



Bruselas, 14.2.2018
COM(2018) 66 final

**INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL
COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES**

sobre la evaluación intermedia del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE)

{SWD(2018) 44 final}

INTRODUCCIÓN

El crecimiento sostenible y la competitividad de Europa dependen de una conectividad eficiente, tanto a nivel interno como con el resto del mundo. Lograr en Europa infraestructuras digitales, de transporte y de energía bien conectadas, interoperables y gestionadas de manera eficaz requiere la capacidad para diseñar un enfoque coordinado a largo plazo a escala de la UE, así como para invertir en él.

El Mecanismo «Conectar Europa» (MCE)¹ es un programa de financiación común gestionado a nivel central para infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones que dispone de un presupuesto de 30 400 millones EUR para el período comprendido entre 2014 y 2020. Se creó como parte de la Estrategia Europa 2020 para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador y de los objetivos «20-20-20» de la UE relativos a la política energética y climática.

Basándose en las correspondientes orientaciones sectoriales², el MCE respalda el desarrollo de redes transeuropeas (RTE)³ con el objetivo de mejorar la cohesión del mercado interior y la competitividad de la UE en el mercado mundial. El objetivo general del MCE es fomentar la ejecución de proyectos que contribuyan a la finalización de las RTE. Esta meta se refleja en las prioridades establecidas en las orientaciones facilitadas para los tres sectores (transporte, energía y telecomunicaciones). El MCE aborda las deficiencias del mercado, se centra en proyectos con un elevado valor añadido europeo y ayuda a movilizar un mayor volumen de inversión procedente del sector privado.

Tal y como se indica en la Comunicación sobre el presupuesto para Europa 2020⁴, la Comisión considera que *«aunque el mercado puede y debe aportar el grueso de las inversiones necesarias, es preciso abordar las deficiencias del mercado: colmar las lagunas que aún persisten, eliminar los puntos de estrangulamiento y garantizar unas adecuadas conexiones transfronterizas. No obstante, la experiencia muestra que los presupuestos nacionales nunca darán la prioridad necesaria a las inversiones transfronterizas pluriestatales destinadas a dotar al Mercado Único de las infraestructuras que necesita. Es este un ejemplo más del valor añadido que aporta el presupuesto de la UE, ya que puede garantizar la financiación para los proyectos paneuropeos que conectan el centro con la periferia, en beneficio de todos. Por consiguiente, la Comisión ha decidido proponer la creación de un mecanismo denominado “Conectar Europa” destinado a acelerar la construcción de las infraestructuras que la UE necesita»*.

Cuando se propuso el MCE en 2011, se calculó que las necesidades de inversión para estos tres sectores serían de aproximadamente 970 000 millones EUR. Se esperaba que el grueso de esta inversión procediera del sector privado, del apoyo público a nivel nacional o de medidas

1 Reglamento (UE) n.º 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013.

2 Reglamento (UE) n.º 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; Reglamento (UE) n.º 347/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2013, relativo a las orientaciones sobre las infraestructuras energéticas transeuropeas; y Reglamento (UE) n.º 283/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2014, relativo a unas orientaciones para las redes transeuropeas en el sector de las infraestructuras de telecomunicaciones.

3 Artículos 170 a 174 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

4 Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «Un presupuesto para Europa 2020», Comisión Europea, 29 de junio de 2011.

reglamentarias que lo fomentaran. Sin embargo, en la evaluación del impacto⁵ también se identificó la necesidad de hacer frente a las deficiencias del mercado, colmar las lagunas persistentes, eliminar los cuellos de botella y garantizar conexiones transfronterizas adecuadas.

Según lo previsto en el Reglamento del MCE⁶, la Comisión, en cooperación con los Estados miembros y los beneficiarios interesados, deberá presentar al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la evaluación intermedia del MCE a más tardar el 31 de diciembre de 2017⁷. En la evaluación se analiza el rendimiento general del programa en función de sus objetivos globales y sectoriales, así como en comparación con los resultados logrados gracias a las medidas nacionales o de la UE.

La evaluación detallada figura en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña a la presente Comunicación. De conformidad con lo dispuesto en las Directrices de la Comisión para la mejora de la legislación, la evaluación se realizó con arreglo a cinco criterios: eficacia, eficiencia, pertinencia, coherencia y valor añadido de la UE. La evaluación detallada en función de estos criterios puede consultarse en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión, mientras que la presente Comunicación pone de relieve los principales resultados del proceso.

1 EL MECANISMO «CONECTAR EUROPA» RESPALDA PROYECTOS EN LOS QUE LA UE MARCA LA DIFERENCIA

1.1 Desarrollar infraestructuras que unan

La política de la UE en materia de infraestructura tiene tres componentes principales:

- una planificación a largo plazo común para el desarrollo de la infraestructura, tanto en lo relativo a su alcance geográfico como a sus características técnicas (con diferentes enfoques adaptados a cada sector),
- un conjunto de medidas reglamentarias para facilitar la inversión,
- un instrumento de financiación específico: el Mecanismo «Conectar Europa».

La experiencia del MCE hasta la fecha refleja una fuerte interacción positiva entre estos tres componentes. La planificación a largo plazo permite elaborar una cartera de proyectos en los Estados miembros, mientras que la posibilidad de recibir apoyo para las inversiones con una dimensión europea clara permite desarrollar redes más integradas. Por ejemplo, en el ámbito del transporte, la posibilidad de conceder ayudas para tramos clave de infraestructura transfronteriza facilita el establecimiento de un «enfoque de corredor» entre los Estados miembros, lo que conlleva una planificación coherente de los tramos nacionales. En lo relativo a la energía, el proceso dinámico de crear cada dos años una lista de proyectos de interés común (PIC) situados en corredores y ámbitos temáticos prioritarios garantiza tanto la planificación a largo plazo como la adaptación a futuras necesidades. En la esfera de las telecomunicaciones, las orientaciones del MCE en materia de telecomunicaciones recogen los

⁵ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión [COM(2011) 665 final] que acompaña al Reglamento por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa» – Evaluación del impacto.

⁶ Artículo 27 del Reglamento (UE) n.º 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013.

⁷ El presente informe también tiene por objetivo informar al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los progresos realizados en la aplicación del Reglamento (UE) n.º 283/2014 (orientaciones sobre telecomunicaciones), especialmente sobre los elementos previstos en el artículo 8, apartados 7 y 8.

componentes elementales y las infraestructuras de servicios digitales (ISD) específicas del sector que pueden recibir financiación.

Tres años y medio después de su puesta en marcha, el tipo de proyectos cofinanciados por el MCE se ajusta rigurosamente a los siguientes objetivos de la UE: i) aumentar la conectividad a escala europea para los tres sectores, y ii) concentrar el apoyo en **bienes públicos de dimensión europea**. El MCE contribuye a las prioridades de la Comisión en materia de empleo, crecimiento e inversión, mercado interior, Unión de la Energía y clima y mercado único digital, de modo que refuerza la competitividad mundial de la UE. Además, el MCE facilita un porcentaje importante de la financiación de la UE destinada a proyectos de transporte y energía que realizan una contribución sólida a la descarbonización de la economía europea, de modo que contribuye a alcanzar los objetivos de reducción de las emisiones de la UE previstos en el Acuerdo de París sobre cambio climático.

En lo relativo al **transporte**, se ha concedido prioridad a proyectos destinados a crear o mejorar conexiones transfronterizas, construir enlaces no existentes y eliminar cuellos de botella. Puede tratarse tanto de proyectos que afectan a tramos físicos de la red como de programas a escala de la UE para desarrollar sistemas de gestión del tráfico eficaces, interoperables y más seguros para los diferentes medios de transporte. El objetivo de financiación del MCE en materia de transporte correspondiente a la **infraestructura de transporte transfronteriza** representa el 86 % de los fondos asignados actualmente al transporte (18 350 millones EUR). Algunos ejemplos son el Fehmarn Belt (un túnel multimodal entre Dinamarca y Alemania), el proyecto Rail Baltica, que mejora las conexiones este-oeste entre Polonia, Lituania, Letonia y Estonia, y el despliegue de la SESAR (Investigación sobre la gestión del tráfico aéreo en el contexto del Cielo Único Europeo). Por último, el MCE contribuye de manera específica al objetivo de construir un espacio único europeo de transporte.

En cuanto a la **energía**, el MCE ha abordado una serie de obstáculos que impiden un mercado de la energía más integrado en la UE a través del refuerzo de las conexiones transfronterizas. Los objetivos específicos son poner fin al aislamiento energético y eliminar los cuellos de botella. De conformidad con estas metas, el objetivo del MCE en materia de energía respalda proyectos que conllevan externalidades considerables. Ha contribuido a aumentar la seguridad del suministro en los Estados miembros en los que este problema es más urgente. Algunos ejemplos son el interconector de gas entre Polonia y Lituania, el primer interconector de gas entre la región del mar Báltico occidental y Europa continental, y el Balticconnector, el primer interconector de gas entre Finlandia y Estonia. Se ha abordado la sostenibilidad respaldando proyectos de electricidad innovadores y cofinanciando estudios y trabajos importantes: un enlace submarino de 600 km entre Irlanda y Francia, almacenamiento de aire comprimido en Irlanda del Norte y un proyecto de redes inteligentes entre Eslovenia y Croacia.

En lo relativo a las **telecomunicaciones**, se ha concedido prioridad al despliegue de servicios digitales transeuropeos con soluciones técnicas y organizativas consolidadas, con arreglo a lo previsto en las orientaciones sobre telecomunicaciones. Estos servicios cubren ámbitos tan diversos como la identificación electrónica, que aborda el reto del reconocimiento transfronterizo de mecanismos de identificación electrónica emitidos a nivel nacional (identificación electrónica o documento de identidad electrónico), lo que permite a los

Europeos acceder a servicios públicos en línea en toda Europa sin interrupciones, o los servicios sanitarios interoperables, que facilitan la continuidad de la asistencia y la seguridad de los pacientes para aquellos ciudadanos que requieren asistencia sanitaria transfronteriza, lo que permite el intercambio de datos sanitarios a nivel transfronterizo. Puesto que estos servicios transfronterizos ayudan a mejorar la vida diaria de los europeos a través de la inclusión digital y la conectividad, resultan esenciales para la consecución del mercado único digital. Sin embargo, la evaluación determinó que las orientaciones sobre telecomunicaciones limitan la capacidad del programa para aprovechar plenamente los últimos avances tecnológicos y para abordar las nuevas prioridades incluidas posteriormente en el programa político. En el caso de la banda ancha, y habida cuenta de las limitaciones en materia de recursos, el apoyo facilitado hasta ahora se ha centrado en: i) actividades de asistencia técnica que ayudan a que se hagan realidad proyectos con una justificación económica complicada, e ii) instrumentos financieros con un gran potencial de apalancamiento.

1.2 Centrarse en el valor añadido de la UE

Los tres sectores cubiertos por el programa requieren inversiones muy elevadas para lograr los **objetivos de conectividad**. En lo relativo al transporte, las últimas estimaciones de la Comisión⁸, confirmadas en los planes de trabajo de los coordinadores de los corredores de la red básica, indican que se requiere una inversión de 750 000 millones EUR solamente para la red básica de la RTE-T de aquí a 2030, y una inversión de aproximadamente el triple si se tienen en cuenta las inversiones en la red global y otras inversiones en transporte, como el transporte urbano, la digitalización y el mantenimiento⁹. En cuanto a la energía, la inversión necesaria para proyectos que pueden clasificarse como PIC es de 179 000 millones EUR para el período comprendido entre 2021 y 2030¹⁰, de la que la gran mayoría corresponde al sector de la electricidad. En materia de telecomunicaciones, se calcula que se requerirá una inversión de aproximadamente 500 000 millones EUR de aquí a 2025 para lograr los objetivos estratégicos relacionados con la conectividad de gigabit, o de 155 000 millones EUR adicionales además de lo que cabe prever en función de las tendencias de inversión actuales¹¹. Sin embargo, estas estimaciones no incluyen las inversiones adicionales necesarias para concluir el despliegue de ISD transfronterizas.

Además, **sigue habiendo deficiencias del mercado** para proyectos destinados a lograr los objetivos normativos de la RTE. Por ejemplo, pueden producirse deficiencias cuando se incurre en gastos a nivel nacional/local pero los beneficios se perciben a escala europea, o cuando los costes y los beneficios de proyectos en los que participan varios Estados miembros se distribuyen de forma asimétrica entre ellos. Este suele ser el caso de los proyectos transfronterizos y del despliegue de sistemas tecnológicos que abarcan toda la UE, para los que normalmente no se facilita suficiente financiación a través del mercado o del presupuesto nacional de manera individual.

⁸ Los datos proceden de los estudios sobre los corredores de la red básica llevados a cabo por contratistas externos que ofrecen apoyo a los coordinadores de dichos corredores.

⁹ En lo que respecta a los corredores de la red básica, se espera que las inversiones generen aproximadamente 4,5 billones EUR de PIB acumulado y representen alrededor de 13 millones de empleos-año y una reducción de unos 7 millones de toneladas de emisiones de CO₂ entre 2015 y 2030.

¹⁰ Según el estudio titulado «Investment needs in trans-European energy infrastructure up to 2030 and beyond», Ecofys, julio de 2017.

¹¹ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. La conectividad para un mercado único digital competitivo – hacia una sociedad europea del Gigabit, COM(2016) 587 final, p. 8.

En cuanto a la energía, se incluyen en esta categoría los proyectos que carecen de viabilidad comercial, puesto que conllevan externalidades para, entre otros, la seguridad regional en materia de suministro o soluciones sumamente innovadoras.

Desde su puesta en marcha, **el MCE se ha centrado en facilitar valor añadido de la UE**¹² para el desarrollo de la conectividad en las esferas del transporte, la energía y las telecomunicaciones, no solo debido al tipo de bienes públicos con dimensión europea que abarca, sino también a que se centra en proyectos de alcance nacional, regional o local que no podrían llevarse a cabo sin el apoyo de la UE. Más concretamente, el valor añadido de la UE del MCE reside en su capacidad para:

- orientar las finanzas públicas y privadas hacia los objetivos normativos de la UE,
- permitir la realización de inversiones clave de modo que los costes sean asumidos a escala nacional o local pero se observen beneficios tangibles a escala europea,
- acelerar la transición hacia una sociedad digital de bajas emisiones.

En lo relativo al **transporte**, el MCE ha facilitado un valor añadido claro, en especial para la finalización de la red básica de la RTE-T para 2030 y para el objetivo de lograr una movilidad de bajas emisiones. Algunos proyectos de infraestructura ferroviaria y de vías de navegación interiores, que son inversiones a largo plazo (con un ciclo de vida comprendido entre 30 y 50 años), no podrían haberse puesto en marcha sin la financiación mediante subvenciones públicas europeas a través del MCE. Este es el caso, por ejemplo, del proyecto del túnel de base del Brennero, que eliminará un cuello de botella ferroviario clave en la UE entre Austria e Italia. El compromiso del MCE ofrece garantías y, en ocasiones, también asegura fuentes adicionales de financiación, especialmente del sector bancario y de inversores privados. Además, los programas emblemáticos europeos, como el Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (ERTMS), requieren una ejecución coordinada de las inversiones entre los países y las partes interesadas para lograr beneficios en materia de rendimiento, interoperabilidad y seguridad. El apoyo facilitado por el MCE, tanto a través de la financiación por medio de subvenciones como de medidas de apoyo a los programas, tales como el desarrollo de la capacidad en las administraciones de los Estados miembros, permitió que se crearan las condiciones necesarias para dicha coordinación.

En lo relativo a la **energía**, el MCE es un instrumento clave para respaldar la cooperación transnacional y generar economías de escala. También desempeña un papel fundamental de respaldo de la infraestructura energética transfronteriza, puesto que los PIC deben aportar beneficios para al menos dos Estados miembros. El MCE es un catalizador importante para reunir a los promotores de los proyectos, las autoridades nacionales de reglamentación y los representantes gubernamentales con el objetivo de solucionar problemas y poder llevar a cabo proyectos de infraestructura transfronterizos. Su componente de subvenciones está marcando la diferencia al promover la cooperación entre países para llevar a cabo PIC de interconexión energética que en caso contrario no se habrían podido desarrollar. Este es especialmente el caso de proyectos transfronterizos ubicados en países con una población reducida o en lugares remotos, en los que sería necesario aumentar los aranceles de manera significativa para cubrir las necesidades de inversión. El interconector de gas entre Polonia y Lituania es un ejemplo

¹² Los criterios para analizar el valor añadido de las finanzas de la UE se recogen en el Documento de Reflexión sobre el futuro de las finanzas de la UE [COM(2017) 358, de 28 de junio de 2017].

claro de un proyecto que no podría haberse financiado en un contexto exclusivamente nacional.

En lo relativo a las **telecomunicaciones**, el MCE ha facilitado la coordinación entre los Estados miembros para la elaboración de normas y la facilitación de servicios transfronterizos interconectados. A pesar de que los Estados miembros han diseñado soluciones para facilitar servicios públicos en línea, sus beneficios se limitan a las fronteras nacionales. El MCE ha desempeñado un papel fundamental al ayudar a que estas soluciones obtengan mejores resultados al hacerlas interoperables, en beneficio de los ciudadanos, las empresas y las administraciones públicas de toda Europa. Además, en casos como el del intercambio electrónico de información sobre seguridad social, y debido a que los Estados miembros tienen la obligación jurídica de garantizar la comunicación transfronteriza entre las instituciones nacionales de seguridad social, el MCE ha desempeñado un papel importante en el refuerzo de la protección de los derechos a seguridad social de los ciudadanos móviles y al ayudar a los Estados miembros a acelerar el cumplimiento. En otras esferas como la ciberseguridad, en la que la interoperabilidad transfronteriza no está sujeta a ninguna obligación jurídica, el MCE ha hecho que sea posible poner en marcha una plataforma de cooperación voluntaria que refuerza la preparación y la respuesta a los ciberataques al facilitar una solución a escala de la UE para las amenazas que no respetan las fronteras nacionales. Según indican los resultados de las consultas con las partes interesadas, sin el MCE, el despliegue de algunas ISD se habría retrasado de manera significativa, o incluso se habría abandonado. Además, las soluciones básicas respaldadas por la financiación del MCE (conocidas como «componentes elementales») están creando economías de escala al reutilizarse en gran medida en servicios digitales más complejos, incluso fuera del marco del MCE, en ámbitos como la agricultura, el medio ambiente y la educación¹³.

Por último, las medidas adoptadas a escala de la UE (incluida la cooperación reglamentaria) están permitiendo que el MCE **elimine deficiencias en materia de información y cooperación** entre los Estados miembros que pueden obstaculizar este tipo de proyectos, complejos pero cruciales.

2. EL MECANISMO «CONECTAR EUROPA» FACILITA APOYO DE LA UE DE UNA MANERA EFICAZ Y COHERENTE

2.1 Utilizar las subvenciones de la manera más eficaz

La mayor parte de la financiación del MCE se facilita a través de subvenciones (90 %). Este enfoque resulta apropiado, **puesto que el grueso de la financiación del MCE está relacionado con proyectos que ofrecen beneficios regionales y para la UE amplios pero que reciben una financiación nacional o basada en el mercado insuficiente.**

En el ámbito del **transporte**, este es el caso de la mayoría de los proyectos transfronterizos de la red transeuropea y de las prioridades «horizontales», especialmente los sistemas de gestión del tráfico, como el ERTMS para el ferrocarril, la SESAR para la aviación y los sistemas de transporte inteligente (STI) para las carreteras, así como de los combustibles alternativos.

¹³ Información disponible en el panel de telecomunicaciones del MCE:
<https://ec.europa.eu/cefdigital/wiki/display/CEFDGTLTEMP/Reuse+by+domains>

También es el caso de proyectos cuyos beneficios todavía no pueden internalizarse. En este sector, las elevadísimas tasas de sobresuscripción¹⁴ registradas en las convocatorias de propuestas demuestran una elevada demanda de subvenciones de la UE, y el presupuesto disponible impide una y otra vez responder a las necesidades del sector.

En lo relativo a la **energía**, siguen existiendo cuellos de botella y se requieren interconexiones adicionales para lograr la integración plena del mercado, garantizar la seguridad del suministro y permitir que la UE realice un uso óptimo de sus recursos renovables y evite de tal forma su restricción. Se considera que las subvenciones son el instrumento más apropiado para respaldar proyectos que ofrecen externalidades positivas importantes que van más allá de los aranceles fijados a nivel nacional, como la seguridad del suministro, la innovación tecnológica y la solidaridad entre Estados miembros.

En cuanto a las **telecomunicaciones**, todas las ISD presentan dos niveles: la plataforma de servicios básicos, concebida como núcleo central que permite la interoperabilidad; y los servicios genéricos, como pasarelas que conectan las soluciones desarrolladas a nivel nacional con la plataforma de servicios básicos. Para respaldar el despliegue de los servicios genéricos se utilizan subvenciones, mientras que para la creación y el funcionamiento de las plataformas de servicios básicos se recurre a la contratación pública. Este reparto está motivado por la necesidad de hacer frente a la subinversión a nivel de los Estados miembros en soluciones interoperables para la integración de servicios paneuropeos.

La propuesta presentada en 2011 por la Comisión para el MCE incluía un presupuesto total de 50 000 millones EUR (31 700 millones EUR para transporte, 9 100 millones EUR para energía y 9 200 millones EUR para telecomunicaciones). Los recortes realizados posteriormente, tanto en la fase de negociación como en las negociaciones subsiguientes sobre el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE), redujeron la financiación total a 30 440 millones EUR. El sector de las telecomunicaciones fue el que sufrió la reducción más significativa (8 000 millones EUR, de modo que la financiación final asignada fue de 1 040 millones EUR). Para finalizar la RTE prevista en las prioridades normativas de la UE todavía se requieren inversiones considerables, parte de las cuales dependerá de un apoyo continuado de la UE. En estos momentos, la dimensión del MCE únicamente permite hacer frente a algunas de las deficiencias del mercado detectadas en estos tres sectores (por ejemplo, colmar las deficiencias de financiación con apoyo de la UE). Por consiguiente, **existe la posibilidad de desbloquear nuevas inversiones públicas y privadas si se facilita un presupuesto adicional de la UE para hacer frente a más deficiencias del mercado.**

El proceso de selección del MCE garantiza que la financiación de las subvenciones se estructure en función de los sectores y de las categorías de inversión, teniendo en cuenta la escasez de financiación para proyectos concretos. En lo relativo al transporte, el apoyo osciló entre un porcentaje de cofinanciación del 85 % para la dotación para cohesión y un porcentaje máximo de cofinanciación comprendido entre el 10 % y el 50 % en función de la prioridad y la naturaleza de la acción. En cuanto a la energía, los porcentajes de financiación podrían aumentarse hasta el 50 % y, en casos excepcionales, hasta un máximo del 75 %. Sin embargo, esto solo será posible si las medidas propuestas facilitan un alto nivel de seguridad del

¹⁴ Total de la financiación solicitada en las propuestas subvencionables presentadas en comparación con el presupuesto indicativo de la convocatoria.

suministro a escala regional o de la UE, refuerzan la solidaridad o incluyen soluciones sumamente innovadoras. En el caso de las telecomunicaciones, las plataformas de servicios básicos normalmente se han financiado a través de la contratación pública, mientras que los servicios genéricos se han respaldado mediante subvenciones, aplicando un porcentaje de cofinanciación de hasta el 75 % de los costes subvencionables. La naturaleza competitiva de las convocatorias y el mecanismo de evaluación y selección empleado hacen que se descarten los proyectos que no pueden demostrar la necesidad de asistencia financiera en forma de subvenciones. Sin embargo, esos proyectos pueden estudiar la opción de utilizar las posibilidades que ofrecen el FEIE o los mecanismos financieros del MCE, según proceda.

A pesar de ser un instrumento basado en una política con objetivos sectoriales específicos, y habida cuenta de que el MCE aborda proyectos complejos con una dimensión transfronteriza o de interoperabilidad a escala de la UE, la **gestión directa** ha resultado eficaz para garantizar una asignación rápida de los fondos y una ejecución presupuestaria muy sólida. La Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes (INEA) realiza un seguimiento detallado de los proyectos durante su ejecución para garantizar que los fondos de la UE se utilizan de manera apropiada. El presupuesto del MCE se optimiza gracias a la capacidad de la INEA para adaptarse rápidamente con miras a gestionar los fondos no utilizados en determinadas medidas y derivarlos a la financiación de nuevas acciones. Por ejemplo, en 2016 se reinvirtieron aproximadamente 600 millones EUR en una convocatoria sobre transporte, y ese mismo año se propuso una inversión de 120 millones EUR para financiar un nuevo proyecto emblemático para el sector digital (WiFi4EU).

2.2 Dar paso al empleo de instrumentos financieros y de la financiación combinada

En el caso de los proyectos generadores de ingresos, el apoyo del MCE puede facilitarse a través de instrumentos financieros. El presupuesto de los instrumentos financieros del MCE puede emplearse para ofrecer una serie de productos, como garantías o deuda senior respaldada por capital de la UE. De este modo, se ayuda a optimizar el empleo de los fondos públicos. Este tipo de proyectos incluye, por ejemplo, las ampliaciones de la capacidad de los puertos, los enlaces ferroviarios con aeropuertos y el desarrollo de infraestructura para combustibles alternativos en el sector del transporte, así como garantías o préstamos subordinados para proyectos de transmisión limitada en el sector de la energía.

Sin embargo, en estos tres sectores, los instrumentos financieros no se han utilizado en la medida prevista. El Instrumento de Deuda del MCE (MCE ID), basándose en la experiencia adquirida con el Instrumento de Garantía de Préstamos para Proyectos de la Red Transeuropea de Transporte y en la fase piloto de la Iniciativa de Obligaciones para la Financiación de Proyectos, dio paso al empleo de instrumentos financieros, pero se produjo un efecto de sustitución cuando se creó el FEIE. Se espera que en la segunda mitad del programa se reanude el uso de los instrumentos financieros del MCE¹⁵, una vez se haya garantizado la complementariedad entre los instrumentos financieros específicos del MCE y el FEIE tras la solicitud de orientación específica del comité directivo del Instrumento de Deuda del MCE para asegurar una complementariedad eficaz entre ambas iniciativas.

¹⁵ Por ejemplo, a través del Fondo para la conexión de banda ancha en Europa (inversión del MCE de 100 millones EUR).

En el sector de la energía, hay una serie de factores que han contribuido a que no se utilice el Instrumento de Deuda del MCE. Uno de ellos es que, cuando el Instrumento de Deuda del MCE entró en funcionamiento, la cantidad de proyectos subvencionables por el MCE financiados era muy reducida. Además, ya existía una gama competitiva de opciones accionariales y de deuda para los promotores de los proyectos, debido a su sólido modelo de base de activos regulados para la financiación de los proyectos. Sin embargo, el seguimiento conjunto de los proyectos por parte del Banco Europeo de Inversiones y la Comisión ha dado lugar a que varios PIC hayan obtenido financiación a través de la Comisión.

Además, en estos momentos se está elaborando un instrumento de capital. En el ámbito de las telecomunicaciones, el contexto de los proyectos de despliegue de banda ancha es muy diverso y requiere diferentes instrumentos para hacer frente a retos específicos de un emplazamiento. Los instrumentos de deuda pueden utilizarse para despliegues con fines comerciales con una justificación económica clara llevados a cabo por agentes de mayor tamaño, pero se requieren instrumentos de capital para colmar las deficiencias de financiación existentes respaldando proyectos con una justificación económica más arriesgada o a más largo plazo. Se espera que sea el Fondo para la conexión de banda ancha en Europa, que entrará en funcionamiento en el primer semestre de 2018, el que desempeñe este papel.

En febrero de 2017 se puso en marcha una convocatoria de financiación combinada para el sector del MCE correspondiente al transporte. Esta convocatoria, que combina las subvenciones del MCE con la financiación basada en el mercado, en concreto con los instrumentos financieros disponibles en el marco del FEIE, tiene como objetivo reforzar la complementariedad entre ambos programas de apoyo, aprovechando al mismo tiempo otras fuentes de financiación, especialmente el FEIE, los inversores privados y los bancos nacionales de fomento. Este enfoque ya se había aplicado de forma satisfactoria en el marco del MCE de manera puntual en una serie de casos específicos, como el puerto de Dublín o el puerto de Calais, en el sector del transporte. Con una solicitud de financiación de 2 200 millones EUR para una convocatoria con un presupuesto indicativo de 1 000 millones EUR, esta primera experiencia ha sido muy satisfactoria.

2.3 Fomentar las sinergias y la coherencia y simplificar el acceso

Sinergias

El MCE ha reunido por primera vez a los sectores del transporte, la energía y las telecomunicaciones dentro de un mismo marco de financiación común, gestionado a nivel central por la Comisión.

A nivel de programa, este enfoque permite la creación de economías de escala al delegar la gestión de las subvenciones en una **única agencia ejecutiva (INEA)** y al establecer procedimientos comunes para los tres sectores (ejecución coordinada por parte de la Agencia, programas de trabajo comunes para los instrumentos financieros del MCE, un comité de coordinación del MCE común compuesto por todos los Estados miembros y acuerdos de subvención a partir de un modelo común).

A **nivel de proyecto**, el MCE todavía no ha logrado plenamente generar sinergias entre los tres sectores, a pesar de los resultados previstos a los que se hace referencia en los considerandos del Reglamento. Esto se debe especialmente a las diferencias inherentes entre los objetivos normativos sectoriales y a la rigidez del marco jurídico/presupuestario en lo relativo a la admisibilidad de los proyectos y de los costes. Por consiguiente, la convocatoria de propuestas multisectorial (transporte y energía) piloto de 40 millones EUR para estudios iniciada en 2016 no alcanzó las expectativas en lo relativo al número de proyectos seleccionados (7) y al presupuesto asignado (24 millones EUR).

Sin embargo, parece apropiado mantener estos tres sectores agrupados debido a sus **objetivos y retos comunes**. Según las partes interesadas consultadas durante la evaluación, algunos de los desafíos son la complejidad de las redes de infraestructura derivadas de los diferentes sistemas nacionales, sus necesidades de interconexión y la necesidad de garantizar la interoperabilidad y, paralelamente, adaptarse continuamente a los cambios del mercado y de la tecnología. Se está observando un aumento en el número de ejemplos de sinergias entre los tres sectores cubiertos por el MCE, fomentado por los recientes avances en materia de innovación y por el hecho de que las sinergias se encuentran presentes de manera natural en cada uno de los sectores o están relacionadas con una prioridad general, como la ciberseguridad. Algunos ejemplos son la movilidad conectada cooperativa y automatizada, la infraestructura de combustibles alternativos para coches, autobuses y barcos, la transformación de la red para que sea inteligente y el despliegue de la 5G en la red de transporte. Crear las condiciones necesarias para que este tipo de proyectos puedan seguir materializándose generará una mejora de la eficiencia.

Complementariedad

El MCE ha demostrado ser complementario a Horizonte 2020, a los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos (Fondos EIE) y al FEIE.

Horizonte 2020 financia las primeras etapas de la cadena de innovación, mientras que el MCE permite el despliegue tecnológico en toda la infraestructura.

Tanto el MCE como los **Fondos EIE** contribuyen a lograr los objetivos de la RTE. Mientras que los Fondos EIE centran su apoyo financiero en las regiones menos desarrolladas y en los quince Estados miembros aptos para recibir asistencia del Fondo de Cohesión, el MCE se centra en la integración de la UE a través de conexiones e interconexiones transfronterizas, la eliminación de los cuellos de botella y proyectos de interoperabilidad. En lo relativo al transporte, existe un solapamiento parcial entre el MCE y los Fondos EIE en cuanto a los proyectos ferroviarios situados en la red RTE-T básica, aunque los Fondos EIE también financian proyectos no aptos para recibir financiación del MCE (por ejemplo, proyectos de carretera y proyectos de la red integral). En cuanto a la energía, los Fondos EIE se centran en las redes inteligentes de distribución a nivel local/regional, mientras que el MCE respalda la infraestructura de transmisión. En el sector de las telecomunicaciones, los Fondos EIE se centran en el desarrollo de servicios digitales nacionales, mientras que el MCE facilita la interoperabilidad transfronteriza de algunos servicios digitales específicos diseñados en el plano nacional.

Es la primera vez que se ejecuta un porcentaje del **presupuesto de cohesión** (11 300 millones EUR para transporte) en un régimen de gestión directa en el marco del MCE. Esta medida ha resultado ser sumamente satisfactoria y durante la primera mitad del programa se asignó el 100 % de la dotación, dedicándose casi exclusivamente a medios de transporte sostenibles. La asistencia técnica específica, la reducción de los costes administrativos para los Estados miembros y unas prioridades de financiación claras contribuyeron a este éxito.

En cuanto al **FEIE**, el MCE ha servido como catalizador, puesto que varios proyectos dieron comienzo en el marco del Instrumento de Deuda del MCE y posteriormente se incluyeron en la cartera de proyectos del FEIE. Este fue, por ejemplo, el caso de la variante oeste exterior de Estrasburgo («Grand Contournement Ouest de Strasbourg») (A355), el proyecto de la autopista A6 «Wiesloch Autobahn», el proyecto de interconexión de gas Transgaz «BRUA» (Bulgaria-Rumanía-Hungría-Austria) y el interconector de electricidad entre Italia y Francia. Además, los proyectos diseñados con el apoyo del MCE o respaldados parcialmente con subvenciones del MCE para la realización de obras han empezado a beneficiarse del FEIE. Sin embargo, tal y como se ha indicado previamente, se ha observado un efecto de sustitución del Instrumento de Deuda del MCE por parte del FEIE.

Aunque se había previsto que el MCE ampliaría las posibilidades de financiación de la deuda para proyectos de conexión de banda ancha, el FEIE facilita el acceso a una gran cantidad de financiación para este fin. Por consiguiente, se prevé que se centre en la prestación de apoyo de capital o cuasicapital para proyectos de conexión de banda ancha. Tal y como se ha indicado previamente, se espera que el Fondo para la conexión de banda ancha en Europa complemente a los instrumentos existentes (por ejemplo, el apoyo del FEIE basado en la deuda para despliegues de carácter comercial con una justificación económica clara y las subvenciones de los Fondos EIE para despliegues de carácter principalmente público). La contribución del MCE de capital que absorbe el riesgo para la prestación de apoyo mediante capital se complementará con un tramo del FEIE de menos riesgo, así como con un tramo de mercado compuesto por acciones del banco nacional de fomento y del sector privado (estructura de fondo con múltiples capas). Existe otra deficiencia que cada vez es más visible pero que no ha sido abordada por el FEIE, por el Fondo para la conexión de banda ancha en Europa ni por los Fondos EIE, relativa a los proyectos que se encuentran en el límite de la viabilidad comercial (incluso a largo plazo). En el ámbito de la conexión de banda ancha, podría hacerse frente a esta deficiencia a través de un instrumento de financiación combinada estructurado que combine las subvenciones públicas y el apoyo financiero con la inversión privada.

Simplificación

Las mejoras realizadas en el proceso de solicitud han dado lugar a procedimientos más simples y diligentes para los beneficiarios y para la Comisión. Algunos ejemplos de estas mejoras son la introducción de instrumentos electrónicos para los intercambios con los beneficiarios y la sustitución de las decisiones sobre las subvenciones adoptadas por la Comisión por acuerdos de subvención cuya firma se delegó en el director de la INEA. En cuanto a los beneficiarios, se considera que los costes administrativos han sido, por lo general, proporcionales al apoyo financiero facilitado. Sin embargo, los resultados de la evaluación indican que los requisitos jurídicos y administrativos para la aprobación y la ejecución de las

medidas podrían generar costes desproporcionados para las medidas de menor tamaño, para las que podrían resultar más apropiadas formas de apoyo simplificadas. Este fue especialmente el caso del sector de las telecomunicaciones, en el que la cuantía media de las subvenciones fue de tan solo 1 millón EUR. Además, en este mismo sector, la adopción de programas de trabajo anuales no permite planificar una financiación a largo plazo para las acciones y genera una carga administrativa derivada de la gestión del programa.

3 EL MECANISMO «CONECTAR EUROPA» ESTÁ EN EL BUEN CAMINO PARA LOGRAR RESULTADOS

3.1 Contribuir a los objetivos normativos sectoriales

El MCE se centra en los siguientes objetivos normativos de la UE a largo plazo:

- **Transporte:** para 2030, finalizar la red básica de la RTE-T, incluido el despliegue de la SESAR y el ERTMS, y lograr la transición hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada, incluido una columna vertebral de infraestructura de carga para combustibles alternativos en la UE para 2025; avanzar hacia la conclusión de la red integral de la RTE-T para 2050.
- **Energía:** para 2030, finalizar los corredores prioritarios de la RTE-T y las esferas temáticas acordes al paquete «Energía limpia para todos los europeos» y a los objetivos de descarbonización a largo plazo, en concreto digitalizar las redes y hacerlas más inteligentes, lograr los objetivos de interconexión para 2030 (incluso en los Estados miembros periféricos), diseñar redes marítimas integradas y garantizar la seguridad del suministro (por ejemplo, mediante la sincronización).
- **Sector digital:** para 2030, maximizar los beneficios del mercado único digital para todos los ciudadanos y todas las empresas al lograr una sociedad del gigabit plenamente cibersegura para 2025, prepararse para una conectividad de terabit para 2030 y para el despliegue de una infraestructura de datos y servicios digitales para toda la UE que respalde la transformación digital de ámbitos clave de interés público, desde la asistencia sanitaria hasta la movilidad y la administración pública.

Puesto que el programa se encuentra en sus primeras fases de ejecución, solo se dispone de datos limitados sobre los productos y los resultados obtenidos. Por lo tanto, en muchos casos no fue posible medir el progreso hacia los objetivos normativos sectoriales durante la evaluación. No obstante, casi todas las partes interesadas que cumplimentaron la encuesta técnica consideran que el MCE realmente logrará desarrollar redes transeuropeas modernas y de alto rendimiento en los sectores del transporte, la energía y las telecomunicaciones, al menos en cierto grado (99 %, 97 % y 96 %, con un 33 %, un 38 % y un 21 % que están plenamente de acuerdo).

La mayor parte de la dotación del MCE destinada al **transporte** se asignó a finalizar los enlaces pendientes y a eliminar los cuellos de botella en proyectos correspondientes a la red básica de la RTE-T (bien a través de la creación de nueva infraestructura o de la mejora o rehabilitación sustancial de la infraestructura existente).

En cuanto a la **energía**, las subvenciones del MCE contribuyen de manera eficaz a mejorar la seguridad del suministro, poner fin al aislamiento energético, eliminar los cuellos de botella energéticos, realizar el mercado energético interior y fomentar la integración de la energía renovable en la red. Algunos ejemplos de proyectos clave del MCE en materia de energía son el Balticconnector, el primer interconector entre Finlandia y Estonia, y el interconector de gas entre Polonia y Lituania, que permitirá a estos Estados miembros diversificar sus fuentes y sus rutas de gas, protegiéndolos frente a posibles interrupciones del suministro.

En cuanto a las **telecomunicaciones**, hay pruebas de que el apoyo del MCE para el despliegue de las ISD está permitiendo que las administraciones públicas, los ciudadanos y las empresas se beneficien de servicios en línea transfronterizos más integrales y eficientes, de modo que contribuye a mejorar la competitividad de agentes tanto públicos como privados. Algunos ejemplos destacados son el establecimiento de mecanismos de cooperación y el aumento de las capacidades para responder a ciberamenazas, un acceso más sencillo para las empresas a los procedimientos de contratación pública nacionales de otros Estados miembros de la UE, la simplificación de los procedimientos de facturación y la validación y el reconocimiento transfronterizos de la identificación y la firma electrónicas. El MCE también ayuda a eliminar cuellos de botella que obstaculizan la realización del mercado único digital, si bien, hasta la fecha, el limitado presupuesto solo ha permitido responder parcialmente a las necesidades del sector.

En los tres sectores que abarca, el MCE resulta fundamental para: i) el despliegue de nuevos sistemas de gestión del tráfico y de seguridad que cubran toda la UE (por ejemplo, la SESAR para la aviación, el ERTMS para el ferrocarril y el STI para las carreteras), ii) el despliegue de líneas de electricidad de alto rendimiento y de redes energéticas inteligentes transfronterizas, y iii) el establecimiento de servicios digitales interconectados (como la sanidad electrónica, la ciberseguridad y la contratación pública, la identificación y la firma electrónicas).

3.2 Contribuir a un crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo

El MCE respalda inversiones en redes modernas y de alto rendimiento en toda la UE, que resultan fundamentales para crear las condiciones necesarias para lograr una economía competitiva. Desde 2014 ha **invertido 25 000 millones EUR, lo que ha generado aproximadamente 50 000 millones EUR de inversiones en infraestructura general en la UE.**

El gasto del MCE en transporte y energía es uno de los principales elementos que contribuyen a la meta de la UE de dedicar al menos el 20 % del presupuesto total de la UE a gastos relacionados con la acción por el clima¹⁶. Unas redes de energía y transporte bien integradas y la promoción de medios de transporte hipocarbónicos ayudan a mantener bajo control el coste de la descarbonización. Si bien en esta fase de evaluación intermedia no resulta posible determinar plenamente la contribución de las medidas respaldadas por el MCE para lograr los objetivos específicos, se llevó a cabo un análisis de su contribución en el marco de la revisión intermedia del marco financiero plurianual para 2014-2020. Dicho análisis concluyó que el

¹⁶ En cuanto a las telecomunicaciones, cabe esperar contribuciones significativas para la reducción de las emisiones de CO₂ como resultado de proyectos que aplican soluciones digitales. Sin embargo, en el contexto del MCE, actualmente no se emplea ninguna metodología para estimar este tipo de reducciones.

MCE contribuyó de manera eficaz y significativa al objetivo de la UE, con un porcentaje medio de créditos de compromiso estimado superior al 5 % de la financiación total para el cambio climático prevista en el presupuesto de la UE para 2014-2016. Esta media aumentó hasta el 35 % al tener en cuenta la contribución del MCE a la rúbrica «Competitividad para el crecimiento y el empleo» del presupuesto de la UE.

En lo relativo al **transporte**, el MCE contribuye al objetivo de la UE con el 81 % de la financiación total concedida para medios de transporte con un nivel más reducido de emisiones, en particular por ferrocarril y por vías de navegación interior, de manera que facilita el cambio modal. Además, el programa financia nuevas tecnologías destinadas a la descarbonización del transporte, especialmente los combustibles alternativos, y su despliegue en la infraestructura de transporte. Por ejemplo, el proyecto LNG Motion tiene como objetivo aumentar la disponibilidad de gas natural licuado (GNL) en la red básica de la RTE-T que cubre Francia, Bélgica, los Países Bajos, Alemania, Polonia, España, Italia, Hungría y Rumanía, principalmente para el transporte por carretera. Este proyecto, cuyo coste total es de 55,5 millones EUR, recibe la contribución de una subvención de la UE de 27,8 millones EUR (porcentaje de cofinanciación del 50 %).

En cuanto a la **energía**, se considera que el 40 % de las dotaciones del MCE contribuyen a la inclusión de medidas climáticas a nivel de programa. Los proyectos de electricidad contribuyen a reducir las emisiones de CO₂ al aumentar la capacidad de la red para integrar energía producida a partir de fuentes renovables.

CONCLUSIONES

La evaluación permite concluir que, tras los primeros tres años y medio de ejecución del MCE, el programa progresa adecuadamente, aunque, al encontrarse en su etapa inicial, todavía es demasiado pronto para medir los resultados. Además, el marco de rendimiento previsto en el Reglamento carece de indicadores firmes y bien definidos. Teniendo en cuenta esta salvedad, la evaluación ha demostrado lo siguiente:

- El MCE es un instrumento eficaz y preciso para invertir en la infraestructura transeuropea (RTE) digital, de transporte y de energía. Desde 2014 ha invertido 25 000 millones EUR, lo que ha generado aproximadamente 50 000 millones EUR de inversiones en infraestructura general en la UE. El MCE contribuye a las prioridades de la Comisión en materia de empleo, crecimiento e inversión, mercado interior, Unión de la Energía y clima y mercado único digital. Por lo tanto, refuerza la competitividad de la economía de la UE.
- El MCE ofrece un elevado valor añadido europeo para todos los Estados miembros al respaldar proyectos de conectividad de dimensión transfronteriza. El grueso de la financiación se destina a proyectos centrados en construir los enlaces pendientes y en eliminar los cuellos de botella, con el fin de garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior de la UE y la cohesión territorial entre los Estados miembros en los sectores digital, del transporte y de la energía. Los proyectos relacionados con la energía también garantizan la seguridad del suministro y son fundamentales para una descarbonización rentable de la economía. El MCE también resulta fundamental para el despliegue de nuevos sistemas de gestión del tráfico y de seguridad que cubren toda la UE (por ejemplo, la SESAR para la aviación y el ERTMS para el ferrocarril), de líneas de electricidad de alto rendimiento y de redes inteligentes esenciales para una inclusión

rápida de fuentes de energía renovables libres de carbono, así como para la implantación de la banda ancha y de servicios digitales interconectados (como los datos abiertos y la sanidad, la contratación pública, la identificación y la firma electrónicas).

- La gestión directa de las subvenciones del MCE ha resultado ser muy eficaz, con una cartera de proyectos sólida y un competitivo proceso de selección, centrándose en los objetivos normativos de la UE, con una ejecución coordinada y con la participación plena de los Estados miembros. La INEA dispone de un historial muy satisfactorio en lo relativo a la gestión financiera del MCE y a la optimización del presupuesto, especialmente gracias a su flexibilidad para redirigir rápidamente los fondos no utilizados en una medida concreta para financiar nuevas acciones.
- Es la primera vez que se ejecuta un porcentaje del presupuesto de cohesión (11 300 millones EUR para transporte) en un régimen de gestión directa en el marco del MCE. El 100 % de la dotación se asignó durante la primera mitad del programa, dedicándose casi exclusivamente a medios de transporte sostenibles. La asistencia técnica específica, la reducción de los costes administrativos para los Estados miembros, unas prioridades de financiación claras y una cartera de proyectos sólida como resultado de la continuidad de los proyectos y los estudios respaldados previamente por el programa de la RTE-T o por los instrumentos de la política de cohesión contribuyeron a la rápida asignación de los fondos.
- El MCE ha seguido utilizando y desarrollando instrumentos financieros innovadores. Sin embargo, su despliegue ha sido limitado debido a las nuevas posibilidades que ofrece el FEIE. Se espera que durante la segunda mitad del programa se reanude el empleo de los instrumentos financieros del MCE, cuando ya se habrá garantizado la complementariedad entre los instrumentos financieros específicos del MCE y el FEIE.
- Además, en 2017 se llevó a cabo una primera experiencia muy positiva al combinar las subvenciones con instrumentos financieros en el ámbito del transporte, ya que se solicitaron 2 200 millones EUR de financiación para una convocatoria con un presupuesto indicativo de 1 000 millones EUR, lo que permitió utilizar subvenciones para maximizar la movilización de fondos privados o públicos.
- El gasto del MCE en transporte y energía es uno de los principales elementos que contribuyen a la meta de la UE de dedicar al menos el 20 % del presupuesto total de la UE a gastos relacionados con la acción por el clima.
- En el sector de las telecomunicaciones, el hecho de que el MCE se centre tanto en los servicios digitales transfronterizos de interés público como en la infraestructura informática y de comunicación ha hecho que el programa tenga un efecto importante para el logro de los objetivos relacionados con el mercado único digital de la UE, permitiendo a los ciudadanos y a las empresas acceder a servicios digitales de gran calidad en toda Europa. Ha ayudado a elaborar y ejecutar políticas comunes para abordar retos sociales, como la transformación digital de la asistencia sanitaria, la ciberseguridad y la digitalización de los gobiernos. Sin embargo, debido a la importante reducción de la financiación propuesta para las telecomunicaciones en el marco del MCE, la financiación

del programa únicamente permitió respaldar los primeros pasos hacia una infraestructura transfronteriza digital plena en esferas de interés público.

- Asimismo, el MCE ha puesto a prueba sinergias transfronterizas, pero de una manera limitada debido al marco jurídico/presupuestario actual. Debería aumentarse la flexibilidad de las orientaciones normativas sectoriales y del instrumento del MCE con miras a facilitar las sinergias y aumentar la receptividad a nuevos avances tecnológicos y nuevas prioridades, como la digitalización, y, al mismo tiempo, acelerar la descarbonización y hacer frente a retos sociales comunes como la ciberseguridad.
- La finalización de la RTE prevista en las prioridades normativas de la UE requiere inversiones adicionales considerables, parte de las cuales dependerán de un apoyo continuado de la UE. En estos momentos, el tamaño del MCE únicamente permite hacer frente a algunas de las deficiencias del mercado detectadas en estos tres sectores. Por consiguiente, existe la posibilidad de desbloquear nuevas inversiones públicas y privadas si se facilita un presupuesto adicional de la UE para hacer frente a las deficiencias del mercado.