplazamiento entre 2012 y 2019

	Desplaza-miento total en 2019 (km)	Modificación de la extensión de la autopista (km)	Modificación de la extensión de la autopista	Tiempo total en 2019 (minutos)	Tiempo ganado (minutos)	Tiempo ganado
Bucarest–París	2 322	312	17,0 %	1 291	33	2,5 %
Burgas–Berlín	2 039	339	30,0 %	1 232	33	2,6 %
Madrid–Varsovia*	2 920	400	17,0 %	1 485	104	6,5 %
Tallin–Viena	1 706	380	189,0 %	1 070	93	8,0 %

*Como el criterio principal era el trayecto más rápido, el itinerario en 2012 y 2019 fue diferente en este caso.

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir del cálculo de Eurostat.

30 La información recogida en las visitas del Tribunal a los cuatro Estados miembros también indica que la finalización de los tramos pertenecientes a la red básica de carreteras ha ayudado a reducir los tiempos de desplazamiento. Por ejemplo:

a) En Bulgaria, la red total de autopistas casi llega a duplicarse, pasando de 418 km en 2007 a 757 km en 2018, en gran parte gracias al apoyo de la UE. En cuanto al período 2007-2013, la UE cofinanció un 85 % de la finalización de 264 km de autopistas en la red básica, incluida la finalización de dos autopistas: una que conecta Sofía con Burgas y otra que llega hasta la frontera con Turquía. De acuerdo con las autoridades búlgaras, la finalización de la primera autopista redujo aproximadamente 90 minutos del tiempo de desplazamiento entre Sofía y Burgas porque la velocidad media aumentó desde 68 hasta 105 km/h. Con la finalización de la otra autopista, el desplazamiento desde Sofía hasta la frontera turca se redujo también aproximadamente 90 minutos.

b) En España, tras la finalización de los cinco tramos que faltaban de la red básica de carreteras, las autoridades notificaron mejoras en el servicio (aumento de la capacidad), la velocidad media (reducción de tiempos de desplazamiento) y la seguridad vial en estos tramos. Entre 2004 y 2017, el ahorro de tiempo se sitúa entre un 15 % y un 38 %.

c) En Polonia, los indicadores muestran que mejora la conectividad general: el tiempo medio de desplazamiento entre 18 ciudades principales pasó de 4,3 horas en 2013 a 4,1 horas en 2018.

Sin embargo, algunos factores clave impiden la plena funcionalidad de la red básica de carreteras de la RTE-T

31 El Tribunal revisó si existen factores clave que impidan la plena funcionalidad de la red básica de carreteras de la RTE-T. Para estar plenamente operativa, la red básica de la UE debe cumplir todos los requisitos técnicos y específicos del tipo de carretera, así como recibir un buen mantenimiento. Su financiación debería ser una prioridad y la Comisión debería desempeñar un papel clave tanto en la coordinación para evitar posibles obstáculos, como en la supervisión de los avances con respecto a la finalización de la red. Para ello, el Tribunal evaluó si faltaban partes de la infraestructura y si la financiación de la UE para 2014-2020 se había asignado de acuerdo con los objetivos de la política de la RTE-T, en particular, con el propósito de finalizar la red básica. Asimismo, analizó si la supervisión de la Comisión le permitía realizar un seguimiento de los avances y hacer previsiones fiables sobre su probable finalización dentro del plazo de 2030, así como tomar medidas correctoras, en su caso. También revisó si los presupuestos de mantenimiento de los Estados miembros permitían garantizar el funcionamiento a largo plazo de la red básica de carreteras.

La mayor parte de los Fondos EIE para 2014-2020 se asignó fuera de la red básica de carreteras de la RTE-T

32 En 2013, el Reglamento de la RTE-T introdujo el concepto de una red básica dentro de la red de la RTE-T para dar prioridad a la finalización de las carreteras más importantes por su tráfico. El Tribunal constató que en el período 2014-2020, pese a que la limitada asignación del MCE a carreteras se dirigió casi en exclusiva a la red básica (véase el apartado ***23***), la mayoría de los Fondos EIE disponibles para proyectos viales se asignaron fuera de la red básica de carreteras de la RTE-T, esto es, el 65,7 % (véase el ***cuadro 5***). Sin embargo, en el momento de negociarse las asignaciones para 2014-2020, la tasa de finalización de la red básica de carreteras en la mayoría de los Estados miembros centrales y orientales no superaba el 55 %. En el ***anexo III*** se muestra la cuota de financiación a carreteras de los Fondos EIE asignada a las redes básica y global en cada Estado miembro para el período 2014-2020 y su estado de finalización en 2013.

Cuadro 5 – Asignaciones de Fondos EIE a proyectos de carreteras, 2014-2020

Redes de carreteras	Asignaciones (porcentaje de asignaciones totales destinadas a carreteras)	Asignaciones (en miles de millones de euros)
Red básica	34 %	10,1
Red global	27 %	7,7
Fuera de la red RTE-T	39 %	11,5

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de la Comisión.

33 Este hecho era notable en Chequia, que asignó a la red básica tan solo el 15 %, mientras que la mayor parte de su ayuda de los Fondos EIE se destinó fuera de la RTE-T. También se constataron los ejemplos positivos de Croacia y Bulgaria, que asignaron el 83 % y el 78 %, respectivamente, de su apoyo a inversiones en la red básica (véase el ***cuadro 6***). Para obtener la información completa, véase el ***anexo III***.

Cuadro 6 – Asignaciones de los Fondos EIE destinadas a carreteras (2014-2020) y estado de finalización de la red básica de carreteras en 2013

Estado miembro	Asignaciones destinadas a la red básica	Asignaciones destinadas a la red global	Asignaciones fuera de la RTE-T	Finalización de la red básica de carreteras en 2013
Bulgaria	78 %	0 %	22 %	45 %
Croacia	83 %	0 %	17 %	60 %
Chequia	15 %	22 %	63 %	55 %
Polonia	32 %	32 %	36 %	33 %

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de la Comisión.

34 También hay una diferencia clara entre el modo en que se emplean los fondos FEDER y el Fondo de Cohesión para financiar proyectos de carreteras (véase el apartado ***06***). Mientras que las asignaciones del Fondo de Cohesión destinadas a carreteras se dirigieron exclusivamente a la RTE-T (el 57 % a la red básica y el 43 % a la red global), el FEDER apoyó en su mayoría proyectos de carreteras fuera de la RTE-T. En particular, las asignaciones del FEDER para proyectos dentro de la red básica de

carreteras ascendían al 11 % de todas las asignaciones para carreteras (véase el *cuadro 7*).

Cuadro 7 – Asignaciones del FEDER y del Fondo de Cohesión para proyectos de carreteras, 2014-2020

	Red básica	Red global	Fuera de la RTE-T
Fondo de Cohesión	57 % (8 400 millones de euros)	43 % (6 300 millones de euros)	0 %
FEDER	11 % (1 700 millones de euros)	10 % (1 400 millones de euros)	79 % (11 400 millones de euros)

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de la Comisión.

35 Por último, el Reglamento de la RTE-T exige que la red básica de carreteras esté formada por autopistas o vías rápidas, dejando esto a elección de los Estados miembros. En este contexto, es importante reiterar lo que expresó el Tribunal en los informes especiales anteriores[14]. Como el coste de construcción de autopistas es significativamente superior que el de vías rápidas (estas últimas podrían costar de media un 43 % menos que las autopistas), la decisión relativa al tipo de carretera se debe basar en un sólido análisis de costes y beneficios y debe ser adoptada según cada proyecto en vez de tomar una decisión sistemática para toda la red de carreteras en el Estado miembro. El Tribunal observó distintos enfoques con respecto a esta cuestión en los Estados miembros visitados: mientras que Chequia y España decidieron construir exclusivamente autopistas, Polonia y Bulgaria emplean ambos tipos de carreteras (véase el *cuadro 8*).

[14] Informe Especial n.º 5/2013: «¿Se gastan correctamente los fondos de la política de cohesión de la UE destinados a las carreteras?». Informe especial n.º 9/2018: «Asociaciones público-privadas en la UE: Deficiencias generalizadas y beneficios limitados».

Cuadro 8 – Red básica de carreteras por tipo de vía (finalizada y planificada) en 2019 en los cuatro Estados miembros visitados

Estado miembro	Autopista	Vía rápida	Extensión total de la red básica de carreteras
Bulgaria	1 120 km (74 %)	392 km (26 %)*	1 512 km
Chequia	1 000 km (98 %)	23 km (2 %)	1 023 km
Polonia	1 910 km (51 %)	1 840 km (49 %)	3 750 km
España	5 914 km (99,5 %)	26 km (0,5 %)	5 940 km

**Nota:* valor indicativo, puesto que en el momento de la auditoría no se habían adoptado decisiones finales para algunos tramos de la red básica.

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos facilitados por las autoridades nacionales.

Trabas a la movilidad sin fisuras en la red básica de carreteras

Algunos tramos transfronterizos no están completos

36 Según la definición del Reglamento de la RTE-T[15], un «tramo transfronterizo» es «el tramo que asegura la continuidad de un proyecto de interés común entre los nodos urbanos más próximos a ambos lados de la frontera de dos Estados miembros o entre un Estado miembro y un país vecino». De acuerdo con esta definición, un tramo transfronterizo puede describir un segmento más largo de la red, en vez de unos pocos kilómetros a cada lado de la frontera.

37 Se debe prestar especial atención a los tramos transfronterizos, puesto que las carencias en la infraestructura transfronteriza reducen el impacto previsto de la red en la UE. Los planes de trabajo de los corredores pertinentes detectaron varios tramos transfronterizos incompletos, ambos entre Estados miembros (por ejemplo, entre Polonia y Eslovaquia en el corredor Báltico-Adriático), y tramos que conducen a una frontera con un país no perteneciente a la UE (por ejemplo, la ampliación de la autopista M3 húngara hasta la frontera ucraniana en el corredor mediterráneo).

[15] Artículo 3, letra m), del Reglamento de la RTE-T.

38 Asimismo, el Tribunal observó que en los cuatro Estados miembros visitados faltaban varios tramos transfronterizos y que, en algunos casos, existía un riesgo específico de que no se terminaran en 2030:

a) En Chequia, cuatro de los siete tramos transfronterizos ya están terminados, pero faltan los tres restantes (con Polonia, Eslovaquia y Austria), que corren el riesgo de no estar terminados de aquí a 2030. Estos segmentos ascienden en conjunto a 154 km (de una red básica total de 1 022 km). Se prevé el inicio de dos proyectos en 2027, pero teniendo en cuenta que el plazo medio necesario solo para la preparación de un proyecto de construcción de autopista (con todos los permisos necesarios) es de 13 años[16], es muy improbable que estén finalizados de aquí a 2030.

b) En Bulgaria, solo uno de los seis tramos transfronterizos de la red básica está finalizado actualmente (con Turquía), y otros dos están en construcción (con Serbia y Grecia). De los tres restantes, uno se comparte con otro país no perteneciente a la UE (Macedonia del Norte) y dos con Rumanía (véase el ***recuadro 3***). En el último caso, los proyectos están en fase de preparación, pero en el momento de realizarse la auditoría, no existía ningún calendario aprobado ni financiación garantizada para su finalización. En los documentos estratégicos clave de transporte no se concede prioridad al tramo transfronterizo con Macedonia del Norte. Por tanto, existe un riesgo de que no estén terminados de aquí a 2030.

[16] «Audit Conclusion 17/05 Construction, Modernization and Overhaul of motorways», https://www.nku.cz/assets/kon-zavery/K17005_en.pdf.

Recuadro 3

El puente del Danubio

El puente sobre el río Danubio entre Bulgaria y Rumanía en el corredor Oriente-Mediterráneo oriental (Vidin–Calafat) se construyó sin financiación de la UE. Aunque lleva en funcionamiento desde 2013, sigue sin ser accesible por carreteras conformes con la RTE-T en ambos lados de la frontera. La situación dificulta la movilidad sin fisuras en este corredor. Actualmente, un turismo tarda más en desplazarse de Sofía a Bratislava a través de una carretera del corredor que a través de otro país (Serbia), incluso si se tiene en cuenta el tiempo empleado en el control de las fronteras exteriores. De acuerdo con Eurostat, por el segundo itinerario se tarda un 25 % menos (171 minutos) para la misma distancia aproximada de 1 000 km por ambas rutas.

c) En Polonia, la situación está más avanzada puesto que de diez tramos transfronterizos con los países vecinos, seis ya están finalizados y otros tres lo estarán, según las previsiones, en 2023 (con Lituania, Eslovaquia y Chequia). Tan solo en un tramo con la frontera de Bielorrusia, la fecha de finalización no está confirmada;

d) También en España, de cinco tramos transfronterizos, cuatro están ya terminados y el restante con Portugal en el corredor atlántico está en construcción y se espera que esté finalizado en 2020.

La coordinación insuficiente de un enfoque que garantice zonas de estacionamiento seguras y una infraestructura de combustibles alternativos impide una movilidad sin fisuras

39 El Reglamento de la RTE-T[17] exige «la construcción de zonas de descanso en las autopistas aproximadamente cada 100 kilómetros […] con el fin, entre otras cosas, de ofrecer zonas de estacionamiento adecuadas con un nivel suficiente de seguridad y protección a los usuarios comerciales de la carretera». Sin embargo, el Reglamento no describe lo que constituye un estacionamiento seguro y protegido ni proporciona un marco que permitiría la determinación de una disponibilidad suficiente de estacionamiento. Por consiguiente, hasta la fecha, los Estados miembros han aplicado sus propios criterios para clasificar las zonas de estacionamiento como seguras y protegidas.

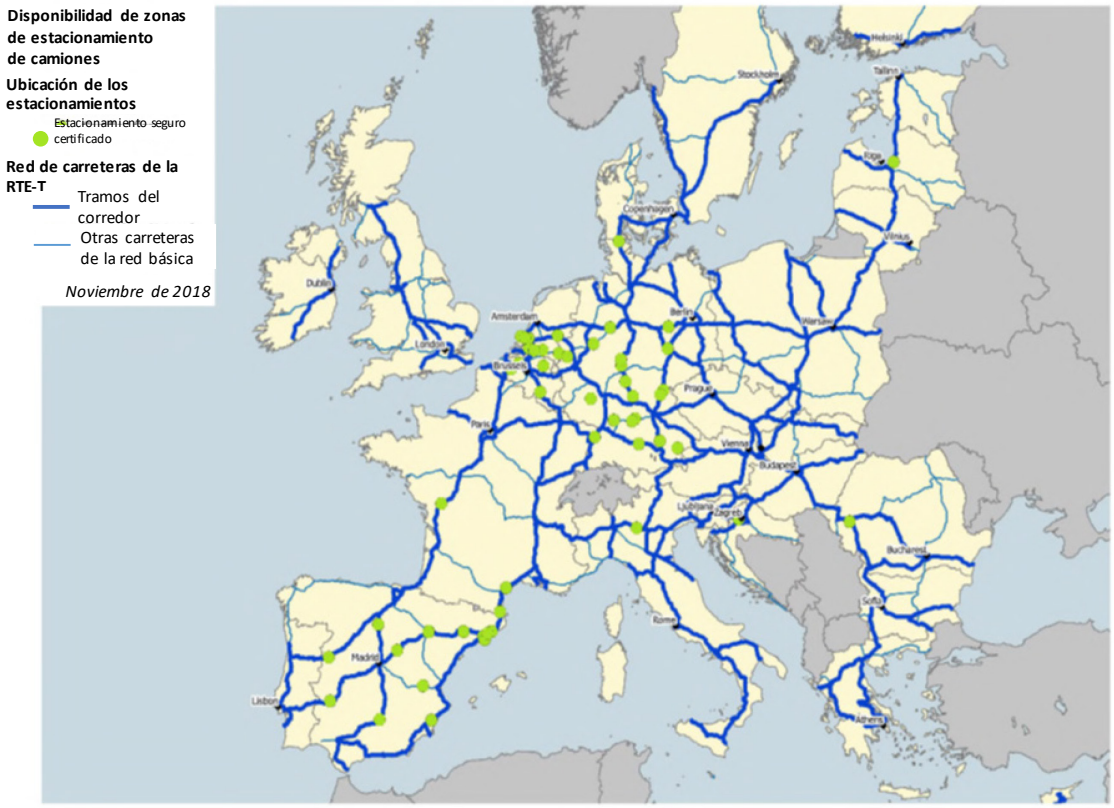
[17] Artículo 39, apartado 2, letra c), del Reglamento de la RTE-T.

40 Por tanto, en febrero de 2019, en cooperación con partes interesadas del sector del transporte por carretera, la Comisión publicó un estudio sobre zonas de estacionamiento seguras y protegidas para camiones[18], en el que se subrayó la falta de una base de datos exhaustiva y la existencia de distintos esquemas de clasificación. Para resolver esta situación, el estudio propuso una norma de la UE para las zonas de estacionamiento de camiones centrada en la seguridad (con distintos niveles: bronce, plata, oro y platino) y en los requisitos de servicios básicos (duchas, electricidad, restauración, etc.) que deben cumplirse para obtener la certificación de seguridad. Aunque el estudio proporciona directrices útiles para el sector, la norma no es vinculante jurídicamente y los Estados miembros todavía pueden definir sus propios criterios para las zonas de estacionamiento seguras y protegidas.

41 Además, el estudio reveló que de 300 000 plazas de estacionamiento disponibles en la red básica de la RTE-T, tan solo 7 000 plazas (en 57 zonas de estacionamiento de unos pocos países) se consideran «seguras y protegidas» (véase la ***ilustración 4***). También señaló una carencia general de aproximadamente 100 000 plazas de estacionamiento, incluso antes de tener en cuenta la seguridad y la protección. El Tribunal constató que esto lo confirman, por ejemplo, los planes de trabajo del corredor Oriente-Mediterráneo oriental, que describen que en algunos países del corredor hay grandes distancias en las que no existen zonas de estacionamiento disponibles.

[18] «Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks. Final Report». Comisión Europea, febrero de 2019.

Ilustración 4 – Estacionamiento seguro certificado en la red básica de la RTE-T



Fuente: Comisión Europea, «Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks», p. 20.

42 El Reglamento de la RTE-T tampoco establece requisitos claros para las infraestructuras de combustibles alternativos, y tan solo exige que estas instalaciones estén disponibles. Se facilitan requisitos mínimos más detallados en la Directiva 2014/94/UE[19], que establece la obligación de desarrollar e implantar infraestructuras de combustibles alternativos a través de los marcos de acción nacionales de aquí al final de 2020 o 2025, en función del tipo de combustible. Deberían contener puntos de recarga de vehículos eléctricos y puntos de repostaje de gas natural [gas natural licuado (GNL) y gas natural comprimido (GNC)] y de hidrógeno con carácter voluntario. Como los Estados miembros planifican por su cuenta los objetivos nacionales de cada combustible basándose en el número de vehículos que circulan en su territorio, en la actualidad es posible que un país disponga ampliamente de la infraestructura para un tipo de combustible a lo largo de un corredor de la red básica de la RTE-T, pero en el siguiente país esta sea escasa, lo que afecta a una movilidad internacional sin fisuras.

[19] Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

43 Por ejemplo, aunque según la Comisión, el corredor Mar del Norte-Báltico sea conforme en términos de infraestructuras para los combustibles alternativos limpios, no todos los tipos de combustible están realmente disponibles a lo largo de todo el corredor. De los ocho Estados miembros en el corredor, uno no ha establecido objetivos nacionales y otros tres no han construido todavía ninguna infraestructura de GNL. Además, el hecho de que los objetivos de infraestructuras de hidrógeno no sean obligatorios puede exacerbar la situación. Tres de los ocho Estados miembros no han establecido ningún objetivo y tan solo cuatro están desarrollando estaciones de servicio de hidrógeno. Como consecuencia, un camión propulsado por hidrógeno o por GNL se desplaza con dificultad de un extremo al otro del corredor Mar del Norte-Báltico puesto que no existe una infraestructura de repostaje disponible a lo largo de todo el corredor.

Las deficiencias en el marco de supervisión de la Comisión cuestionan su capacidad de tomar medidas correctoras

No hay objetivos intermedios que permitan a la Comisión supervisar los avances correctamente y tomar medidas correctoras

44 El Reglamento de la RTE-T establece objetivos y plazos claros para la plena ejecución de la RTE-T: la red básica debería estar finalizada en 2030 y la red global, en 2050. De producirse un retraso significativo en el inicio o la finalización de las obras de la red básica, el Reglamento de la RTE-T autoriza a la Comisión a pedir que los Estados miembros interesados le comuniquen los motivos[20] para resolver el problema que haya ocasionado el retraso.

45 Sin embargo, el Reglamento no establece objetivos intermedios, generales o clasificados por modo de transporte, con los que la Comisión podría supervisar periódicamente los avances de la finalización de las dos redes. En la práctica, se entorpece así que la Comisión pueda adoptar medidas correctoras, en su caso, antes del plazo final de finalización de cada red. La Comisión todavía no ha pedido explicaciones a ningún Estado miembro, a pesar de que, en algunos de ellos, los avances han sido relativamente lentos y existe el riesgo de que no finalicen su red básica a tiempo.

[20] Artículo 56 del Reglamento de la RTE-T.

46 La Comisión ha iniciado la revisión de la ejecución de la red básica en abril de 2019 con consultas públicas, de acuerdo con el Reglamento de la RTE-T[21], lo cual le ofrece una oportunidad de tomar medidas para resolver las deficiencias subrayadas en este informe.

Las herramientas de la Comisión para supervisar los avances hacia la consecución de la red básica de carreteras no son totalmente eficaces

47 La Comisión ha implantado algunas herramientas para supervisar los avances hacia la finalización de la red básica de carreteras y el cumplimiento de los requisitos técnicos establecidos en el Reglamento de la RTE-T. Dichas herramientas, que se definen en el Reglamento de la RTE-T, son las siguientes:

a) informes de situación sobre la ejecución de la red RTE-T, publicados por la Comisión cada dos años y remitidos al Parlamento Europeo y el Consejo, que comunican el cumplimiento de la red básica de carreteras de los criterios de las autopistas o vías rápidas a nivel de la UE, así como sobre el uso de ayuda financiera para ejecutar la red[22]. La Comisión adoptó el primer informe de situación en junio de 2017[23] y tiene previsto publicar el siguiente a mediados de 2020;

b) el sistema interactivo de información geográfica y técnica de la red transeuropea de transporte (TENtec), al que los Estados miembros deben transmitir datos anualmente[24], y que sirve como base para realizar el informe de situación y otros documentos de políticas;

c) para cada uno de los nueve corredores principales[25], planes de trabajo del corredor presentados al coordinador europeo junto con una lista indicativa de proyectos previstos en la que se indique el coste estimado y la fecha prevista de finalización.

---

[21] Artículo 54 del Reglamento de la RTE-T.

[22] Artículo 49, apartado 3, del Reglamento de la RTE-T.

[23] Informe de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «Informe de situación sobre la ejecución de la red RTE-T en 2014 y 2015», 19 de junio de 2017, COM(2017) 327 final.

[24] Artículo 49, apartado 1, del Reglamento de la RTE-T.

[25] Artículo 47 del Reglamento de la RTE-T.

48 Sin embargo, el Tribunal observó que estas herramientas no son plenamente eficaces puesto que no todas informan sobre la red básica completa: los planes de trabajo del corredor, aunque facilitan bastantes detalles de la ejecución, cubren alrededor del 68 % de la red. Además, los datos no son puntuales; su fiabilidad está afectada por la falta de un enfoque uniforme y no hay indicadores de resultados.

49 La información registrada en el sistema de la Comisión no está actualizada; los últimos datos disponibles son de 2016, aunque se espera que los Estados miembros envíen datos a la TENtec anualmente. Sin embargo, el procedimiento de transmisión no ofrece claridad puesto que no se ha fijado un plazo para que los Estados miembros envíen datos sobre un período definido, ni para que la Comisión tramite los datos y los muestre en el sistema.

50 Además, el Tribunal señaló que la falta de un enfoque uniforme afecta a la fiabilidad de los datos que la Comisión publica y utiliza para respaldar sus informes de situación y otros documentos de políticas[26]:

a) no existe una metodología uniforme para clasificar tramos de carretera como «acabados» o «en desarrollo». Los Estados miembros no emplean los términos del mismo modo, lo que afecta a la fiabilidad de los datos y a la comparabilidad de la tasa de finalización. En el caso de algunos tramos acabados en cuanto al tipo de carretera, un Estado miembro puede considerar que necesitan una mejora en el futuro, mientras que otro Estado miembro puede notificar un cumplimiento del 100 % (véase el ***recuadro 4***);

b) el contenido de los planes de trabajo de los corredores no está suficientemente normalizado como para garantizar la comparabilidad de los datos, en particular lo relativo a la disponibilidad de combustibles alternativos y zonas de estacionamiento seguras y protegidas, puesto que algunos notifican un cumplimiento en porcentaje y otros presentan una cifra concreta o no lo notifican en absoluto.

[26] https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/ten-t-completion-roads_en

Recuadro 4

Ejemplos de datos no fiables debido a una metodología no uniforme

a) Bulgaria: De acuerdo con los últimos datos de la Comisión (Reglamento Delegado (UE) 2017/849 de la Comisión), la tasa de finalización de 2016 de la red básica era del 50 %, aunque en el momento de la visita de auditoría (mayo de 2019), las autoridades búlgaras comunicaron que la tasa de finalización era del 46 %.

b) Letonia: De acuerdo con los últimos datos de la Comisión (Reglamento Delegado (UE) 2017/849 de la Comisión), la tasa de finalización de 2016 de la red básica era del 100 %, aunque de acuerdo con los datos de 2014 del tercer Plan de Trabajo para el corredor Mar del Norte-Báltico, era del 8 % en el tramo letón. Con la actualización del estudio del corredor de 2017 se registró una tasa del 36 %. El sitio web de la autoridad nacional de carreteras muestra que todavía hay obras en curso en la red básica de carreteras[27], lo que demuestra que la red básica todavía no está acabada.

c) Alemania: Aunque la tasa de finalización indicada de Alemania era en 2016 del 59 %, los planes de trabajo pertinentes del corredor indican que los tramos de carretera alemanes están acabados.

51 Las deficiencias descritas anteriormente no permiten a la Comisión supervisar de manera adecuada los avances reales con respecto a la finalización de la red básica de carreteras. Como consecuencia, es difícil para la Comisión realizar previsiones fiables en relación con la probabilidad de su finalización de aquí a 2030 y adoptar medidas correctoras oportunas, en su caso, sobre la base del Reglamento de la RTE-T (véase el apartado ***44***).

52 Además, en el caso de los Estados miembros que asignan Fondos EIE a carreteras, la Comisión recibe información periódica sobre los avances de sus PO de transporte a través de informes anuales de ejecución, reuniones de comités de seguimiento o visitas sobre el terreno. Los PO contienen también varios indicadores de realizaciones y resultados en relación con los tramos viales cofinanciados.

53 En cuanto a los indicadores, el Tribunal observó que las herramientas de supervisión de la Comisión se centran en indicadores de realizaciones, pero no proporcionan ninguna información sobre los resultados logrados en los tramos de la red ya finalizados. Por ejemplo, en el informe de situación no se incluye información

[27] https://lvceli.lv/

tal como las reducciones del tiempo de desplazamiento o el aumento de las medias de velocidad, ni en ninguno de los planes de trabajo de los nueve corredores, a pesar de que la Comisión ya dispone de algunos de estos datos (véase el apartado ***28***).

54 Tampoco se establecieron indicadores comunes de resultados en relación con la financiación de la UE. Los Estados miembros establecieron sus propios indicadores de resultados específicos para proyectos de carreteras, como la saturación de las carreteras en Bulgaria, la velocidad equivalente en línea recta en Chequia y el indicador sintético de accesibilidad del transporte por carretera en Polonia, pero estos no son comparables y no se pueden agregar ni para la UE en su conjunto ni en cuanto al corredor.

55 La Comisión ha propuesto un conjunto de indicadores comunes de resultados y realizaciones de la ayuda de los Fondos EIE para el período de programación 2021-2027, que incluye específicamente las carreteras (como «usuarios de carreteras de nueva construcción y carreteras reconstruidas o mejoradas» y «reducciones del tiempo de desplazamiento generadas por unas infraestructuras viarias mejoradas»), lo cual supone un avance para mejorar la supervisión de los resultados de la Comisión a nivel de la UE. Sin embargo, se refieren a carreteras en general y no específicamente a las carreteras de la RTE-T. En el momento de elaborarse el informe, esta legislación no se había aprobado todavía[28].

El mantenimiento de los Estados miembros es insuficiente, lo que pone en riesgo el estado de la red básica de carreteras a medio y largo plazo

Aunque el mantenimiento es competencia principalmente de los Estados miembros, también se aborda en la legislación de la UE

56 El objetivo del mantenimiento de un activo es anteponer su preservación a su mejora[29]. La financiación y gestión del mantenimiento de carreteras, incluida la red básica, es responsabilidad de los Estados miembros. Aunque la financiación de la UE no se puede emplear para el mantenimiento (tan solo para reconstruir o mejorar

---

[28] Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al Fondo Europeo de Desarrollo Regional y al Fondo de Cohesión, COM(2018) 372 final.

[29] Dirección General de Política Regional y Urbana: «Maintenance of road transport infrastructure». Documento de reflexión, 24.4.2013.

carreteras), la legislación de la UE también aborda esta cuestión, como se explica a continuación.

57 El Reglamento de la RTE-T abarca el mantenimiento como sigue: «La red transeuropea de transporte se planificará, desarrollará y explotará utilizando de manera eficiente los recursos a través de […] el desarrollo, la mejora y el mantenimiento de las infraestructuras de transporte existentes […]» y las «carreteras serán objeto de un mantenimiento adecuado […]»[30].

58 La condicionalidad *ex ante* del procedimiento de financiación de los Fondos EIE requiere que la Comisión evalúe la cuestión del mantenimiento con los Estados miembros que se benefician de dichos fondos. En virtud de dicha condicionalidad *ex ante*, los marcos de acción o los planes integrales de transporte que deben presentarse a la Comisión deben incluir las medidas necesarias para, entre otras cosas, mejorar o mantener la calidad de la infraestructura en términos de seguridad, eficiencia y resiliencia ante las condiciones climáticas y los desastres, así como la calidad de los servicios y la continuidad de los flujos de tráfico. La Comisión intervino en este contexto en los cuatro Estados miembros visitados, por ejemplo solicitando a Polonia que prestara más atención al mantenimiento (lo cual tuvo como resultado una referencia en el plan polaco de transporte a la legislación específica sobre financiación de infraestructuras de transporte terrestre) e insistiendo en que el acuerdo de asociación en Bulgaria hiciera referencia a la necesidad de un mantenimiento eficaz de las infraestructuras viarias y a la generación de recursos financieros a través de un sistema de tarificación.

59 El procedimiento anterior solo abarca los Estados miembros que se benefician de los Fondos EIE para carreteras, aunque la Comisión no dispone de una herramienta para abordar la cuestión del mantenimiento en otros Estados miembros. Por otro lado, aunque se están construyendo nuevas autopistas en los Estados miembros beneficiarios de la política de cohesión, entre los que se encuentran Polonia, Chequia o Bulgaria, países incluidos en la presente auditoría, la red de carreteras construida en otros Estados miembros en décadas anteriores, también con financiación de la UE, requiere ya o es posible que requiera próximamente un importante mantenimiento

---

[30] Artículo 5, apartado 1, letra a), y artículo 17, apartado 2. Véase asimismo el artículo 10, apartado 1, letra e): «Al desarrollar la red global, se dará prioridad general a las medidas necesarias para […] mejorar o mantener la calidad de las infraestructuras en cuanto a la seguridad, la protección, la eficiencia, el clima […]».

estructural. Esto se refiere no solo a las carreteras, sino también a otros elementos estructurales, como puentes y túneles.

60 El mantenimiento se aborda también como parte de la Directiva revisada sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, que entró en vigor al final de 2019[31] y que se refiere a la red transeuropea de carreteras según la definición del Reglamento de la RTE-T. La Directiva exige a los Estados miembros que lleven a cabo «evaluaciones de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red» y que establezcan algunos elementos indicativos para estas evaluaciones, entre otros haciendo referencia a las características operativas y el mantenimiento. La primera evaluación debe llevarse a cabo a más tardar en 2024, y las posteriores al menos cada cinco años. La Comisión podría utilizar esta información para recabar datos sobre la funcionalidad plena de la red básica.

61 Para el período de programación 2021-2027, una condición favorable relativa a una «planificación exhaustiva del transporte al nivel apropiado» exigiría que los Estados miembros que se benefician de Fondos EIE para carreteras proporcionaran información sobre la disponibilidad de recursos financieros y presupuestarios para financiar inversiones previstas y cubrir los costes operativos y de mantenimiento de la infraestructura existente y de la planificada. Si esta condición se adoptara y ejecutara correctamente, supondría un avance, puesto que estos Estados miembros tendrían que aplicarla a lo largo del período de programación; de lo contrario, el gasto relativo al objetivo específico en cuestión no podría incluirse en sus solicitudes de pago.

Los presupuestos nacionales de mantenimiento han disminuido de forma constante, en vez de evolucionar conforme a la extensión creciente de la infraestructura y el envejecimiento de enlaces clave

62 De acuerdo con la Comisión, el mantenimiento se debe planificar adecuadamente, sobre la base de los principios de gestión de activos, para garantizar la rentabilidad y optimizar la vida útil prevista de la infraestructura[32].

63 Dentro de la UE, el gasto de los Estados miembros en mantenimiento de carreteras en términos absolutos se ha reducido. De acuerdo con la OCDE, la media de

---

[31] Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (DO L 305 de 26.11.2019, p. 1).

[32] Dirección General de Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y Pymes, Documento de consulta sobre mantenimiento de infraestructuras, Bruselas, 19.3.2019.

la UE se redujo casi a la mitad entre 2007 y 2017. La Comisión reconoció el problema en un informe reciente sobre tendencias y problemas actuales del transporte en la UE: las infraestructuras viarias se han degradado en toda la UE debido a un mantenimiento demasiado escaso de las carreteras. Los presupuestos de mantenimiento han sufrido recortes importantes con frecuencia y no han evolucionado conforme a la extensión creciente de la infraestructura y el envejecimiento de enlaces clave. Esto ha provocado un empeoramiento del estado de las carreteras en muchos países de la UE y ha aumentado los riesgos de accidentes, congestión, incremento del ruido y un peor servicio para la sociedad[33].

64 En tres de los cuatro Estados miembros visitados se observó una reducción significativa en la financiación para el mantenimiento entre 2007 y 2017 (véase el ***cuadro 9***). En Polonia, el presupuesto se redujo dos tercios, y más de la mitad en Bulgaria. En España, se redujo un 50 % entre 2008 y 2017, teniendo en cuenta que en los últimos años se han empleado alrededor de 300 millones de euros del presupuesto de mantenimiento para pagar a las concesionarias de las autopistas no sujetas al pago de peajes directos por parte de los usuarios. El presupuesto solo aumentó en Chequia, aunque al mismo tiempo, más kilómetros de carreteras habían entrado en funcionamiento.

Cuadro 9 – Presupuestos nacionales de mantenimiento de carreteras, 2007-2017 (millones de euros)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bulgaria	215	203	69	100	71	103	96	93	93	93	-
Chequia	590	611	578	670	570	571	513	587	684	767	721
Polonia	1 515	2 004	2 340	2 636	2 679	428	438	383	416	419	517
España*	983	1 106	1 325	1 103	851	650	661	601	535	551	563

Nota: *Las cifras de España se refieren en exclusiva al presupuesto de mantenimiento para la red de carreteras nacionales.

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de la OCDE en el caso de Bulgaria, Chequia y Polonia, y de datos nacionales en el caso de España.

65 Esto se refleja en la calidad de la infraestructura. De los cuatro Estados miembros visitados, los datos obtenidos durante la auditoría muestran que tan solo en España, el estado de la red se considera en general bueno, aunque las recientes restricciones presupuestarias están retrasando algunas tareas de mantenimiento. En Polonia, casi el

[33] «Transport in the European Union. Current Trends and Issues», Comisión Europea, marzo de 2019, p. 13.

40 % de la red requiere reparaciones, el 14 % de ellas de manera urgente. En Bulgaria, el 32 % de las carreteras se encuentra en mal estado, y el 27 % dentro de la media. Chequia señaló problemas graves con el estado de dos autopistas clave. Sin embargo, ninguno de los cuatro Estados miembros visitados por el Tribunal había establecido una estrategia de mantenimiento de sus activos a largo plazo, y en la actualidad, solo Polonia pone en marcha un proyecto de este tipo. Actualmente, las autoridades responsables presupuestan anualmente el mantenimiento sobre la base de estimaciones de dos o tres años y se centran en los elementos estructurales o los tramos más urgentes.

66 Aunque puede tener un impacto sobre la plena funcionalidad de la red básica de aquí a 2030, actualmente la Comisión no dispone de información adecuada, ni a nivel de la red básica ni de los nueve corredores principales. Los Estados miembros no están obligados formalmente a informar sobre el sistema de planificación del mantenimiento, por lo que no hay un análisis exhaustivo del estado general de la infraestructura de la red básica.

Conclusiones y recomendaciones

67 En términos generales, el Tribunal concluye que el desarrollo de la red básica de carreteras está progresando y logrando resultados para la población que se desplaza por la red. La financiación de la UE y las medidas de la Comisión contribuyeron positivamente al logro de estos resultados. Sin embargo, algunos factores clave impiden la plena funcionalidad de la red básica de la RTE-T.

68 La finalización de la red básica de la RTE-T progresa, pero la mayoría de los Estados miembros de Europa central y oriental siguen presentando retrasos. Entre 2007 y 2017, se construyeron en la UE alrededor de 3 100 km de autopistas (mayoritariamente de la RTE-T), para lo cual la financiación de la UE ha contribuido enormemente desde 2007, con más de 40 000 millones de euros asignados a la red de la RTE-T. Como resultado, en el período de programación 2007-2013 se construyeron alrededor de 2 400 km de nuevas carreteras de la RTE-T, y se espera que se construyan 2 000 km más con el apoyo de la UE del período de programación 2014-2020. Gracias a estas medidas, se han logrado algunos resultados positivos en favor de las personas que se desplazan por la red, como una reducción de los tiempos de desplazamiento y un aumento de los kilómetros conducidos por autopistas (véanse los apartados ***14*** a ***24*** y ***28*** a ***30***).

69 La Comisión ha desempeñado un importante papel estratégico: sobre la base de su propuesta, se introdujeron las redes básica y global, así como los nueve corredores de la red básica. Además, la financiación del MCE se centró en la red básica, que comprende también los tramos transfronterizos. En relación con los Fondos EIE, la Comisión ha intervenido en los Estados miembros mediante el procedimiento de condicionalidad *ex ante* y la negociación de acuerdos de asociación y programas operativos con los Estados miembros para dar prioridad a la red de la RTE-T (véanse los apartados ***25*** a ***27***).

70 Sin embargo, esta medida no siempre se tradujo en la aplicación de un mismo grado de prioridad si se orientaba la inversión específicamente a la red básica. De los Fondos EIE disponibles para 2014-2020, los Estados miembros destinaron el 66 % fuera de la red básica de la RTE-T, a pesar de que en los Estados miembros beneficiarios de la mayor parte de la ayuda de los Fondos EIE para carreteras, el nivel de finalización de la red básica era bajo en el momento en que se negociaron las asignaciones en la UE (véanse los apartados ***32*** a ***35***).

71 El Tribunal halló otro obstáculo para la movilidad sin fisuras a lo largo de la red básica de carreteras de la RTE-T: algunos tramos transfronterizos no están completos y no hay un enfoque suficientemente coordinado para garantizar las zonas de estacionamiento seguras e infraestructuras de combustibles alternativos (véanse los apartados ***36*** a ***43***).

Recomendación 1 – Conceder prioridad a la inversión en la red básica de carreteras

La Comisión debería:

a) garantizar que los Estados miembros cuenten con una planificación adecuada para finalizar toda la red básica de la RTE-T en 2030, indicando los plazos y la disponibilidad presupuestaria. Debería prestarse atención especial a los tramos transfronterizos, especialmente en los Estados miembros que no avanzan en estas zonas.

Plazo: Revisión de 2021 del Reglamento de la RTE-T

b) adoptar las medidas adecuadas para que los Estados miembros prioricen el presupuesto disponible del Fondo de Cohesión y del FEDER para carreteras en inversión en la red básica con vistas a finalizarla de aquí a 2030, especialmente en los Estados miembros cuyos avances han sido escasos hasta la fecha.

Plazo: Al adoptar acuerdos de asociación y programas operativos para el período de programación 2021-2027

72 Las deficiencias en la supervisión de la Comisión frenan su capacidad de tomar medidas correctoras oportunas en caso necesario. La supervisión de la Comisión no siempre abarca toda la red básica y carece de objetivos intermedios que le permitan evaluar sus progresos hacia la finalización de la red básica a lo largo del tiempo y realizar previsiones fiables sobre su posible finalización de aquí a 2030. Además, los datos no son puntuales, su fiabilidad se ve afectada por la falta de un enfoque uniforme y no existen indicadores de resultados (véanse los apartados ***44*** a ***55***).

Recomendación 2 – Mejorar los mecanismos de seguimiento

La Comisión debería mejorar su sistema de seguimiento para poder supervisar los avances en el desarrollo de la red básica de la RTE-T y adoptar las medidas preventivas que se establecen en el Reglamento de la RTE-T. El marco de supervisión debería abarcar toda la red básica e incluir los siguientes elementos:

a) Objetivos intermedios para evaluar los avances realizados por los Estados miembros;

b) Un enfoque sistemático y uniforme con plazos fijos para que los Estados miembros proporcionen datos sobre la finalización de la red básica y para que la Comisión pueda tramitarlos y publicarlos; el sistema debería estar diseñado para permitir la supervisión de los resultados, como los tiempos de desplazamiento, la velocidad media y la capacidad para ayudar a evaluar el impacto de la red básica de la UE.

Plazo: Revisión de 2021 del Reglamento de la RTE-T

73 Si el mantenimiento de los Estados miembros es insuficiente, se pone en riesgo el estado de la red básica de carreteras a medio y largo plazo. Los presupuestos nacionales de mantenimiento están disminuyendo de forma constante en vez de evolucionar en consonancia con la extensión cada vez mayor de la infraestructura y el envejecimiento de los enlaces clave. Aunque puede tener un impacto sobre la plena funcionalidad de la red básica de aquí a 2030, la Comisión no tiene medios para verificar si los Estados miembros disponen de un sistema sólido que garantice el correcto mantenimiento de sus redes (véanse los apartados ***56*** a ***66***).

Recomendación 3 – Reforzar el enfoque del mantenimiento

Para garantizar el pleno funcionamiento de la red básica de carreteras a medio y largo plazo, la Comisión debería adoptar las medidas apropiadas en la revisión del Reglamento de la RTE-T para mejorar la planificación del mantenimiento a largo plazo por parte de los Estados miembros y proporcionar información sobre los recursos financieros necesarios para cubrir los costes de mantenimiento a largo plazo de la infraestructura existente y planificada.

Plazo: Revisión de 2021 del Reglamento de la RTE-T

El presente informe ha sido aprobado por la Sala II, presidida por Iliana Ivanova, Miembro del Tribunal de Cuentas Europeo, en Luxemburgo en su reunión de 11 de marzo de 2020.

Por el Tribunal de Cuentas

Klaus-Heiner Lehne
Presidente

Anexos

Anexo I – Asignaciones finales del FEDER y del Fondo de Cohesión a proyectos de carreteras, 2007-2013 (millones de euros)

	Total Carreteras	Autopistas	Autopistas de la RTE-T	Carreteras nacionales	Carreteras regionales o locales
Bélgica	40,3	0	0	0	40,3
Bulgaria	1 050,7	0	673,3	334,6	42,9
Chequia	3 835,8	257,4	1 326,0	883,4	1 369,0
Dinamarca	0	0	0	0	0
Alemania	2 008,7	147,1	339,9	311,9	1 209,8
Estonia	318,6	0	273,2	45,4	0
Irlanda	64,0	42,1	0	21,9	0
Grecia	5 086,1	96,6	3 870,1	362,0	757,4
España	3 168,5	863,8	823,8	152,0	1 328,9
Francia	201,2	162,1	0	0	39,1
Croacia	35,1	0	0,3	34,7	0,1
Italia	1 235,5	437,7	0	345,2	452,7
Chipre	82,3	60,3	0	0	22,0
Letonia	639,3	323,6	315,7	0	0
Lituania	827,8	0	423,7	281,3	122,8
Luxemburgo	0	0	0	0	0
Hungría	3 187,4	0	1 068,1	1 373,9	745,4
Malta	94,7	0	72,3	14,0	8,4
Países Bajos	24,5	0	0	0	24,5
Austria	0	0	0	0	0
Polonia	16 736,0	1 846,4	8 526,3	2 291,0	4 072,3
Portugal	804,7	0	396,9	8,6	399,2
Rumanía	3 925,1	0	1 784,3	472,1	1 668,7

Eslovenia	443,2	24,0	179,1	120,2	119,9
Eslovaquia	2 031,9	332,7	1 020,2	473,6	205,4
Finlandia	28,6	0	0	18,0	10,6
Suecia	18,8	0	0	2,6	16,2
Reino Unido	246,1	0	190,1	11,1	44,9
CB	409,1	4,4	9,8	1,1	393,9
UE	**46 543,8**	**4 598,2**	**21 292,9**	**7 558,6**	**13 094,1**

Nota: CB se refiere a la cooperación territorial europea.
Nota: En gris, los Estados miembros visitados.

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de la Comisión. En este cuadro no se incluye la financiación de la RTE-T.

Anexo II – Asignaciones finales del FEDER y del Fondo de Cohesión a proyectos de carreteras, 2014-2020 (millones de euros)

	Total Carreteras	RTE-T básica (nueva)	RTE-T global (nueva)	Enlaces secundarios a la RTE-T (nuevos)	Otras carreteras nacionales y regionales (nuevas)	Carreteras locales (nuevas)	RTE-T reconstruida	Otras carreteras reconstruidas
Bélgica	53,2	0	0	0	9,5	12,0	0	31,7
Bulgaria	737,7	572,3	0	0	0	0	0	165,3
Chequia	2 921,3	307,4	537,0	223,4	837	0	229,5	787,1
Dinamarca	0	0	0	0	0	0	0	0
Alemania	0	0	0	0	0	0	0	0
Estonia	267,1	24,4	24,4	0	0	0	218,2	0
Irlanda	0	0	0	0	0	0	0	0
Grecia	1 311,4	35,2	499,8	201,7	89,8	0	110,8	374,0
España	389,6	0	0	43,8	169,3	0	10,4	166,2
Francia	0	0	0	0	0	0	0	0
Croacia	400,0	330,0	0	0	0	0	0	70,0
Italia	148,7	0	0	69,1	0	0	0	79,6
Chipre	26,5	0	0	0	0	0	26,5	0
Letonia	673,4	0	0	0	0	0	377,7	295,7

Lituania	466,3	86,9	0	0	0	0	222,7	156,7
Luxemburgo	0	0	0	0	0	0	0	0
Hungría	1 343,0	160,0	500,0	103,5	40,0	67,3	160,0	312,1
Malta	52,3	0	0	0	0	0	52,3	0
Países Bajos	0	0	0	0	0	0	0	0
Austria	0	0	0	0	0	0	0	0
Polonia	14 596,2	4 362,2	4 332,7	1 760,8	684,1	70,1	606,4	2 779,9
Portugal	56,9	0	0	0	40,9	0	0	16,0
Rumanía	3 714,8	1 988,4	464,2	17,9	30,8	65,5	82,2	1 065,6
Eslovenia	132,0	0	63,5	68,4	0	0	0	0
Eslovaquia	1 842,9	1 078,6	209,4	0	186,8	0	0	368,2
Finlandia	22,9	0	0	0,7	6,3	1,1	0	14,9
Suecia	6,8	0	0	0	0	0	0	6,8
Reino Unido	119,1	0	0	0	0	0	110,5	8,6
UE	**29 282,0**	**8 945,5**	**6 630,9**	**2 489,3**	**2 094,3**	**216,0**	**2 207,3**	**6 698,6**

Nota: En gris, los Estados miembros visitados.

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de la Comisión. En este cuadro no se incluye la financiación del MCE.

Anexo III – Asignaciones de los Fondos EIE a redes de carreteras para el período 2014-2020

Estado miembro	Red básica	Red global	Fuera de la red RTE-T	Estado de finalización de la red básica de carreteras en 2013
Bélgica	0 %	0 %	100 %	99 %
Bulgaria	78 %	0 %	22 %	45 %
Chequia	15 %	22 %	63 %	55 %
Estonia	50 %	50 %	0 %	34 %
Grecia	7 %	42 %	51 %	76 %
España	1 %	1 %	98 %	100 %
Croacia	83 %	0 %	17 %	60 %
Italia	0 %	0 %	100 %	77 %
Chipre	50 %	50 %	0 %	73 %
Letonia	28 %	28 %	44 %	88 %
Lituania	42 %	24 %	34 %	7 %
Hungría	18 %	43 %	39 %	81 %
Malta	50 %	50 %	0 %	53 %
Polonia	32 %	32 %	36 %	33 %
Portugal	0 %	0 %	100 %	100 %
Rumanía	55 %	13 %	32 %	41 %
Eslovenia	0 %	48 %	52 %	100 %
Eslovaquia	58 %	11 %	31 %	39 %
Finlandia	0 %	0 %	100 %	71 %
Suecia	0 %	0 %	100 %	71 %
Reino Unido	47 %	46 %	7 %	100 %
UE	**34 %**	**27 %**	**39 %**	**74 %**

Nota: En gris, los Estados miembros visitados.

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de la Comisión.

Abreviaciones y glosario

Acuerdos de asociación: Acuerdos suscritos entre la Comisión Europea y cada Estado miembro para el período de programación 2014-2020. Establecen los planes de las autoridades nacionales sobre cómo utilizar la financiación de los Fondos EIE, y definen los objetivos estratégicos y las prioridades de inversión de cada país vinculándolos al objetivo general de la Estrategia Europa 2020 para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador.

Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes: La Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes comenzó a funcionar el 1 de enero de 2014 en la ejecución de partes de los siguientes programas de la UE: el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE), Horizonte 2020, y programas anteriores (RTE-T y Marco Polo 2007-2013).

Condiciones *ex ante* (reemplazadas por las condiciones favorables para 2021-2027): Condiciones basadas en criterios predefinidos que se establecen en el Reglamento sobre disposiciones comunes y se consideran requisitos previos necesarios para el uso eficaz y eficiente de la financiación de la UE prevista en estos acuerdos. Al preparar los PO para el FEDER y el Fondo de Cohesión en el período de programación 2014-2020, los Estados miembros tienen que valorar si se cumplen estas condiciones; de no ser así, deben elaborar planes de acción para garantizar su cumplimiento antes del 31 de diciembre de 2016.

FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Regional): Fondo de la UE que refuerza la cohesión económica y social en la UE financiando inversiones para reducir los desequilibrios entre regiones.

Fondo de Cohesión: Fondo de la UE para reducir las disparidades económicas y sociales en la UE mediante la financiación de las inversiones en los Estados miembros en los que la renta nacional bruta por habitante es inferior al 90 % de la media de la UE.

Fondos EIE (Fondos Estructurales y de Inversión Europeos): Los cinco fondos principales de la UE que prestan apoyo al desarrollo económico en toda la UE gestionados de manera conjunta por la Comisión Europea y los Estados miembros. Entre ellos se cuenta el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), el Fondo Social Europeo (FSE), el Fondo de Cohesión (FC), el Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (Feader) y el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP).

Gestión compartida: Método de ejecución del presupuesto de la UE por el que la Comisión delega tareas de ejecución a los Estados miembros, pero conservando la responsabilidad final.

Gestión directa: Método de ejecución directa del presupuesto de la UE por parte de los departamentos de la Comisión.

MCE (Mecanismo «Conectar Europa»): Mecanismo que, desde 2014, ha prestado ayuda financiera a tres sectores: el transporte, la energía y las tecnologías de la información y de las comunicaciones (TIC). En el transporte, las prioridades son los corredores intermodales de transporte y un transporte más limpio.

Pacto Verde Europeo: Nueva estrategia de crecimiento de la UE destinada a transformar la UE en una sociedad justa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, en la que haya cero emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050 y el crecimiento económico esté disociado del empleo de recursos.

Programa operativo (PO): Marco básico para aplicar los proyectos de cohesión financiados por la UE en un período establecido que refleja las prioridades y los objetivos recogidos en acuerdos de asociación entre la Comisión y los Estados miembros individuales. Los proyectos que figuran en el PO deben contribuir a un determinado número de objetivos fijados en la UE de los ejes prioritarios del PO. La financiación de los PO puede provenir del FEDER, del Fondo de Cohesión o del FSE. El Estado miembro elabora un PO que ha de ser aprobado por la Comisión antes de que se puedan abonar pagos con cargo al presupuesto de la UE; además, solo pueden modificarse durante el período de programación si ambas partes están de acuerdo.

RTE-T (Red Transeuropea de Transporte): Conjunto de redes planificadas de carreteras, ferrocarril, transporte aéreo y vías navegables en Europa. El desarrollo de infraestructuras de la red transeuropea de transporte está estrechamente ligado a la aplicación y ulterior desarrollo de la política de transporte de la UE.

RESPUESTAS DE LA COMISIÓN AL INFORME ESPECIAL DEL TRIBUNAL DE CUENTAS EUROPEO

«RED BÁSICA DE CARRETERAS DE LA UE: SE HAN REDUCIDO LOS TIEMPOS DE DESPLAZAMIENTO, PERO TODAVÍA NO ES PLENAMENTE FUNCIONAL»

RESUMEN

I. El desarrollo de la red básica multimodal de la RTE-T para el año 2030 sigue siendo una tarea de gran importancia. Gracias a los esfuerzos de la Comisión y de los Estados miembros, desde la adopción del Reglamento de la RTE-T en 2013 se ha producido un progreso considerable para conseguirlo, también en lo que respecta a la infraestructura de transporte por carretera. No obstante, el continuo desarrollo de la red de carreteras también debe considerar las principales prioridades relacionadas con la descarbonización, la digitalización y la seguridad del transporte. El Fondo de Cohesión y el FEDER podrán servir de apoyo a las inversiones en la infraestructura de carreteras, incluida la red básica de carreteras, siempre que esté justificado a la vista de los objetivos estipulados en el Tratado y en el Pacto Verde Europeo y las características socioeconómicas y territoriales de los Estados miembros y de las regiones implicadas.

VIII. El Tratado determina que el FEDER y el Fondo de Cohesión, entre otros, fomentarán un desarrollo armonioso por medio del apoyo de medidas que refuercen la cohesión económica, social y territorial (art.174 TFUE).

De este modo, el ámbito de aplicación del apoyo del FEDER es mucho más amplio que la red (básica) de la RTE-T. El Fondo de Cohesión apoya proyectos que pertenecen al ámbito del medio ambiente y a la red transeuropea en el ámbito del transporte, mediante los que se cubren tanto la red global como la básica.

En el régimen de gestión compartida, la Comisión no se encarga de seleccionar proyectos para el apoyo del FEDER y del Fondo de Cohesión. Tales responsabilidades recaen sobre la autoridad de gestión, de conformidad con el artículo 67 del RDC.

Véase asimismo la respuesta de la Comisión al apartado 32.

XII. La Comisión acepta las recomendaciones y remite a sus respuestas a las recomendaciones 1 a 3.

INTRODUCCIÓN

06. En virtud de lo dispuesto en el artículo 176 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, *el Fondo Europeo de Desarrollo Regional estará destinado a contribuir a la corrección de los principales desequilibrios regionales dentro de la Unión mediante una participación en el desarrollo y en el ajuste estructural de las regiones menos desarrolladas y en la reconversión de las regiones industriales en declive.* Así pues, el FEDER tiene por objeto apoyar a aquellas inversiones en la RTE-T que mejor contribuyan al desarrollo socioeconómico de las regiones desfavorecidas (p.ej. tramos de la RTE-T en nodos urbanos).

OBSERVACIONES

32. Las carreteras básicas de la RTE-T solo constituyen aproximadamente el 1 % de todas las carreteras pavimentadas de la UE, lo que explicaría la asignación del 79 % de las dotaciones del FEDER a carreteras no pertenecientes a la RTE-T.

Alrededor del 57 % de las dotaciones del Fondo de Cohesión destinadas a carreteras se asignaron a las RTE-T básicas, mientras que el 43 % fueron para RTE-T globales. Al considerar la diferencia de longitud entre las carreteras de la RTE-T básicas y globales (las RTE-T globales son un 75 % más largas que las básicas), la intensidad media del apoyo del Fondo de Cohesión a las carreteras de la RTE-T básicas fue más del doble que la correspondiente a las RTE-T globales (es decir, 169 000 EUR/km vs. 72 400 EUR/km).

Asimismo, los fondos de la UE no son las únicas fuentes para financiar las inversiones en las RTE-T básicas. Con arreglo a lo establecido en el principio de adicionalidad, las contribuciones de los Fondos EIE no deben sustituir a los gastos estructurales públicos o equivalentes de un Estado miembro.

33. En Chequia solo el 15 % de los Fondos EIE se han atribuido a la red básica, mientras que la mayoría de las ayudas de los Fondos EIE no se destinaron a la RTE-T. Varios proyectos de importancia en la red básica de la RTE-T a los que estaba previsto destinar Fondos EIE no recibieron finalmente financiación y fueron retirados por las autoridades checas por problemas con el cumplimiento del acervo medioambiental de la EU.

Véase asimismo la respuesta de la Comisión al apartado 32.

38 a) Los tramos que se mencionan estarán sujetos a vigilancia y a una mayor atención durante las negociaciones previstas con las autoridades de Chequia para los programas posteriores a 2020. La Comisión dará prioridad a aquellos tramos que corresponda, en base a su nivel de preparación y a los fondos disponibles para el sector del transporte por carretera.

b) Bulgaria ha publicado recientemente su estrategia para el año 2030 en la que se prevé la culminación de la red básica de carreteras de la RTE-E para el año 2030, y en la que, por tanto, se hará hincapié en tales secciones. Dichas secciones se tratarán con más detalle en las futuras negociaciones con Bulgaria sobre la programación posterior a 2020.

Recuadro 3 – El puente del Danubio

Bulgaria está trabajando actualmente en una vía rápida entre Vidin y Botevgrad financiada mediante asignaciones presupuestarias nacionales.

La Comisión está al corriente de la situación y destacó el escaso desarrollo de las conexiones clave en el norte del país en su informe por país de 2019, en particular en su anexo D. Este punto se tratará con más detalle en las futuras negociaciones con Bulgaria sobre la programación posterior a 2020.

39. Actualmente, se está debatiendo ante el colegislador conceder unas competencias delegadas con las que consagrar unos estándares para el establecimiento de espacios de estacionamiento seguros[1]. En diciembre de 2019, el colegislador llegó a un nuevo acuerdo sobre la nueva legislación y, actualmente, las dos instituciones se encuentran en proceso de adoptarlo (previsto para julio de 2020).

43. La Directiva 2014/94/UE no incluye requisitos vinculantes por los que los Estados miembros deban instalar infraestructuras de repostaje de hidrógeno. El desarrollo y la publicidad de los

[1] Revisión del Reglamento (CE) n.º 561/2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo

vehículos implicados era (y todavía es) menos avanzada que la de vehículos que funcionan con otras energías alternativas incluidas en la Directiva.

54. Durante el periodo de programación actual, los indicadores de resultados se definen en cada país para mejorar la adaptación del marco de supervisión a los retos y objetivos determinados en los programas operativos individuales.

55. El desarrollo de las carreteras de la RTE-T no es un objetivo independiente de los Fondos EIE, sino una de las herramientas que conducen a la cohesión entre objetivos y políticas. Así pues, el sistema de indicadores de resultados de los Fondos EIE deberían tenerlo en cuenta.

64. Bulgaria informó a la Comisión de su intención de reinvertir los ingresos procedentes de los gravámenes aplicables al tráfico y a los peajes para el desarrollo y el mantenimiento de las infraestructuras de carreteras. También, a partir de 2020, contarán con los ingresos procedentes de los impuestos de peaje sobre los vehículos de transporte por carretera de gran tonelaje, con los que se espera contribuir a la culminación de la red básica de carreteras búlgara.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

70. Véase asimismo la respuesta de la Comisión al apartado 32.

Recomendación 1 – Priorizar la inversión en la red básica de carreteras

a) La Comisión acepta la recomendación.

b) La Comisión acepta la recomendación.

Los Estados miembros y la Comisión comparten la responsabilidad sobre la creación de la red de la RTE-T. Hay financiación en forma de subvenciones de la Unión Europea disponible para el apoyo específico del MCE, el FC y el FEDER.

Para el Fondo de Cohesión y el FEDER, la programación para el periodo comprendido entre 2021 y 2027 se realizará de conformidad con lo dispuesto en los requisitos de concentración temática de la legislación en materia de política de cohesión y con base en el Anexo D del informe por país del Semestre Europeo de 2019.

Un objetivo clave es la reducción de los desequilibrios regionales en el desarrollo de un sistema de transporte europeo sostenible e inteligente. Las prioridades en este contexto incluirán, entre otras, la descarbonización, la digitalización y la seguridad.

En lo que se refiere a la aprobación de los programas, las inversiones en carreteras podrán incluirse cuando se justifiquen en vistas a los objetivos ecológicos de la UE y a las características socioeconómicas y territoriales de los Estados miembros y de las regiones implicadas. Este apoyo económico incluye, entre otros, proyectos sobre la red de carreteras básicas de la RTE-T.

Recomendación 2 – Mejorar los mecanismos de seguimiento

a) La Comisión acepta la recomendación.

La Comisión propondrá incluir objetivos intermedios para los corredores de la red básica en los planes de trabajo de los corredores, en los que se incluirán casi todos los tramos transfronterizos. b) La Comisión acepta la recomendación.

Recomendación 3 –Reforzar el enfoque del mantenimiento

La Comisión acepta la recomendación y la tendrá en cuenta en la futura revisión del Reglamento de la RTE-T, tal y como se ha anunciado.

Equipo auditor

En los informes especiales del Tribunal de Cuentas Europeo se exponen los resultados de sus auditorías de las políticas y programas de la UE o de cuestiones de gestión relativas a ámbitos presupuestarios específicos. El Tribunal selecciona y concibe estas tareas de auditoría con el fin de que tengan el máximo impacto 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, especializada en la inversión en los ámbitos de gasto de cohesión, crecimiento e inclusión, presidida por Iliana Ivanova, Miembro del Tribunal. La auditoría fue dirigida por Ladislav Balko, Miembro del Tribunal, asistido por Branislav Urbanic, jefe de Gabinete, y Zuzana Frankova, agregada de Gabinete; Pietro Puricella, gerente principal; Aleksandra Klis-Lemieszonek, jefa de tarea; y los auditores Marjeta Leskovar, Fernando Pascual Gil, Svetoslav Hristov, Zuzana Gullova y Valeria Rota. Zuzanna Filipski y Petra Karkosova prestaron asistencia lingüística.

De izquierda a derecha: Pietro Puricella, Zuzana Gullova, Svetoslav Hristov, Ladislav Balko, Fernando Pascual-Gil, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Branislav Urbanic y Marjeta Leskovar.

Cronología

Evento	Fecha
Aprobación del plan de fiscalización / Inicio de la auditoría	23.1.2019
Envío oficial del proyecto del informe a la Comisión (u otras entidades auditadas)	16.1.2020
Aprobación del informe definitivo tras el procedimiento contradictorio	11.3.2020
Recepción de las respuestas oficiales de la Comisión (o de otras entidades auditadas) en todas las lenguas	24.3.2020

DERECHOS DE AUTOR

© Unión Europea, 2020.

La política de reutilización del Tribunal de Cuentas Europeo (el Tribunal) se aplica mediante la Decisión del Tribunal de Cuentas Europeo n.º 6-2019 sobre la política de datos abiertos y de reutilización de documentos.

Salvo que se indique lo contrario (por ejemplo, en menciones de propiedad 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 está permitida la reutilización, siempre y cuando se dé el crédito apropiado y se indiquen los cambios. El reutilizador no debe distorsionar el significado o el mensaje original de los documentos. El Tribunal no será responsable de las consecuencias de la reutilización.

El usuario deberá obtener derechos adicionales si un contenido específico representa a personas privadas identificables, por ejemplo, en fotografías del personal del Tribunal, o incluye obras de terceros. Cuando se obtenga el permiso, este cancelará el permiso general antes mencionado e indicará claramente cualquier restricción de uso.

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

El software o los documentos cubiertos por derechos de propiedad industrial, como patentes, marcas comerciales, diseños registrados, logotipos y nombres, están excluidos de la política de reutilización del Tribunal y el usuario no está autorizado a utilizarlos.

La familia de sitios web institucionales de la Unión Europea pertenecientes al dominio «europa.eu» ofrece enlaces a sitios de terceros. Dado que el Tribunal no controla dichos sitios, le recomendamos leer atentamente sus políticas de privacidad y derechos de autor.

Utilización del logotipo del Tribunal de Cuentas Europeo

El logotipo del Tribunal de Cuentas Europeo no debe ser utilizado sin el consentimiento previo del Tribunal.

ES	PDF	ISBN 978-92-847-4497-8	ISSN 1977-5687	doi:10.2865/010238	QJ-AB-20-009-ES-N
ES	HTML	ISBN 978-92-847-4507-4	ISSN 1977-5687	doi:10.2865/04602	QJ-AB-20-009-ES-Q

Las carreteras desempeñan un papel importante en el transporte de la UE puesto que por ellas circula la mayor parte del tráfico de pasajeros y de mercancías. El Tribunal evaluó los avances hacia la consecución del objetivo de la UE de completar una red básica de carreteras de la RTE-T plenamente operativa, y el papel que desempeñó la Comisión. Constató que el desarrollo de la red básica de carreteras de la RTE-T, con apoyo financiero de la UE y las medidas de la Comisión, avanza y, por tanto, se logran resultados para las personas que se desplazan por la red. Sin embargo, algunos factores clave impiden la plena funcionalidad de la red básica de carreteras de la RTE-T. El Tribunal recomienda que la Comisión priorice la inversión en la red básica, aumente sus mecanismos de seguimiento y refuerce su planteamiento respecto del mantenimiento.

Informe Especial del Tribunal de Cuentas Europeo con arreglo al artículo 287, apartado 4, segundo párrafo, 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/Pages/ContactForm.aspx
Sitio web: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors