Dictamen del Comité Económico y Social Europeo spbre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (UE) n.º 1316/2013 por lo que respecta a la retirada del Reino Unido de la Unión

[COM(2018) 568 final-2018/0299(COD)]

(2019/C 62/48)

Ponente general: **Stefan BACK**

Consultas	Parlamento Europeo, 10.9.2018
	Consejo, 11.9.2018
Fundamento jurídico	Artículos 172 y 304 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
Sección competente	Sección de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información
Decisión de la Mesa	18.9.2018
Aprobado en el pleno	17.10.2018
Pleno n.º	538
Resultado de la votación	118/1/0
(a favor/en contra/abstenciones)	

1. **Conclusiones y recomendaciones**

1.1. El CESE acoge favorablemente la propuesta de la Comisión como una medida de preparación que responde a la necesidad de garantizar la cohesión de la RTE-T y adaptar el corredor de la red básica mar del Norte — Mediterráneo a una situación en la que el Reino Unido no formará parte de la RTE-T.

1.2. El CESE recomienda que la Comisión tome nota de la situación de Irlanda tras la retirada del Reino Unido y estudie seriamente las posibles consecuencias negativas para la economía de la UE y de Irlanda. En este contexto, se recomienda que se tomen precauciones adicionales al diseñar los nuevos trazados.

1.3. El CESE considera que son necesarias una o varias conexiones directas entre la parte continental de la UE e Irlanda para preservar la cohesión del corredor de la red básica mar del Norte — Mediterráneo y garantizar las operaciones de transporte entre Irlanda y la parte continental de la UE sin controles fronterizos.

1.4. El CESE opina que cuando el Reino Unido deje de formar parte de la RTE-T y el transporte a través de este país sea más lento debido a los controles fronterizos, es probable que cambien los itinerarios de los flujos de tráfico hacia y desde Irlanda.

1.5. El CESE observa que la configuración de los corredores propuesta por la Comisión fue cuestionada durante el procedimiento de consulta que precedió a la propuesta, por diversas razones, en particular, la idoneidad de la elección de los puertos y la necesidad de reconsiderar el trazado del corredor de la red básica del Atlántico.

1.6. El CESE recuerda que el objetivo de la RTE-T es garantizar la cohesión, la eficiencia y la sostenibilidad del transporte; la red básica es el elemento estratégico más importante para tal fin.

1.7. Por consiguiente, el CESE cuestiona la configuración del nuevo tramo de corredor propuesto, ya que puede no corresponder a los flujos de tráfico futuros y, por ende, no alcanzar el objetivo de los corredores de la red básica de la RTE-T de facilitar los flujos de tráfico de larga distancia más importantes.

1.8. El CESE observa, asimismo, que algunos de los puertos que podrían cobrar protagonismo en las nuevas circunstancias no son puertos principales, por lo que no cumplen un criterio básico para formar parte de un corredor de la red básica, y que no está prevista una revisión del Reglamento sobre las orientaciones para la RTE-T hasta 2023.

1.9. El CESE opina, asimismo, que probablemente no se pueda predecir aún con certeza cómo evolucionarán los flujos de transporte en caso de que se aplique la propuesta.

1.10. Por tanto, el CESE está de acuerdo en que la configuración propuesta es una forma adecuada de abordar provisionalmente la situación hasta que se produzcan cambios en los flujos de tráfico.

1.11. No obstante, el CESE lamenta que no se haya realizado ninguna evaluación de impacto para comprobar la idoneidad de la configuración propuesta, por ejemplo, en lo que respecta a los productos perecederos, y para estudiar la configuración más eficiente y sostenible de un itinerario destinado a sustituir el puente terrestre del Reino Unido como conexión de la RTE-T con Irlanda y desde Irlanda.

1.12. El CESE recomienda, por tanto, que se añada a la propuesta una cláusula de revisión específica, en la que se estipule que la Comisión debe revisar el Reglamento adoptado en un plazo de dos años a partir de su entrada en vigor. Dicha revisión debe basarse en una evaluación de los cambios en los flujos de transporte reales entre Irlanda y la parte continental de la UE y sentar las bases de propuestas adecuadas sobre el trazado de los correspondientes corredores de la red básica de la RTE-T.

1.13. A la espera de dicha revisión, el CESE no ve ningún motivo para modificar el contenido material de la propuesta, teniendo presente que no cambiará la situación de ninguno de los principales puertos existentes en el Canal de la Mancha — que actualmente forman parte del corredor de la red básica Mar del Norte — Mediterráneo o del corredor de la red básica del Atlántico— como consecuencia de la modificación.

1.14. El CESE se pregunta por qué la propuesta no propone suprimir las conexiones existentes con el Reino Unido y a través de este país. A partir del momento en que la legislación de la UE sobre la RTE-T deje de aplicarse al Reino Unido, no habrá ningún fundamento jurídico para mantener esas conexiones, por lo que sería aconsejable suprimirlas.

2. **La Propuesta**

2.1. En el marco de las medidas previstas para preparar la retirada del Reino Unido de la Unión Europea (Brexit), la Comisión Europea ha presentado una propuesta de Reglamento que modifica el Reglamento (UE) n.º 1316/2013 por lo que respecta a la retirada del Reino Unido de la Unión (la «propuesta»).

2.2. El Reino Unido, tras haber notificado el 29 de marzo de 2017 su intención de abandonar la UE, se prepara para hacerlo a partir del 30 de marzo de 2019, de conformidad con el artículo 50 del TUE. A menos que se acuerde otra cosa mediante un acuerdo de retirada ratificado, la legislación de la UE dejará de aplicarse al Reino Unido a partir del 30 de marzo de 2019 y el Reino Unido se convertirá en un Estado no miembro, no cubierto por la RTE-T y que no forma parte de los corredores de la red básica de la RTE-T.

2.3. En su Comunicación «Preparación de la retirada del Reino Unido de la Unión Europea el 30 de marzo de 2019» (COM(2018) 556), la Comisión subrayó la importancia de estar preparado para cualquier posible resultado de las negociaciones de retirada en curso, incluida la falta de un acuerdo.

2.4. La propuesta pretende abordar una situación en la que las negociaciones en curso entre el Reino Unido y la UE no conducen al establecimiento de disposiciones transitorias en el acuerdo de retirada. En particular, tiene por objeto preservar una conexión directa dentro del corredor de la red básica del Mar del Norte — Mediterráneo con Irlanda tras la desaparición de la conexión a través del Reino Unido como parte de este corredor.

2.5. La propuesta modifica el trazado del corredor añadiendo la siguiente conexión: «*Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork — Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam*». La modificación será aplicable desde el día siguiente a aquel en que el Reglamento (UE) n.º 1316/2013 deje de ser aplicable al Reino Unido.

3. **Observaciones generales**

3.1. El CESE acoge favorablemente la propuesta de la Comisión como una medida que responde a la necesidad de garantizar la cohesión de la RTE-T y preservar el corredor de la red básica mar del Norte — Mediterráneo, también en caso de que las negociaciones en curso sobre la retirada y el acuerdo transitorio entre la UE y el Reino Unido no den lugar a un acuerdo. Así pues, la propuesta forma parte de los preparativos de la Comisión para la hipótesis más pesimista según la cual el Reino Unido abandona la UE sin llegar a un acuerdo.

3.2. La propuesta, una vez adoptada, se aplicará a partir del día en que el Reino Unido abandone la UE y la legislación de la UE dejará de aplicarse en su territorio, con lo cual este país no estará cubierto por la RTE-T.

3.3. El CESE señala que son necesarias una o varias conexiones directas entre la parte continental de la UE e Irlanda para preservar la cohesión del corredor de la red básica mar del Norte — Mediterráneo y garantizar las operaciones de transporte entre Irlanda y la parte continental de la UE sin controles fronterizos.

3.4. El CESE hace especial hincapié en la gravedad de la situación a la que se enfrentan la economía y el bienestar de Irlanda, sobre todo si se tienen en cuenta las consecuencias previstas e imprevistas de los cambios.

3.5. Reviste, pues, una importancia primordial que cualquier nuevo trazado mejore la conectividad de Irlanda con la parte continental de la UE. Aunque una gran parte del transporte de mercancías por carretera irlandés que llega a Europa continental pasa hoy por el Reino Unido, es preciso añadir conexiones marítimas entre los principales puertos irlandeses de Dublín y Cork y los puertos del corredor del Mar del Norte — Mediterráneo en el continente.

3.6. El CESE observa que la configuración de los corredores de la propuesta representa una hipótesis en la que el Reino Unido no forma parte de la RTE-T y en la que, debido a los controles fronterizos, el transporte a través del Reino Unido será más lento, y que en este nuevo contexto es probable que cambien los itinerarios de los flujos de tráfico hacia y desde Irlanda.

3.7. El CESE observa, asimismo, que el trazado que propone actualmente la Comisión ha sido cuestionado de manera detallada y también en sentido amplio. Durante el procedimiento de consulta que precedió a la propuesta, la hoja de ruta, seguida en gran medida por la propuesta, fue cuestionada por varios puertos del litoral meridional del Canal de la Mancha y por la asociación francesa de puertos y autoridades regionales, que planteó la cuestión de integrar los puertos de Dunkerque, Calais, Le Havre, Roscoff y Brest en la conexión propuesta del corredor del Mar del Norte — Mediterráneo y modificar el trazado del corredor de la red básica del Atlántico. Asimismo, algunas empresas irlandesas han cuestionado la eficacia de una conexión marítima de larga distancia como sustituto del «puente terrestre» a través del Reino Unido, ya que existen rutas marítimas más cortas, por ejemplo desde Irlanda a los puertos de Bretaña. Se ha sostenido que las rutas marítimas más cortas serán más adecuadas, por ejemplo, para las mercancías perecederas.

3.8. El objetivo de la RTE-T es garantizar la cohesión, la eficiencia y la sostenibilidad del transporte. La red básica es el elemento estratégico más importante para alcanzar estos objetivos, mientras que los corredores de la red básica tienen por objeto facilitar los flujos de transporte de larga distancia más importantes de la red básica ([1]).

3.9. Por consiguiente, el CESE cuestiona el trazado del nuevo tramo de corredor y considera que la modificación del trazado del corredor puede no corresponder a los flujos de tráfico futuros y, por ende, no alcanzar el objetivo de la RTE-T de facilitar los flujos de tráfico de larga distancia más importantes ([2]).

3.10. El CESE observa que algunos de los puertos que podrían cobrar protagonismo en las nuevas circunstancias, como Brest o Roscoff, no son puertos principales, por lo que no cumplen un criterio básico para formar parte de un corredor de la red básica, y que no está prevista una revisión del Reglamento sobre las orientaciones para la RTE-T hasta 2023.

3.11. El CESE opina, asimismo, que probablemente no se pueda predecir aún con certeza cómo evolucionarán los flujos de transporte en caso de que se aplique la propuesta.

3.12. Por tanto, el CESE está de acuerdo en que la configuración propuesta es una forma adecuada de abordar provisionalmente la situación hasta que se produzcan cambios en los flujos de tráfico.

3.13. No obstante, el CESE lamenta que no se haya realizado ninguna evaluación de impacto para comprobar la idoneidad de la configuración propuesta, por ejemplo, en lo que respecta a los productos perecederos, y para estudiar la configuración más eficiente y sostenible de un itinerario destinado a sustituir el puente terrestre del Reino Unido como principal conexión de la RTE-T entre Irlanda y la parte continental de la UE, teniendo en cuenta lo difícil que resulta predecir los cambios en los flujos de transporte que se producirían tras una retirada sin acuerdo del Reino Unido.

([1]) Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1), artículo 38.
([2]) Artículo 43, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1315/2013.

3.14. El CESE considera que las posibles consecuencias económicas, sociales y medioambientales de la medida propuesta son lo suficientemente importantes como para justificar una evaluación de impacto, tal como se establece en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación ([3]).

3.15. El CESE recomienda, por tanto, que se añada a la propuesta una cláusula de revisión específica, en la que se estipule que la Comisión debe revisar el Reglamento adoptado en un plazo de dos años a partir de su entrada en vigor. Dicha revisión debe basarse en una evaluación de los cambios en los flujos de transporte reales entre Irlanda y la parte continental de la UE y sentar las bases de propuestas adecuadas sobre el trazado de los correspondientes corredores de la red básica de la RTE-T.

3.16. A la espera de dicha revisión, el CESE no ve ningún motivo para modificar el contenido de la propuesta, teniendo presente, además, que la situación de los principales puertos del Canal de la Mancha, que actualmente forman parte del corredor, no cambiará como consecuencia de la modificación.

4. **Observaciones específicas**

4.1. El CESE se pregunta por qué la propuesta no propone suprimir las conexiones con el Reino Unido y a través de este país. A partir del momento en que la legislación de la UE sobre la RTE-T deje de aplicarse al Reino Unido, esas conexiones no podrán ampararse en el Derecho de la UE, por lo que sería aconsejable suprimirlas.

Bruselas, 17 de octubre de 2018.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Luca JAHIER

([3]) DO L 123 de 12.5.2016, p. 1. Véase, asimismo, la Comunicación de la Comisión [COM(2016) 615 final] «Legislar mejor» y la Comunicación de la Comisión [COM(2017) 651 final] «Conclusión del programa de mejora de la legislación», punto 2.3.