



## LÍNEA DE ACTUACIÓN 7.1: CONSTRUCCIÓN DE UN ESPACIO ÚNICO EUROPEO DE TRANSPORTE

### CONTEXTO Y DIAGNÓSTICO

La conexión de España con la UE constituye uno de los principales objetivos de cara a asegurar la movilidad de nuestros ciudadanos y mercancías con el centro de gravedad europeo, buscando reducir al máximo los inconvenientes de nuestra situación periférica.

Esta conexión se fundamenta principalmente en el desarrollo de la **Red Transeuropea de Transporte (RTE-T o TEN-T, por sus siglas en inglés)** que es uno de los pilares de las políticas de la Unión en materia de transporte. La Red se estructura en gran medida sobre las infraestructuras actuales y se desarrollará a futuro mediante la creación de otras nuevas y la rehabilitación y mejora de las existentes.

La RTE-T constituye una red multimodal y, por lo tanto, comprende todos los modos de transporte, no solo en cuanto a sus infraestructuras, sino también las aplicaciones telemáticas y las medidas de fomento de la gestión y el uso eficientes de dichas infraestructuras que permitan la creación y el funcionamiento de unos servicios de transporte sostenibles y eficientes.

En cuanto al diseño de la Red y al mecanismo de ayuda para su financiación, éstos han quedado regulados en dos reglamentos comunitarios y una directiva relacionada con su implementación:

- El Reglamento (UE) 1315/2013 sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), que se define como *“una estructura de doble capa, consistente en una red global, y la red básica, que se establece sobre la red global”*, con horizontes temporales de finalización, a más tardar el 31 de diciembre de 2050 en el caso de la red global y el 31 de diciembre

de 2030 en el caso de la red básica. La Unión Europea ha iniciado el proceso de revisión del Reglamento y se prevé que a finales de 2021 se presente una propuesta legal por parte de la Comisión, pudiendo quedar aprobado definitivamente en el año 2023.

- El Reglamento (UE) 2021/1153 de 7 de julio de 2021 por el que se establece el **Mecanismo «Conectar Europa»** y se derogan los Reglamentos (UE) 1316/2013 y (UE) 283/2014, que servirá para regular el nuevo Marco Financiero Plurianual 2021-2027.
- La Directiva (UE) 2021/1187 del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2021 sobre la racionalización de las medidas para avanzar en la realización de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T).

Fundamentalmente, la RTE-T debe lograrse mediante la interconexión de redes interoperables en cada país, eliminando los cuellos de botella de las infraestructuras existentes y creando los enlaces transfronterizos que les den continuidad para constituir un espacio único europeo de transporte.

Para dar respuesta a las nuevas exigencias de la demanda, la innovación y las nuevas tecnologías en el transporte cobran un papel fundamental en los viajes internacionales y de larga distancia en los que pueden haber implicados varios operadores y modos distintos. Prueba de ello son las importantes mejoras en los servicios obtenidas en todos los modos de transporte a través de la implantación de nuevos sistemas de aplicaciones telemáticas, como, por ejemplo, los sistemas ITS en carreteras, los sistemas de gestión de tráfico (TMS) y cuestiones específicas para material rodante de mercancías (TAF) y viajeros (TAP) en el ferrocarril, SESAR en el aéreo, VTMS en el marítimo o RIS en el fluvial.

Igualmente, la innovación y las nuevas tecnologías deben jugar un papel crucial en la descarbonización del sector de los transportes, a través del despliegue de infraestructuras de producción y suministro de combustibles alternativos que permitan un transporte más limpio y sostenible a largo plazo. Esto contribuirá a dar cumplimiento a los compromisos adquiridos por la UE, y en consecuencia por España, sobre la reducción de emisiones al medio ambiente.

Dentro de la red básica, los corredores multimodales transeuropeos constituyen las secciones prioritarias sobre las que se concentra mayoritariamente la ayuda aportada por la UE. A nivel nacional, desde el 7 de julio de 2021 se han incluido importantes ampliaciones en los corredores Atlántico y Mediterráneo para el marco financiero plurianual 2021-2027, con las que, por ejemplo, todos nuestros actuales puertos de la red básica pasan a formar parte de los corredores europeos.

En líneas generales, en España los modos viario, marítimo y aéreo no presentan problemas para el cumplimiento de los requisitos de la red básica en 2030 conforme establece el Reglamento 1315/2013 mientras que **en el modo ferroviario existen algunos puntos críticos** para alcanzar este

hito. El desarrollo de las infraestructuras ferroviarias de la red básica en los próximos años se contempla en la *"Estrategia Indicativa de desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras de la RFIG"*, de la que ya se ha elaborado un borrador, que forma parte de la documentación que está sirviendo de base al proceso de evaluación ambiental estratégica que en la actualidad se está llevando a cabo.

Además de las infraestructuras interoperables que definen la RTE-T, cobra especial relevancia para completar el desarrollo de un espacio único europeo de transporte la gestión del tráfico y buscar formas para optimizar el uso de las infraestructuras incluyendo patrones de movilidad más sostenibles.

En este sentido, es preciso dotar al sistema de una mayor flexibilidad que permita acomodar adecuadamente la capacidad disponible y reforzar el impulso para que los avances tecnológicos se implementen de manera ágil y homogénea en toda Europa.

En el ámbito del transporte internacional de larga distancia el tráfico aéreo ha venido creciendo de forma ininterrumpida durante los últimos años (a excepción del periodo comprendido durante la pandemia del COVID 19 de forma coyuntural) y ha alcanzado un volumen que tiene como

consecuencia un notable descenso de su calidad y también una merma de la productividad y competitividad del transporte aéreo a nivel europeo. La razón se situaría en la falta de capacidad disponible en el espacio aéreo para atender la demanda actual y con mayor motivo la futura.

Con el objetivo de mejorar el desempeño del sistema de gestión del espacio aéreo (ATM) en Europa y hacer frente de forma satisfactoria a un tráfico aéreo cada vez más congestionado, en 2004 se lanzó la iniciativa comunitaria sobre **Cielo Único Europeo** que, a pesar de haber supuesto mejoras notables, no ha avanzado al ritmo necesario y el espacio aéreo europeo sigue estando fragmentado y presentando notables ineficiencias.

Desde el Ministerio se ha venido trabajando intensamente para mejorar la capacidad del espacio aéreo español. Como iniciativa

reciente, se ha impulsado el proyecto 'BCN A PUNT' en el aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, actualmente en desarrollo, y que persigue la implantación de medidas medio-largo plazo para mejorar la operativa en el mismo. Otras iniciativas destacables puestas en marcha desde el Grupo Fomento para la mejora global de la capacidad de nuestro Sistema de Navegación Aérea son el Plan de Vuelo 2020 y el Plan Atenea, ambos impulsados por Enaire.

Con todo, desde el MITMA es necesario seguir avanzando para mejorar nuestro Sistema de Navegación Aérea, de manera que nuestro espacio aéreo ofrezca la capacidad necesaria para atender a la creciente demanda durante los próximos años, teniendo en cuenta los principios irrenunciables de garantía de la seguridad, la calidad y el respeto al medioambiente.

➤ **El objetivo principal de esta Línea de Actuación es el de completar el desarrollo de un espacio único europeo de transporte. La finalización de la RTE-T en España (en la actualidad el Reglamento UE 1315/2013 prevé la finalización de la red básica en 2030 y de la red global en 2050) debería formar parte de un Gran Pacto sobre las infraestructuras y, en particular para el modo ferroviario, deberá venir recogida en la "Estrategia Indicativa".**

➤ **Lograr este objetivo debe ir acompañado con las nuevas condiciones de contorno que se derivan de las nuevas exigencias de interoperabilidad, multimodalidad, seguridad y descarbonización, y apoyarse en la innovación y en las nuevas tecnologías del sector del transporte.**

➤ **En el desarrollo del espacio único europeo cobra especial relevancia la resolución del problema de la congestión del espacio aéreo en el continente europeo pues puede restringir la movilidad aérea de ciudadanos y mercancías. Buena parte de estas soluciones van a provenir de la aplicación de tecnología e innovaciones a los sistemas de gestión del tráfico aéreo.**



## MEDIDAS PROPUESTAS

### MEDIDA 7.1.1: CONTRIBUIR A LA CREACIÓN DE UN ESPACIO FERROVIARIO EUROPEO ÚNICO

Crear una red ferroviaria interoperable con el resto de la red transeuropea, dando cumplimiento al Reglamento (UE) 1315/2013 sobre orientaciones de la Unión para el desarrollo de la RTE-T, en cuanto a los requisitos de los parámetros ferroviarios que son necesarios adecuar, actuando de forma prioritaria en función de los tráfico.

Las actuaciones concretas necesarias para desarrollar esta medida figuran en la Estrategia Indicativa de desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras de la RFIG en España, en el marco del EJE 2 de la Estrategia.

### MEDIDA 7.1.2: CONTRIBUIR A LA CREACIÓN DEL CIELO ÚNICO EUROPEO

Continuar con el despliegue de esta iniciativa reglamentaria de la UE, cuyo pilar tecnológico lo representa SESAR como mecanismo que gestiona y concentra todas las actividades de I+D+i y de despliegue coordinado de la UE en la gestión del tráfico aéreo.

Finalizar el despliegue de las actuaciones identificadas en la actual edición del Plan Maestro ATM europeo, que incorpora las principales propuestas del Estudio de Arquitectura de Espacio Aéreo (AAS) llevado a cabo por la empresa común SESAR (SJU), que han sido apoyadas por el grupo de sabios (Wise Persons Group- WPG), se ajustan plenamente a la visión de la Estrategia de Aviación de la UE y permitirán alcanzar el cielo europeo digital en el horizonte temporal 2040-2050, ofreciendo un sistema de gestión del tráfico totalmente escalable capaz de gestionar el creciente tráfico aéreo, tanto tripulado como no tripulado.

Adicionalmente y bajo el nuevo marco reglamentario SES2+, que aboga por la implantación de un Cielo Único Digital, se desarrollará una estrategia para la mejora del sistema de navegación aérea en España. Esto supondrá necesariamente potenciar el uso de la tecnología, un aumento progresivo del nivel de colaboración y automatización, y el uso de conceptos como el 'Big Data', la inteligencia artificial, etc. El objetivo final será dotar a nuestro sistema de la capacidad necesaria para atender a la demanda durante los próximos años con los niveles de calidad y eficiencia que exigen los usuarios del Sistema de Transporte Aéreo y nuestros ciudadanos.

También se debe destacar el papel de la Agencia de la UE para el Programa Espacial, EUSPA. Esta Agencia tiene por misión principal aplicar el Programa Espacial de la UE y ofrecer servicios fiables, seguros y protegidos en materia espacial, que eleven al máximo sus beneficios socioeconómicos para la sociedad y las empre-

sas europeas. Al favorecer el desarrollo de sectores innovadores y competitivos en toda la cadena industrial, la EUSPA impulsa un crecimiento basado en la innovación en la economía europea y contribuye a la protección de los ciudadanos de la UE y la seguridad de la Unión y los Estados miembros, al tiempo que refuerza la autonomía estratégica de la UE. Desde junio de 2021 el MITMA cuenta con un representante como vicepresidente del Consejo de Administración de EUSPA.

### MEDIDA 7.1.3: COORDINAR EL DESARROLLO DE LOS TRAMOS TRANSFRONTERIZOS DE LOS CORREDORES EUROPEOS

Creación de Grupos de Alto Nivel con los máximos responsables de los Ministerios competentes en infraestructuras y transporte y con la Comisión, para coordinar y consensuar el desarrollo de las infraestructuras comunes y para organizar servicios rápidos, periódicos y de alta frecuencia (ferroviarios y marítimos) a lo largo de los corredores europeos Atlántico y Mediterráneo.

Con esta medida se pretende impulsar y reforzar el papel de los Grupos Técnicos que con carácter habitual vienen trabajando en la coordinación y desarrollo de las infraestructuras y servicios de transporte en los tramos transfronterizos.

### MEDIDA 7.1.4: DESPLEGAR REDES DIGITALES DE ALTA CAPACIDAD

En línea con los objetivos de la Comisión, se desarrollarán actuaciones que permitan la implementación de una cobertura ininterrumpida con los sistemas 5G en todas las rutas de transporte principales, priorizando la Red Básica de la RTE-T.

Constituyen un referente idóneo, como casos de uso, las soluciones híbridas con tecnología convencional de balizas, junto con la tecnología 5G, que ya se están desarrollando en España a través de cinco proyectos piloto que abarcan más de 500 km de la Red Básica.

Esta medida, que podrá contar con financiación comunitaria del Mecanismo Conectar Europa (CEF por sus siglas en inglés) según lo señalado en el Reglamento (UE) 2021/1153, se desarrolla a nivel nacional de acuerdo con lo establecido en el EJE 5 de la Estrategia.

### MEDIDA 7.1.5: DESPLEGAR INFRAESTRUCTURAS DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

Desarrollo del mercado e implantación de la infraestructura de suministro de combustibles alternativos, establecida en el Marco de Acción Nacional de Energías Alternativas en el Transporte elaborado en cumplimiento de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014<sup>1</sup>.

La actuación debe ser consecuente con el Acuerdo de París sobre cambio climático en vigor y, en este sentido, debe de acelerarse la transición hacia una economía moderna hipocarbónica.

En consecuencia, se debe acelerar la implantación de infraestructura de combustibles alternativos, en primer lugar en la red básica, especialmente en los Corredores europeos.

### MEDIDA 7.1.6: FINALIZAR LA RED BÁSICA DE LA RTE-T A NIVEL NACIONAL

Crear un marco estable de inversión que permita cumplir con las orientaciones y horizontes establecidos por la UE para la puesta en servicio de la Red Básica de la RTE-T, priorizando los corredores europeos multimodales en base a los Planes de Trabajo<sup>2</sup> aprobados para cada corredor.

En este sentido, el programa C6.I1 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) persigue avanzar en el desarrollo de los corredores nacionales y europeos. La inversión está centrada en actuaciones en los corredores europeos Atlántico y Mediterráneo y responde a la financiación de una cartera de proyectos seleccionada por el MITMA para completar y mejorar la infraestructura ferroviaria y facilitar la intermodalidad.

Para facilitar el cumplimiento y seguimiento de esta medida, se considera necesario el desarrollo de un Sistema de Información Geográfica y un visualizador (visualizador HERMES de la RTE-T en España) al que se hace referencia en el Eje 5 de la Estrategia.

1. El 7 de julio de 2021 se publicó la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo.

2. El Plan de Trabajo incluye una descripción de las características del corredor, así como una lista de proyectos que es necesario desarrollar para cumplir con los criterios de interoperabilidad de cada modo que forman parte del mismo para cumplir con el Reglamento 1315/2013, entre otras materias.