



Bruselas, 7.1.2014  
COM(2013) 940 final

## **COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN**

**Construir la Red Principal de Transporte: Corredores de la Red Principal y Mecanismo  
«Conectar Europa»**

{SWD(2013) 542 final}

## COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

### Construir la Red Principal de Transporte: Corredores de la Red Principal y Mecanismo «Conectar Europa»

#### 1. INTRODUCCIÓN

Con la revisión de las orientaciones de la RTE-T<sup>1</sup>, la UE ha definido por primera vez una red principal de infraestructuras de transporte que comprende todos los modos de transporte y que ha sido determinada mediante una metodología objetiva<sup>2</sup>. Las nuevas orientaciones han establecido asimismo el plazo de 2030 para la entrega de esa red principal. Este proceso ha servido asimismo para elaborar la información de base necesaria para establecer las prioridades de inversión y los proyectos potenciales correspondientes.

Una política de RTE-T ambiciosa exige un presupuesto igualmente ambicioso para acelerar su implementación. Las negociaciones del MFP 2014-2020 han fructificado en un presupuesto para la RTE-T en el Mecanismo «Conectar Europa»<sup>3</sup> (MCE) de 26 250 millones de EUR, incluidos 11 305 millones reservados para los Estados miembros que pueden acogerse al Fondo de Cohesión («la dotación para la cohesión»)<sup>4</sup>, lo que representa un incremento del triple en comparación con 2007-2013.

Paralelamente al acto delegado sobre las prioridades de transporte<sup>5</sup> del MCE, la presente Comunicación persigue los siguientes objetivos:

- proporcionar información sobre el presupuesto potencial y los instrumentos disponibles dentro del futuro marco;
- orientar a los posibles solicitantes en relación con la gestión directa de los fondos y facilitar información sobre las expectativas de la Comisión respecto de los beneficiarios potenciales;
- explicar la manera en que la Comisión tiene previsto apoyar la creación y el funcionamiento de los corredores de la red principal.

La adopción del acto delegado constituye un paso necesario previo al inicio de la implementación del programa y a la puesta a disposición de los fondos para los proyectos.

---

<sup>1</sup> Reglamento (UE) n° 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n° 661/2010/UE, DO L 348 de 20.12.2013.

<sup>2</sup> El documento de trabajo adjunto expone la metodología seguida para determinar la red principal y la global que la Comisión Europea ha contemplado en su propuesta, en su versión modificada por el Parlamento Europeo y el Consejo durante el procedimiento legislativo.

<sup>3</sup> Reglamento (UE) n° 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n° 680/2007 y (CE) n° 67/2010, DO L 348 de 20.12.2013.

<sup>4</sup> Esta dotación debe ser gastada por los Estados miembros beneficiarios del Fondo de Cohesión en proyectos de alto valor añadido para la UE destinados a reforzar las conexiones entre las partes oriental y occidental de la Unión.

<sup>5</sup> C(2013)9690

## **2. IMPLEMENTACIÓN DE LOS CORREDORES DE LA RED PRINCIPAL**

La experiencia demuestra que los problemas más difíciles para la creación de una red transeuropea son (1) las infraestructuras transfronterizas, (2) la interoperabilidad técnica y (3) la integración de modos de transporte diferentes. Por consiguiente, las nuevas orientaciones presentan los «Corredores de la Red Principal» como un instrumento de implementación concebido para apoyar la creación eficiente de la Red Principal de aquí a 2030. Los corredores de la red principal aglutinarán a las principales partes interesadas, tanto públicas como privadas, alrededor de las rutas de transporte más importantes a fin de planificar y desarrollar las infraestructuras en función de las necesidades y los recursos disponibles.

### **2.1. ¿Qué son los Corredores de la Red Principal?**

El concepto de corredor de la red principal viene definido en el capítulo IV del nuevo Reglamento (UE) nº 1315/2013 sobre la RTE-T. El MCE define la trayectoria geográfica de los nueve corredores de la red principal. La figura 1 muestra un mapa esquemático indicativo de los corredores de la red principal de conformidad con el artículo 44, apartado 2, del Reglamento sobre la RTE-T.



**Figura 1:** Mapa esquemático indicativo de los corredores de la red principal de conformidad con el artículo 44, apartado 2, del Reglamento sobre la RTE-T.

Cada corredor de la red principal abarcará todos los modos de transporte (carretera, ferrocarril, vías de navegación interior, transporte marítimo y aéreo) y, en particular, las plataformas de conexión entre los distintos modos (puertos marítimos, aeropuertos, terminales ferroviarias y de carretera), facilitando de esta manera el despliegue de servicios eficientes y sostenibles de transporte de mercancías. Los corredores se centrarán en la integración modal, la interoperabilidad y el desarrollo coordinado de las infraestructuras, en particular en los tramos transfronterizos, las infraestructuras de transferencia modal, y los cuellos de botella. Los corredores potenciarán el desarrollo de los sistemas de gestión del tráfico y fomentarán la adopción de servicios sostenibles de transporte de mercancías y de innovación y nuevas tecnologías, por ejemplo en lo que se refiere a la oferta de infraestructuras para los

combustibles alternativos. Siempre que sea apropiado, los corredores de la red principal contarán con la dimensión marítima de las autopistas del mar y con la dimensión ferroviaria de los corredores de transporte de mercancías por ferrocarril.

## **2.2. Funcionamiento de los corredores de la red principal**

### *2.2.1. Coordinadores Europeos*

A raíz de la experiencia positiva obtenida con los Coordinadores Europeos de los proyectos prioritarios en el marco de la actual política de las RTE-T<sup>6</sup>, se ha encomendado a dichos Coordinadores la misión de llevar adelante los corredores de la red principal. El Reglamento sobre las RTE-T establece los requisitos, las tareas y el procedimiento de designación de los Coordinadores Europeos.<sup>7</sup> Para cada corredor habrá un Coordinador Europeo. Además, en relación con las autopistas del mar y el sistema ERTMS se nombrarán asimismo coordinadores (véase más abajo). Los Coordinadores Europeos representarán a la Comisión y presidirán los Foros de los Corredores, con la asistencia de la Comisión.

### *2.2.2. Foros de los Corredores y Grupos de Trabajo*

El Coordinador Europeo, en estrecha colaboración con los Estados miembros interesados, creará un Foro del Corredor para el corredor correspondiente de la red principal. El Foro del Corredor será un organismo consultivo, presidido por el Coordinador Europeo, en el que participen los Estados miembros y – previo acuerdo de los Estados miembros interesados – otros miembros seleccionados en representación, por ejemplo, de las regiones, los gestores de infraestructuras, los corredores ferroviarios de mercancías, las comisiones fluviales (llegado el caso), los puertos, aeropuertos, terminales de transporte ferroviario y por carretera, los operadores, los usuarios y otras partes interesadas.

Los Foros de los Corredores están en el núcleo de los corredores de la red principal y su objetivo es servir de estructura común de alto nivel para un corredor concreto. Estos Foros tendrán una función crucial en la definición de los objetivos generales del corredor de la red principal pertinente y en la elaboración y seguimiento de la aplicación de las medidas establecidas en el plan de trabajo.

El Foro del Corredor se reunirá de forma más regular durante el primer año para elaborar el plan de trabajo para posteriormente celebrar reuniones anuales al ritmo que dicten las necesidades. Las reuniones del Foro del Corredor podrían ser organizadas por un Estado miembro anfitrión de entre los Estados interesados y siguiendo un sistema de rotación.

El Coordinador, junto con los Estados miembros interesados, podrá decidir la creación de grupos de trabajo a fin de llevar a cabo los trabajos técnicos necesarios en relación con determinados proyectos transfronterizos, los problemas de interoperabilidad y la mejora de la integración modal.

### *2.2.3. Plan de trabajo*

El Reglamento sobre las RTE-T establece la obligación de elaborar un plan de trabajo para cada corredor en el plazo de un año desde su entrada en vigor.

El plan de trabajo analizará la situación actual del corredor identificando en particular sus partes pertinentes, sus cuellos de botella y los problemas de interoperabilidad que presente. Para ello, el plan se basará principalmente en los estudios y materiales existentes, previo análisis conjunto de los mismos, para seguidamente identificar las actuaciones necesarias, su calendario, y los recursos financieros necesarios y disponibles. Las actuaciones consistirán en

---

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/index_en.htm)

<sup>7</sup> Artículo 45

inversiones en infraestructuras planificadas así como en otras medidas para eliminar las barreras físicas, técnicas, operacionales y administrativas dentro de los mismos modos de transporte y entre modos distintos y para potenciar transportes y servicios multimodales eficientes, innovadores y sostenibles. Es ese contexto, el plan de trabajo también podría identificar las actuaciones posibles para potenciar el papel capacitador de la intermodalidad de los puertos marítimos e interiores de la red principal.

Es necesaria una estrecha colaboración entre los diferentes organismos de gobernanza de los corredores de transporte europeos (es decir, los corredores de la red principal, los corredores de transporte ferroviario de mercancías y, llegado el caso, las comisiones fluviales pertinentes) para garantizar la coherencia, aprovechar las sinergias y evitar duplicidades.

El plan de trabajo tiene que ser aprobado por los Estados miembros interesados, previa consulta con el Foro del Corredor. La Comisión puede entonces transformar el plan de trabajo en una Decisión de Ejecución y crear de esta forma un marco legal claro para el desarrollo del corredor de la red principal. El plan de trabajo será revisado simultáneamente con el informe intermedio del MCE de 2017 para hacer un balance y profundizar y actualizar en lo necesario el plan de trabajo.

#### 2.2.4. *Calendario*

Para establecer el plan de trabajo dentro del calendario previsto por el Reglamento de la RTE-T, la Comisión contempla el siguiente calendario indicativo para los corredores de la red principal:

(Primer trimestre de 2014)	Nombramiento de los Coordinadores Europeos
Abril, junio, octubre, noviembre de 2014	Reuniones del Foro del Corredor para elaborar el plan de trabajo
A partir de abril de 2014	Creación de los grupos de trabajo y reuniones de los mismos
Diciembre de 2014	Aprobación del plan de trabajo por los Estados miembros
Enero de 2015	Posible acto de ejecución de la Comisión
A partir de 2015	Reuniones periódicas del Foro del Corredor y de los grupos de trabajo

#### 2.2.5. *Coordinadores horizontales*

El Reglamento de la RTE-T prevé el nombramiento de dos Coordinadores Europeos además de los Coordinadores Europeos de los corredores de la red principal. Estos Coordinadores trabajarán en la implementación coordinada de las autopistas del mar y del ERTMS, ya que estos aspectos afectarán a toda la red principal y se beneficiarán de un enfoque horizontal. El Reglamento no contempla la creación de un foro ni la elaboración de un plan de trabajo para estos Coordinadores.

No obstante, en el plazo de dos años desde su nombramiento, el Coordinador de las autopistas del mar presentará un plan detallado de implementación de las autopistas del mar.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Artículo 21 del Reglamento de la RTE-T.

El Coordinador del ERTMS organizará su trabajo sobre la base del Plan de despliegue del ERTMS<sup>9</sup>, con vistas a la implantación general del sistema ERTMS en los corredores de la red principal y en la totalidad de la red principal.

### **2.3. Cooperación de los corredores de la red principal con otras iniciativas**

En el curso del procedimiento legislativo de adopción del Reglamento de la RTE-T y del MCE, se puso un gran empeño en la consecución de las máximas coherencia y sinergias entre los corredores de la red central y los corredores ferroviarios de mercancías establecidos en virtud del Reglamento (CE) n° 913/2010<sup>10</sup>. Su funcionamiento y estructuras previstos no se verán alterados por el Reglamento de la RTE-T, y su ámbito geográfico corresponde a los corredores de la red principal, cosa que permite que ambos grupos compartan los mismos estudios y tengan los mismos interlocutores y que quede garantizada su subvencionabilidad por parte de la UE. Los representantes de los corredores ferroviarios de mercancías deberían participar en el Foro del Corredor.

La creación de los corredores de la red principal y la redacción del plan de trabajo deberán servir asimismo para elaborar y poner en práctica indicadores similares a los descritos en los estudios sobre los Corredores Verdes<sup>11</sup> que midan la sostenibilidad del transporte y contribuirán asimismo a la iniciativa sobre los puertos de la Comisión<sup>12</sup>. Esta última, cuyo objetivo es un mejor aprovechamiento de las capacidades portuarias, la captación de inversiones en puertos y la construcción de los accesos necesarios al interior otorgarán un papel proactivo a las partes interesadas del sector portuario en los Foros de los Corredores.

El Programa NAIADES II<sup>13</sup> aprovechará la implementación del corredor de la red principal para dotar de un buen nivel de navegabilidad a las vías de navegación interior de toda la red principal. Las acciones pertinentes del Programa NAIADES II, tales como el desarrollo de los servicios de información fluvial y las medidas de potenciación del carácter sostenible del sector deberán integrarse siempre que sea adecuado en las reuniones y planes de trabajo de los Foros de los Corredores, lo que exigirá la participación activa de las partes interesadas del sector de la navegación interior.

La Iniciativa Marco Polo continuará como parte integrante del MCE en consonancia con la definición de servicios de transporte de mercancías sostenible del artículo 32 del Reglamento de la RTE-T.

## **3. IMPLEMENTACIÓN DE LA RTE-T CON EL MCE**

### **3.1. Prioridades de financiación del MCE para los programas de trabajo**

El presupuesto del MCE es insuficiente en comparación con las necesidades de inversión identificadas en la red principal, que ascienden a cerca de 250 000 millones EUR. Por consiguiente, la Comisión debe hacer cuanto esté en su mano para invertir los fondos de forma eficiente y optimizar el rendimiento de la financiación de la UE en consonancia con la

---

<sup>9</sup> Incluido en la Decisión 2012/88/UE de la Comisión, de 25 de enero de 2012, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de control-mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo, DO L 51 de 23.2.2012, pp. 1-65.

<sup>10</sup> Reglamento (UE) n° 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo, DO L 276 de 20.10.2010, pp. 22-32.

<sup>11</sup> Véase por ejemplo: <http://www.supergreenproject.eu/>

<sup>12</sup> Véase COM (2013) 295 "Puertos: motor de crecimiento" y COM(2013) 296 "Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea un marco sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios y la transparencia financiera de los puertos".

<sup>13</sup> Véase COM(2013) 623 "Hacia la calidad del transporte por vías navegables NAIADES II".

política de transporte de la UE definida en el Libro Blanco y con las prioridades correspondientes enumeradas en el Reglamento del MCE. En particular, la parte IV del anexo I<sup>14</sup> del Reglamento del MCE que establece que los fondos deben dedicarse a la eliminación de los cuellos de botella, la mejora de la interoperabilidad ferroviaria, la construcción de los enlaces pendientes y, en particular, la mejora de los tramos transfronterizos.

El acto delegado propuesto complementa el Reglamento a fin de enumerar las prioridades de financiación que deberán reflejarse en los programas de trabajo anuales y plurianuales. No obstante, a fin de dar visibilidad a largo plazo al Parlamento Europeo, a los Estados miembros y a las partes interesadas, la Comisión ha decidido clarificar la asignación de los fondos del MCE a cada prioridad durante el período 2014-2020. La financiación asignada a cada una de las prioridades tiene en cuenta las condiciones establecidas en el Reglamento del MCE, incluidos los diferentes límites y objetivos. Con arreglo al Reglamento del MCE, la Comisión dará prioridad a los proyectos de alto valor añadido para la UE, como en particular los proyectos de construcción o mejora de tramos transfronterizos, la eliminación de los cuellos de botella en las principales rutas europeas, y la realización de los enlaces pendientes de la red.

Habida cuenta de los elementos anteriores, la Comisión considera que está en situación de fijar gamas para cada una de las prioridades enumeradas manteniendo simultáneamente la flexibilidad en la gestión de los fondos.

### *3.1.1. Proyectos transfronterizos, de eliminación de cuellos de botella y multimodales de los corredores de la red principal*

En lo que respecta a esta prioridad, la Comisión pretende centrar la financiación disponible en los proyectos de mayor valor añadido para la UE: los referidos a los principales tramos transfronterizos pendientes de realización, a la eliminación de los principales puntos de congestión, y a los tramos transfronterizos que precisen de mejoras. El MCE da la prioridad al desarrollo de infraestructuras para los modos de transporte más ecológicos, como el ferrocarril y las vías de navegación interior, dando las oportunas exenciones a los Estados miembros que carecen de esas redes.

- a) **Los principales proyectos de enlaces transfronterizos pendientes** son Évora - Mérida (PT/ES), Sena - Escalda (FR/BE/NL), los principales proyectos del corredor Escandinavia - Mediterráneo tales como el estrecho de Fehmarn (DK/DE) y el túnel de base del Brennero (IT/AT), los del corredor mediterráneo, como Lyon - Turín (FR/IT), así como el ferrocarril báltico<sup>15</sup> (FI/EE/LV/LT/PL). La Comisión considera que los cinco primeros proyectos mencionados podrían absorber en total hasta 5 000 millones EUR entre 2014 y 2020, mientras que el coste del proyecto del ferrocarril báltico ha sido estimado en 3 600 millones EUR por un estudio reciente<sup>16</sup>.
- b) Además de los principales enlaces pendientes, los flujos de tráfico transeuropeos se ven obstaculizados por la existencia de grandes **puntos de congestión** entre centros económicos, puertos o zonas urbanas importantes. Entre estos grandes puntos de congestión cabe mencionar por ejemplo la línea ferroviaria Stuttgart - Ulm del corredor Rin - Danubio en Alemania, las esclusas del Danubio en las Puertas de Hierro de la frontera entre Rumanía y Serbia, la línea ferroviaria de alta velocidad Halle/Leipzig - Nuremberg, los puentes sobre el Canal Albert o la línea ferroviaria de

<sup>14</sup> Parte IV: porcentajes de los objetivos específicos del transporte.

<sup>15</sup> El proyecto del ferrocarril báltico podrá beneficiarse de un porcentaje de cofinanciación más alto de la dotación del Fondo de Cohesión.

<sup>16</sup> Estudio AECOM de mayo de 2011, financiado por el programa RTE-T.



alta velocidad entre Perpiñán y Montpellier que deberá conectar las redes de alta velocidad de la península ibérica y Francia.

- c) Hay también una serie de **tramos transfronterizos que necesitan mejorarse** para facilitar los flujos de tráfico transfronterizos en toda Europa. Por ejemplo, proyectos tales como el acondicionamiento del tramo común del Danubio entre Bulgaria y Rumanía y de las líneas ferroviarias Katowice (PL) – Zilina (SK), Múnich (DE) – Salzburgo (AT) o entre Arad (RO) – Sofía (BG) – Salónica (EL) necesitan obras de importancia.
- d) Los **puertos principales** son los puntos de entrada a la red principal y también aquí hay puntos de congestión que eliminar, por ejemplo mejorando los accesos al interior.
- e) Esta prioridad abarca asimismo proyectos que garanticen la **integración multimodal** o fomenten la **interoperabilidad ferroviaria**, por ejemplo proyectos de mejora de las capacidades multimodales de los puertos marítimos e interiores, de adaptación del ancho de vía al normal europeo, y de mejora de la accesibilidad, así como proyectos en nodos urbanos.

La Comisión calcula que los proyectos de las categorías b) a e) podrían absorber en total del MCE entre 3 500 y 4 000 millones EUR.

Además, la mayor parte de los 11 300 millones EUR de la dotación de cohesión se invertirán en proyectos transfronterizos o de eliminación de cuellos de botella en los corredores de la red principal.

### 3.1.2. Otras prioridades

El siguiente cuadro ofrece un panorama indicativo de las demás prioridades y una estimación por parte de la Comisión de los importes de las posibles ayudas financieras. Esos importes no van en perjuicio de las decisiones que deberá tomar la Comisión en el contexto de los programas de trabajo o en el momento de adoptar las decisiones de financiación de los proyectos.

Prioridades de financiación	Importes indicativos (en EUR)	Explicaciones.
<i>SESAR</i>	2 300 - 3 000 millones	La implantación del sistema SESAR necesita recursos presupuestarios de la Unión de cerca de 3 000 millones EUR. El sistema SESAR es una prioridad horizontal del Reglamento del MCE.
<i>ERTMS</i>	800 - 1 100 millones	El sistema ERTMS es una prioridad horizontal del Reglamento del MCE.
<i>Autopistas del mar</i>	500 - 900 millones	Las autopistas del mar, tal como se definen en el artículo 21 del Reglamento de la RTE-T, son una prioridad horizontal del Reglamento del MCE.

<i>Proyectos de la red global</i>	600 - 1 000 millones	Estos proyectos están sujetos a un límite del 5 % de la dotación para transporte del MCE. Los 11 305 millones EUR transferidos del Fondo de Cohesión son únicamente para la red principal. Más allá del límite del 5 % pueden utilizarse instrumentos financieros.
<i>Nuevas tecnologías e innovación para todos los modos</i>	250 - 400 millones	La definición de nuevas tecnologías e innovación figura en el artículo 33 del Reglamento RTE-T.
<i>Otros sistemas de aplicaciones telemáticas (RIS, ITS, VTMIS, e-Maritime)</i>	250 - 400 millones	El límite para los sistemas a bordo es del 5 %, incluidos los componentes a bordo de SESAR.
<i>Para actuaciones para reducir el ruido del transporte de mercancías</i>	200 - 260 millones	El límite para estos proyectos es el 1 % de la dotación para transporte del MCE.
<i>Para servicios de transporte de mercancías</i>	150 - 200 millones	La definición de servicios de transporte de mercancías sostenible figura en el artículo 32 del Reglamento RTE-T.

<b>Prioridad</b>	<b>Importes (en EUR)</b>	<b>Explicaciones</b>
<i>Proyectos para conectar la red transeuropea de transporte con las redes de infraestructuras de los países vecinos</i>	50 - 100 millones	Los proyectos subvencionables por el MCE están enumerados en el artículo 8, apartado 1, letras a) a e), del Reglamento de la RTE-T.
<i>Instrumentos financieros</i>	1 300 - 2 400 millones	Los recursos estimados que absorberá el mercado del transporte ascienden a 2 000 millones EUR. La base jurídica limita el presupuesto global del MCE para el transporte, la energía y las telecomunicaciones en el 10 %, con un aumento posible hasta el 20 % de la dotación del MCE.
<i>Acciones de apoyo al programa (PSA)</i>	260 millones	Las acciones de apoyo al programa consisten en los gastos de asistencia técnica y administrativa sufragados por la Comisión para la gestión del MCE y la implementación de la RTE-T. Su límite es el 1 % de la dotación de transporte del MCE y se destinará principalmente al pago de los costes de la Agencia Ejecutiva. Habrá acciones de apoyo al programa específicas para los Estados miembros beneficiarios del Fondo de Cohesión.

### **3.2. Principios fundamentales de la gestión directa de las subvenciones y principales expectativas**

El MCE será gestionado directamente por la Comisión, asistida por una Agencia Ejecutiva. Los programas de trabajo anuales y plurianuales que establecen el presupuesto indicativo de las convocatorias de propuestas, así como su calendario, objetivos y resultados previstos, las prioridades, el porcentaje máximo de cofinanciación, así como la subvencionabilidad, la selección y los criterios de adjudicación, serán adoptados por la Comisión previa aprobación del Comité del MCE de acuerdo con el procedimiento de examen.

La Comisión, asistida por una Agencia Ejecutiva, será responsable de la evaluación y selección de los proyectos, así como de la gestión de la implementación técnica y financiera del programa: diálogo con los beneficiarios, asesoramiento técnico y administrativo, orientaciones para la presentación de informes, y seguimiento de los resultados del proyecto.

En lo que se refiere a la evaluación, la Comisión tiene previsto utilizar el procedimiento de dos fases del Programa 2007-2013 del Programa de la RTE-T con, primeramente, una evaluación externa organizada por la Agencia Ejecutiva con expertos de la UE independientes seguida de una evaluación interna en la Comisión. El dictamen motivado emitido por los evaluadores externos es de carácter consultivo para la Comisión, quien tiene discreción para

desviarse del consejo de los evaluadores externos siempre que justifique debidamente sus decisiones.

La Comisión se reservará el derecho de financiar un proyecto parcialmente y de reducir el ámbito de la propuesta de proyecto si esta contiene elementos que no se ajustan a las prioridades de financiación establecidas en el Reglamento del MCE.

A fin de garantizar el mejor uso posible de los fondos de la UE, la Comisión aplicará el artículo 12, apartado 2, que prevé la reasignación de recursos tras la reducción o supresión de la asistencia financiera a la acción en el caso de que, a raíz de una evaluación de la marcha de un proyecto, se compruebe que sus resultados no son conformes con las decisiones de financiación, en particular en caso de demoras importantes en la implementación de la acción. Por consiguiente, la Comisión pide a los beneficiarios que propongan hitos realistas para la implementación del proyecto con las contingencias adecuadas.

De conformidad con el artículo 10, apartado 6, del Reglamento del MCE y con el artículo 7, apartado 2, letra c), del Reglamento de la RTE-T, el importe de la asistencia financiera concedida al proyecto se modulará en función de un análisis de los costes y beneficios de cada proyecto, de la disponibilidad de recursos del presupuesto de la Unión, y de la necesidad de maximizar el efecto multiplicador de la financiación de la Unión. Por consiguiente, todas las propuestas de obras<sup>17</sup> deberán ir acompañadas de un análisis de costes y beneficios que proponga el porcentaje de cofinanciación solicitado para el proyecto teniendo en cuenta los porcentajes máximos de financiación estipulados en el Reglamento del MCE. Se pedirá a los Estados miembros que, en lo que se refiere a los proyectos financiados con la dotación del Fondo de Cohesión del MCE, utilicen una metodología reconocida y, en particular la metodología de la política de cohesión<sup>18</sup>. Las propuestas de proyecto pertinentes podrán ser evaluadas asimismo a la luz de los planes de trabajo de los corredores de la red principal que constituirán un elemento más para establecer el orden de prioridad de los proyectos en el marco del MCE. Las propuestas de proyecto deberán demostrar asimismo que la acción es conforme a la legislación ambiental pertinente de la UE.

La Comisión tiene la intención de garantizar la coordinación del MCE con otros programas de financiación de la UE con objeto de asegurar su complementariedad con, entre otros, los recursos disponibles en el marco de los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos, el Instrumento de Inversión de la Política de Vecindad (NIF), o el Instrumento de Ayuda de Preadhesión (IPA).

No obstante, el procedimiento de gestión directa no significa que la Comisión vaya a interferir en la ejecución de los proyectos por parte de los Estados miembros: los procedimientos de contratación pública, la ejecución del proyecto sobre el terreno y los procedimientos de evaluación del impacto ambiental, en particular los exigidos por las Directivas Marco de Hábitats y Aguas, seguirán siendo responsabilidad de los beneficiarios y de las autoridades nacionales.

---

<sup>17</sup> De conformidad con el artículo 2 del Reglamento del MCE, por «obras» se entenderá la adquisición, suministro y despliegue de componentes, sistemas y servicios, incluido el software, la realización de actividades de desarrollo, construcción e instalación relacionadas con un proyecto, la recepción de instalaciones y la puesta en servicio de un proyecto.

<sup>18</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008_en.pdf) . Para el período 2014-2020 se elaborará una nueva guía que se publicará el primer trimestre de 2014.

### **3.3. Especificidades de las convocatorias anuales y plurianuales relativas a la dotación del Fondo de Cohesión**

Por regla general, las normas y prioridades de financiación relativas a la dotación del Fondo de Cohesión serán las mismas que para el componente de 14 900 millones EUR del MCE, centradas principalmente en los proyectos transfronterizos y de eliminación de puntos de congestión en los corredores de la red principal. La Comisión tiene previsto cubrir ambos componentes del MCE dentro de los mismos programas de trabajo. No obstante, se pondrán a disposición porcentajes de cofinanciación más altos (similares, por ejemplo, a los del Fondo de Cohesión) y las normas sobre el IVA y la compra de suelo reflejarán las de la política de cohesión. Por regla general, en lo que se refiere a los 11 300 millones EUR transferidos del Fondo de Cohesión, se aplicarán las normas de la gestión centralizada anteriormente indicada.

Conviene recordar que la Comisión considera que la posibilidad de recibir unos porcentajes de cofinanciación más altos del presupuesto del MCE exige una evaluación rigurosa del proyecto y sus beneficios debido a la contribución limitada al mismo por parte de sus promotores, lo que implicaría en particular un análisis completo del alcance de las propuestas de proyecto a fin de garantizar el uso eficiente de los fondos de la UE.

Durante los tres primeros años de implementación del MCE, la selección de los proyectos subvencionables a través de la dotación del Fondo de Cohesión respetará las asignaciones nacionales previstas en el mismo, tal como se establece en el artículo 11, apartado 2, del MCE. Esto significa que durante los tres primeros años, ningún Estado miembro que pueda optar a cofinanciación podrá recibir fondos para proyectos de la parte del presupuesto de 11 300 millones transferidos del Fondo de Cohesión de un importe superior a su asignación nacional correspondiente. A fin de dar la máxima posibilidad a todos los Estados miembros que puedan recibir subvenciones de elaborar hasta un grado de madurez proyectos de alta calidad y valor añadido para la UE, la Comisión tiene la intención de publicar convocatorias en la primavera de 2014, 2015 y 2016.

No obstante, si después de la última convocatoria de 2016 no se logra comprometer los fondos de la dotación del Fondo de Cohesión, se organizarán convocatorias adicionales a partir de la primavera de 2017 para absorber el remanente sin aplicar el principio de las asignaciones nacionales. A partir del 1 de enero de 2017, las convocatorias podrán asimismo asignar los fondos recuperados de los proyectos que no den resultados conformes con las decisiones de financiación en vigor, con arreglo al artículo 12 del MCE, en lo que se refiere a la posibilidad de anulación, reducción, suspensión y supresión de una subvención. Estas convocatorias continuarán estando reservadas para proyectos de los Estados miembros que puedan optar a subvenciones del Fondo de Cohesión con arreglo a las normas específicas enumeradas en el primer párrafo anterior.

Tal como se establece en el artículo 11 del MCE, se prestará especial atención a las actuaciones de apoyo a programas con miras a fortalecer la capacidad administrativa de los Estados miembros que puedan optar a financiación del Fondo de Cohesión en lo que se refiere al desarrollo y la ejecución adecuados de los proyectos. Estas actuaciones podrán revestir diversas formas: subvenciones para estudios preparatorios de proyectos; los Estados miembros también podrían decidir recurrir a la Ayuda conjunta en apoyo de proyectos en regiones europeas (JASPERS); por último, puede proporcionarse asistencia técnica con fines específicos a beneficiarios potenciales, tales como los gestores de la infraestructura ferroviaria, para ayudar a esas organizaciones a elaborar las propuestas de proyecto.

### **3.4. Instrumentos financieros**

Uno de los elementos clave del MCE es el objetivo de aumentar el uso de instrumentos financieros innovadores (como los bonos para proyectos), a fin de crear un entorno favorable a la inversión privada en infraestructura y de ofrecer una alternativa a la financiación tradicional mediante subvenciones y de cubrir los déficits de financiación para las inversiones estratégicas. La Comisión está llevando a cabo consultas con varios interlocutores, incluidas las instituciones financieras, y presentará en su momento un documento político que explique el marco, los objetivos y las condiciones para el uso de instrumentos financieros en el campo del transporte, con arreglo al Reglamento del MCE.

El despliegue de los instrumentos financieros en el marco del MCE será progresivo. Hasta 2015, el presupuesto disponible para todos los instrumentos financieros está fijado en el 10 % de la dotación total del MCE y los recursos disponibles para el instrumento de los bonos para proyectos en el marco del MCE se limitan a 230 millones EUR para los tres sectores del MCE. A partir de 2015, si la evaluación final de la fase piloto de la iniciativa de los bonos para proyectos es positiva y si la absorción por parte del mercado alcanza el 8 %, el presupuesto disponible para todos los instrumentos financieros se podrá incrementar hasta el 20 %.