

Dirección E - Políticas Horizontales y Redes

Unidad E2 – Red de Seguimiento de la
Subsidiariedad/Plataforma de Seguimiento Europa 2020
/Pacto de los Alcaldes/AECT

UNIÓN EUROPEA



Comité de las Regiones



**INFORME SOBRE LA CONSULTA
DE LA RED DE SEGUIMIENTO DE LA SUBSIDIARIEDAD SOBRE
EL MECANISMO «CONECTAR EUROPA»**

Ponente: **Ivan Žagar (SL/PPE)**



<http://subsidiarity.cor.europa.eu>

Exención de responsabilidad:

Este informe no tiene por objeto reproducir todas las contribuciones de la Red de Seguimiento de la Subsidiariedad, sino que pretende sintetizar sus elementos principales. La información se ofrece a título meramente ilustrativo. Este informe no vincula a la administración del CDR ni condiciona el contenido definitivo del correspondiente dictamen del CDR.

**Mecanismo «Conectar Europa»
Informe final
13 de febrero de 2012**

Encargado por:
Comité de las Regiones
DTC Unidad 1

F/CDR 1828/2012 EN-TRADEXT/GL/ca

**Mecanismo «Conectar Europa»
Informe final
13 de febrero de 2012**

Encargado por:
Comité de las Regiones
Dirección del Gabinete de Estudios, Unidad 1

Ciente

COMITÉ DE LAS REGIONES
Dirección del Gabinete de Estudios, Unidad 1
101 rue Belliard,
B-1040 Bruselas

Contrato

CDR/ETU/198/2008

Autora

Christine Hamza

Metis GmbH

A-1220 Viena, Donau-City-Straße 6
Tel.: +43 19971570, Fax: +43 19971590 66
Correo electrónico: office@metis-vienna.eu y www.metis-vienna.eu

Viena, 13.2.2012

Índice

1	Introducción.....	5
2	Breve descripción de algunas cuestiones importantes del MCE.....	7
3	Observaciones pormenorizadas	9
3.1	Valor añadido del MCE en relación con la RTE-T	9
3.2	Participación de los entes locales y regionales	11
3.3	Coherencia entre el MCE y los Fondos Estructurales y de Cohesión	12
3.4	Impacto del MCE en el presupuesto público.....	12
3.5	Efectos en la contratación pública y en las ayudas estatales	14
3.6	Desafíos y oportunidades en las regiones fronterizas.....	15
4	Conclusiones.....	15
5	Referencias	17
6	Encuestados	17

Lista de abreviaturas

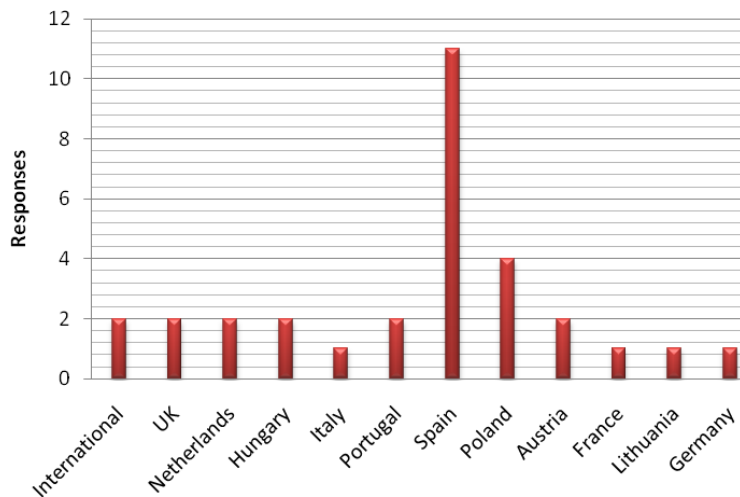
AECT	Agrupación Europea de Cooperación Territorial
APP	Asociación Público-Privada
CDR	Comité de las Regiones
CE	Comisión Europea
FC	Fondo de Cohesión
FE	Fondos Estructurales
FEDER	Fondo Europeo de Desarrollo Regional
MCE	Mecanismo «Conectar Europa»
RTE	Red Transeuropea
RSS	Red de Supervisión de la Subsidiariedad
RTE	Redes Transeuropeas
RTE-T	Redes Transeuropeas de Transporte
UE	Unión Europea
UE-12	Bulgaria, Chipre, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia, República Checa, Rumanía
UE-15	Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, Suecia

1 Introducción

En el presente informe se resumen los principales resultados del proceso de consulta sobre la propuesta de la Comisión Europea para el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE)¹. El proceso de consulta se inició a petición del ponente del CDR, Ivan Zagar (SI/PPE), el 29 de noviembre de 2011. Sobre la base de esta solicitud, las consultas se han extendido a los interlocutores de la Red de Supervisión de la Subsidiariedad (RSS), a la Plataforma de la AECT del CDR, a la plataforma de supervisión de «Europa 2020» del CDR, a otros miembros del CDR que quieran participar, a las oficinas regionales con sede en Bruselas y a las representaciones permanentes de los Estados miembros.

Las consultas finalizaron el 27 de enero de 2012. Se han presentado 31 contribuciones de once Estados miembros y de dos agrupaciones internacionales. Con gran diferencia, la mayor parte de las contribuciones procedían de España (véase el Gráfico 1).

Gráfico 1: Estados miembros que han respondido a la encuesta

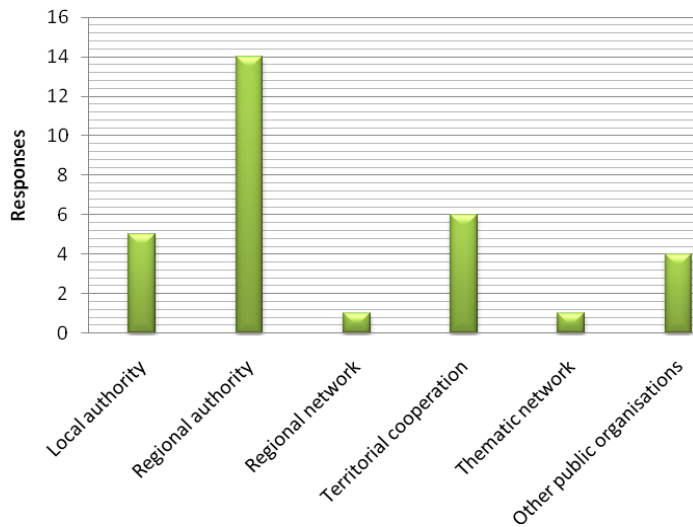


Fuente: Metis 2011

Los encuestados han sido principalmente entes locales y regionales, seguidos de grupos de cooperación territorial (véase el Gráfico 2).

¹ Comisión Europea (2011), Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», COM(2011) 665 final, 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262 final}{SEC(2011) 1263 final}, Bruselas de 19.10.2011

Gráfico 2: Tipos de encuestados



Fuente: Metis 2011

El objetivo de esta consulta era conocer la percepción que tenían los encuestados acerca del proyecto de Reglamento del MCE en relación con:

- el valor añadido general del MCE,
- el grado de participación de los entes locales y regionales,
- la compatibilidad del MCE con el FEDER,
- el impacto que tendrá la aplicación del MCE en el presupuesto público,
- los efectos en la contratación pública,
- los efectos en las regiones transfronterizas.

En términos generales, las reacciones al MCE han sido positivas. Existe un consenso general acerca del valor añadido que aporta el desarrollo de una infraestructura más adaptada y centralizada. Se prevé que el MCE preste un apoyo significativo al desarrollo de infraestructuras transfronterizas que, hasta ahora, ha estado acompañado de muchos problemas. No obstante, los aspectos más importantes, que se han destacado, son:

- el *enfoque de directiva* de la Comisión Europea en relación con los principales proyectos es demasiado **centralizado (arriba abajo)**, por lo que pone en peligro el **principio de subsidiariedad** en caso de que la función de coordinador de corredores permitiera dar instrucciones a los Estados miembros sobre sus decisiones en relación con los proyectos de infraestructuras,
- la **predefinición de los corredores de infraestructuras** parece demasiado rígida y no permite incluir otros proyectos en la fase preparatoria. Esto pondría en peligro la financiación de proyectos dentro de la red completa de infraestructuras,
- especialmente a la luz de las **actuales restricciones presupuestarias**, resulta difícil forzar a los Estados miembros a realizar proyectos de RTE predefinidos con imposición de plazos,

- mientras que para la **EU-15** los **fondos adicionales** en principio brindan **nuevas oportunidades** para financiar RTE, a los países de la **EU-12** les preocupa bastante el importe de **cofinanciación nacional necesaria** que impondrá una carga importante en la sostenibilidad del presupuesto disponible,
- los Fondos de Cohesión son un pilar importante para muchas regiones de la UE-12, y el miedo a **que se reduzca el presupuesto de los FC** para financiar, en su lugar, proyectos del MCE se perfila como una desventaja importante para los «nuevos Estados miembros»,
- es importante que la propuesta tenga en cuenta **las normativas vigentes en los Estados miembros, así como sus programas y presupuestos** disponibles para el desarrollo de infraestructuras,
- la propuesta actual no ofrece ningún procedimiento sobre cómo enlazar los **proyectos MCE centrales con los proyectos de los FC y del FEDER**. Una vez más, resulta fundamental dar prioridad a los proyectos de infraestructuras de la RTE-T, ya que ponen en peligro el desarrollo de otras redes de infraestructuras importantes,
- todo el mundo reconoce el **enfoque transfronterizo** del MCE. Sin embargo, todavía no parece existir un procedimiento claro y específico sobre cómo afrontar las restricciones jurídicas transfronterizas.
- muchos de los encuestados **no ven clara** la influencia que tendrán los procedimientos del MCE en la **contratación pública**. No obstante, algunos esperan que tenga un impacto importante en los procedimientos de contratación pública, sobre todo, en lo que respecta a los proyectos transfronterizos,
- la propuesta actual **no contempla ningún mecanismo juicioso para involucrar a los agentes regionales y locales en el proceso de participación**. No obstante, la mayoría de los comentarios sugieren que la participación de los agentes regionales y locales es responsabilidad de los Estados miembros. Otros encuestados consideran que la participación en la plataforma de los corredores es una importante contribución.

2 Breve descripción de algunas cuestiones importantes del MCE

La propuesta de reglamento definitiva al Parlamento Europeo y al Consejo para crear un Mecanismo «Conectar Europa» (MCE)² establece un marco común para respaldar proyectos específicos de infraestructuras en Europa. La propuesta incluye proyectos de infraestructuras a escala europea que son importantes para impulsar una interconexión de alto nivel entre los Estados miembros, a fin de mejorar las condiciones en aras de un mercado único mejorado y de mayor competitividad mundial. El instrumento debería estimular el actual proceso titubeante por el que se aspira a impulsar las RTE.

En este sentido, la propuesta aborda cuestiones relacionadas con el ámbito del transporte (ferroviario, por carretera y marítimo) en la «red principal» RTE. En particular, respalda los corredores de

²

La propuesta de la Comisión Europea se presentó al Parlamento Europeo en octubre de 2011 y actualmente la están analizando los parlamentos nacionales. El plazo para el análisis expira a mediados de febrero de 2012.

infraestructuras, las conexiones transfronterizas, las instalaciones de energía de alto nivel y las redes de telecomunicaciones.

El mecanismo –aunque esté gestionado de forma centralizada por la Comisión Europea– debe aplicarse en estrecha cooperación con los Estados miembros.

El **valor añadido** que aporta el nuevo mecanismo debe consistir en la simplificación del marco jurídico de la UE en relación con las infraestructuras de las RTE y, además, debe atraer más capital privado con un aumento de la eficiencia. El objetivo del MCE consiste en:

- ofrecer un marco común que permita simplificar el marco jurídico de la UE en relación con la financiación de las infraestructuras de las RTE;
- ofrecer un enfoque coherente y transparente de la financiación de la EU;
- propiciar la creación de economías de escala;
- aprovechar las sinergias intersectoriales a nivel de aplicación y desarrollo de proyectos;
- permitir que se generen ahorros o una explotación más eficiente, así como mayor rentabilidad;
- y tomar como referencia las lecciones aprendidas y las buenas prácticas compartidas entre los sectores³.

A fin de aprovechar la financiación europea y el apoyo financiero, el MCE debe vincular diferentes instrumentos financieros. Las acciones y los proyectos respaldados por los instrumentos financieros deben seleccionarse conforme al método «**al primero que llega es al primero que se atiende**», pero se ha de **tener en cuenta la diversificación geográfica progresiva** de los Estados miembros. El **apoyo financiero** debe adoptar la forma de subvenciones combinadas con otros instrumentos financieros. Las subvenciones incluyen el **MCE**, el **FC**, los **Fondos Estructurales** y **Horizonte 2020**. Los instrumentos financieros incluyen **instrumentos de capital, préstamos o garantías facilitados por instrumentos de riesgo compartido** u otros instrumentos financieros. Los instrumentos financieros se pueden combinar con subvenciones.

El **presupuesto principal** (31 700 millones de euros, de los que 10 000 millones de euros se transfieren del Fondo de Cohesión) se asigna al transporte. Otros 9 000 millones de euros se asignan a la energía y 9 000 millones de euros al sector de las telecomunicaciones.

Los **criterios para la concesión** de financiación abarcan a cada uno de los Estados miembros o a varios, a las organizaciones internacionales, a las empresas conjuntas y a las asociaciones público-privadas.

Los **porcentajes de financiación** propuestos **para** los estudios de **transporte** no deben superar el 50 % y, para la construcción, del 20 % al 30 %.

³ Comisión Europea (2011), Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europea», COM(2011) 665, 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262, {SEC(2011) 1263}, Bruselas de 19.10.2011, p. 5.

Los porcentajes de financiación para los estudios de energía no deben superar el 50 % y pueden llegar hasta el 80 % en el caso de infraestructuras específicas reguladas por las directrices de la Comisión.

Por cuanto atañe a las **telecomunicaciones**, las **redes de banda ancha** se pueden financiar hasta un 50 %, los servicios genéricos hasta el 75 % y, en casos excepcionales, se puede financiar hasta el 100 % de las plataformas de servicios.

Los procedimientos de **contratación pública** llevados a cabo por la Comisión o por cualquier otro organismo que aplique un proyecto financiado no deberán vulnerar los principios de transparencia, procedimiento competitivo abierto y buena gestión procedimental de la contratación pública en los procedimientos de adjudicación del contrato. El reglamento permite hacer varias adjudicaciones dentro del mismo procedimiento.

Las normas de **contratación pública** actualmente se encuentran en un **proceso de revisión** de una nueva propuesta publicada en diciembre de 2011. Esta nueva propuesta de contratación pretende simplificar los procedimientos. No obstante, todavía no queda claro en qué forma influirán estas normas en la propuesta de MCE actual.

La propuesta de reglamento no supone la participación de **diferentes niveles de gobierno de los Estados miembros**. Los Estados miembros gestionarán la aplicación del MCE a escala regional y local.

3 Observaciones pormenorizadas

3.1 Valor añadido del MCE en relación con la RTE-T

***Pregunta:** ¿Considera que el Mecanismo «Conectar Europa» aportará valor añadido a la acción de la UE en el ámbito de la RTE-T (incluido un efecto de palanca en el crecimiento sostenible y el empleo y en la cohesión social, económica y territorial)? Explique su razonamiento y ponga ejemplos para justificar la respuesta.*

Resumen de los comentarios

En términos generales, se reconoce el valor añadido que aporta el MCE: en particular, en términos de aumento de la efectividad de las amplias infraestructuras europeas, debe aumentarse el desarrollo a través de una gestión centralizada de la financiación y un mejor intercambio de conocimientos especializados. Se espera obtener valor añadido en el crecimiento económico que se aspira a conseguir con mejores redes de infraestructuras de alto nivel en áreas que aún no están suficientemente conectadas.

El objetivo principal del MCE consiste en unir el mercado único de la UE, independientemente de las fronteras nacionales actuales. La planificación de las infraestructuras, por tanto, debe realizarse necesariamente en el contexto europeo. Al consolidar el mercado único, también se debe progresar en la normalización de los diferentes reglamentos nacionales (Autoridad portuaria de Alicante)

En particular, los encuestados españoles y portugueses manifestaron sus expectativas de que el instrumento fomentase el empleo en el sector de la construcción e, indirectamente, propiciase la prosperidad económica en las regiones conectadas. El MCE debería estimular las APP y atraer a inversores (institucionales) a participar en la financiación de proyectos de la RTE-T y respaldar la reducción de emisiones de CO₂.

El MCE es una herramienta muy útil para respaldar las infraestructuras regionales en aras del desarrollo de la logística y el transporte intermodal, así como para respaldar los centros urbanos teniendo en cuenta las plataformas regionales o intermodales (región de Murcia)

No obstante, el enfoque de un único marco común para el desarrollo de infraestructuras en Europa ha suscitado diferentes reacciones. Algunas de las declaraciones obtenidas valoran que este único mecanismo simplificará los procesos, mientras que otros temen que entre en conflicto con el principio de subsidiariedad (por ejemplo, la ciudad de Viena, la Asociación Lituana de Autoridades Locales). Según estos encuestados, la propuesta de Reglamento del MCE podría entrar en conflicto con los intereses nacionales. Por ejemplo, es preciso examinar la naturaleza vinculante de los reglamentos (plazos vinculantes) para comprobar que no constituyan una vulneración inaceptable de la soberanía presupuestaria de los Estados miembros por parte de la UE. Alemania, por ejemplo, ha reorganizado y simplificado la planificación de su red de transmisión y los procedimientos de autorización con la ley sobre la aceleración de la expansión de la red (*Act on the Acceleration of Grid Expansion*, NABEG). El encuestado alemán ahora teme que el MCE sea incompatible con los procedimientos nacionales. El Parlamento del Reino Unido también ha manifestado gran preocupación ante la posibilidad de que el MCE obligue a los Estados miembros a desarrollar infraestructuras predefinidas que puedan poner en peligro el desarrollo de otras redes importantes generales y nacionales. En este sentido, el MCE debe tener en cuenta el desarrollo de la cohesión territorial, incluido el desarrollo de las infraestructuras tanto nacionales como regionales.

Asimismo, existen dudas acerca de si resulta práctica la propuesta europea de dividir el proceso de autorización en un proceso de solicitud previa de dos años y en un proceso de autorización oficial de un año. Según el encuestado alemán, las normas propuestas deben restringirse al nivel necesario para facilitar la coordinación y armonización europeas. Se rechazan las normas propuestas que van más allá de lo establecido en el artículo 171 del TFUE.

El representante de la Conferencia de Regiones Periféricas Marítimas ha lanzado otra crítica en este sentido. De hecho, ha manifestado que el aspecto marítimo del Reglamento propuesto no refleja las necesidades actuales de que se produzcan mejoras en dicho ámbito. Los comentarios revelan que el transporte naval podría contribuir a la reducción de las emisiones de CO₂, pero no se ha prestado suficiente atención a este aspecto en el marco de la propuesta de Reglamento. Por último, un

comentario destaca el problema de que los proyectos predefinidos en la propuesta excluyan proyectos que aún se encuentran en la fase de viabilidad previa.

El instrumento «Conexiones marítimas sostenibles» podría aprovechar el éxito del modelo Ecobonus, beneficiarse de una evaluación objetiva del programa Marco Polo y tener en cuenta el contexto generado por las nuevas restricciones sobre el contenido de azufre de los combustibles marítimos (Conferencia de Regiones Periféricas Marítimas, CRPM)

Por último, las regiones periféricas de Europa no consideran que el instrumento sea importante para ellas. Según los entes regionales de Madeira, el MCE excluiría a las regiones no conectadas a la red de infraestructura propuesta.

3.2 Participación de los entes locales y regionales

***Pregunta:** Describa cómo participarían los entes locales y regionales de su Estado miembro en el proceso de toma de decisiones en relación con el MCE (incluido el impacto del MCE en la ordenación territorial de dicho Estado y en las estrategias de desarrollo).*

Resumen de los comentarios

Todas las respuestas manifestaron la necesidad de implicar a los entes regionales y locales en los proyectos que influyen en su desarrollo territorial. Mientras que algunos encuestados consideran que es responsabilidad de los Estados miembros decidir los entes locales y regionales deben participar, otros pidieron una participación más directa de esos niveles en el proceso del MCE. En algunos Estados miembros aún no está clara la participación de los entes locales y regionales, pero muchos otros implican a sus entes locales y regionales de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional. Los encuestados españoles ofrecen una descripción detallada de la participación de esos entes.

No obstante, se ha manifestado que el valor añadido que aportarán las plataformas de corredores propuestas por la Comisión Europea, que deberían agrupar a todas las partes implicadas, solo resultará eficaz si participan los entes locales y regionales y las agrupaciones internacionales.

Existen algunas críticas generales acerca de que la gestión centralizada del MCE por parte de la Comisión que no da la oportunidad a los entes regionales y locales de participar en el proceso de toma de decisiones. Los encuestados manifestaron su preocupación por que esta gestión centralizada socave o contrarreste los esfuerzos de cohesión territorial. Hay muchos proyectos de infraestructuras regionales y locales que podrían funcionar como modificaciones de la RTE-T. Sin embargo, la propuesta examinada no tiene en cuenta estas actividades de conexión. Asimismo, el reglamento no contempla los ordenamientos jurídicos nacionales (sistemas federal y regional) que no permiten proyectos de infraestructuras centralizados, tal como prevé la propuesta de Reglamento del MCE (por ejemplo, Alemania). Esto se considera como un paso atrás en el enfoque general de asociación que caracteriza hoy en día a la política de cohesión.

La CRPM pide una descripción más vinculante de la función de los entes regionales en el marco de este sistema de gobernanza. La CRPM se opone a las decisiones centralizadas de las asignaciones de presupuesto y considera que la adjudicación de una prima en función de la madurez de los proyectos en un procedimiento vinculante es incompatible con la idea de cohesión territorial y buena gobernanza

(Conferencia de Regiones Periféricas Marítimas, CRPM)

3.3 Coherencia entre el MCE y los Fondos Estructurales y de Cohesión

Pregunta: *¿Cómo se podría garantizar una compatibilidad coherente entre los proyectos financiados con cargo a los Fondos Estructurales y de Cohesión y los que se financian con cargo al MCE? ¿Cuál será el impacto del MCE en los proyectos más pequeños?*

Resumen de los comentarios

La preocupación más extendida entre las partes implicadas está relacionada con la coordinación suficiente entre los proyectos europeos gestionados con el MCE y los proyectos nacionales financiados con cargo al FEDER. En la mayoría de los comentarios se reconoce que el MCE se concentra principalmente en proyectos más grandes y, por tanto, puede complementarse con los proyectos más pequeños financiados con cargo al FEDER. Los encuestados afirman que la propuesta no describe lo suficiente el vínculo procedimental entre el MCE y los proyectos financiados con los Fondos Estructurales (FEDER). Lo más importante es evitar que el FEDER y el MCE se solapen. Por tanto, a fin de evitar que se duplique la financiación, es necesario definir criterios claros. Asimismo, han de evaluarse y adaptarse todos los programas de financiación.

No obstante, no todos los Estados miembros tienen el mismo acceso a la financiación para infraestructuras con cargo al FEDER. Es necesario evitar que la falta de financiación de proyectos más pequeños y menos dominantes derive en el cese total de los proyectos de infraestructuras periféricas. Además, la concentración en los diez principales proyectos seleccionados se ha criticado como demasiado rígida, descuidando otras cuestiones que revisten la misma importancia en Europa. La posibilidad de que los proyectos más pequeños no relacionados con los diez corredores pierdan importancia a escala europea suscita gran inquietud.

El MCE tiene por objeto conectar regiones, pero está gestionado de forma centralizada por la Comisión. Con diferentes sistemas de gestión (MCE central y FEDER regional, FC), será muy difícil desarrollar proyectos compatibles. No existe el vínculo entre el MCE y el marco estratégico común de cohesión (Convención de autoridades escocesas locales)

3.4 Impacto del MCE en el presupuesto público

Pregunta: *¿Cuál es el impacto previsto de la propuesta del MCE en su presupuesto público y en el uso de otros fondos nacionales y europeos?*

Resumen de los comentarios

El promedio de la contribución de cofinanciación del MCE para las redes de carreteras y ferrocarril no supera el 30 %. Esto permite extraer la conclusión de que la propuesta del MCE no desempeñará una función importante en los presupuestos nacionales.

Aunque se han aumentado significativamente las inversiones en TIC y energía, consideramos que la parte del transporte no supondrá un cambio importante con respecto a la situación actual en relación con la participación de los entes locales y regionales. (Convención de autoridades escocesas locales)

La mayoría de los encuestados de la UE-15 consideran que el MCE es una oportunidad para obtener fondos adicionales para infraestructuras. Algunos encuestados opinan que el MCE simplemente es un mecanismo para que los países de la UE-15 puedan cofinanciar dichos tipos de inversiones en infraestructuras, mientras que los países de la UE-12, por restricciones presupuestarias, tienen graves dificultades para cofinanciar esos proyectos de infraestructuras.

El impacto de la propuesta del MCE en los presupuestos nacionales se limitará a los Estados miembros que ya tengan infraestructuras de alto nivel. (Ayuntamiento de Łódź)

El MCE se considera como una indicación de la centralización de los fondos de cohesión que podría aumentar las dificultades de las regiones para participar en el proceso. El Fondo de Cohesión constituye un instrumento financiero importante para los «nuevos Estados miembros». Los corredores propuestos en el MCE y los 10 000 millones de euros asignados con cargo al Fondo de Cohesión son factores considerados como una directriz centralizada de la Comisión Europea que limita la flexibilidad de los Estados miembros en la fase de negociación.

De los 34 000 millones de euros del Fondo de Cohesión previstos para financiar la RTE-T, 10 000 millones se asignarán con el mismo procedimiento utilizado para el MCE, en particular, con arreglo a las licitaciones de proyectos organizadas por la Comisión. Habida cuenta de los riesgos mencionados anteriormente, no se daría prioridad a los proyectos más estructurales, pero estos sí serían los más susceptibles de completarse con rapidez. Este tipo de cambio en los reglamentos puede asimilarse como un paso atrás en el enfoque de asociación general (Conferencia de Regiones Periféricas Marítimas, CRPM)

Asimismo, la priorización de los corredores propuestos de la RTE podría obstaculizar que los Estados miembros acometan sus propios proyectos de infraestructuras, que a veces son incluso más urgentes. Los calendarios de entrega del proyecto del MCE deben ser más flexibles. Además, pueden surgir problemas si los plazos de los proyectos de la propuesta no son coherentes con la planificación nacional.

La creación de un nuevo instrumento derivará en una mayor centralización de los fondos, por lo que a las regiones les resultará más complicado acceder a ellos directamente (Delegación del Gobierno del voivodato Pomorskie)

Las prioridades del MCE pueden dificultar que los Estados miembros den prioridad a sus propios proyectos. Por tanto, el calendario debería ser más flexible de lo que se indica en la propuesta. Se puede conseguir cierta flexibilidad mediante la utilización de directrices en lugar del Reglamento, como en los proyectos anteriores de la RTE-T (Red ferroviaria)

La propuesta de participación de las inversiones privadas en los proyectos de la RTE-T plantea otro tema que merece atención. Los encuestados manifestaron ciertas dudas de si la herramienta propiciará un entorno que sea lo suficientemente seguro como para animar a los inversores a participar.

En general, se debería esperar que todas las evaluaciones de financiación de un proyecto intenten aportar un sólido argumento empresarial y unos rendimientos de la inversión antes de embarcar a ninguna infraestructura en un proyecto. Sin embargo, no está claro si la financiación del MCE requeriría algún nivel de rendimiento de la inversión y, de hecho, si es necesario que los proyectos propuestos demuestren su valor antes de ser incluidos en la lista.

Es importante tener en cuenta las capacidades individuales y el potencial de las empresas y los empresarios locales (EGT CUTTS, Hungría)

3.5 Efectos en la contratación pública y en las ayudas estatales

Pregunta: *¿Puede identificar algún efecto posible en las normas de contratación pública y en las ayudas estatales?*

Resumen de los comentarios

La mayoría de las declaraciones no consideran que haya conflictos ni efectos en los procedimientos de contratación pública de ámbito nacional. Sin embargo, como bien comentó la Delegación de Gobierno del voivodato de Pomorskie, en el caso de los proyectos transnacionales, las diferencias entre los sistemas jurídicos de los Estados miembros podrían plantear obstáculos importantes en las inversiones conjuntas. Actualmente se está revisando el proceso de contratación pública y hay algunas preocupaciones de que algunos de los nuevos procedimientos de contratación puedan aumentar la complejidad.

Se teme que el MCE lleve a un procedimiento revisado de contratación pública especialmente diseñado para ese instrumento. Existe una opinión negativa sobre los procedimientos específicos de contratación pública para tareas específicas (por ejemplo, la contratación pública verde). Esto fragmenta el enfoque de la contratación pública y plantea barreras administrativas. (Convención de autoridades escocesas locales)

3.6 Desafíos y oportunidades en las regiones fronterizas

Pregunta: ¿Qué desafíos y oportunidades plantea el MCE para las regiones transfronterizas (incluido el posible uso de AECT)?

Resumen de los comentarios

En general, se reconoce que el MCE es un instrumento de apoyo para la conectividad transfronteriza. Se aprecia ampliamente el hecho de que el MCE prevea la necesidad de respaldar las conexiones de las infraestructuras transfronterizas. Las conexiones de transporte son realmente importantes para ayudar a las regiones fronterizas y transfronterizas a afrontar las desventajas causadas por su situación geográfica, tanto a escala nacional como europea.

Se acoge con suma satisfacción el MCE no solo en las regiones fronterizas sino también en las regiones marítimas. El Gobierno de Escocia y los entes locales costeros del Mar del Norte consideran el MCE como un instrumento potencial para el desarrollo de las conexiones de red con Europa, así como para la generación nacional de energía renovable con el impacto evidente en la prosperidad económica local. (Convención de autoridades escocesas locales)

Los proyectos transfronterizos dependen bastante de los interlocutores regionales y locales. Por tanto, resulta incluso más necesario implicarles en esta cuestión específica. Actualmente, esta participación no está prevista a escala europea. Las AECT de Hungría, por ejemplo, no cuentan con el presupuesto para participar en la generación de proyectos y el proceso de evaluación en relación con la RTE-T. Otra preocupación en este sentido es la falta de experiencia y conocimientos para establecer las estructuras necesarias para aplicar proyectos transfronterizos.

Las regiones fronterizas podrían convertirse en rehenes de la falta de acuerdos entre los Estados miembros en relación con proyectos comunes. El MCE no ofrece las condiciones necesarias para evitar este riesgo, pero elimina los recursos del Fondo de Cohesión de las regiones fronterizas. (Asociación lituana de autoridades locales)

4 Conclusiones

Las declaraciones presentadas se pueden dividir en diferentes grupos de interés. En primer lugar, hay entes y representantes locales y regionales; en segundo lugar, hay cooperaciones territoriales; en tercer lugar, hay representantes interesados como las redes portuarias. La segunda diferencia puede establecerse entre organizaciones y autoridades ubicadas en España y Portugal que respaldan el MCE con firmeza, y las organizaciones y los Estados miembros de Europa Central que son críticos con el proceso general del MCE. Por tanto, no se puede extraer ninguna conclusión general, aparte de que los Estados miembros de la UE-15 consideran el MCE como una oportunidad adicional para la financiación de infraestructuras y los de la UE-12 están preocupados por que el MCE interfiera en otras necesidades más urgentes existentes en las regiones.

Otra preocupación, aunque no tan importante, es la protección del principio de subsidiariedad. El principio de subsidiariedad se define en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. *En los ámbitos que no sean de su competencia exclusiva, la Comunidad intervendrá, conforme al principio de subsidiariedad, sólo en la medida en que los objetivos de la acción pretendida no puedan ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, y, por consiguiente, puedan lograrse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción contemplada, a nivel comunitario. Ninguna acción de la Comunidad excederá de lo necesario para alcanzar los objetivos del presente Tratado.*⁴ En este sentido, las directivas de la Comisión Europea en relación con los principales proyectos se considera demasiado general, por lo que pone en peligro el Principio de Subsidiariedad en caso de que la función de coordinador corredor permitiera dirigir a los Estados miembros en sus decisiones en relación con los proyectos de infraestructuras.

Pese a ello, se pueden resumir los comentarios recibidos de la siguiente manera:

- Se considera muy importante la predefinición de los corredores de infraestructuras, ya que dificultan el desarrollo de otros proyectos más urgentes.
- Se considera necesaria la participación de los interlocutores regionales y locales de la plataforma de corredores, pero en la propuesta no se prevé apoyo de grupos territoriales y otros representantes.
- EL MCE y el FEDER pueden tener un valor añadido potencial en su compatibilidad. Sin embargo, aún no está claro cómo están vinculados efectivamente entre sí estos dos instrumentos. Esto causa preocupaciones sobre los solapamientos y la posibilidad de que socaven los proyectos del FEDER.
- El hecho de que se hayan asignado 10 000 millones de euros al MCE suscita importantes inquietudes en los nuevos Estados miembros. Varias autoridades locales y regionales manifestaron su temor a que surjan conflictos entre la propuesta del proyecto a escala nacional y los proyectos de corredores propuestos.
- En general se aprecia en gran medida la aplicación de proyectos transfronterizos. Una vez más, la aplicación real basada en sistemas jurídicos diferentes no está definida con claridad ni tampoco el procedimiento ni la implicación de las partes interesadas.
- La mayoría de las declaraciones no constatan ningún conflicto con las normas de contratación pública.

En general, las declaraciones destacan que el procedimiento sobre cómo aplicar el MCE aún no está lo suficientemente claro (sobre todo, en proyectos transfronterizos). Esto también plantea la necesidad de mejorar la adaptación entre los objetivos de la CE y los intereses de los Estados miembros en este sentido. Los comentarios revelan qué objetivos de los Estados miembros se han cumplido en la propuesta y qué países tienen dificultades para ajustar los proyectos propuestos a los objetivos nacionales y regionales. Por ejemplo, España y Portugal no parecen tener más objeciones a la

4

Unión Europea (2006), Versiones Consolidadas del Tratado de la Unión Europea y del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, Diario Oficial de la Unión Europea, Artículo 5.

propuesta y esperan que el MCE respalde su presupuesto de infraestructuras nacionales y regionales. En cambio, los comentarios de Alemania, Hungría y Polonia revelan que temen que su autonomía nacional y regional se verá perjudicada por el proceso de toma de decisiones.

5 Referencias

Comisión Europea (2011), Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europea», 2011/0302(COD), COM(2011) 665, Bruselas de 19.10.2011.

6 Encuestados

NR	Nombre	País	Red	Tipo de encuestado
1.	Netwerkstad Twente	Países Bajos	RSS	Red regional
2.	Consultor independiente (miembro fundador EGTCUTTS, BEFA)	Hungría	AECT	Cooperación territorial
3.	Región de las Marcas (Italia)	Italia	RSS	Ente regional
4.	Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial Galicia-Norte de Portugal	Portugal	AECT	Cooperación territorial
5.	Generalitat Valenciana, Dirección General de Transporte y Logística	España	RSS	Ente regional
6.	Consejo de Cámaras de Comercio de la Comunidad Valenciana	España	sin confirmar	Ente regional
7.	Ayuntamiento de Lodz	Polonia	RSS	Ente local
8.	Departamento de Ordenación, Oficina del Gobierno Provincial de Estiria	Austria	RSS	Ente regional
9.	Comunidad Autónoma de Galicia	España	RSS	Ente regional
10.	Asamblea de Extremadura	España	RSS	Ente regional
11.	Delegación del Gobierno del Voivodato de Pomerania	Polonia	RSS	Ente regional
12.	Ciudad de Viena	Austria	RSS	Ente local
13.	Governo Regional da Madeira	Portugal	sin confirmar (el Parl. es miembro de la RSS)	Ente regional
14.	Comunidad Urbana de Brest Métropole Océane	Francia	sin confirmar	Ente local
15.	Asociación Lituana de Entes Locales	Lituania	RSS	Ente local
16.	Asociación de Regiones Fronterizas Europeas (ARFE)	Internacional	RSS	Cooperación territorial
17.	UTTS EGTC	Hungría	AECT	Cooperación territorial
18.	Convención de Entidades Locales de Escocia	Reino Unido	RSS	Ente local
19.	Conferencia de Regiones Periféricas Marítimas (CRPM)	Internacional	sin confirmar	Cooperación territorial
20.	Generalitat Valenciana	España	RSS	Ente regional
21.	FEPORIS – Instituto Portuario de Estudios y Cooperación	España	sin confirmar	Otras organizaciones públicas

22.	Autoridad Portuaria de Alicante	España	sin confirmar	Otras organizaciones públicas
23.	Autoridad Portuaria de Valencia	España	sin confirmar	Otras organizaciones públicas
24.	Autoridad Portuaria de Castellón	España	sin confirmar	Otras organizaciones públicas
25.	Consejería de Baden-Wurtemberg	Alemania	RSS	Ente regional
26.	Red ferroviaria	Reino Unido	sin confirmar	Red temática
27.	Región de Murcia. Departamento de Obras Públicas y Ordenación Territorial. Secretaría General/Dirección General de Transporte y Puertos	España	sin confirmar	Ente regional
28.	Delegación del Gobierno de la Región de Wielkopolska	Polonia	sin confirmar	Ente regional
29.	Región de Warmia y Mazury	Polonia	sin confirmar	Ente regional
30.	Eurometropolis AECT	Países Bajos	AECT	Cooperación territorial
31.	Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco	España	RSS	Ente regional