

## 5. PREGUNTAS.

### 5.3. CON RESPUESTA ESCRITA.

[10L/5300-1833] [10L/5300-1834] [10L/5300-1835] [10L/5300-1836] [10L/5300-1837] [10L/5300-1838] [10L/5300-1839]  
[10L/5300-1840]

#### Contestaciones.

#### PRESIDENCIA

De conformidad con el artículo 102.1 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial del Parlamento de Cantabria de las contestaciones dadas por el Gobierno a las preguntas con respuesta escrita, de las que ha tenido conocimiento la Mesa de la Cámara en sesión celebrada el día de hoy.

Santander, 17 de diciembre de 2021

EL PRESIDENTE DEL  
PARLAMENTO DE CANTABRIA,

Fdo.: Joaquín Gómez Gómez.

#### [10L/5300-1834]

TAREAS REALIZADAS POR EL GOBIERNO SIENDO VICEPRESIDENTE EN MATERIA DE TRANSPORTES DENTRO DE LA CONFERENCIA DE REGIONES PERIFÉRICAS MARÍTIMAS (CRPM), PRESENTADA POR D. CRISTÓBAL PALACIO RUIZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO.

"2016

En 2016, nos centramos en analizar cómo se estaba distribuyendo el dinero del Mecanismo Conectar Europa (CEF) 2014-2020.

El objetivo era alimentar con evidencias una postura en la CRPM para pedir un reequilibrio del presupuesto CEF para el resto del período de programación 2014-2020 y más allá. Los resultados de esta encuesta/estudio sirvieron de base para la elaboración del "Documento de Posición" en este ámbito que se presentó en la Asamblea General de la CRPM celebrada en las Azores.

2017

En 2017, la Comisión propone la revisión del Mecanismo Conectar Europa y Cantabria preside el grupo de trabajo de transporte de la Comisión del Arco Atlántico.

Elaboramos una contribución a la revisión del mecanismo Conectar Europa y lo enviamos al resto de regiones atlánticas. Y elaboramos una declaración de las regiones de la CAA sobre la futura política de transportes de la UE.

Incluimos la conexión ferroviaria Santander-Bilbao y la inclusión del Puerto de Santander en la nota técnica de la CRPM sobre la revisión del Mecanismo Conectar Europa (MCE) de junio de 2017, que proponía que se añadieran nuevas secciones de vías férreas y de autopistas del mar en el anexo 1 del Reglamento CEF.

"Conexión Santander-Bilbao. Sería fundamental para el desarrollo de la región que la conexión con Bilbao formara parte de la Red Básica".

En el Comité de las Regiones, celebrado en octubre, se debatió y aprobó el dictamen sobre la revisión del Mecanismo Conectar Europa.

Desde Cantabria, presentamos enmiendas en las que solicitábamos que el porcentaje de financiación destinado a proyectos fuera de la Red Básica se incrementara en la revisión del reglamento y que así estos territorios pudieran asociarse a la Red Básica. Y, por otro lado, invocamos los principios de accesibilidad y cohesión territorial para solicitar que los mapas del futuro, post 2023, los tengan en cuenta.

2018



El trabajo de Cantabria se centró en la propuesta MCE II y en la revisión que se iba a iniciar del Reglamento RTE-T.

En cuanto al primer tema, junto con el resto de regiones de la CRPM hicimos llegar nuestras propuestas de enmiendas a los eurodiputados. El Consejero Francisco Martín se reunió con el Sr. Colson, jefe de unidad en la DG MOVE. Nos invitó a hacer presión en el momento en que se iniciara la revisión del Reglamento RTE-T, ya que la revisión del CEF II y del anexo con las nuevas conexiones no era para nosotros por no estar en la red básica. El objetivo tenía que ser entrar en la red básica en la revisión del Reglamento RTE-T. Y defender el carácter transfronterizo de las conexiones prioritarias para nosotros ("la conexión de este tramo de la red global al corredor es importante para la conexión transfronteriza (con Francia) o para optimizar la inversión en la red básica").

Los eurodiputados presentaron más de 1.000 enmiendas al borrador de la propuesta MCE II presentada en agosto. Varios eurodiputados tuvieron en cuenta las enmiendas discutidas y acordadas en la última reunión del Grupo de trabajo de transporte de la CRPM.

Las comisiones parlamentarias TRAN e ITRE votaron el Informe en noviembre y el PE votó el 12 de diciembre. El informe final del PE incluía varios puntos importantes para la CRPM que fueron propuestos por Cantabria:

- Establecía que el Programa debería ayudar a promover la accesibilidad y conectividad territorial de todas las regiones de la Unión;
- Promovía la cohesión territorial, social y económica consolidada entre los objetivos del Programa;
- Creaba un nuevo criterio de selección relativo a conectividad y accesibilidad territorial, incluyendo a las regiones ultraperiféricas e islas;
- Permitía un aumento en la tasa de cofinanciación del 30% al 50% para acciones relacionadas con las autopistas del mar o medidas de apoyo a la accesibilidad territorial y la conectividad;
- Pedía que el Programa fomentara un cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles, como el ferrocarril, el transporte urbano limpio, el transporte marítimo y las vías navegables interiores;
- Integraba los enlaces marítimos en la definición de "enlaces transfronterizos".

La descarbonización y la ecologización del transporte seguían siendo las principales prioridades del Programa en el Informe del PE.

La Comisión Europea inició también en 2018 el trabajo destinado a llevar a cabo una revisión del Reglamento TEN-T en 2023. Este trabajo comenzó en octubre con un primer período de feed-back para la hoja de ruta para la consulta sobre la evaluación de las directrices de las TEN-T ([https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2018-4706847\\_en](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2018-4706847_en)).

En 2018, se negocia también una propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (UE) nº 1316/2013 con respecto a la retirada del Reino Unido de la Unión.

El informe del Parlamento Europeo es interesante para Cantabria ya que puede encontrar en él argumentos para defender su posición:

- Pedía a la Comisión que estableciera un fondo de adaptación para compensar el impacto negativo de una salida no negociada en el sector del transporte y en los territorios afectados mediante el apoyo al esfuerzo financiero que debería realizarse para adaptarse a las nuevas conectividades. Así, el informe creaba un Fondo de Emergencia para adaptarse a la retirada del Reino Unido de la Unión. Esto es el origen del Fondo de Adaptación al Brexit cuyo reparto se ha realizado recientemente.

- Creaba una nueva sección en el Corredor Atlántico que conectaba Irlanda;
- También apoyaba el enlace marítimo entre Irlanda y los Puertos del Mar del Norte – Corredor Mediterráneo.

2019

En 2019, se desarrolla la consulta pública sobre la revisión del Reglamento RTE-T. Tres fases:

- Una consulta pública que estuvo abierta durante 3 meses a partir de principios de 2019.



• Una consulta dirigida a las partes interesadas apropiadas, en forma de un estudio de evaluación dirigido por consultores. La CRPM respondió a esta consulta basándose en las respuestas recibidas de las regiones miembros de las comisiones Mar del Norte y Atlántico. Cantabria participó en esta consulta interna. Se insistía en el impacto del Brexit y se pedían soluciones en el Atlántico para salvar las conexiones con Irlanda.

• Varias conferencias, trabajo en el comité de los Estados miembros, foros del Core Network Corridor y talleres sobre diversos temas.

La Comisión Europea anunciaba que quería publicar su propuesta en el segundo semestre de 2021, o a principios de 2022 a más tardar.

¿Qué hizo Cantabria a nivel de la CRPM?

-La Secretaría General envió una breve consulta a cada Comisión Geográfica basada en 4 puntos (espíritu del Reglamento, gobernanza, metodología y mapas/secciones) que servirían de base para la reflexión a finales de abril.

-Como se ha dicho, una consulta interna estuvo abierta a las regiones durante un mes y tuvo como resultado:

•Una breve posición que se debatió en la reunión de la CRPM en Donegal el 13 de junio y que se presentó como respuesta de la CRPM a la consulta de la Comisión.

•Un anexo que recogía la lista de las modificaciones de los mapas que las regiones apoyaban en cada Comisión geográfica.

2020

Se publicó un primer documento de trabajo interno sobre la revisión del Reglamento RTE-T en el verano de 2020. En junio de 2020, la comisaria de transportes compareció ante la comisión TRAN del PE y presentó los primeros resultados de la consulta sobre la revisión del Reglamento 1315/2013 sobre el desarrollo de la red transeuropea de transporte (RTE-T).

Aunque todavía esperaban recibir más contribuciones, las ya recibidas a esta consulta (la CRPM envió la suya en la que participó Cantabria), que comenzó en abril de 2019, identificaban dos vías de trabajo para la revisión del reglamento de la RTE-T.

1. Esta revisión debería, por un lado, permitir mejorar la calidad de las infraestructuras. En particular, será necesario hacer obligatoria las infraestructuras que permitan el uso de combustibles alternativos y tener en cuenta las necesidades de la movilidad militar.

2. La revisión del reglamento debería comprender también la planificación y ejecución de proyectos de infraestructuras. La comisaria reconoció que algunos podrían no estar terminados para 2030, como se había previsto originalmente, pero ampliar este plazo no es posible, la única forma de avanzar es reforzar las obligaciones que tienen los Estados Miembros y aplicar los instrumentos comunitarios. La Comisión publicaría un primer documento de trabajo en noviembre.

En julio de 2020, tuvo lugar un BP de la CRPM celebrado por videoconferencia. En el mismo, participó el Consejero de industria, innovación, transporte y comercio del Gobierno de Cantabria, Francisco Martín, que intervino en la sesión dedicada al transporte en su condición de vicepresidente en el área de transporte del BP de la CRPM.

En esta sesión se presentó una declaración propuesta por Cantabria y respaldada por el resto de miembros del Buró Político de la CRPM. El Consejero invitó al resto de miembros del BP a adherirse a la misma.

En abril 2021, nos remitieron desde la CRPM un borrador de Posición Política titulada "Hacia una red transeuropea de transporte preparada para el futuro", que fue aprobada por procedimiento escrito por los miembros del Buró Político.

Este documento contiene los mensajes clave de la CRPM con vistas a la próxima revisión del Reglamento RTE-T y es el resultado del trabajo realizado con los miembros del Grupo de Trabajo de Transportes reunidos el 30 de marzo de 2021.

Complementa la respuesta de la CRPM a la consulta pública de la CE que acompaña a la evaluación de impacto para la revisión del Reglamento RTE-T. Cantabria se ha sumado a la respuesta de la CRPM.



En la Asamblea General anual de la CRPM celebrada el 14 de octubre de 2021 se celebró una sesión sobre transporte en el que participaron Pablo Fábregas, en representación de la comisaria Vălean, y Karima Delli, Presidenta de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo. La Consejera de Presidencia participó en esta sesión.

Karima Delli recordó que el sector del transporte debe reducir drásticamente sus emisiones. Para ello, pidió un mayor desarrollo del transporte ferroviario, especialmente su cobertura en términos de red y suministro. En cuanto a las mercancías que pasan por los puertos, éstas deben estar conectadas a líneas ferroviarias eficaces y a plataformas multimodales para evitar la congestión. En este sentido, la eurodiputada instó a la Unión Europea a no dejar de lado la reforma de la RTE-T. En su opinión, y haciéndose eco de la intervención de Paula Fernández, sería importante garantizar una mejor cobertura territorial de los puertos de la red básica, orientar la financiación europea hacia inversiones verdes y desarrollar las autopistas del mar y el cabotaje marítimo.

Pablo Fábregas Martínez, miembro del Gabinete de la Comisaria de Transportes, Adina Vălean, coincidió con la presidenta de la comisión de transportes del PE en la necesidad de desarrollar el ferrocarril.

El Sr. Fabregas recordó la importancia de la RTE-T. La Comisión publicará su propuesta de revisión en diciembre de 2021. Prestaría especial atención a la conexión con las redes de transporte local.

Coincidió con el Vicepresidente de la CRPM en la enorme necesidad de financiación. A este respecto, explicó que el Mecanismo Europeo de Interconexión (MIE) sigue siendo el principal apoyo a la red RTE-T al centrarse en los enlaces transfronterizos que faltan. No obstante, el Sr. Fabregas destacó la importancia de los instrumentos de la política de cohesión. Por último, mencionó las oportunidades que ofrecen los nuevos instrumentos de los planes de recuperación y el mecanismo de recuperación y resiliencia.

Paula Fernández Viaña, Consejera del Gobierno de Cantabria, expuso el reto al que se enfrenta su región por la falta de una conexión ferroviaria entre Santander y Bilbao en el País Vasco. Al Sr. Fábregas le pidió su opinión sobre las medidas que podría tomar la Región para acelerar la puesta en marcha de este eslabón perdido.

En respuesta a la pregunta de Cantabria, Fábregas explicó que la revisión de la RTE-T tiene dos dimensiones principales: el reglamento y los mapas. En los mapas, el año 2030 se acerca muy rápidamente y la primera prioridad de la Comisión Europea es mantener la estabilidad de la red básica y acelerar su aplicación. Reconoció que 2050 está muy lejos, pero reveló que la Comisión está pensando en las prioridades posteriores a 2030."