



CRPM CPMR

CONFERENCE DES REGIONS PERIPHERIQUES MARITIMES D'EUROPE
CONFERENCE OF PERIPHERAL MARITIME REGIONS OF EUROPE

6, rue Saint-Martin, 35700 RENNES - FR
Tel. : + 33 (0)2 99 35 40 50 - Fax : + 33 (0)2 99 35 09 19
email : secretariat@crpm.org - web : www.crpm.org

41° ASAMBLEA GENERAL DE LA CRPM Y 40° ANIVERSARIO DE LA CRPM

26-27 de septiembre de 2013
Saint-Malo (Bretaña, Francia)

Las Regiones Periféricas Marítimas cuya lista figura a continuación se han reunido en Saint-Malo (Bretaña, FR) los días 26/27 de septiembre de 2013 en el marco de la 41ª Asamblea General de la CRPM

ABERDEEN CITY (UK), ABERDEENSHIRE (UK), ALENTEJO (PT), ANATOLIKI MAKEDONIA THRAKI (GR), AQUITAINE (FR), ASTURIAS (ES), AUST AGDER (NO), BALEARES (ES), BASSE-NORMANDIE (FR), BORDER, MIDLAND AND WESTERN REGIONAL ASSEMBLY (IE), BORNHOLM (DK), BRETAGNE (FR), BUSKERUD (NO), CALARASI (RO), CANTABRIA (ES), CATALUNYA (ES), COMUNITAT VALENCIANA (ES), CORNWALL-KERNOW (UK), CYPRUS (DISTRICT OFFICES), DYTIKI ELLADA (GR), EDIRNE (TR), EMILIA-ROMAGNA (IT), FIFE (UK), GALICIA (ES), GÄVLEBORG (SE), GOTLAND (SE), GOZO (MT), HALLAND (SE), HAUTE-NORMANDIE (FR), HELSINKI-UUSIMAA (FI), HIGHLAND (UK), HIIUMAA & SAAREMAA (EE), HORDALAND (NO), IDA-VIRUMAA & PARNUMAA (EE), IONIA NISIA (GR), KIRKLARELI (TR), KRITI (GR), KYMENLAAKSO (FI), LA REUNION (FR), LANGUEDOC-ROUSSILLON (FR), MADEIRA (PT), MARCHE (IT), MAYOTTE (FR), MECKLENBURG-VORPOMMERN (DE), MIDTJYLLAND (DK), MOLISE* (IT), MONASTIR (TN), MØRE OG ROMSDAL (NO), MURCIA (ES), NOORD-HOLLAND (NL), NOORD NEDERLAND (NL), NORBOTTEN (SE), NORDJYLLAND (DK), NORDLAND (NO), NORD-PAS-DE-CALAIS (FR), NORTE (PT), ODESSA (UA), ÖREBRO (SE), ORKNEY (UK), OSTROBOTHNIA (FI), PÄIJÄT-HÄME (FI), PAÍS VASCO (ES), PAYS DE LA LOIRE (FR), PELOPONNISOS (GR), PODLASKIE (PL), POITOU-CHARENTES (FR), PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR (FR), RABAT-SALE-ZEMMOUR-ZAER (MA), ROGALAND (NO), SARDEGNA (IT), SHETLAND (UK), SHKODËR* (AL), SKÅNE (SE), SINOP (TR), SOGN OG FJORDANE (NO), SØR-TRØNDELAG (NO), SOUTH-WEST FINLAND (FI), STOCKHOLM (SE), SYDDANMARK (DK), TELEMAR (NO), TOSCANA (IT), TULCEA (RO), VÄSTERBOTTEN (SE), VÄSTERNORRLAND (SE), VÄSTRA GÖTALAND (SE), VENETO (IT), VEST-AGDER (NO), VESTFOLD (NO), WALES (UK), WESTERN ISLES (UK), ZADAR* (HR), ZUID-HOLLAND (NL).

(*) Observadora

En nombre de las Regiones presentes, el Presidente de la CRPM expresa su más profundo agradecimiento a la Región de Bretaña y a su Presidente Pierrick Massiot, por su hospitalidad y la acogida que les han dispensado.

Da igualmente las gracias a las autoridades regionales presentes así como a las nacionales, particularmente a Thierry Repentin, Ministro de Asuntos Europeos del Gobierno francés que ha participado en los trabajos de la Conferencia.

El Presidente de la CRPM se congratula por la participación de los representantes de las instituciones europeas, Johannes Hahn, Comisario europeo de Política Regional, y Michel Barnier, Comisario europeo de Mercado Interior y Servicios, de los Miembros del Parlamento Europeo, los Sres. Olbrycht, Alfonsi, Cadec y la Sra Thomas que les han honrado con su presencia y de los expresidentes de la CRPM.

En nombre de sus miembros la Conferencia de Regiones Periféricas Marítimas de Europa, reunida en su 41ª Asamblea General, en St. Malo (FR), ha adoptado la Declaración Final y la Resolución que figuran a continuación:

SUMARIO

DECLARACIÓN FINAL Y RESOLUCIONES	
• I. Declaración Final	p. 3
• II. Resolución:	
II.1 - Resolución sobre "Las Directrices de la UE sobre las ayudas de Estado a aeropuertos y líneas aéreas" (Resolución presentada por la Comisión Mar Báltico y la Comisión de las Islas de la CRPM)	p. 11

≈ I ≈

DECLARACIÓN FINAL

UN CUADRAGÉSIMO ANIVERSARIO ENTRE CRISIS Y ESPERANZA...

1. El cuadragésimo aniversario de la CRPM se celebra en un contexto marcado por una pertinaz crisis económica y por sus repercusiones en la población. En las regiones marítimas, como en otras partes, el paro hace estragos, especialmente el paro juvenil, y, aunque los indicadores económicos son mejores en algunos Estados que en otros, las autoridades públicas -y, por lo tanto, la UE y las Regiones- no pueden esperar a que se produzca la recuperación para adoptar medidas que respondan al problema y a una situación apremiante.
2. Ciertamente es que la Unión Europea y el Banco Central han respondido con cierta eficacia al aumento de las deudas soberanas, pero a costa de fuertes recortes en el gasto público, especialmente duros para algunos Estados de la periferia europea y para sus Regiones, miembros en su mayor parte de la CRPM.
3. Sin embargo, hay esperanza. Las Instituciones europeas han comprendido la urgencia de actuar a escala del continente. En julio pasado alcanzaron un acuerdo sobre el marco financiero 2014-2020 en unos plazos que permiten contemplar una implementación sin retraso de los instrumentos renovados. Se ha incorporado de forma rápida y consensuada una iniciativa específica sobre el empleo de los jóvenes, lo que demuestra la capacidad de actuación de la Unión. **Las primeras a quienes acuden los ciudadanos, la Regiones, deben ser los principales agentes de una recuperación económica sostenible y han de apoyar, pues, esta iniciativa.**

EL ACUERDO SOBRE EL PRESUPUESTO DE LA UNIÓN CREA PERSPECTIVAS... LAS REGIONES VIGILANTES ANTE LA FUTURA APLICACIÓN

4. La CRPM **acoge positivamente el acuerdo alcanzado el pasado 27 de junio sobre el Marco Financiero Plurianual (MFP), pero lamenta su falta de ambición, ya que por primera vez en la historia de la UE se plasmará en una reducción del presupuesto.**
5. La CRPM se congratula por la flexibilidad introducida gracias al Parlamento Europeo dentro de las grandes rúbricas, ya que permitirá evitar que los créditos europeos no utilizados sean devueltos a los presupuestos nacionales.
6. La cláusula de revisión general intermedia del marco financiero, introducida igualmente por iniciativa del Parlamento Europeo, añade un grado pertinente de flexibilidad y permitirá a los Eurodiputados elegidos en 2014 incidir en la construcción europea del final de este decenio, lo que contribuirá a reforzar la democracia dentro de la UE. **Para la CRPM, esta revisión significa igualmente el deber de movilizarse para estar en condiciones de presentar propuestas sobre las reasignaciones presupuestarias cuando éstas se preparen.**
7. En cambio, la CRPM lamenta que no se haya realizado ningún avance sensible en la estructura del apartado de ingresos del presupuesto: **el aplazamiento programado del aumento de los recursos propios puede considerarse una oportunidad perdida para construir una Unión más comunitaria y menos intergubernamental.**
8. En el momento en que se celebra esta Asamblea General, aún no se han adoptado formalmente las decisiones finales sobre los reglamentos de los instrumentos para movilizar este presupuesto plurianual, aunque en junio y julio se ha alcanzado un acuerdo político sobre una gran parte de este "paquete", con motivo del diálogo a tres bandas entre el Parlamento, el Consejo y la Comisión. La CRPM permanecerá vigilante durante las próximas semanas hasta su validación. **Prestará especial atención a la introducción de la condicionalidad macroeconómica para los Fondos Estructurales, algo que rechaza.**

PERO EL ÉXITO DEPENDE DE LA CONFIANZA DEPOSITADA EN LAS REGIONES Y EN SU IMPLICACIÓN

9. Como se ha puesto de relieve en el documento «*Las Regiones en el centro de un nuevo pacto para Europa*», la crisis económica puede contrarrestar los progresos de la regionalización en Europa debido a dos mecanismos simultáneos: por un lado, el nivel regional puede ser considerado por sus detractores como generador de gastos administrativos adicionales y, por lo tanto, de aumento de la presión fiscal, y, por otro lado, ciertos movimientos políticos, al flirtear con el populismo y la xenofobia, desacreditan el “proyecto regional”.
10. Las regiones de la CRPM no reconocen, claro está, la validez de estos supuestos riesgos, tanto más cuanto que ha sido pionera en la promoción de las Regiones a nivel europeo, dando lugar más tarde al Comité de las Regiones.
11. Cuando a las Regiones se les han confiado responsabilidades de gestión de créditos europeos, por ejemplo en las políticas de cohesión o de desarrollo rural, el resultado ha sido casi siempre positivo tanto en términos de valor añadido europeo como de adaptación a las necesidades reales de los territorios.
12. **La CRPM invita pues a las Instituciones europeas a reforzar su cooperación con las Regiones en la aplicación de las políticas 2014-2020.** En estos últimos años se ha creado con el Parlamento Europeo una auténtica complicidad. La CRPM hará todo lo posible para desarrollarla y ayudará a los Eurodiputados a organizarse en intergrupos sobre temas relacionados con los territorios y el mar
13. Invita igualmente a la Comisión y al Consejo a hacer todo lo posible para que las disposiciones de aplicación de los futuros reglamentos tomen en cuenta las características específicas regionales. Dentro del respeto de las instituciones y, aunque las autoridades regionales no sean miembros de derecho de las instancias de comitología, deberán crearse mecanismos de consulta con las Regiones para evitar que instrumentos virtuosos pierdan su valor añadido por falta de adaptación a los territorios y a su población.

LA POLÍTICA DE COHESIÓN ES LA PIEDRA ANGULAR

14. **La CRPM ha seguido luchando para defender la política de cohesión como la principal política europea en favor del crecimiento y el empleo y como apoyo a la cohesión territorial.** En el transcurso de las negociaciones, la CRPM y sus Regiones miembros se han movilizadado contra los recortes presupuestarios solicitados por el Consejo en la política de cohesión, principalmente en lo que respecta a las regiones más desarrolladas, las regiones en transición y la cooperación territorial.
15. Además de las negociaciones sobre el presupuesto, la CRPM se ha movilizadado en favor de una política de cohesión adaptada a la realidad y a las necesidades de los territorios y ha propuesto una serie de enmiendas sobre la concentración temática. Una de las principales reivindicaciones es ampliar la esfera del FEDER para que este fondo pueda financiar las infraestructuras en las regiones más desarrolladas, incluidas las de investigación y desarrollo. Agradecemos el apoyo del Parlamento Europeo a esta propuesta emblemática y a su integración en el acuerdo final.
16. **La CRPM siempre ha defendido el principio según el cual las Regiones deben ocupar el centro de la política de cohesión como actrices de pleno derecho y se ha movilizadado para apoyar las disposiciones que refuerzan la gobernanza multinivel y la cooperación.** El acuerdo alcanzado entre el Parlamento Europeo y el Consejo en diciembre pasado sobre el apartado “gobernanza” respalda plenamente el objetivo de la CRPM y su “pacto territorial”, aunque es demasiado pronto para determinar el impacto real de estas propuestas en la gobernanza de la política de cohesión.
17. La CRPM se felicita de la creación en los reglamentos de una verdadera cláusula de revisión intermedia de los Fondos Estructurales y de que dicha cláusula no penalice a los Estados miembros y regiones que gocen de disposiciones complementarias. **Sin embargo, lamenta profundamente el desfase entre el periodo de referencia seleccionado para el cálculo de las dotaciones de los Fondos Estructural para 2014-2020 (el promedio de los años 2007-2008-2009) y el inicio del nuevo periodo de programación (2014).** Tal desfase implica que la política de cohesión no se centrará en los territorios con mayores dificultades, sin contar los territorios que tendrían mucho que ganar si se tuviera en cuenta el periodo 2008-2009-2010.
18. La CRPM se ha posicionado igualmente sobre una serie de puntos en proceso de negociación, como la condicionalidad denominada “ex ante” aplicable a los Fondos Estructurales, que, según la CRPM, no debe ser fuente de mayores cargas administrativas. **Criticamos el concepto según el cual los Fondos Estructurales estarían sometidos a condiciones de tipo macroeconómico y la CRPM estudiará con mayor**

detenimiento la relación entre la política de cohesión y la reforma en curso de la gobernanza económica europea, en particular la noción de “doble sanción” para las regiones.

19. La CRPM también ha respaldado al Parlamento Europeo para que **la política de cohesión refuerce realmente la cohesión territorial en Europa, particularmente en lo que concierne al reconocimiento, en los Reglamentos, de las características propias** de las Regiones ultraperiféricas y otros territorios con desventajas permanentes (territorios insulares, de montaña y escasamente poblados). Es de lamentar, no obstante, que se ha tratado el apartado territorial de la política de cohesión como el verdadero “pariente pobre” de la política de cohesión.
20. Algo especialmente revelador es la poca atención prestada a lo dispuesto en el Artículo 174 del Tratado sobre los territorios con desventajas permanentes. Así, la cuestión insular, que sin embargo fue planteada en la reunión informal de Ministros de Cohesión celebrada en Chipre a finales de 2012 y que se mencionó explícitamente en las Conclusiones del Consejo de febrero de 2013 sobre el Marco Financiero Plurianual, no goza a fin de cuentas de ninguna atención especial ni de ninguna línea presupuestaria. **A este respecto, la CRPM piensa trabajar para que se respete claramente lo dispuesto en el Artículo 174 del Tratado.**
21. Concretamente, la CRPM centrará sus esfuerzos en la cuestión clave de los mecanismos de asignación de los Fondos Estructurales y de inversión a los Estados miembros para el periodo post-2020, para que los criterios de asignación tomen en cuenta la importancia (variable según los países) de los territorios con desventajas permanentes en el territorio de los mismos.

EL MAR, ELEMENTO CLAVE PARA EL CRECIMIENTO DEL TERRITORIO EUROPEO EN SU CONJUNTO

22. La CRPM se felicita por el impulso dado a la Europa del Mar a través del enfoque de crecimiento azul, la declaración de Limassol y el informe Danellis, así como por la plasmación concreta de tales orientaciones en las políticas europeas post-2014. Ahora es el momento de utilizar estos medios. Desde esta perspectiva, la CRPM contribuirá a movilizar los diferentes fondos disponibles.
23. En la movilización de dichos medios se deberá buscar el equilibrio entre las diferentes dimensiones del crecimiento azul y en el posicionamiento de la UE como escala pertinente.
 - **Un primer reto consiste en potenciar al máximo el concepto de crecimiento azul como garantía de la integridad del entorno marino, al tiempo que se desarrollan la innovación marítima, las empresas, las oportunidades de empleo y las comunidades costeras sostenibles.**
24. El enfoque económico europeo debe asociar sectores de futuro y sectores existentes. Las competencias necesarias para el desarrollo de los sectores de futuro del crecimiento azul se encuentran en parte en actividades ya existentes. A título de ejemplo, el desarrollo de las energías marinas renovables (EMR) puede sustentarse en los astilleros. Paralelamente, es necesario centrar la atención en la industria mediante la evolución de las políticas (formación, competencia, comercio exterior I+D e innovación) y su articulación con los territorios.
25. **El crecimiento azul deberá ser también sostenible.** Ello implica, por ejemplo, sin ingenuidad ante los competidores internacionales de Europa, una vigilancia del impacto ambiental de sectores como la acuicultura o la explotación de los recursos minerales marinos.
26. El crecimiento azul requiere mano de obra cualificada y buenas condiciones trabajo. La CRPM celebra la adopción del convenio sobre el trabajo marítimo MLC que, por primera vez, crea un marco social mínimo a nivel mundial. Paralelamente, la UE debe seguir acompañando estas evoluciones y profundizar en la agenda social marítima. Como complemento, es preciso reforzar los sistemas de enseñanza y formación en Europa, haciéndolos más atractivos, accesibles y europeizados. **En este contexto, la iniciativa Vasco da Gama de la CRPM sigue su curso, como incubadora de proyectos de cooperación para desarrollar la movilidad transnacional de los jóvenes y formadores en el sector de la economía marítima.**
 - **Mantener un equilibrio a largo plazo entre los diferentes usos del Mar representa otro reto dentro del crecimiento azul.**
27. La CRPM sigue activamente las negociaciones del proyecto de Directiva europea sobre la PEM (Planificación Espacial Marítima) y la GIZC (Gestión Integrada de las Zonas Costeras) y pide a las Instituciones europeas que sigan aportando mejoras a este proyecto sirviéndose de la subsidiariedad y de la proporcionalidad. La UE deberá además desempeñar un papel en la evolución del equilibrio entre los

usos del Mar en competición, poniendo en marcha iniciativas específicas financiadas con cargo a sus Fondos sectoriales y estructurales, y tomar en cuenta el impacto socioeconómico de los cambios en curso.

- **Seguir reforzando las políticas marítimas temáticas**

28. La CRPM se congratula por el importante lugar que ocupa la **investigación marina y marítima** en Horizonte 2020, pero lamenta la ausencia de una Comunidad de la Innovación y del Conocimiento como tal dentro del Instituto Europeo de Tecnología. Habrá que seguir trabajando en este punto.
29. Los resultados del proyecto Maremed de la Comisión Intermediterránea de la CRPM muestran el **desarrollo indispensable de los datos marinos** y suponen la profundización de los avances realizados para lograr la interoperabilidad de los sistemas nacionales y europeo de elaboración y tratamiento de datos con los datos regionales y estructurados en redes de observatorios por cuencas.
30. En materia de **seguridad marítima**, la CRPM desea profundizar en el trabajo iniciado ante las instancias internacionales (FIDAC, OMI) y las Instituciones europeas para que sigan mejorando su acción de forma continuada. Se felicita especialmente por la implicación del Parlamento Europeo para inspirarse a nivel europeo en la sentencia dictada en Francia en septiembre de 2012 sobre el hundimiento del Erika, que reconoce el perjuicio ecológico, la responsabilidad de la petrolera, del armador, del gestor y de la sociedad de inspección y la competencia de un Estado para juzgar las consecuencias de un accidente que haya afectado a sus costas.
31. **El futuro de las industrias marítimas en Europa** exige, entre otras cosas, el fortalecimiento del sector de la construcción naval y de estructuras navales a través de la diferenciación y la diversificación, hacia las energías marinas renovables en particular. La finalización del informe LeaderShip 2020 representa un éxito que deberá conducir a otras etapas políticas y plasmarse en proyectos operativos.
32. La CRPM se congratula por el lugar que ocupan **las energías marinas renovables** en los programas de financiación europeos, en especial Horizonte 2020, que aportarán una inestimable ayuda a la puesta en marcha de las orientaciones europeas. La CRPM prestará especial atención a la próxima comunicación sobre las energías del océano.
33. Una estrategia europea centrada en características territoriales específicas deberá acompañar el desarrollo **del sector del turismo marítimo y costero**, generar acciones piloto en las cuencas marítimas, con ayuda de los Fondos sectoriales europeos y de los instrumentos de la política regional, especialmente de los programas de cooperación transnacional e interregional.
34. **La aplicación de la nueva Política Pesquera Común (PPC) deberá ir acompañada de esfuerzos decisivos por parte de Europa y de sus Regiones para minimizar las repercusiones socioeconómicas en el sector.** En este contexto, las negociaciones sobre el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP) son estratégicas. La CRPM seguirá movilizada para que cuente con medidas y con una dotación financiera acordes con la importancia de los desafíos a afrontar.

- **Reforzar la gobernanza de las políticas marítimas europeas**

35. **El necesario refuerzo de la Política Marítima Integrada (PMI) exige un presupuesto específico dentro del FEMP.** El compromiso que parece vislumbrarse en este punto es muy inferior a las propuestas de la Comisión Europea y sólo puede considerarse un mínimo. El desarrollo de la PMI requiere igualmente un refuerzo de los asuntos marítimos dentro de las Instituciones europeas: organización de los servicios dentro de la Comisión Europea, Comisión “Mar” en el Parlamento y formación “Mar” del Consejo.
36. Paralelamente, la necesaria intensificación de la cooperación con las Regiones se construirá a través de una implicación más directa por su parte y a través de las estrategias de cuenca marítima, paralelamente a las estructuras intergubernamentales existentes. Una perspectiva a alcanzar es una cooperación inspirada en el modelo de la que se estableció en los años 80 sobre la política de cohesión.

ESTRATEGIAS MACRORREGIONALES: DE LA EXPERIMENTACIÓN A UNA APLICACIÓN EFECTIVA
--

37. **Las Estrategias macrorregionales aportan un marco estructurado que facilita las inversiones que se ciñen a objetivos establecidos de forma conjunta entre autoridades regionales, nacionales y europeas. Representan pues considerables oportunidades para los territorios.**

38. Por su estructura interna, la CRPM constituye una forma de experimentación acertada de las Estrategias macrorregionales y de los enfoques por cuenca marítima, en la Unión Europea y en su vecindad. Sus Comisiones geográficas son, efectivamente, otras tantas “cuencas de vida” en torno a las que pueden estructurarse. La CRPM es pues un actor europeo indispensable para dichas políticas. **La CRPM quiere participar activamente en el desarrollo de las estrategias en curso, la del Báltico, el Danubio, el Atlántico, y en el establecimiento de las Estrategias en preparación, la del Adriático-Jónico concretamente. También desea respaldar activamente los esfuerzos destinados a desarrollar otras estrategias macrorregionales (en la cuenca mediterránea, en el Mar del Norte y en el Mar Negro, etc.).**
39. **Para la CRPM, la gobernanza multinivel es la piedra angular del edificio macrorregional.** La CRPM velará por la correcta identificación e integración de la escala regional en la citada gobernanza. Ahí es donde reside el carácter innovador de estas estrategias, en el hecho de que reúnen diferentes escalas políticas y decisorias que trabajan juntas de cara a un desarrollo armonioso de un espacio transnacional coherente. La CRPM ha transmitido este mensaje en su Posición Política “Estrategias macrorregionales y de cuenca marítima –Preparar el futuro de la integración europea”, votada por el Buró Político de Malmö (Suecia) en junio de 2013, subrayando que sólo podrán tener eficacia si se articulan realmente en torno a un pacto territorial renovado, que compagine las dinámicas ascendentes (bottom-up) y descendentes (top-down).
40. En un informe publicado el 27 de junio de 2013, la Comisión Europea demuestra el valor añadido de las Estrategias macrorregionales, al tiempo que señala los problemas ligados a su aplicación. La Comisión hace especial hincapié en la necesidad de mantener el compromiso político a largo plazo, para que las propuestas hechas cuando arrancaron las Estrategias tengan resultados sobre el terreno. También pone de relieve que los actores regionales deben ser la fuerza impulsora, “ofreciendo una toma de decisiones clara y una mayor visibilidad”. La CRPM considera que el proceso de revisión en curso iniciado por la Comisión debería ir seguido de un análisis más prospectivo sobre el futuro de las macrorregiones y de las estrategias de cuenca marítima. La CRPM seguirá contribuyendo a los trabajos de la Comisión con propuestas concretas. La CRPM reconoce que la cuestión del pilotaje, como ya puso de relieve en su posición política adoptada en Malmö el 7 de junio, es fundamental para una verdadera gobernanza multinivel en las estrategias macrorregionales y de cuenca marítima. Celebra que esto también quede reconocido en las conclusiones del informe de la Comisión.
41. El próximo periodo de programación 2014-2020 brinda muchas posibilidades de desarrollar herramientas eficaces e innovadoras que permitan llevar a cabo proyectos concretos que generen empleo y crecimiento sostenible en los territorios de las “cuencas de vida” implicadas. La CRPM se propone acompañar el proceso de desarrollo de estas herramientas creando un vínculo funcional entre la normativa europea, por un lado, y su puesta en práctica en las Regiones, por otro.
42. **Pide igualmente a las Instituciones Europeas y a los Estados involucrados que tomen en cuenta las propuestas de las Comisiones Geográficas sobre el apoyo a la puesta en marcha de las nuevas Estrategias.**

<p>PROMOVER LA ACCESIBILIDAD SOSTENIBLE, PRIORIDAD PARA LA CAPACIDAD DE ATRACCIÓN DE LOS TERRITORIOS</p>

43. En la era digital, la capacidad de atracción de los territorios está supeditada a la calidad de las infraestructuras de transporte que les presten servicio. La mejora de la accesibilidad es pues una prioridad de las Regiones de la CRPM. En un contexto en el que la Comisión Europea siempre ha hecho hincapié en la eficacia de los sistemas de transporte y logística y en la reducción de las ayudas públicas asignadas a los servicios de transporte, **la CRPM, por su parte, da prioridad a la accesibilidad, en nombre de la cohesión territorial.**
44. **El transporte marítimo debe ser fomentado porque es el modo más “sostenible”, si se consideran las emisiones de gases de efecto invernadero.** La CRPM consideraría pues que una política “tímida” en el apoyo al transporte marítimo estaría en contradicción con la reducción de las emisiones, objetivo que se repite en los sucesivos Libros Blancos de la Comisión Europea sobre los transportes. Además, es el único que permite los servicios con las islas y la accesibilidad “de periferia a periferia” para grandes volúmenes de mercancías.
45. Gracias al Parlamento Europeo, se reforzará el apoyo a **las Autopistas del Mar** en el próximo periodo, como “prioridad horizontal” del Mecanismo Interconectar Europa (MIE), con un tipo de cofinanciación

más alto. La CRPM se congratula por ello y mantendrá las relaciones constructivas entabladas hace ya tiempo con el coordinador europeo.

46. En líneas más generales la CRPM seguirá con su labor de propuesta en el ámbito del transporte marítimo. Como complemento de la Autopistas del Mar, quedan por poner a punto dispositivos de ayuda adaptados a las islas y a las periferias, respaldados por el MIE. Las recientes evaluaciones críticas del programa Marco Polo realizadas sucesivamente por la propia Comisión y por el Tribunal de Cuentas deben estimular la reflexión sobre un dispositivo de sustitución.
47. **Se mantendrá y extenderá la movilización pionera de la CRPM en el ámbito de la concienciación de las cuencas marítimas ante lo que supone la “directiva azufre”.** La CRPM felicita a la Comisión por la puesta en marcha de un órgano de concertación de las partes interesadas en estos ámbitos, el Foro Europeo de Transporte Marítimo Sostenible (ESSF), y presenta su candidatura para participar en él. La CRPM considera que el ESSF es un logro importante, pero espera que se avance mucho más en la creación de la «caja de herramientas» propuesta por la Comisión en 2011. La CRPM quiere subrayar la importancia de la necesidad de un plan de acción más directo para mitigar las consecuencias de la Directiva Azufre. Los plazos se aproximan y es absolutamente necesario que las ambiciones de la Directiva Azufre y de un transporte marítimo más ecológico no queden neutralizadas por el traslado modal del transporte marítimo al transporte por carretera.
48. Fuente de decepción, **la red básica de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), que concentrará el grueso de la financiación del MIE, seguirá dejando al margen una serie de espacios interregionales periféricos.** Si bien el Parlamento y el Consejo han mejorado –con el apoyo de la CRPM– la atención a las Regiones Ultraperiféricas en la red básica, las otras propuestas de la CRPM encaminadas a equilibrar dicha red no han dado por desgracia fruto en su totalidad. Es preciso destacar la importancia fundamental de seguir desarrollando los corredores este-oeste de transporte multimodal entre la UE y los países vecinos del este, en particular Rusia. Nos congratulamos, sin embargo, por la inclusión en la red básica de las conexiones ferroviarias Tours-Dijon (FR) y Thessaloniki-Kavala-Toxotes (EL), de las conexiones por carretera y ferroviarias de Aarhus-Hirtshals-Frederikshavn (DK), de los puertos de Cagliari (IT) y Rijeka (HR) y de las terminales ferrocarril-carretera de Murcia y Zaragoza (ES).
49. **La CRPM se mostrará atenta a la gobernanza de los corredores de transporte multimodal** para lograr que las Regiones no queden al margen de la elaboración de sus planes de acción y de la coordinación de los proyectos de infraestructuras que los materialicen.
50. La CRPM deberá seguir con su labor de sensibilización de los responsables europeos, con la vista puesta en la **próxima revisión de la RTE-T.** La metodología utilizada para su reciente revisión, e incluso la presentación cartográfica esquemática que de ella se hace –siguiendo el modelo del plano del metro de París– se basan en una visión centrípeta del territorio europeo y dejan poco espacio, por ejemplo, a las relaciones “de periferia a periferia”.

HACER USO DE TODOS LOS RESORTES DE COMPETITIVIDAD

51. Aunque desde 2010 la CRPM haya priorizado las acciones en el campo de la política marítima, de la cohesión económica y social y de la mejora de la accesibilidad, no por ello deja de realizar su labor de análisis y propuesta para el conjunto de las políticas europeas con repercusión territorial. **Los principios de desarrollo sostenible y de responsabilidad de las Regiones ante el cambio climático enmarcan estas propuestas.**
 - **Energía y cambio climático.**
52. **La CRPM, que siempre ha apoyado los objetivos de la Unión Europea en materia de energía y lucha contra los efectos del cambio climático, lamenta que la Comisión Europea, en el proyecto de Libro Verde sobre el marco de las políticas energéticas y climáticas de aquí a 2030, haya prescindido casi totalmente del papel de las Regiones en el ámbito de la mitigación del cambio climático y de la adaptación a los efectos de dicho cambio.**
53. Recuerda que los territorios, por el papel que desempeñan en materia de ordenación, de construcción de infraestructuras, de educación, de vivienda, etc. están en primera línea para implementar las políticas de prevención.

54. La CRPM expresa su preocupación por el claro fracaso del sistema de subastas de créditos de carbono, que supuestamente debía ser una importante fuente de ingresos para implementar estas políticas y se pregunta si este mecanismo es pertinente.
55. En el ámbito de la adaptación al cambio climático, **la CRPM acoge con interés las reflexiones de la Comisión sobre los mecanismos de seguros para cubrir los riesgos ligados a catástrofes naturales.** Considera primordial que toda legislación comunitaria en la materia tome en cuenta la diversidad de los riesgos a los que se exponen los territorios, riesgos que varían según sus características geográficas, topográficas o climáticas. **La CRPM advierte contra un enfoque basado únicamente en el mercado y considera que la legislación comunitaria debe, ante todo, poner de relieve el principio de perecuación de riesgos basada en la solidaridad entre asegurados.**

- **Investigación e innovación**

56. La CRPM muestra su satisfacción ante el hecho de que **la política regional siga siendo la principal fuente de inversión de la Unión Europea en investigación e innovación, principalmente a través de las estrategias de especialización inteligente para cuya definición las Regiones son las más indicadas.**
57. **Paralelamente, la dimensión territorial ha de tener más presencia en las políticas europeas de apoyo a la investigación y la innovación.** Un primer elemento es el análisis de los resultados de los programas europeos a nivel regional, a través de estadísticas fiables, mapas y modelizaciones. Los resultados del proyecto AMCER (Advanced Monitoring and Coordination of EU R&D policies at Regional Level), diseñado en el marco de la CRPM, son determinantes para una mayor sinergia entre las estrategias de especialización inteligente, Horizonte 2020 y el programa COSME (competitividad empresarial y PYME). La CRPM saluda la buena colaboración con ESPON y las Direcciones Generales de Investigación, Empresas y Regio de la Comisión Europea y les ruega que faciliten aún más estos análisis.
58. **Un segundo elemento consiste en evitar que los programas europeos beneficien en proporciones excesivas a los actores de los Estados económicamente más desarrollados.** La CRPM pide que la noción de excelencia se interprete de manera no excluyente y que se asigne a la dimensión “extender la excelencia” un presupuesto acorde con las propuestas iniciales de la Comisión Europea.
59. Finalmente, la implicación directa de las autoridades regionales en los programas de cooperación consagrados a investigación e innovación supondrá, habida cuenta de la lamentable salida del programa Regiones del Conocimiento de Horizonte 2020, la atribución de un lugar importante a la investigación y la innovación dentro de la cooperación territorial. Además, **las Regiones deberán estar implicadas en las iniciativas de coordinación de los programas de investigación.**

- **Ayudas de Estado**

60. La CRPM expresa su total desacuerdo con algunas de las propuestas legislativas elaboradas por la Comisión Europea en el marco de la reforma del régimen de ayudas de Estado. Considera que el empeño de la Comisión de mantener el techo de las ayudas “de minimis” en su nivel actual (fijado en 2006) se traducirá en una reducción efectiva de un tercio de aquí al final del próximo periodo de programación, lo que significa negar los efectos de la crisis en los territorios y, especialmente, en los más vulnerables.
61. La CRPM constata de igual manera que, en el ámbito de las ayudas de Estado con finalidad regional, la Comisión ha demostrado un dogmatismo lamentable al negarse a conceder la suficiente flexibilidad a territorios como las islas y regiones de montaña—cuyas industrias son obviamente menos competitivas—. Subrayemos de nuevo aquí la indiferencia con la que se trata lo dispuesto en el artículo 174.

LA UE NO ES UNA ISLA: APERTURA Y SOLIDARIDAD, VECINDAD Y DESARROLLO
--

62. En el sur y el este del Mediterráneo, lo que acontece en Siria y Egipto y la reanudación de las negociaciones entre Israel y la Autoridad Palestina tras cinco años de estancamiento, recuerdan a la UE la urgencia de reforzar las relaciones de vecindad entre actores de las dos orillas. Las autoridades regionales y locales tienen que intensificar su labor de acercamiento entre sociedades, culturas y economías, desde una perspectiva de paz, seguridad, solidaridad, estabilidad, diálogo y prosperidad compartida.
63. La respuesta a los retos de la inmigración ilegal y de la competencia desleal requiere sin duda una política migratoria y de asilo de la UE más eficaz. Pero, sobre todo, y como lleva defendiendo la CRPM desde 2010,

requiere una política de vecindad que sea una verdadera política paneuropea que favorezca la cohesión en las fronteras de la Unión, negociada con los Estados vecinos del norte, del sur y del este.

64. Para la CRPM y sus Regiones, el principio “more for more” debe seguir guiando la actuación europea en este ámbito. Los principios democráticos no deben “sacrificarse” para sacar más provecho de las ventajas económicas de la proximidad con unos vecinos que también son los clientes de nuestras empresas. En contrapartida, **¿es lo bastante incentivador para fomentar el desarrollo de la democracia el presupuesto previsto para el Instrumento Europeo de Vecindad 2014-2020, aun siendo superior al del periodo actual?**
65. En este contexto, la CRPM llama la atención de las Instituciones europeas sobre la urgencia de estudiar, desde una perspectiva a medio plazo, la aplicación a la Política de Vecindad de los conceptos, herramientas y mecanismos propios de la Política de cohesión europea, estableciendo igualmente un vínculo con las posibles estrategias macrorregionales futuras.
66. **Las autoridades regionales y locales desempeñan ya un papel, que aún puede ser mayor, en el acercamiento entre la UE y sus vecinos.** ARLEM (Asamblea Regional y Local Euromediterránea), el recién creado Consejo Político de la Comisión Mediterránea de CGLU (Ciudades y Gobiernos Locales Unidos), la CORLEAP (Conferencia de los entes regionales y locales de la asociación oriental), la Eurorregión Báltica, la Unión de ciudades del Báltico (UBC), la Cooperación subregional de los Estados del Báltico (BSSSC), el Consejo Euroártico del Mar de Barents y todos los órganos de cooperación septentrional con Noruega son foros pertinentes que hay que dinamizar. **Pero la cooperación concreta en proyectos representa una dimensión fundamental, insuficientemente desarrollada entre las Regiones de la UE y sus vecinas. Las Comisiones Geográficas de la CRPM se comprometen a promoverla más en el próximo periodo.**
67. El apoyo a la transición democrática y a la descentralización de los Países vecinos implica crear verdaderos programas y proyectos conjuntos para mejorar las capacidades de las autoridades locales y regionales en la prestación de servicios de calidad a los ciudadanos y a las empresas, y fomentar el desarrollo del acervo comunitario.
68. **Para conseguirlo, es preciso reforzar los programas de cooperación transfronteriza y, especialmente « los programas de cuenca », financiados por el Instrumento Europeo de Vecindad y el FEDER.** Ello requiere una asociación real de las Regiones no solo en la definición de los programas operativos sino también en el componente bilateral de la política de vecindad.
69. Pero la dimensión financiera modesta de estos programas justifica que la CRPM y sus Regiones se movilicen en el tema de la dimensión exterior de las políticas estructurantes y sectoriales: redes de transporte y energía, políticas marítimas, apoyo a la pequeña y mediana empresa y a medidas en favor de los jóvenes. Los programas “ciudadanos” como “Erasmus plus” también pueden contribuir a las dinámicas de vecindad.
70. **La esfera de actuación de las iniciativas encaminadas a alcanzar los objetivos del milenio no puede detenerse en el cinturón de países vecinos del sur y del este.** La Unión Europea debe seguir comprometida en la lucha contra la pobreza y por el desarrollo sostenible de los países asociados, reforzando, entre otras cosas, su política de ayuda al desarrollo. En este contexto, las autoridades regionales podrán y deberán cumplir un papel estratégico. Donantes de fondos y poseedoras de una gran experiencia en cooperación descentralizada, **las Regiones deben ser reconocidas por la UE como agentes políticos fundamentales en el diseño y aplicación de la política europea de ayuda al desarrollo y en las negociaciones sobre la agenda para el desarrollo sostenible post 2015.**

Adoptada por unanimidad

≈ II ≈

RESOLUCIÓN

- II.1 -

RESOLUCIÓN SOBRE EL "PROYECTO DE DIRECTRICES REVISADAS DE LA UE SOBRE LAS AYUDAS DE ESTADO A AEROPUERTOS Y AEROLÍNEAS"

Presentada por la Comisión del Mar Báltico y por la Comisión de las Islas de la CRPM

En el marco de los esfuerzos por reformar las ayudas de Estado, la Comisión Europea ha publicado un proyecto de directrices revisadas sobre las ayudas de Estado a aeropuertos y aerolíneas¹.

El proyecto precisa las condiciones en las que la financiación pública para inversión, explotación y lanzamiento de aerolíneas puede constituir una ayuda de Estado y bajo qué condiciones las ayudas de Estado pueden declararse compatibles con el mercado interior.

Para las Regiones miembros de la CRPM, la cuestión de la ayuda de funcionamiento reviste especial importancia. Las directrices parten del principio de que la ayuda de funcionamiento se concederá solamente a los aeropuertos regionales cuyo tráfico de viajeros anual sea inferior a 3 millones y que dicha ayuda se irá suprimiendo paulatinamente en un plazo de 10 años. Sin embargo, como derogación a este principio general, ciertos aeropuertos de importancia regional podrán seguir beneficiándose de esta ayuda de funcionamiento. Ello exige que el aeropuerto sea declarado aeropuerto SIEG (Servicio de interés económico general), es decir que preste un servicio de interés económico general. Según el proyecto revisado, esto es posible si una parte de la zona a la que potencialmente preste servicio el aeropuerto se encuentre, de no existir dicho aeropuerto, aislada del resto de la Unión de tal forma que quedase afectado su desarrollo económico y social.

Para la mayoría de las regiones miembros de la CRPM, las conexiones aéreas son vitales para el desarrollo económico y para la vida cotidiana de sus habitantes y empresas. La mayoría de los aeropuertos en las regiones miembros de la CRPM contribuyen a mejorar la conectividad regional y acortar las distancias con otras partes de sus respectivos países y con el resto de Europa y el mundo. En las regiones muy alejadas de los mercados y de los conocimientos, el transporte es un factor de supervivencia para la industria. Es igualmente importante para los ciudadanos poder acceder a desplazamientos de larga distancia sin sacrificios excesivos.

La CRPM es consciente de que las directrices propuestas se basan en las constataciones de la Comisión, especialmente en los ejemplos de distorsión de la competencia entre los aeropuertos de la Unión Europea al recibir fondos públicos ciertos aeropuertos. Puede que sea cierto en las regiones de Europa densamente pobladas, situadas cerca de los centros económicos europeos y con un tráfico de viajeros mucho mayor. Pero en la mayoría de las regiones miembros de la CRPM – afectadas con frecuencia por desventajas ligadas a la insularidad, a la lejanía (regiones ultraperiféricas o árticas, por ejemplo), a la escasa densidad de población o a su carácter montañoso- la situación es muy diferente, lo que exige una atención particular.

En muchas regiones miembros de la CRPM existe una conectividad insuficiente con su propio territorio nacional y todavía menor con Europa en su conjunto, al no existir conexiones ferroviarias de alta velocidad o infraestructuras viarias suficientes. Los aeropuertos situados en estas regiones son, por lo tanto, primordiales para el transporte de personas y mercancías. Para las regiones insulares, las distancias son a menudo demasiado largas como para proyectar conexiones por ferry como alternativa al avión.

Además, nuestros aeropuertos regionales, a menudo de pequeña dimensión, requieren no solo inversiones para la reparación y mejora de las terminales, pistas de aterrizaje y equipamientos, sino también una inyección financiera anual sistemática de los propietarios. Para la gran mayoría de estos pequeños

¹ http://ec.europa.eu/competition/consultations/2013_aviation_guidelines/index_en.html

aeropuertos regionales, la perspectiva de poder obtener un día beneficios sencillamente no existe. En comparación con la carretera o el ferrocarril, los aeropuertos regionales más pequeños tienen un coste global muy bajo. Por otro lado, generan para sus respectivas comunidades locales, ingresos fiscales importantes provenientes de los habitantes que residen en la región y de la propia comunidad empresarial. Si estas conexiones regionales no existieran, se correría un mayor riesgo de que las empresas, que ahora pueden utilizar los aeropuertos para sus envíos urgentes o su recepción, se trasladaran a otras regiones. La ventaja más importante la constituyen, claro está, los ingresos generados por el conjunto de ciudadanos locales que ahí residen sin desplazarse a las grandes ciudades. Por otro lado, a nuestro parecer, no existen diferencias con las inversiones y el mantenimiento de la carretera y ferrocarril, sufragados normalmente con fondos públicos.

Recomendaciones

- La CRPM insta a los Estados miembros a tomar en cuenta condiciones particulares para nuestras regiones miembros cuando se decida qué aeropuertos deben aspirar a ser clasificados como servicios de interés económico general (SIEG).
- La CRPM recomienda a la Comisión que conceda una flexibilidad razonable en la utilización de los SIEG en las zonas periféricas –particularmente en las regiones ultraperiféricas y en los territorios con dificultades de índole geográfica o demográfica. Los aeropuertos clasificados no deberían estar sujetos a limitaciones en lo que a tamaño o tráfico se refiere.

Adoptada por unanimidad