



## POLITICA EUROPEA DE TRANSPORTES Y PERIFERIAS MARITIMAS:

### BALANCE Y OPCIONES A CORTO Y MEDIO PLAZO

Aprobada por la Asamblea General de la CRPM, 3-4 de noviembre de 2016, Ponta Delgada (Azores, PT)

#### RESUMEN EJECUTIVO

**El presupuesto del Mecanismo Conectar Europa (MCE) transportes está agotándose. El 86 % del presupuesto para siete años ya se ha comprometido en menos de tres.**

En este contexto, la CRPM pide que se utilice el saldo de los créditos disponibles del MCE para 2014-2020 para priorizar proyectos que contribuyan a mejorar la accesibilidad de las periferias. Hasta mediados de 2017 la CRPM llevará a cabo una reflexión interna sobre el tipo de instrumentos que hay que promover para el periodo post-2020 en materia de infraestructuras de transporte.

**La implementación del MCE se traduce en una superconcentración de las subvenciones en los 9 corredores prioritarios.**

Las Regiones periféricas e insulares solo se han beneficiado marginalmente. La CRPM pide pues un análisis cualitativo y cuantitativo de los resultados de las convocatorias de propuestas 2014 y 2015 para visualizar los territorios y los tipos de proyectos poco apoyados. Este análisis permitirá - mediante criterios revisados- orientar mejor las próximas convocatorias de propuestas antes y después de 2020. Una de las posibilidades radicaría en la formulación de convocatorias destinadas a tipos de proyectos característicos de las periferias marítimas. La CRPM pide al Parlamento Europeo que dé su respaldo a estas demandas.

**Es preciso adaptar las Autopistas del Mar (AdM) a las especificidades regionales.**

El plan detallado de aplicación (DIP) de las AdM de junio de 2016 presta solo una atención limitada a la accesibilidad de los territorios. Durante el año de consulta sobre este DIP, habrá que corregir esta insuficiencia e integrar criterios adaptados de selección de los proyectos: para las convocatorias publicadas antes de 2020 y para el próximo periodo de programación.

**Falta un instrumento europeo de apoyo a los servicios de transporte marítimo.**

El único programa europeo de apoyo a los servicios de transporte marítimo, Marco Polo, dejó de existir en 2013. Las AdM, por ejemplo, solo son apoyadas por ayudas al equipamiento, aunque se "construyan" en conexiones cuya rentabilidad económica sea difícil de alcanzar.

La CRPM pide a la Comisión Europea que amplíe sus trabajos de preparación de propuestas de dispositivos de ayuda a los servicios de transporte marítimo, basándose en las experiencias en marcha, como el Ecobono. La Presidencia maltesa de la Unión del primer semestre de 2017 brinda la oportunidad de abrir perspectivas en esa dirección.

Esta posición política se presenta dos años y medio después de que comenzara el periodo de programación de siete años de duración: 2014 a 2020. Se enmarca en la campaña por la accesibilidad lanzada por la CRPM en 2014, destinada a incidir en la implementación de los instrumentos europeos adoptados a finales de 2013: La Red Transeuropea de Transportes (RTE-T) y el Mecanismo Conectar Europa (MCE) –instrumento que financia la política de transportes y, en particular, la RTE-T.

Esta posición se centra esencialmente en las prioridades que la CRPM se ha fijado en materia de política europea de transportes: mejorar la contribución de esta política a hacer más accesibles los territorios periféricos y promover un verdadero apoyo europeo al desarrollo del transporte marítimo sostenible, contribuyendo así a los objetivos de la UE en el ámbito del cambio climático.

Aborda igualmente temas importantes para las Regiones de los que la CRPM se ocupará en el futuro, si así lo deciden sus miembros. Son temas en los que ya trabajan algunas comisiones geográficas de la CRM: redes de transporte ferroviario, desarrollo de la RTE-T hacia los países vecinos de la UE y toma en consideración de las características de las periferias en la estrategia europea de transporte aéreo.

Aunque ni siquiera ha transcurrido la mitad de la duración del periodo de programación, las recomendaciones formuladas se refieren –en la medida de lo posible– al próximo periodo, a partir de 2021, y ello por dos razones:

- Ya están prácticamente agotados los créditos asignados para el periodo actual al capítulo “transportes” del MCE.
- La Comisión debe preparar antes de finales de 2017 sus propuestas para el próximo periodo de programación. Es conveniente que la CRPM se prepare a partir de ahora para esa fecha, aunque le quede un año para precisarlas o reexaminarlas.

## 1. Contexto presupuestario: al MCE transportes le falta presupuesto

Para el periodo 2014-2020, el presupuesto asignado a la RTE-T a través del MCE asciende a 22.400 millones de Euros. Es una cantidad menor de la que se decidió en 2013, puesto que se ha echado mano de 2.200 millones para financiar el plan Juncker. De esos 22.400 millones, 11.300 se reservan para proyectos en los países cubiertos por el Fondo de Cohesión<sup>1</sup>.

El 14 de septiembre de 2016, en el marco de la revisión intermedia del marco plurianual, la Comisión ha propuesto, sin embargo, reasignar 400 millones de Euros al MCE. No obstante, esta cantidad, singularmente pequeña, debe ser aceptada por los co-legisladores (Parlamento y Consejo) y su destino queda por definir.

A fecha de hoy<sup>2</sup> y tras las dos primeras convocatorias de propuestas del MCE (2014 y 2015), solo quedan unos 3.000 millones disponibles, de los que 2.100 van dirigidos a los países cubiertos por el fondo de cohesión. En otras palabras, el 86 % del presupuesto para siete años ya se ha comprometido en menos de tres<sup>3</sup>. A partir de 2017, y hasta 2021, las posibilidades de financiación dependen por lo tanto de la parte restante que no se utilizó en las convocatorias ya lanzadas.

Pese al altísimo nivel de compromisos, un gran número de proyectos elegibles que respondían a los criterios de las convocatorias de propuestas no han sido seleccionados; así, en 2014 solo se ha satisfecho el 36,5 % de las demandas<sup>4</sup> y en 2015 el 60,5 %.

<sup>1</sup> Bulgaria, Chipre, Croacia, Estonia, Grecia, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia, Portugal, República Checa, Rumanía, Eslovaquia y Eslovenia

<sup>2</sup> Antes de conocer el resultado de la reasignación propuesta por la Comisión el 14 de septiembre

<sup>3</sup> Esta «eficacia» en la asignación de los presupuestos se explica por el modo de funcionar del MCE, operado en gestión directa por la Comisión. Los principios de asociación Comisión/Estados/Regiones no se aplican a esta política

<sup>4</sup> En presupuesto y no en número de proyectos

La CRPM es consciente de que existen otras fuentes de financiación europeas para financiar las infraestructuras y los servicios de transporte:

- El FEDER, pero con condiciones restrictivas, y para proyectos de dimensión financiera limitada.
- El Plan Juncker, pero no funciona como una «subvención pura» y apoya proyectos de una dimensión que a veces no responde a las necesidades de los actores de las Regiones periféricas (umbrales elevados).

## RECOMENDACIONES

Este es el contexto en el que la CRPM pide que se utilice el saldo de los créditos disponibles del MCE para 2014-2020 a priorizar proyectos que contribuyan a mejorar la accesibilidad de las regiones periféricas. Esta petición se dirige a la Comisión –que prepara y modifica los planes de acción del MCE- y a los Estados que planifican junto con la Comisión el desarrollo, las prioridades y los presupuestos de las convocatorias de propuestas.

Hasta mediados de 2017 la CRPM llevará a cabo una reflexión interna sobre el tipo de instrumentos que hay que promover para el periodo post 2020 en el ámbito de las infraestructuras de transporte, aunando:

- La experiencia del MCE
- Los principios de asociación de la política de cohesión
- Las experiencias adquiridas en la aplicación del Plan Juncker.

## 2. Resultados de las convocatorias de propuestas del MCE 2014 y 2015: Evaluación necesaria – contribución de las Regiones

### 2.1. Criterios de selección cuestionables –superconcentración en los 9 corredores prioritarios

La Comisión Europea publica detalladamente los proyectos presentados a las convocatorias de propuestas del MCE. Si no son seleccionados se explica la razón por la que no han sido elegidos.

Entre los criterios de rechazo de proyectos, figuran los siguientes:

- Ausencia de pertinencia, de madurez, de impacto, de calidad
- Insuficiente valor añadido europeo
- Incumplimiento de los objetivos y prioridades del MCE
- Restricciones presupuestarias

Por un lado, algunos criterios parecen subjetivos. Por otro, el criterio de las restricciones presupuestarias es cuestionable cuando se aplica a proyectos de dimensión reducida.

Al término del proceso de selección, la información comunicada por la Comisión permite llegar a la conclusión de que más del 93 % de las dotaciones de la primera convocatoria MCE (2014) se han dirigido a proyectos ubicados en los 9 corredores prioritarios del MCE<sup>5</sup>. Esta concentración en los 9 corredores prioritarios ha sido

<sup>5</sup> La primera convocatoria ha movilizado el 53 % del presupuesto 2014-2020- la información suministrada por la Comisión tras la segunda convocatoria MCE (2015) no permite dar el ratio para la convocatoria 2015

puesta de relieve en repetidas ocasiones por la CRPM, lamentándose por ello ya que es contraria a lo dispuesto por el artículo 4 de las directrices de la RTE-T<sup>6</sup>.

## **2.2. Análisis cualitativo de los proyectos no seleccionados: una necesidad identificada, unas expectativas respecto al Parlamento**

Por encima de los datos globales, la CRPM tiene que saber cómo se reparten geográficamente los éxitos y los fracasos de las candidaturas MCE con arreglo a las situaciones territoriales. Los documentos de la Comisión no permiten ese análisis, aunque proporcionan información sobre cada uno de los Estados. Sería de utilidad, de cara a los próximos intercambios con las instituciones europeas, disponer de elementos fundamentales sobre:

- La distribución de los proyectos seleccionados y los ratios de éxito entre las diferentes categorías de regiones, los modos de transporte, los tipos de proyectos... I
- Las razones por las que los proyectos no han sido seleccionados y si el fracaso se puede relacionar con datos geográficos.

La CRPM ya ha comunicado a los diferentes grupos políticos de la Eurocámara que deseaba un inventario territorial del MCE y les ha pedido que sea el servicio «estudios» de la Eurocámara quien elabore ese análisis. Hay que seguir con estas gestiones, que hasta la fecha no han dado resultado.

## **2.3. Análisis cualitativo de los proyectos no seleccionados/ aportación decisiva de las Regiones**

Para completar los documentos publicados por la Comisión, y esperando que el servicio «estudios» del Parlamento Europeo haga una evaluación territorial, la Secretaría General de la CRPM ha acudido a las secretarías de las Comisiones Geográficas, para que identifiquen en sus respectivas zonas de intervención proyectos emblemáticos no seleccionados, aun cuando hubiesen podido contribuir de forma clara a la cohesión territorial.

No se trata de analizar exhaustivamente todos los proyectos no seleccionados que conciernan a las periferias, sino de evidenciar los tipos de proyectos que no reciben el apoyo suficiente, con objeto de extraer lecciones para revisar los criterios de selección.

Este punto se desarrollará cuando la CRPM haya reunido todos los datos, con los que el Buró Político hará una síntesis en marzo de 2017 en Malta<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> La RTE-T debe garantizar «la accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión, incluidas las regiones remotas, ultraperiféricas, insulares, periféricas y montañosas»

<sup>7</sup> Las 22 fichas-proyectos que la CRM ya ha recibido pueden ser consultadas dirigiéndose a la Secretaría de la CRPM

## RECOMENDACIONES

La CRPM pide a la Comisión Europea que evalúe detenidamente la atención prestada a los territorios periféricos en el marco de las convocatorias de propuestas del MCE de 2014 et 2015.

Hasta 2020, tomando como base la evaluación territorial cualitativa y cuantitativa, pediremos a la Comisión que prepare convocatorias de propuestas cuyos criterios de selección permitan contrarrestar los resultados de las primeras convocatorias que, básicamente, han beneficiado a los corredores del MCE. Una de las posibilidades sería formular convocatorias dirigidas a tipos de proyectos característicos de las islas y de las regiones ultraperiféricas.

La CRPM ruega a la Eurocámara que pida a la Comisión que implemente la política RTE-T/MCE de manera geográfica y presupuestariamente equilibrada. Sugiere dos acciones concretas al respecto:

- Adopción de una [declaración escrita](#) sobre la «necesidad de poner la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T) al servicio de la accesibilidad de los territorios». Esta iniciativa está en marcha sobre la base de un texto propuesto por la CRPM.
- Preparación de una evaluación cualitativa objetiva, elaborada por el servicio «estudios» de la Eurocámara.

### 3. Autopistas del Mar (AdM): ¿Cómo adaptarlas a las especificidades regionales?

#### 3.1. Un tema de alto nivel de movilización para la CRPM

La CRPM es la única organización que trabaja en los aspectos territoriales de las AdM. Las AdM son uno de los componentes de la RTE-T y, por ello, tienen que responder a la exigencia de cohesión territorial de esta política.

Partiendo de un estudio interno iniciado en octubre de 2015, la CRPM ya ha tomado posiciones sobre este tema y las ha transmitido en repetidas ocasiones a la Comisión y al coordinador europeo de las AdM, Brian Simpson.

La Comisión de las Islas d la CRPM se ha posicionado igualmente durante la Asamblea General anual<sup>8</sup> y ha seguido trabajando durante el seminario de Palma de Mallorca, el 17 de octubre de 2016.

El tema también se ha debatido el 22 de setiembre de 2016 en Madeira con motivo de la Conferencia de Presidentes de las RUPs. Para las Regiones insulares y ultraperiféricas, esta política es a todas luces fundamental ya que la mayoría de ellas o no se beneficia de los créditos MCE, asignados a los corredores del MCE, o solo reciben apoyo de forma marginal.

Las AdM – como los otros capítulos de la RTE-T- se han beneficiado de convocatorias de propuestas del MCE, 2014 y 2015. Para este tema también falta una evaluación objetiva de la distribución territorial de los proyectos seleccionados.

<sup>8</sup> « [Islas y Regiones Ultraperiféricas y Autopistas del Mar](#) » y [Declaración Final de Rodas](#)

### 3.2. ¿Qué se puede esperar del «Plan detallado de Implementación» de las AdM (Detailed Implementation Plan –DIP)?

A petición del Parlamento Europeo, deseoso de esclarecer el concepto de AdM, la Comisión ha presentado en junio de 2016 un DIP<sup>9</sup>, en el que señala que las AdM pretenden reequilibrar el sistema de transportes de la UE. Este documento es objeto de consulta, y de ahí saldrá una versión consolidada en junio de 2017.

El documento proporciona información muy pormenorizada sobre los proyectos financiados en virtud de las AdM desde 2004, sobre el tráfico marítimo en las diferentes cuencas europeas. Propone desarrollar las AdM en torno a tres prioridades: medio ambiente, integración en las cadenas logísticas, seguridad/gestión del tráfico/dimensión humana. Señala igualmente que las AdM deberán:

- Desarrollar la aportación del transporte marítimo al mercado interior.
- Mejorar las interfaces portuarias.
- Contribuir al comercio exterior de la UE, explotando el potencial del Atlántico, del Mar del Norte, del Báltico, del conjunto Mediterráneo-Mar Negro y del Canal de Suez.
- Aprovechar las nuevas oportunidades que brinda la zona del Ártico.

La cuestión de las periferias se aborda de pasada, en forma de referencias a las RUPs y a su posible papel de plataformas para el suministro de Gas Natural Licuado. La propuesta de la CRPM y de la Comisión de las Islas de que las islas y las RUPs gocen de un porcentaje de cofinanciación preferencial por parte del MCE (superior al porcentaje estándar del 30 %) se menciona como una posibilidad.

Pero el vínculo entre AdM y cohesión territorial no se aborda lo suficiente. El DIP no da ninguna indicación sobre su plasmación entre las prioridades mencionadas y los criterios aplicados a las próximas convocatorias de propuestas. Y nada indica que, cuando el DIP «consolidado» se publique en junio de 2017, quede presupuesto para financiar proyectos antes de 2020...

El contexto en el que la CRPM debe expresar sus deseos en cuanto a la evolución de la política de las AdM es, pues, muy impreciso.

Por otro lado, la dimensión «apoyo a los servicios de transporte marítimo» ha desaparecido de las AdM al finalizar el programa Marco Polo. Los proyectos apoyados solo conciernen a la inversión, el equipamiento y los estudios. Este punto lo abordaremos en la parte 4 del presente documento.

---

<sup>9</sup> «Plan detallado de implementación» de las AdM ([Motorways of the sea DIP - June 2016](#))

## RECOMENDACIONES

La CRPM no puede contentarse con el mantenimiento de un *statu quo* donde la cohesión territorial no se considere un factor clave de la Política de las AdM.

La CRPM pide a la Comisión Europea:

- Un análisis más preciso que el del DIP de los proyectos de AdM que ya cuentan con apoyo de la UE, que permita identificar las zonas marítimas que han quedado al margen.
- Que esclarezca, en el DIP consolidado de junio de 2017, cómo podrían materializarse las orientaciones de la política AdM:
  1. En las próximas convocatorias de propuestas MCE publicadas antes de 2020.
  2. En el próximo periodo de programación, mediante una evolución de la «caja de herramientas AdM», que permita la modulación de las ayudas financieras con arreglo a los tipos de territorio.
- Que establezca una estructura formal de gobernanza para las ADM como es el caso para el corredor del MIE. Esta estructura organizaría la concertación y se implicaría a las Regiones.
- Que reintroduzca un capítulo «apoyo a los servicios de transporte marítimo», en el marco de una política de transporte marítimo renovada.

Invita a sus Regiones y Comisiones Geográficas a movilizarse sobre estas cuestiones durante el año de consulta sobre el DIP.

## 4. Apoyo a los servicios de transporte marítimo

El único programa europeo de apoyo a los servicios de transporte, Marco Polo, dejó de existir en 2013. La Comisión Europea (al igual que el Tribunal de Cuentas) consideró que el programa no había alcanzado sus objetivos de transferencia modal (transferencia de flujos desde el transporte por carretera hacia modos más respetuosos con el medio ambiente). También fue considerado fuente de distorsión de la competencia entre los servicios subvencionados (por Marco Polo) y los demás.

Desde entonces, la parte del transporte marítimo en el tráfico intraeuropeo ha retrocedido, mientras que, paradójicamente, la UE se movilizaba para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

La CRPM ha intervenido con regularidad (con su participación en el Foro ESSF<sup>10</sup>) para pedir que se estudiara un “sustituto” del programa Marco Polo, que respondiera a los requisitos y objetivos siguientes:

- Tomar en cuenta las especificidades de las Regiones periféricas, con menos población en hombres y empresas, y, por lo tanto, menos atractivas para los operadores marítimos a la búsqueda –legítima– de rentabilidad.
- Ser integrado en la «caja de herramientas» de las AdM, que desde 2013 ya no cuenta con este mecanismo (las ayudas del programa AdM se orientan, efectivamente, hacia la inversión y el equipamiento y no hacia el funcionamiento).
- Contribuir a ayudar a los armadores a afrontar el reto de la desulfuración de los combustibles impuesto por la OMI y la UE.

<sup>10</sup> European Sustainable Shipping Forum, instancia consultiva de la DG Move

- Limitar las distorsiones de competencia, recurriendo:
  - a las posibilidades que brinda el dispositivo Ecobono que otorga ayuda a los usuarios de los transportes (los expedidores) y no directamente a los armadores: el proyecto MedAtlantic Ecobono, liderado por Italia y cofinanciado por el MCE, España, Francia y Portugal, está desarrollándose a este respecto. Sus conclusiones, previstas en 2017, permitirán materializar esta forma de apoyo a las líneas marítimas.
  - a una aplicación apropiada de la Directiva Euroviñeta, tras su revisión prevista a partir de 2017: mediante un gravamen al transporte por carretera que genere ingresos para los modos sostenibles.

La CRPM espera que se den pasos adelante en el conjunto de estas cuestiones bajo la presidencia maltesa de la UE del primer semestre de 2017.

## RECOMENDACIONES

La CRPM pide a la Comisión Europea que amplíe sus trabajos de preparación de propuestas de dispositivos de ayuda a los servicios de transporte marítimo, basándose en las reflexiones del foro ESSF y en los resultados del proyecto MedAtlantic Ecobono.

También pedimos a las Comisiones geográficas de la CRPM que estudien dispositivos innovadores de apoyo «por fachada» o por «cuenca marítima» explotando las posibilidades de cofinanciación de programas como el MCE o Interreg.

## 5. Otros temas de trabajo para las Regiones y para la CRPM

### 5.1. Revisión de la RTE-T – con la vista puesta en 2023

*“A más tardar el 31 de diciembre de 2023, la Comisión (...) con la ayuda de los coordinadores europeos, examinará la realización de la red básica”.* (Extracto del artículo 54 de las directrices de la RTE-T).

## RECOMENDACIONES

Se pide a las Regiones y Comisiones Geográficas de la CRPM que integren esta perspectiva de medio plazo en sus prioridades en el ámbito de las infraestructuras de transporte.

Desde esta perspectiva, los foros de los corredores prioritarios del MCE, en los que la CRPM ha conseguido que participen las Regiones, son órganos clave. La participación activa de las Regiones en los foros debe ser mantenida y desarrollada.



## 5.2. Por una articulación entre los Corredores del MCE y los Corredores de transporte ferroviario

Actualmente los Corredores multimodales prioritarios del MCE son diferentes de los Corredores de transporte ferroviario, que son definidos por el reglamento de 2010 sobre la red ferroviaria por un transporte competitivo<sup>11</sup>. Aunque tengan su propio modo de funcionamiento, los trazados de ambos tipos de corredores coinciden, creando confusión entre los dos instrumentos de la política europea de transportes. Ello provoca una falta de coordinación entre las inversiones realizadas en la infraestructura (Corredores MCE) y el capítulo servicios (Corredores de mercancías), que incluye la puesta a disposición de franjas internacionales.

### RECOMENDACIÓN

Los Corredores de transporte ferroviario de mercancías y los Corredores MCE deberían estar articulados. Deberían depender de un único coordinador europeo, de una red idéntica y de un mismo plan de aplicación, que permita desarrollar una visión global y coherente y limitar la multiplicación de infraestructuras. Todos los componentes viajeros y mercancías, infraestructura y servicios de la red europea de transporte deberán ser tomados en cuenta.

## 5.3. Dimensión extracomunitaria de la RTE-T

La CRPM, en su posicionamiento político de 2012 sobre la revisión de la RTE-T, ya recomendaba como ambición de la UE conectar la RTE-T con los Estados cercanos a la UE, Países candidatos o dependientes de la política de vecindad.

La Comisión Europea va dotándose de una visión y de unos instrumentos que contribuyen a este objetivo, como atestiguan los «issue papers» publicados en junio de 2016 por la Comisión: «extending cooperation with third countries»<sup>12</sup>. Es una dimensión clave de la evolución de la RTE-T, que podemos relacionar con las recientes propuestas de la Comisión Europea de ampliar geográficamente el ámbito de intervención del Plan Juncker.

Las Comisiones Geográficas de la CRPM dan cabida ya a esta dimensión en sus respectivas reflexiones sobre las redes de transporte y sus vínculos con las estrategias macrorregionales: asociación euromediterránea, estrategia del Báltico, estrategia del Adriático y Jónico, sinergia Mar Negro...

Las Regiones Ultra periféricas trabajan sobre «la gran vecindad» y se consagran a poner en valor la baza de su posición geográfica en contacto con otros continentes: Norteamérica y Sudamérica, África occidental y oriental.

Las RUPs están hoy fuera del alcance de las directrices sobre las ayudas estatales al transporte marítimo, que solo se aplican «entre puertos europeos». No tienen acceso a las Autopistas del Mar y no tienen la posibilidad de otorgar ayudas estatales para lanzar nuevas líneas hacia Países Terceros. Así pues, no pueden alcanzar un objetivo de integración en sus respectivas cuencas marítimas. En virtud del artículo 349 del Tratado, deberían sin embargo beneficiarse de instrumentos operativos para mejorar la accesibilidad. Así pues, piden asociarse y ser beneficiarias de este ejercicio de extensión de la RTE-T, especialmente en el ámbito de las Autopistas del Mar.

<sup>11</sup> Reglamento (UE) n° 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo del 22 de septiembre de 2010 sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo

<sup>12</sup> « [Issue papers](#) » publicados en junio de 2016 por la Comisión, p. 43

Por otro lado, esa dimensión «gran vecindad» tiene que dar cabida a un trabajo de armonización de la documentación necesaria para una circulación rápida de mercancías.

El Buró Político de la CRPM ha analizado estas cuestiones el 17 de junio en Kotka, y se ha comprometido a desarrollar en el futuro este aspecto en la actividad transportes de la CRPM.

## RECOMENDACION

En 2017 La CRPM tiene que desarrollar un trabajo de análisis y formulación de propuestas sobre este tema.

### 5.4. Regiones periféricas y transporte aéreo

La accesibilidad por avión es, sin ningún género de dudas, una prioridad para las Regiones periféricas, y con mayor motivo para las más alejadas del continente europeo, poco o nada integradas en los nueve corredores prioritarios del MCE. La Comisión de las Islas de la CRM ha analizado el transporte aéreo en su Asamblea General en el marco de la revisión del régimen de ayudas estatales a los aeropuertos<sup>13</sup>. También ha organizado una concertación sobre el tema en el seminario del 17 de octubre de 2016 en Palma de Mallorca (ES), cuyas conclusiones se presentarán en la Asamblea General de la CRPM.

Otras Comisiones Geográficas de la CRPM están trabajando al respecto. La Conferencia anual de Presidentes de las Regiones Ultraperiféricas ha abordado este tema en su asamblea anual, el 23 de septiembre en Madeira.

En diciembre de 2015, la Comisión Europea adoptó una estrategia de la aviación para Europa. La Comisión apoya igualmente la creación en 2021 de un mecanismo mundial destinado a controlar las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas por el transporte aéreo internacional. Este tema se ha abordado en la conferencia de las RUPs en Madeira, como un asunto que hay que seguir con especial atención dadas las posibles consecuencias para las regiones superdependientes del transporte aéreo.

## RECOMENDACION

Las prioridades de la CRPM en materia de transportes, tal y como han sido adoptadas por sus instancias ejecutivas, conciernen a la RTE-T y al transporte marítimo. Sin poner en tela de juicio estas prioridades, y basándose en los trabajos y experiencia de sus comisiones geográficas, la CRM podría ir construyendo su propio «cuerpo doctrinal» sobre el transporte aéreo.

<sup>13</sup> [Declaración Final de Rodas](#)



**Contacto:** Patrick Anvroin, Director CRPM Transportes

**Email :** [patrick.anvroin@crpm.org](mailto: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](http://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](mailto:Secretariat@crpm.org); Website: [www.cpmr.org](http://www.cpmr.org)

**Ref.: CRPMPPP160001 C0**