



REVISION DEL MECANISMO CONECTAR EUROPA (MCE) POST-2020: PRINCIPIOS RESPALDADOS POR LA CRPM

(Aprobada por el Buró Político de la CRPM, 10 de marzo de 2017, Gozo-Malta)

El reglamento del Parlamento y del Consejo del 11 de diciembre de 2013 por el que se crea el Mecanismo Conectar Europa (MCE) se revisará para el próximo periodo de programación. La Comisión Europea ha empezado a preparar esta revisión y deberá publicar una propuesta legislativa en 2018.

Este reglamento reviste gran importancia para las Regiones de la CRPM, ya que establece las normas de subvencionabilidad, las tasas de cofinanciación de los diferentes tipos de proyectos de transporte y los porcentajes de los recursos presupuestarios repartidos entre los objetivos.

Este proyecto de posición política se refiere al contenido de las modificaciones que deben aportarse al actual reglamento MCE. Propone integrar en el futuro reglamento los principios que defiende la CRPM: mejora de la accesibilidad de los territorios, contribución de las redes de transporte a la cohesión territorial, apoyo a los puertos y al transporte marítimo. Algunas propuestas se precisarán antes de finales de 2017, gracias a los resultados de los debates internos y a la información externa necesaria en algunos temas.

También se completará en los próximos meses con un proyecto de posición elaborado con las comisiones geográficas de la CRPM, sobre el componente geográfico del MCE, tal como se define en el Anexo 1 del reglamento actual: trazado de los 9 corredores prioritarios y lista de otros tramos prioritarios de la red básica de la RTE-T. El anexo 1 tendrá que enmendarse para que los corredores prioritarios tomen en cuenta las infraestructuras, en particular portuarias, que se sitúan en su entorno, en particular en la red global. Efectivamente dichas infraestructuras desempeñan un papel clave para alimentar los corredores.

1. Una revisión en un contexto aún impreciso

1.1. EL MCE, un instrumento reciente que abarca tres sectores

Considerando la cronología de las políticas europeas, el MCE es un instrumento reciente, ya que solo viene aplicándose desde 2014. Su principal innovación consiste en que brinda apoyo a tres sectores diferentes, que dependen, cada uno de ellos, de una Dirección General específica de la Comisión Europea: transportes, energía, telecomunicaciones.

La forma que adoptará este dispositivo después de 2020 todavía no está decidida. Por el momento, la Comisión está consultando a las partes interesadas, en el marco de la evaluación intermedia del MCE. En noviembre ha presentado un cuestionario *on line*¹ y debería presentar un informe final de estos trabajos de evaluación ante el Parlamento y el Consejo en septiembre de 2017. Ulteriormente, se acometerá un estudio de impacto más específico sobre el futuro del programa después de 2020.

1.2. Incógnitas sobre la estructura del futuro reglamento y sobre el calendario

En espera de las propuestas de la Comisión al término de la consulta, sería muy prematuro que la CRPM preparara posiciones muy detalladas, mientras sigan existiendo, entre otros, los siguientes interrogantes:

- **¿Un Fondo europeo consagrado a los transportes** después de 2020 o mantenimiento de un Fondo en tres secciones -entre ellas la de los transportes- como en el MCE actual?
- **La proporción relativa de préstamos y de subvenciones en el futuro presupuesto para transportes.** La voluntad de la Comisión de promover los instrumentos financieros –como complemento de las «subvenciones puras»- se aplica al sector de los transportes. La Comisión acaba así de lanzar una convocatoria de propuestas «blending» destinada a movilizar conjuntamente subvenciones del MCE (por un total de mil millones de euros) y financiación privada o de bancos de desarrollo nacionales/o del Banco Europeo de Inversiones, incluso en el marco del EFSI.
- **El calendario** sobre el futuro marco financiero plurianual es impreciso entre hoy y 2018, año en el que la Comisión formalizará sus propuestas legislativas. El Brexit contribuye a esta incertidumbre ya que incidirá en la disminución del presupuesto de la UE, sin saber *a priori* qué políticas resultarán las más afectadas por la reducción del presupuesto.
- **El Parlamento Europeo** es colegislador en la revisión del MCE, pero todavía no se conocen las modalidades con las que la preparará esta cita (¿informe de propia iniciativa?). Por su parte, **el Consejo** empezará a ocuparse del tema cuando comience la presidencia estonia de la UE en el segundo semestre de 2017.

Las propuestas de la CRPM se concretarán conforme vayan esclareciéndose el contexto y el calendario y se completarán con las evaluaciones llevadas a cabo por la Comisión Europea.

1.3. Es necesaria una evaluación territorial de los «comienzos» del MCE

Hoy carecemos de un elemento de análisis: la distribución geográfica de los créditos asignados por el MCE desde 2014. Aunque sabemos que el 95 % del presupuesto se ha asignado a proyectos ligados a los 9 corredores prioritarios, no se ha hecho público un reparto más pormenorizado de esa

¹ La secretaría general de la CRPM ha respondido el 6 de febrero tras el debate en el grupo de trabajo del 27 de enero: [Respuesta CRPM](#)

cantidad. Así pues, no es posible calcular cómo y en qué medida han sido favorecidos o desfavorecidos tipos de territorios o modos de transporte (por ejemplo, el transporte marítimo).

La CRPM desea contar con este análisis objetivo para argumentar mejor sus propuestas. Se están haciendo gestiones ante el Parlamento Europeo para pedirle que financie una evaluación territorial de la implementación del MCE. Esta petición también aparece mencionada en el proyecto de [declaración por escrito](#) del Parlamento Europeo sobre la necesidad de que la RTE-T apoye la accesibilidad regional.

El futuro del MCE y de su financiación después de 2020 es incierto.

Hasta 2018 la CRPM seguirá atentamente la preparación de la propuesta legislativa de un instrumento renovado. Tomará en cuenta las evaluaciones y análisis preparatorios llevados a cabo por la Comisión.

Pide al Parlamento que tome la iniciativa de una evaluación cuantitativa y cualitativa de la implementación del MCE desde 2014, desde el punto de vista de su aportación a la reducción de las disparidades de accesibilidad entre los territorios.

2. Introducir la cohesión territorial en el futuro reglamento

2.1. La accesibilidad entre los «objetivos sectoriales específicos» para los transportes

En el artículo 4.2. del actual reglamento se describen tres objetivos. La mejora de la accesibilidad de los territorios no figura entre ellos. Ello incumple el artículo 4 del reglamento RTE-T, que asigna a esta política el objetivo de «*contribuir a la accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión, incluidas las regiones remotas, ultraperiféricas, insulares, periféricas*». Así pues, **se podría introducir la mejora de la accesibilidad como cuarto objetivo.**

A cada uno de los tres objetivos actuales se le asigna un porcentaje indicativo del presupuesto del MCE². El objetivo «accesibilidad» debería también ir acompañado de una cuantificación indicativa. La CRPM podrá proponer un porcentaje en próximas etapas.

Se deberá definir e introducir como anexo al futuro reglamento **un criterio de accesibilidad**: véase capítulo 4 del presente documento.

Propuesta de la CRPM

- Introducir en el reglamento revisado un cuarto objetivo sectorial: accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión, especialmente las remotas, ultraperiféricas, insulares y periféricas.
- Dicho objetivo se sustentará en un criterio de accesibilidad definido en un anexo al reglamento.
- Se le asignará un porcentaje indicativo del presupuesto del MCE.

² 80 % para cuellos de botella, interoperabilidad, enlaces pendientes, tramos transfronterizos; 5% para sistemas de transporte sostenible y eficientes a largo plazo; 15% para integración, interconexión, interoperabilidad

2.2. Garantizar un porcentaje del presupuesto para la red global de la RTE-T³

En el reglamento actual, el porcentaje del MCE asignado a la red global queda sometido a **un límite máximo** del 5 %. Dada la fuerte presencia de proyectos periféricos en esta red global, el papel esencial que la red global desempeña para alimentar la red central y los corredores, y el carácter crucial que reviste para garantizar la accesibilidad de las periferias, la CRPM tiene que presentar una contrapropuesta.

La primera etapa que se propone es sustituir el principio de **un máximo** por el de **un mínimo**.

Queda por establecer el nivel de ese mínimo. Los debates celebrados a este respecto en la reunión del grupo de trabajo de transportes de la CRPM no han permitido llegar a una posición común. La CRPM propondrá una posición antes de que se inicien las negociaciones sobre el futuro MCE.

Propuesta de la CRPM

El reglamento revisado del MCE deberá destinar un % mínimo de su presupuesto a la implementación de la red global de la RTE-T.

3. Reforzar el apoyo del MCE al transporte marítimo

3.1. Financiación de proyectos portuarios

El nivel de subvención para obras en los puertos es actualmente del 20 %. En comparación, ese nivel es del 40 % para proyectos ferroviarios y fluviales transfronterizos. Considerando que los puertos son por naturaleza infraestructuras transfronterizas, podrían alinearse con ese porcentaje del 40 %. Sin embargo, la situación de los puertos y su capacidad financiera son, sin duda alguna, muy diversas. Su ubicación, en el centro de «ranges» muy activos o, al contrario, al margen de tales corrientes de tráfico, determina en gran medida su rentabilidad y capacidad de inversión. No parece pues racional un porcentaje de cofinanciación único.

Propuesta de la CRPM

El límite superior del nivel de subvención para obras en puertos podrá llegar hasta el 40 %. Ese nivel variará entre el 20% y 40% con arreglo a su grado de accesibilidad, que se establecerá tomando como base el anexo al reglamento donde se defina el criterio de accesibilidad.

Los puertos pertenecientes a la red global se beneficiarán del 40 %, al igual que los puertos de las regiones remotas, ultraperiféricas, insulares y periféricas.

3.2. Autopistas del Mar (AdM)

El actual reglamento prevé un porcentaje único del 30% para las acciones de apoyo a las AdM. La CRPM y su Comisión de las Islas ya se han posicionado pidiendo que dicho porcentaje se module con arreglo a criterios territoriales. El *Detailed Implementation Plan* de las AdM publicado por la Comisión

³ La «red global» corresponde al segundo nivel de prioridad de la política RTE-T; deberá estar finalizada en 2050, mientras que la «red básica» deberá estarlo en 2030

en junio de 2016 contempla la posibilidad de un porcentaje de cofinanciación preferencial para las Regiones Ultraperiféricas (RUPs).

Según el mismo principio que para las infraestructuras portuarias, la CRPM podría proponer un porcentaje comprendido entre el 30 % y el 50 % según la situación de los puertos implicados en los proyectos de AdM.

Propuesta de la CRPM

El nivel de subvención para las acciones de apoyo a las AdM se situará entre el 30% y el 50% con arreglo al grado de accesibilidad de los puertos implicados en los proyectos –tomando como base el anexo al reglamento que defina el criterio de accesibilidad.

Las regiones remotas, ultraperiféricas, insulares y periféricas se beneficiarán del 50%.

3.3. Apoyo a los servicios de transporte marítimo

El «paquete» actual RTE-T/MCE no contempla la financiación de servicios de transporte marítimo. El programa Marco Polo apoyaba la puesta en marcha de nuevos servicios, pero la Comisión Europea le puso punto final en 2013 y no tiene equivalente en la actual «caja de herramientas». Es cierto que tales servicios pueden ser financiados **por ayudas estatales**, dentro del respeto de las normas europeas de competencia, **pero no por la UE**.

Solo el artículo 32 de la RTE-T permite apoyar la implantación de servicios innovadores de transporte de mercancías. Entre sus objetivos figura, por cierto, el de *«mejorar los enlaces con las partes más vulnerables y aisladas de la Unión, en particular, con las regiones ultraperiféricas, insulares, periféricas y de montaña»*. Estas acciones son financiadas en un 20 % por el MCE. Pero en la práctica esta disposición, poco conocida y mal financiada, se utiliza poco desde 2014.

La ausencia de un instrumento consagrado al transporte marítimo perjudica el desarrollo de enlaces *con* las regiones periféricas y *entre* ellas. El riesgo que asume un armador para poner en marcha un servicio regular y la dificultad de rentabilizarlo son importantes debido a unos volúmenes de tráfico reducidos. Ello también es una limitación para la política de las Autopistas del Mar.

La presidencia maltesa de la UE hace del transporte marítimo una de sus prioridades. La CRPM se mostrará atenta a los avances realizados al respecto durante este semestre. Tomará en cuenta las posiciones de los profesionales del transporte marítimo y apoyará las iniciativas pertinentes en el marco de las negociaciones que van a iniciarse.

4. Necesidad de unos criterios de accesibilidad objetivos e incuestionables

4.1. Criterios adecuados para responder a situaciones diversas

La CRPM agrupa a regiones en situaciones muy diferentes en lo que a problemas de accesibilidad se refiere, entre los cuales:

- regiones periféricas,
- regiones insulares,
- regiones ultraperiféricas,

- regiones que afrontan situaciones climáticas invernales que dificultan el transporte,
- regiones septentrionales escasamente pobladas,
- regiones afectadas por numerosas zonas húmedas;
- y regiones que acumulan más de una de las características arriba mencionadas.

La campaña lanzada en 2014 ha permitido sensibilizar a las instituciones sobre la necesidad de tomar en cuenta el parámetro «accesibilidad» en la política europea de transportes. Pero la CRPM debe precisar esta noción de accesibilidad –de lo contrario, su mensaje podría asemejarse a un ejercicio de «wishful thinking». Por lo tanto tiene que ser capaz de proponer criterios, baremos y una modulación de los porcentajes de cofinanciación del MCE con arreglo a las situaciones territoriales. Estos elementos podrían adoptar la forma de un anexo al futuro reglamento MCE.

4.2. Existen bases jurídicas, estadísticas y cartográficas

Entre los textos de la legislación europea que tienen en cuenta la totalidad o una parte de estas situaciones, podemos mencionar:

- Artículo 174 del TFUE: *«La Unión se propondrá, en particular, reducir las diferencias entre los niveles de desarrollo de las diversas regiones y el retraso de las regiones menos favorecidas. Entre las regiones afectadas se prestará especial atención a las zonas rurales, a las zonas afectadas por una transición industrial y a las regiones que padecen desventajas naturales o demográficas graves y permanentes como, por ejemplo, las regiones más septentrionales con una escasa densidad de población y las regiones insulares, transfronterizas y de montaña».*
- Artículo 349 del TFUE sobre las RUPs: *«Las medidas (...) se referirán, en particular, a las políticas aduanera y comercial, la política fiscal, las zonas francas, las políticas agrícola y pesquera, las condiciones de abastecimiento de materias primas y de bienes de consumo esenciales, las ayudas públicas y las condiciones de acceso a los fondos estructurales y a los programas horizontales de la Unión».*
- El reglamento RGEC sobre ayudas estatales contempla disposiciones específicas en materia de transporte para las *“regiones alejadas: las regiones ultraperiféricas, Malta, Chipre, Ceuta y Melilla, otras islas que formen parte del territorio de un Estado miembro y zonas con baja densidad de población».*
- El artículo 4 del reglamento RTE-T, ya mencionado.

Ya existen trabajos de expertos o investigadores sobre la noción de accesibilidad. Entre ellos figuran los estudios y mapas realizados por el observatorio europeo ESPON⁴.

En el ámbito específico del transporte aéreo, está en estudio un «indicador de conectividad», bajo los auspicios de *Eurocontrol*, organización intergubernamental europea para la seguridad de la navegación aérea.

Por otro lado, aunque no estén directamente relacionados con las cuestiones de transporte, nuevos índices desarrollados recientemente, como el índice de progreso social (disponible a nivel NUTS II), podrían completarse con un indicador de accesibilidad. Dicho indicador podría ser utilizado pues en otras políticas comunitarias.

⁴ « Transport Accessibility at Regional/Local Scale and Patterns in Europe » TRACC – 06/02/2015
http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/AppliedResearch/TRACC/FR/TRACC_FR_Volume1_ExS-MainReport.pdf

Deben tomarse en cuenta otras fuentes y estudios.

En un contexto caracterizado por la diversidad de situaciones entre las Regiones miembros, la Secretaría General preparará una propuesta de criterios y baremos que permitan a la CRPM tomar parte en la negociación sobre el componente «accesibilidad» del MCE a partir de 2018. Para ello, se sustentará en las aportaciones de sus Regiones, y si fuera necesario, de expertos europeos reconocidos

5. Adaptación del reglamento sobre transporte ferroviario

Las adaptaciones que deben aportarse al reglamento MCE y que se han propuesto más arriba se refieren a cuestiones de accesibilidad y de transporte marítimo, que son las prioridades de la CRPM en el sector de los transportes. La CRPM podrá proponer otras adaptaciones, partiendo de las demandas expresadas por las Regiones. En la reunión del grupo de trabajo del 27 de enero, se ha propuesto enmendar el reglamento en un punto específico relativo al **transporte ferroviario**.

La RTE-T debe contribuir a crear un espacio europeo único de transportes eficiente y sostenible gracias a la interconexión e interoperabilidad de las redes de transporte nacionales. La interoperabilidad es la capacidad de la infraestructura de permitir flujos de circulación seguros e **ininterrumpidos**.

En la península ibérica, el ancho de vía existente, a excepción de las líneas de alta velocidad, es diferente del resto de la UE. Ello representa un obstáculo fundamental para la interoperabilidad del transporte ferroviario de mercancías europeo. Ahora bien, la interoperabilidad es de suma importancia para los proyectos ferroviarios, en particular transfronterizos.

La CRPM podría proponer una enmienda al artículo 4 del reglamento MCE (destinado a «eliminar los cuellos de botella, mejorar la interoperabilidad ferroviaria...»). Se permitiría así no retrasar la adaptación al ancho de vía UIC (estándar europeo) de la parte existente de la red ferroviaria española y portuguesa perteneciente a la red básica RTE-T.

Propuesta de la CRPM

Suprimir el indicador v) del artículo 4 – 2. a)*, ya que no contribuye a imponer el ancho UIC a la red existente, en contradicción con los objetivos de la RTE-T.

* «2. En el sector del transporte, el MCE brindará apoyo a proyectos de interés común contemplados en el artículo 7, apartado 2, que persigan los objetivos que figuran a continuación (...):

a) eliminar los cuellos de botella, mejorar la interoperabilidad ferroviaria, realizar conexiones donde no existan y, en particular, mejorar los tramos transfronterizos. La consecución de este objetivo se medirá por:

(...)

v) la longitud de la red ferroviaria en la Unión mejorada de acuerdo con los requisitos del artículo 39, apartado 2, del Reglamento (UE) no 1315/2013»



Contacto: Patrick ANVROIN, Director CRPM

Email: patrick.anvroin@crpm.org

La Conferencia de Regiones Periféricas Marítimas (CRPM) reúne 160 Regiones de 25 Estados miembros de la Unión Europea y de fuera de ella.

La CRPM representa a más de 200 millones de ciudadanos y trabaja en pro de un desarrollo más equilibrado del territorio europeo

La CRPM es para las Regiones a la vez un laboratorio de ideas y un *lobby*. Su principal objetivo se centra en la cohesión social, económica y territorial, en las políticas marítimas y en la accesibilidad.

www.cpmr.org

CONTACTO:

6, rue Saint-Martin, 35700 Rennes
Tel: + 33 (0)2 99 35 40 50

Rond-Point Schuman 14, 1040 Brussels
Tel: +32 (0)2 612 17 00

Email: Secretariat@crpm.org; Website: www.cpmr.org

Ref. : CRPMPPP170001