

EVALUACIONES DE SEGUIMIENTO Y ANÁLISIS SECTORIAL POR OBJETIVO TEMÁTICO (SADOT)

Transportes

2025



FONDO FEDER

Una manera de hacer Europa



Unión Europea



GOBIERNO
DE ESPAÑA

VICEPRESIDENCIA
PRIMERA DEL GOBIERNO

MINISTERIO
DE HACIENDA

SECRETARIA GENERAL
DE FONDOS EUROPEOS

DIRECCION GENERAL
DE FONDOS EUROPEOS

RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe de evaluación tiene por objetivo analizar la situación general del sector del transporte en paralelo con las actuaciones en este ámbito incluidas en los programas del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), a través del análisis de las principales variables que caracterizan al sector.

Las Evaluaciones de Seguimiento y Análisis Sectorial por Objetivo Temático (OT), denominadas SADOTs, son evaluaciones de carácter complementario no requeridas en el marco regulatorio de los Fondos de la Política de Cohesión. Se encuentran previstas en el Plan de Evaluación FEDER -Parte Elementos Comunes- del periodo de programación 2014-2020 para los objetivos temáticos de I+D+i, Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC), Pymes, Eficiencia Energética, Agua y Transporte.

Si bien el Plan de Evaluación estableció inicialmente una periodicidad bianual para la elaboración de estos informes de seguimiento (lo que sumaba un total de 4 informes en el periodo de programación para cada OT), a lo largo del periodo se constató que era excesiva, habida cuenta de la relativa baja frecuencia en la actualización estadística de muchas de las variables analizadas en los informes. Por ello, los comités de seguimiento de los programas FEDER aprobaron en 2021 eliminar del Plan de Evaluación FEDER los SADOTs previstos para 2021 y retrasar los de 2023 al final del periodo de programación¹.

En lo que se refiere en particular al SADOT de Transporte, en los años 2017 y 2019 fueron publicadas sendas versiones del informe, en los cuales se realizaba el análisis en dichos momentos temporales. La presente versión del SADOT será la última del periodo de programación 2014-2020.

A continuación, se recogen los principales resultados del informe, en particular los relativos a la situación del sector del transporte en nuestro país y al volumen de inversión del FEDER en este ámbito.

España es el Estado miembro con las redes de autopistas y autovías y ferroviarias de alta velocidad de mayor longitud de la UE. Esta situación es coherente con el avanzado desarrollo en nuestro país de la Red Básica² de la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T), red de transportes de la UE constituida por el conjunto de infraestructuras de transporte, aplicaciones telemáticas y medidas de gestión para el uso de dichas infraestructuras y la prestación de servicios de transporte sostenibles y eficientes en el territorio de la UE. En España el avance de su ejecución en 2019³ se sitúa entre un 83% y un 100%, en diez de los catorce indicadores utilizados para el seguimiento de la implementación de la RTE-T.

En lo referente a la demanda de transporte, y a semejanza del resto de Estados miembros de la UE, el transporte por carretera en España predomina sobre los demás modos de transporte, **tanto para viajeros como para mercancías, si bien este predominio de la**

¹ Si bien el Reglamento UE 1303/2013 establece que el periodo de programación 2014-2020 se extiende hasta 2023, por efecto de la aplicación de la regla n+3, dicho periodo de programación fue extendido por el Reglamento 2024/795 STEP en un año, permitiendo con ello presentar el cierre de los programas a lo largo de 2025, con límite febrero de 2026.

² La Red Transeuropea de Transportes se estructura en dos capas: la Red Global y la Red Básica, con horizontes temporales de ejecución diferentes, 2050 y 2030 respectivamente. La Red Básica está compuesta por aquellas partes de la red global con la máxima importancia estratégica para lograr los objetivos de la política de la red transeuropea de transporte y se encuentra definida en el Anexo I del Reglamento de Orientaciones de la RTE-T 2013/1315, modificado posteriormente por el Reglamento 2024/1679.

³ Último informe de progreso de la implementación de la Red Transeuropea de Transportes publicado.

carretera es mayor en el caso de España que en otros Estados de la UE. En cuanto al transporte de mercancías por ferrocarril, nuestro país se encuentra por debajo de la media de la UE.

Desde el punto de vista energético, aunque más del 90% del consumo de energía en el transporte se concentra en el modo carretera, cabe destacar la tendencia decreciente en el consumo energético por parte del sector y el esfuerzo sostenido de aumento de las energías renovables. Así mismo, las emisiones de gases de efecto invernadero, principalmente provenientes del modo carretera, vienen experimentando un descenso desde 2007.

Los programas operativos FEDER Plurirregional de España, así como los regionales de Extremadura, Andalucía, Melilla, Ceuta, Islas Canarias, Castilla La Mancha, Comunidad Valenciana, Islas Baleares, Cataluña, País Vasco, Madrid, Cantabria y Galicia del período de programación 2014-2020 - contemplaban inicialmente proyectos de infraestructuras de transporte en el OT 7 “Transporte sostenible” y proyectos de movilidad urbana sostenible en el OT 4 “Economía baja en carbono”. La inyección de financiación procedente de los Fondos Next Generation, a través de REACT EU, amplió para las anualidades 2021 y 2022 el alcance de los programas operativos, cubriendo también el sector del transporte a través de un nuevo OT REACT EU⁴. **La reprogramación final FEDER 2014-2020 contempla un total de 2.949 millones de euros de financiación UE en el sector del transporte**, de los cuales 2.518,8 millones de euros son FEDER y 430,3 millones de euros son fondos REACT EU. Ocho programas hacen uso de la financiación REACT EU para actuaciones en el ámbito del transporte: el PO Plurirregional de España, y los programas regionales de Andalucía, Islas Baleares, Ceuta, Cataluña, Comunidad Valenciana, País Vasco y Galicia.

Más de la mitad de los fondos destinados al sector, un **53,3%, se concentra en proyectos de infraestructuras ferroviarias, principalmente en el desarrollo de la red básica de la RTE-T**; un 29,7% se destina a proyectos de movilidad urbana sostenible y un 11,3% a proyectos de carreteras regionales; distribuyendo el 5,8% restante entre proyectos de transporte marítimo o transporte intermodal.

La ejecución total de los programas FEDER a fin de periodo de programación asciende a 3.299,4 millones de euros en términos de ayuda FEDER y REACT EU, lo que supone un 111,9% de ejecución sobre la programación.

Se puede concluir que, a pesar de que en los sucesivos periodos de programación el peso relativo de la financiación dirigida al sector del transporte en el marco de la Política de Cohesión ha venido disminuyendo de forma continuada (debido a la necesidad de incrementar la dotación de financiación europea destinada a otras prioridades, como es el caso de la competitividad y las transiciones ecológica y digital), **los Fondos han jugado un papel muy relevante en el sistema español de transporte.**

⁴ Favorecer la reparación de la crisis en el contexto de la pandemia de COVID-19 y sus consecuencias sociales y preparar una recuperación verde, digital y resiliente de la economía” (Reglamento (UE) 2020/2221 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de diciembre de 2020)