

Jueves, 31 de mayo de 2018

P8\_TA(2018)0237

## El Mecanismo «Conectar Europa» después de 2020

### Resolución del Parlamento Europeo, de 31 de mayo de 2018, sobre el pilar de los transportes del Mecanismo «Conectar Europa» después de 2020 (2018/2718(RSP))

(2020/C 76/18)

*El Parlamento Europeo,*

- Vistos los artículos 311, 312 y 323 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE),
- Vistos el Reglamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 del Consejo, de 2 de diciembre de 2013, por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2014-2020 <sup>(1)</sup> y su modificación posterior mediante el Reglamento (UE, Euratom) 2017/1123 del Consejo, de 20 de junio de 2017 <sup>(2)</sup>,
- Visto el Acuerdo interinstitucional, de 2 de diciembre de 2013, entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre disciplina presupuestaria, cooperación en materia presupuestaria y buena gestión financiera <sup>(3)</sup>,
- Vista su Resolución, de 6 de julio de 2016, sobre la preparación de la revisión postelectoral del MFP 2014-2020: recomendaciones del Parlamento previas a la propuesta de la Comisión <sup>(4)</sup>,
- Visto el documento de reflexión de la Comisión, de 28 de junio de 2017, sobre el futuro de las finanzas de la UE (COM(2017)0358),
- Vista su Resolución, de 24 de octubre de 2017, sobre el documento de reflexión sobre el futuro de las finanzas de la UE <sup>(5)</sup>,
- Vistos la propuesta de la Comisión, de 14 de septiembre de 2016, de Reglamento del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013, por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2014-2020 (COM(2016)0604), la Comunicación de la Comisión (COM(2016)0603) y el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que la acompaña (SWD(2016)0299),
- Vista la propuesta de la Comisión, de 14 de septiembre de 2016, relativa a la modificación del Acuerdo interinstitucional, de 2 de diciembre de 2013, entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre disciplina presupuestaria, cooperación en materia presupuestaria y buena gestión financiera (COM(2016)0606),
- Vista la ratificación del Acuerdo de París por el Parlamento Europeo el 4 de octubre de 2016 y por el Consejo el 5 de octubre de 2016,
- Vista su Resolución, de 26 de octubre de 2016, sobre la revisión intermedia del marco financiero plurianual 2014-2020 <sup>(6)</sup>,
- Visto el dictamen del Comité de las Regiones, de 15 de junio de 2016, sobre la revisión intermedia del marco financiero plurianual (MFP) <sup>(7)</sup>,
- Vista la Comunicación de la Comisión, de 2 de mayo de 2018, titulada «Un presupuesto moderno para una Unión que proteja, empodere y vele por la seguridad. El marco financiero plurianual para el período 2021-2027» (COM(2018)0321),
- Vista la Comunicación conjunta de la Comisión Europea y de la alta representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad, de 28 de marzo de 2018, titulada «Plan de acción sobre movilidad militar» (JOIN(2018)0005),

<sup>(1)</sup> DO L 347 de 20.12.2013, p. 884.

<sup>(2)</sup> DO L 163 de 24.6.2017, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO C 373 de 20.12.2013, p. 1.

<sup>(4)</sup> DO C 101 de 16.3.2018, p. 64.

<sup>(5)</sup> Textos Aprobados, P8\_TA(2017)0401.

<sup>(6)</sup> Textos aprobados, P8\_TA(2016)0412.

<sup>(7)</sup> DO C 17 de 18.1.2017, p. 20.

**Jueves, 31 de mayo de 2018**

- Visto el informe de la Comisión, de 14 de febrero de 2018, sobre la evaluación intermedia del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) (COM(2018)0066 final),
  - Visto el artículo 123, apartados 2 y 4, de su Reglamento,
- A. Considerando que el desarrollo y la rehabilitación de las infraestructuras de transporte en la Unión aún están bastante fragmentados y representan un importante desafío en términos de capacidad y financiación, pero que son esenciales para garantizar tanto el crecimiento sostenible, el empleo y la competitividad como la cohesión social y territorial en la Unión, atenuando así los desequilibrios entre las regiones;
  - B. Considerando que el MCE es un programa de financiación común de gestión centralizada destinado a fomentar el desarrollo de una red transeuropea (RTE) de alto rendimiento, sostenible e interconectada en los ámbitos de las infraestructuras de transporte, energía y servicios digitales;
  - C. Considerando que la pronta finalización de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) contribuirá significativamente al logro por la Unión de sus objetivos de reducción de emisiones en el marco del Acuerdo de París sobre el clima, a la descarbonización de la economía europea y a los objetivos «20-20-20» de la Unión en el ámbito de la política energética y climática; que la red básica debe completarse antes de 2030, y la red general antes de 2050;
  - D. Considerando que uno de cada 10 europeos trabaja en el sector del transporte en general, y que la inversión en infraestructuras de transporte dará lugar a la creación de nuevos puestos de trabajo, ya que se calcula que una inversión de mil millones de euros en la red básica de la RTE-T permitirá crear hasta 20 000 nuevos puestos de trabajo;
  - E. Considerando que el MCE se centra en facilitar las conexiones transfronterizas, establecer nodos multimodales y urbanos, abordar las deficiencias del mercado y eliminar las congestiones; que el MCE ha garantizado la realización de proyectos que de otro modo no se habrían llevado a cabo, proporcionando así un claro valor añadido de la Unión al fomento de la cooperación y la coordinación transnacionales;
  - F. Considerando que el sector del transporte ha representado la mayor parte del presupuesto del MCE en el período 2014-2020; que la parte correspondiente al transporte se dividió en una dotación general para todos los Estados miembros y una dotación de cohesión a disposición de los Estados miembros de la cohesión que se transfiere directamente del Fondo de Cohesión;
  - G. Considerando que el MCE es uno de los programas de mayor éxito de la Unión, dado que el número de solicitudes que ha recibido supera con mucho al de las ofertas; que, a finales de 2017, el MCE-Transporte ya había asignado 21 300 millones de euros en subvenciones a proyectos de la RTE-T, lo que generó una inversión total por un valor de 41 600 millones de euros; que en 2018 se firmarán nuevos acuerdos de subvención para una convocatoria de financiación combinada consistente en subvenciones del MCE y financiación privada con cargo, entre otros, al Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE); que en noviembre de 2017 se incrementó con 350 millones de euros la dotación inicial de 1 000 millones de euros prevista para esa convocatoria con el fin de respaldar la prioridad «Innovación y nuevas tecnologías», en consonancia con los objetivos del Plan de acción sobre combustibles alternativos;
  - H. Considerando que la introducción del principio de «usarlo o perderlo» ha contribuido considerablemente al éxito del MCE; que debe acelerarse, no obstante, la recuperación del presupuesto de los proyectos no ejecutados;
  - I. Considerando que el MCE persigue acelerar las inversiones en infraestructuras de transporte e innovación, así como producir un efecto multiplicador de fondos tanto del sector público como del privado, aumentando la seguridad jurídica y respetando el principio de neutralidad tecnológica;
  - J. Considerando que está previsto que la Comisión Europea publique sus propuestas legislativas sobre las inversiones estratégicas europeas, incluida una actualización del MCE, en junio de 2018;
- 1. Destaca que invertir en infraestructuras de transporte significa invertir en crecimiento sostenible a largo plazo, cohesión, competitividad y empleo; subraya, por consiguiente, la importancia estratégica del programa MCE en lo que se refiere a la integración del mercado interior, la movilidad inteligente y la oportunidad para la Unión de aportar valor añadido tangible a los ciudadanos a través de este programa;

Jueves, 31 de mayo de 2018

2. Pone de relieve que el MCE ha sido, es y debe seguir siendo un instrumento eficaz y específico para la inversión en infraestructura transeuropea (RTE) en los sectores del transporte, la energía y los servicios del sector digital, con el fin de contribuir a las prioridades de la Unión en materia de empleo, crecimiento e inversión, mercado interior, Unión de la Energía, clima y mercado único digital;
3. Destaca el éxito del programa MCE 2014-2020 a la hora de aportar un alto valor añadido europeo apoyando proyectos de conectividad con una dimensión transfronteriza, interoperable y multimodal y proyectos que mejoren la conectividad en todos los modos de transporte, incluso en el mar, en los puertos fluviales y las vías de navegación interior, dando prioridad a aquellos proyectos que completen los enlaces que faltan y eliminando congestiones con el fin de lograr un espacio europeo de transporte único accesible para todos y un sector del transporte innovador; pide a la Comisión que aumente el valor añadido transfronterizo de los nudos, como los puertos marítimos, y que apoye proyectos que mejoren la conectividad con países terceros asociados;
4. Reconoce que el beneficio total y el potencial de inversión de la Unión en la RTE-T solo puede realizarse a partir de la finalización de la red básica y de la general; pide a la Comisión que tenga en cuenta que la realización de estas redes requerirá importantes inversiones, parte de las cuales dependerán del apoyo continuado de la UE, o corren el riesgo de llegar a un punto muerto; insiste en que hay que mantener la presión para lograr su realización a más tardar en 2030 y 2050, respectivamente, y de conformidad con normas del siglo XXI a lo largo de todo el proceso;
5. Pide a la Comisión que garantice que el programa del MCE en la propuesta de marco financiero plurianual 2021-2027 sea una continuación del programa vigente con una ambición aún mayor en cuanto a objetivos estratégicos y recursos financieros; hace hincapié en que las inversiones en proyectos de transporte digital, innovador y sostenible deben acelerarse para avanzar hacia un sistema de transporte eficiente, más seguro, accesible a todos, moderno, plenamente integrado y más ecológico;
6. Reconoce que la intervención del MCE fue determinante para el inicio de la mayoría de los proyectos, especialmente en el caso de proyectos de conectividad a nivel transfronterizo, nacional, regional y local; subraya que el MCE ha demostrado ser un importante catalizador para la inversión pública y privada; considera, no obstante, que es necesario adoptar nuevas medidas para liberar todo su potencial;
7. Pide a la Comisión que estudie nuevas formas de promover el MCE como un instrumento centrado en aspectos políticos con objetivos sectoriales específicos, abordando proyectos complejos con una dimensión transfronteriza o de interoperabilidad a escala de la Unión;
8. Considera que, en el próximo MFP, basándose en una revisión exhaustiva del período 2014-2020 y en las consecuencias de la compleja relación entre el MCE y otros programas e instrumentos financieros, como Horizonte 2020, los Fondos EIE y el FEIE y, en particular, en el efecto de sustitución entre el MCE y el FEIE, la Comisión debe reforzar y garantizar la complementariedad entre el MCE y otros programas como Horizonte Europa y el Fondo InvestEU al objeto de mantener y fomentar los objetivos claros del programa, evitar duplicaciones y optimizar los recursos presupuestarios;
9. Destaca que toda reducción del próximo MCE en favor de otros programas, como las que se han efectuado en el marco del MCE 2014-2020 para el FEIE y el Programa Europeo de Desarrollo Industrial en materia de Defensa, se consideraría inaceptable; insta a la Comisión a que mantenga la integridad de la capacidad financiera del MCE, ya que una parte importante de la financiación del MCE está relacionada con proyectos que ofrecen beneficios regionales y para la Unión más amplios, pero que reciben una financiación nacional o basada en el mercado insuficiente;
10. Reconoce el éxito alentador de los primeros resultados de la convocatoria combinada de propuestas lanzada en el marco del actual programa MCE; anima encarecidamente a la Comisión, por lo tanto, a que repita estas convocatorias en el futuro y siga utilizando un MCE más sólido en forma de subvenciones que se combine con los instrumentos financieros de la Unión y de terceros países, en la medida de lo posible; pide asimismo a la Comisión que encuentre maneras de fomentar más eficazmente la participación de coinversores privados, y a los Estados miembros, que supriman los obstáculos legales y administrativos que dificultan este proceso;
11. Pide a la Comisión que siga alentando las sinergias a escala de los proyectos entre los tres sectores, que actualmente son limitadas debido a la rigidez del marco presupuestario en lo que se refiere a la admisibilidad de los proyectos y de los costes; insta a la Comisión a que adapte la infraestructura a las necesidades futuras de una movilidad limpia e inteligente; espera que las futuras orientaciones políticas sectoriales y el MCE se hagan más flexibles de modo que faciliten las sinergias y respondan mejor a los nuevos avances tecnológicos y nuevas prioridades, como la digitalización, acelerando al mismo tiempo la creación de una economía de bajas emisiones y haciendo frente a los retos sociales comunes como la ciberseguridad;

**Jueves, 31 de mayo de 2018**

12. Destaca la importancia de la gestión directa con el fin de asegurar procedimientos comunes en los tres sectores, una rápida asignación de fondos y una ejecución presupuestaria muy sólida; señala que la gestión directa de las subvenciones del MCE ha demostrado ser muy eficiente, con una cartera de proyectos sólida y un proceso de selección competitivo, centrado en los objetivos estratégicos de la Unión, una aplicación coordinada y la plena participación de los Estados miembros; reconoce el papel esencial desempeñado por la Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes (INEA) en el éxito del MCE, a través de la optimización del presupuesto, en particular gracias a su flexibilidad a la hora de derivar con rapidez fondos no utilizados en determinadas acciones para financiar otras nuevas; insiste en que se refuerce la INEA con el fin de asegurar que los fondos de la Unión se utilizan adecuadamente;

13. Apoya la aplicación del principio de «usarlo o perderlo» en la gestión directa del MCE; insiste, al mismo tiempo, en mantener la posibilidad de reciclar los compromisos en los casos en que los proyectos no se lleven a cabo según lo previsto, con el fin de aumentar la eficacia del MCE;

14. Reconoce la complejidad de la presentación de un proyecto, especialmente en el caso de grandes infraestructuras de transporte, y la pertinencia de la asistencia técnica prestada, por ejemplo, por el programa del MCE, en particular a Estados miembros de la cohesión, con el fin de promover la subvencionabilidad de proyectos maduros y de alta calidad; pide a la Comisión que siga ofreciendo este tipo de asistencia y que vuelva a considerar los criterios de evaluación que estarían a favor de una definición más clara del valor añadido de los proyectos; pide a la Comisión, además, que tome medidas adicionales para simplificar considerablemente los requisitos administrativos no solo para las pequeñas subvenciones y que adapte la ayuda técnica prestada a los solicitantes de proyectos más pequeños;

15. Acoge con satisfacción el hecho de que, en la programación 2014-2020 se transfirieran 11 300 millones de euros del Fondo de Cohesión a la dotación de cohesión del pilar del MCE relacionado con los transportes, y destaca el gran éxito de las convocatorias de propuestas en el ámbito de la cohesión;

16. Toma nota de la propuesta de la Comisión de asignar 42 265 millones de euros al MCE para el periodo 2021-2027, incluidos 7 675 millones de euros para proyectos en el ámbito de la energía y 2 662 millones de euros (ambos en precios constantes) para las telecomunicaciones y los proyectos digitales; lamenta, no obstante, que la asignación a la RTE-Transporte en precios constantes ascienda a 11 384 millones de euros y la contribución del Fondo de Cohesión, a 10 000 millones de euros, lo que representa reducciones de un 12 % y un 13 % respectivamente; observa que los fondos asignados al pilar del transporte son los únicos que han disminuido, y no puede aceptarlo; subraya que los retos a los que se enfrenta el sector del transporte en el mercado interior y el éxito del MCE se contradicen con una reducción de la cuantía de la dotación de transporte y pide a la Comisión que reconsidere el importe propuesto;

17. Considera que, a fin de mantener la alta credibilidad y el atractivo del programa MCE para los inversores, hay que aumentar su capacidad financiera durante el próximo período del MFP; destaca que un presupuesto insuficiente para el transporte pondría en peligro la realización de la RTE-T y que esto provocaría en la práctica una depreciación de las inversiones ya realizadas por las finanzas públicas;

18. Hace hincapié, además, en que la dotación para la cohesión tiene una fuerte dimensión regional que responde a la demanda local y que es fundamental para la realización de las partes de la red básica en los Estados miembros de la cohesión y, por tanto, para la cohesión territorial de la Unión; señala que la inversión en infraestructuras de transporte de la Unión, cuando se aplique con la contribución procedente del Fondo de Cohesión, debe seguir siendo un sistema bien equilibrado de recursos de gestión centralizada y de gestión compartida; destaca que el importe asignado en el marco de la gestión directa del MCE procedente del Fondo de Cohesión en el próximo MFP 2021-2027 debe mantenerse al mismo nivel que en el anterior MFP 2014-2020, y que este importe debe ser suficiente para completar, durante el próximo MFP 2021-2027, los proyectos financiados con los importes asignados por el Fondo de Cohesión en el MCE actual;

19. Recuerda que la conclusión de la red básica de transporte en la Unión y el cumplimiento de las prioridades políticas seguirán requiriendo la participación de los ciudadanos y de las partes interesadas en cuestión en la toma de decisiones, la transparencia en la evaluación y el seguimiento de la ejecución de los proyectos en términos medioambientales y financieros, la mejora de la integración modal y la promoción de las operaciones modales;

20. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que mantengan su compromiso con los principales objetivos políticos del MCE en el sector del transporte: para 2030, la finalización de la red básica de la RTE-T, incluidos el despliegue de la Investigación sobre la gestión del tráfico aéreo en el contexto del Cielo Único Europeo (SESAR), las autopistas del mar y los sistemas europeos de gestión del tráfico ferroviario (ERTMS), y la transición hacia una movilidad limpia, competitiva, innovadora y conectada, incluida una espina dorsal de infraestructura de carga para combustibles alternativos en la Unión para 2025; avances hacia la conclusión de la red integral de la RTE-T para 2050;

**Jueves, 31 de mayo de 2018**

21. Subraya la necesidad de prestar una mayor atención a los proyectos horizontales inteligentes; pide, por consiguiente, a la Comisión que estudie la posibilidad de crear iniciativas específicas y transnacionales para acelerar y garantizar la correcta aplicación de prioridades horizontales como los ERTMS a través de la movilización de inversiones privadas, en parte combinando las subvenciones y los instrumentos financieros;
  22. Recuerda, con respecto al sector de los transportes, la importancia de centrar la atención en las conexiones multimodales y transfronterizas, en soluciones digitales, en la transferencia modal y en transportes más sostenibles; opina que el MCE actualizado también debe dar prioridad a unos enlaces más directos entre las redes básicas y globales; considera que estos objetivos deben verse reflejados en las listas de proyectos preseleccionados que se incluyan en el próximo Reglamento del MCE;
  23. Reconoce que el sector del transporte debe sacar el máximo provecho de las oportunidades que ofrecen las tecnologías digitales e innovadoras, y reconoce que las infraestructuras de transporte nuevas e innovadoras son siempre más atractivas para la inversión, especialmente la del sector privado; señala, no obstante, que la infraestructura existente sigue siendo la espina dorsal de la red de la Unión y hace hincapié en la urgencia de invertir en mayor medida en el mantenimiento de la infraestructura existente; pide a la Comisión, por tanto, que garantice el atractivo de la renovación o de la modernización de la infraestructura existente con una gran ambición en materia de innovación;
  24. Pide a la Comisión que preste particular atención a las regiones ultraperiféricas (RUP), como establece el artículo 349 del TFUE, ampliando la red principal de puertos con el fin de mejorar la conectividad dentro de sus cuencas geográficas, entre las propias regiones, con los territorios continentales y con terceros países; considera que las RUP deben beneficiarse de hasta un 85 % de cofinanciación en todos los modos de transporte con el fin de mejorar su acceso a convocatorias y crear conexiones marítimas regulares entre las RUP y los territorios continentales; pide a la Comisión que estudie la posibilidad de crear una convocatoria especial para las RUP y que considere, además, la posibilidad de asignar fondos para las tecnología innovadoras para aeropuertos regionales en las RUP, con el fin de garantizar la seguridad y el mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria;
  25. Acoge con satisfacción los objetivos establecidos en la Comunicación conjunta titulada «Plan de acción sobre movilidad militar», tanto en lo que se refiere a la mejora de las infraestructuras como al hecho de permitir el establecimiento de sinergias; pide a la Comisión que utilice el MCE para apoyar el desarrollo de una infraestructura de doble uso, civil y defensiva, en la RTE-T;
  26. Encarga a su presidente que transmita la presente Resolución a la Comisión y a los Estados miembros.
-